ТИТАНИК



Милош ГУБАЧЕК

Жизнь — неопределенна,

будущее — непостижимо,

невозможное — возможно.

Annotation

В ночь с 14 на 15 апреля 1912 года гигантское судно «Титаник» увлекло в ледяную бездну 1500 человек. Об этой одной из крупнейших в мире морских катастроф снято более десятка кинофильмов, написано около 50 книг, опубликовано шесть сборников стихов и две пьесы.

Предлагаемая книга о «Титанике» является, по мнению критиков, лучшим и наиболее полным изданием на эту тему в мировой литературе. Ее автора отличает блестящее знание предмета и эпохи, а также тщательность и обстоятельность анализа событий, связанных с гибелью «непотопляемого плавучего дворца». Заключительная глава посвящена подготовке и проведению американо-французской подводной экспедиции, которой более чем через 70 лет после катастрофы удалось обнаружить и обследовать на дне океана обломки прославленного судна.

В книге более 80 архивных фотографий, на которых запечатлены участники плавания и интерьеры судна, а также более 10 схем и чертежей.

Рекомендуется широкому кругу читателей.

- Милош Губачек
  - ПРЕДИСЛОВИЕ
  - ПРЕДИСЛОВИЕ КО ВТОРОМУ ИЗДАНИЮ
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
  - Глава 12
- notes
  - 1
  - 2
  - 3

- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16

Милош Губачек
«ТИТАНИК»
Перевод с чешского И. Мачульской

ПРЕДИСЛОВИЕ

Прошло более восьмидесяти пяти лет с того момента, как в морозную ночь с 14 на 15 апреля 1912 года южнее острова Ньюфаундленд затонул, столкнувшись с дрейфующим айсбергом, гигантский «Титаник», самое большое и самое роскошное судно начала века. Погибли 1500 пассажиров и членов экипажа. И хотя XX столетие ознаменовалось несколькими страшными трагедиями, в том числе двумя мировыми войнами, интерес к судьбе этого судна не ослабевает и в наши дни. Особенно возрос он в 1985 году, когда американо-французской экспедиции удалось обнаружить на глубине 4000 метров его корпус.

К сожалению, придется смириться с тем, что исчерпывающая правда о гибели «Титаника» уже не будет известна никогда. Несмотря на два расследования, проведенных сразу же после того, как плавучий дворец поглотили волны, многие детали так и остались невыясненными. Продолжают существовать «белые пятна», ряд свидетельств неполон, некоторые выводы при более подробном изучении не убеждают. Это породило многочисленные домыслы и спекуляции, а также самые невероятные легенды. Часть из них настолько укоренилась, что бытует и сегодня. Например, считают, что владельцы «Титаника» и его капитан любой ценой стремились получить в первом же плавании почетную «Голубую ленту Атлантики» — приз, вручавшийся судам, пересекшим Северную Атлантику за рекордно короткое время. По другим данным, несмотря на все предостережения, «Титаник» шел на такой большой скорости, что именно поэтому и столкнулся с айсбергом. Как и многое другое, это не соответствует действительности.

Одной из главных причин, породивших «белые пятна», была та, что гибель «Титаника» пережили всего четыре человека из тех, кто мог бы предоставить очень важную информацию об условиях навигации в наиболее критические часы плавания и о радиограммах-предостережениях, извещавших о появлении айсбергов вблизи маршрута судна. Эти четверо — второй помощник капитана, несший вахту на ходовом мостике как раз перед случившейся трагедией, четвертый помощник капитана, который тоже в это время был на вахте, младший радиотелеграфист, принявший некоторые из предостерегающих радиограмм, и, наконец, генеральный директор судоходной компании «Уайт стар лайн» Дж. Брюс Исмей, которого капитан постоянно информировал о том, как проходит рейс. В

ходе расследования второй помощник капитана Лайтоллер проявлял по отношению к своему патрону исключительную лояльность, подчас в ущерб истине, на Исмея же не приходилось и рассчитывать, поскольку было ясно, что он не станет вдаваться в подробности, которые могут представить в неблагоприятном свете как его самого, так и возглавляемую им судоходную компанию. Остальные — капитан, все старшие офицеры, старший радист, все механики и исполнительный директор верфи, которая строила «Титаник», — погибли.

Была еще одна, и, по всей вероятности, наиболее важная, причина многое оставить в тайне: использовать катастрофу для обеления запятнанной репутации британского торгового флота и снятия ответственности с влиятельных департаментов, особенно с министерств торговля. Поэтому акцентировать внимание на том, что несколько сотен человек погибли только потому, что на «Титанике» оказалось мало спасательных шлюпок, было нежелательно. А ведь заказ министерства торговли на их поставку был не только полностью удовлетворен, но даже превышен. Расследования, проводившие в Соединенных Штатах и Великобритании, в значительной степени преследовали цель успокоить разбушевавшееся общественное мнение, как это чаще всего и бывает при официальных расследованиях. Поскольку речь шла об английском судне с английской командой, приходилось прежде всего считаться с выводами британской следственной комиссии лорда Мерси, который сделал все возможное, чтобы фактам и свидетельским показаниям, вызывавшим наибольшую обеспокоенность, посвятить как можно меньше времени. Напротив, те показания, которые уже и тогда представлялись спорными, но отвечали задачам следствия, охотно принимались во внимание и нередко преподносились в качестве официальной версии.

Тем не менее существует достаточно данных, позволяющих с большой достоверностью проследить развитие главных событий, их причины и последствия. Основным материалом служат показания спасшихся пассажиров и членов экипажа «Титаника». Рассказы очевидцев, как и во всех драматических ситуациях, в деталях часто существенно расходятся. Скажем, относительно времени такие расхождения легко понять: десять минут, проведенные человеком, борющимся за жизнь, в ледяной воде, могут показаться ему вечностью. Не раз, располагая несколькими показаниями, отличавшимися друг от друга, мне приходилось выбирать наиболее достоверное. Я отдавал предпочтение тому показанию, которое неоднократно подтверждалось и соответствовало другим. В книге нет вымышленных рассуждений. Каждый факт, каждая цитата документальны.

Они взяты из материалов тех лет, в основном из протоколов следственной комиссии лорда Мерси, следственного подкомитета сената США и из газетных публикаций. В выводах, сделанных мною, принимались во внимание также и данные более поздних источников, содержавших новые, ранее неизвестные свидетельства.

В различных материалах приводятся противоречивые статистические данные о «Титанике», о количестве его пассажиров, о числе спасшихся и погибших, о том, сколько человек оказалось в спасательных шлюпках. Что касается технических данных, то наиболее авторитетным я считаю «Отчет о результатах расследования обстоятельств гибели парохода „Титаник“», представленный британской следственной комиссией, который был опубликован в Лондоне 30 июля 1912 года и по указу короля предложен на рассмотрение обеих палат парламента. Но относительно числа пассажиров данные комиссии лорда Мерси спорны. По-видимому, это объясняется тем, что, когда проходило следствие, еще не было точно установлено количество пассажиров III класса, принимавших участие в первом плавании «Титаника». Известно, что некоторые из них отрабатывали это плавание на пароходе и в официальных списках не значились. Записи, сделанные на судне, не сохранились, а люди, которые могли бы многое объяснить, например директор-распорядитель рейса, погибли.

«Титаник», гордость британского торгового флота, был спроектирован опытнейшими конструкторами, построен из самых качественных материалов на одной из лучших верфей мира и укомплектован тщательно подобранной командой. Он был само совершенство, какое только способны были создать человеческий ум и руки в начале нашего столетия. Он вышел в плавание в ореоле непотопляемости. Однако еще ни одна верфь в мире не построила непотопляемого судна. И в результате — заслуженная кара за беспечность британского министерства торговли, нежелание владельцев снабдить судно достаточным количеством спасательных средств, за обманчивую уверенность в абсолютной безопасности и ничем не оправданный риск, связанный с движением судна на большой скорости среди ледяных полей. Все это обернулось ужасающей катастрофой, которая до декабря 1987 года оставалась самой значительной из когда-либо происходивших на морях в мирное время. Гибель великолепного «Титаника» — это результат пренебрежения своими обязанностями, излишней самоуверенности и неверия в возможность какой бы то ни было опасности. Только тогда, когда огромное судно поглотили воды Северной Атлантики, были приняты меры, чтобы подобная трагедия больше не повторилась. Но для полутора тысяч человек это было уже слишком

поздно.

Мы прожили с тех пор более трех четвертей столетия. Мы создали свои «Титаники» — из самых лучших материалов, руками самых лучших специалистов, снабдив их самыми надежными рекомендациями. Но и нам грозит опасность поддаться чувству излишней самоуверенности, не заметить риска, пренебречь обязанностями. И за это мы заплатим жестокую цену. Трагический урок 1912 года не следует забывать и в эпоху турбореактивных самолетов, ракетных двигателей и атомных электростанций.

Милош Губачек

Прага, 1 января 1988 года

ПРЕДИСЛОВИЕ КО ВТОРОМУ ИЗДАНИЮ

В ходе подготовки второго чешского издания данной книги я не подверг значительной переработке первоначальный текст. Но заключительная глава дополнена некоторыми новыми сведениями.

Милош Губачек

Прага, 1 декабря 1997 года

Глава 1
НА ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИХ ЛИНИЯХ

XIX век называют веком пара. Паровая машина, запатентованная английским физиком и изобретателем Джеймсом Уаттом в 1784 году и затем постоянно совершенствуемая, стала универсальным двигателем во всех отраслях промышленности XIX века. Она оказала такое воздействие на прогресс человечества, какое оказали лишь немногие другие открытия в истории его развития. Стремление найти ей применение на транспорте — на суше или на воде — было естественно, и результат не заставил себя долго ждать. Появился паровоз. Затем ряд изобретателей попытались использовать паровую машину для приведения в движение судов.

На рубеже XVIII и XIX веков в нескольких странах родились более или менее удачные проекты, но основные проблемы все еще заключались в том, что паровая машина тех времен часто ломалась, была малопроизводительной, тяжелой и занимала слишком много места. Только ее усовершенствование позволило бы сделать решающий шаг вперед и поставить ее на службу будущим судам.

В 1802 году шотландский инженер Уильям Саймингтон построил первое пригодное к эксплуатации паровое судно с лопастным колесом на корме, названное «Шарлотта Дундас». Какое-то время оно использовалось для буксировки барж по каналу Форт-Клайд, но, поскольку волны, создаваемые колесом, разрушали берега канала, от него пришлось отказаться.

Свое слово сказали и американцы. В 1809 году Джон Стефенс из Нью-Йорка построил колесный пароход «Феникс» общей вместимостью 176 рег. т.[1] Через 13 дней пароход прибыл из Нью-Йорка в Филадельфию, став первым судном с паровой машиной, плававшим в открытом море. Спустя три года инженер Роберт Фултон из Пенсильвании построил парусное судно «Клермонт» длиной 40 метров и вместимостью 315 брт, которое в течение нескольких лет успешно обеспечивало транспортировку грузов по реке Гудзон между городами Нью-Йорк и Олбани. «Клермонту» принадлежит первенство среди судов на паровой тяге, использовавшихся для регулярного сообщения.

В 1812 году шотландский механик Генри Белл построил небольшое паровое судно «Комет» вместимостью всего 30 брт. Кроме обязательных в

те годы парусов (Белл оригинально решил проблему мачты, поставив вместо нее высокую трубу), на судне имелась паровая машина мощностью 10 л.с.,[2] приводившая в движение по два колеса на обоих бортах. «Комет» был первым пассажирским пароходом в европейских водах — за твердо установленную плату он перевозил пассажиров между Глазго, Хеленсборо и Гриноком на реке Клайд.

У пароходов того времени было множество недостатков, и нередко они становились объектами насмешек. Котлы топились дровами, из труб вырывались пламя и снопы искр, шипел выходивший пар, а паровые машины производили невероятный шум. Пассажиры парохода, над которым поднимались клубы дыма, постепенно привыкали ко всем этим неудобствам, и было ясно, что никакие насмешки не заставят их отказаться ступить на его палубу; только в Англии и Америке в те годы по рекам и вдоль побережий плавало уже несколько сотен таких судов. Находились и отчаянные головы, вроде Генри Белла, утверждавшие, что придет день, когда пароходы будут регулярно курсировать между Европой и Америкой.

Событием, ставшим первой вехой в исполнении мечты Белла, стало плавание парусного судна «Саванна», которое в мае 1819 года отправилось из Соединенных Штатов через Северную Атлантику к берегам Европы. Над палубой судна, имевшего длину 33 метра и общую вместимость 320 рег. т, поднимались три мачты с 18 парусами, но одновременно «Саванна» была оснащена вспомогательной одноцилиндровой паровой машиной мощностью 72 л.с., приводившей в движение два лопастных колеса. Через 29 суток судно бросило якорь в английском порту Ливерпуль; за время плавания паровая машина работала в общей сложности 80 часов — на большее запасов 70 тонн угля и 90 кубометров дров не хватило. «Саванна» стала первым в истории судном, которое, пересекая Атлантический океан, частично использовало паровой двигатель. Этим было положено начало продолжавшемуся почти 120 лет славному периоду трансатлантического парового судоходства.

В 1827 году Атлантику пересек деревянный трехмачтовый корабль «Кюрасао», принадлежавший нидерландскому военному флоту. На нем была установлена паровая машина мощностью 100 л.с., приводившая в движение лопасти двух колес. Путь из Роттердама в Парамарибо на побережье Нидерландской Гвианы он преодолел за 28 суток, частично используя паровую машину. Через год судно повторило тот же маршрут, но на сей раз дорога заняла 25 дней, при этом первые 13 суток трехмачтовый корабль шел благодаря работе паровой машины.

Уже без парусов пересек океан канадский деревянный трехмачтовый

корабль «Ройал Уильям», имевший паровую машину мощностью 200 л.с. и два колеса диаметром 5,6 метра. 18 августа 1833 года он вышел из Новой Шотландии на юго-восточном побережье Канады и через 25 дней достиг Англии, пройдя весь маршрут только с помощью паровой машины. При этом было израсходовано 330 тонн угля.

Эти успехи, доказавшие не только возможность преодоления Атлантики с помощью паровой машины, но и огромные преимущества парового двигателя, привели к тому, что в 30-е годы XIX столетия на морских линиях между Европой и Северной Америкой разгорелась настоящая борьба парусников и пароходов и, разумеется, судоходных компаний, которым они принадлежали.

В ходе этого соперничества компания «Грейт уэстерн стимшип» в середине 30-х годов заказала на верфях Паттерсона в Бристоле судно «Грейт Уэстерн». Его проектировал талантливый инженер Исамбард Кингдом Брунель. Это должен был быть самый большой парусный пароход того времени вместимостью 1320 брт, длиной 72 метра, с четырьмя мачтами, двумя гребными колесами и двухпоршневой паровой машиной весом 200 т и мощностью 450 л.с. Большой интерес вызывало устройство нового судна: так, только площадь салона в стиле Людовика XV составляла 175 квадратных метров, на судне имелись каюты для 140 пассажиров, из них 120 кают I класса и 20 кают II класса; в случае необходимости можно было разместить еще 100 пассажиров.

Конкурирующая судоходная компания «Бритиш энд американ стим навигейшн» в это же самое время заказала на верфях «Керлинг энд Янг» еще более крупное парусно-колесное судно «Бритиш Куин» общей вместимостью 1862 рег. т. Но возникли трудности с установкой котлов, и работа приостановилась. Появилось опасение, что «Грейт Уэстерн» будет готов к выходу в море раньше, поэтому компания «Бритиш энд американ стим навигейшн» наняла у другого судовладельца двухмачтовое деревянное судно «Сириус» общей вместимостью всего 703 рег. т и паровой машиной мощностью 250 л.с. и спешно отправила его в рейс. В пари за пересечение Атлантики из Европы в Америку приоритет отдавался только паровой тяге.

«Сириус» вышел из ирландского Куинстауна (нынешний Корк) 4 апреля 1838 года, имея на борту команду в 35 человек и 40 пассажиров. Груз и максимальный запас угля (450 тонн) были слишком велики, поэтому, когда судно попало в сильный шторм, оно чуть было не затонуло. Команда стала роптать и требовать вернуться назад. Но решительный и бесстрашный капитан Робертс восстановил дисциплину с помощью револьвера. Судно продолжило свой путь на запад. В конце плавания

неблагоприятная штормовая погода привела к непредвиденному расходу топлива, и уже перед самым Нью-Йорком бункеры были почти пусты. Казалось, нет другого выхода, как поднять паруса и добраться до берегов Америки с их помощью. Но капитан Робертс не намерен был капитулировать почти у самой цели. Он приказал рубить мачты, ломать поручни и мостики и топить ими котлы. Огонь в топках вновь запылал, и в результате «Сириус» 23 апреля вошел в нью-йоркский порт, где его приветствовали ликующие толпы.

«Сириус» стал первым судном, прошедшим путь из Европы в Америку только на энергии парового двигателя, и одновременно первым обладателем «Голубой ленты Атлантики», символического приза, вручавшегося судну, преодолевшему океан за самое короткое время. В последующие более чем сто лет за «Голубую ленту Атлантики» боролись десятки судов. Согласно правилам, ее обладателем становилось судно, быстрее всех преодолевавшее трассу между Куинстауном и Нью-Йорком протяженностью 2700 морских миль, или 5157 километров. Однако «Сириус» гордился своей победой самое непродолжительное время. Уже через четыре часа после его прибытия в Нью-Йорк в порт вошел «Грейт Уэстерн» и принял награду. Его плавание длилось 18 суток и 10 часов.

Сразу же после выхода в море «Грейт Уэстерн» постигла неудача. 31 марта 1838 года, через два часа, как судно простилось с Бристолем, главную котельную охватил пожар. Положение было настолько критическим, что капитан отдал приказ идти курсом на мель. И хотя вскоре с огнем удалось справиться и судну ничего не угрожало, несчастный случай настолько напугал пассажиров, что из 57 человек 50 вернулись на берег. 8 апреля «Грейт Уэстерн» продолжил прерванное плавание и уже без осложнений достиг берегов Америки. На противоположной стороне океана его размеры, элегантность, оборудование вызвали заслуженный интерес, но первенство в пересечении Атлантики с помощью паровой машины все же принадлежало «Сириусу».

Историческое плавание «Сириуса» и «Грейт Уэстерна» стало знаменательным рубежом в морском сообщении между Старым и Новым Светом: теперь уже можно было говорить о регулярном судоходстве между двумя континентами.

Убедительный результат, достигнутый обоими судами, окончательно разрешил затянувшийся спор о том, способны ли пароходы преодолевать Атлантический океан. До этого сомнения высказывали не только дилетанты и скептики, но и многие влиятельные лица. Например, на заседании Королевского института в Ливерпуле в 1835 году д-р Дионисиус Ларднер

заявил, что проделать путь из Ливерпуля в Нью-Йорк на паровой тяге — это химера, с таким же успехом можно говорить о путешествии на Луну. Прошло немного времени, и господин профессор, видимо, пожалел о поспешно сказанных им словах.

Суда, бороздившие воды Атлантического океана в первые десятилетия XIX века и стремившиеся завоевать первенство, были парусными пароходами, оснащенными как парусом, так и паровой машиной, вращавшей лопасти колес, которые располагались по бортам судна. Колеса представляли собой отнюдь не идеальное приспособление для больших морских транспортных средств. Они ограничивали маневренность, их вращение неприятно сотрясало все судно, а при небольшом волнении и бортовой качке они работали неравномерно, что существенно снижало их эффективность. При их повреждении приходилось поднимать паруса, и тогда громоздкие колеса, нарушавшие плавную линию корпуса, не позволяли должным образом использовать силу ветра.

Возникла необходимость замены колес другой системой. Проблему решил гребной винт, за внедрение которого следует сказать слова признательности чешскому изобретателю, уроженцу города Хрудим Йозефу Ресселу. Он получил патент уже в 1827 году, но, поскольку долго не мог найти поддержки своему изобретению, патент стал недействительным. Идеей Рессела воспользовались другие и незаслуженно прославились. А выдающийся чешский изобретатель умер от тифа в безвестности и нищете.

Тем не менее идея гребного винта выжила, а неуклюжие колеса по бортам постепенно исчезли. В апреле 1845 года преимущества винта подтвердили англичане. Они провели интересный эксперимент: толстым канатом соединили кормой друг к другу два судна, на каждом из которых имелась паровая машина одинаковой мощности. Одно из судов приводили в движение колеса, другое — винт. Когда механизмы обоих судов запустили, стало очевидно, что у колесного судна нет шансов на успех. Несмотря на то что лопасти загребали вовсю, винтовое судно буксировало своего соперника со скоростью трех узлов[3] кормой вперед. Гребной винт одержал победу по всем статьям и надежно выполняет свою работу до наших дней.

Другим судном, оставившим значительный след в истории судоходства, было «Грейт Бритн», принадлежавшее компании «Грейт уэстерн стимшип». Его соорудил уже упоминавшийся конструктор И. Брунель. Строительство продолжалось шесть лет, причем Брунель пять раз переделывал проект. Судно считалось шедевром морской техники того

времени. Оно было первым цельнометаллическим океанским судном, приводившимся в движение шестилопастным винтом (хотя на нем и были установлены шесть мачт с двенадцатью парусами) диаметром 4,7 метра. Другой новинкой была паровая машина мощностью 1014 л.с., разработанная специально для этого судна. И наконец, впервые у судна имелось двойное дно и водонепроницаемые переборки. «Грейт Бритн» в то время было самым крупным в мире торговым судном общей вместимостью 3618 рег. т, длиной 98 и шириной 15,4 метра. Уже с самого начала его сооружение сопровождалось многочисленными трудностями, поскольку у судостроителей еще не было достаточного опыта работы с металлом как со строительным материалом. Трудности создавали и размеры нового судна: они не позволили ему «выбраться» из бристольского дока, в котором оно было построено, и его пришлось переделывать. Пока не расширили судоходный канал, соединявший док с морем, а на это ушло 17 месяцев, судно не могло выйти в открытое море. После преодоления всех препятствий в июле 1843 года «Грейт Бритн» наконец был спущен на воду. Но в первое плавание в Нью-Йорк судно отправилось лишь через два года.

У «Грейт Бритн» была долгая и волнующая судьба. Через Атлантику оно ходило чуть более года, но потом из-за навигационной ошибки застряло среди скал ирландского побережья. Прошло одиннадцать месяцев, прежде чем его удалось вызволить, и вскоре после этого его приобрела компания «Гиббс, Брайт энд К°». Новый владелец переделал судно в парусник, установил на нем паровую машину, выполнявшую, правда, лишь вспомогательную функцию, и отправил на трассы Индийского и Тихого океанов. На судне перевозили войска в Индию, переселенцев в Австралию, а во время австралийской золотой лихорадки доставили на континент тысячи старателей. В 1881 году владелец сменился вновь. Судно опять перестроили, на сей раз убрали паровую машину, и «Грейт Бритн» превратился в трехмачтовый парусник. Через пять лет вблизи мыса Горн он попал в сильный шторм и был настолько поврежден, что буквально из последних сил и лишь благодаря большой удаче дотащился до Порт-Стэнли на Фолклендских островах. Там его купила «Компания Фолклендских островов», и до 1937 года «Грейт Бритн» использовался как плавучий склад. Потом его отбуксировали в небольшой залив, открыли кингстоны и посадили на мель. Через несколько лет в Англии группа энтузиастов вспомнила о знаменитом судне, некогда бывшем самым лучшим и самым современным из того, чем располагало английское судостроение. Они создали комитет по спасению, и в 1970 году полуразрушенный корпус был поднят со дна моря. После проведения необходимого ремонта его

погрузили на понтон и отправили в Англию. 5 июля 1970 года огромная толпа приветствовала судно в Бристоле, где 127 лет назад на верфях «Уильям Паттерсон энд санс» оно было построено. Сегодня после капитального ремонта «Грейт Британ» используется как морской музей.

С середины XIX века возникают новые судоходные компании, которые очень быстро сосредоточивают в своих руках монополию на трансатлантические перевозки. Суда, оборудованные паровыми машинами, уже не зависят от погоды и ветров и оказываются способными приходить в пункты назначения в заранее обусловленное время; становится возможным придерживаться определенного расписания. Это был огромный шаг вперед по сравнению с парусниками, у которых дорога через океан занимала от 30 до 100 суток и сопровождалась значительными неудобствами, в том числе и в обеспечении пассажиров продуктами питания. Самую знаменитую судоходную компанию, существующую и в наше время, основал в 1840 году Сэмьюэл Кунард, торговец-квакер из Галифакса, Новая Шотландия. Работая много лет представителем британской Ост-Индской компании, он сумел получить полное представление о состоянии морских перевозок и вскоре понял, что пароходы в ближайшее время завладеют трансатлантическими линиями и позволят поддерживать регулярную связь между Европой и Америкой. И он решил не упускать предоставившуюся возможность. Кунард отправился в Англию с намерением убедить богатых деловых людей Сити в необходимости своевременной организации регулярных рейсов через Атлантику и получить для этого проекта нужную финансовую поддержку. В Лондоне он ничего не добился, но его предложение встретило положительный отклик у известного шотландского предпринимателя Джорджа Бернса и его торгового партнера Дэвида Макивера. А когда к ним присоединился талантливый конструктор Роберт Напьер, то образовалась группа, взявшаяся за осуществление замысла Кунарда с таким энтузиазмом, что очень скоро удалось преодолеть все препятствия. Собранные 270 000 английских фунтов позволили создать судоходную компанию «Кунард», которая оставалась солидным предприятием в последующие более чем 100 лет. После того как компания заключила с правительством соглашение на регулярную перевозку почты между Ливерпулем, Галифаксом и Бостоном, она немедленно приступила к строительству необходимых судов.

Первые пароходы компании «Кунард», бороздившие воды Атлантики, назывались «Британия», «Акадия», «Каледония» и «Колумбия». Это были семидесятиметровые деревянные колесные пароходы с тремя мачтами,

общей вместимостью 1150 рег.т. Их приводили в движение сконструированные Напьером паровые машины мощностью 700 л.с., которые позволяли развивать скорость 8,5 узла. Они перевозили грузы, пассажиров и почту, став первыми в истории почтовыми пароходами.

В свое первое плавание из Ливерпуля в Бостон «Британия» вышла 4 июля 1840 года, имея на борту 63 пассажира, среди которых был и сам Сэмьюэл Кунард. За 14 суток и 8 часов она преодолела Атлантический океан, обратный путь занял 10 суток. «Британия» стала обладательницей «Голубой ленты Атлантики». На судне имелось две палубы: на верхней располагались офицерские каюты, салон и кухня, на нижней — две столовые и каюты пассажиров. Последних обслуживали 27 стюардов и поваров. В носовой части судна содержали даже нескольких коров, чтобы постоянно иметь свежее молоко. Но несмотря на все старания, «Британия» еще не могла предложить своим пассажирам тот комфорт, которым отличались плавучие отели более поздних десятилетий.

В начале 1842 года на «Британии» отправился в Америку писатель Чарльз Диккенс, и удобства на пароходе отнюдь не вызвали его восторга. В своих «Американских заметках» он написал, что его каюта *«крайне неудобная, безнадежно унылая и абсолютно нелепая коробка»*, а о своей койке сказал, что, *«пожалуй, только в гробу спать еще теснее»*. Когда же Диккенс пришел в себя после всех неприятностей, связанных с морской болезнью, настроение его постепенно улучшилось. Вот как он описал маленькие удовольствия, предоставляемые салоном пассажирского судна в 40-е годы прошлого века:

> «В час звонит колокол, и вниз спускается стюардесса, неся дымящееся блюдо жареного картофеля и другое — с печеными яблоками; она приносит также студень, ветчину и солонину или окутанное паром блюдо с целой горой превосходно приготовленного горячего мяса. Мы набрасываемся на эти лакомства; едим, как можно больше (у нас теперь отличный аппетит), и как можно дольше задерживаемся за столом. Если в печке загорится огонь (а иногда он загорается), — все мы приходим в наилучшее настроение. Если же нет, — начинаем жаловаться друг другу на холод, потираем руки, кутаемся в пальто и накидки и до обеда снова укладываемся подремать, поговорить или почитать (опять-таки, если достаточно светло)».

Несмотря на критические замечания великого писателя, на

американском побережье Атлантики «Британия» была популярной. Когда в начале 1844 года в бостонском порту ее зажали двухметровой толщины льдины, жители организовали сбор средств и оплатили освобождение судна из ледового плена, для чего понадобилось прорубить канал длиной 11 метров. Поскольку одной из важнейших задач «Британии» была доставка почты, Управление британской почтовой службы намеревалось вернуть собранную сумму, но жители Бостона не приняли денег. Этот случай показал, что бостонская зима может нарушить регулярность плавания и поставить жителей перед необходимостью значительных расходов. Поэтому компания «Кунард» избрала главным портом назначения на Американском континенте никогда не замерзающий Нью-Йорк.

За плаванием пароходов компании «Кунард» со все возрастающим недовольством следили американские судовладельцы. Однажды, когда «Британия» вышла из Ливерпуля, из того же порта отправилось в рейс американское судно «Вашингтон» компании «Оушен стим навигейшн», колесный трехмачтовый пароход вместимостью 3408 брт. Его капитан не скрывал намерений оставить «Британию» далеко позади себя и одержать верх в конкуренции с Англией. Однако, когда «Вашингтон» подошел к Нью-Йорку, «Британия» уже несколько дней стояла в порту под разгрузкой.

Бесславный результат первого международного трансатлантического состязания глубоко задел гордость американцев. Поэтому вскоре была образована компания «Коллинз лайн», заказавшая при поддержке правительства четыре деревянных колесных парохода, которые должны были восстановить пошатнувшуюся репутацию американского судостроения. Новые суда в сравнении с британскими были в два раза больше — около 2860 брт, а мощность их паровых машин была усилена установкой водотрубных котлов. Суда назвали «Арктик», «Атлантик», «Балтик» и «Пасифик». Чтобы в Ливерпуле и Нью-Йорке им не приходилось ждать прилива для входа в порт, они были плоскодонными. Каждое судно могло взять на борт 200 пассажиров, которым предоставлялся такой комфорт, какого до сих пор не предлагало ни одно трансатлантическое судно: в каютах была вентиляция, паровое отопление, имелись ванные и курительные помещения.

Первым 27 апреля 1850 года вышел в море «Атлантик». По пути в Европу случилась поломка колес, и в Ливерпуль судно прибыло со значительным опозданием. После ремонта обратный путь занял у него 9 суток и 17 часов, в результате чего «Атлантик» получил «Голубую ленту Атлантики». Прошло немного времени, и суда «Коллинз лайн»

действительно оставили позади пароходы британской компании «Кунард», а сама процветающая компания получила от американского правительства выгодные контракты на перевозку почты. Она пополнила свою флотилию новыми судами и со временем стала самой популярной компанией, обеспечивавшей связь между двумя континентами. Американцы были очень довольны, но высокомерие предшествует падению. «Коллинз лайн» потеряла в морских катастрофах два судна, при этом погибли несколько сотен человек, и доверие пассажиров — поминай как звали. Прибыли стали резко падать, и после отказа в 1858 году в государственной поддержке «Коллинз лайн» спустя восемь лет блестящей деятельности прекратила свое существование.

В 1850 году в Ливерпуле была образована еще одна знаменитая британская судоходная компания — «Инмэн лайн». Она направила на трансатлантические линии несколько судов, которые привлекли к себе внимание значительными конструкторскими новинками, подтвердившими, что развитие судостроения идет вперед семимильными шагами. Прежде всего речь шла об использовании железа в качестве строительного материала.

Только через пять лет, в 1856 году, вышло в море первое цельнометаллическое судно «Персия», принадлежавшее компании «Кунард», — двухмачтовый колесный пароход вместимостью 3300 брт, о котором говорили, что это самое красивое судно своего времени. Его машины мощностью 4000 л.с. позволяли развивать скорость почти 14 узлов. Поэтому с таким огромным интересом ожидались результаты состязания «Персии» (это было ее первое плавание) с пароходом «Пасифик» компании «Коллинз лайн». Суда одновременно вышли из Ливерпуля и взяли курс на Нью-Йорк. «Персия» подошла к берегам Америки со значительным опозданием, вызванным столкновением с айсбергом, которое, к счастью, обошлось без серьезных повреждений. «Пасифик» вообще не появился, исчез бесследно. Эта катастрофа долгое время оставалась окутанной тайной и стала одной из причин, в значительной мере способствовавших прекращению существования компании «Коллинз лайн». «Персия» после второго плавания через океан получила «Голубую ленту Атлантики» и удерживала ее в течение шести лет.

То, что такая известная своим консерватизмом компания, как «Кунард», отдала предпочтение железу в качестве строительного материала, окончательно решило в британском судостроении все еще спорный вопрос: строить ли суда из традиционного материала, каким

столетиями оставалось дерево, или из железа. Очень скоро стало ясно, что суда с цельнометаллическим корпусом не только прочнее, но и при одинаковом тоннаже легче. Их размеры могли увеличиваться без ограничений, чего дерево не допускало, а чем больше было водоизмещение, тем пропорционально меньше требовалось места для хранения топлива и, естественно, больше площади оставалось для груза. Кроме того, переход к строительству цельнометаллических судов позволял англичанам решить тяготившую их проблему — нехватку собственных запасов соответствующих пород дерева. Строительство судов в течение нескольких столетий настолько истощило леса на Британских островах, что возникла угроза: основными центрами судостроения станут страны, располагающие большими лесными богатствами, а в Атлантике самым опасным конкурентом Великобритании были Соединенные Штаты. С другой стороны, если новые пароходы будут строиться из стали, огромные запасы качественной железной руды и мощная металлургическая промышленность предоставят все условия для резкого увеличения объема работ британских верфей.

Эру океанских гигантов открыло судно «Грейт Истерн» английской компании «Истерн стимшип навигейшн», строительство которого началось 1 мая 1854 года по проекту инженера Брунеля. Оно должно было иметь небывалую вместимость — 18 915 брт, в четыре раза больше, чем у самого большого судна, которое до того времени было построено. Длина «Грейт Истерна» составляла 211, а ширина — 25,15 метра. На судне имелись пять металлических мачт и одна деревянная, почти 6000 квадратных метров парусов; по бортам располагались два колеса диаметром 17 метров, а на корме — четырехлопастный винт диаметром 7,3 метра; судно могло развивать скорость до 15 узлов. В трюме размещались две четырехцилиндровые главные паровые машины: одна мощностью 2000 л.с. для приведения в движение колес и вторая мощностью 1622 л.с. для вращения винта. Работу насосов, брашпилей, кранов и других механизмов обеспечивали вспомогательные паровые машины. Девять переборок разделяли корпус на десять водонепроницаемых отсеков, а от киля до ватерлинии была установлена двойная обшивка из стальных листов. Практически судно имело два корпуса, что играло огромную роль в его безопасности. Если оно получало пробоину во внешней обшивке, вода проникала только в пространство между ней и внутренним «корпусом», других трюмных отсеков она не достигала. Бункеры вмещали 18 000 тонн угля, и при полной нагрузке всех двигателей суточный расход топлива равнялся 380 тоннам. Команда состояла из 418 человек, судно было

рассчитано для перевозки 4000 пассажиров. Предусматривалось роскошное оборудование для помещений I класса: удобная стилизованная мебель, хрустальные зеркала в рамах из редких пород дерева, в каютах — вентиляция, теплая вода, раздвижные стены и прочее. «Грейт Истерн» должны были спустить на воду 3 ноября 1857 года.

Невезение начало преследовать этого великана буквально с первых шагов. Инженер Брунель допустил серьезные просчеты, пытаясь спустить гигантское судно по 120 железным каткам вместо обычных деревянных полозьев. После двух с половиной месяцев огромного напряжения и расходов в 120 000 фунтов стерлингов Брунелю пришлось смириться с тем, что он не сможет осуществить даже традиционного спуска кормой, поскольку ширина Темзы, на которой стояла верфь, такому большому судну этого не позволяла. И вот впервые в истории Брунель решился на так называемый боковой спуск. Тут случилась первая авария в цепи других: 12 000-тонная громада застряла в деревянных лесах, в которые была заключена. Выход из строя одной из лебедок привел к гибели двух рабочих, пятеро получили ранения. Лишь 31 января 1858 года при очень большом приливе судно наконец было спущено на воду. Огромная ответственность и ряд неудач настолько расстроили знаменитого судостроителя, что все окончилось нервным потрясением и Брунель умер, не дождавшись, когда его последнее и самое большое судно отправится в свое первое плавание.

Во время испытательного рейса взорвался один из котлов и в машинном отделении возник пожар, что привело к значительным разрушениям на судне и смерти пяти человек. Потом «Грейт Истерн» долгое время отстаивался на якоре в порту Холихед на западном побережье Англии, где однажды во время сильного шторма порвались якорные цепи и судно едва избежало гибели. 17 июля 1860 года «Грейт Истерн» вышел в свое первое плавание через Атлантику. Его огромная мощность практически осталась неиспользованной — на судне оказалось всего 35 пассажиров. И хотя «Грейт Истерн», самое большое судно в мире, удостоилось в Нью-Йорке восторженной встречи, с экономической точки зрения это плавание и все последующие рейсы расценивались как банкротство. Положение ухудшало еще и то обстоятельство, что из-за своих размеров «Грейт Истерн» вообще не мог войти в большинство портов, обслуживавших основную часть торговых судов.

Новая беда нагрянула 10 октября 1861 года. Вскоре после выхода из Ливерпуля «Грейт Истерн» попал в сильный шторм. Поврежденный гигант стал неуправляемым, шквальный ветер и огромные волны погнали судно прямо на скалистое побережье Ирландии. Нечеловеческими усилиями

команде все же удалось предотвратить катастрофу, последовал очередной ремонт, но слава неудачника не отступала. Потом «Грейт Истерн» использовался как кабельное судно и прославился прокладкой двух трансатлантических телеграфных кабелей. Позднее его купила французская компания, и после капитальной реконструкции «Грейт Истерн» стал первым в мире судном с рулевым управлением. Он продолжал ходить через Атлантику, но в 1888 году его карьера завершилась — судно было продано на металлолом. До начала XX века оно удерживало звание самого большого судна в мире.

Регулярные рейсы трансатлантических пароходов позволяли перевозить с континента на континент не только торговцев и промышленников, но и десятки тысяч переселенцев, покидавших Европу в поисках работы и лучшей жизни в странах Нового Света. В Америку следовали и многочисленные искатели приключений, соблазненные возможностью быстрого и легкого обогащения, особенно в период золотой лихорадки. Но на большинстве судов того времени было ограниченное число кают с относительными удобствами, стоили они дорого и были доступны лишь состоятельным людям. Бедняки, отправлявшиеся в путь в надежде на лучшую долю, обрекали себя на утомительное путешествие в тесных помещениях трюма, в холоде, темноте и сырости. И лишь значительно позже условия для пассажиров III класса стали более сносными.

Перевозка огромных масс людей приносила судоходным компаниям немалые прибыли, и вскоре разразилась острая конкурентная борьба между английскими, американскими, немецкими, французскими, итальянскими и скандинавскими судоходными компаниями. Она вынуждала судовладельцев совершенствовать оборудование судов и повышать их скорость. Во второй половине XIX века все это привело к небывалому развитию судостроения, в котором воплотились лучшие достижения техники того времени.

В 1867 году судоходная компания «Уилсон энд Чэмберс», обремененная непомерными долгами, объявила о банкротстве. Эта фирма успела, однако, построить флотилию парусных клиперов, принадлежавших в свое время к числу лучших и быстрейших судов этого класса. Они обслуживали линию Европа — Австралия, где завоевали такую популярность, что их красный с белой пятиконечной звездой флаг продолжал развеваться на мачтах и после того, как обанкротившуюся фирму купил предприниматель Томас Генри Исмей. Примерно через два года, получив финансовую поддержку от верфи «Харленд энд Волфф»,

Исмей создал новую компанию — «Оушеник стим навигейшн», которая, сохранив белую звезду на флаге, вошла в историю трансатлантических перевозок под названием «Уайт стар лайн».

Судостроительная верфь «Харленд энд Волфф», располагавшаяся в Белфасте, Северная Ирландия, считалась в те годы самым лучшим строителем судов в Европе, но одновременно и самым дорогим. Верфь очень гордилась своей репутацией и почти полностью обеспечивала производство судов собственными средствами, лишь незначительная часть оборудования изготавливалась субподрядчиками. С ее стапелей сходили отличные суда. Исмей сразу же заказал фирме «Харленд энд Волфф» четыре парусника для вновь созданной судоходной компании, а в 1871 году объявил о начале регулярной работы линии Ливерпуль — Нью-Йорк. Одним из этих судов был «Оушеник», четырёхмачтовый корабль с металлическим корпусом, общей вместимостью 3707 рег. т и мощностью машин 1060 л.с., которые приводили в движение гребной винт. На судне уже не было колес. Между компанией «Уайт стар лайн» и верфью «Харленд энд Волфф» сложились особые и для обеих сторон весьма выгодные отношения. Согласно долгосрочным договоренностям, верфь брала на себя гарантии не строить суда для конкурентов «Уайт стар лайн», а та в свою очередь обязывалась никогда не делать заказов другой верфи. Заключенное соглашение предоставляло «Харленд энд Волфф» право строить суда по собственному усмотрению, не считаясь с расходами, и «Уайт стар лайн» действительно платила большие деньги за новые суда плюс точно установленный процент. Это сотрудничество судоходной компании и судостроителей позволило достичь некоторых серьезных успехов как в конструировании, так и в оснащении новых судов. Многие из новинок использовались затем на судах других компаний.

Самые последние достижения впервые были применены на «Оушенике», спущенном на воду в августе 1870 года. Начиная с него, на верфи отказались от традиционных форм корпусов торговых судов и перешли на обтекаемые формы, напоминающие спортивные яхты, с совершенно необычным соотношением длины и ширины — 10:1. Для удобства пассажиров, особенно тех, которые могли заплатить за билет большую сумму, каюты I класса и главный салон были переведены с кормы, где они всегда располагались, в центр. Это позволило удалить их от шума винта и расположить там, где меньше всего ощущалась качка. Над главной палубой соорудили навес, что дало возможность пассажирам прогуливаться даже в неблагоприятную погоду. Новые помещения, включая салоны, курительные комнаты и столовые, потребовали создания второй

палубы. В светлые и просторные каюты I класса с гораздо большими по размеру, чем это было принято раньше, иллюминаторами подвели водопровод и паровое отопление, электрические звонки позволяли вызывать стюарда. Для тысяч переселенцев, ехавших в трюме, была организована торговля самыми разными товарами.

Несмотря на то что паровая машина все более явно упрочивала свое положение, парусные суда, столетиями господствовавшие на морских трассах, включая Атлантический океан, очень медленно сдавали позиции. И хотя на большинстве судов, обслуживавших во второй половине XIX века дальние линии, были установлены паровые машины, все суда имели паруса, которые при попутном ветре помогали машинам, но прежде всего служили гарантией на случай возможных неисправностей. Однако благодаря техническому совершенствованию паровых машин они становились все надежнее и мощнее, доверие к ним возрастало, количество парусов уменьшалось, и пар шаг за шагом побеждал ветер. Тяжелый удар парусу был нанесен в 1869 году в связи с открытием Суэцкого канала. Парусным судам вход в канал запрещался, поскольку сложным, а иногда и очень длительным маневрированием, зависевшим от силы и направления ветра, они тормозили ритмичную работу канала.

Последними крупными судами, оборудованными одновременно и паровыми машинами и парусами, были «Сити оф Пэрис» и «Сити оф Нью-Йорк» английской компании «Инмэн лайн». Это были трехмачтовые суда общей вместимостью 10 786 рег. т, мощность их машин равнялась 20 000 л.с., и у них имелись по два винта. Это были самые большие и самые быстроходные суда своего времени, и оба — обладатели «Голубой ленты Атлантики». «Сити оф Пэрис», спущенный на воду в 1888 году в Глазго, получил ее в первом же плавании, когда в апреле 1889 года пересек Атлантику за 5 суток и 22 часа. Он стал первым судном в истории, которому удалось сделать это менее чем за 6 суток.

Ряд судов еще до спуска на воду вышеупомянутых кораблей судоходной компании «Инмэн лайн» были оснащены двумя винтами. Однако прежде, чем в полной мере удалось оценить преимущества многовинтовой системы, пришлось решить ряд технических проблем. В штормовом море, преодолевая высокие волны, носовая часть судна нередко погружалась, а корма поднималась, при этом винт оказывался над водой. Отсутствие сопротивления разрезаемой воды приводило к тому, что винт начинал работать, как сорвавшийся с узды конь. В подобных ситуациях случалось, что вал не выдерживал неожиданного напряжения и ломался.

Для судна с одним винтом это была катастрофа: его тут же уносили волны, течение и ветер, в скверную погоду оно могло и затонуть. В лучшем случае его брало на буксир другое судно, но для владельца такой вариант был сопряжен с выплатой огромного вознаграждения за оказанную помощь. Если подобная неприятность случалась с судном, оборудованным двумя винтами, все обстояло не так страшно: с помощью второго винта оно могло добраться до ближайшего порта. Если в море оказывалось поврежденным рулевое устройство, то судно с одним винтом с этой минуты становилось неуправляемым. При наличии двух винтов их поочередное включение в работу или сокращение оборотов одного или другого винта позволяли удерживать судно на курсе. Нередко даже сложное маневрирование при входе в порт было гораздо легче осуществить, если на судне имелось два винта. Именно опыт «Сити оф Пэрис» и «Сити оф Нью-Йорк», несмотря на все сомнения, доказал эффективность многовинтового привода. Позднее на больших океанских судах устанавливали по три и четыре винта.

С 70-х годов XIX века пассажирские суда на атлантических линиях начинают превращаться в роскошные плавучие отели. Эта тенденция, наиболее ярко проявившаяся на больших английских пароходах, стала результатом возраставшей конкуренции с немецкими, французскими и голландскими компаниями. В 1870 году на судах «Абиссиния» и «Алджирия» впервые появились отдельные ванные комнаты, а оснащение парохода «Галлия», спущенного на воду в 1879 году, явилось предвестником расточительной роскоши будущего. Его салон был выполнен в японском стиле: стены отделаны панелями, покрытыми яшмово-красным лаком, на которых золотом и пастельными красками были нарисованы птицы и цветы; в центре курительного салона был даже оборудован фонтан. В 1880 году на пароходе «Сити оф Берлин» компании «Инмэн лайн» впервые зажглись электрические лампочки. На судах имелись роскошные каюты-люкс, танцевальные залы в зеркалах, концертные залы с дорогими роялями, спортивные залы, бассейны, игорные залы, салоны красоты, библиотеки. Первыми из дорогих судов нового поколения стали суда компании «Кунард» — «Кампания» и «Лукания», получившие в 1893 году «Голубую ленту Атлантики».

На рубеже XIX и XX веков в судостроении появляется несколько знаменательных новинок. Материалом для сооружения корпуса становится высококачественная сталь, два или четыре гребных винта приводятся во вращение мощной паровой турбиной новой конструкции. Устанавливается автоматическая система закрытия дверей на водонепроницаемых

переборках, дистанционно управляемая с ходового мостика. После того как итальянскому инженеру Гульельмо Маркони удалось наладить радиосвязь между станциями британского полуострова Корнуолл и острова Ньюфаундленд, расположенного на противоположной стороне Атлантики, на судах нашло применение новое эпохальное открытие — радио. В 1900 году первым из судов, оснащенных радиотелеграфом, стало немецкое торговое судно «Кайзер Вильгельм дер Гроссе». Предприимчивый Маркони быстро убедил владельцев крупнейших английских и итальянских пароходных компаний в значении беспроволочного телеграфа и начал устанавливать свои радиостанции на их судах. Первым британским пароходом, оборудованным беспроволочным телеграфом также в 1900 году, стала «Лукания».

На рубеже столетий на трансатлантических линиях появились суда, принадлежавшие Германии. Благодаря широкой поддержке правительства немецкие компании в течение нескольких лет добились огромных успехов. «Гамбург—Америка линие» владела самой большой флотилией пассажирских пароходов в мире (75 судов общей вместимостью 412 000 рег. т). Ненамного отстала от нее и другая немецкая компания — «Северогерманский Ллойд» (73 судна, 358 000 брт). У самой крупной британской судоходной компании «Бритиш — Индиа стим навигейшн» было 108 судов общей вместимостью 370 500 рег. т, но большая часть из них бороздила воды Индийского и Тихого океанов. Компания «Уайт стар лайн» владела 24 судами, тоннаж которых составлял 188 000 брт, «Кунард» — 23 судами тоннажем 140 000 брт.

Немецкие пароходные компании вступили в борьбу за получение своей доли прибыли от трансатлантических перевозок, используя на этих линиях пароход «Кайзер Вильгельм дер Гроссе». Это было 209-метровое судно общей вместимостью 14 349 рег. т, оснащенное двумя паровыми машинами мощностью 27 000 л.с. и способное развивать скорость 22,5 узла. Оно было построено на штеттинской верфи для «Северогерманского Ллойда». Британские судовладельцы внимательно следили за его первым плаванием, в которое судно отправилось 26 сентября 1897 года. Уже после этого рейса пароход «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» получил «Голубую ленту Атлантики». В 1900 году он пересек Атлантический океан по трассе Нью-Йорк — Саутгемптон за 5 суток и 16 часов, однако в том же году уступил первенство другому, еще более крупному судну компании «Гамбург—Америка линие» — «Дойчланд».

Прошло немного времени, и Атлантический океан превратился в своеобразную «спортивную площадку» немцев, на которой в крупных

соревнованиях между берегами Европы и Америки состязались только два соперника: «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» и «Дойчланд». Ни одно из британских судов не могло с ними поспорить. Успешным был для немцев и 1901 год, когда они вывели на трассы пароход «Кронпринц Вильгельм», и следующий, когда спустили на воду пароход «Кайзер Вильгельм II». Оба принадлежали компании «Северогерманский Ллойд», и оба стали обладателями «Голубой ленты Атлантики».

Скорость для пароходных компаний была прекрасной рекламой в привлечении пассажиров, но она же имела и оборотную сторону, не способствовавшую росту прибылей. Британцы, трезво оценивавшие ситуацию, мирились со вторым местом в соперничестве, хотя и страдал их престиж морской державы. На рубеже столетий британские судовладельцы сосредоточили свое внимание на увеличении размеров судов, закрывая глаза даже на их низкую скорость, поскольку увеличение скорости всего на половину узла было сопряжено с существенным ростом расходов при строительстве судов. Так, например, компания «Кунард» в 1900 году ввела в эксплуатацию два судна — «Иверния» и «Саксония», каждое вместимостью 13 800 брт. При скорости 16,5 узла они обладали завидной остойчивостью, что обеспечивало пассажирам максимальную защиту от неприятной морской болезни. Каждое из этих двух судов стоило 325 000 фунтов стерлингов, брало на борт 1960 пассажиров и 250 членов команды, имело грузоподъемность 11 000 тонн и расходовало 150 тонн угля в сутки. Строительство немецкого парохода «Дойчланд» обошлось в 660 000 фунтов, при этом общая его вместимость составляла 16 502 рег. т. Он мог взять на борт на 900 пассажиров меньше, чем суда компании «Кунард», команда насчитывала 550 человек, грузоподъемность была всего 600 тонн, а потребление угля в сутки — 570 тонн. Расходы на строительство в сравнении с судами компании «Кунард» были в два раза выше, численность команды тоже в два раза больше, почти в четыре раза выше расход топлива, значительно меньшее число пассажиров и ничтожная грузоподъемность — вот те существенные минусы, которые не могли уравновесить никакие рекорды в скорости. И пока британские компании получали регулярные прибыли, помыслы немцев в этом направлении оставались неосуществленными. Их суда, увенчанные «Голубой лентой Атлантики», часто бывали убыточны, а достижения в скорости могли польстить лишь немецкой национальной гордости.

В 1905 году компания «Кунард» вывела на атлантические линии два новых судна — «Карманию» и «Каронию». Каждое из них могло взять на борт 2600 пассажиров и 10 000 тонн груза. Их паровые машины

мощностью 21 000 л.с. позволяли развивать скорость 18 узлов, на обоих судах имелись гидравлические приводы для закрытия дверей на водонепроницаемых переборках, дистанционно управляемые с ходового мостика.

Строительство этих судов было отмечено знаменательным событием: испытанием нового вида силовой установки — паровой турбины. В 1884 году британский инженер Чарлз А. Парсонс сконструировал реактивную турбину, имевшую по сравнению с классической паровой машиной целый ряд преимуществ. Вначале она была установлена лишь на нескольких небольших судах, но после преодоления некоторых трудностей британская компания «Аллен лайн» в 1905 году установила турбину на своих пароходах «Викториан» и «Вирджиниан», курсировавших по трассе Европа — Канада. Результаты оказались настолько хорошими, что компания «Кунард» дополнительно снабдила «Каронию» паровой машиной, приводившей в движение два винта, а на «Кармании» установила три турбины, работавшие на три винта. «Кармания» полностью оправдала надежды, и новая силовая установка для крупных судов, какой явилась паровая турбина, вызвала интерес у всех прославленных судовладельцев.

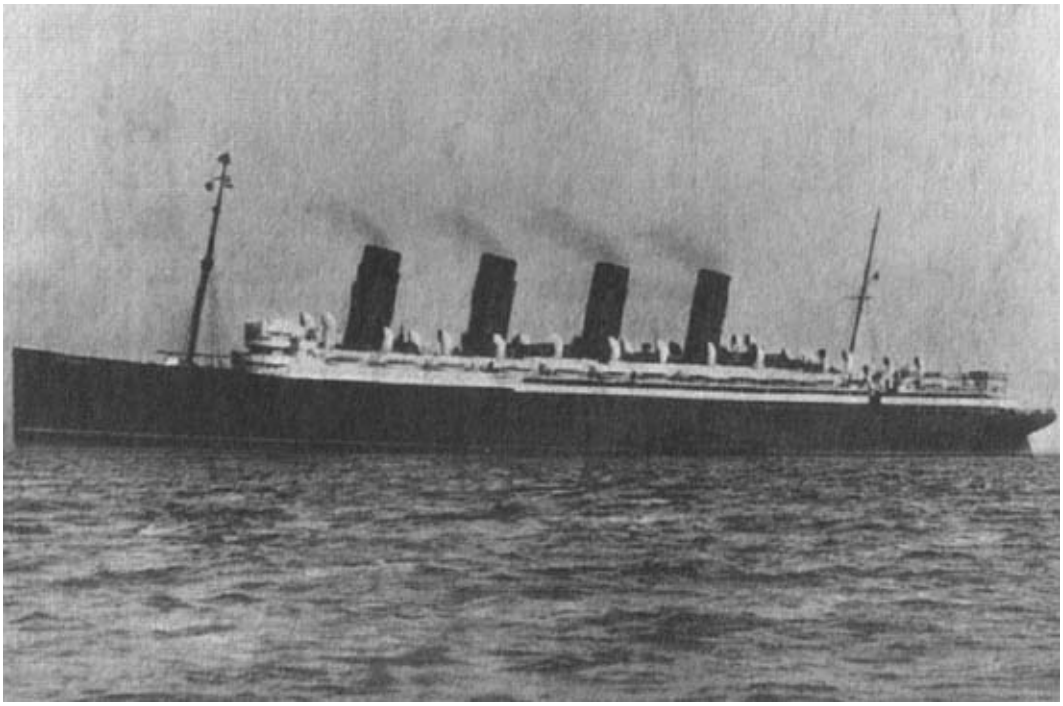
Беспощадное соперничество британских, немецких, американских, французских и скандинавских пароходных компаний за овладение как можно большим объемом пассажирских перевозок между Европой и Северной Америкой вело к постоянному снижению оплат и тарифов. Доходы компаний падали, и если правительства не оказывали им финансовой поддержки, как это имело место у немецких компаний, то средств на строительство новых судов, которые по своим параметрам отвечали бы прогрессу, достигнутому в судостроении, и соответствовали бы все возрастающим требованиям богатых пассажиров в роскоши и скорости, у них не было. Можно сказать, что на рубеже столетий трансатлантическое судоходство оказалось на какое-то время в состоянии кризиса. И в этот момент в игру вступил американский финансист и предприниматель Дж. Пирпонт Морган. Его план был прост: создать гигантский международный трест с преобладанием американского капитала, который получил бы право контролировать все крупные американские и европейские судоходные компании. Тогда конкурентов можно будет легко поставить на колени, и останется только диктовать суммы, обеспечивающие необходимую прибыль.

За короткое время Моргану действительно удалось завладеть практически всем американским судоходством и двумя крупнейшими

немецкими компаниями — «Гамбург—Америка линие» и «Северогерманский Ллойд». Что касается других компаний, например голландской «Холланд — Америка лийн», он стал владельцем большей части акций. В начале 1902 года трест Моргана, называвшийся «Интернэшнл меркантайл марин К», или ИММ, сделал предложение британской компании «Кунард». Этот шаг вызвал серьезное беспокойство как у английской общественности, так и в британском адмиралтействе, которое уже много лет различными субсидиями поддерживало крупные английские судоходные компании, но оговаривало себе право в случае войны привлекать для своих нужд соответствующие суда в качестве вспомогательных плавучих средств. План Моргана ставил под угрозу всю эту до сих пор надежно действовавшую систему. Американский финансист для британского адмиралтейства был совершенно неизвестной фигурой, а в принципиальных вопросах рисковать нельзя.

Поэтому адмиралтейство тут же предприняло необходимые шаги. Парламент запретил перевод из британского судового регистра судов, полученных трестом Моргана, и были начаты переговоры о финансовой помощи компании «Кунард». Переговоры завершились соглашением, по которому адмиралтейство взяло на себя финансирование строительства двух новых судов. Условия были следующими: во-первых, расходы на строительство не должны превышать 2 600 000 фунтов и, во-вторых, суда должны быть способны развивать скорость 24,5 узла. Второе условие было продиктовано тем, что адмиралтейство не исключало возможного столкновения с кайзеровской Германией. Самым быстрым немецким пассажирским судном в то время был пароход «Кайзер Вильгельм II», машины которого позволяли развивать скорость 23,5 узла. У новых британских судов скорость должна была быть выше.

Соглашение между адмиралтейством и компанией «Кунард» привело к строительству «Лузитании» и «Мавритании», двух самых больших пароходов того времени. Корпус «Лузитании» был заложен в сентябре 1904 года. 7 июня 1906 года судно спустили на воду, а когда 7 сентября 1907 года оно отправлялось в свое первое плавание из Ливерпуля в Нью-Йорк, его пришли провожать 200 тысяч человек. Без преувеличения, это был огромный плавучий дворец. Длина судна равнялась 240 метрам при ширине 27 метров, мощность машин достигала 68 000 л.с., оно имело шесть палуб, его общая вместимость составляла 31 500 рег. т. В I классе могли разместиться 563 пассажира, во II — 464 и в III — 1138. О них заботилась команда в 900 человек.



«Мавритания» компании «Кунард». Судно обладало «Голубой лентой Атлантики» с 1907 по 1929 год

Жилые помещения своим комфортом превосходили все, что до сих пор было известно на трансатлантических линиях. Двухэтажная столовая I класса была рассчитана на 500 человек и оформлена в стиле Людовика XVI, так же были отделаны и салоны. Площадь большого салона составляла 330 квадратных метров, его стены были украшены красным деревом, в нем были оборудованы два мраморных камина; площадь курительного салона составляла 260 квадратных метров, а читального зала — 210 квадратных метров. На судне имелись даже два сверхроскошных помещения — королевские апартаменты. При каждом столовая, салон, две спальни, ванная, туалеты и комнаты для прислуги. Помещения II класса почти не отличались от помещений I класса. И здесь в распоряжении пассажиров были столовая, курительный салон, салон для отдыха и читальный зал. Значительно лучше, чем когда-либо раньше, позаботились о пассажирах III класса. На судне было 36 одноместных кают, 250 двухместных, остальные — трех– и четырехместные. Лишь 25 кают были рассчитаны на шесть и восемь человек. В III классе имелось 46 двухместных кают, столовая на 340 человек, дамский салон на 90 мест и курительный салон на 110 мест. При осмотре «Лузитании» на память как

кошмарный сон невольно приходили воспоминания былых времен, когда в 1860 году, например, торговым судам официально разрешалось в одном направлении везти пассажиров, а на обратном пути в тех же помещениях — скот. Или обращение к пассажирам I и II классов, вывешенное на одном из британских судов: «Не бросать мелочь или еду пассажирам III класса, чтобы не вызывать беспорядки и сутолоку».

В октябре 1907 года, во время второго плавания «Лузитании» в Нью-Йорк, механики уже так хорошо освоили новые типы машин, что расстояние в 2780 миль судно преодолело за 4 суток 19 часов и 52 минуты, идя со скоростью 24 узла в час. «Лузитания» получила «Голубую ленту Атлантики», которую до того времени удерживал пароход «Кайзер Вильгельм II» — гордость пассажирского флота.

Результаты «Лузитании», разумеется, были для англичан как бальзам на душу, поскольку в течение долгих десяти лет они не переставали болезненно переживать тот факт, что самые быстрые пароходы, переплывавшие Атлантику, шли под флагами конкурентов — немецких судоходных компаний. Когда вскоре выяснилось, что сестра «Лузитании» «Мавритания» чуть больше, а скорость ее еще выше, английские газеты возликовали. «Мавритания» отправилась в свой первый рейс из Ливерпуля в Нью-Йорк 16 сентября 1907 года. Спустя месяц она получила «Голубую ленту Атлантики» и целых двадцать лет считалась самым быстроходным пассажирским судном в мире. За эти годы она восемь раз превышала свой собственный первый рекорд и лишь в 1929 году уступила пальму первенства немецкому пароходу «Бремен».

Глава 2
СТРОИТЕЛЬСТВО СУПЕРСУДНА

К тому времени как на трансатлантические трассы вышли два новых судна компании «Кунард», построенные благодаря государственной субсидии, компания «Уайт стар лайн», вторая по величине британская судоходная компания, обеспечивавшая перевозки пассажиров между Европой и Северной Америкой, уже несколько лет входила в трест Моргана ИММ. Генеральный директор этой компании, сын ее основателя, Джозеф Брюс Исмей в течение нескольких месяцев не поддавался заманчивым заокеанским предложениям. В конце концов Морган предложил такие условия, которые ни Исмей, ни акционеры компании не смогли отвергнуть. Морган был согласен принять «Уайт стар лайн» за отступные, равные десятикратной прибыли, которую компания получила в исключительно успешном 1900 году. При этом он не возражал, чтобы Брюс Исмей продолжал оставаться в кресле генерального директора. Кроме того, Морган гарантировал, что суда компании и после их включения в американский трест останутся резервом британского военно-морского флота и в случае войны будут переданы в его распоряжение. Договор был подписан в декабре 1902 года.

Однако вскоре «Интернэшнл меркантайл марин К» оказалась в большом затруднении. Запутанные дебри американских финансов охватил кризис, быстро упало доверие к ценным бумагам, и поспешно созданный трест, отягощенный письменными обязательствами на сумму 150 миллионов долларов, очутился на пороге банкротства. Главный соперник Моргана в сфере больших финансов и бизнеса Эндрю Карнеги злорадно заявил, что Морган наконец-то ухватил лакомый кусок, который не в силах проглотить. В этой сложнейшей ситуаций Дж. П. Морган в поисках выхода мобилизовал все силы, и одним из его шагов было предложение Брюсу Исмею стать президентом ИММ. Американский финансист хорошо знал достоинства генерального директора «Уайт стар лайн», его организаторские способности и авторитет в мире судостроения, которые могли бы помочь выбраться из затруднений. Но несмотря на предложенное высокое жалованье, Исмей ответил отказом. Новые обязанности потребовали бы от него частых визитов в Соединенные Штаты, а замкнутый Исмей очень не любил нарушать установленный распорядок

жизни и надолго покидать семью. Однако в конце концов (поскольку падение ИММ повредило бы положению и репутации дела, которое в течение трех десятилетий создавали он и его отец) Исмей согласился и стал президентом огромного судостроительного треста. Его способности и энергия, а также предпринимательский талант вице-президента американца Ф. А. С. Франклина, руководившего нью-йоркским центром, сумели в течение четырех лет вывести ИММ из кризиса.

Объединение «Уайт стар лайн» и ИММ оказалось очень своевременным: как раз в этот момент компания «Кунард», основной британский конкурент «Уайт стар лайн», построила «Лузитанию» и «Мавританию». Достоинства этих «борзых моря», как окрестили оба судна британские журналисты, были настолько привлекательны для пассажиров, что это немедленно отразилось на падении прибылей «Уайт стар лайн».

В конце 1907 года Брюс Исмей посетил президента верфи «Харленд энд Волфф» лорда У. Дж. Пирри в его роскошном лондонском доме. После ужина они расположились в кабинете Пирри для важного разговора. Капиталы, предоставляемые трестом ИММ, позволили им найти решение, как противостоять не только «Кунарду», но одновременно и неблагоприятному давлению немецких судоходных компаний. Настоящие специалисты, Исмей и Пирри сразу договорились, что при создании новых судов было бы неразумно стремиться соперничать в скорости с «Лузитанией» и «Мавританией». Скорость стоила слишком дорого. По расчетам немцев, их пароходу «Кайзер Вильгельм II» с машиной мощностью 38 000 л.с. и максимальной скоростью 23,5 узла для увеличения скорости еще на один узел потребовалась бы дополнительная мощность в 30 000 л.с. Ясно, что расходы на машины, позволяющие большому судну развивать рекордную скорость, были бы огромны и существенно увеличили бы расходы топлива. Более того, чтобы корпус судна вызывал как можно меньшее сопротивление воды, оно не должно быть громоздким, а это прямо связано с уменьшением площадей, предназначенных для пассажиров и груза. Конечно, теоретически можно было бы разработать проект такого судна, и при этом достаточно большого, чтобы оно могло перевозить несколько тысяч человек и значительное количество груза. Но это вызвало бы увеличение его осадки, и тут вставала другая проблема: а смогут ли такой гигант принимать порты, будут ли ему обеспечены соответствующие доки и места стоянок.



Лорд Дж. У. Пирри и генеральный директор компании «Уайт стар лайн» Дж. Брюс Исмей на верфи во время строительства «Титаника».

Исмей и Пирри сделали ставку на строительство двух больших судов, к которым позднее должно было добавиться третье. В поперечнике они превосходили бы суда, устанавливавшие рекорды в скорости, но небывалая ранее вместимость, возросшее число перевозимых пассажиров и грузов должны были обеспечить владельцу достаточную прибыль. Более широкий корпус позволял бы судам сохранять такую осадку, какая соответствовала бы возможностям посещаемых портов. Кроме того, это должны были быть элегантные суда, гарантировавшие максимум комфорта и безопасности. Предполагалось увеличить число кают-люкс, которые вместе с остальными роскошными помещениями служили бы притягательным магнитом даже

для самых богатых и самых взыскательных пассажиров, способных заплатить за поездку головокружительные суммы.

Исмей ознакомил с проектом Дж. Пирпонта Моргана. И поскольку, с одной стороны, проект полностью соответствовал прихотям и мании величия американского финансиста, а с другой — обещал увеличить прибыли судоходных фирм, шеф ИММ согласился. На верфях «Харленд энд Волфф» можно было начинать подготовку к закладке двух океанских гигантов, названных «Олимпик» и «Титаник». Со временем к ним должен был присоединиться «Британик».

Оба судна решено было строить рядом в сухом доке, что позволило бы использовать площади, которых раньше хватило бы для строительства трех больших судов. Ввиду исключительности масштабов заказа на верфи нужно было расширить цех, в котором изготавливались стальные листы для бортов судна, построить новые столярные цехи и новые цехи для монтажа котлов. Для финансирования строительства будущих гигантов «Уайт стар лайн» выпустила в 1908 году акции на сумму 1 500 000 фунтов. По тому времени это было огромной суммой.

Строительство большого морского судна может длиться несколько лет. Уместно познакомить читателя с основными фазами этого сложного и технически очень трудоемкого процесса.

Прежде чем судоходная компания передаст верфи свой заказ, она тщательно анализирует и взвешивает, какие требования предъявляются к новому судну, какими качествами оно должно обладать и для каких целей предназначаться. Конструкторы получают его размеры, требуемую скорость, тип машин и в основных чертах внутреннее устройство и оборудование. Затем сотни опытных проектировщиков в течение нескольких месяцев производят расчеты, вносят предложения и чертят планы. Готовится модель размером в несколько метров, на которой проверяются характеристики проектируемого судна. Таким способом выбираются, например, лучшие обводы корпуса, самое удачное расположение винта и его конструкция: ведь неудачная конструкция винта может привести к более чем десятипроцентной потере мощности машин, что скажется на существенном увеличении расхода топлива.

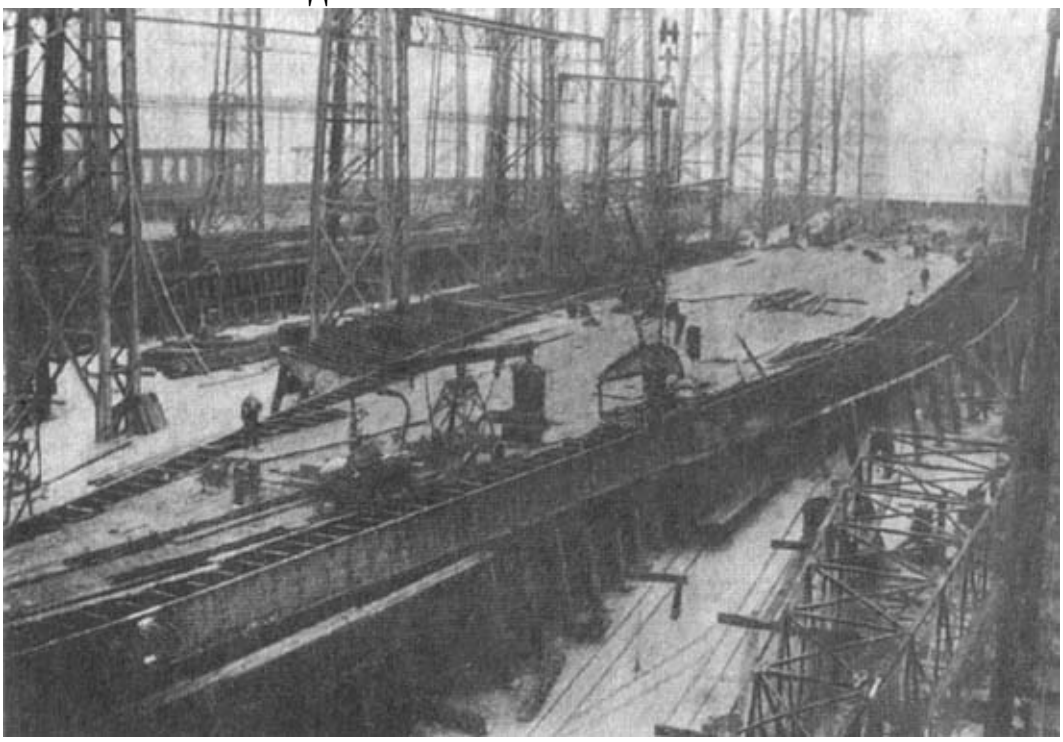
Пока конструкторы разрабатывают проект, в цехах готовят стальные балки для киля и шпангоутов, а также листы обшивки судна; по мере надобности этот материал может быть различной формы и размеров. Большое внимание уделяется тому, чтобы каждый шпангоут и каждый лист, предназначенные для правого борта судна, точно соответствовали форме,

размерам и весу деталей противоположного, левого борта.

Судно строят в сухом доке, днище которого выполнено из прочного железобетона. На нем размещается спускное устройство, смонтированное из толстых досок и мощных балок. Они расположены наклонно к воде, и готовое судно при спуске легко соскальзывает на ее поверхность.

Киль проходит по всей длине судна и является как бы хребтом, на котором держится вся конструкция. Эта стальная балка, уложенная на массивные дубовые брусья шириной 120–150 и толщиной 7–10 сантиметров, составлена из большого количества прочно соединенных частей. Правильное положение киля проверяется с максимальной тщательностью. Долгое время это делалось так: по всей длине киля на определенном расстоянии друг от друга расставляли колья с небольшими отверстиями посередине. Затем на одном конце этого ряда зажигали свет и, если его можно было увидеть через все отверстия с другого конца, значит, киль был заложен правильно; в противном случае приходилось все исправлять и выравнивать.

На плоский киль по всей длине судна устанавливается вертикальный киль. К нему от носовой части к корме крепятся поперечные балки и соединяются между собой клепаными стальными листами, образующими настил второго дна, разделенного переборками на большое число водонепроницаемых отсеков, используемых в качестве емкостей для топлива и балластной воды.



Начальная стадия строительства «Олимпика»

После сооружения настила второго дна начинается установка перпендикулярно к килю с правого и левого борта стальных шпангоутов, представляющих собой профильные балки. Шпангоуты правого и левого борта соединяются поперечными стальными балками, на которых крепятся палубные настилы. Вместе со шпангоутами для создания жесткой конструкции оконечностей судна устанавливаются штевни — мощные стальные балки весом 50–75 тонн. Теперь можно приступать к обшивке судна пронумерованными стальными листами, которые крепятся к шпангоутам. Шпангоуты вместе с обшивкой образуют корпус судна. По мере того как продолжаются работы на корпусе, вокруг поднимаются леса, позволяющие работать клепальщикам и сварщикам. Надо всем этим возвышается огромный стальной портал, на котором расположены краны, способные поднимать грузы весом в три, пять и десять тонн. В случае необходимости несколько кранов объединяют свои силы и могут справиться с более чем сорокатонным грузом.

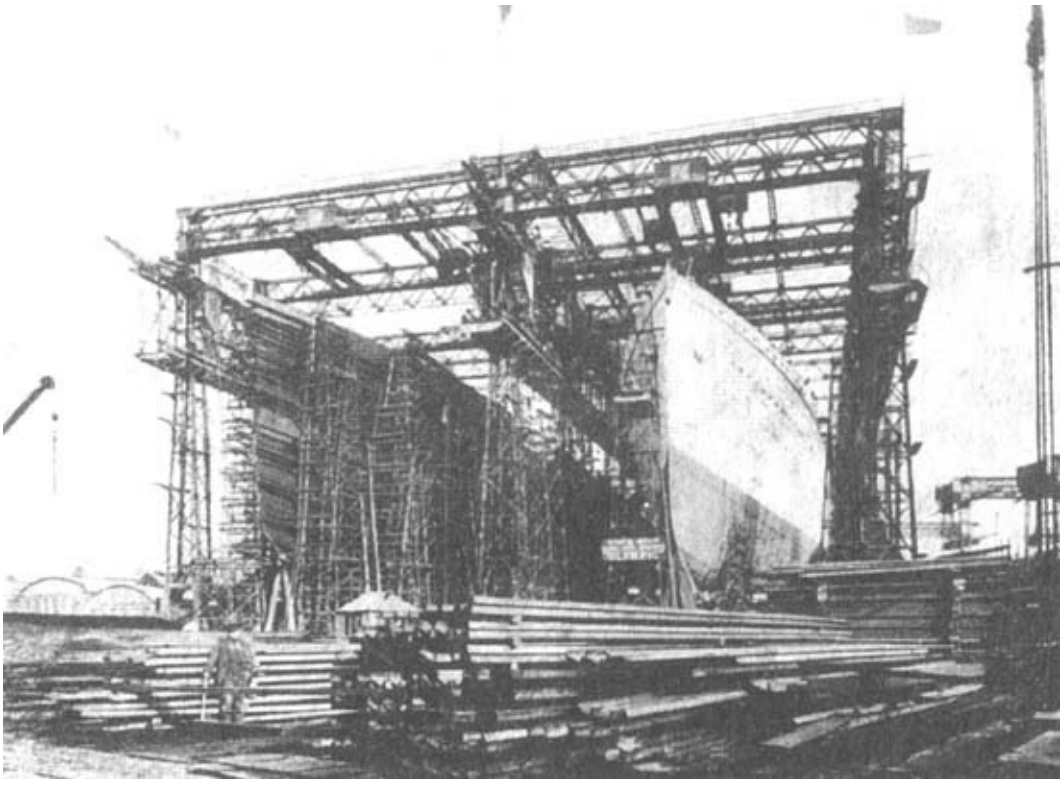
После того как смонтированы основные части судна, на высоте второго дна устанавливаются боковые кили. Это стальные полосы длиной около одной трети длины судна, расположенные в его центральной части по обоим бортам. Их задача — увеличить остойчивость судна, то есть ослабить его качку на волне. Затем на корме устанавливается руль, а винты насаживаются на валы. У крупных судов весьма значителен вес металлических деталей. Так, у «Олимпика» только кронштейн одного гребного вала весил 75,75 тонны.

Теперь судно готово к спуску. Это трудоемкая операция, требующая тщательной подготовки и большого напряжения. Вначале необходимо убрать леса, опоры и стойки, которые поддерживали корпус судна в требуемом положении. Затем у каждого борта появляются сотни рабочих с железными молотами, чтобы забить под днище мощные клинья и перенести огромную массу еще не полностью построенного судна с подкилевых дубовых колодок на деревянные салазки. Темп работе задается ритмичными ударами колокола, определяющими частоту ударов молотами. По окончании этой операции скат тщательно смазывается. Для спуска большого судна на эти цели уходит до 20 тонн масла, такое же количество жидкого мыла и сотни галлонов рыбьего жира. Только таким образом можно ослабить колоссальное трение, возникающее при движении корпуса.

Когда все готово, по сигналу снимается блокировка механизмов, удерживающих корпус на скате. Он приходит в движение, сначала едва заметное, но постепенно ускоряющееся, и, если операция проходит успешно, через минуту корпус оказывается в воде среди массы деревянных обломков поддерживавших конструкций, сломанных досок и брусьев ската.

Дальнейшая работа продолжается уже на воде, при стоянке судна у заводского причала. На него нужно установить машины и множество другого оборудования. Объем необходимых работ можно представить на примере «Олимпика», вес которого при спуске составлял 24 600 тонн, а после доукомплектования увеличился примерно в два раза.

На судно доставляются несколько котлов, причем вес одного котла более 100 тонн, а на наиболее крупных судах таких котлов насчитывалось более десятка. Затем устанавливаются поршневые паровые машины, а возможно, и турбины, конденсаторы, коленчатые валы машин. И вновь вес каждого свыше 100 тонн. Их установку обеспечивают мощные плавучие краны, самые большие из которых могут работать с грузом до 200 тонн. Устанавливаются трубы и мачты, а в утробе судна монтируются генераторы и динамо-машины. Наряду с главными машинами, предназначенными для работы на винты, на крупных судах имеется до 70 вспомогательных механизмов, обеспечивающих работу рулевого привода, большого числа насосов и помп, вентиляторов, испарителей, кранов, лебедок и многих других устройств. Необходимо установить «мозг» судна, каким является навигационное оборудование, смонтировать систему связи между отдельными постами, систему управления закрытием дверей на водонепроницаемых переборках, установить радиостанцию, разместить спасательные шлюпки, установить мощные якоря весом до 15 тонн, якорные лебедки и цепи весом до 200 тонн.



Под самым большим портальным краном тех лет на судоверфи «Харленд энд Волфф» корпус «Олимпика» и зарождающийся «Титаник»

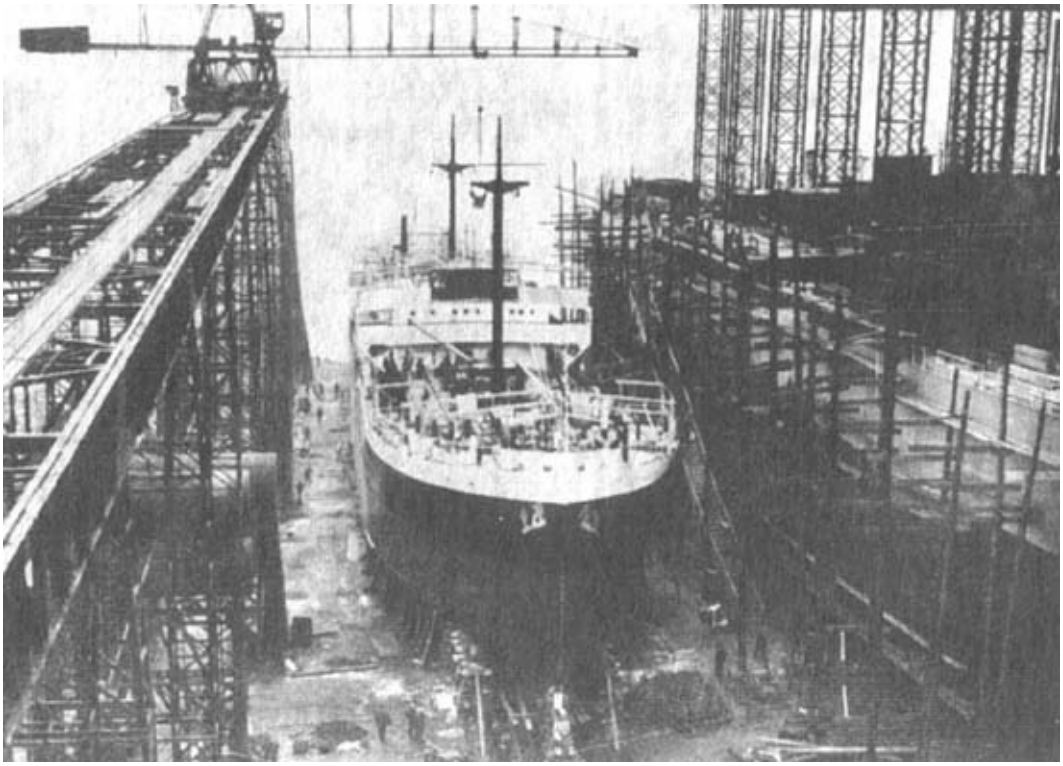
Одновременно настилаются палубы, устанавливаются трапы и переборки кают и прочих помещений. Каюты, салоны, многочисленные места для отдыха и развлечений пассажиров оборудуются всем необходимым. Это огромный объем работ, в выполнении которых участвуют специалисты десятков профессий, причем различные переделки и улучшения продолжаются практически до того момента, когда судно официально передается владельцу.

После завершения основных работ по комплектованию нового судна, когда оно еще стоит «на привязи» у заводского причала, проводится первое испытание машин. Машины работают минимум сутки. За ними внимательно следят и малейшие неполадки тут же устраняют. Если испытание проходит успешно, можно провести пробное плавание в открытом море. Затем судно вновь ставят в сухой док, где очищают дно и покрывают его защитной краской. Только после этого проводятся официальные ходовые испытания, то есть серия плаваний, при которых судно проходит несколько сотен миль. И снова тщательно проверяется

работа всего оборудования, оценивается поведение судна в различных ситуациях. Если и в этом случае все в абсолютном порядке, а обнаруженные дефекты устранены и компетентная официальная комиссия не выявила никаких недостатков, то новое судно готово к передаче лицу, ответственному за его эксплуатацию.

Как уже говорилось, строительство океанского пассажирского судна было и продолжает оставаться делом длительным, технически сложным, по объему работ и расходов очень большим. Описанный процесс создания крупного судна соответствует технике и методам, применявшимся в 10–20-е годы нашего столетия, то есть тому времени, когда на верфи «Харленд энд Волфф» в Белфасте строился «Титаник». И хотя принципиальных изменений с тех пор не произошло, технический прогресс и возможности, предоставляемые современностью, конечно, оказали свое влияние и на судостроение.

«Олимпик» был спущен на воду 20 октября 1910 года. В свое первое плавание в Нью-Йорк он отправился 31 мая 1911 года из Саутгемптона. Компания «Уайт стар лайн» избрала этот порт пунктом отправления для своих судов, которым предстояло преодолеть океан. Общая вместимость «Олимпика» равнялось 46 000 рег. т. До сих пор ни одна судоходная компания при вводе в эксплуатацию нового судна не регистрировала такого скачка в росте тоннажа. «Кунард», построив «Лузитанию» и «Мавританию», увеличил тоннаж по сравнению со своим до этого самым крупным пароходом на 12 000 брт. «Олимпик» же превзошел «Адриатик», самое большое пассажирское судно «Уайт стар лайн», более чем на 22 000 брт. Расходы на строительство составили почти 2 миллиона фунтов стерлингов.

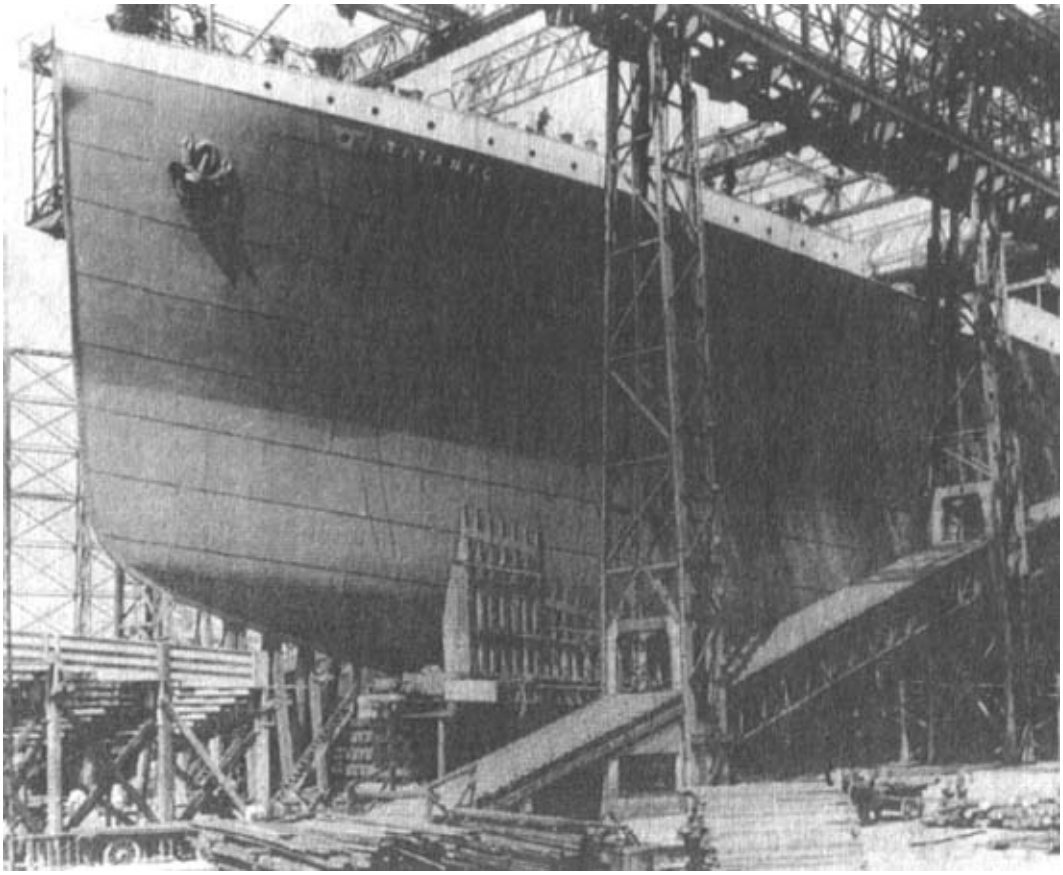


Спуск «Олимпика» на воду 20 октября 1910 года

В первом плавании «Олимпика» принял участие и генеральный директор «Уайт стар лайн» Дж. Брюс Немей. Он внимательно следил за движением большого судна, стремясь вскрыть все недостатки и установить, какие еще усовершенствования необходимо сделать на «Титанике». Он заявил, что «Олимпик» — замечательное судно, но некоторые улучшения все же желательны. Исмей отметил, что на палубах слишком много свободного места, за счет которого можно увеличить площадь кают, и сделал соответствующие распоряжения: «Титаник» должен принять на 163 пассажира больше, чем «Олимпик», основную часть дополнительных кают следует предусмотреть в I классе. Исмей обратил внимание, что салон, примыкавший к ресторану I класса, пользовался успехом у пассажиров: после обеда и ужина он всегда был переполнен. Генеральный директор порекомендовал, а его рекомендации — это приказ, чтобы на «Титанике» такой салон сделали больше. Оказалось, что носовая часть прогулочной палубы А, примыкавшей к каютам-люкс, недостаточно защищена от непогоды, поэтому на «Титанике» это пространство следовало закрыть большими раздвижными окнами. Исмей придавал значение даже таким мелочам, как необходимости вмонтировать в ванных комнатах I класса

полочки для сигар, а в судовой кухне установить электрическую картофелечистку, которая ускорила бы работу. Все это, как и стилизованная деревянная мебель вместо плетеной, дорогие ковры на полу большого салона и многое другое, появилось на «Титанике». Кроме того, на палубе В, рядом с каютами I класса, должны были находиться совершенно необыкновенно оборудованные апартаменты, всего два, в том числе для мультимиллионера Дж. П. Моргана. На той же палубе предполагалось создать примыкавшее к ресторану «Кафе паризьен». Не было сомнений в том, что оно будет способствовать улучшению настроения посетителей, что так типично для парижских кафе. После прибытия «Олимпика» в Нью-Йорк Дж. Брюс Исмей послал своей супруге телеграмму, в которой отозвался о новом судне, как о чуде. Действительно, первое плавание было бесспорным успехом, и очень скоро «Олимпик» завоевал такое доверие у богатых американцев, что получить место в I классе часто бывало невозможно.

Киль «Титаника» был заложен на верфях фирмы «Харленд энд Волфф» в Куинс-Айлэнде возле Белфаста 31 марта 1909 года. Судно строилось с помощью самого большого в мире портального крана рядом со своим «родственником» «Олимпиком». Три тысячи человек напряженно трудились в течение двух лет, и 31 мая 1911 года, когда «Олимпик» отправился в свой первый рейс через океан, «Титаник» был спущен на воду. В 12 часов 13 минут гигантский корпус соскользнул по скату, а еще через 62 секунды уже покачивался на водной глади Ирландского моря. На набережной за торжественным моментом наблюдали огромные толпы жителей Белфаста и приглашенных гостей, среди которых был и Дж. Пирпонт Морган, по такому случаю специально приехавший из Лондона. Компания «Уайт стар лайн» даже зафрахтовала каботажное судно для перевозки сотен людей в Белфаст, чтобы они могли стать свидетелями исторического момента.

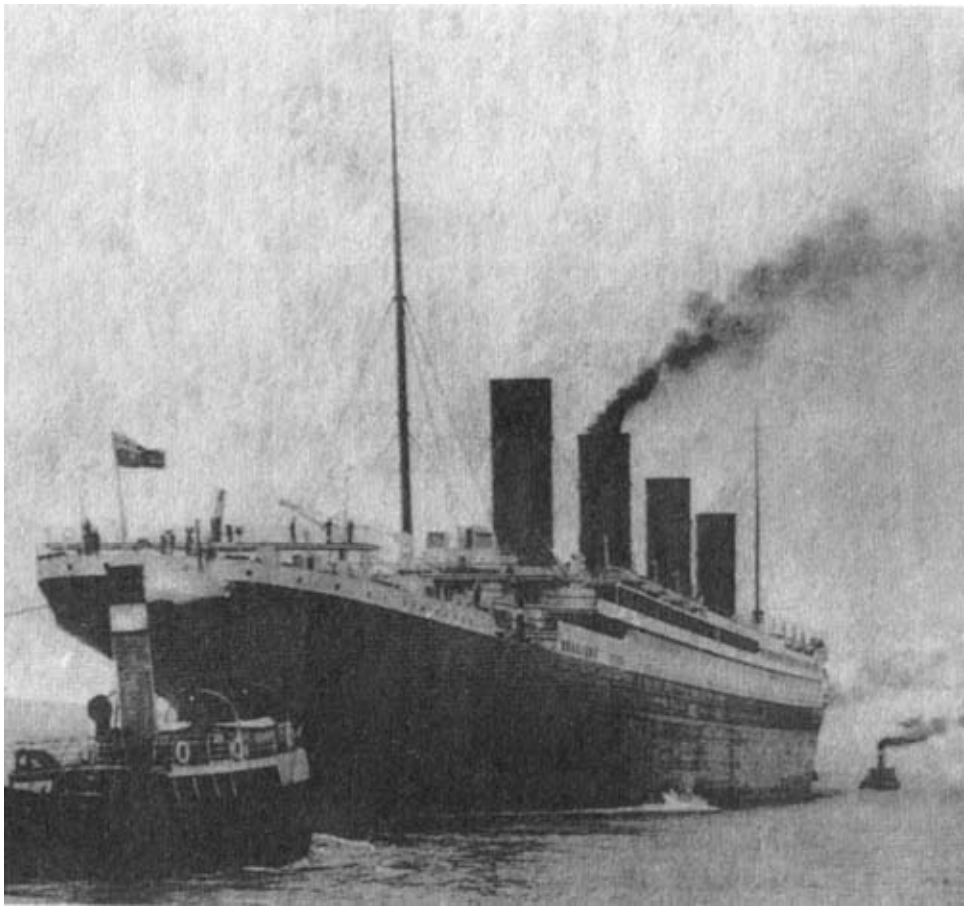


«Титаник» перед спуском на воду

Через десять месяцев, 2 апреля 1912 года, «Титаник» успешно прошел ходовые испытания, проводившиеся под наблюдением чиновников министерства торговли, которое по британским законам о торговом флоте являлось главной контрольной инспекцией. С помощью буксира «Титаник» по каналу Виктории был выведен из Белфаста в Ирландское море, где плавал в течение нескольких часов. В это время проверялось все его оборудование, включая радиоаппаратуру.

Одной из самых важных фигур на палубе был Томас Эндрюс, исполнительный директор верфи «Харленд энд Волфф». Этот человек пришел на верфь в шестнадцать лет учеником и, несмотря на близкие родственные связи с ее президентом лордом Дж. Пирри (тот был его дядей), прошел суровую школу, освоив все производственные процессы. По мнению Пирри, молодой человек должен был достичь всего собственными усилиями и прилежанием. За пять лет обучения Эндрюс действительно проявил исключительное трудолюбие и способности. Затем

он продолжал специализироваться в области прикладной механики и морского судостроения. Постепенно ему начали доверять все более ответственные задания. В последующие годы он работал проектировщиком, конструктором и советником на строительстве ряда судов в доках фирмы «Харленд энд Волфф», в том числе таких, как «Седрик», «Балтик» и «Оушеник». В 1901 году Эндрюс стал членом Института морских конструкторов, через год — Института инженеров-машиностроителей; кроме того, он был членом Общества морских архитекторов и морских инженеров в Нью-Йорке и почетным членом Белфастской ассоциации инженеров. В 1904 году его назначили заместителем главного конструктора фирмы, а еще через два года в возрасте тридцати двух лет он стал руководителем конструкторского отдела. Спустя пять лет, накануне завершения работ на «Титанике», он вступил в должность исполнительного директора фирмы «Харленд энд Волфф», продолжая оставаться во главе конструкторского отдела. Все это позволило Томасу Эндрюсу занять второе по значению место на одной из ведущих верфей мира. Он был подчинен только президенту фирмы. По мнению ряда квалифицированных специалистов, он действительно считался самым лучшим кораблестроителем того времени.



«Титаник» во время пробного плаванья в Белфаст 12 апреля 1912 года.

Как ни один другой создатель судов, за исключением И. К. Брунеля, Эндрюс вложил в «Титаник» все свои способности и творческую фантазию. Являясь заместителем лорда Пирри, он оказывал влияние и на планы и на замыслы заказчика — компании «Уайт стар лайн». В качестве конструктора и руководителя конструкторского отдела он работал над проектом, а в качестве исполнительного директора судоверфи ежедневно более двух лет следил за тем, как в гигантском сухом доке во всей своей мощи росло судно. Для Томаса Эндрюса «Титаник» был его судном, вершиной его блестящей карьеры кораблестроителя.

За полночь в среду 3 апреля «Титаник» достиг Саутгемптона, откуда через неделю должен был отправиться в свой первый рейс через океан. Судно встало на рейде в отведенном для него месте. Уже при первом взгляде на него у всех перехватывало дыхание. Плавучие средства в порту,

в том числе и крупные пароходы, неожиданно как бы уменьшились в своих размерах.

«Титаник» ошвартовался в Океанском доке, и в течение нескольких дней работники министерства торговли проводили его контроль. В том числе были осмотрены спасательные шлюпки, сигнальные ракеты и прочее спасательное оборудование. Было признано, что оно соответствует действовавшим тогда предписаниям. Контроль осуществлял главный инспектор министерства капитан Кларк, о котором спустя многие годы второй помощник капитана «Титаника» Лайтоллер в своей книге «„Титаник“ и другие суда» писал:

> «Капитан Кларк действовал в соответствии со своей репутацией неустрашимого представителя министерства торговли. Такие встречались в те времена в Южной Англии. Кларк не упустил ни одной мелкой детали, на которую другой инспектор даже не обратил бы внимания и вполне удовлетворился бы объяснением компетентного офицера. Он должен был все увидеть сам и лично проверить. Никакие заверения, от кого бы они ни исходили, он не считал убедительными, поэтому его, как и полагается, проклинали».

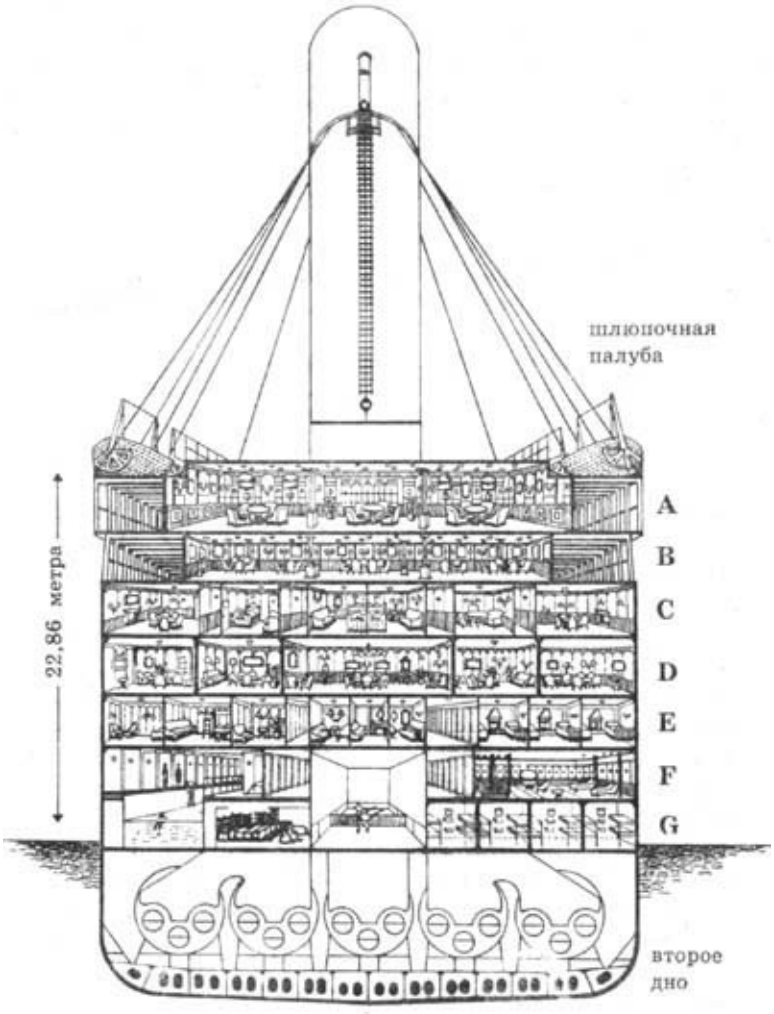
До выхода «Титаника» в рейс на его палубах каждое утро появлялся и Томас Эндрюс. До позднего вечера он беседовал с руководителями бригад, механиками и поставщиками. У него не оставалось ни одной свободной минуты. Он замечал любую мелочь, от его опытного и острого глаза ничего не ускользало. Он ходил по коридорам, столовым, салонам и каютам, советовал, как расставить столы и стулья, где разместить полки и приставные лестницы в каютах III класса или электровентиляторы. Эндрюс говорил, что не может быть спокоен, пока все не будет в полном порядке. 9 апреля он написал своей жене:

> «Сегодня „Титаник“ почти готов, и я верю, что завтра мы выйдем в море. Он сделает честь старой фирме».

10 апреля Эндрюс появился на палубе в шесть утра и провел последнюю инспекцию судна. Он остался доволен.

Чтобы лучше понять последующие события, необходимо привести основные данные о конструкции и оснащении «Титаника».

Можно сказать, что «Титаник» — это улучшенный «Олимпик». Он был на восемь сантиметров длиннее своего «собрата», а его общая вместимость — на 1000 тонн больше. Его длина равнялась 259,83 метра, ширина — 28,19 метра, общая вместимость — 46 328 рег. т, а водоизмещение — 52 310 тонн при осадке 10,54 метра. Он был самым большим судном, которое когда-либо до него строилось.



На «Титанике» имелось восемь стальных палуб, расположенных друг над другом на расстоянии 250–320 сантиметров. Самая верхняя — шлюпочная палуба, под ней семь палуб, обозначенных сверху вниз буквами от A до G, затем настил второго дна, а еще ниже, на расстоянии около полутора метров от киля, второе дно. Только палубы C, D, E и F протягивались по всей длине судна. Шлюпочная палуба и палуба A не доходили ни до носовой части, ни до кормы, палуба G и настил второго дна располагались только в передней части судна — от котельных отделений до носа и в кормовой части — от машинного отделения до среза кормы.

На открытой шлюпочной палубе размещались 20 спасательных шлюпок. В ее передней части находился ходовой мостик, удаленный от носа судна на 58 метров. На мостике располагалась рулевая рубка со штурвалом и компасом, сразу за ней — помещение, где хранились навигационные карты. Справа от рулевой рубки были штурманская рубка, каюта капитана и часть кают офицеров, слева — остальные каюты офицеров. Позади них за передней трубой — рубка радиотелеграфа и каюта радиста.

Под шлюпочной палубой находилась палуба A длиной 150 метров. Почти вся она предназначалась для пассажиров I класса. В ее передней части располагались 34 каюты, а за ними — многочисленные общие помещения, в том числе читальня, курительный салон и залы. Вдоль бортов — прогулочные палубы.

На следующей палубе, обозначенной буквой B, размещалось 97 кают-люкс для 198 пассажиров I класса, затем салон, ресторан, кухня I класса. В носовой части палуба B прерывалась, образуя открытое пространство над палубой C, а затем продолжалась в виде 37-метровой носовой надстройки с оборудованием для обслуживания якорей и швартовным устройством. У «Титаника» в носовой части имелось три якоря общим весом 31 тонна. Для транспортировки на верфь одного из них пришлось запрячь 20 пар лошадей. Два якоря были укреплены в клюзах по бортам в носовой части, а третий — запасной — находился на баке. Его спуск и подъем обеспечивал специальный якорный кран. Как и в носовой части, палуба B на корме прерывалась открытым пространством палубы C, которая служила прогулочной палубой для пассажиров III класса, и продолжалась 32-метровой кормовой надстройкой — кормовым мостиком.

Далее шла палуба C, первая из четырех палуб, протянувшихся по всему судну от носа до кормы. В ее передней части, под палубой бака, располагались якорные лебедки для обслуживания двух главных бортовых якорей, там же находился камбуз для команды и столовая для матросов и кочегаров. За носовой надстройкой размещалась прогулочная палуба III класса длиной 15 метров, так называемая межнадстроечная палуба, а за ней — широкая надстройка длиной 137 метров со 148 каютами I класса. На этой палубе находились канцелярия директора-распорядителя рейса и информационное бюро, где принимали телеграммы пассажиров для отправки по беспроволочному телеграфу. Там же находилась изолированная прогулочная палуба и библиотека II класса. Вновь следовала 15-метровая кормовая межнадстроечная палуба, а за ней, под палубой кормовой надстройки, располагался главный вход в жилые помещения III

класса, размещавшиеся на нижних палубах в кормовой части судна. За входом был оборудован курительный салон и другие общие помещения III класса.

В передней части палубы D располагались жилые помещения для 108 кочегаров. Особый винтовой трап соединял эту палубу непосредственно с котельными, так что кочегары могли уходить на свои рабочие места и возвращаться, не проходя мимо кают или салонов, предназначенных для пассажиров. Далее следовала еще одна изолированная прогулочная палуба III класса, а за ней блок кают I класса. Здесь имелся салон I класса длиной 25 метров с внушительной лестницей и ресторан I класса длиной 34 метра, за ним — кухня. Ближе к корме располагалась еще одна кухня, обслуживавшая I и II классы, а за ней ряд помещений судового лазарета и кают медицинского персонала, обеденный салон и 38 кают II класса. Кормовая часть этой палубы предназначалась для пассажиров III класса.

В передней части палубы Б находились жилые помещения для 72 грузчиков и 44 матросов. Далее по всей длине палубы шли каюты II и III классов и каюты стюардов и механиков.

В передней части палубы F располагались кубрики 53 кочегаров третьей смены, 64 каюты II класса и основные жилые помещения III класса, протянувшиеся на 45 метров и занимавшие всю ширину судна. На этой палубе имелось два больших салона и столовая III класса, судовые прачечные, бассейн и турецкие бани.

Палуба G проходила не по всей длине судна, а захватывала только носовую и кормовую части, между которыми размещались котельные и машинные отделения. Носовая часть этой палубы длиной 58 метров была на два метра выше ватерлинии, к центру судна она постепенно понижалась и на противоположном конце была уже на уровне ватерлинии. Здесь находились помещения для 45 кочегаров и смазчиков и 26 кают для 106 пассажиров III класса. Остальную площадь занимали багажное отделение для пассажиров I класса, судовая почта и зал для игры в мяч. За носовой частью палубы и располагались бункеры с углем, занимавшие шесть водонепроницаемых отсеков вокруг дымоходов. За ними шли два отсека с паропроводами поршневых паровых машин и турбинное отделение. Далее следовала кормовая часть палубы G длиной 64 метра со складами, кладовыми и 60 каютами для 186 пассажиров III класса, которая находилась уже ниже ватерлинии. Палуба G была самой нижней палубой, на которой размещались пассажиры и члены команды.

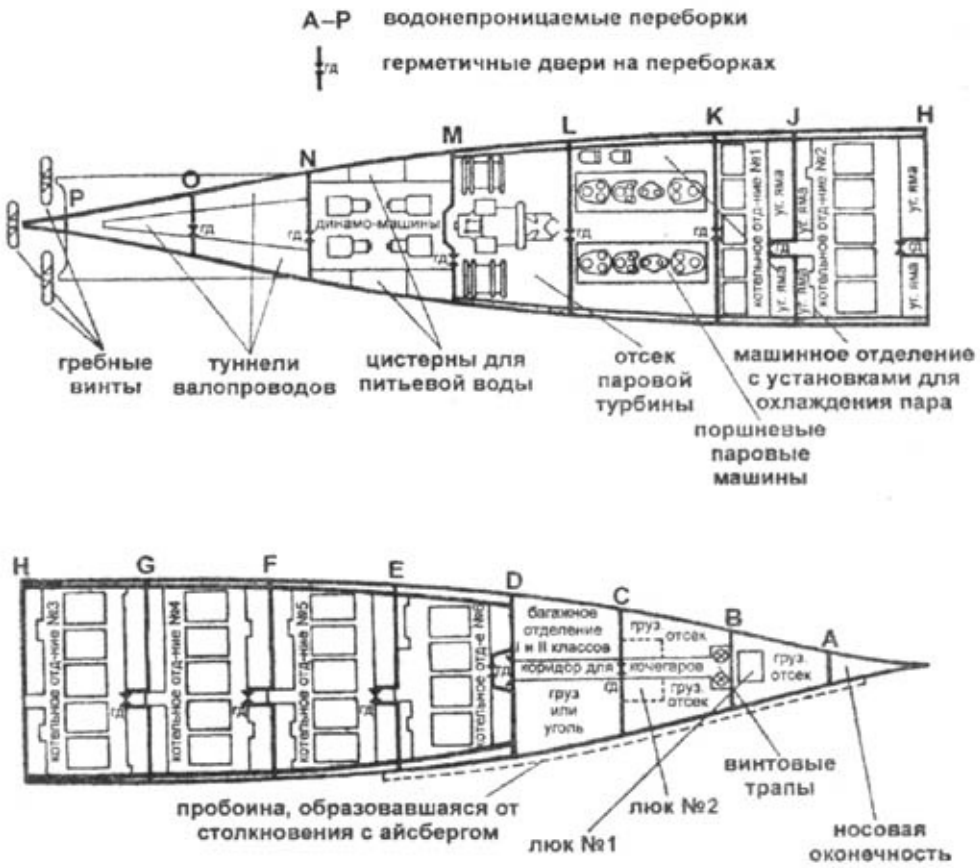
Итак, на палубах A-G могли разместиться 1034 пассажира I класса, 510 пассажиров II класса и 1022 пассажира III класса, всего 2566 человек.

Некоторые каюты могли быть каютами как I, так и II класса или как II, так и III класса. Приведенные цифры дают представление о масштабах использования жилых помещений.

На судне имелись и помещения для команды, а это 75 человек так называемого палубного отделения, в которое входили офицеры и врачи, 362 человека машинного отделения и 544 человека обслуживающего отделения, включая директора-распорядителя рейса и старших стюардов.

Под палубой G находился настил второго дна судна, как и палуба G разделенный на переднюю и заднюю части одинаковой длины. Обе они отводились в основном под перевозимый груз, а одно помещение служило гигантской холодильной камерой.

Еще ниже, примерно в полутора метрах над килем, располагалось второе дно. Оно занимало девять десятых длины судна, не захватывая лишь небольшие участки в носовой части и корме. Здесь были установлены котлы, поршневые паровые машины, паровая турбина и электрогенераторы. Все это было прочно закреплено на стальных плитах. Оставшееся пространство использовалось для грузов, угля и цистерн с питьевой водой. На участке машинного отделения второе дно поднималось на высоту до 210 сантиметров над килем, что увеличивало защиту судна в случае повреждения внешней обшивки. В средней части судна вдоль обоих бортов над вторым дном на протяжении 100 метров тянулись широкие стальные полосы боковых килей длиной 60 сантиметров. Под вторым дном было лишь наружное днище судна. Пространство между ним и настилом второго дна, так называемое междудонное пространство, было разделено поперечными и продольными перегородками на 46 водонепроницаемых камер.



Весь трюм «Титаника» поперечными переборками был поделен на 16 больших водонепроницаемых отсеков. Переборки, обозначенные от носа к корме буквами от A до P, поднимались от второго дна и проходили через четыре или пять палуб: первые две и последние шесть доходили до палубы D, семь переборок в центре судна достигали только палубы E. Все водонепроницаемые переборки были настолько прочными, что должны были выдержать значительное давление, которое могло возникнуть, получи судно пробоину.

Первые две переборки в носовой и последняя в кормовой части были сплошными. Во всех остальных имелись герметичные двери, позволявшие команде и пассажирам передвигаться между отсеками.

На настиле второго дна судна в переборке K были единственные двери, которые вели в холодильную камеру. На палубе G двери в переборках отсутствовали, а на палубах F и E почти во всех переборках имелись герметичные двери, соединявшие используемые пассажирами помещения. Все эти двери можно было задвигать как дистанционно, так и вручную с той палубы, до которой доходила переборка, при помощи устройства, расположенного непосредственно на двери. Для закрытия таких дверей на

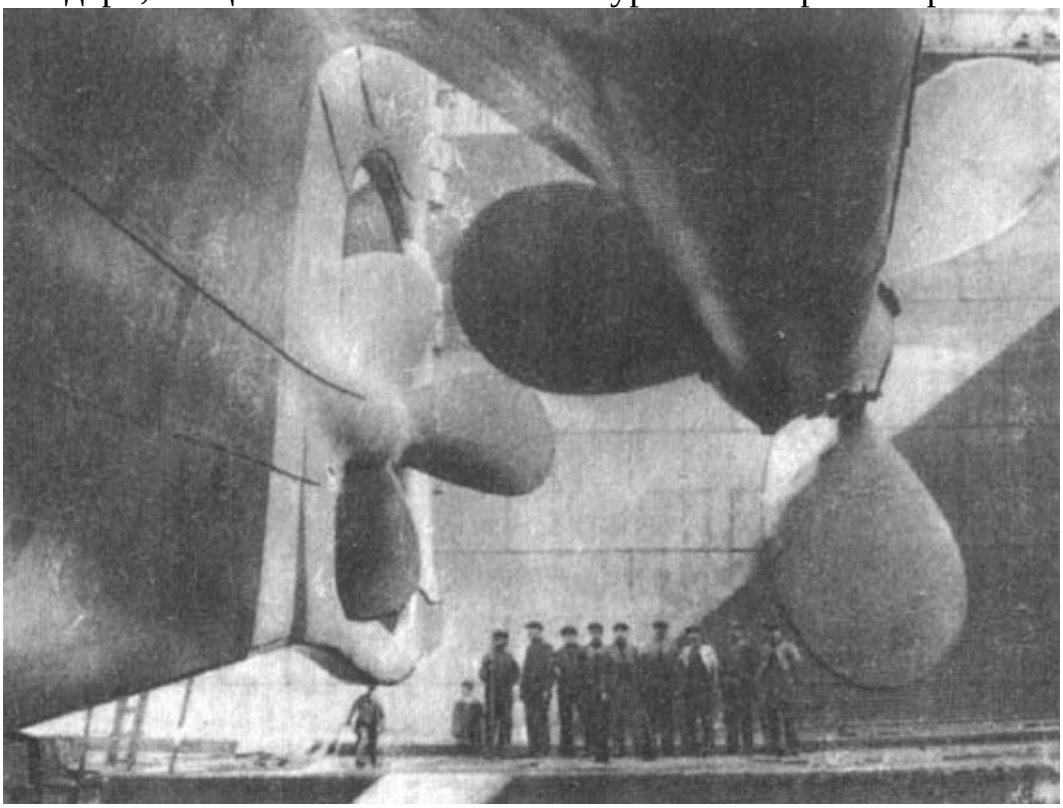
пассажирских палубах требовался специальный ключ, который имелся только у старших стюардов.

В переборках от D до O, непосредственно над вторым дном в отсеках, где располагались машины и котлы, находилось 12 вертикально закрываемых дверей. С помощью электрического привода ими управляли с ходового мостика. Когда эти двери были открыты, их удерживали защелки. В случае опасности или аварии либо в том случае, когда так сочли необходимым капитан или вахтенный офицер, электромагниты по сигналу с мостика освобождали защелки, и все 12 дверей под действием собственной тяжести опускались, пространство оказывалось герметически закрытым. Закрытию предшествовал предупредительный звонок. Особое тормозящее устройство замедляло их падение, полное закрытие занимало 25–30 секунд. Если двери закрывались по электросигналу с мостика, открыть их можно было только после снятия напряжения с электропривода. В этом случае каждая дверь открывалась отдельно, вручную. Закрывать их тоже можно было отдельно, но лишь с помощью рычагов, расположенных рядом с ними. Был и третий вариант: ниже уровня пола каждого водонепроницаемого отсека был встроен футшток, который, в случае проникновения в отсек воды, поднимался, убирая предохранительные защелки, и двери по обеим сторонам отсека, которому угрожала опасность, опускались.

В потолке каждого отсека, закрывавшегося герметически, находился запасной люк, обычно он вел на шлюпочную палубу. По его железному трапу могли подняться те, кто не успел покинуть помещение до закрытия дверей.

На «Титанике» имелось 16 основных подпалубных отсеков, разделенных переборками, обеспечивавшими герметичность по вертикали. А как обеспечивалась герметичность по горизонтали? Только настил второго дна судна от отсека паровой турбины до кормы и от силовой, то есть от первой, переборки (A) до носа был водонепроницаемым. Остальные палубы не обладали герметичностью. На них имелась масса люков, трапов и шахт, включая лифты, по которым вода могла проникнуть в какой угодно отсек и достичь верхних палуб. Несмотря на этот недостаток, конструкция судна была такова, что при заполнении водой любых двух отсеков оно удерживалось на плаву и не могло затонуть даже при затоплении первых четырех отсеков. Казалось, безопасность предельно обеспечена. Никто не допускал, что в случае аварии вода может проникнуть в большее число помещений, — пробоина подобных размеров в корпусе просто исключалась. Ведь «Титаник» был непотопляемым! К

такому выводу после завершения его строительства пришел и «Шипбилдер», специальный английский журнал по кораблестроению.



Два из трех винтов «Титаника»

На «Титанике» имелось три винта и комбинированная силовая установка. Она состояла из двух групп четырехцилиндровых поршневых паровых машин, приводивших во вращение два трехлопастных боковых винта, каждый весом 38 тонн, и паровой турбины низкого давления, вращавшей четырех лопастный средний винт весом 22 тонны. Комбинация поршневых машин и турбины была использована еще на судне «Лаурентик», значительно меньшем по вместимости (14 900 брт). Это оправдало себя, поскольку позволяло снижать расход пара и вибрацию корпуса. Результаты опытной эксплуатации сделали возможным применить эту систему на «Олимпике» и «Титанике».

Зарегистрированная мощность паровых машин и турбины равнялась 50 000 л.с., но в действительности она достигала как минимум 55 000 л.с., что позволяло развивать скорость более 23 узлов. Предельная скорость составила 25 узлов. Турбина размещалась в пятом водонепроницаемом отсеке в кормовой части судна. В следующем отсеке, ближе к носовой

части, располагались паровые машины, далее шесть отсеков были заняты 24 двухпроточными и пятью однопроточными котлами, вырабатывавшими пар для главных машин, турбины, генераторов и вспомогательных механизмов. Диаметр каждого котла составлял 4,79 метра, длина двухпроточных котлов равнялась 6,08 метра, однопроточных — 3,57 метра. У каждого двухпроточного котла имелось шесть топок, а у однопроточного — три топки. Они использовали естественную тягу, а вентиляторы, подававшие воздух под колосники, усиливали ее интенсивность.

От котлов к машинному отделению шли два главных паропровода с заслонками на трех водонепроницаемых переборках для распределения пара. Более того, в переборке, отделявшей машинный зал от котельных (переборка К), на каждом из двух паропроводов была установлена заслонка безопасности, позволявшая в случае, скажем, разрыва или трещины трубы мгновенно перекрыть подачу пара. Помимо этих двух основных распределителей, пар подводился и к вспомогательным механизмам, в том числе к насосам и электрогенераторам.

«Титаник» был оснащен четырьмя вспомогательными машинами с генераторами, каждый мощностью 400 киловатт, которые вырабатывали ток напряжением 100 вольт. Рядом с этими четырьмя главными источниками электроэнергии над отсеком паровой турбины располагались еще два генератора по 30 киловатт.

Огромное судно, каким был «Титаник», должно было иметь достаточное количество электроэнергии. К распределительной сети были подсоединены 10 000 лампочек, 562 электрообогревателя, прежде всего в каютах I класса, 153 электромотора, в том числе электроприводы для восьми кранов общей грузоподъемностью 18 тонн, четыре грузовые лебедки грузоподъемностью три тонны и четыре шлюпочные лебедки грузоподъемностью 750 килограммов. Электричество обеспечивало работу вентиляторов в котельных и машинных отделениях, четырех лифтов для пассажиров, каждый на 12 человек, из которых три обслуживали I класс и один — II класс, и большого количества телефонов. Помимо основных телефонных линий, соединявших мостик с носовой частью, кормой, машинным отделением, вахтенным постом на передней мачте и другими важными участками, на «Титанике» имелся коммутатор с 50 линиями, обеспечивавшими связь с другими помещениями и постами судна. Электричество питало также пятикиловаттный генератор беспроволочной телеграфной станции «Маркони», электроприборы в гимнастическом зале, десятки машин и приборов в кухнях, нагреватели и холодильники. Оно

было необходимо и для электромагнитов, обеспечивавших закрытие герметичных дверей в переборках, для работы часов, расположенных в различных помещениях судна, десятков индикаторов на мостике, в котельных и машинном отделении.

Над палубами «Титаника» возвышались четыре эллипсовидные трубы. Диаметр каждой из них составлял 7,3 метра, величину, достаточную для проезда рядом двух локомотивов. Расстояние между верхними краями труб и килем достигало 53,5 метра. Три первые трубы отводили дым из топок котлов, а последняя, расположенная над отсеком турбины, выполняла функции вытяжного вентилятора. К ней был подведен трубопровод для вентиляции судовых кухонь. Еще выше, чем трубы, поднимались передняя и задняя мачты. Обе были стальные, а верхние их части были сделаны из тикового дерева. На передней мачте на высоте 29 метров над ватерлинией размещался наблюдательный пост, знаменитое «воронье гнездо». Добраться до него можно было по металлическому трапу, расположенному внутри полой мачты, входная дверь к которому находилась на уровне палубы С. На высоте 15 метров над трубами между обеими мачтами были натянуты антенны судовой радиостанции.

Глава 3
«ТИТАНИК» ВЫХОДИТ В МОРЕ

Утром в среду 10 апреля 1912 года к двенадцатой платформе самого большого лондонского вокзала Ватерлоо был подан специальный состав компании «Уайт стар лайн». Всякий раз, когда из порта Саутгемптон на линию, связывавшую Европу с Северной Америкой, выходил какой-нибудь крупный пароход компании, этот поезд, состоявший только из вагонов первого класса, ждал пассажиров, проводивших последнюю ночь в Лондоне.

Стрелки больших вокзальных часов показывали половину девятого. На перроне у вагонов собрались люди, которые на сей раз для путешествия через океан избрали гордость компании «Уайт стар лайн» — новый, огромный, сверкающий «Титаник», отправлявшийся в свое первое плавание. Они беседовали с друзьями и родственниками, пришедшими их проводить. На платформе часто слышался американизированный английский язык — верный признак того, что в первом рейсе нового судна примут участие и американцы, в том числе представители знаменитых фамилий высшего общества.

Внимание привлекала высокая фигура Джона Джейкоба Астора, одного из самых богатых людей в мире, чей капитал оценивался в 150 миллионов долларов, или примерно в 30 миллионов английских фунтов. Вспомним, что строительство «Титаника» обошлось почти в полтора миллиона фунтов. Прадед Астора, выходец из Германии, нажил значительное состояние на торговле мехами и большую его часть вложил в приобретение земельных участков в Нью-Йорке. С ростом американской столицы цены на участки Астора резко выросли. И теперь все это принадлежало сорокасемилетнему Джону Джейкобу. Современники отзывались о нем несколько пренебрежительно, поскольку огромное состояние свалилось на него с неба без малейших усилий с его стороны. Он считался блестящим образцом бездельника, отличавшегося к тому же экстравагантными прихотями. Достаточно вспомнить о восемнадцати автомобилях в гаражах его просторного родового поместья. Год назад Астор нарушил все приличия. Он развелся и женился вновь на восемнадцатилетней девушке, которая была моложе его сына от первого брака. Молодожены решили провести зиму в заморских странах, пока не

уляжется скандал, и теперь, через несколько месяцев, возвращались в Америку.



Джон Джейкоб Астор среди других пассажиров на лондонском вокзале Ватерлоо утром 10 апреля 1912 года перед отходом специального поезда в Саутгемптон

Еще одним человеком, ожидавшим отхода поезда в Саутгемптон, был Бенджамин Гуггенхейм, представитель клана американских мультимиллионеров, владевших обширной империей шахт и металлургических заводов. В другой группе пассажиров вместе со своей женой находился Исидор Страус, предприниматель и банкир. Невдалеке оживленно беседовал Джордж Уайднер, наследник и правая рука самого крупного американского трамвайного магната и самого богатого человека в Филадельфии. Вместе с женой и сыном Гарри, коллекционером редких изданий, он возвращался после отдыха на Ривьере. Готовились сесть в поезд и два офицера: майор Арчибальд Батт, адъютант президента Тафта, и полковник Арчибальд Грейси, богач, последние годы трудившийся над книгой об американской Гражданской войне. Среди пассажиров были известный театральный деятель с Бродвея Генри Буркхардт Харрис и

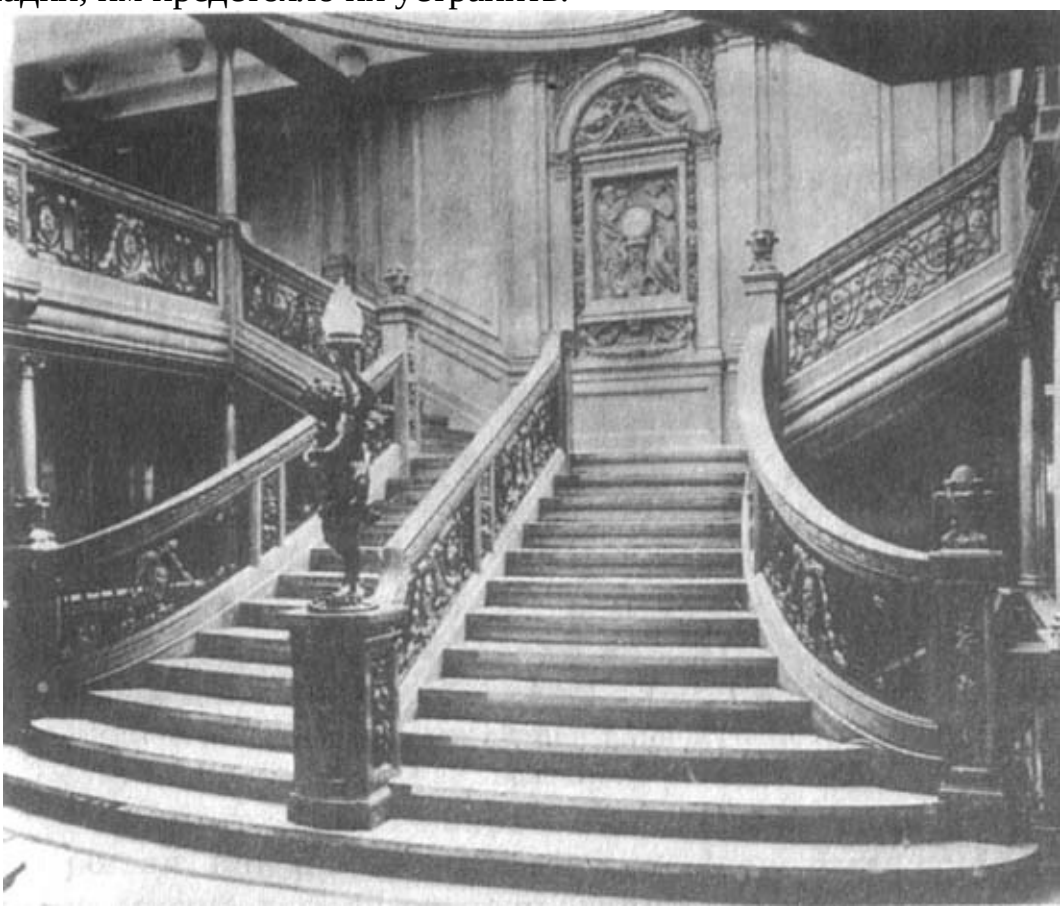
издательский магнат Генри Слипер Харпер.

Все они представляли сливки общества уходящего «золотого века» американского капитализма, как определил это время Марк Твен. Для Асторов и Гуггенхеймов, равно как для Морганов, Карнеги, Вандербилдтов и многих других, не существовало ничего недоступного или слишком дорогого. Они были убеждены, что мир принадлежит им. Они жили в самых дорогих отелях, путешествовали в салон-вагонах, их роскошные яхты швартовались во всех портах мира, а для их прогулок через океан строились плавучие дворцы, вроде того, к которому с вокзала Ватерлоо вот-вот отойдет специальный поезд.

Без четверти десять раздался последний гудок паровоза, и поезд тронулся. Примерно через полтора часа он уже въезжал на территорию саутгемптонского порта. Колеса громыхали на стыках, поезд, как змея, полз вдоль набережной к длинному молу, прямо к недавно расширенному Океанскому доку, отведенному двум новым судам компании «Уайт стар лайн». Там он остановился. В порту над складами и зданиями судоходных и портовых офисов во всем своем могучем величии возвышался «Титаник». Из трех его труб, украшенных поверху широкими черными полосами, означавшими принадлежность судоходной компании «Уайт стар лайн», поднимались клубы серого дыма. На главной мачте развевался треугольный красный флаг компании с белой пятиконечной звездой, на верхнем рее — «Голубой Петр» — голубой флаг с белым квадратом посередине, означавший, что судно готово к выходу в море. На второй мачте реял флаг Соединенных Штатов — конечной цели первого плавания, а на корме — флаг британского торгового флота.

Всю первую половину дня к набережной стекались толпы людей и по широким сходням поднимались на палубы «Титаника». Прошли несколько сот членов команды, включая кочегаров, стюардов, офицеров, механиков, смазчиков, и сотни пассажиров со знакомыми и родственниками, решившими воспользоваться случаем, чтобы осмотреть огромное судно. Гостиницы Саутгемптона со вторника на среду были переполнены, но после завтрака их номера, холлы и рестораны опустели. Все отправились к Океанскому доку. В отеле «Саут-Уэстерн», который находился неподалеку от набережной и из окон которого были видны трубы и мачты «Титаника», провели ночь Томас Эндрюс, исполнительный директор верфи «Харленд энд Волфф», и Брюс Исмей, генеральный директор компании «Уайт стар лайн». Оба покинули отель очень рано, поскольку тоже должны были принять участие в первом рейсе судна, в строительство которого они вложили столько сил, судна, ставшего гордостью как верфи, так и

судоходной компании. Вместе с Томасом Эндрюсом поднялись на борт и восемь специалистов верфи: если во время рейса обнаружатся какие-либо неполадки, им предстояло их устранить.



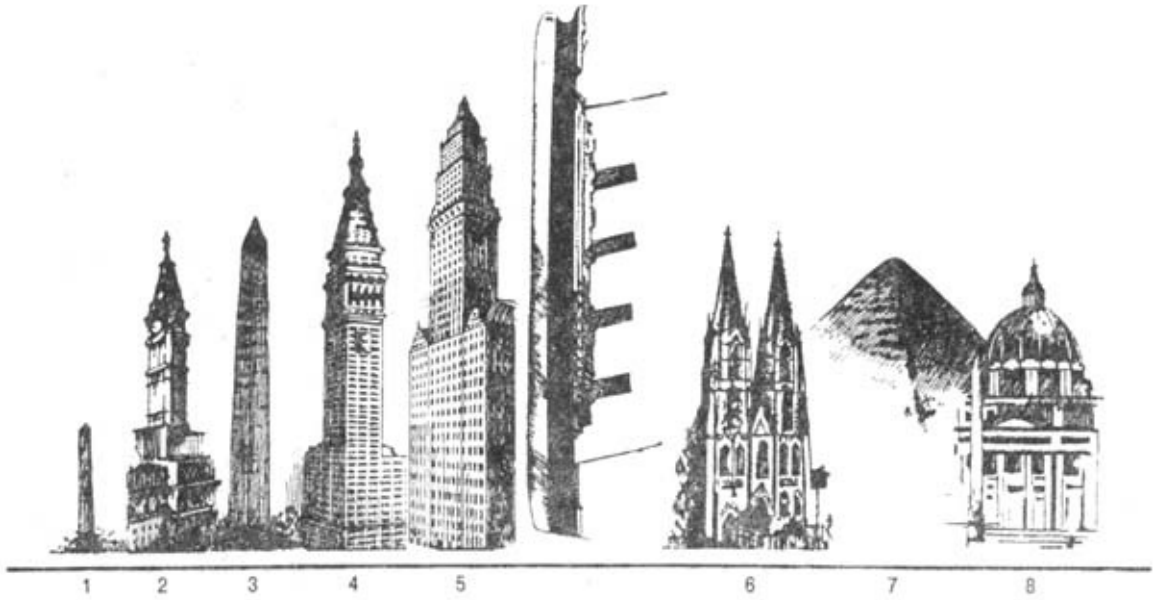
Парадная лестница «Титаника»

Время до отплытия пассажиры и провожающие использовали для осмотра этого чуда кораблестроения. И «Титаник» не переставал удивлять и вызывать восхищение. Уже при первом взгляде на его громаду у пассажиров перехватывало дыхание, особенно у тех, кто прибыл из сельских местностей и небольших городков Европы. А сейчас каждый из них держал в руках билет III класса на самое большое судно в мире! Они не могли скрыть изумления и восхищения, а подчас и благоговейного страха: верхняя палуба «Титаника» располагалась на высоте 23 метров над поверхностью воды, а над ней на высоту еще 21 метра поднимались четыре огромные трубы.

Пассажирам III класса предстояло пройти на палубе осмотр судового

врача. Это предписывалось строгими американскими иммиграционными правилами. Прежде всего врач искал возможные признаки трахомы. Если он обнаруживал эту опасную инфекционную болезнь, то тут же отправлял пассажира обратно на берег. Тех, кто успешно прошел осмотр, стюарды провожали в каюты. На билетах были указаны номера кают и коек, поэтому вся процедура проходила без осложнений. Условия III класса на «Титанике» даже нельзя было сравнить с теми, в каких пассажиры этого класса переплывали океан еще в недавнем прошлом. Все жилые помещения хорошо проветривались, отапливались и освещались электрическим светом. В III классе имелись свой курительный салон, места для отдыха, просторный ресторан и прогулочная палуба со столиками и стульями, где можно было проводить время в любую погоду. Пища была простой, но качественной, и многие неимущие люди, отправившиеся на этом огромном лайнере на поиски новой родины, уже через день признавались, что такого обилия еды у них не было никогда в жизни. При этом цена билета III класса была вполне приемлемой — он стоил всего несколько фунтов. Разумеется, компания «Уайт стар лайн» все просчитала очень точно. Любой пассажир III класса своим присутствием способствовал получению прибыли, поскольку ни одна пароходная компания не могла существовать лишь благодаря перевозке миллионеров. И даже такой морской колосс, каким был «Титаник», не смог бы стать рентабельным без нескольких сотен пассажиров III класса.

Пока мощные башенные краны переносили с пристани на судно багаж и массу всевозможных грузов, на палубах, трапах и в коридорах царило приподнятое оживление. Пассажиры и гости, пройдя по шлюпочной палубе вокруг площадки для игры в гольф, осматривали гимнастический зал, где инструктор предлагал им опробовать «коня» или «верблюда», которые после подключения к электрической сети хорошенько растрясали каждого смельчака. Прохаживаясь мимо белых свежеокрашенных спасательных шлюпок, подвешенных на шлюпбалках, многие, глядя на них, улыбались, считая их совершенно лишними. Мысль о катастрофе и возможности того, что подобное судно может затонуть, казалась абсурдной.



1. Памятник в Бостоне в честь битвы у Банкер-Хилл (78 м). 2. Ратуша в Филадельфии (162 м). 3. Национальный памятник в Вашингтоне (169 м). 4. Башня Метрополитен в Нью-Йорке (213 м). 5. Нью-Вулворт-билдинг в Нью-Йорке (240 м). «ТИТАНИК» (260 м). 6. Собор в Кёльне (160 м). 7. Великая пирамида в Гизе (146 м). 8. Собор св.Петра в Риме (136 м).

Уместно заметить, что, хотя уверенность в безопасности «Титаника» была почти абсолютной, скептики все же находились. Капитан сэр Джеймс Биссет в своей книге, опубликованной в начале 50-х годов, вспоминает о разговоре, который он услышал в одной ливерпульской портовой пивной. Двое моряков беседовали о «Титанике» незадолго до его выхода в море:

Первый. Это будет плавучий дворец.

Второй. Ты хочешь сказать, плавучий пансион. Нечто, что вообще не должно выходить в море.

Первый. Но ведь какая была возможность заработать! Пока его строили, два года тысячи людей имели работу.

Второй. Это было в Белфасте, а не здесь. Выброшенные деньги.

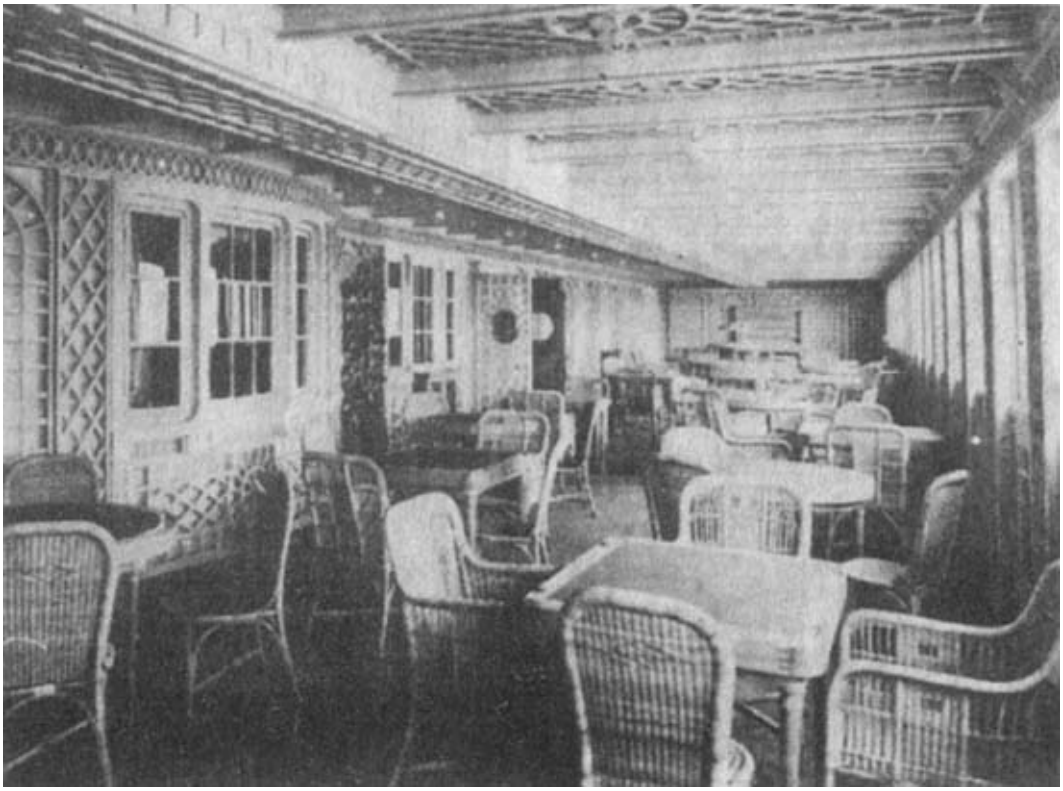
Первый. А скольким людям оно даст работу теперь! На нем команда в тысячу человек — матросы, кочегары, грузчики, стюарды.

Второй. Лучше бы они остались на берегу. Судно слишком большое, может на что-нибудь налететь.

Первый. Оно непотопляемо.

Второй. Дожидайся! Непотопляемых судов не бывает!

Однако скептицизм старого морского волка из Ливерпуля вряд ли охладил бы восторг тысяч посетителей, которые утром 10 апреля прохаживались по палубам «Титаника». По широкой лестнице они спускались в помещения I класса, попадая со шлюпочной палубы внутрь судна. В верхней части лестницы в стену, отделанную ореховым деревом, были встроены большие часы с бронзовыми фигурами Чести и Славы, венчающими Время. Над всей лестницей возвышался внушительный стеклянный купол, разделенный фигурными металлическими переплетами на симметричные части. Другие пассажиры отдавали предпочтение лифтам, бесшумно доставлявшим их в нижние части судна и возвращавшим обратно на верхние палубы. На палубе А можно было полюбоваться читальным залом, курительным салоном, холлом и зимним садом. На палубе В особое внимание привлекали апартаменты миллионеров с собственной прогулочной палубой. Каждое из этих двух помещений было оборудовано по-своему и включало две спальни, гостиную, ванную и прихожую. В каютах вместо привычных круглых иллюминаторов имелись большие окна, как во дворце. Вместо радиаторов парового отопления были установлены камины, топившиеся углем. Мебель и интерьеры апартаментов разрабатывались лучшими художниками. Если билет I класса, включая плату за удобства, стоил около 100 фунтов стерлингов, то в разгар сезона стоимость путешествия через океан в один конец в таких апартаментах поднималась до 870 фунтов, или 4350 американских долларов (сегодня это составило бы примерно 50 000 долларов). Палубу В на корме украшал ресторан в стиле Людовика XVI. Его стены были отделаны под светлый орех, большие оконные ниши задернуты шелковыми шторами. Здесь могли обедать *a la carte* наиболее привередливые из пассажиров. По соседству располагалось «Кафе паризьен», напоминавшее залитую солнцем веранду, увитую вьющимися растениями, с плетеными стульями вокруг небольших столиков.



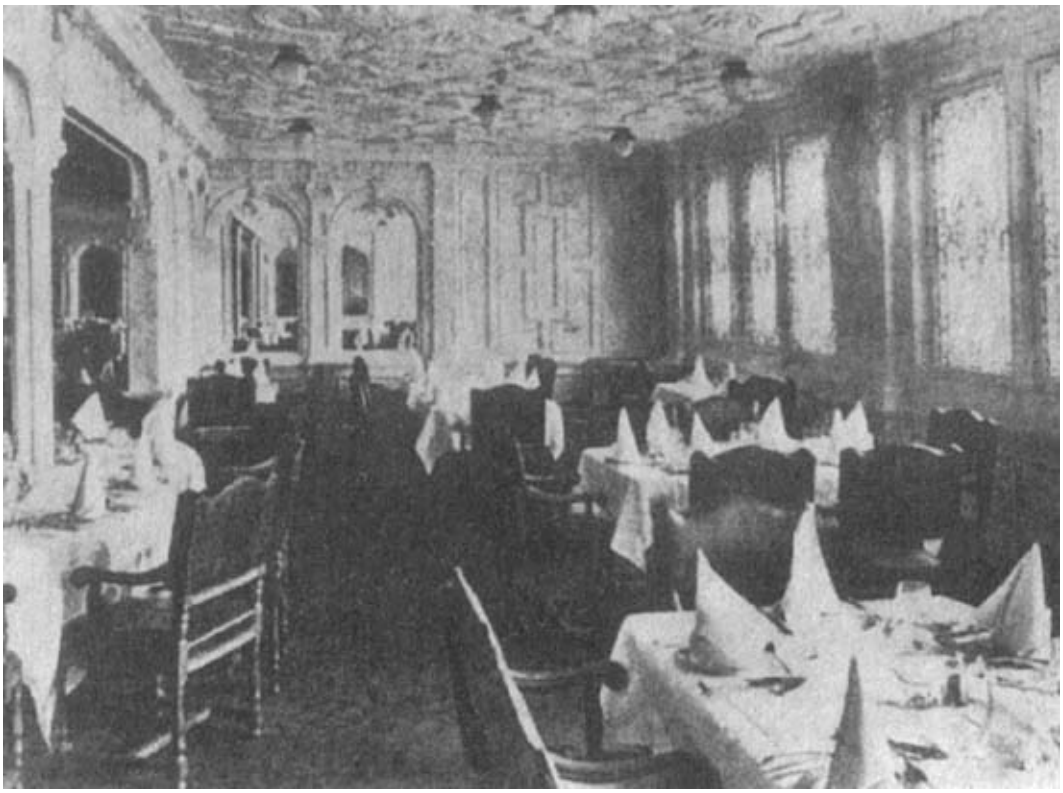
«Кафе парижьен».

На палубе C можно было посетить богатую библиотеку II класса, уютный курительный салон и гостиную III класса. На палубе D поражал воображение огромный ресторан I класса с белыми стенами, лепным потолком и нишами, где при неярком освещении могли обедать семьи или небольшие компании. В него попадали через просторный холл, стены которого также были отделаны белыми панелями с резьбой в стиле времен английского короля Якова I, а на полу лежал огромный и очень красивый цветной ковер. Двумя палубами ниже, на палубе F, в центре судна располагался ресторан III класса, а перед ним, по правому борту, находились, вызывая изумление, бассейн размерами 10×5 метров (после «Олимпика» «Титаник» был вторым судном в мире, оборудованным бассейном) и комплекс турецких бань с помещениями для отдыха, отделанными позолотой. К услугам тех, кто посещал эти бани, была массажистка. На палубе размещался и зал для всевозможных игр с мячом, большой корт 9×6 метров и галерея для зрителей.

На «Титанике» было предусмотрено все, что могло бы потребоваться для удовлетворения самых изысканных желаний пассажиров, привыкших

получать за свои деньги максимум забот, внимания, удобств и роскоши. А поскольку, по замыслу создателей судна, оно должно было в наибольшей степени удовлетворять запросы именно этого избалованного слоя общества, некоторые его «службы», например специальное отделение для собак пассажиров I класса, салон, предназначенный только для камердинеров миллионеров и горничных их жен, или возможность моментальной доставки свежих срезанных цветов, хранившихся в холодильных камерах, превосходили все, что до сих пор случалось видеть на пароходах даже крупнейших судоходных компаний.

Учли и пожелания тех, кто был охвачен модным в то время поветрием — автомобилизмом. Специальный кран мог поднять с причала автомобиль и поместить в отведенное для него место. Позаботились и о тех пассажирах, которым в плавании могла понадобиться медицинская помощь. Вместо обычного судового медпункта на «Титанике» имелась великолепно оборудованная больница с современным операционным залом. Любители фотографии прямо в море имели возможность проявить свои пленки и сделать отпечатки в помещении, располагавшем всем необходимым. Для пассажиров всех классов имелись парикмахерские, в которых также было всё самое лучшее и самое новое — от шампуней до сушилок.



Ресторан I класса.

На людей прежде всего производила впечатление громадность «Титаника». Гостиные, широкие лестницы и коридоры — все это походило скорее на большой дворец, чем на пассажирское судно. Второй помощник капитана Лайтоллер говорил, что прошло не менее двух недель, пока он стал ориентироваться настолько, чтобы безошибочно пройти кратчайшим путем из одного конца судна в другой. Однако, несмотря на свои размеры, «Титаник» был красивым и величественным, его огромность нисколько не умаляла эстетического впечатления, производимого на человека. Корпус, обрамленный золотой линией — отличительным признаком судов компании Исмея, обладал всеми качествами, характерными для кораблей, строившихся на верфи «Харленд энд Волфф»: стройностью, необычной длиной, заостренной носовой частью и выступающей кормой. Журнал «Шипбилдер» писал, что пропорции «Титаника» — само совершенство. По внешнему виду и внутреннему оснащению он был вершиной судостроения своего времени. Даже несмотря на трагедию, постигшую «Титаник», представители верфи «Харленд энд Волфф» считали и до сих пор продолжают считать его самым совершенным судном, которое фирма когда-либо строила. После катастрофы в обществе высказывалась точка зрения, будто безопасность судна была принесена в жертву роскоши и что деньги, поглощенные салонами, номерами-люкс, турецкими банями, спортивными комплексами и прогулочными палубами, должны были бы быть использованы для более важных целей. Это неправда. Судно было сделано из высококачественной стали, его палубы, переборки, балки и шпангоуты имели исключительную прочность. Машины «Титаника» также были самыми лучшими из тех, какие тогда могла предложить техника. Ни в чем не было изъяна, и все оборудование, предназначенное для удобства пассажиров, было лучшим из лучшего. На палубах «Титаника» было достаточно места для гораздо большего числа спасательных шлюпок, и имелась возможность разместить их там без ущерба для удобства и комфорта пассажиров. То, что их не оказалось, не ошибка конструкторов и строителей. Как мы увидим позже, ответственность за недостаточное количество спасательных средств на «Титанике» и тем самым за жизнь пассажиров и членов команды нес некто совсем иной.

Приближался полдень. В капитанской каюте, располагавшейся в кормовой части ходового мостика, капитан Эдвард Дж. Смит попрощался

со своими гостями. Затем он подписал рапорт компании, в котором сообщал, что судно загружено и готово к плаванию, машины и котлы в рабочем состоянии. Эдвард Дж. Смит был самым опытным и самым известным капитаном, плававшим в Северной Атлантике. Этот шестидесятидвухлетний широкоплечий человек с седой бородой и приятным тихим голосом требовал от команды железной дисциплины, но в то же время пользовался всеобщей любовью благодаря своему такту и чувству юмора. Когда в исключительных ситуациях он, отдавая приказ, вынужден был повышать голос, тот, кого это касалось, вылетал пулей. Капитан Смит всем своим обликом производил впечатление абсолютной надежности и у команд судов, которыми он командовал, всегда пользовался безграничным доверием. Такое же доверие испытывала к нему и компания «Уайт стар лайн», что вскоре подтвердил ее генеральный директор Дж. Брюс Исмей. Э. Дж. Смит работал в «Уайт стар лайн» тридцать два года. За это время он был капитаном на семнадцати судах, включая «Оушеник» и «Олимпик». Кроме столкновения «Олимпика» с крейсером «Хок», о чем мы еще расскажем, у Смита никогда не случалось аварий. Он дослужился до звания командора компании, высшего офицерского звания, и был самым высокооплачиваемым капитаном в британском торговом флоте. В то время как лучшие капитаны «Кунарда» получали около 600 фунтов стерлингов в год, а самые опытные руководители судоходной компании «Пенинсула энд ориентал стим навигейшн», чьи пассажирские суда ходили в Австралию, — около 900, Смит получал 1250 фунтов. Компания «Уайт стар лайн» всегда доверяла Смиту самые лучшие суда, впервые отправлявшиеся в плавание, поэтому Брюс Исмей предложил, чтобы на мостике «Титаника» в его первом плавании стоял капитан Смит, хотя тот уже имел право уйти на отдых. Командование самым большим пассажирским судном в мире в его триумфальном плавании по трансатлантической линии должно было завершить долгую и успешную карьеру Э. Дж. Смита, а это плавание — стать его последним рейсом. Но судьба распорядилась так, что этот рейс в буквальном смысле слова стал для Смита последним.



Капитан «Титаника» Эдвард Дж. Смит.

Когда «Титаник» еще стоял на якоре в Саутгемптоне, капитан Смит вызвал всеобщую сумятицу, потребовав в последнюю минуту заменить старшего помощника У. М. Мэрдока Г. Т. Уайлдом, служившим у Смита в этой должности на «Олимпике». Компания без возражений удовлетворила требование своего командора, и Уайлд на данный рейс был переведен с «Олимпика» на «Титаник». Но это вызвало серьезные перестановки. У. М. Мэрдок вынужден был занять место первого помощника Ч. Г. Лайтоллера, тот — место второго помощника Дэвида Блэра, а последний — уйти с судна. Остальные четыре офицера «Титаника» остались на своих местах. Произведенные перестановки, хотя, возможно, у капитана Смита для замены старшего помощника были серьезные основания, вызвали огорчение. Бесспорно, были разочарованы

У. М. Мэрдок, в последний момент смещенный на более низкую ступень служебной лестницы, и Лайтоллер, уже работавший первым помощником на «Оушенике». Недоволен был и Блэр, поскольку ему пришлось собрать свои вещи и уйти с «Титаника». В письме, которое он сразу же написал сестре, Блэр жаловался: *«Это замечательное судно, и я очень огорчен, что не смогу принять участие в его первом плавании»*. Через несколько дней, вероятно, он уже не так сожалел об этом.

Проблемы были не только у офицеров, но и почти у всей команды. Большая часть механиков, матросов, кочегаров, смазчиков и стюардов пришла на «Титаник» в основном за неделю до отплытия. Это был слишком небольшой срок, чтобы создать слаженную команду и привыкнуть без труда ориентироваться на столь огромном судне. Ситуацию осложнила и крупная забастовка шахтеров, проходившая именно в тот момент, когда «Титаник» должен был выйти в море. Нехватка угля затронула все крупные судоходные компании, и «Уайт стар лайн» не была исключением. «Титанику» для его 159 ненасытных топок требовалось 650 тонн угля в день, и для того, чтобы ему вообще отправиться в рейс, компания вынуждена была отказаться от плановых рейсов своих судов «Оушеник» и «Адриатик», а их уголь передать в бункеры «Титаника». Но и этого оказалось недостаточно, и «Уайт стар лайн» закупила топливо у других судов, в частности у американского «Нью-Йорка».

Многие члены команд небольшого «Оушеника»[4] и еще меньшего «Нью-Йорка», также оставшегося у причала, были наняты на «Титаник». На огромном судне они чувствовали себя растерянно, особенно члены команды «Нью-Йорка», когда утром поднялись на борт «Титаника», готовившегося к отплытию. Они не знали ни как выглядит судно, на котором им предстояло работать, ни должным образом свои обязанности, они даже не были знакомы друг с другом. Не лучше чувствовали себя и матросы «Олимпика», переведенные на «Титаник», поскольку их судно было поставлено на ремонт после недавнего столкновения с крейсером «Хок».

Отмена рейсов нескольких судов компании «Уайт стар лайн» привела к тому, что значительное число их пассажиров пересело на «Титаник». Одни приветствовали такое изменение, другие вовсе не были от него в восторге. Плавание на «Титанике» было дорогостоящим удовольствием, и билет II класса стоил дороже билета I класса на тех судах, на которых люди собирались совершить путешествие; кроме того, многих пугала именно огромность судна. Других не устраивало то, что это было его первое плавание. Ведь такое событие для каждого судна всегда связано с массой

всевозможных суеверий.

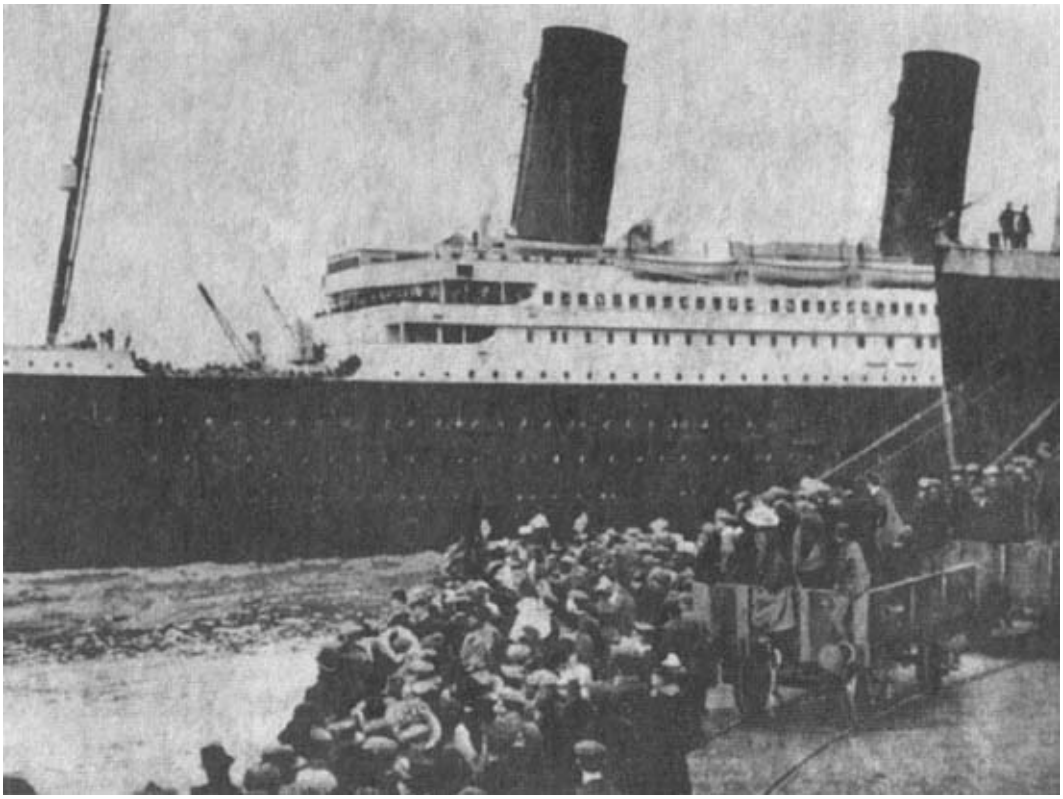
Несколько важных особ, которые собирались принять участие в первом рейсе, отказались от него. В их числе был и Дж. Пирпонт Морган, находившийся в это время в Лондоне и намеревавшийся на «Титанике» вернуться в Соединенные Штаты. Он был не совсем здоров и по совету врачей уехал лечиться на французский курорт Экс. По тем же причинам отказался от участия в первом плавании лорд Пирри, президент судоверфи «Харленд энд Волфф». Американский посол во Франции отменил плавание из-за задержки своего преемника. Так же поступил и Генри Клей Фрик, один из ближайших сотрудников американского миллионера Эндрю Карнеги. Промышленный и финансовый магнат Альфред В. Вандербилдт и его жена отказались от поездки перед самым отплытием. Их камердинер, горничная и багаж остались на судне и через четыре дня утонули вместе с «Титаником».

Почти перед самым полуднем на «Титанике» раздался удар сигнального колокола и над Саутгемптонским заливом далеко разнеслось эхо судового гудка, извещавшего, что самое большое судно в мире выходит в плавание. Друзья и родственники пассажиров, журналисты, фотографы и прочие посетители спешно прощались, обменивались пожеланиями и устремлялись на берег. Последними покинули судно портовые чиновники. Буквально перед тем, как был поднят трап, примчались несколько запыхавшихся кочегаров с матросскими чемоданами через плечо и стали настойчиво требовать пропустить их на судно. Сержант, стоявший у трапа, отказался пропустить их на палубу. Они препирались и жестикулировали, пытаясь объяснить причины своего опоздания. Но сержант был неумолим. Решительным жестом он прервал дискуссию, трап был убран, и опоздавшие остались на берегу, продолжая шумно протестовать. До конца своих дней эти люди, вероятно, были признательны неизвестному сержанту, который благодаря непреклонному чувству служебного долга и дисциплине не позволил им ступить на последний трап, соединявший «Титаник» с причалом, и тем самым буквально спас им жизнь.

Через некоторое время на судно прибыл лоцман Джордж Боуйер. Как только он ступил на палубу, на мачте взвился флаг, оповестивший о его присутствии. Затем лоцман представился капитану Смиту, стоявшему на мостике. Командиры судов, приходивших в Саутгемптон, называли Боуйера «дядюшка Джордж». Он был одной из наиболее известных фигур в порту, где его предки служили лоцманами из поколения в поколение. Сам он начал службу с двенадцати лет, более тридцати лет проводил суда, и «Уайт стар

лайн» всегда прибегала к его услугам, когда выходило в море или возвращалось в порт одно из ее судов. После непродолжительного разговора с капитаном лоцман отправился удостовериться, все ли готово и на местах ли офицеры: старший и второй помощники капитана на баке, первый помощник на корме, третий на кормовом мостике, четвертый на ходовом мостике у машинного телеграфа, готовый передавать команды лоцмана и капитана в машинное отделение, пятый помощник на ходовом мостике у телефона. На причале для отдачи швартовых приготовилась целая бригада: пятнадцать человек у носа и пятнадцать у кормы «Титаника».

Как только капитану Смиту доложили, что последний трап убран и закреплен, лоцман взялся за дело. Его команду «Подать буксиры!» пятый помощник капитана передал по телефону на нос и на корму. Вскоре был принят доклад, что команда выполнена. Слабое подрагивание корпуса указало на то, что глубоко под палубами заработали машины. Последовали новые команды лоцмана. На причале отдали швартовы, крепившие нос и корму к мощным береговым тумбам, и матросы быстро выбрали их, намотав на вьюшки. Затем принялись за дело буксиры. Более чем 250-метровый корпус «Титаника» сантиметр за сантиметром начал удаляться от причала. Наконец лоцман скомандовал: «Малый вперед!» На ходовом мостике четвертый помощник капитана перевел ручку судового телеграфа, в машинном отделении раздался звонок, и два бортовых винта пришли во вращение. «Титаник» пошел в море.



«Титаник» покидает Океанский док 10 апреля 1912 г.

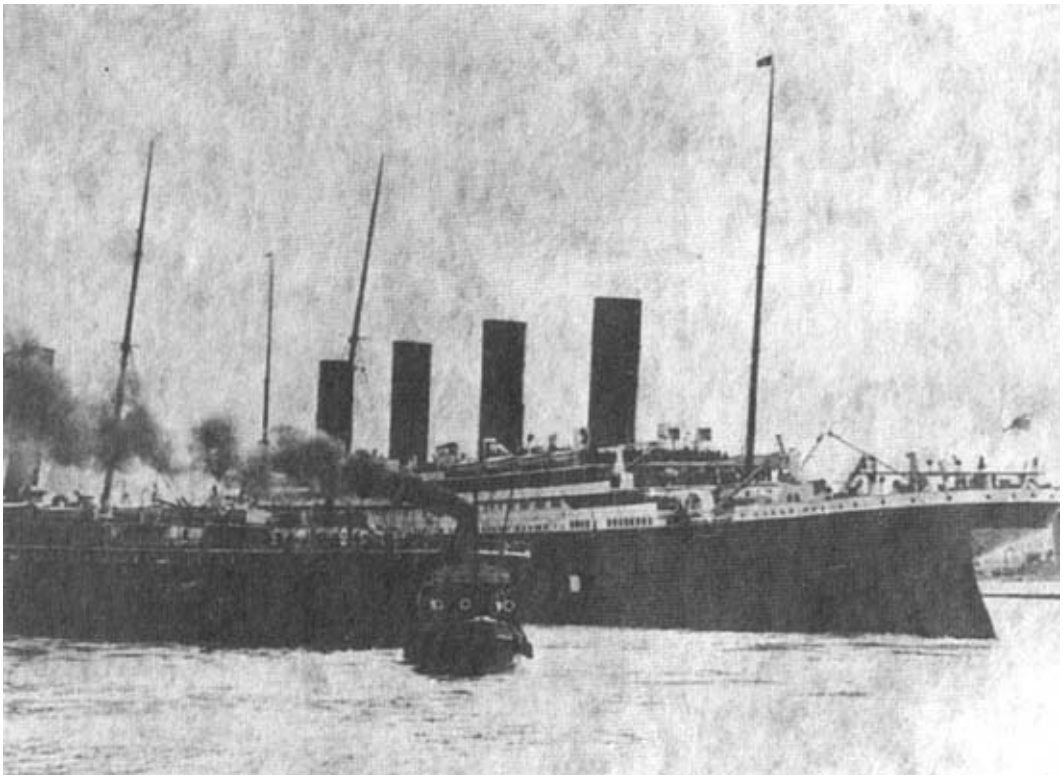
За сложными маневрами отплытия наблюдали сотни пассажиров, находившихся на прогулочных палубах «Титаника», и тысячи людей на берегу. С верхней палубы прощался с женой и детьми Брюс Исмей, в воздухе мелькало множество разноцветных платков и шляп, отплывавшие передавали последние слова приветствий, а в ответ неслись выкрики из толпы.

И тут произошло нечто такое, что могло окончиться очень печально. В гавани у стенки стояли пароходы «Нью-Йорк» и «Оушеник». В тот момент, когда «Титаник» проходил мимо «Нью-Йорка» и носовые части обоих судов оказались почти на одной линии, шесть стальных тросов, которыми был пришвартован «Нью-Йорк», неожиданно натянулись, раздался треск, похожий на выстрелы из револьвера, и тросы лопнули. Их концы засвистели в воздухе и упали на набережную в испуганную, разбегающуюся толпу. Освободившийся «Нью-Йорк», будто под действием неведомой силы, кормой вперед стал неудержимо приближаться к огромному корпусу «Титаника». Матросы на палубе «Нью-Йорка», подгоняемые криками офицеров, помчались на корму, готовую вот-вот

удариться о борт «Титаника», и начали сбрасывать за борт кранцы. Капитан Смит мгновенно приказал застопорить машины. Тут один из буксиров, которые минуту назад помогали «Титанику» отойти от причала и теперь сопровождали его в качестве почетного эскорта, спешно обошел «Нью-Йорк» со стороны набережной, закрепил трос, брошенный ему с палубы, и всей мощью своих машин попытался оттянуть судно назад к берегу. Всем с затаенным дыханием наблюдавшим за этой драматической ситуацией казалось, что усилия буксира тщетны, однако в самый критический момент, когда столкновение было почти неизбежно, «Титаник» проскользнул мимо кормы «Нью-Йорка», от которой его отделяло всего несколько десятков сантиметров. Сразу вслед за этим всасывающая сила, возникшая из-за перемещения больших масс, связанного с движением громадного судна и работой его винтов, пошла на убыль.

Но хлопоты с «Нью-Йорком» на этом не кончились. Несмотря на тщетные усилия небольшого буксира, развернутый под углом к причалу, он продолжал медленно двигаться в сторону стоявшего на якоре «Оушеника». Его носовая часть метр за метром приближалась к судну. Вновь в лихорадочной спешке забегали матросы, чтобы на месте возможного столкновения вывесить кранцы. «Нью-Йорк» практически уперся в борт «Оушеника», но это, к счастью, не вызвало никаких повреждений. И только потом с помощью еще одного буксира удалось оттащить «Нью-Йорк» к месту стоянки.

После предотвращения столкновения с «Нью-Йорком» машины «Титаника» опять заработали, и колосс стал медленно приближаться к выходу из гавани. Когда он проходил мимо «Оушеника», драматическая ситуация повторилась. Толстые канаты, которыми был пришвартован «Оушеник», натянулись, как струны, и портовым служащим на берегу пришлось приложить немало усилий, чтобы успеть оттеснить людей на безопасное расстояние. «Оушеник» приближался к «Титанику» с такой силой, что было видно, как он накренился. Но на сей раз, к счастью, тросы выдержали. Когда «Титаник» отошел на достаточное расстояние и начал выходить из гавани в воды реки Ит-чен, натяжение тросов «Оушеника» ослабло, и судно закрепили на месте стоянки.



«Титаник» едва избегает столкновения с американским пароходом «Нью-Йорк». Буксир на переднем плане пытается оттащить корму «Нью-Йорка» от борта «Титаника».

Через двадцать лет жена театрального импресарио Рене Харрис в интервью крупному американскому журналу вспоминала, как она с палубы «Титаника» наблюдала за инцидентом с «Нью-Йорком» и «Оушеником». В этот момент к ней обратился незнакомый человек, стоявший рядом, и мрачно произнес: *«Это плохое предзнаменование»*. После небольшой паузы он спросил: *«Вы любите жизнь*?» *«Конечно»*, — ответила миссис Харрис. *«В таком случае сойдите с этого судна в Шербуре»*. И добавил: *«Если мы туда доплывем. Я это сделаю»*.

Миссис Харрис принялась с улыбкой убеждать своего собеседника, что «Титаник» — самое безопасное судно в мире, что оно непотопляемо, а потому его опасения преувеличенны. Но этот человек, судя по всему, думал иначе. Потом она его больше не видела. Вероятно, в Шербуре он действительно покинул судно. Много раз на протяжении последующих двадцати лет миссис Харрис вспоминала мрачное предсказание незнакомца.

Тем временем «Титаник» направлялся в воды Саутгемптонского

залива. Команда и пассажиры оживленно обсуждали взволновавшее их событие, свидетелями которого они стали. Некоторые при этом вспоминали о несчастном случае, происшедшем в этих же водах семь месяцев назад. 20 сентября 1911 года в свое пятое плавание из Саутгемптона в Нью-Йорк вышел пароход «Олимпик», в то время самое большое судно в мире, водоизмещением 52 000 тонн. После выхода из Саутгемптонского залива «Олимпик» шел со скоростью 14 узлов вдоль северного побережья острова Уайт на восток. Он шел тем же курсом, что и «Титаник». С запада из пролива Те-Солент со скоростью 18 узлов шел британский крейсер «Хок» водоизмещением 7500 тонн, направлявшийся на базу в Портсмут. Оба судна шли в восточном направлении, но при этом их курсы взаимно пересекались под острым углом. Когда они приблизились друг к другу на расстояние чуть более ста метров между бортами, крейсер начало поворачивать влево, в сторону «Олимпика». И хотя руль срочно положили право на борт, крейсер на это не реагировал, и направление его движения уже нельзя было изменить. «Хок» ударил «Олимпик» в правый борт, в результате чего образовалась двенадцатиметровая пробоина. Носовая часть крейсера оказалась изуродованной, часть ее обломилась и затонула.

Судебное разбирательство началось вскоре после происшедшего события. Британское адмиралтейство доказывало, что курс «Олимпика» пересекал курс крейсера, поэтому «Олимпик» обязан был уступить дорогу. По мнению адмиралтейства, «Олимпик» слишком близко подошел к крейсеру, поэтому последний попал в опасную зону внешнего гидродинамического давления и перестало действовать его управление. Представители компании «Уайт стар лайн», наоборот, считали, что маневрирование крейсера было ошибочным. Поскольку объектом разногласий стал вопрос о всасывающем эффекте, решено было в целях полной ясности провести специальные опыты. В ходе эксперимента, в котором паровая яхта представляла «Олимпик», а моторная лодка — «Хок», специалистами было установлено, что между двумя судами, плывущими параллельно, возникает зона пониженного гидродинамического давления, что и вызывает непредвиденное взаимосближение судов. Это было очень важное открытие, поскольку большинство военных морских офицеров были убеждены, что подобный эффект наблюдается лишь при обгоне, при проходе судов в каналах или узких проливах или при параллельном следовании в мелких водах, да и то при условии, что суда не маневрируют. Было установлено, что воздействие на «Олимпик» и «Хок» избыточного внешнего давления начало бы сказываться уже при сближении их на расстояние 385 метров, что значительно больше того расстояния, на

котором в действительности оказались суда, когда произошла авария. Меньший по размерам «Хок» мог избежать столкновения только своевременным и энергичным маневром вправо. В постановлении суда отмечалось, что причиной аварии стал всасывающий эффект, когда меньшее по размерам судно было «притянуто» более крупным. Суд также констатировал, что «Олимпик» слишком уклонился к югу, и тем самым «Хок» оказался в опасности, которая была неотвратима. Компании «Уайт стар лайн» не помогла даже кассационная жалоба. Впервые в истории морского флота решением суда было официально признано, что малое траверзное расстояние у параллельно или почти параллельно идущих судов может стать причиной их столкновения.

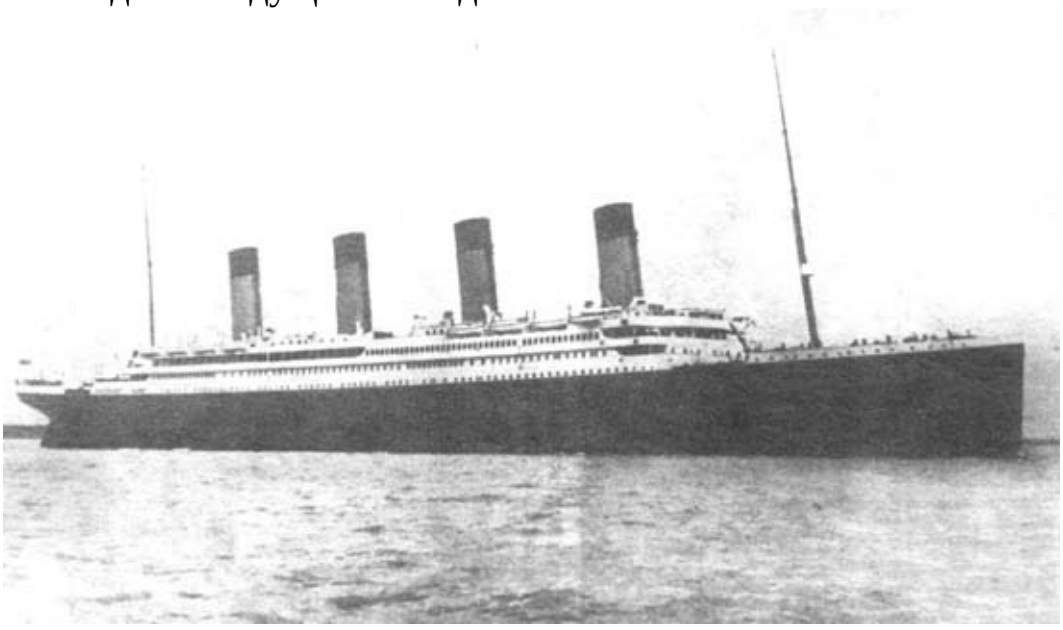
Оба этих случая, то есть столкновение «Олимпика» с крейсером «Хок» и неприятные ощущения, пережитые пассажирами «Титаника» в первые минуты плавания, убедительно доказали, что суда невиданных до тех пор размеров вносят в морское судоходство совершенно новые элементы и риск, которые, если не принять срочных мер, могут привести к трагическим последствиям.

«Титаник» шел по Саутгемптонскому заливу малым ходом. При входе в пролив, отделяющий побережье Южной Англии от северных берегов острова Уайт, он еще больше сбавил ход, повернул вправо, обошел Калшотскую косу, вошел в довольно узкий и мелкий Торнский канал, миновал буи, отмечавшие опасные мели, и на скорости всего в несколько узлов изменил курс влево, на восток, вдоль северного побережья острова Уайт. Участок, который преодолел «Титаник», таил столько опасностей для больших судов, что все стоявшие на ходовом мостике облегченно вздохнули, миновав его без происшествий. В этом прежде всего была заслуга опытного Джорджа Боуйера, на котором в такие минуты лежал тяжелый груз ответственности. Но он превосходно справился со своей задачей.

По правому борту тянулось скалистое побережье острова Уайт, а по левому открылся вход в военную гавань Портсмута, который охраняли несколько миноносцев. Когда «Титаник» приблизился к восточной оконечности острова Уайт, судно снова сбавило ход, лоцман, простившись с капитаном и офицерами, спустился по штормтрапу в ожидавший его катер и вернулся на нем назад в Саутгемптон. С мостика в машинное отделение передали приказ увеличить скорость, и огромное судно двинулось вдоль восточного побережья острова на юг, к берегам Франции.

Пока пассажиры использовали первые часы плавания для знакомства с

массой интересных и соблазнительных вещей, окружавших их со всех сторон, на шлюпочной палубе состоялся разговор, который имел исключительное значение для дальнейшего развития событий. Один из назначенных на ходовую сигнальную вахту матросов, Джордж Саймонс, обнаружил, что на наблюдательном посту на фок-мачте нет биноклей, и отправился в ту часть судна, где находились каюты офицеров, чтобы разрешить возникшую проблему. Саймонс нашел второго помощника капитана Лайтоллера и сообщил ему, что в «вороньем гнезде» нет биноклей. Лайтоллер разыскал первого помощника Мэрдока. Тот ответил, что знает об этом и сделает все, что нужно. Ожидавшему Саймонсу Лайтоллер передал, что биноклей пока нет. С этим Саймонс вернулся к своим товарищам, но там неопределенный ответ вызвал большое волнение. Впередсмотрящие на всех крупных судах снабжались биноклями, имелись они и на «Оушенике», с которого значительная часть матросов перешла на «Титаник». На «Титанике» при переходе судна из Белфаста в Саутгемптон бинокли лежали в особом ящике в «вороньем гнезде». Позднее их таинственное исчезновение, непосредственно связанное с заменой и перестановкой в Саутгемптоне офицеров, прояснилось. По выходе из Белфаста тогдашний второй помощник капитана Блэр выделил впередсмотрящим два бинокля. Сойдя с судна в Саутгемптоне, он оставил эти бинокли в своей каюте. Но сменивший его Лайтоллер не знал, где они находятся. В результате этого и возник переполох, который, как окажется, будет иметь далеко идущие последствия.



«Титаник» уходит в свое первое и последнее плаванье

Во второй половине дня «Титаник» прошел пролив Ла-Манш. Дул слабый ветерок, и море оставалось почти спокойным. Солнце заливало светом палубы, но было довольно холодно. Однако это не мешало многим пассажирам, расположившимся в шезлонгах на прогулочных палубах, проводить время в приятной беседе.

Когда солнце уже скрылось за горизонтом, показалось побережье Франции, большой маяк на мысе Аг и длинный волнорез, защищавший вход в шербурский порт. На «Титанике» застопорили машины, и к его борту подошли два вспомогательных судна компании «Уайт стар лайн» — «Номадик» и «Траффик», доставившие новых пассажиров и мешки с почтой. Посадка пассажиров и погрузка багажа заняли не много времени, вскоре машины заработали вновь, и около половины девятого вечера «Титаник» взял курс на запад, на ирландский Куинстаун, где он должен был попрощаться с Европейским континентом.

После захода в Шербур практически все пассажиры I класса заняли свои места, в Куинстауне должны были сесть всего несколько человек. Основную часть новых пассажиров вновь составили богатые американцы, закончившие свой зимний сезон в Монте-Карло, Ницце, Канне и других курортах Ривьеры, мода на которые среди международных снобов в последние годы росла, особенно благодаря регулярному посещению этих курортов английской королевой Викторией. Другие возвращались из знаменитых столиц «старой доброй Европы» — Рима, Вены, Берлина, Петербурга, Парижа. Специальные поезда доставляли их, а с ними прислугу и горы багажа из парижских отелей в Шербур. Было отмечено, что одна из представительниц этого общества, мадам Шарлотт Дрейк Кардес, сорившая миллионами в увеселительных центрах Европы, ступила на «Титаник», «вооруженная» четырнадцатью дорожными сундуками, четырьмя чемоданами и тремя ящиками, полными платьев и шляп.

Свои места в просторных каютах заняли Чарлз Мелвилл Хейз, президент крупной канадской железнодорожной компании, Джон Б. Тэйер, вице-президент пенсильванской железнодорожной компании, Уошингтон Роублинг, президент строительного концерна, построивший, в частности, одно из чудес того времени — Бруклинский мост в Нью-Йорке, банкир Уошингтон Додж, сталелитейный магнат Артур Райерсон и ряд других. Когда журналисты позднее, чтобы ошеломить читателей, подсчитали, что представлял собой в этом плавании I класс «Титаника», то оказалось, что

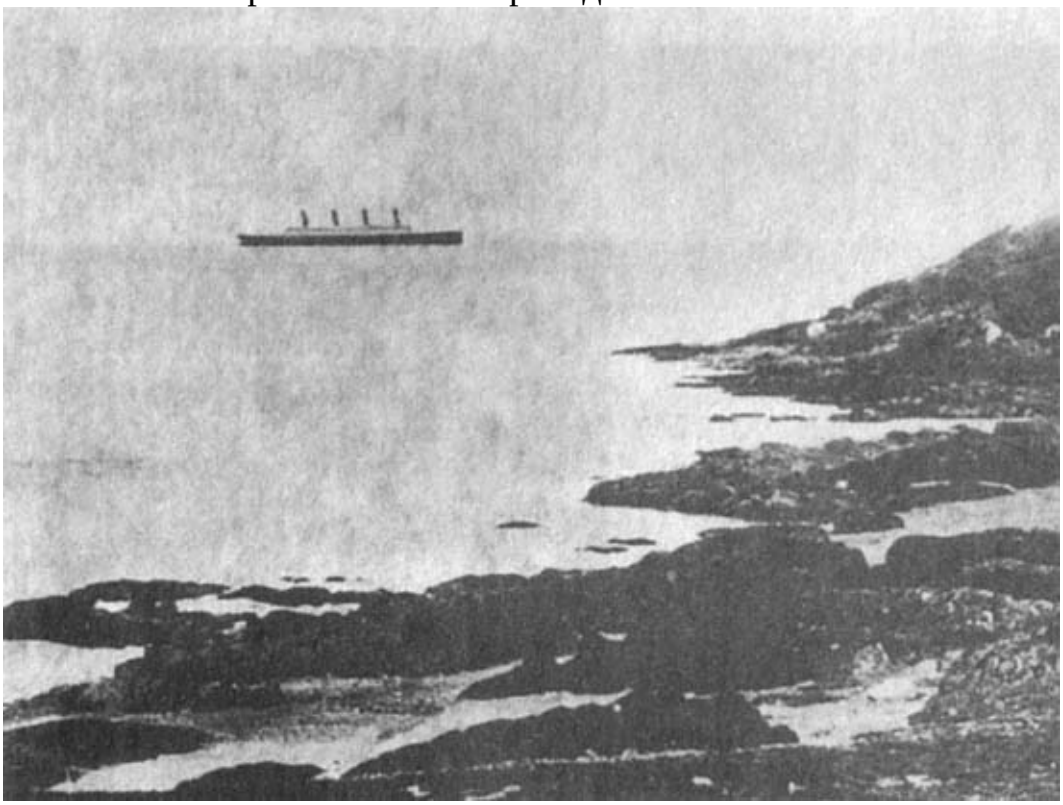
только дюжина из числа пассажиров «стоила» 191 миллион долларов, а все вместе — намного больше 500 миллионов долларов. В 1912 году это были астрономические цифры.

Своеобразной фигурой среди американских богачей, севших на «Титаник» в Шербуре, была Маргарет Браун, ирландка, простолюдинка, тридцать лет тому назад против воли родителей бежавшая вместе с братьями в Америку. Ее мужу в отличие от тысяч других, в основном неудачливых золотоискателей американского Запада, в 1894 году действительно повезло, и его шахты в Колорадо и Аризоне на протяжении двадцати лет приносили небывалый доход. Но ни переполненные деньгами сейфы, ни роскошная резиденция в Денвере не позволяли высшему обществу принять в свой круг полную рыжеволосую ирландку, экспансивную и жизнелюбивую, для которой изысканный английский язык все еще представлял трудность и которая могла выругаться, как старый морской волк, если что-то вызывало ее гнев. Итак, пока Джеймс Дж. Браун предпочитал проводить время на своих приисках и в шахтах, его жена, прозванная друзьями Молли, колесила по свету. Ее знали хозяева и стюарды большинства крупных трансатлантических судов, и она была очень популярна. В Европу Маргарет приплыла на «Олимпике», но, проведя несколько недель с четой Асторов в Египте, решила вернуться домой на «Титанике».

Среди нескольких британских пассажиров, севших в Шербуре, наиболее видное место занимали супруги Дафф-Гордон. Аристократ сэр Космо уже давно смирился с тем, что особым вниманием пользовалась прежде всего его жена, поскольку в леди Дафф-Гордон было нечто очень привлекательное. Начала она весьма скромно. Но ее модный салон, основанный под названием «Мадам Люсиль», через несколько лет превратился в одну из первых европейских фирм с числом занятых более тысячи человек. Отделения салона имелись в Лондоне, Париже и Нью-Йорке, богатая клиентура жила по обоим берегам Атлантики. Леди Дафф-Гордон первая познакомила Лондон с манекенщицами, она была мастером рекламы, самые крупные газеты и самые популярные журналы регулярно печатали пространную информацию о ее коллекциях мод и с не меньшим удовольствием писали о ее бурной светской жизни.

В ресторанах подали ужин. Ярко освещенный «Титаник», миновав темные воды Ла-Манша и обогнув полуостров Корнуэлл на юго-западе Англии, двигался на север, к берегам Ирландии. На палубе А давал концерт судовой оркестр, заполнялись курительные и другие салоны, возобновлялись старые и завязывались новые знакомства, за коньяком и

кофе царила приятная атмосфера. Поздно вечером, когда оркестр закончил программу и общество начало расходиться, помещения огромного судна опустели. Все были в приподнятом настроении и не жалели слов, чтобы выразить свое восхищение. Наконец пассажиры улеглись в каютах, и только слабое подрагивание корпуса от работавших где-то глубоко внизу машин напоминало, что ночь проходит не в экстравагантном отеле, а на самом большом в мире океанском пароходе.



«Титаник» проходит мимо южного побережья Ирландии утром 11 апреля

Побережье Ирландии явилось взорам на следующий день после обеда. Машины застопорили, и судно начало замедлять ход, чтобы в нескольких милях от Куинстауна взять на борт ирландского лоцмана. Затем медленно, непрестанно измеряя глубину, «Титаник» двинулся к порту и примерно в двух милях от берега стал на якорь. Прежде чем замерли большие винты, они успели вызвать на мелководье такую волну, что поднятый со дна песок окрасил воду в коричневый цвет. Стюарды вынуждены были заверить взволнованных пассажиров, что все в порядке, что между днищем судна и морским дном достаточная и безопасная глубина. В мощной всасывающей силе гигантских винтов позднее убедилось и управление саутгемптонского

порта. Было установлено, что, когда «Титаник» выходил из гавани, он почти восемь метров тянул за собой лежавшую на дне затопленную баржу.

Как и в Шербуре, вскоре после остановки к борту «Титаника» подошли два вспомогательных судна, был спущен трап, и пароход принял последних 130 пассажиров, их багаж и почти 1400 мешков с почтой. Короткой стоянкой воспользовались журналисты и фотографы. Капитан Смит принял их очень любезно и позволил осмотреть судно, что было в интересах компании. Следовало сделать все, чтобы пресса как можно шире и как можно доброжелательнее осветила первое плавание. Но журналистов и не пришлось убеждать: громадность и совершенство «Титаника» произвели на них такое впечатление, что статьи, опубликованные в тот же день, были полны похвал и восторгов. Как это было принято в Куинстауне, когда в порт прибывали большие трансатлантические суда, «Титаник» окружили лодки с продавцами знаменитого ирландского полотна и кружев. Капитан разрешил им подняться на судно, и одна из прогулочных палуб превратилась на время в шумный рынок. Журналисты отметили, что Джон Джейкоб Астор заплатил 800 долларов за один комплект кружев для своей жены.

Новыми пассажирами в основном были молодые ирландские эмигранты с билетами III класса. Уже более ста лет именно из Куинстауна уезжали на палубах судов в другие страны десятки тысяч бедных ирландцев, которых не могла прокормить собственная страна или соблазняли возможности Нового Света. Газеты писали, что Куинстаун — это открытая рана, через которую постоянно уходит лучшая кровь страны.

Ровно в половине первого раздался гудок, и все гости покинули лайнер. Пока небольшие суда отходили на безопасное расстояние, на «Титанике» подняли трапы и якорь, его винты вновь завращались. Теперь на палубах судна находились все участники первого плавания, всего 2201 человек. Экипаж составляли 885 человек, из них 66 членов палубной команды, 325 — машинной команды и 494 человека обслуживающего персонала, в том числе 23 женщины. Восемь судовых оркестрантов были включены в список пассажиров II класса. После выхода из Куинстауна число пассажиров на «Титанике» составляло 1316 человек: в I классе — 180 мужчин и 145 женщин (включая 6 детей), во II классе — 179 мужчин и 106 женщин (включая 24 ребенка) и в III классе — 510 мужчин и 196 женщин (включая 79 детей).[5] Это означало, что жилые помещения I класса были заняты на 45 процентов, каюты II класса — на 40 и III класса — на 70 процентов. Почти все пассажиры III класса были эмигрантами — англичане, ирландцы, французы, скандинавы, поляки,

югославы, итальянцы и значительный процент представителей Среднего и Дальнего Востока.

«Титаник» взял курс на запад и начал увеличивать ход. Его сопровождали стаи голодных чаек, привлекаемых остатками пищи и другими отходами, падавшими в воду. На корме у перил столпились десятки ирландцев, со слезами на глазах наблюдавших за удаляющимся скалистым побережьем их родного острова. Почти все они видели его в последний раз.

А в это время два матроса сигнальной вахты — Джордж Хогг и Альфред Эванс — вновь обратились ко второму помощнику капитана с вопросом о биноклях. Лайтоллер уклончиво ответил, что, возможно, они получат их позднее. Железная дисциплина, обязательная на всех судах, в том числе и на «Титанике», не позволяла подчиненному настаивать или повторять свои вопросы и тем самым беспокоить начальство. Матросам ничего не оставалось, как удовлетвориться ответом. Однако Джорджа Хогга неясность с биноклями продолжала беспокоить, и он снова и снова возвращался к этой теме в кругу своих приятелей.

Всю вторую половину дня «Титаник» шел вдоль южного побережья Ирландии на расстоянии четырех – пяти миль от берега, обогнул юго-западный мыс Фастнет Рок и после захода солнца оказался в водах второго по величине океана на Земле.

После выхода из Куинстауна капитан Смит на генеральной карте, разложенной на столе в штурманской рубке, принялся намечать курс и маршрут, которые приведут судно к цели — в город на противоположном берегу Атлантики. В 1898 году судоходные компании, корабли которых обеспечивали связь между Европой и североамериканскими портами, заключили соглашение по обслуживанию некоторых линий, используемых в различное время года. Прежде всего это должно было позволить судам избегать, особенно в определенные месяцы, районы, где существовала угроза льдов и туманов. Кроме того, точно обозначенные курсы «туда» и «обратно» должны были помочь максимально снизить опасность столкновений идущих навстречу друг другу судов. И наконец, в случае аварии установленные коридоры в плавании по Северной Атлантике позволяли с большой долей вероятности рассчитывать на быструю помощь другого судна, шедшего той же трассой.

В то время, когда вышел в плавание «Титаник», трасса «туда», то есть из Европы в Америку, установленная на период с 15 января по 14 августа и получившая название «южная», шла по ортодромии,[6] соединявшей

фастнетский маяк на юго-западном побережье Ирландии с так называемой «точкой поворота», располагавшейся к юго-востоку от Ньюфаундленда на пересечении 42° северной широты и 47° западной долготы. От точки поворота «Титаник» должен был идти юго-западным курсом к плавучему маяку, обозначавшему Нантакетскую мель, простирающуюся у североамериканского побережья к северо-востоку от Нью-Йорка, а оттуда к полуострову Санди-Хук у входа в нью-йоркский порт. На картах Северной Атлантики того времени эта трасса проходила на 25 миль южнее границы, до которой в период между мартом и июлем распространяются ледяные поля, и на 100–300 миль севернее границы, за которой с апреля по июль еще встречаются айсберги. Таким образом, «Титаник» должен был следовать курсом, исключавшим возможность оказаться среди ледяных полей, но встреча с дрейфующим айсбергом была вполне реальной.



Курительный салон I класса на палубе A

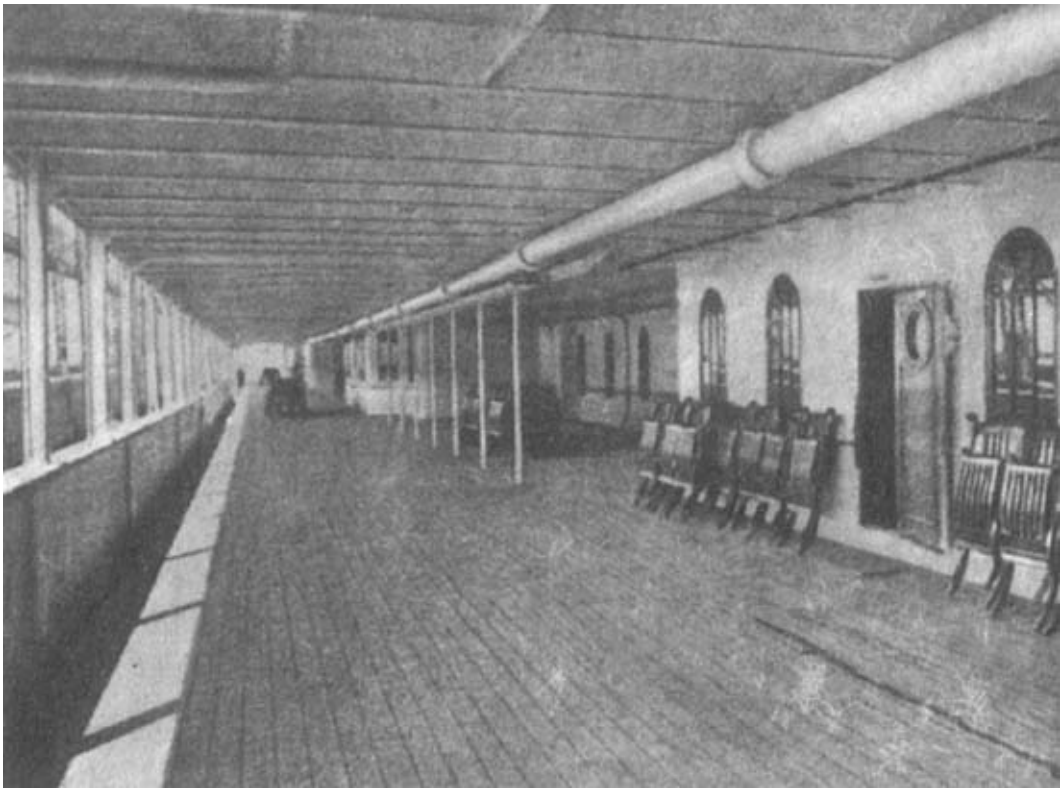
На второй день плавания, в четверг 11 апреля, подобная мысль почти никому не приходила в голову. Вечером «Титаник» шел со скоростью 21 узла по темным водам океана. Пассажиры на ярко освещенных палубах развлекались, восхищались великолепным оснащением судна и его

остойчивостью, отдавали должное почти неслышной работе машин, безупречности обслуживания и разнообразию развлечений. Даже члены экипажа, многие из которых уже поработали на десятках судов, в том числе и на самых крупных, были объективны — «Титаник» превосходил все, что они до сих пор видели. И хотя подобные оценки и впечатления были подавляющими, нашлись и исключения. Во время стоянки в Куинстауне побуждаемый внезапным и недобрым предчувствием исчез с судна один из кочегаров, по имени Джон Коффи. Он не был новичком, плавал на многих судах, однако необъяснимое чувство грозящей опасности оказалось настолько сильным, что заставило его покинуть «Титаник», и через три дня он уже был на «Мавритании», которая тоже шла в Нью-Йорк. Интересно, что и второй после капитана человек на судне, старший помощник Генри Тай Уайлд, не чувствовал себя спокойно и уверенно. Этот тридцативосьмилетний могучего телосложения моряк, обладатель капитанского диплома, ранее служивший старшим помощником капитана на «Олимпике», заколебался, когда ему сообщили, что он должен принять участие в первом плавании «Титаника». В конце концов, поддавшись настойчивым уговорам друзей, он согласился. Уайлд был отличным морским офицером, недаром компания «Уайт стар лайн», известная высокой требовательностью к подчиненным, доверила ему должность старшего помощника на двух своих самых больших и самых лучших судах, и тем не менее он не мог привыкнуть к «Титанику». В последнем письме, отправленном из Куинстауна, он писал сестре:

> «И все-таки мне не нравится это судно… оно вызывает какое-то странное чувство».

Утром 12 апреля на далеком горизонте неожиданно возник розоватый солнечный диск. Он медленно поднимался по небу, озаряя лучами бескрайнюю зеленоватую водную равнину. Насколько хватало глаз, простирался почти неподвижный, спокойный океан, лишь за кормой белел широкий след пены, оставляемой без устали работавшими винтами. Но и в такой ранний час на верхних палубах собрались небольшие группы пассажиров, вставших раньше обычного, чтобы насладиться этой захватывающей картиной. Большинство из них впервые совершали путешествие через океан, и каждый час пребывания на огромном судне вызывал у них доселе неведомые и волнующие чувства. Таким был и пассажир II класса, молодой лондонский учитель Лоренс Бизли, направлявшийся в Америку навестить брата. Раньше он никогда не бывал в

море.



Застекленная прогулочная палуба

Появились и первые спортсмены, которым бесконечные палубы «Титаника» позволяли отмеривать быстрым шагом целые километры. Потом, надышавшись свежим океанским воздухом, они расположились в просторных ресторанах, где целая армия стюардов уже приготовила столы, и с аппетитом позавтракали. Другие ранним утром направились размять мышцы в гимнастический зал. Там их ждал один из самых популярных членов судовой команды — инструктор Макколи, одетый в белоснежный фланелевый костюм. Он готов был предложить любые спортивные снаряды, на которых можно было заняться греблей, боксом, велоспортом, поднятием тяжестей; здесь же поджидали своих седоков электроконь и электроверблюд. Оживленно было и в зале для игр с мячом и в бассейне, глубиной почти два метра, с подогретой морской водой, который радовал всех любителей плавания.

После завтрака у 1300 пассажиров предстоял длинный беспечный день. Забота об их удобстве и развлечениях лежала на почти 500 стюардах и других членах команды, единственная обязанность которых заключалась

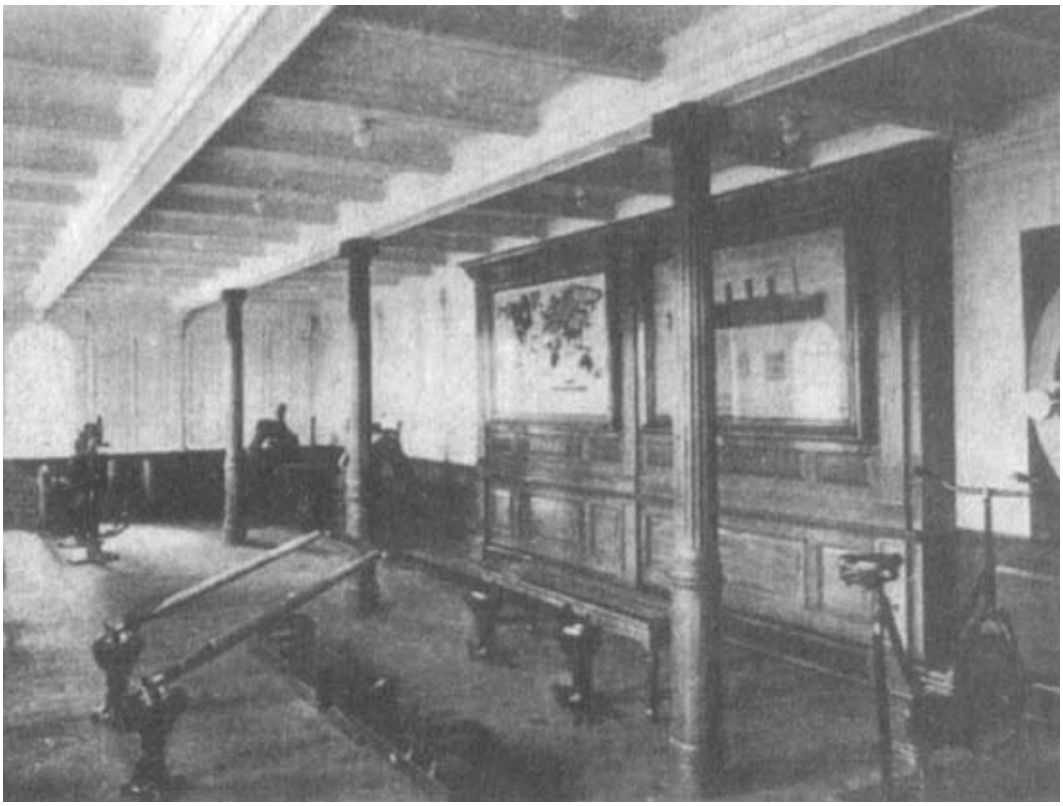
в безукоризненном обслуживании пассажиров на протяжении всех двадцати четырех часов в сутки.

На залитых солнцем прогулочных палубах и в открытых кафе заполнились кресла и шезлонги. Некоторые расположились за карточными столиками, где началась игра в бридж или покер, другие занялись набрасыванием колец на шест или игрой в мини-гольф. Те, кто встал поздно, отправились в бассейн или на корт, многие предпочли послушать концерт судового оркестра. Прекрасная погода и спокойное море располагали к общему приподнятому настроению. И лишь наиболее чувствительные к морской болезни испытывали непродолжительные неприятности, однако редкое место за столом в ресторане оказывалось по этой причине незанятым. Пассажиры, уже знакомые со многими океанскими судами, говорили о надежности «Титаника» только в превосходных степенях. Банкир и юрист из Сан-Франциско д-р Уошингтон Додж позднее рассказывал:

> «В любое время по палубам можно было ходить с той же уверенностью, что и по нью-йоркским улицам, настолько неощутимым было движение судна. За ужином в большом и просторном ресторане вы вдруг с удивлением осознавали, что сидите вовсе не в одном из прекрасных и роскошных отелей…»

Полковник Грейси высказывался аналогичным образом:

> «Я испытывал такое чувство, будто нахожусь за городом на побережье, окруженный всевозможными удобствами. Здесь ничто не напоминало о том, что мы находились в обычно штормовом Атлантическом океане. Движение судна и шум машин ни на палубе, ни в салонах ни днем, ни ночью почти не ощущались».



Гимнастический зал на шлюпочной палубе

Удобства, предоставляемые «Титаником», разумеется, были самыми впечатляющими в помещениях I класса, где роскошь практически была безгранична. Большие океанские пароходы, а «Титаник» занималсреди них ведущее место, стали плавучими аналогамисамых знаменитых отелей того времени и, в сущности, появились лишь для того, чтобы удовлетворятьприхоти представителей мировой финансовой и промышленной олигархии. Британская газета «Нейшн» писала:

> «Они строились для людей высшего света, для финансовых гигантов нашего времени, которые с легкостью способны были заплатить за дорогу в один конец такую сумму, на какую десять британских семей могли бы существовать целый год».

Именно для таких заказчиков компания «Уайт стар лайн» и построила «Титаник», в соответствии с этим она его и оборудовала. К чести судоходной компании следует сказать, что удобства, предоставленные пассажирам II и III классов, тоже соответствовали уплаченным деньгам.

Второй класс в основном был занят представителями средних слоев, наиболее типичных для развитых капиталистических стран начала XX века. В первом плавании «Титаника» это были прежде всего британские инженеры, торговцы, представители духовенства, журналисты, врачи. Второй класс предоставлял пассажирам удобства, превосходившие те, к которым они привыкли и о которых они могли только мечтать. У этих людей не было повышенных требований избалованных пассажиров I класса, да и откуда им было взяться. Они по достоинству оценили удобства и преимущества плавания на «Титанике» и с удовольствием всем этим пользовались.

Путешествие в III классе стоило сравнительно дешево, однако несмотря на это, абсолютное большинство обитателей его кают были буквально в восторге от того, что оказались на таком судне и могли совершить на нем плавание. В основном это были молодые, довольно бедные люди из разных стран. Впервые в жизни кто-то проявлял заботу об их нуждах, у них было много хорошей еды, чистые и удобные каюты, ничего не надо было делать, они могли развлекаться или отдыхать. Поэтому на протяжении всех дней до той роковой ночи во всех помещениях III класса царило неподдельное веселье. В салоне был рояль, и до позднего вечера там танцевали и пели, в курительном салоне играли в карты, в другом месте звучала шотландская волынка. Смешение языков создавало определенные трудности, и у судового переводчика Мюллера было много работы, но быстро складывались большие группы представителей родственных национальностей, и атмосфера общей раскованности устраняла языковой барьер. В III классе ехали люди самых разных профессий: квалифицированные и совсем неквалифицированные рабочие, ремесленники, мелкие служащие, официанты, лесорубы, крестьяне, садоводы, портнихи, экономки, медицинские сестры и санитары. Казалось, здесь были представлены все профессии.

Приятной атмосфере и настроению, царившим на судне, в немалой степени способствовали и ежедневные концерты оркестра. Первые годы XX века, еще не омраченные ужасами и потерями войны, были отмечены огромной популярностью легкой, развлекательной музыки. То была прославленная венская оперетта — «Веселая вдова», «Граф Люксембург», «Цыганская любовь» Ференца Легара, — шаловливые английские музыкальные комедии и американский регтайм, в котором господствовал Ирвин Берлин. Самые популярные мелодии, завоевавшие все столицы мира, от романтических вальсов до волнующих ритмов регтайма, можно было услышать в салонах, ресторанах и на прогулочных палубах самого

большого парохода в мире, шедшего со скоростью 21 узла по водам Северной Атлантики.



Судовой оркестр «Титаника»: Ф. Кларк, П. К. Тейлор, Дж. Кринс, руководитель оркестра

У. Г. Хартли, У. Т. Брейли, Дж. Хьюм, Дж. У. Вудворт. На афише отсутствует только французский виолончелист Р. Брику.

Судовой оркестр «Титаника» состоял из восьми человек — семерых англичан и одного француза. Дирижер Уоллас Генри Хартли, происходивший из старинной музыкальной семьи, сменил уже несколько оркестров, выступавших в отелях, какое-то время играл в оркестре «Мавритании», принадлежавшей компании «Кунард», и в начале 1912 года подписал контракт с «Уайт стар лайн» на участие в первом плавании «Титаника». Молодой скрипач Джок Хьюм был очень популярен на судах компании «Уайт стар лайн» как среди пассажиров, так и среди членов команды. Он играл на «Олимпике», однако после столкновения последнего с крейсером «Хок» мать не переставала умолять сына оставить море. Но Джок вскоре собирался жениться, ему нужны были деньги, а тут судоходная компания предложила выгодные условия. Его коллега контрабасист Фред Кларк из Ливерпуля никогда до этого в море не бывал и поступил на «Титаник» по тем же соображениям — зимний концертный сезон кончился, а ему надо было помогать овдовевшей матери. Виолончелист Робер Брику из французского города Лилля и пианист Теодор Брейли перешли с «Карпатии». Остальные трое музыкантов — англичане Дж. Кринс, Дж. У. Вудворд и П. К. Тейлор — тоже были мастерами своего дела. Оркестр «Титаника» многие пассажиры считали лучшим из тех, какие они когда-либо слышали на судах. Он играл с утра до позднего вечера, и постоянный интерес пассажиров свидетельствовал об исключительной популярности, которую сразу же завоевали музыканты.

Если для большинства из 1300 пассажиров плавание на роскошном судне через океан сулило отдых или приятную праздность, то для команды эти дни были заполнены работой. Особую группу составляли палубные офицеры, большую часть времени проводившие либо на вахте на ходовом мостике, либо в своих каютах в носовой части судна. В отличие от капитана они редко вступали в контакт с пассажирами, и близкое соседство с роскошными апартаментами, прекрасными ресторанами и салонами было для них весьма призрачным, словно их отделяли от всего этого сотни миль.

На «Титанике» было семь офицеров — трое старших (старший, первый и второй помощники капитана) и четверо младших (третий, четвертый, пятый и шестой помощники капитана). Их рабочее время было организовано следующим образом. Весь день разбивался на шесть

четырехчасовых вахт: с 8 часов утра до 12 — «дневная» вахта, с 12 до 16 — «послеобеденная», с 16 до 20 — «собачья», с 20 до 24 — «первая», с 00 до 4 часов утра— «средняя», или «кладбищенская», с 4 до 8 часов— «утренняя», или «кофейная», вахта. Их начало отмечалось восемью ударами колокола, находившегося на ходовом мостике, затем склянки отбивали каждые полчаса и час.

Перед очередной четырехчасовой вахтой на мостик приходил новый вахтенный офицер сменить своего предшественника. Он проверял по карте положение судна, его курс и скорость, принимал от офицера, сдающего вахту, информацию о погоде, телеграммах и обо всех обстоятельствах, которые представляли интерес или могли быть важными для его вахты. Ночью офицер, сменявшийся с вахты, всегда на несколько минут задерживался, пока глаза его сменщика не привыкнут к темноте. Только после этого новый офицер заступал на вахту. С этой минуты он отвечал за все, что происходило или случалось на судне. Он принимал регулярные телефонные доклады, поступавшие на мостик, решал все важные вопросы, отдавал распоряжения вахтенным матросам. И лишь в случае крайней необходимости или исключительных обстоятельств вызывал капитана, который поднимался на ходовой мостик, если считал это нужным.

Вместе со старшим вахтенным офицером на вахту заступал и один из младших офицеров. Существовало правило, по которому пост старшего офицера находился на наветренном, а пост младшего — на подветренном крыле ходового мостика. Это позволяло обеспечивать постоянный контроль по обоим бортам судна. Младший офицер во время вахты решал целый ряд задач, включая наблюдение за компасом и обеспечение телефонной связи, он следил за штурвалом, а в случае необходимости отлучался, чтобы передать донесение капитану. Его главная обязанность заключалась в том, чтобы помогать старшему вахтенному офицеру, на котором лежала вся ответственность и внимание которого поэтому не должно было отвлекаться на решение второстепенных задач.

На больших и быстроходных судах компании «Уайт стар лайн» действовала практика, по которой вахта старших офицеров продолжалась четыре часа, а затем следовал восьмичасовой отдых. У младших офицеров вахта длилась четыре часа и затем четыре часа отдыха. Во время так называемой «собачьей» вахты, то есть с 16 до 20 часов, они менялись каждые два часа. Этим достигалось нечетное количество вахт и то, что на одного и того же офицера вахта приходилась в разное время суток. При смене вахтенных офицеров на мостик поднимался и новый рулевой, чтобы заступить на рулевую вахту; одновременно менялись и впередсмотрящие.

Компания «Уайт стар лайн», как правило, брала на большие суда шесть впередсмотрящих, у которых была только одна обязанность: днем и ночью два человека несли вахту на фок-мачте. Два часа — вахта, четыре часа — отдых. Вахтенные в «вороньем гнезде» внимательно следили за морем и сообщали на мостик все, что видели, например дым на горизонте, далекие огни, предметы на поверхности воды и, конечно, дрейфующие айсберги. Люди, выполнявшие эту работу в течение длительного времени, были настолько опытными, что от их внимания ничто не ускользало и они могли на большом расстоянии различить невооруженным глазом (или с помощью бинокля) любой предмет (или явление). Разумеется, это была очень напряженная работа, требовавшая постоянной стопроцентной сосредоточенности и внимания, особенно в плохую погоду и при плохой видимости. Поэтому помимо регулярной месячной зарплаты им полагалась надбавка за каждый рейс в размере пяти шиллингов.

Получить место офицера на одном из трансатлантических судов было мечтой всех наиболее способных и талантливых молодых моряков британского торгового флота, поскольку их положение по сравнению с положением их коллег на других судах имело значительные преимущества. Скорость больших пароходов, а также точное соблюдение расписания делали плавание на них непродолжительным и гарантировали частое и регулярное пребывание на берегу, что было особенно важно для семейных офицеров. Зарплата считалась хорошей, условия жизни тоже, количеству и качеству пищи во время плавания уделялось должное внимание. Эти преимущества особенно выигрывали в сравнении с тяготами и неудобствами службы на парусных судах, которые все еще хорошо помнили.

Поэтому молодые моряки изо всех сил старались отличиться и работали так, чтобы достичь заветной цели. После нескольких лет напряженной службы, в основном на парусных судах, они сдавали экзамены на звание младшего офицера, затем в одном из морских училищ изучали математику, мореходную астрономию, морское дело и навигацию. Вновь служба на судах и экзамены на звание старшего офицера. И только после этого можно было мечтать, разумеется, после очень трудных экзаменов, о получении капитанского диплома, который давал его обладателю право командовать судном.

За судовождение в целом нес ответственность капитан, и он не мог поручить это никому из офицеров. Чем более квалифицированным штурманом был капитан, тем более признанным и заслуживающим доверия командиром он считался. Поэтому с начала XX века многие талантливые

моряки уже не удовлетворялись получением лишь капитанского диплома, а продолжали углублять свои знания специальных дисциплин, особенно в области сферической тригонометрии, что позволяло полнее овладеть морской навигацией. Затем предстояли новые экзамены, и те, кому сопутствовал успех, получали диплом капитана экстра-класса («Экстра Мастер»), подтверждавший высшую степень квалификации капитана. На «Титанике», кроме капитана Смита, его обладателями были второй и четвертый помощники.

Вопросы навигации в Северной Атлантике имели исключительно важное значение. Как говорилось выше, трансатлантические пассажирские суда следовали по ортодромии от южно-ирландского побережья до точки поворота вблизи Ньюфаундленда. Плавание по ортодромии требует очень точного расчета. На морских картах, построенных в проекции Меркатора (эта проекция изображает меридианы в виде параллельных прямых линий, несмотря на то что в действительности они сходятся у полюсов), курс судна под одинаковым углом пересекает каждый меридиан, через который он проложен. Однако на самом деле, поскольку меридианы сходятся у полюса, курс, проложенный по ортодромии, пересекает их под разными углами. В ходе плавания через определенные промежутки времени необходимо было определять положение судна и корректировать его курс, чтобы отклонение было как можно меньше. Только такой способ навигации обеспечивал судну кратчайший путь. На больших судах каждый лишний час работы приводил к существенному увеличению производственных расходов, и не только на топливо. Так, если судно прибывало в порт назначения с опозданием, приходилось дополнительно кормить более тысячи человек, а это вело к существенному снижению прибылей судоходной компании.

Такие компании, как «Кунард» или «Уайт стар лайн», благодаря своему приоритетному положению в трансатлантическом пассажирском судоходстве и доставке почты сумели привлечь самых лучших капитанов, самых способных штурманов и матросов. «Уайт стар лайн» требовала от заинтересованных претендентов на офицерское место на своих крупных судах пройти обучение на парусниках, получить соответствующее свидетельство, желательно звание «Экстра Мастер», и быть зачисленным в запас британского военно-морского флота.

Естественно поэтому, что на «Титаник» – свое самое крупное и самое новое судно, компания отобрала наилучших офицеров. О капитане Эдварде Дж. Смите, которого в узком кругу называли «Э. Дж.», мы уже говорили. Английский писатель Джеффри Маркус писал о нём:

> «Уже при жизни он стал легендой. Завсегдатаи курительных салонов клялись его именем. Он пользовался доверием как у миллионеров, так и у епископов. Смит был известен тысячам американских и британских пассажиров, и многие из них пересекали океан под его командованием по нескольку раз».

Старший помощник капитана Генри Тай Уайлд должен был принять участие только в первом плавании «Титаника», а затем вернуться к своим обязанностям на «Олимпике». Он пользовался абсолютным доверием компании и принадлежал к ветеранам ее офицерского корпуса.

Первый помощник капитана Уильям Макмастер Мэрдок продолжал традиции своего рода, мужчины всех поколений которого уходили из Южной Шотландии в море. Он начинал на парусниках, а затем перешел на пароходы компании «Уайт стар лайн», курсировавшие между Европой и Австралией. Примерно восемь лет назад компания перевела его на свою атлантическую линию, где он попеременно служил на «Арабике», «Адриатике», «Оушенике» и «Олимпике». Мэрдок был опытным моряком и по праву ожидал, что в ближайшее время ему доверят командование одним из небольших судов компании. *«Никогда не было лучшего офицера»*, — скажет о Мэрдоке позднее капитан Эдвин Джоунс, когда над «Титаником» сомкнутся воды океана.

Джоунс несколько лет работал с Мэрдоком на судне «Арабик» и был свидетелем случая, подтверждавшего способность Мэрдока хладнокровно оценивать ситуацию и действовать молниеносно и решительно. «Арабик» шел из Европы в Америку, до прибытия в Нью-Йорк оставались двое суток плавания. Была ночь, дул довольно сильный северо-западный ветер, и над океаном клубился легкий туман. В 22 часа Мэрдок с младшим офицером Джоунсом пришли на мостик сменить первого помощника капитана Фокса. Как раз перед этим Фокс отдал приказ рулевому: «Лево руля!» В этот момент впередсмотрящий сообщил, что впереди по левому борту виден огонь. Для вновь заступивших вахтенных это были не лучшие минуты, поскольку их глаза еще не освоились с темнотой. Мэрдок с Джоунсом перебежали на левое крыло мостика. Джоунс еще ничего не видел, но Мэрдок на мгновение успел заметить отличительный огонь незнакомого судна. Вдруг красный огонек мелькнул почти перед носом «Арабика», и Мэрдок понял, что для изменения курса уже нет времени. Он бросился к штурвалу, оттолкнул рулевого, который только начал поворачивать руль, схватил рукоятку штурвального колеса и выровнял курс. Первый помощник Фокс, который теперь тоже увидел в опасной близости огни быстро

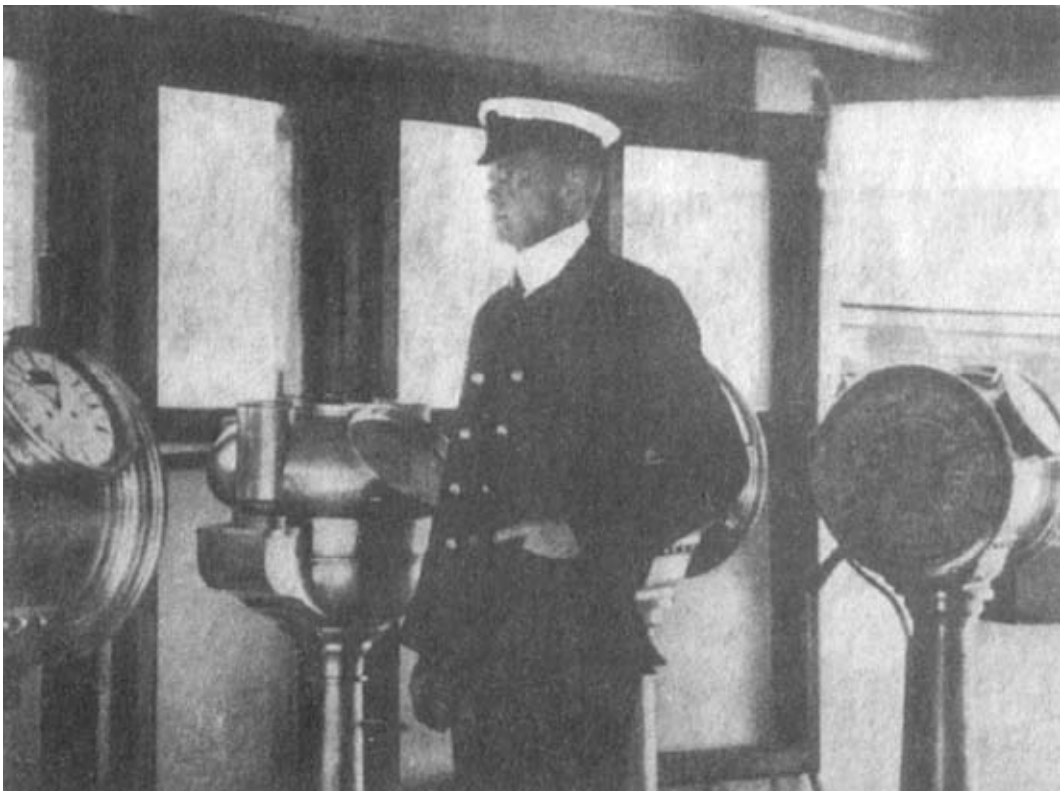
приближавшегося судна, вновь повторил команду, но Мэрдок продолжал держать прежний курс. В следующие секунды с наветренной стороны вынырнул большой, трехтысячетонный четырехмачтовый парусник. Все стоявшие на мостике оцепенели: столкновение казалось неизбежным. Парусник под всеми парусами, наполненными свежим ветром, шел со скоростью около 12 узлов. В те времена даже самые крупные парусники освещались лишь тусклыми масляными фонарями, и неудивительно поэтому, что их бортовые отличительные огни, скрываемые к тому же носовыми парусами, заметили так поздно. Несколько секунд сильнейшего нервного напряжения — и «Арабик» разошелся с парусником всего в нескольких метрах. Как рассказывал Джоунс, люди на мостике инстинктивно прижались друг к другу — ведь было ясно, что бушприт парусника должен врезаться в мостик парохода. Если бы рулевой, обязанный выполнять команды, успел изменить курс по приказу первого помощника капитана, столкновение было бы неизбежным. При повороте влево «Арабик» столкнулся бы с парусником носовой частью, при повороте вправо — кормой. А поскольку парусник принадлежал к одному из последних типов судов со стальным корпусом, столкновение могло кончиться трагически и для «Арабика». Единственной возможностью предотвратить столкновение было не менять курса и не сбавлять хода. Именно Мэрдок, единственный из находившихся на мостике, вовремя понял это, предотвратил панику, а тем самым и катастрофу. После того как страшная минута миновала, на мостике «Арабика» какое-то время царила тишина. Потом Мэрдок пробормотал, обращаясь к Джоунсу: «Порядок! Сличи курс!»

В воспоминаниях капитана Джоунса есть и продолжение того драматического события, которое он пережил вместе с Мэрдоком в Северной Атлантике. Вскоре после того, как парусник исчез во тьме и тумане, Джоунс спустился вниз на палубу, где располагались каюты пассажиров. Там он встретил одного из тех, кто оказался свидетелем случившегося. *«Мы были на волосок от гибели*, — воскликнул взволнованный пассажир и добавил: — *Это судно было более чем близко». «Какое судно*?» — невозмутимо спросил Джоунс. Мужчина посмотрел на него с нескрываемым ужасом, а потом недоверчиво произнес: *«Вы хотите сказать, что минуту назад не видели того большого судна? Ведь оно в нас чуть не врезалось*!» Джоунс кое-как убедил озадаченного пассажира, что если тот и видел какое-то судно, то это мог быть только «Летучий голландец». Потом он быстро вернулся на мостик и предупредил Мэрдока, что имеется свидетель. *«Господи*, — ответил Мэрдок, — *иди и доложи это*

Бертраму». «Арабиком» в то время командовал капитан Бертрам Хейз. Мэрдок реагировал так, как и было принято: офицеры стремились скрывать подобные инциденты. К этой злополучной практике, тогда очень распространенной, мы еще вернемся.

В любом случае Уильяму Мэрдоку нельзя было отказать в решительности, хладнокровии и способности быстро ориентироваться в чрезвычайно трудных ситуациях. Казалось, такому человеку, который в решающий момент может овладеть положением, должно улыбаться счастье. К сожалению, в ту роковую ночь 14 апреля 1912 года на мостике судна, во много раз большего, чем «Арабик», счастье отвернулось от Мэрдока.

Второй помощник капитана «Титаника», сорокавосьмилетний Чарлз Герберт Лайтоллер, считался человеком жестким даже среди видавших виды моряков. Его жизнь была непрерывной цепью приключений и драматических событий. Еще юнгой он служил на многих судах британского торгового флота под командой отважных капитанов, о которых с уважением отзывались в ливерпульских и саутгемптонских портовых пивных. Он был членом совершенно необузданного экипажа парусника «Хоулт Хилл», заход которого в любой порт мира повергал в ужас все портовые конторы и службы. Лайтоллер пережил и пожар на море, и кораблекрушение у необитаемого острова, он плавал на скотовозах и перевозил на Аляску старателей в годы «золотой лихорадки». В двадцать три года Лайтоллер получил капитанский диплом и перешел на суда компании «Уайт стар лайн» на австралийские линии. Это был бунтарь, который в годы англо-бурской войны оказался в Сиднее и выражал там свою симпатию к бурам столь демонстративно, что судоходная компания вынуждена была по возвращении его в Англию должным образом осудить и перевести в Атлантику. С годами Лайтоллер утихомирился, а поскольку он был замечательным моряком, то стал быстро подниматься по служебной лестнице. Он получил звание «Экстра Мастер» и служил на большинстве крупных судов «Уайт стар лайн»: в качестве второго помощника на «Оушенике», первого — на «Маджестике», затем вернулся первым помощником на «Оушеник» и в этой же должности перешел на «Титаник». После перестановок, произведенных капитаном Смитом, он временно занял место второго помощника — только на время первого плавания. Для Лайтоллера море было родным домом, здесь он был в своей стихии. Однажды он сказал своей сестре, которая не без основания очень тревожилась о нем: *«Не волнуйся, море не настолько мокрое, чтобы поглотить меня. Я никогда не утону»*. И оказался прав.



Второй помощник капитана «Титаника» Чарлз Герберт Лайтоллер

Третий помощник капитана, тридцатичетырехлетний Герберт Джон Питман, из почти десяти лет своей карьеры офицера торгового флота последние пять лет служил на судах компании «Уайт стар лайн». Он имел капитанский диплом, как и все остальные офицеры «Титаника». Четвертый помощник Джозеф Гроув Боксхолл был обладателем звания «Экстра Мастер» и служил в «Уайт стар лайн» пятый год. Пятый помощник Гарольд Годфри Лоу был человеком такого же склада, как и Лайтоллер. Он был прирожденным моряком. Когда ему было всего двенадцать лет, перевернулась лодка, в которой он находился, и он почти километр плыл до берега в одежде и обуви. В четырнадцать лет отец буквально тащил его через весь Ливерпуль, чтобы отдать учеником на верфь, но юный Лоу заявил, что ни на кого не будет работать даром, он хочет за свою работу получать деньги. Отец стоял на своем, юноша тоже, и в результате он сбежал из дому в море. Семь лет Лоу плавал на шхунах, на различных парусниках с прямыми парусами и, наконец, на пароходах, затем в течение пяти лет служил в Западно-африканской береговой охране. Однажды судно, на котором он служил, возвращаясь из Японии, попало в неистовый шторм.

Капитан искал добровольца для выполнения чрезвычайно опасного задания — необходимо было закрепить ослабевшие тросы. Вызвался Лоу, бросив при этом коротко: *«Разбиться можно, упав не только с реи, но и с палубы»*. Уже будучи капитаном, он перешел из Западноафриканской береговой охраны в «Уайт стар лайн». Ему было двадцать девять лет. Это был стройный, темноволосый, красивый молодой человек. Северную Атлантику он пересекал впервые. Шестой помощник капитана Джеймс Пелл Муди пришел на «Титаник» с «Оушеника».

Капитан и семеро его помощников, несшие вахту на мостике «Титаника» во время первого рейса, бесспорно, относились к элите британского торгового флота. Крупные судоходные компании, вроде «Кунарда» или «Уайт стар лайн», хорошо знали, почему они производят столь тщательный отбор и предъявляют такие высокие требования к капитанам и офицерам своих судов. Хорошая оплата, великолепное питание, просторные каюты и регулярные отпуска — это была только одна, приятная сторона службы на трансатлантических судах. Существовала еще и вторая, менее привлекательная. Физические и психические нагрузки, которым подвергались офицеры во время рейсов по оживленным североатлантическим линиям, были столь огромны, что только физически крепкие и сильные духом люди могли их выдержать.

Молодые офицеры приходили после службы на парусниках, на которых они годами бороздили безбрежные просторы морей, неделями не встречая ни одного судна, и вдруг оказывались на самой оживленной морской трассе земного шара, полной коварства и опасностей. Им приходилось быстро перестраиваться и привыкать к совершенно новой системе навигации. Здесь не действовали принципы, до сих пор считавшиеся почти законом, и вступали в силу совершенно другие. Все было подчинено одной цели, одному требованию — преодолеть трассу в точно установленные сроки, то есть как можно скорее.

В этой связи заслуживает внимания одно обстоятельство. В начале столетия переход из Европы в Америку на трансатлантическом пароходе занимал пять суток. Между возможностями тех судов и нынешних, оснащенных радиолокаторами и прочей современной техникой, которые ходят на тех же линиях в наши дни, нет принципиальной разницы. «Мавритания» компании «Кунард» получила в 1907 году «Голубую ленту Атлантики» за 115 часов пути, а современный обладатель того же приза — американское судно «Юнайтед Стейтс» — преодолело океан за 82,7 часа.

На крупные суда стали распространяться те же правила, что и на поезда-экспрессы. Судоходные компании помещали объявления в наиболее

авторитетных газетах, обещая пассажирам, что если они займут места на их судах в понедельник в Нью-Йорке, то в воскресенье будут ужинать в Лондоне. И компании делали все, для того чтобы так оно и было. Например, компания «Уайт стар лайн» с гордостью сообщала, что ее судно «Оушеник» совершило один за другим два рейса протяженностью более трех тысяч миль между полуостровом Санди-Хук, обозначающим вход в нью-йоркский порт, и мысом Лэндз-Энд на юго-западном побережье Англии у входа в пролив Ла-Манш за одно и то же время и один за другим три рейса с разницей всего в минуту. У капитана трансатлантического судна не было другого выхода, кроме как сохранять высокую скорость, не считаясь ни с погодой, ни с видимостью. И в течение всего рейса на мостике несли вахту офицеры, которые не смыкая глаз обязаны были выдерживать напряжение такого плавания. Специальный журнал «Нотикал магазин» писал в то время:

> «Роскошные условия, высокая скорость и соблюдение расписания — вот что сегодня требуется от американских пароходов. А результатом является то, что от капитанов таких судов могут потребовать или даже вынудить их идти на заведомый риск».

Конечно, это относится не только к американским судам, в подобной ситуации находились суда всех компаний, участвовавшие в преодолении североатлантической трассы.

Бывалый моряк Лайтоллер в книге, изданной в 30-е годы, писал:

> «Если когда-то и существовал убийца, то это был западноокеанский почтовый пароход в зимнее время».

Опытный офицер хорошо знал, о чем говорил, и он вовсе не преувеличивал. Суда вынуждены были мчаться вперед, сметая все на своем пути и не считаясь с масштабами нанесенного ими ущерба.

Несмотря на то что в течение длительного времени с крупными судами не случалось никаких серьезных происшествий, а если и возникала опасность, то все кончалось благополучно, офицеры этих судов испытывали столь большие перегрузки, что вынуждены были приспосабливаться. Другого пути не было. Если ты не свыкаешься, значит, не можешь служить на трансатлантических линиях. Там действовал суровый закон — либо выдержать, либо уйти. Те, кто проплавал на этих

линиях годы, со временем поняли, что риск лишь вначале кажется непосильным бременем и подобные ситуации надо воспринимать легко, поскольку даже критическим положением можно овладеть, если действовать уверенно и решительно. Оставалось сделать всего лишь шаг к тому, чтобы суда водоизмещением в несколько десятков тысяч тонн на скорости более 20 узлов свободно преодолевали туман, окутывавший ньюфаундлендские мели или подходы к Ла-Маншу. Для этого необходимо было только в любой ситуации сохранять невозмутимое спокойствие и прежде всего непринужденно держаться перед пассажирами.

За соблюдение пассажирскими судами «расписания» и за рекорды в скорости поплатились жизнью многие рыбаки по обоим берегам Атлантики. Ньюфаундлендская газета «Сент-Джонс геральд» в августе 1906 года писала, что число без вести пропавших рыбаков, которые погибли таким образом, можно назвать лишь приблизительно и что их, бесспорно, гораздо больше, чем следует из официальной статистики. Экипажи огромных судов зачастую даже не замечали подобных трагедий, особенно если они случались ночью в разбушевавшемся море. Столкновения с хрупкой рыболовной шхуной стальной колосс совершенно не ощущал, свидетелей в такие часы, как правило, не было, а вахтенные офицеры и матросы, если что-то и видели, предпочитали молчать, чтобы избежать неприятного расследования и возможного наказания. Газета сообщала, что подобные случаи настолько часты, что один сатирический журнал даже опубликовал мрачную шутку об американском туристе, который расценил завершившееся плавание как малоинтересное, поскольку удалось наскочить только на одну рыбацкую парусную лодку. В этой связи газета «Таймс» 20 апреля 1912 года напечатала статью некоего Джеймса Дж. Пейджа, сотрудника лоцманской службы:

> «В ноябре 1907 года я направил письмо министру торговли и обратил его внимание на то, что трансатлантические суда идут в тумане на слишком большой скорости. В качестве примера я привел марконираммы,[7] — опубликованные в печати в сентябре 1906 года и сообщавшие об огромном судне, которое в течение шестнадцати часов шло в густом тумане и поэтому часто вынуждено было снижать скорость до 19 узлов. Сомневаюсь, чтобы на борту этого судна, шедшего на такой скорости, кто-нибудь вообще знал о том, что оно раздавило маленькое суденышко. Действия капитана, в неблагоприятную погоду ведущего судно на подобной скорости, можно квалифицировать

только как преступление».

Эти прискорбные и отнюдь не единичные факты вписали печальную главу в историю трансатлантического судоходства в период его наивысшего расцвета. Пока огромные суда во всем своем блеске и роскоши на высоких скоростях вспенивали воды океана, далеко внизу, на темно-зеленой поверхности воды люди на рыбацких суденышках, их единственном источнике существования, каждый день подвергались риску, что нередко действительно кончалось трагедией.

Соревнования в скорости со временем начали угрожать и самим судам. Офицер на палубе парусника грузоподъемностью минимум в несколько тысяч тонн, подверженного всем капризам моря, ветра и волн, швырявших его из стороны в сторону, был всегда начеку. Он следил за такелажем и парусами, наблюдал за морем и небом, отлично понимая, что от него зависит судьба судна, пассажиров, груза и команды и что он ни на минуту не имеет права ослабить бдительность. А на мостике океанского колосса, оснащенного последними достижениями техники, с трюмами, разделенными сложной системой водонепроницаемых переборок, освещенного электричеством, моряки чувствовали себя совсем иначе. Море и неблагоприятная погода во многом утратили связанную с ними опасность, поскольку многопалубные колоссы преодолевали волны, дождь и бурю уверенно, без особого усилия.

Но это была лишь кажущаяся безопасность, которая ослабляла бдительность и, к сожалению, в значительной степени чувство ответственности капитанов и офицеров больших океанских судов. Они были убеждены, что риска почти нет. В действительности же, чем выше скорость и больше размеры судна, тем пропорционально больше опасность. К сожалению, даже очень опытные моряки проявляли самонадеянность. Например, капитан Смит публично заявлял:

> «Я не представляю себе ситуацию, которая могла бы привести к гибели такого судна. Я не знаю ни одной катастрофической причины, которая могла бы этому способствовать. Современное судостроение подобную возможность исключает».

В 1907 году, когда Смит после первого рейса привел в Нью-Йорк пароход «Адриатик», он в беседе с американскими журналистами сказал:

> «Конечно, за сорок лет, которые я провел на море, случались и шквальные ветры, и штормы, и туманы, но я никогда не попадал в ситуацию, заслуживающую того, чтобы о ней говорить… Я никогда не видел обломков. Никогда не попадал в кораблекрушение. Я никогда не оказывался в положении, которое грозило окончиться катастрофой».

Итак, можно выделить три нежелательных и рискованных фактора: необоснованную веру в почти абсолютную безопасность больших океанских судов, стремление преодолеть расстояние за минимально короткое время и, как следствие, притупление чувства осторожности у капитанов и офицеров. Господствовало убеждение, что пассажирские гиганты находятся в привилегированном положении, поэтому к профессиональному риску следует относиться свысока.

Вахтенные офицеры обычно не вызывали капитана на мостик ни в плохую погоду, ни в связи с ухудшением видимости, они не обременяли его докладами о необходимости сбавить ход, считая это просто излишним. Существовал неписаный закон: вахтенный офицер, кроме случаев действительно серьезной опасности, не имел права приказывать машинному отделению снижать скорость, не поставив об этом в известность капитана. Если же действительно возникала опасная ситуация, вахтенные офицеры старались о ней не распространяться. Это подтверждает и случай с «Арабиком». Аналогичную историю рассказал офицер, плававший в Северной Атлантике на другом судне. В 1910 году ее опубликовал журнал «Атлантик мантли». После того как судно чудом избежало столкновения с большим айсбергом, первым стремлением этого офицера было скрыть случившееся. *«Нет нужды добавлять*, — рассказывает он, — *что я вызвал капитана только тогда, когда опасность миновала, и ничего не сказал ему»*. В следующем рейсе, тоже в плохую погоду, судно едва не столкнулось с немецким пароходом «Дойчланд», шедшим на большой скорости. *«И на этот раз*, — вспоминает офицер, — *мне повезло, поскольку, кроме нескольких матросов, драивших палубу, а это было время „кладбищенской“ вахты — с полуночи до четырех часов утра, — никто ничего не заметил»*.

Плавание по североатлантическим линиям в западной части океана, наиболее оживленном судоходном районе мира, проходившее, как правило, в плохую погоду с туманами и при пониженной видимости, на которую приходилось до двух третей всей навигации, при постоянной угрозе встречи с огромными дрейфующими айсбергами требовало максимальной

сосредоточенности и внимания. Но в действительности все было как раз наоборот.

Чрезвычайную опасность для быстроходных судов, доверенных лишь бдительности своих вахтенных, представляли плавающие ледяные глыбы — айсберги, на семь восьмых скрытые под водой. Лишь поздней осенью да в зимние месяцы североатлантические морские пути были безопасны, в остальное время года айсберги часто появлялись в значительно более южных широтах, и пассажиры на роскошных пароходах, как правило, даже не подозревали, какому риску они подвергали себя только ради того, чтобы оказаться на противоположной стороне океана на несколько часов раньше. А те, кто должны были это знать и в соответствии с этим принимать решения, то есть капитаны и офицеры крупных судов, гордились той скоростью, с которой им удавалось преодолевать океан.

Вся эта ситуация — сущий парадокс и образец лицемерия: пароходные компании издавали приказы, указания и инструкции, призывавшие капитанов судов к осторожности и ответственности, и в то же время закрывали глаза на безответственность и риск, о которых хорошо знали, поскольку это было обычной практикой. Для любой судоходной компании серьезная авария или гибель ее судна — настоящая катастрофа, которая, кроме материального ущерба, сопровождалась еще и падением к ней доверия и интереса со стороны пассажиров. Но поскольку катастрофы с трагическим исходом случались редко, требования к соблюдению мер безопасности ослабевали.

На заре своего существования компания «Уайт стар лайн» основными своими принципами провозгласила обеспечение максимальной безопасности и комфорта пассажиров. В 1871 году в связи с первым плаванием первого «Оушеника» компания вручила его капитану Дигби Муррею письмо, в котором были четко изложены эти принципы:

> «Когда мы вверили пароход „Оушеник“ под Вашу ответственность, мы предельно ясно сообщили Вам устно, что считаем жизненно важной крайнюю осторожность в управлении судном. Подтверждаем это в письменной форме и просим Вас помнить, что безопасность Ваших пассажиров и команды для нас важнейшая и первейшая задача, нежели какая-либо другая. Призываем Вас не забывать, что, как бы Вы ни стремились достичь хороших результатов рейса, необходимо воздерживаться от мыслей о состязании с другими судами и сконцентрировать все

свое внимание на разумном и осторожном судовождении. Поэтому потеря времени или любая другая потеря предпочтительнее самого малого риска, которого можно избежать. Мы понимаем, что на американских линиях, где отдается предпочтение скорости, Вы, естественно, будете испытывать искушение вступить в соревнование. Поэтому мы считаем своей обязанностью самым решительным образом заявить Вам, что ни при каких обстоятельствах мы не потерпим такого управления судном, которое могло бы привести к малейшему риску или опасности…»

Эти принципы, столь категорично изложенные в письме капитану Муррею, позднее были включены в «Правила безопасного мореплавания для пароходов компании», в часть «Ответственность капитанов».

«Капитаны должны знать, что отданные ими приказания ни в коем случае не освобождают их от полной ответственности за безопасное судовождение. Они обязаны помнить, хотя от них и ожидают, что они приложат все усилия для обеспечения быстрого перехода, что не имеют права подвергать суда никакому риску, который мог бы повлечь за собой их аварию. Следует надеяться, что они всегда будут помнить, что безопасность людей и имущества, вверенных их заботе, — главный принцип, которым они должны руководствоваться в море, и никакой возможный выигрыш в скорости или экономия времени в ходе плавания не могут оправдать риска. Компания желает, чтобы ее суда приобрели и удерживали репутацию безопасных плавучих средств и капитаны во время рейсов соблюдали только такую скорость, которая обеспечивает безопасное мореплавание».

Формально компания «Уайт стар лайн» целых сорок лет придерживалась этих разумных и достойных всяческих похвал правил, распространявшихся на плавание в районах, где угрожала опасность встречи со льдом; действовали они и в 1912 году. В ходе расследования, проводившегося в Лондоне после гибели «Титаника», Брюс Исмей признал, что судоходная компания перед рейсами не дает капитанам своих судов никаких «специальных указаний». Считается, что в зависимости от времени года они будут придерживаться трасс, о которых достигнута договоренность между крупными судоходными компаниями. Если же

какой-то капитан во время рейса сочтет необходимым отклониться от курса, он должен по окончании рейса сообщить об этом изменении и объяснить его. Если это произошло в интересах безопасности, а не только ради сокращения пути, такой шаг компанией всегда приветствуется. Компания издала «Общие судовые инструкции и единые указания». В них нет специального положения, касающегося ледовой опасности, но действует единый принцип: прежде всего следует руководствоваться безопасностью пассажиров и судна. Помимо указаний, включенных в «Общие судовые инструкции», каждый капитан, которому впервые доверяется самостоятельное командование судном, получает от компании специальное письмо, содержание которого в основном идентично тексту письма, переданного капитану «Оушеника» Муррею в 1871 году. Таковы были объяснения генерального директора судоходной компании. В ходе этого же расследования Х. А. Сандерсон, один из трех директоров «Уайт стар лайн», сказал:

> «Передавая им эти письма (вновь утвержденным капитанам. — **М.Г.**), мы никогда не забывали напомнить, что не хотели бы, чтобы они воспринимали их формально. Мы требовали, чтобы они прочли их и письменно подтвердили, что будут руководствоваться всем в них изложенным».

Предостережения об опасности, угрожавшей трансатлантическим судам на северных трассах, и призыв к необходимой осторожности содержали документы, составленные Гидрографическим управлением британского адмиралтейства, так называемые «Наставления для плавания». В рекомендации, касающейся плавания вблизи восточного побережья США, во втором издании 1909 года говорилось:

> «Одна из главных опасностей, угрожающих судам, курсирующим по атлантическим линиям, состоит в возможности столкновения с массами льда как в виде дрейфующих айсбергов, так и в виде обширных ледяных полей, отделяющихся от сплошного льда в конце зимы в районах Арктики и уносимых Лабрадорским течением к югу, наперерез трассам судов. Наиболее вероятные встречи со льдом могут произойти с апреля по август, включая оба этих месяца, хотя к северу от 43° северной широты айсберги встречаются во все времена года. Но с конца августа так далеко к югу они попадаются редко.

На морской карте северных трасс Атлантики № 2058 обозначены границы, в которых могут встречаться ледяные поля и айсберги и где в течение всего года им необходимо уделять повышенное внимание, но особенно весной и летом. Из этой карты видно, что, хотя южные и восточные границы ледяных полей проходят примерно по 42° северной широты и 45° западной долготы, встреча с айсбергами может произойти и на большей удаленности от Ньюфаундленда; в апреле, мае и июне они встречаются даже на 39° северной широты и на 38°30’ западной долготы.

В действительности же в пределах указанных границ нет точных данных о том, что в каком-либо месте встреча со льдом гарантирована, а в другом — нет, не существует и закономерностей, обеспечивающих безопасное плавание. Направление движения льда и его количество в разные периоды года существенно разнятся. Поэтому все зависит от внимательности, осторожности и опыта, с которыми выполняется проводка судна по этим „отравленным“ льдом и опасным районам Атлантического океана».

Аналогичные предостережения содержали и другие документы, изданные Гидрографическим управлением и касавшиеся плавания вблизи залива Фанди и Новой Шотландии. Соответствующими лоциями, а также необходимыми картами и инструкциями располагал и капитан «Титаника». Они были выданы ему перед тем, как судно покинуло Саутгемптон. Из всего сказанного следует, что попытки объяснить катастрофу «Титаника» тем, будто прежде айсберги и ледяные поля в весенний период так далеко к югу никогда не спускались, а потому капитан и вахтенные офицеры вполне обоснованно полагали, что находятся вне зоны опасности, абсолютно несостоятельны. Хотя следует оговориться, что так далеко к югу, как в апреле 1912 года, ледяные поля действительно не встречались в течение нескольких лет. Непривычно теплая зима способствовала тому, что от побережья Гренландии откололось множество ледяных глыб, которые Лабрадорским течением унесло к Большой Ньюфаундлендской банке, южнее Ньюфаундленда. За двенадцать часов до трагедии, случившейся с «Титаником», в Нью-Йорк прибыло судно «Кармания» компании «Кунард», шедшее той же трассой, что и «Титаник», и его капитан заявил, что в районе Большой Ньюфаундлендской банки ему пришлось преодолевать обширные ледяные поля. Американский парусник «Ниагара», ставший на

якорь в гавани Нью-Йорка незадолго до этого, даже столкнулся с айсбергом и пришел в порт с двумя пробоинами в днище.

Следует сказать, что опасность, создаваемая ледяными полями и айсбергами, в начале 1912 года, как, впрочем, и в предшествовавшие времена, в должной мере недооценивалась. Прежде всего это можно объяснить тем, что ряд серьезных столкновений со льдом, которые произошли за последние двадцать — тридцать лет, кончались относительно благополучно: суда не получали повреждений. В 1879 году в Северной Атлантике столкнулось с айсбергом британское судно «Аризона», обладатель «Голубой ленты Атлантики», в 1899 году аналогичный случай произошел с пароходом «Конкордия», в 1907 году — с немецким «Кронпринц Вильгельм», а в 1911 году — с судном «Колумбия» компании «Кунард». Всякий раз удар приходился на носовую часть, которая оказывалась страшно изуродованной, но водонепроницаемые переборки в трюме выдерживали, и суда могли продолжать плавание. В течение долгого времени ни одно столкновение с айсбергом не приводило к гибели судов. И это порождало ложное чувство безопасности.

Но бывало, что суда исчезали бесследно, и никто из членов экипажа или пассажиров не мог рассказать, что послужило причиной гибели. До изобретения беспроволочного телеграфа подобные катастрофы оставались загадкой, хотя и высказывались серьезные предположения, что причиной всему были не только столкновения с айсбергами. Одной из таких остававшихся нераскрытыми катастроф была уже упоминавшаяся трагедия парохода «Пасифик», принадлежавшего американской судоходной компании «Коллинз лайн» и исчезнувшего в Северной Атлантике в 1856 году. Вероятно, мир так никогда и не узнал бы, что произошло с несчастным судном, если бы спустя много лет море не выбросило на берег бутылку с запиской:

> «Борт „Пасифика“, следующего из Ливерпуля в Нью-Йорк. Судно тонет. На палубе паника. Со всех сторон мы окружены льдом. Я знаю, что не смогу спастись. Пишу о причине нашей гибели, чтобы друзья не пребывали в неведении. Нашедшего прошу предать содержание гласности. У. М. Грэхем».

Лед, большую часть года появлявшийся на оживленных трансатлантических линиях, для почтовых пароходов представлял смертельную опасность. Но обычно ее игнорировали, не считаясь с тем, что на судах находились тысячи людей. И чем севернее проходила трасса,

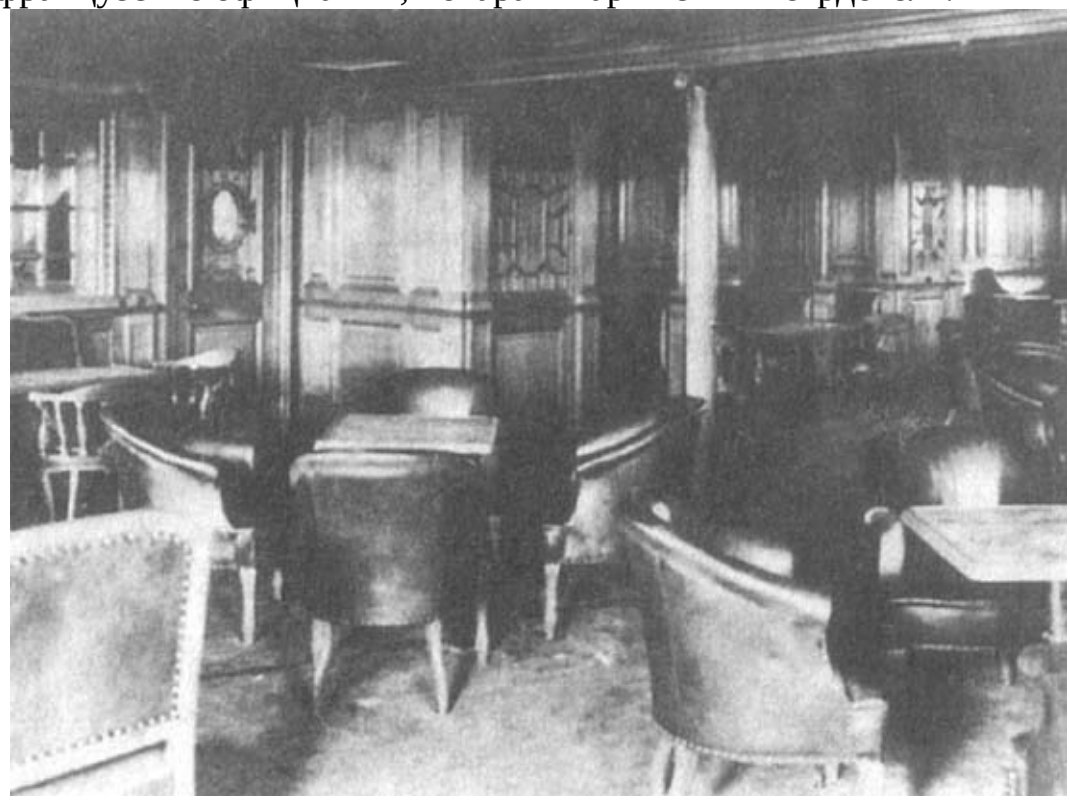
тем больше был риск, которым пренебрегали капитаны. Они не выполняли даже соглашения, достигнутого представителями компаний на встрече, состоявшейся в Лондоне 15 ноября 1898 года под председательством Дж. Брюса Исмея. На ней для разных периодов года были определены трассы, проходившие южнее области наибольшего скопления айсбергов и ледяных полей. Но ради экономии времени капитаны судов прокладывали курс значительно севернее, и это при всей опасности плавания в весенний и летний периоды, когда они обязаны были держаться так называемой «южной» трассы. Изменение курса, которое следовало сделать в точке поворота, часто сознательно игнорировалось. Газета «Нью-Йорк таймс» приводила случай, когда в интересах сокращения пути одно из пассажирских судов настолько приблизилось к побережью Ньюфаундленда, что пассажиры с палубы могли отчетливо видеть людей, прохаживавшихся по пляжу мыса Рейс.

Оставалось лишь вопросом времени, когда при подобной практике произойдет по-настоящему крупная катастрофа.

И на четвертый день плавания, в субботу 13 апреля, на палубе «Титаника» царило полное спокойствие. *«Погода была великолепная, комфорт и роскошь такие, как было обещано… Дни бежали слишком быстро. У меня было ощущение, будто я не хотела, чтобы это когда-нибудь кончилось»*, — вспоминала много лет спустя Рене Харрис, жена нью-йоркского театрального продюсера. *«Была ясная, приятная погода, судно напоминало дворец, еда была превосходной. А поскольку мне было семнадцать лет, не надо добавлять, что меня на судне интересовало все»*, — говорил Джек Тэйер, сын пенсильванского железнодорожного короля. *«„Титаник“ был таким роскошным, надежным и огромным и являл собой такое чудо техники, что человек не мог поверить, что находится на пароходе»*, — сказала еще одна из пассажирок I класса, миссис Дуглас.

Компания «Уайт стар лайн» создавала всевозможные удобства и выполняла даже самые взыскательные требования прежде всего 325 пассажиров I класса. Вечера, танцы, игра в бридж, концерты и подаваемые в любое время суток напитки и изысканные блюда — все это заполняло время привилегированных членов общества. Забота о них была безграничной. Однако не всех избалованных богачей, путешествовавших на огромном пассажирском судне, устраивали обеды и ужины, подаваемые в ресторане в определенное время. Поэтому пришлось предоставить им возможность обедать и ужинать в узком кругу друзей в удобное для них время и наслаждаться персонально заказанными блюдами. Подобное

обслуживание не мог обеспечить даже прекрасно оборудованный ресторан I класса. Кроме того, это создало бы значительные трудности для поваров и стюардов, пострадал бы уровень обслуживания. Поэтому компания открыла на «Титанике» французский ресторан, заботу о котором взяли на себя французские официанты, повара и парижский метрдотель.



Курительный салон II класса на палубе B.

Еще одним достижением была судовая газета. Ее выпуск стал возможным благодаря эпохальному открытию беспроволочного телеграфа. Впервые под названием «Трансатлантик таймс» она появилась осенью 1899 года на американском судне «Св. Павел» во время его плавания из Нью-Йорка в Саутгемптон. Мощные передающие станции на мысе Код и в Польдхе на восточноамериканском побережье обеспечивали регулярную передачу самых свежих сообщений, и судовая газета могла ежедневно информировать пассажиров, находившихся в открытом океане, о всех значительных событиях мировой политики, торговли, культуры и обо всех сенсациях, занимавших первые полосы газет на континенте. Например, в 1904 году «Кунард бюллетин», печатавшаяся на борту парохода «Кампания», ежедневно публиковала сообщения о ходе русско-японской

войны.

Каждое утро, когда колокол «Титаника» извещал, что в ресторанах подан завтрак, стюарды приносили пассажирам, согласным заплатить несколько шиллингов, двенадцатиполосный экземпляр газеты под названием «Атлантик дейли бюллетин». Большая часть газетной площади была занята объявлениями; статьи и обзоры на темы науки, литературы и искусства готовились заранее на континенте, еще до отплытия судна. Биржевая информация, сведения о скачках и обзор последних известий печатались в судовой типографии. «Атлантик дейли бюллетин» была очень популярной газетой, и все, что появлялось на ее страницах, становилось предметом живых дискуссий в холлах, курительных салонах и на прогулочных палубах.

Беспроволочный телеграф, позволивший издавать судовую газету, был одним из чудес наступившего XX века. В лекции, прочитанной в середине 1911 года, Гульельмо Маркони, человек, которому принадлежала ведущая роль в этом открытии, сказал:

> «Те, кто совершают длинный путь морем, уже не отрываются от остального мира. Бизнесмены за приемлемую плату продолжают поддерживать связь со своими конторами в Европе и Америке, путешественники могут обмениваться приветствиями с друзьями на континенте, на борту больших пароходов можно ежедневно издавать газеты, сообщающие о важных новостях дня. Главное же преимущество радиотелеграфа в том, что он позволяет судам, оказавшимся в затруднительном положении, связаться с другими судами, находящимися поблизости, или с береговыми станциями».

Радиостанция «Титаника» была самой современной и эффективной по сравнению с теми, что были установлены на других торговых судах (исключая «Олимпик»). Днем радиус ее действия составлял 250–400 миль, а ночью — 2000 миль. За «Титаником» был закреплен позывной сигнал MGY. Помещение радиостанции занимало три каюты: в первой был оборудован приемник, во второй — передатчик, третья предназначалась для отдыха радиотелеграфистов. Электроэнергию станции давал генератор, приводимый в действие паровой машиной. В случае необходимости можно было использовать дизель-генератор, расположенный на шлюпочной палубе, или аккумуляторные батареи. Радиостанцию обслуживали два человека: старший радист Джек Филлипс и младший радист Гарольд

Брайд.



Старший радист «Титаника» Джек Филлипс

Двадцатипятилетний Джек Филлипс, несмотря на свою молодость, был в компании «Маркони маринс» на хорошем счету у начальства и считался одним из самых лучших и способных радистов. Он начинал работать на почте. В 1906 году поступил в училище города Ливерпуля, готовившее радиотелеграфистов, блестяще сдал выпускные экзамены и в последующие годы служил на нескольких судах: на «Теутонике», «Лузитании», «Мавритании», «Кампании» и, наконец, на «Оушенике». Последние три года он обслуживал мощный передатчик, установленный на западном побережье Ирландии. Филлипс был всецело предан своему делу и, узнав о назначении на «Титаник», не скрывал радости.

Двадцатидвухлетний Гарольд Брайд, как и Филлипс, начинал на почтовом телеграфе. Он тоже окончил ливерпульское училище компании «Маркони» и летом 1911 года начал службу на трансатлантических пароходах, последним из которых была «Лузитания» компании «Кунард». Переход на «Титаник» и совместную работу с опытным Филлипсом, с которым у него были прекрасные отношения, Брайд считал большой

удачей.



Младший радист «Титаника» Гарольд Брайд

Оба радиста поделили работу следующим образом: Филлипс находился у аппарата с 8 часов вечера до 2 часов ночи, затем заступал Брайд, который работал до 8 часов утра. В течение дня до 2 часов работал Филлипс, за ним до 8 часов вечера Брайд, но в пределах этой договоренности они менялись так, как устраивало их обоих.

Основной обязанностью радистов, особенно ночью, был прием сообщений. В точно установленное время, когда мощный передатчик в Польдхе начинал передавать основные информационные новости, Филлипс, дежуривший в это время, сообщал всем судам и береговым станциям, что переходит на прием, и настраивал приемник на соответствующую волну. Вскоре отзывалась станция в Польдхе, обслуживавшая суда, владельцы которых заключили с информационной службой «Маркони» соответствующее соглашение. Радист в наушниках быстро и кратко записывал знаками Морзе информацию о всех значительных событиях, происшедших в мире. В среднем он записывал со скоростью восемнадцать слов в минуту, а сама информационная

радиопередача, как правило, продолжалась полчаса. Когда она кончалась, он передавал запись директору-распорядителю рейса, который после прочтения передавал ее печатнику, и утром пассажиры уже держали в руках свежую газету. После информационной радиопередачи следовал продолжительный блок сообщений, предназначавшихся для различных судов, находившихся в водах Северной Атлантики. Как правило, связь была хорошей, однако при атмосферных помехах случалось, что радист не успевал «схватить» все, что ему было необходимо, и вынужден был запрашивать недостающую информацию у проходивших поблизости судов, которым могло повезти больше.

Часть дневного и ночного времени станция «Титаника» принимала и отправляла сотни самых разных радиограмм, в том числе и большое количество депеш частного характера, которые посылали или получали пассажиры судна. Опытный радист узнавал своих коллег на других судах или береговых станциях по особому «почерку», которым отличались передачи некоторых из них. Многие были знакомы еще по учебе в той или иной компании и регулярно, даже на расстоянии многих сотен миль, желали друг другу «спокойной ночи» или «доброго утра», обменивались дружескими приветствиями.

В те времена использование радиоустановки практически ничем не регламентировалось, и в любой час, днем и ночью, эфир был заполнен десятками и сотнями мешающих друг другу сигналов. Если передающее судно отделяли от принимавшего всего несколько миль, то сигналы были громкие, почти оглушительные. И если в это время кто-то из радистов отправлял или принимал важную информацию, он, не стесняясь, выражал свое недовольство мешающим ему коллегам.

В 1912 году беспроволочный телеграф успешно преодолел «детскую болезнь», и наряду с компанией «Маркони» возникли еще несколько больших компаний, таких, как «Телефункен», «Ли де Форест» и «Юнайтед уайрлес». Все они производили и устанавливали собственное коммуникационное оборудование, что приводило к острой конкурентной борьбе: например, работникам «Маркони» запрещалось общаться с судами, оснащенными другой системой, за исключением случаев, когда судно могло оказаться в критической ситуации. Поэтому компании не только не сотрудничали, а, наоборот, часто относились друг к другу враждебно, что отражалось и на отношениях между радистами. Случаи создания умышленных помех в эфире были делом обычным, и выражения, которыми радисты «угощали» друг друга, были одними из самых грубых. Такое положение отражала и поговорка того времени: *«Никто не может быть*

радистом и при этом оставаться христианином».

Служебное положение радиотелеграфистов было особым. Они не относились к числу судовых офицеров, у них даже была другая форма. Например, Филлипс и Брайд носили униформу представителей морской службы «Маркони», она же оплачивала их работу. С экипажем и офицерами, особенно на крупных пассажирских судах, радисты почти не общались, нередко даже просто не были знакомы. Их миром было помещение радиорубки, которую они редко покидали. Трудная и изнурительная работа не оставляла им свободного времени, и нередко у них было столько дел, что они едва успевали пообедать. И все это за весьма скромную плату: месячная зарплата младшего радиста на «Титанике», которую выплачивала компания «Маркони», составляла всего четыре фунта стерлингов. В первые десятилетия XX века работу радиотелеграфистов на океанских судах могли выполнять только истинные энтузиасты, которые полностью отдавались во власть волшебного мира электромагнитных волн.

Глава 4
ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ

Воскресное утро 14 апреля обещало очередной приятный день. Вскоре после завтрака капитан в сопровождении старшего помощника, распорядителя рейса, старшего механика, старшего стюарда и старшего врача начали осмотр судна. Эта торжественная процедура, во время которой капитан и руководители отдельных служб, одетые в парадную форму, проходили по всему кораблю от носовой части до кормы и от самой верхней палубы до нижней, совершалась на трансатлантических судах каждое воскресенье. В одиннадцать часов те из пассажиров, кто этого пожелал, собрались в ресторане I класса на богослужение. Проводить его было привилегией капитана. Своим спокойным ровным голосом Э. Дж. Смит читал молитвы, под музыку судового оркестра звучало религиозное песнопение.

Как только богослужение закончилось, стюарды начали готовить ресторан к обеду. Посередине просторного и светлого зала стоял стол капитана. Э. Дж. Смит любил обедать и ужинать в обществе пассажиров. Получить приглашение к его столу считалось честью, которую ценили и мужчины и дамы из числа самых именитых особ. Многие из них уже побывали за столом Смита на всех крупных судах «Уайт стар лайн», которыми он командовал. Традиция сохранялась и на «Титанике». Популярность Смита была огромной, и судоходная компания умела должным образом ее использовать. Седой капитан в парадной форме с четырьмя золотыми нашивками, любитель хороших сигар и веселых развлечений, создавал атмосферу спокойствия и надежности, за которую богатые американцы и европейцы готовы были платить головокружительные суммы. И капитан Смит отлично выполнял свои светские обязанности.

Не менее популярным был и стол распорядителя рейса Хью Макелроя. Это был человек огромного роста, отвечавший со своими двумя помощниками за счета, административно-хозяйственные дела и четкую работу хозяйственного отдела судна, насчитывавшего несколько сот человек. Как и капитан Смит, он завершал свою деятельность, и первое плавание «Титаника» должно было стать для него одним из последних. Его популярность среди пассажиров почти не уступала популярности «Э. Дж».

Он обладал удивительной способностью приветливо и с юмором улаживать все неприятности и сложности, а если возникал какой-то спор или появлялась жалоба, его врожденное обаяние способно было успокоить и убедить даже самых упрямых и несговорчивых пассажиров. Такие качества Макелроя привлекали к нему многих людей, и те из них, кто регулярно пересекал океан, считали себя его добрыми знакомыми и для своих поездок выбирали те суда, на которых служил именно он. Так было на «Олимпике», и это должно было найти продолжение на «Титанике».

Свой стол был и у судового врача д-ра Ф. У. Н. О'Лафлина. Как и Макелрой, О'Лафлин принадлежал к ветеранам «Уайт стар лайн». После учебы он недолго работал врачом в Южной Ирландии, а затем поступил в «Уайт стар лайн». О'Лафлин отдал ей более сорока лет и теперь был старшим судовым врачом компании. С Макелроем они дружили, вместе работали на «Оушенике», «Балтике», «Адриатике», «Олимпике» и, наконец, на «Титанике». Когда компания выбирала лучших из лучших для первого рейса своего самого большого парохода, на место судового врача не мог быть назначен никто другой, кроме д-ра О'Лафлина. Его помощником на «Титанике» был еще один ирландец — д-р Т. Э. Симпсон, сын известного специалиста из Белфаста.

Неизменным гостем за столом доктора был Томас Эндрюс. С корабельным конструктором О'Лафлина связывала многолетняя дружба, и он обращался к Эндрюсу по имени. Они много раз плавали вместе на различных судах. Несмотря на то что один был католиком, а другой протестантом, один из Южной Ирландии, а другой из Северной (жители обеих частей острова никогда особенно не любили друг друга), д-р О'Лафлин и Эндрюс всегда были рады встрече. Они могли проводить долгие часы в беседах, и у них всегда находились темы для разговоров.



Исполнительный директор верфи «Харленд энд Волфф» и конструктор «Титаника» Томас Эндрюс

В воскресенье 14 апреля погода была такая же хорошая, как и в предыдущие дни. Море было спокойным, дул легкий ветерок, видимость была прекрасной. После обеда на большом табло в хозяйственном отделе появилась свежая информация, сообщавшая, какое расстояние прошел «Титаник» за последние двадцать четыре часа. Цифра постоянно увеличивалась: от полудня 11 апреля до полудня 12-го она составила 386 миль, до полудня 13 апреля — 519 и до полудня 14 апреля — 546 миль. 519 миль, пройденные на второй день после выхода в океан, для генерального директора Дж. Брюса Исмея и капитана Смита были несомненным

разочарованием. В целом же они были довольны, и капитан высказал мнение, что, если погода будет благоприятной, «Титаник» в первом же плавании поставит рекорд. Уже во время остановки в Куинстауне Исмей вызвал старшего механика Джозефа Белла, попросил проинформировать его о запасах угля и порекомендовал, чтобы 15 или 16 апреля, если погода будет благоприятствовать, судно шло самым полным ходом. Позднее, в ходе расследования, Исмей заявил нечто совсем противоположное: якобы он сказал Беллу, что «Титаник» все равно не сможет достичь Нью-Йорка во вторник, поэтому излишне его гнать. В Нью-Йорк они прибудут в среду в пять утра. Аналогичным образом высказался во время воскресного обеда в ресторане II класса и помощник распорядителя рейса Р. Л. Баркер. Он сказал, что вместо предполагаемого прихода в Нью-Йорк во вторник вечером они прибудут в среду утром, и добавил:

> «Никто и не собирается ставить рекорды в скорости, я думаю, что мы будем проходить не больше 546 миль, а это совсем неплохо для первого плавания».

И все же утром в воскресенье развели пары в резервных котлах. Машины работали нормально, и Исмей со Смитом были уверены, что «Титаник» добьется лучших результатов, чем год назад его «родственник» «Олимпик» во время своего первого плавания. Днем «Титаник» шел со скоростью 21 узла, и для многих бывалых пассажиров постоянное увеличение скорости не осталось незамеченным. Все были уверены, что «Титаник» станет на якорь в нью-йоркском порту еще вечером во вторник. Рассказывая о том, как прошло воскресенье 14 апреля, пассажир I класса полковник Арчибальд Грейси вспоминал: «…*нам сказали, что в следующие сутки будет достигнут еще более высокий результат* (чем 546 миль накануне. — ***М.Г.***)». К сожалению, Грейси не указывает, кто ему это сказал, но, несомненно, то был человек достаточно осведомленный и авторитетный. Таким образом, убедительность утверждений Исмея, что он не намерен был «гнать» «Титаник», выглядит весьма сомнительной, как и слова помощника распорядителя рейса Баркера.

Вторая половина воскресного дня проходила так же спокойно, как и предыдущие дни плавания. Но одно изменение все же произошло — заметно похолодало, а с приближением вечера становилось еще холоднее. Стояла все такая же ясная погода при почти полном безветрии, но быстрый ход судна создавал неприятный холодный ветер, защищаясь от которого тъ немногие пассажиры, какие еще отваживались оставаться на открытых

палубах, кутались в теплые пальто. Остальные предпочли уйти в помещение или на закрытые прогулочные палубы.

Полковник Грейси провел несколько часов, беседуя с супругами Исидором и Идой Страус. Страус рассказывал о своей молодости, прошедшей в Баварии, о том, как в 1854 году вместе с матерью и родственниками последовал за отцом в Америку, в Джорджию, ставшую их новой родиной, как шаг за шагом добивался успехов в торговле и финансах, как основал и развил сеть крупных торговых домов. Говорил и о своей политической деятельности, о дружбе с президентом Кливлендом, у которого он был советником и которому очень помог в избрании на второй срок. Огромное состояние позволяло супругам Страус проводить оставшуюся часть жизни совершенно беззаботно и много путешествовать. Эту зиму они провели на Ривьере. Супруги сказали полковнику, что по беспроволочному телеграфу послали привет сыну и невестке, плывшим в Европу на пароходе «Америка», и вскоре, около шести, посыльный из радиорубки принес им ответ, доставивший обоим радость.



Супруги Ида и Исидор Страус

Молодой учитель из Лондона Лоренс Бизли проводил послеполуденное время в обществе английского священника Эрнеста К. Картера и его жены. Картер был выпускником Оксфорда, а Бизли — Кембриджа, поэтому они долго говорили о преимуществах и особенностях этих прославленных учебных заведений. Потом Визли пошел в библиотеку, где по случаю прохладной погоды было много посетителей. Даже спустя годы Бизли мог описать любую деталь этого прекрасно оборудованного помещения: везде были расставлены удобные кресла, вдоль стены во всю ее длину тянулся большой застекленный книжный шкаф из красного дерева, откуда стюард доставал книги в зависимости от интересов посетителей, у других стен стояли небольшие письменные столы.

На одной из закрытых прогулочных палуб играли дети, «Кафе паризьен» и салоны были переполнены. В холле рядом с парадной лестницей небольшое общество играло в покер. Среди них была и Рене Харрис. Перед ужином она пошла в каюту переодеться, поскользнулась на лестнице и сломала руку. Д-р О’Лафлин обработал рану, наложил гипс, и, несмотря на острую боль, миссис Харрис настояла на том, что они с мужем, как обычно, будут ужинать в ресторане I класса.

В семь часов супруги Уайднер давали ужин во французском ресторане в честь капитана Смита. В числе гостей, кроме капитана, были супруги Тэйер, миллионер Уильям Картер с женой, адъютант президента Тафта майор Арчибальд Батт и сын Уайднеров Гарри. За ужином царила приятная атмосфера, все выражали удовлетворение тем, как проходит плавание, и капитан с удовольствием принимал поздравления. Когда ужин закончился и дамы удалились, мужчины, включая капитана Смита, закурили сигары, расположившись в глубоких креслах. Около девяти часов капитан извинился и ушел на мостик.

В ресторане ужинали и супруги Астор, лорд и леди Дафф-Гордон и Брюс Исмей с доктором О’Лафлином. Генеральный директор компании «Уайт стар лайн», президент морганoвского судовладельческого треста, был доволен. «Титаник», как и «Олимпик», оправдал ожидания. Слова признания, на которые не скупились даже самые требовательные пассажиры, доставляли радость этому гордому и неприступному человеку. Все свидетельствовало о том, что благодаря строительству двух новых суперсудов «Уайт стар лайн», руководимая Исмеем, окончательно завоевала ведущее место в трансатлантическом пассажирском судоходстве. «Титаник» явно превзошел «Олимпик», и, когда Исмей оглядывался вокруг, он с удовлетворением отмечал: еще никогда и ни на одном судне не собиралось столь избранное и блестящее общество. И это было только начало.

Безмятежность царила и в ресторане I класса. За одним столом собралось многочисленное общество американских и канадских бизнесменов, возвращавшихся домой после деловых встреч в Европе. Рядом блистала Маргарет Браун, пребывавшая в прекрасном настроении. Чуть дальше — американский художник Фрэнсис Миллет и один из представителей высшего света Нью-Йорка, друг полковника Грейси, жизнелюб Джеймс Клинч Смит. Невдалеке спокойно ужинали вдвоем супруги Страус, за следующим столом в одиночестве сидел наследник железнодорожной империи Джек Тэйер. Его родители проводили этот вечер во французском ресторане с Уайднерами.

После ужина, когда большинство дам разошлись по каютам, мужчины, ехавшие в I классе, продолжили свои беседы в просторном курительном салоне на палубе А, где играл судовой оркестр. За маленькими столиками, окруженными пальмами, за кофе и виски сидели как небольшие, так и многочисленные компании. Поскольку на этот раз старший стюард не настаивал на соблюдении традиционного правила, запрещавшего на судах «Уайт стар лайн» карточные игры по воскресным дням, за несколькими столиками играли в бридж. Здесь же находился и полковник Арчибальд Грейси, который вел оживленную беседу с канадским железнодорожным магнатом Чарлзом М. Хейзом, возвращавшимся из Европы, где он знакомился с опытом, который собирался внедрить в отелях, возводимых вдоль железнодорожных линий его компании. Обсуждали и огромный размах судостроения в последние годы. Хейз сказал: «Уайт стар лайн», «Кунард» и «Гамбург—Америка линие» соревнуются в роскоши оборудования своих судов, но скоро наступит день, когда результатом этого будет самая крупная и самая ужасная из всех случавшихся катастроф.

Мультимиллионер даже не предполагал, сколь роковое пророчество он высказал, как быстро и с какой невероятной точностью свершится его предсказание, а сам он окажется среди многих сотен жертв этой катастрофы. Вскоре после этого полковник Грейси отправился спать и попросил стюарда разбудить его рано утром — ему надо было условиться о партии в теннис, и, кроме того, до завтрака он хотел поплавать в бассейне.



Полковник Арчибальд Грейси, выпустивший вскоре после катастрофы книгу «Правда о „Титанике“»

А во II и особенно III классах веселье все еще продолжалось. Отовсюду доносились музыка и пение, молодые люди танцевали, редко кто в эти минуты был занят какими-либо серьезными делами. Ведь забот станет намного больше, когда они вскоре ступят на землю незнакомого континента.

Только около одиннадцати часов холлы, рестораны и курительные салоны стали пустеть. Оркестр на прощание исполнил отрывки из оперы Жака Оффенбаха «Сказки Гофмана». И лишь в курительном салоне I класса на палубе A остались несколько молодых полуночников, включая Хью Вулнера, сына известного английского скульптора, и лейтенанта шведского военно-морского флота Бьернстрема Стеффансона, направлявшегося в Вашингтон, чтобы занять должность морского атташе посольства Швеции.

Неожиданно резко похолодало, и некоторые пассажиры, перед тем как

лечь спать, включили в своих каютах электрорадиаторы. Но ночь была необыкновенно прекрасной. Молодой Джек Тэйер, накинув теплое пальто, еще раз на минуту вышел на опустевшую шлюпочную палубу. И был потрясен. Позднее он вспоминал:

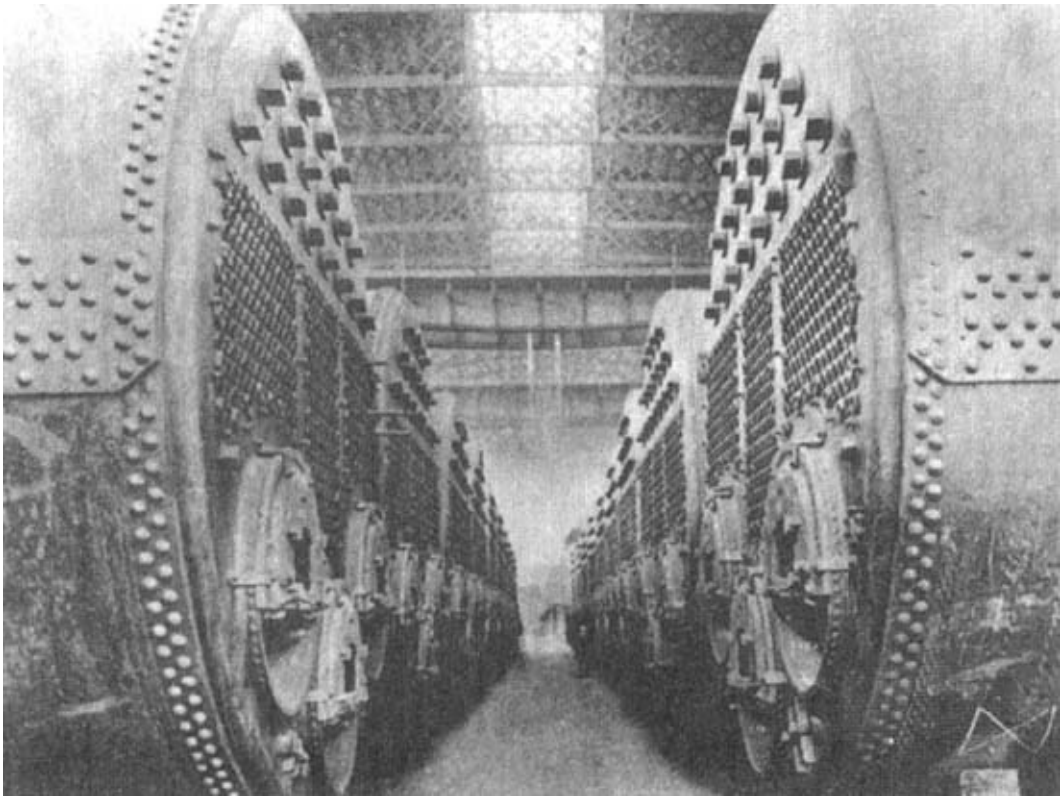
> «Была ясная ночь, полная звезд. Луны не было, но я никогда не видел, чтобы звезды светили так ярко. Казалось, они буквально выступают из небосвода. Они сверкали, как бриллианты… Это была ночь, когда человек испытывает радость от того, что он живет».

Лоренс Бизли в своей каюте на палубе D переоделся в пижаму, но, так как спать еще не хотелось, решил немного почитать. При этом он заметил, что вибрация судна увеличилась в сравнении с предыдущими днями. Поскольку машинное отделение, располагавшееся несколькими палубами ниже, находилось прямо под его каютой, вибрация была такой значительной, что объяснить ее можно было только одним: машины работали на пределе, судно шло быстрее, чем в первые дни. То же самое чуть раньше отметил пассажир I класса С. И. Стенджел и обратил внимание своей жены на то, что судно увеличило ход. Многие пассажиры также заметили перемены.

Из двадцати девяти котлов «Титаника» работало двадцать четыре, больше, чем в начале плавания. Глубоко в трюме покрытые угольной пылью и потом кочегары «кормили» раскаленные топки все новыми и новыми порциями угля. Когда «Титаник» вышел в море, в его бункерах было 6000 тонн угля, и огонь за четырехчасовую смену поглощал около 101 тонны. От этих людей, работавших за плату, едва хватавшую, чтобы прокормить семью, и прозябавших в трущобах больших портовых городов, зависела работа гигантского и роскошного судна, они давали ему жизнь и движение. *«Более крепких парней, чем кочегары на западноокеанском почтовом судне, еще надо поискать»*, — заметил однажды второй помощник капитана Лайтоллер. На новеньком, с иголочки «Титанике» условия работы в котельных были более терпимыми, чем на старых судах, но все равно для сотен людей это был изнурительный, тяжелый труд. Однако оборотная сторона блистательного «Титаника», конечно же, не интересовала ни Джона Джейкоба Астора, ни его девятнадцатилетнюю жену Мадлен, увешанную драгоценностями головокружительной стоимости, ни Бенджамина Гуггенхейма, ни Джорджа Уайднера, ни многих из тех, кто занимал каюты миллионеров I класса. Это были люди из другого

мира.

В машинном отделении механики вслушивались в ход работы турбины и поршневых машин, малейшее отклонение от нормального ритма не должно было пройти мимо их внимания. Для сверкавших новеньких машин это было крещением, и по распоряжению Брюса Исмея им вскоре предстояло выдержать решающие испытания под максимальной нагрузкой. Старший механик Джозеф Белл практически не знал, что такое отдых. От него и его подчиненных зависело, заслужит ли «Титаник», кроме всех остальных преимуществ, еще и признание за высокую мощность своих машин.



Котлы «Титаника»

В субботу и воскресенье у радиотелеграфистов Джека Филлипса и Гарольда Брайда работы было выше головы. В пятницу поздно вечером они обнаружили неполадки в передатчике. Филлипс предположил сначала, что все дело в конденсаторах, но их детальный осмотр показал, что поломка случилась где-то в другом месте. Шесть часов Филлипс мучился с аппаратурой, прежде чем обнаружил, что прогорел кабель трансформатора и что при соприкосновении с металлическими корпусами приборов

происходило короткое замыкание. Достаточно было обмотать поврежденные места кабеля изоляционной лентой, и передатчик снова заработал. Оба радиста понимали, что передатчик необходимо как можно скорее привести в порядок, и более опытный Филлипс потратил на это шесть часов напряженной и трудной работы. Поэтому в ночь с субботы на воскресенье Брайд сменил его на два часа раньше, чтобы тот смог немного отдохнуть.

Уже несколько дней радиостанция «Титаника» принимала сообщения судов, проходивших вблизи Большой Ньюфаундлендской банки, которые обращали внимание на необычно большое скопление айсбергов, оказавшихся значительно южнее, чем бывало в это время года. Каждое такое сообщение после приема передавалось вахтенному офицеру, а затем в штурманскую рубку. В пятницу до девяти часов вечера на связи с «Титаником» был французский пароход «Турин». В семь часов вечера по Гринвичу, когда «Турин» находился в точке с координатами 49°28’ северной широты и 26°28’ западной долготы, его капитан передал «Титанику», что окружен густым туманом и только что прошел сквозь ледяное поле. Потом поступило новое сообщение еще об одном ледяном поле и об отдельно плавающих льдинах. Капитан Смит поблагодарил за радиограмму, а четвертый помощник Боксхолл в присутствии капитана и старшего помощника Уайлда нанес координаты указанных ледяных полей на карту в штурманской рубке. Все трое сошлись на том, что речь идет о районе, расположенном севернее запланированной трассы «Титаника», поэтому нет нужды волноваться.

Однако в воскресенье 14 апреля ситуация выглядела уже значительно серьезнее. В девять часов утра пришла радиограмма с судна «Каронния», принадлежавшего компании «Кунард»:

> «Капитану „Титаника“. Суда, идущие на запад, сообщают о наличии 12 апреля больших и малых айсбергов и ледяных полей в районе 42° северной широты и 49° и 51° западной долготы. С приветом, Баар».

Когда пришло это предостережение, «Титаник» находился в точке с координатами 43°35’ северной широты и 43°50’ западной долготы. В 11.40 дня он получил радиограмму от голландского судна «Нордам», которое предупреждало его о «массе льда» почти в том же районе, откуда пришло сообщение «Каронии». Но нет никаких свидетельств, что эта информация была передана из рубки радиотелеграфистов на мостик.

Ходовые вахты на мостике в воскресенье были распределены таким образом: с 10 часов утра до 2 часов дня вахту нес первый помощник капитана Мэрдок, до 6 часов вечера — старший помощник Уайлд, до 10 часов вечера — второй помощник Лайтоллер, а затем вновь Мэрдок. Младшие офицеры заступали на вахту в следующем порядке: с 12 часов до 4 часов дня — третий помощник Питман и пятый помощник Лоу, с 4 до 6 часов вечера (первая «собачья» вахта) — четвертый помощник Боксхолл и шестой помощник Муди. Затем с 6 до 8 часов вечера (вторая «собачья» вахта) — Питман и Лоу и с 8 часов до полуночи — Боксхолл и Муди.

В половине первого дня на мостик пришел Лайтоллер, чтобы сменить Мэрдока и дать ему возможность пообедать. Через четверть часа появился капитан Смит и показал Лайтоллеру радиограмму, полученную утром от «Каронии». Лайтоллер прочел ее, запомнил координаты указанного района и вернул капитану. Тот с минуту осматривал залитую солнцем, гладкую, как стекло, поверхность океана, простиравшуюся по ходу судна, а затем через штурманскую рубку направился в ресторан I класса к своему столу, покрытому белоснежной скатертью. Когда в час пополудни на мостик вернулся Мэрдок, Лайтоллер доложил ему о предостережении, полученном от «Каронии». Как он заявлял позднее, у него создалось впечатление, что Мэрдок слышит об этом впервые, хотя «Титаник» получил это сообщение четыре часа назад. Одновременно Лайтоллер проинформировал Мэрдока, что курс и скорость судна прежние, а затем тоже отправился обедать. Тахометр на мостике показывал 75 оборотов судовых винтов в минуту, а патентованный лаг, которым с кормы измерялась скорость, показывал, что «Титаник» каждые два часа преодолевает 45 морских миль. Даже если допустить некоторую округленность данных, это означало, что он идет со скоростью чуть меньше 22 узлов. Самое большое судно в мире водоизмещением 52 310 тонн шло курсом 242° в направлении Большой Ньюфаундлендской банки и точки поворота, которой оно должно было достичь во второй половине дня. Оттуда «Титаник» должен был лечь на курс 265° и идти к Нью-Йорку. К северу от намеченного пути на расстоянии, составлявшем в ту минуту около 200 миль, простирались ледяные поля и дрейфовали айсберги, о которых сообщала радиограмма «Каронии».

В 13 часов 42 минуты радиостанция «Титаника» приняла еще одно сообщение, на сей раз от судна «Балтик», которое до строительства «Олимпика» и «Титаника» входило в четверку самых больших пассажирских судов компании «Уайт стар лайн».

«Капитану Смиту, „Титаник“. По выходе имеем слабые переменные ветры и ясную погоду. Греческий пароход „Атенаи“ сообщает, что миновал айсберги и обширные ледяные поля в районе с координатами 41°51’ северной широты и 49° западной долготы. Минувшей ночью имели связь с немецким танкером „Дойчланд“, который идет из Штеттина в Филадельфию. Он лежит в дрейфе из-за нехватки угля в координатах 40°42’ северной широты и 55°11’ западной долготы. Просит сообщить о нем в Нью-Йорк и другим судам. Желаем Вам и „Титанику“ больших успехов.

Капитан».

Капитан Смит подтвердил получение радиограммы, оставил ее у себя и, увидев после обеда на прогулочной палубе I класса генерального директора Дж. Брюса Исмея, молча ему ее передал. Исмея это не удивило. Капитан часто ставил его в известность о полученной информации. Он бегло взглянул на радиограмму, положил ее в карман и достал вновь уже поздно вечером, чтобы показать супруге владельца сталелитейных заводов Артура Райерсона и супруге Дж. Б. Тэйера. Затем он вновь положил бумагу в карман и забыл о ней. По-видимому, Исмей знакомил двух дам с содержанием радиограммы с единственной целью — показать именитым пассажирам исключительность своего положения на судне. Исмей вообще держался на «Титанике» несколько особо: он выступал то в роли одного из привилегированных путешественников, то в роли суперкапитана. В качестве примера можно привести его указания относительно плавания, которые он сам отдал в Куинстауне старшему механику, минуя капитана.

Итак, вместо того чтобы лежать на столе в штурманской рубке, радиограмма оставалась у Брюса Исмея до 19 часов 15 минут. Капитан вспомнил о ней лишь перед ужином, когда увидел Исмея в курительном салоне.

— Кстати, сэр, у вас та телеграмма, которую я передал вам днем? — спросил он.

— Да, — ответил Исмей и с минуту рылся в карманах, прежде чем нашел ее. А Смит тем временем объяснил:

— Я хочу передать ее в штурманскую рубку.

В конце концов радиограмма, из которой следовало, что «Титаник» продолжает приближаться прямо к упомянутому району с дрейфующими льдами, появилась в штурманской рубке. Судно еще не скоро окажется в

опасном районе, однако отношение капитана Смита к такому важному предостережению, мягко говоря, было непонятным.

Вскоре после приема радиограммы от «Балтика», примерно в 13 часов 45 минут, радист Филлипс поймал сообщение, посланное немецким судном «Америка» Гидрографическому управлению в Вашингтоне. Это было частное сообщение, которое Гидрографическое управление должно было получить через радиостанцию на мысе Рейс. В нем говорилось:

> «14 апреля „Америка“ встретилась с двумя большими айсбергами в точке с координатами 41°27’ северной широты и 50°08’ западной долготы».

Не будучи уверенным, что передатчик «Америки» обладает достаточной мощностью для того, чтобы быть услышанным станциями на побережье, Филлипс для большей надежности отправил эту депешу на континент, используя свою мощную аппаратуру, и подписал: *«„Титаник“, британское судно»*. Эта инициатива Филлипса спустя несколько дней стала для американской печати и общественности красноречивым доказательством того, что «Титаник» был проинформирован об опасности встречи со льдами. Поскольку речь шла о сообщении, содержавшем важные для судоходства сведения, оно в обязательном порядке должно было быть передано на мостик. Но этого не произошло. Младший радист Брайд, переживший гибель «Титаника», не смог найти объяснение этому факту. Филлипс, очевидно, отложил радиограмму и забыл о ней.

В два часа дня старший помощник капитана Уайлд принял на мостике ходовую вахту от первого помощника Мэрдока. В четыре часа Боксхолл и Муди сменили Питмана и Лоу. Вскоре Боксхолл отправился в штурманскую рубку, где на столе лежала открытая книга приказов капитана. Он знал, что скоро, около пяти часов, «Титаник» достигнет точки поворота, от которой должен будет взять курс на полуостров Санди-Хук у входа в нью-йоркский порт. Поэтому он очень удивился, когда увидел в книге приказ изменить курс в 17.50. Вернувшись на мостик, он сказал об этом Уайлду, и оба офицера пришли к выводу, что, продолжая идти в юго-западном направлении почти до шести часов, капитан хочет тем самым обойти появившийся лед.

В 17.50 Боксхолл напомнил Уайлду о приказе изменить курс. Старший помощник скомандовал рулевому, тот переложил руль влево, следя за картушкой компаса, и, как только судно легло на курс 289°, поставил руль прямо.

В 18.00 офицеры на мостике сменились вновь. Уайлда сменил второй помощник Лайтоллер, из младших офицеров заступили Лоу и Питман, место у руля занял второй рулевой Роберт Хитченс. Ему было приказано держать прежний курс 289°. В ходе расследования катастрофы Хитченсу в Лондоне задали вопрос, отклонялось ли судно от этого курса перед столкновением с айсбергом. Он ответил:

—□Насколько я знаю, нет. Но в любом случае не больше чем на одно деление вправо или влево.

Лорд Мерси, председательствовавший на заседании британской следственной комиссии, заметил, что такой курс вел «Титаник» прямо в район скопления льдов, и это несмотря на то, что он был предупрежден об опасности.

В «вороньем гнезде» на фок-мачте в 18.00 Джуэлл и Саймонс сменили Хогга и Эванса. Пятый помощник Лоу, заступив на вахту, зашел в штурманскую рубку и увидел на столе записку, в которой карандашом было написано слово «лед», а под ним указаны координаты. Он быстро произвел в уме приблизительные расчеты и, установив, что «Титаник» достигнет обозначенного района лишь после того, как его вахта окончится, потерял интерес к этому сообщению.

В семь часов на мостик пришел первый помощник Мэрдок, чтобы дать возможность Лайтоллеру пойти на ужин. Примерно через четверть часа матрос Сэмьюэл Хемминг, следивший на «Титанике» за ходовыми огнями, сообщил Мэрдоку, что все огни зажжены. Хемминг уже уходил с мостика, когда Мэрдок окликнул его и приказал закрыть люк вентиляционной шахты в носовой части судна, через который из трюма проникал свет. Он не хотел, чтобы даже такая мелочь мешала наблюдению за морской поверхностью с мостика или из «вороньего гнезда». Мэрдок объяснил Хеммингу:

— Поскольку близко лед, перед мостиком все должно быть затемнено.

Хемминг закрыл люк.

В 19 часов 30 минут «Титаник» принял новую радиограмму. Британский пароход «Калифорниан», следовавший, как и «Титаник», в западном направлении, сообщал находившемуся неподалеку от него пароходу «Антиллиан»: «Капитану „Антиллиана“. 18.30 судового времени, координаты 42°03’ северной широты, 49°09’ западной долготы. Три больших айсберга в пяти милях южнее нас. С приветом. Лорд». Младший радист Брайд отнес сообщение на мостик, но затем в ходе расследования не мог вспомнить, кому из офицеров он его передал. В это время «Титаник» находился в 45 милях от ледяных полей. Его час приближался.

Тогда же, то есть около половины восьмого вечера, второй помощник

капитана Лайтоллер принялся с помощью секстанта определять по звездам координаты судна. Пятый помощник Лоу работал с хронометром. Небо в это время было усыпано множеством сверкающих звезд, и работа двух офицеров быстро продвигалась вперед. В восемь часов места младших офицеров Питмана и Лоу заняли Боксхолл и Муди. Одновременно такая же смена вахты произошла в «вороньем гнезде», а Роберт Хитченс отошел от штурвала. Лайтоллер оставался на мостике, поскольку его вахта должна была закончиться в десять вечера. Он приказал шестому помощнику капитана Муди на основе последнего определения местоположения судна и поступивших сообщений о появлении льда рассчитать, когда «Титаник» достигнет района, где был замечен лед.

Муди ушел в штурманскую рубку, произвел необходимые расчеты и, вернувшись, доложил, что это произойдет около 23.00. Лайтоллер на основании информации, полученной от «Каронии», с которой его бегло ознакомил после полудня капитан Смит и в которой сообщалось о наличии ледяных полей в районе между 49° и 51° западной долготы, сам рассчитал, что «Титаник» может оказаться в опасной зоне уже в 21.30. Он не сказал об этом Муди, полагая, что шестой помощник произвел расчеты на основе какой-то другой, неизвестной ему информации. Таким образом, возникла странная ситуация, которую позднее Лайтоллер никак не мог объяснить, и в ходе лондонского расследования лорд Мерси обоснованно выразил свое удивление: почему Лайтоллер, придя к выводу, что «Титаник» войдет в зону скопления льдов еще до окончания его вахты, не сообщил об этом Муди, а если он полагал, что Муди делал расчеты на основе другой информации о появлении льда, то почему он не спросил его, что это была за информация, кто и когда ее передал. В своих показаниях Лайтоллер обходил эти неясности, утверждая, что не очень опасался плавания среди льдов, поскольку был уверен, что даже слегка выступающий из воды айсберг будет отчетливо виден и его можно будет обнаружить на расстоянии полутора или двух миль. Такому опытному офицеру, каким, бесспорно, являлся Лайтоллер, нелегко было согласиться с тем, что он действовал непоследовательно, не предпринял необходимых мер или проявил халатность. Объяснение его пассивной реакции на обнаруженное противоречие между расчетами Муди и его собственными, видимо, следует искать в уже упоминавшемся отношении к риску офицеров, регулярно плававших в Северной Атлантике на быстроходных пассажирских судах: риск, конечно, надо принимать во внимание, но при достаточном опыте и решительности можно справиться с любой ситуацией, как это не раз бывало в прошлом.

В течение всего вечера температура быстро падала. Около 21.00 оставался всего один градус до минусовой отметки. Лайтоллер подозвал Роберта Хитченса, который передал штурвал другому рулевому, но еще два часа должен был нести вахту на мостике, и послал его за судовым плотником.

— Передайте ему от меня привет и скажите, что температура опускается все ниже и ниже. Ему надо последить за водой на случай, если она начнет замерзать.

Хитченс ушел, и вскоре на мостике появился плотник, сообщивший, что он уже позаботился о запасе пресной воды в судовых цистернах. Тогда же Лайтоллер передал приказ в машинное отделение: в связи с падением температуры принять необходимые меры для обеспечения работы лебедок. Потом Лайтоллер поручил Хитченсу разыскать палубного механика и попросить его включить отопление в коридоре возле кают офицеров, в рулевой и в штурманской рубках. В ходе расследования катастрофы лорд Мерси задавал Лайтоллеру вопросы, связанные с внезапным похолоданием.

Мерси. Вы не думаете, что это о чем-то говорит?

Лайтоллер. Вовсе нет. В Атлантике может похолодать в любое время года — и летом и зимой. Правда, зимой это не так чувствуется, поскольку воздух более холодный.

Мерси. Возможно, это и так, но разве температура не падает из-за приближения к большому скоплению льда?

Лайтоллер. По-моему, никогда.

Мерси. Но я надеюсь, температура не повышается?

Лайтоллер. Хотя это и может показаться странным, но вполне возможно, что температура поднимется, если лед попадет в более теплую воду или если дует южный ветер.

Мерси. Падение температуры за два часа на шесть градусов, разве это не указывало на возможное присутствие льда?

Лайтоллер. Конечно, нет.

Около девяти часов на мостик поднялся капитан Смит и почти полчаса обсуждал с Лайтоллером состояние погоды и возможную встречу со льдами. Капитан заметил, что стало холодно.

—□Очень холодно, сэр, — ответил Лайтоллер, — всего один градус выше нуля. Я уже сказал плотнику и передал в машинное отделение, что очень холодно, а ночью, вероятно, будет еще холоднее.

—□Ни малейшего ветерка, — продолжал капитан.

—□Да, море совершенно спокойно. Жаль, если не будет ветра, когда мы пойдем через район, занятый льдами, — ответил Лайтоллер.

Сетования капитана и второго помощника на безветрие были вполне обоснованны. Когда грозит опасность встречи с дрейфующими айсбергами, ветер играет очень важную роль. Он вызывает на воде рябь, и с наветренной стороны айсберга появляется полоса белой светящейся пены, которая видна тем четче, чем сильнее ветер. Вахтенные на судах, пересекавших опасные районы Северной Атлантики, старались увидеть именно этот белеющий прибой, который даже на большом расстоянии свидетельствовал о присутствии айсбергов. По этим же признакам могли быть вовремя обнаружены и так называемые «черные» айсберги, которые на самом деле имели темно-синий цвет. Плавая в воде, айсберги постепенно подтаивали, переворачивались, и тогда над водной поверхностью выступала их ранее погруженная часть. «Черные» айсберги были особенно опасны, поскольку на темной поверхности воды они почти не различались.

В ходе расследования Лайтоллер объяснял, что вахтенные впередсмотрящие и офицеры на мостиках судов, шедших через Северную Атлантику, полагались, с одной стороны, на упомянутую светящуюся полосу у основания айсберга, а с другой — на еще одно явление, хорошо известное опытным морякам: под действием ветровой и водной эрозии на выступающих поверхностях дрейфующих айсбергов образуются кристаллы, отражающие свет. Это отражение тоже видно на значительном расстоянии, и, как заметил Лайтоллер, его можно увидеть даже раньше, чем сам айсберг покажется на горизонте. Ночью 14 апреля 1912 года «Титаник» оказался в ситуации, когда из-за безветрия и маслянисто-гладкой водной поверхности заметить появление светящейся полосы по краю айсберга было почти невозможно. С другой стороны, несмотря на отсутствие луны, звезды сияли очень ярко и было исключительно светло, поэтому можно было ожидать, что свет, отраженный от кристаллов льда, вовремя привлечет к себе внимание и даст знать об угрожающей опасности. По этим соображениям как капитан Смит, так и второй помощник Лайтоллер не считали положение настолько опасным, чтобы предпринимать особые меры, в том числе и снижение скорости. Доказательство тому — продолжение их разговора. У капитана, пришедшего на мостик из ярко освещенного салона, глаза некоторое время привыкали к темноте. Затем он посмотрел на небо и горизонт и с удовлетворением сказал:

— Очень светло.

— Да, — ответил Лайтоллер, — в любом случае какой-то свет отразится от айсбергов.

— Конечно, — согласился капитан, — мы заметим их, даже если они будут обращены к нам своей синей стороной.

У Лайтоллера тоже не было в этом сомнений. Капитан покинул мостик со словами:

— Если все же возникнет какая-либо проблема, сразу дайте мне знать.

И через штурманскую рубку, где он нанес на карту местоположение судна по расчетам четвертого помощника Боксхолла, сделанным два часа тому назад, капитан направился в свою каюту.

После его ухода Лайтоллер приказал шестому помощнику Муди позвонить вахтенным в «вороньем гнезде» и сказать, чтобы они до рассвета очень внимательно следили за льдом, особенно за небольшими льдинами и айсбергами. Муди подошел к телефону, соединявшему мостик с вахтенным постом, и передал приказание второго помощника. Но поскольку при этом он ничего не сказал о «небольших айсбергах», Лайтоллер, слышавший этот разговор, заставил его еще раз позвонить в «воронье гнездо» и точно передать приказ. Из этой детали видно, насколько добросовестно Лайтоллер выполнял свои обязанности. Ведь именно небольшие льдины чаще всего превращались в опасный и трудноразличимый темно-синий лед. Предупредив «воронье гнездо», Лайтоллер перешел в ту часть мостика, откуда открывался полный обзор впереди по курсу судна. Время от времени он смотрел в бинокль и до конца своей вахты вел наблюдение за водной поверхностью — не появится ли предостерегающий блеск отраженного света. В отличие от впередсмотрящих на мачте Лаитоллер располагал биноклем.

Это обстоятельство, разумеется, не осталось незамеченным в ходе расследования, проводимого лордом Мерси. Он спросил:

— Как подсказывает ваш опыт, можно ли обнаружить лед с помощью бинокля?

— Нет, — ответил Лаитоллер. — Я никогда не пытался увидеть лед с помощью бинокля. Сначала я всегда замечал айсберг невооруженным глазом и только потом рассматривал его в бинокль.

Здесь следует напомнить, что перед отплытием впередсмотрящие дважды докладывали именно Лайтоллеру о том, что в «вороньем гнезде» нет биноклей, однако это упущение так и не было исправлено. Кроме того, когда Лайтоллер давал показания перед комиссией лорда Мерси, он все еще являлся сотрудником судоходной компании «Уайт стар лайн», которая, не обеспечив вахтенные посты биноклями и вообще допустив на судне

подобный недосмотр, предстала в очень неприглядном свете. Итак, если опыт Лайтоллера с использованием бинокля действительно был таким, как он его представил, приведенные факты (с одной стороны, определенная степень личной ответственности, а с другой — лояльность к работодателю) вызывают вполне оправданные сомнения в объективности ответа Лайтоллера.

В «вороньем гнезде» с восьми до десяти часов вечера несли вахту Джордж Саймонс и Арчи Джуэлл. Если на мостике было холодно, то здесь, высоко над палубами, на совершенно открытом месте, холод буквально пронизывал до костей. И хотя оба, не отрываясь, смотрели на водную гладь и ни на мгновение не теряли бдительности, вполне естественно, что они с нетерпением ждали четырех ударов судового колокола, который должен был возвестить о конце их вахты. Более опытный Саймонс, служивший на североатлантических линиях уже несколько лет, сосредоточенно всматривался в западную сторону горизонта, где низко над водой стлался легкий туман, и, когда Джуэлл пожаловался на холод, заметил, что холодный воздух — это признак близости льда. Молодой Джуэлл с удивлением спросил, что это значит. Саймонс вкратце объяснил, что обычно лед можно почувствовать еще до того, как судно окажется среди ледяных полей.

Как раз в этот момент, вскоре после ухода капитана Смита с мостика и приказания вахтенного офицера Лайтоллера внимательно следить за поверхностью океана, когда до смены вахты оставалось всего двадцать минут, «Титаник» получил еще одно предостережение, самое важное из всех, какие принимала до этого его радиостанция.

Вахту в радиорубке нес старший радист Джек Филлипс. Едва отдохнувший после утомительной возни с испортившимся трансформатором, он вновь был завален работой. Пневмопочтой из канцелярии распорядителя рейса приходила одна телеграмма за другой, их надо было отправить как можно скорее, а связь со станцией на мысе Рейс работала только в ночные часы, поскольку «Титаник» все еще находился от нее на значительном расстоянии. Последние депеши Филлипс успел отправить в четыре часа утра, потом весь день продолжалось вынужденное молчание, и лишь с наступлением темноты вновь удалось установить связь с мысом. За это время накопилось несколько десятков неотправленных телеграмм. В 21.40, когда у Филлипса было особенно много работы, примерно в двухстах милях восточнее «Титаника» прозвучали тревожные сигналы парохода «Месаба» компании «Атлантик транспорт»: *«От „Месабы“ „Титанику“… Лед в районе между 42° и 41°25’ северной*

широты и 49°30’ западной долготы. Мы видели большое скопление битого льда и много крупных айсбергов. Ледяные поля тоже есть. Погода хорошая, ясная».

Вскоре радист «Месабы» С. Х. Адамс получил короткий ответ: *«Принято, спасибо»*. Адамс еще подождал, может быть, придет новый ответ от капитана «Титаника». Он хорошо знал, что радиограммы такой важности должны быть немедленно переданы капитану и, как это было принято, тот обязан был отвечать на них лично. Но Адамс ждал напрасно, капитан Смит не отозвался. Адамс отметил в журнале время отправления радиограммы и время, когда Филлипс подтвердил ее прием, а затем он только слышал, как «Титаник» продолжает передавать радиокорреспонденции на мыс Рейс.

Эта радиограмма, исключительно важная, с достаточно точным обозначением района появления большого количества льда южнее местонахождения «Титаника» и прямо по его курсу так и не была передана на мостик. Если бы это произошло, капитан и его помощники сразу поняли бы, что «Титаник» практически уже достиг района особой опасности. Но радиограмма осталась лежать на столе в радиорубке, а бледный и усталый Филлипс продолжал принимать сообщения от ньюфаундлендской станции и отправлять телеграммы пассажиров, которые с мыса Рейс по беспроволочному телеграфу или по подводному кабелю передавались в Нью-Йорк и Лондон. На всех без исключения судах действует правило: сообщения, касающиеся условий навигации, имеют первостепенное значение. Однако на «Титанике» это правило было нарушено в самый ответственный момент.

В тот день это было уже третье предостережение (первое пришло перед полуднем с судна «Нордам», а второе — после полудня с судна «Америка»), забытое в радиорубке. Скорее всего, уставший Джек Филлипс вообще не вник в важность сообщения «Месабы», а потому и отложил его передачу на мостик: передаст, когда схлынет лавина работы. Но роковой момент для «Титаника» наступил раньше, чем Филлипс смог исправить свою ошибку.

В десять часов четыре удара судового колокола возвестили наконец о смене вахты. Матросы Фредерик Флит и Реджинальд Робинсон Ли поднялись в «воронье гнездо», где их уже нетерпеливо ждали промерзшие Джуэлл и Саймонс. Вновь заступившим передали приказ второго помощника капитана Лайтоллера: внимательно следить за льдом, особенно за небольшими глыбами и айсбергами. Едва Флит и Ли повторили

приказание, как Саймонс и Джуэлл поспешили в свои теплые каюты.

Ли занял место с правой, а Флит с левой стороны «вороньего гнезда». Внизу под ними тускло светились окрашенные белой краской стены носовой надстройки, а на поверхности океана по обе стороны от носа судна тут и там вспыхивали отраженные в воде тысячи звезд.

Рулевого Альфреда Оливера пришел сменить на мостике второй рулевой Роберт Хитченс.

— Курс 289 градусов, — доложил Оливер, передавая штурвал. Хитченс повторил. В этот момент на мостике в теплом пальто и шарфе, намотанном вокруг шеи, появился первый помощник капитана Мэрдок. Его первыми словами были:

— Ну и холод!

— Да, морозит, — ответил Лайтоллер.

Температура к этому времени упала еще на один градус и была ниже нуля. Лайтоллер сообщил вновь заступающему вахтенному офицеру данные о местоположении судна, его курсе и скорости, о метеорологических условиях и ледовой обстановке. При этом он заметил:

— Мы каждую минуту можем оказаться среди льда. Одновременно он проинформировал Мэрдока о визите на мостик капитана и о его приказе немедленно вызвать его в случае каких-либо осложнений. Он повторил ему те указания, которые дал впередсмотрящим в «вороньем гнезде», а также судовому плотнику и механикам. Лайтоллер подождал еще минуту, пока глаза первого помощника привыкнут к темноте, и покинул мостик.

Он отправился в обход судна, переходя с палубы на палубу и проверяя, все ли в порядке. Пройти по «Титанику» значило проделать по его палубам, трапам и коридорам более двух с половиной километров. Лайтоллер шагал быстро, поскольку хотел как можно скорее добраться до каюты и завалиться спать. Большинство пассажиров в это время готовились ко сну, салоны опустели, завершился концерт судового оркестра. На кормовой палубе Лайтоллер убедился, что матросы, несшие вахту на так называемом доковом мостике, на своих местах, и, не заметив нигде беспорядка, направился назад, к каютам офицеров в носовой части. Со шлюпочной палубы он еще раз посмотрел на темную воду, на глади которой вдоль обоих бортов слабо отражался свет, льющийся из сотен освещенных окон пассажирских палуб. Лайтоллер ушел в свою каюту и через две минуты заснул мертвым сном.

«Титаник» шел со скоростью около 21 узла. А на столе в радиорубке под пресс-папье лежала радиограмма, предельно ясно предупреждавшая о том, что самое большое и самое современное судно в мире на большой

скорости идет в район, занятый льдами. Помимо мер, предпринятых Лайтоллером во время его вахты, больше ничего сделано не было, даже не усилена вахта. Ни Лайтоллер, ни Мэрдок, ни капитан Смит о предупреждении «Месабы» не знали, и можно лишь строить предположения, как бы это повлияло на ситуацию, если бы они о нем знали. На западноатлантических линиях капитаны и их помощники привыкли к тому, что риск — постоянный спутник их повседневной работы.

Совершенно недвусмысленно это прозвучало и в показаниях Лайтоллера, данных лорду Мерси.

> **Мерси**. У вас большой опыт работы в Северной Атлантике в любое время года. Скажите, если известно, что судно приближается к району с тяжелой ледовой обстановкой, надо ли, с точки зрения вашего опыта, снизить скорость?
>
> **Лайтоллер**. Никогда ни на одном из судов, на которых я плавал в Северной Атлантике, в ясную погоду из-за льда скорость не снижали.

В ходе лондонского расследования вопрос о мерах предостережения, принимавшихся на трансатлантических судах во избежание их столкновения со льдом или попадания в ледяные поля, тщательно анализировался. Особое внимание уделялось двум из них — снижению скорости и увеличению числа вахтенных постов.

Генеральный прокурор сэр Руфус Айзекс, представлявший министерство торговли, обращаясь к лорду Мерси, следующим образом выразил позицию официальных лиц:

— …Теперь я хотел бы сказать, что с точки зрения реальности и обстоятельств, о которых я упоминал и которые предшествовали моменту, когда был замечен лед, опытный судоводитель должен был бы сбавить ход; кроме того, я хотел бы сказать, что он должен был бы вдвое увеличить вахту, а еще логичнее было бы сделать и то и другое.

Но, как уже говорилось, в отношении безопасности судоходства в Северной Атлантике требования официальных лиц и руководства судоходных компаний принципиально отличались от практики. Это наглядно подтверждают и слова сэра Руфуса, и следственные показания нескольких наиболее опытных капитанов британского торгового флота в комиссии Мерси.

Джозеф Варлоу Рансон, капитан парохода «Балтик» компании «Уайт стар лайн»:

> «Мы идем полным ходом, сообщили нам о появлении льда или нет… такова практика всех судов на этой трассе…»

Джон Притчард, капитан судоходной компании «Кунард», восемнадцать лет водил суда между Ливерпулем и Нью-Йорком:

> «Пока стоит ясная погода, я всегда иду полным ходом… Мое судно „Мавритания“… Даже ночью, если ожидается встреча со льдом, но стоит ясная погода, я не усиливаю вахту».

Хью Янг, обладатель звания «Экстра Мастер», водил суда компании «Анкор лайн» на линии Глазго — Нью-Йорк, капитан с 37-летним стажем:

> «Если исходить из условий той ночи, я бы не снизил скорость… Моим самым быстрым судном был „Сити оф Рэум“ — 17 узлов…»

Уильям Стьюарт, служил на судах компании «Бивер лайн», которая позднее вошла в компанию «Канадиан пасифик», капитан с 35-летним стажем:

> «Моим последним судном была „Эмпресс оф Бритн“ — скорость 18 узлов… Я бы не снижал скорость, пока стояла ясная погода… В таких условиях у нас обычное число вахтенных…»

Джон Александер Фэрфулл, водил суда компании «Аллен лайн» на североатлантических линиях, капитан с 21-летним стажем:

> «У меня практика такая же, как и у других, во всем, кроме одного: когда на судах компании „Аллен лайн“ мы попадаем во льды, то, кроме вахты в „вороньем гнезде“, выставляем ночью еще одного матроса на баке…»

Эндрю Браэс, обладатель звания «Экстра Мастер», капитан с 17-летним стажем вождения судов компании «Аллен лайн» в Северной Атлантике:

«Моя практика аналогична практике остальных, то есть она та же. Я никогда не снижал скорость, пока стояла ясная погода… Не приходилось слышать, чтобы кто-то поступал иначе…»

Артур Генри Ростron, позднее сэр Артур, капитан судна «Карпатия» компании «Кунард»:

«В абсолютно ясную ночь, если я уверен в выбранном курсе и во всем остальном, то, пока я не убедился, что вокруг много льда, я считал бы вправе идти полным ходом… Я предпринял бы другое — выставил бы наблюдателей на баке…»

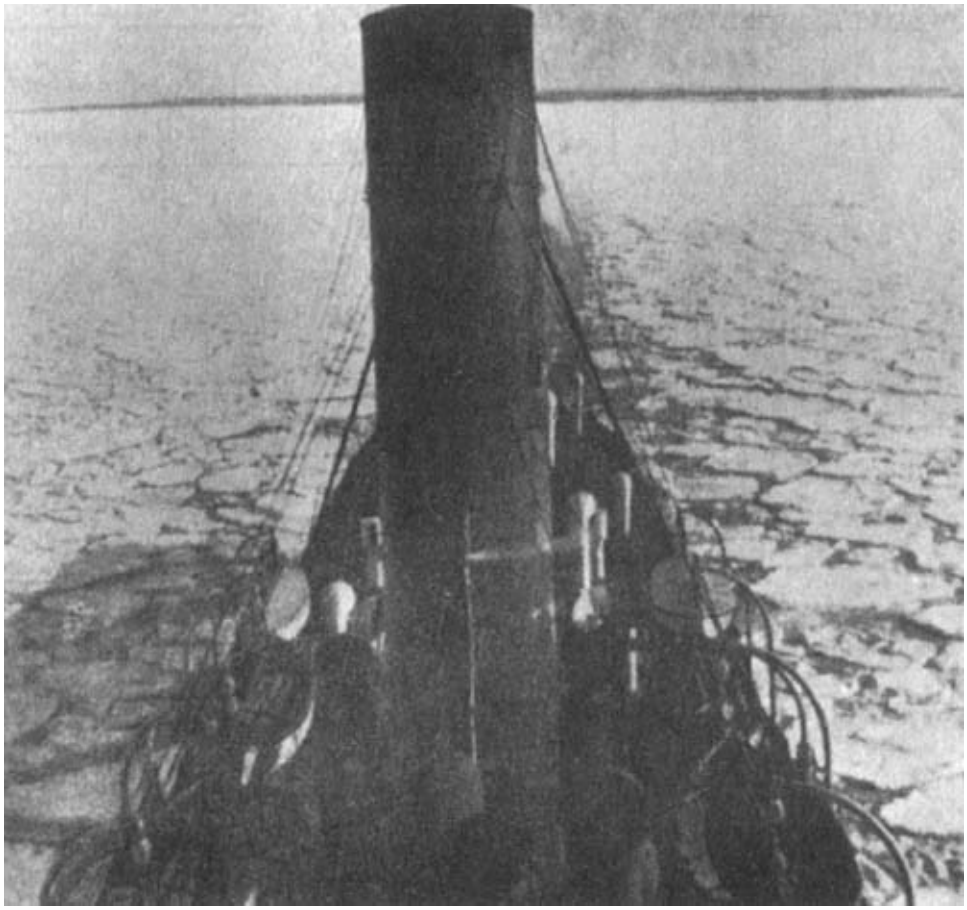
Таким образом, второй помощник капитана Лайтоллер поступил как все — пошел на неизбежный и общепринятый риск. Его сменщик на мостике, первый помощник капитана Мэрдок, сделал то же самое.

В 22.30 «Титаник» разошелся с пароходом «Раппаханнок» компании «Фернесс уиди», шедшим встречным курсом из Галифакса. Незадолго до этого «Раппаханнок» прошел через обширное ледяное поле, но, несмотря на очень осторожное маневрирование между льдинами, а временами и между появившимися айсбергами, он не избежал довольно серьезного повреждения кормы. Как только оба судна оказались в пределах видимости друг друга, Альберт Смит, замещавший капитана на «Раппаханноке», установил с помощью сигнального фонаря связь с большим судном, шедшим на запад. Когда «Титаник» ответил, с борта «Раппаханнока» ему передали:

«Мы только что прошли через ледяное поле и между несколькими айсбергами».

С «Титаника» просигналили:

«Сообщение принято. Благодарим. Спокойной ночи».



Судно «Раппаханок» в ледяном поле, о котором оно информировало «Титаник» 14 апреля 1912 года

«Раппаханнок» скрылся за кормой «Титаника», но на последнем не произошло никаких изменений. Не сбавляя скорости, он шел к опасному району, который теперь уже находился от него всего в 25 милях прямо по курсу. Мэрдок держал курс, установленный капитаном, и полагался на то, что, если встретит лед, сумеет вовремя его обойти.

В то время как «Титаник» полным ходом шел навстречу своей гибели, к северо-западу от него со скоростью 12 узлов на запад к Бостону шло почтовое судно «Калифорниан», вышедшее из Лондона 5 апреля. Оно принадлежало британской компании «Лейленд лайн», которая, как и «Уайт стар лайн», входила в трест Моргана ИММ. Общая вместимость «Калифорниан» составляла 6223 рег.т, а максимальная скорость — 13 узлов. Оно могло перевозить ограниченное число пассажиров, но в данном

рейсе на нем, кроме команды, не было ни одного человека. На мостике стоял капитан Стэнли Лорд, бывший на двадцать пять лет моложе капитана Э. Дж. Смита, но тоже очень опытный моряк. Он ушел в море в четырнадцатилетнем возрасте, несколько лет плавал на парусниках, в декабре 1901 года получил диплом капитана, а еще через три месяца — звание «Экстра Мастер». В 1906 году в двадцать девять лет он стал капитаном своего первого судна.

В 18 часов 30 минут 14 апреля «Калифорниан» прошел на расстоянии пяти миль от трех больших айсбергов. Через час по приказу Лорда радист проинформировал о них пароход «Антиллиан». Это предостережение зарегистрировала и радиостанция «Титаника». Вскоре «Калифорниан» получил подтверждение радиста Филлипса. В восемь часов вечера капитан Лорд приказал удвоить вахту: кроме впередсмотрящего в «вороньем гнезде», был выставлен еще один матрос на баке.

Через два часа, в 22.15, Лорд заметил в западном секторе горизонта светлую полосу. Он навел бинокль и тут же увидел, что это — обширное ледяное поле, простирающееся влево и вправо впереди по курсу. Убедившись в достоверности увиденного, он тут же перевел ручку судового телеграфа на «Стоп!», а затем на «Полный назад!», одновременно приказав рулевому: «Лево на борт!» Как только судно начало поворачивать, вахтенный сообщил:

— Лед прямо по носу!

Небольшие льдины царапали носовую часть корпуса и вскоре окружили все судно. Капитан Лорд перешел на левое крыло мостика и теперь совершенно отчетливо увидел ледяное поле примерно в полумиле по прежнему курсу. После выполненного поворота машинное отделение вновь получило приказ «Стоп!». Нос судна в эту минуту смотрел на вест-норд-вест.

Около одиннадцати часов вечера, когда Лорд уходил с мостика, он увидел в восточном направлении на горизонте свет. Лорд обратил на это внимание третьего помощника капитана Чарлза Виктора Гроувза, стоявшего на вахте. Но тот решил, что это звезда. Лорд вызвал старшего механика и сообщил, что из-за большого количества льда он намерен продолжить плавание только днем. Одновременно он приказал ему поддерживать пары на случай, если ситуация станет критической и придется маневрировать.

В отличие от третьего помощника Лорд был убежден, что огонь, увиденный им вдали, принадлежит какому-то движущемуся судну. Поэтому он направился в радиорубку узнать у радиста Сирила Эванса, не слышно ли

сигналов от какого-нибудь судна, находящегося поблизости, и если да, то что это за судно. Еще не дойдя до рубки, он увидел выходящего на палубу радиста. На вопрос капитана тот ответил, что это может быть только «Титаник», сигналы которого он слышал еще в первой половине дня. Судя по их интенсивности, «Титаник» в это время должен находиться от «Калифорниан» на расстоянии не более 100 миль.

— Это не может быть «Титаник», — сказал Лорд, которому приближавшееся судно не показалось слишком большим. Но, поскольку из объяснений Эванса следовало, что «Титаник» должен быть где-то поблизости, он дал указание радисту сообщить на судно, что «Калифорниан» остановился, так как окружен льдами. Одновременно Лорд передал Эвансу координаты «Калифорниан», незадолго до этого определенные по звездам, — 42°05’ северной широты и 50°07’ западной долготы. Лорд еще раз посмотрел в сторону незнакомого судна и, кроме огня на мачте, различил еще зеленый (правосторонний) отличительный и несколько палубных огней. Затем он ушел в штурманскую рубку.

В половине двенадцатого неизвестное судно приблизилось настолько, что третий помощник Гроувз доложил об этом капитану. Лорд спросил его, можно ли по огням определить, что это за судно. Гроувз ответил, что, скорее всего, пассажирское. Капитан приказал:

— Свяжитесь с ним морзянкой и посмотрите, ответит ли оно.

Гроувз вернулся на мостик и начал подавать световые сигналы. Судно не отвечало. Около 23.40 капитан сам поднялся на мостик. Он снова попытался рассмотреть неизвестное судно, которое теперь остановилось, и сказал:

— На пассажирское не похоже.

Но Гроувз настаивал на своем. Тогда Лорд якобы заметил: *«Единственное пассажирское судно поблизости — это „Титаник“»*. Если капитан Лорд действительно сказал именно так, он, бесспорно, хотел подчеркнуть, что наблюдаемое ими судно не может быть пассажирским, потому что радист информировал его только о «Титанике», а его нельзя спутать ни с кем. Этот разговор позднее приобрел исключительное значение, поскольку все остальные члены команды «Калифорниан», видевшие неизвестное судно, в отличие от Гроувза считали так же, как и капитан Лорд, то есть что это грузовое судно, не больше «Калифорниан».

Тем временем на «Титанике» Джек Филлипс продолжал напряженно работать, отправляя телеграммы пассажиров на станцию мыса Рейс. Раздавшиеся позывные передатчика «Калифорниан» заглушили все еще слабый сигнал с мыса. Следственному подкомитету сенатора Смита в Нью-

Йорке радист Эванс рассказывал, что он передал на «Титаник»: *«Привет, старик, мы остановились, вокруг нас лед»*. Но с «Титаника» пришел резкий ответ: *«Заткнись, я работаю. У меня связь с мысом Рейс, а ты мешаешь*!» Эванс услышал, как «Титаник» тут же передал на мыс Рейс: *«Сожалею, повторите, пожалуйста, меня прервали»*. Эванс, давая показания подкомитету, сказал, что ответ Филлипса его не оскорбил, он не воспринял его слова как грубость или что-то необычное и добавил, что сигналы «Титаника» его чуть не оглушили. Значит, и его передача должна была вызвать у Филлипса такую же реакцию, поскольку помешала связи с мысом Рейс. После этого разговора Эванс больше уже не пытался установить связь с «Титаником», но какое-то время еще слышал сигналы Морзе, посылаемые большим судном. Из точного сопоставления времени следовало, что Эванс снял наушники и выключил передатчик за десять минут до того, как «Титаник» столкнулся с айсбергом. До последней секунды он слышал, как Филлипс, не прерываясь, отправлял на станцию мыса Рейс частные телеграммы пассажиров.

Свидетельские показания радиста «Калифорниан» позволили установить одно важное обстоятельство: сообщение Эванса, переданное в такой неофициальной форме, переутомленным Филлипсом могло быть воспринято как дружеский привет коллеги-радиста, которому просто хочется поболтать, что на североатлантических линиях случалось довольно часто. Но существовала особая категория радиограмм, именовавшихся «капитанские служебные». Это были сообщения или предостережения особой важности, которые капитан одного судна отправлял капитану другого. Они помечались особым грифом — MSG, и принимающий радист обязан был немедленно подтвердить их прием и передать на мостик. Капитан Лорд не воспользовался такой формой сообщения, да и Эванс не обратил внимание Филлипса на то, что речь идет о сообщении капитану. В результате на мостик «Титаника» не было передано даже это четвертое, самое настоятельное предостережение.

С полным основанием можно констатировать, что на борту «Калифорниан» совершили первую из роковых ошибок. Эванс обязан был сообщить Филлипсу, что радиограмма адресована капитану, и он не имел права отправлять ее до тех пор, пока радист «Титаника» по действовавшим правилам не подтвердит свою готовность к приему такого сообщения. Вместо этого, в нарушение всех правил существовавшей практики, Эванс без предупреждения, не проверив, мешает его передача или нет, отправил в эфир чрезвычайно важное сообщение, совсем забыв об ответственности. Вероятно, Эванса в какой-то мере может оправдать лишь то, что у него еще

не было достаточного опыта, ведь он совсем недавно закончил школу радиотелеграфистов компании «Маркони». Серьезную ошибку в тот момент допустил и капитан Лорд, который обязан был потребовать, чтобы прием его радиограммы был подтвержден. Ведь он должен был понимать, что если «Титаник» находится поблизости, то и ему может угрожать опасность встречи с дрейфующим льдом.

В связи с обжалованием результатов нью-йоркского расследования гибели «Титаника» английский писатель Джеффри Маркус в своей книге «Первое плавание» указывает еще на один важный момент. Он пишет:

> «Следует подчеркнуть, что, несмотря на все последующие объяснения капитана Лорда, Эванс должен был остаться на вахте. Пока существовала ситуация, которую можно было расценивать как угрожающую, а ночью 14 апреля она действительно была таковой, практика, принятая морской службой „Маркони“, предписывала радисту оставаться на своем месте. В противном случае это грозило бы опасностью, что не будет принято какое-нибудь важное сообщение. Капитан „Калифорниан“ направил „Титанику“ предостережение о появлении льда, что подтверждало серьезность ситуации. Большое ледяное поле, остановившее их собственное судно, явно угрожало судоходству. Лед и туман — два проклятия Северной Атлантики, чреватые опасностью столкновений. В такой ситуации радиосвязь становится незаменимым средством обеспечения безопасности судов».

В 23 часа 30 минут Сирил Эванс завершил свою работу. Он устал. Будучи единственным радистом на судне, он в тот день заступил на вахту в семь часов утра и через пятнадцать часов был рад, что может наконец отправиться спать.

Глава 5
АЙСБЕРГ

Приближался одиннадцатый час вечера. В «вороньем гнезде» Реджинальд Робинсон Ли внимательно вглядывался в горизонт. Вдруг ему показалось, что далеко впереди он видит легкую дымку. Вскоре он убедился, что не ошибается. Туман заметил и Фредерик Флит. Ли послышалось, будто Флит сказал:

— Да, если мы что-нибудь разглядим, нам повезет.

В ходе лондонского расследования Флит подтвердил, что туманную дымку перед судном он видел, но отрицал, что как-либо прокомментировал этот факт.

Дымка или легкий туман в районах дрейфующих льдов — явления обычные, однако ночью их очень трудно заметить. Низкий туман, стелющийся над поверхностью воды, в ночное время опасен прежде всего тем, что часто его можно увидеть только с большой высоты, например из «вороньего гнезда», но никак не с носовой надстройки или мостика, откуда нельзя различить, где кончается линия горизонта и начинается небосвод, поскольку оба одинаково черные. Вахтенный офицер Мэрдок, следивший с мостика за морем перед судном, находился на высоте двадцати трех метров над поверхностью воды, вахтенные же в «вороньем гнезде» — на шесть метров выше. Поэтому вполне понятно, что Мэрдок не увидел того, что увидели Ли и Флит, иначе такой опытный офицер, как он, при ухудшающейся видимости, вероятно, вызвал бы капитана и предложил бы снизить скорость. Но Мэрдок ничего не видел, а из «вороньего гнезда» предостережения не поступило.

Даже днем слабый туман существенно уменьшал вероятность своевременного обнаружения дрейфующего айсберга. Ночью это становилось еще сложнее. В целях выяснения этого обстоятельства, решающего для судьбы «Титаника», в ходе лондонского расследования катастрофы был допрошен известный английский полярный исследователь Эрнест Шеклтон, человек, обладавший большим опытом плавания в полярных водах.

Шеклтон. Расстояние, на котором можно увидеть айсберг, зависит в основном от того, насколько он выступает над водой.

Если высота айсберга около двадцати семи метров и он обычный, то есть не перевернутый, в ясную погоду его можно увидеть на расстоянии десяти—двенадцати миль.

Мерси. А ночью?

Шеклтон. Ночью нет. Я бы сказал, что в ясную ночь и при условии, что речь идет об обычном айсберге, расстояние составит примерно пять миль.

Мерси. Вы сказали, при условии, если речь идет об обычном айсберге?

Шеклтон. Да… я видел много айсбергов, казавшихся черными. Такое впечатление создает их структура, а также грунт и камни, вмерзшие в лед. Многие из так называемых островов в южном полушарии в действительности являются большими айсбергами, покрытыми грунтом. Кроме того, если айсберг перевернут и имеет разнородную структуру, он пористый и поглощает воду, в этом случае он вообще не отражает свет.

Мерси. Видели ли вы такой темный лед, о котором говорите, в Северной Атлантике?

Шеклтон. Да, дважды… Один раз, когда мы шли на север, второй — при возвращении… думаю, где-то в апреле 1897 года, затем в мае 1903 года. И еще в июне 1910-го, но это было севернее.

Мерси. На каком расстоянии вы смогли бы увидеть один из таких темных айсбергов при условии, что его высота двадцать—двадцать семь метров?

Шеклтон. Это могут быть всего три мили в зависимости от того, насколько светла ночь и каково состояние моря. При совершенно спокойной водной поверхности вы не заметите ни одного признака, который подсказал бы вам, что на воде что-то есть. Но если вам все же удастся заметить пену прибоя и вы продолжите наблюдение, то, как правило, айсберг вы обнаружите.

По поводу плавания при плохой видимости Шеклтон сказал следующее:

Шеклтон. Когда мы шли в штормовую погоду или в тумане, один человек всегда находился в «вороньем гнезде», а другой — на палубе.

Мерси. Значит, только в штормовую погоду или в тумане?

Шеклтон. Да… но иногда и в ясную погоду.

Мерси. Вы считаете необходимым, чтобы и в ясную погоду один человек находился в носовой части судна, а другой — в «вороньем гнезде»?

Шеклтон. Конечно, если вы оказались в опасном районе — в районе льдов.

Мерси. А допустим, что вы идете со скоростью 21 и три четверти узла или даже 22 узла?

Шеклтон. Вы не имеете права идти на такой скорости в районе скопления льдов.

Однако «Титаник», самое большое и самое роскошное судно в мире, имея 2201 пассажира на борту, примерно в 23 часа ночи 14 апреля 1912 года шел через Северную Атлантику в районе дрейфующих льдов со скоростью 21, а может быть, и 21,5 узла.

Стрелки на часах на мостике показывали 23 часа 39 минут. Двое впередсмотрящих, Флит и Ли, продолжали вглядываться с фок-мачты в окутанный туманом горизонт; казалось, туман густеет, он становился все более явственным. Вдруг Флит прямо перед носом судна увидел что-то еще более темное, чем поверхность океана. Одну-две секунды он всматривался в эту темную тень, ему казалось, что она приближается и растет.

— Перед нами лед! — закричал он и тут же ударил в колокол, висевший в «вороньем гнезде». Три удара были сигналом, означавшим, что прямо по курсу находится какой-то предмет. Одновременно он бросился к телефону, соединявшему «воронье гнездо» с мостиком. Шестой помощник Дж. П. Муди отозвался почти мгновенно.

— Лед прямо по носу! — выкрикнул Флит.

— Спасибо, — ответил Муди (его вежливый ответ потом стал частью легенды), повесил трубку и обратился к вахтенному офицеру Мэрдоку, прибежавшему с правого крыла мостика и встревоженному ударами колокола.

— Лед прямо по носу, сэр, — повторил Муди зловещее известие, которое он только что услышал.

Мэрдок бросился к телеграфу, поставил его ручку на «Стоп!» и тут же крикнул рулевому:

— Право руля!

Одновременно он передал в машинное отделение:

— Полный назад!

По терминологии, существовавшей в 1912 году, приказ «Право руля!»

означал поворот кормы судна вправо, а носовой части — влево. Рулевой Роберт Хитченс налег всем своим весом на рукоятку штурвального колеса и стал быстро вращать его против часовой стрелки, пока не почувствовал, что штурвал остановился в крайнем положении. Шестой помощник капитана Муди доложил Мэрдоку:

— Руль право, сэр!

В эту минуту на мостик прибежали еще два человека — рулевой Альфред Оливер, который тоже нес вахту, и младший офицер Дж. Г. Боксхолл, находившийся в штурманской рубке, когда в «вороньем гнезде» раздался удар колокола. Мэрдок надавил на рычаг, включавший систему закрытия водонепроницаемых дверей в переборках котелен и машинных отделений, и тут же отдал приказ рулевому:

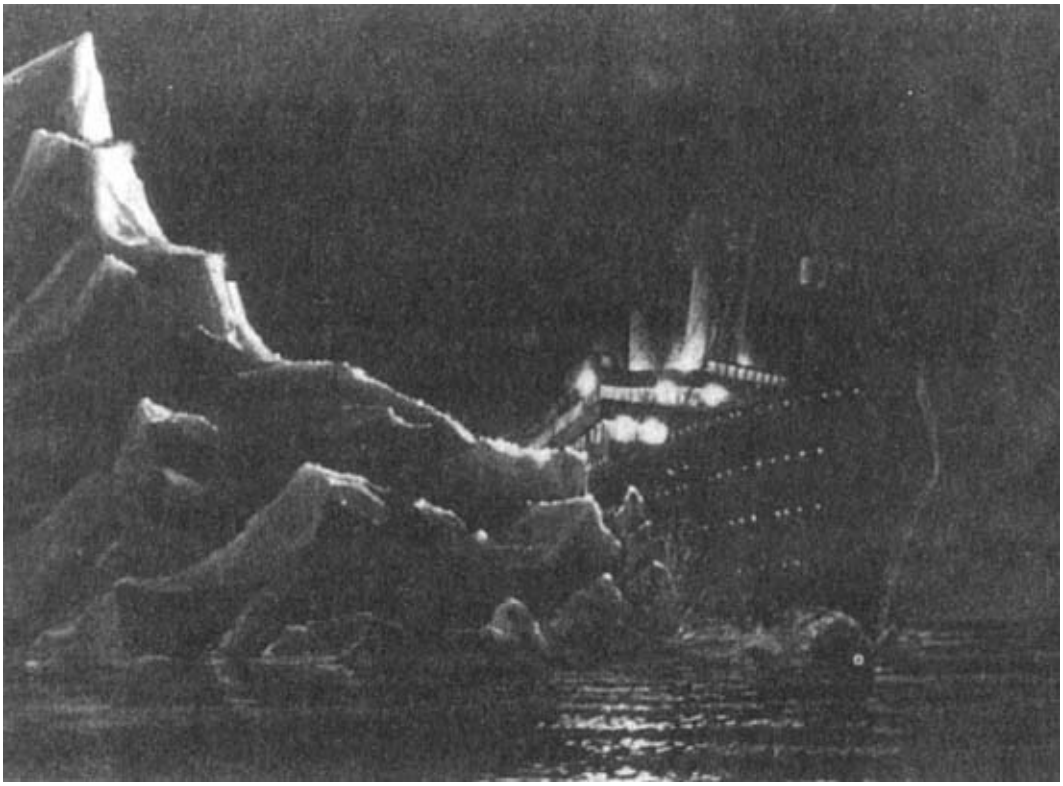
— Лево руля!

Штурвальное колесо завращалось в противоположную сторону.

А в «вороньем гнезде» Фредерик Флит, как загипнотизированный, смотрел на темный и все увеличивающийся силуэт. «Титаник» на большой скорости по инерции двигался вперед. Прошла целая вечность, прежде чем его носовая часть начала медленно поворачиваться влево. Глыба льда неумолимо приближалась по правому борту, возвышаясь над палубой носовой надстройки. В последнюю секунду она прошла мимо носовой части и скользнула вдоль борта судна. Обоим вахтенным в «вороньем гнезде» показалось, что «Титанику» все же удастся разминуться с айсбергом. Носовая часть уже отвернула градусов на 20 влево, когда судно слегка вздрогнуло и снизу, из-под правой скулы могучего корпуса, раздался скрежет. Позднее Флит рассказывал, что в «вороньем гнезде» толчка вовсе не почувствовали, только услышали слабый скрип. Поэтому он и Ли подумали, что «Титаник» только чиркнул по льду.

Но в действительности все было иначе и гораздо трагичнее. Предотвратить столкновение практически было невозможно. Последующие опыты, проводившиеся с «Олимпиком», доказали, что необходимо около 37 секунд, чтобы изменить курс так, как это сделал «Титаник» в момент столкновения, то есть на 22°, или на два румба по компасу. За это время судно, идущее со скоростью около 21 узла, пройдет вперед около 430 метров, а если учесть те несколько секунд, пока отдается приказ об изменении курса, истинное расстояние составит 460 метров. По всей вероятности, это и было расстояние между айсбергом и «Титаником» в тот момент, когда его увидел Фредерик Флит и передал сообщение на мостик. На основе последующих консультаций со специалистами, включая капитана «Карпатии» Ростроона, и учитывая видимость в ту трагическую

ночь, был сделан вывод, что заметить айсберг подобных размеров на таком расстоянии было можно.



«Титаник» в 23 часа 40 минут 14 апреля 1912 года. Картина художника Кена Маршалла

В ходе лондонского расследования катастрофы было подтверждено, что айсберг разорвал днище судна по правому борту на высоте примерно трех метров над килем, в результате чего образовалась пробоина длиной около 100 метров, проходившая от носовой части через первый, второй и третий грузовые отсеки и котельные № 6 и № 5. Из-за большой скорости судна для образования такой пробоины потребовалось менее десяти секунд. Гидрографическое управление США рассчитало, что при столкновении огромного судна с относительно небольшим айсбергом высвободилась энергия, достаточная для того, чтобы в одну секунду приподнять груз весом 81 120 тонн. При таком столкновении корпус «Титаника», хотя и был обшит стальными листами толщиной 2,5 сантиметра, должен был треснуть, как ореховая скорлупа. Оказалось достаточно всего лишь десяти секунд, чтобы вынести смертный приговор самому большому и самому прекрасному судну в мире.

Поднятый с постели толчком судна, капитан Смит выбежал из каюты на мостик.

— Господин Мэрдок, что это было? — спросил он первого помощника.

— Айсберг, сэр, — ответил Мэрдок. — Я отдал приказы «Право руля» и «Полный назад». Хотел повернуть влево, но было слишком поздно. Большего я сделать не мог.

— Закройте водонепроницаемые двери, — приказал капитан.

— Они уже закрыты, — ответил Мэрдок.

Затем капитан, Мэрдок и четвертый помощник Боксхолл перешли на правое крыло мостика. Они всматривались в водную поверхность, пытаясь разглядеть роковой айсберг. Боксхоллу казалось, что он видит за кормой судна что-то темное, но он не был в этом уверен. По словам рулевого Оливера, «Титаник» уже останавливался, когда капитан вернулся к телефону и передал в машинное отделение:

— Дайте средний ход!

Судно несколько минут еще двигалось вперед, а затем остановилось. Приказ остановиться мог отдать только капитан, но никто из спасшихся этого момента не отметил. Так и осталось неясным, почему капитан Смит позволил плыть смертельно раненному судну, сбавив ход только наполовину. Единственно возможное объяснение — в ту минуту он еще не знал о масштабах повреждения и остановкой судна не хотел вызвать панику у пассажиров.

Примерно в тот момент, когда судовые винты вновь пришли во вращение, четвертый помощник капитана Боксхолл поспешил в носовой трюм, чтобы установить, что же произошло. Он направился к каютам пассажиров III класса на палубе F, второй палубе над ватерлинией. По пути ему попадались сонные матросы и кочегары, разбуженные толчком и вышедшие из своих кают, но нигде не происходило ничего особенного, он не заметил никаких признаков повреждения судна. Во время своего беглого осмотра четвертый помощник не спустился до самого низа и поэтому по возвращении на мостик доложил капитану и первому помощнику, что никаких повреждений не обнаружено. Вероятно, это было последнее хорошее известие, которое в ту ночь получил капитан Смит.

В рулевой рубке капитан взглянул на кренометр, небольшой прибор, похожий на часы и расположенный перед компасом, который показывает угол наклона судна, и увидел, что «Титаник» накренился на пять градусов на правый борт. В эту минуту рулевой услышал, как он прошептал: «Боже мой!» Обеспокоенный капитан вновь послал Боксхолла в трюм, разыскать судового плотника Дж. Хатчинсона и передать ему приказание установить

размеры повреждения и доложить о нем. Боксхолл встретил его на полпути. Хатчинсон был взволнован:

— Поступает вода. Где капитан?

— На мостике, — ответил Боксхолл.

Судовой плотник, не говоря ни слова, помчался на мостик. Боксхолл спустился ниже в трюм и на трапе чуть не столкнулся со Смитом, одним из разнорабочих, отвечавших за перевозимую почту. Тот спросил почти то же, что и судовой плотник:

— Где капитан? Почтовый отсек полон воды.

Боксхолл и его отправил на мостик, сказав, что сам пойдет вниз удостовериться. На палубе G он подошел к люку, ведущему во вместительный отсек перевозимой почты. Крышка была открыта, а рядом с ней лежали два почтовых мешка. Они были совершенно мокрыми. Боксхолл зажег фонарь и посветил в люк. В луч света попала клокотавшая вода, в которой плавали мешки с почтой. Он услышал шум, напоминающий гул горного потока. Между прибывающей водой и потолком отсека оставалось всего полметра. В этот момент четвертый помощник впервые осознал, насколько серьезна ситуация. Он тут же вернулся на мостик и доложил об этом капитану.

А тем временем капитан Смит пытался получить точное представление о состоянии судна. Каждую минуту поступали все новые и новые доклады, один тревожнее другого. На мостик прибежал старший помощник Г. Т. Уайлд и спросил капитана, насколько, по его мнению, серьезно повреждение. В ответ прозвучало:

— Боюсь, более чем серьезно.

Толчок при столкновении судна с айсбергом разбудил и генерального директора «Уайт стар лайн», президента треста ИММ Джозефа Брюса Исмея. Минуту он лежал в постели, пытаясь понять, что произошло. Наконец, не выдержав, как был в пижаме, он вышел в коридор и увидел стюарда.

— Что случилось? — спросил он.

— Не знаю, сэр, — ответил тот.

Исмей вернулся в каюту, надел пальто, домашние туфли и отправился на мостик. Когда капитан сообщил ему, что судно столкнулось с айсбергом, Исмей задал ему тот же вопрос, что и старший помощник, и капитан Смит вновь должен был признать: он опасается, что повреждение судна очень серьезное. Возвращаясь в свои апартаменты, генеральный директор встретил на лестнице старшего механика Джозефа Белла, спешившего на мостик. Исмей и его спросил, серьезно ли повреждено судно. Белл ответил,

что, вероятно, да, но он надеется, что насосы сумеют остановить поступление воды в трюм.

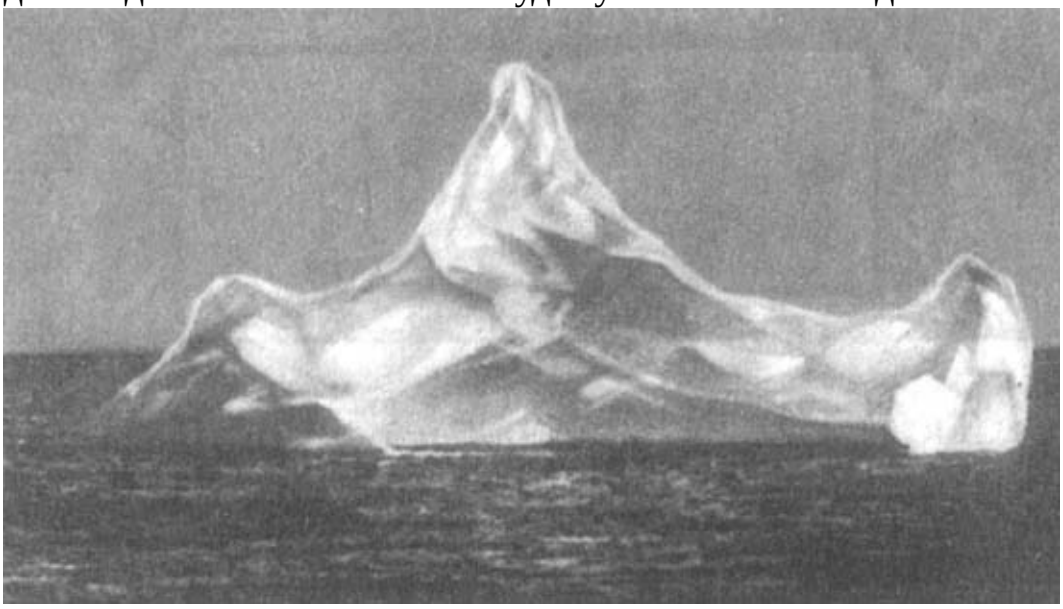
Сразу после ухода Исмея капитан Смит распорядился вызвать исполнительного директора и главного конструктора судоверфи, строившей судно, Томаса Эндрюса. Если кто и мог авторитетно объяснить происшедшее и оценить масштабы повреждения и опасность, угрожавшую «Титанику», то это был прежде всего он.

После ужина с доктором О'Лафлином Эндрюс отправился в судовую пекарню, расположенную на корме, чтобы поблагодарить пекарей, которые в этот вечер доставили ему большое удовольствие специально для него испеченным хлебом. Затем он, как обычно, в своей каюте № 36 на палубе А переоделся в рабочую одежду и, окруженный стопками планов, набросков, пометок и расчетов, погрузился в работу, которую чаще всего заканчивал поздно ночью. На сей раз он разрабатывал рекомендации, как переделать часть судового дамского салона в две небольшие гостиные. Компания «Уайт стар лайн» первоначально предполагала, что дамский салон после ужина станет местом встреч дам из кают I класса, которые захотят пообщаться друг с другом. Однако эмансипация, ознаменовавшая собой начало XX столетия, выразилась в том, что женщины уже не удалялись рано вечером в свои покои, а продолжали развлекаться в ресторанах и салонах. Просторный дамский салон большую часть времени пустовал. Увлеченный работой Эндрюс едва ощутил слабый толчок и оторвался от разложенных бумаг, только услышав стук посыльного, который передал просьбу капитана как можно скорее прибыть на мостик.

Оттуда капитан вместе с конструктором отправились в трюм. Чтобы не привлекать внимания пассажиров, выглядывавших из своих кают, они прошли по трапам, предназначенным исключительно для команды. Пройдя лабиринтами коридоров, они добрались до склада почты и зала для игры в мяч, уже затопленных, и установили, что вода проникла в шесть водонепроницаемых отсеков. В некоторых из них она уже превысила уровень шести метров и все прибывала, несмотря на энергично работавшие насосы. Томас Эндрюс сразу понял, в чем угроза: поскольку переборки шестнадцати отсеков, на которые был разделен трюм «Титаника», не были герметично соединены с палубами, до которых доходили, то после заполнения первого отсека вода через верх перельется во второй, затем в следующий, и так постепенно будет затоплен весь трюм. Этот процесс будет ускоряться по мере того, как загруженная тысячами тонн морской воды носовая часть судна начнет наклоняться и все больше и больше погружаться. Эндрюс понял — «Титаник» обречен. Он вынужден был

сообщить капитану, что, по его расчетам, судно удержится на плаву часа полтора и что необходимо, не откладывая, готовить к спуску спасательные шлюпки. На мостик они возвращались через холл палубы А, где уже собралось много взволнованных пассажиров. Все пытались по лицам обоих понять, какова ситуация, но ни у капитана, ни у Эндрюса не дрогнул ни один мускул, и узнать, до какой степени они потрясены увиденным и к какому выводу пришли, не удалось.

В эту минуту только капитан, Томас Эндрюс да, возможно, еще судовой плотник точно знали, что ожидает «Титаник». Пройдет еще какое-то время, прежде чем это поймут пассажиры и большинство членов команды. Но для многих из них это будет уже слишком поздно.



Фотография айсберга, сделанная 15 апреля 1912 года старшим стюардом немецкого парохода «Принц Альберт» вблизи места гибели «Титаника» Стюард в тот момент не знал о катастрофе, но его внимание привлекла большая бурая полоса у основания айсберга, свидетельствовавшая о недавнем столкновении с каким-то судном. Считают, что именно этот айсберг стал причиной гибели «Титаника»

При огромных размерах «Титаника» удар правой носовой части корпуса об айсберг сказался на отдельных частях судна по-разному.

В офицерской каюте на шлюпочной палубе второй помощник капитана Лайтоллер только засыпал, когда сквозь сон почувствовал толчок и услышал скрип. Он сразу понял, что судно с чем-то столкнулось. Минуту он лежал и прислушивался, но ничего не происходило. Сначала он подумал, что удар пришелся по гребному винту. Потом услышал, что

остановились машины, и это подтвердило его догадку, что, вероятно, сломаны лопасти винта. Он встал, набросил поверх пижамы пальто и вышел на шлюпочную палубу. Посмотрев в сторону мостика, он увидел силуэт первого помощника Мэрдока, который спокойно нес вахту, как будто ничего не произошло. Лайтоллер между двумя спасательными шлюпками прошел к релингу, посмотрел на воду и установил, что судно существенно замедлило ход. Оно шло со скоростью около шести узлов, и вода, разрезаемая форштевнем, обычно пенившаяся, сейчас медленно струилась вдоль борта. Он перешел на другой борт и увидел капитана Смита, стоявшего на правом крыле мостика так же неподвижно, как и Мэрдок на левом, и смотревшего вперед. В эту минуту на палубе появился третий помощник Питман, как и Лайтоллер спавший после вахты и проснувшийся от толчка. Он тоже был в пижаме и пальто, наброшенном на плечи, и сонным голосом спросил у Лайтоллера, не столкнулись ли они с чем-нибудь.

— Похоже, — ответил второй помощник.

Он еще раз посмотрел на мостик, где стоял капитан Смит, и, поскольку ничто не свидетельствовало об опасности, а на палубе было очень холодно, вернулся в свою каюту. То же сделал и Питман. Пятый помощник Лоу вообще не проснулся и продолжал спать, «утонув» в одеялах. В ходе лондонского расследования Лайтоллер так объяснил свое поведение лорду Мерси:

— Я расценил положение как нормальное, поэтому и ушел.

Такое спокойствие второго помощника вывело лорда Мерси из равновесия.

— Боже мой, что же вы делали? Вы спокойно лежали в постели и прислушивались к шуму, доносившемуся снаружи? — спросил он раздраженно.

— Не было никакого шума. Я вернулся в каюту, лег и ждал, что кто-нибудь придет и скажет, что я нужен, — ответил Лайтоллер.

Лорд Мерси, допрашивая Лайтоллера, знал, насколько серьезно был поврежден «Титаник» в результате столкновения и к каким катастрофическим последствиям это привело. Но второй помощник, вернувшийся в свою каюту после того, как увидел на мостике спокойного вахтенного офицера и капитана, этого не знал. Разумеется, Лайтоллер чувствовал, что что-то случилось, но он был свободен от вахты, и о судне в это время заботились другие; он не намерен был вмешиваться в их обязанности или решения, пока его не позовут. Если его присутствие окажется необходимым, они знают, где его искать. Так приказывал

действовать холодный рассудок опытного офицера, и это соответствовало законам железной дисциплины, которой отличались именно офицеры трансатлантических быстроходных судов. Итак, второй помощник капитана «Титаника» снова лег в постель, но заснуть уже не мог.

Прошло пять, пятнадцать, тридцать минут. Лайтоллер лежал с открытыми глазами, глядя в темноту, и прислушивался. Он слышал рев стравливаемого пара, выпускаемого из труб; громкие голоса и звуки свидетельствовали о суете на палубах. Но он все еще ждал. По его глубокому убеждению, он должен был находиться там, где его могли найти капитан и вахтенный офицер и где ему и надлежало быть после вахты, — в своей каюте. В десять минут первого ночи, решительно постучав, в каюту вошел четвертый помощник Боксхолл. Он зажег свет и сказал неожиданно тихим голосом:

— Мы врезались в айсберг.

— Я так и полагал, что мы на что-то наткнулись, — ответил Лайтоллер, встал и начал одеваться.

— В почтовом отсеке вода дошла до палубы F, — добавил Боксхолл.

Лайтоллер только кивнул головой и через минуту был готов к выходу. Холодный, невозмутимый, точный.

Когда на заседании следственной комиссии в Лондоне Лайтоллер повторил слова Боксхолла о поднявшейся в почтовом отсеке воде, лорд Мерси спросил:

— Это было тревожное сообщение или нет?

Лайтоллер ответил:

— Больше уже ничего не надо было добавлять, сэр.

Не спал, возвратившись в каюту, и третий помощник капитана Г. Дж. Питман. Приближалась полночь, время его заступления на вахту, и он начал медленно одеваться. Он был уже наполовину одет, когда вошел Боксхолл и сообщил о воде, поступающей в трюм. Увидев, что Питман готов, он не стал задерживаться и поспешил дальше. Питман вышел на шлюпочную палубу, где матросы снимали со спасательных шлюпок брезент. Там он встретил шестого помощника Муди, несшего вахту в момент происшествия, и спросил его, на что наткнулось судно.

— На айсберг, но я его не заметил, — ответил Муди.

Питман спустился на прогулочную палубу III класса — открытую часть палубы C между надстройками в носовой и средней части судна, образующими палубу B, — и увидел, что она покрыта кусками льда. Оттуда он поднялся на носовую надстройку, но нигде не увидел никаких повреждений. На обратном пути он заметил, что из люка, ведущего в трюм,

вылезают кочегары с матросскими мешками, в которых они хранят свои личные вещи. Удивленный Питман спросил одного из них:

— Что случилось?

Ему ответили, что жилые матросские помещения затапливает. Все еще не верящий Питман заглянул в отверстие грузового люка № 1, расположенное на палубе в носовой части судна. Внизу клокотала вода.

С опозданием появился на палубе и пятый помощник капитана Лоу, которого ни столкновение, ни треск ломающегося о корпус судна льда, ни остановка машин не разбудили.

— Когда вы проснулись? — спросил Лоу в ходе расследования, проводившегося в Нью-Йорке, сенатор Смит.

— Не знаю, — ответил пятый помощник. — Меня разбудили голоса. Я подумал, что это несколько странно, и понял, что что-то случилось. Я выглянул и увидел вокруг много людей. Спешно оделся и вышел на палубу.

— Что вы обнаружили, придя туда? — продолжал Смит.

— Я увидел, что все пассажиры в спасательных жилетах, — сказал Лоу.

— В спасательных жилетах? — переспросил сенатор.

— Да, сэр. Я увидел также, что они готовы к посадке в спасательные шлюпки.

— И никто не пришел в каюту вас разбудить? — вновь недоверчиво спросил сенатор.

— Нет, сэр, — ответил Лоу. — Господин Боксхолл, четвертый помощник, утверждает, будто он сказал мне о том, что мы врезались в лед, но я не помню… Вероятно, он говорил это, когда я спал. Вы должны понять, мы не очень-то высыпаемся, а потому когда засыпаем, то спим как убитые.

— Итак, — продолжал спрашивать сенатор, — что же вы делали потом, придя на палубу и обнаружив, что судно тонет, и увидев все, что происходит?

— Прежде всего, я пошел за пистолетом, — признался Лоу.

— Зачем? — спросил удивленный сенатор.

— Но, сэр, человек никогда не знает, в какую минуту он ему может понадобиться, — пожал плечами Лоу.

— Хорошо, продолжайте, — сказал сенатор.

— Потом я вернулся и помогал всем вокруг. Перейдя на правый борт, начал спускать шлюпки.

В курительном салоне на палубе А, прямо под шлюпочной палубой, до

позднего вечера — а была уже половина двенадцатого — развлекалось многочисленное общество. Мужчинам в вечерних костюмах явно не хотелось идти спать. За одним из столов адъютант президента Тафта майор Арчи Батт, известный знаток охотничьих собак Кларенс Мур, два дня назад купивший в Англии пятьдесят специально обученных для охоты на лисицу собак, двадцатисемилетний коллекционер редких изданий Гарри Уайднер и мультимиллионер Уильям Картер говорили о политике. Рядом играли в бридж три француза и американец Люсьен П. Смит, чуть поодаль играла в карты еще одна компания веселых молодых людей, среди них были Хью Вулнер и лейтенант шведского флота Х. Б. Стеффансон. Уютно устроившись в кресле, читал книгу молодой коммерсант большого торгового дома из американского города Сент-Луиса Спенсер В. Силверторн.

Неожиданно раздался скрипучий звук, сопровождаемый слабым толчком. Первым вскочил Силверторн и, сопровождаемый стюардом, через «пальмовый дворик» выбежал на палубу. Он еще успел заметить айсберг, возвышавшийся над шлюпочной палубой и скользивший вдоль правого борта. Обламывавшиеся куски льда падали в воду. Через две секунды айсберг скрылся в темноте за кормой судна. Из курительного салона через вращающиеся двери торопливо выходили другие пассажиры. Привлеченный криком Хью Вулнер успел заметить вздыбившуюся глыбу льда, уплывавшую назад и на мгновение мелькнувшую на фоне звездного неба. Мужчины еще с минуту стояли на палубе и гадали, что же, собственно, произошло. Но поскольку «Титаник» продолжал двигаться вперед, всей своей величавостью внушая доверие, и нигде не было видно никаких изменений или волнений, они, подгоняемые холодом, поспешили назад в теплый салон, к виски, сигарам и бриджу.

В носовой части палубы В ночное дежурство нес стюард Альфред Кроуфорд. Услышав по правому борту скрип, он обернулся и успел заметить *«большой черный предмет»*, быстро скользивший вдоль борта. С минуту Кроуфорд пристально вглядывался в темноту, окружавшую судно, но айсберг уже скрылся из виду. Он медленно вернулся на свой пост, а в это время из кают уже начали выглядывать и выходить пассажиры, обеспокоенные странным звуком. Каюту В-47 занимали молодожены Бишоп из штата Мичиган. Миссис Элен уже спала, а Диккинсон Бишоп еще читал. Отложив книгу, он вышел на палубу, но ничего не увидел. Он вернулся в каюту, разбудил жену, они быстро оделись и вместе вышли на палубу, надеясь узнать, что же произошло. Прогуливаясь туда и обратно и жалуясь на неослабевающий холод, они наконец встретили стюарда

Кроуфорда. Тот рассмеялся в ответ на их расспросы и сказал:

— Не надо ничего бояться. Мы всего лишь ударились о небольшой кусок льда и пошли дальше.

Бишопы ушли в каюту и снова разделись. Диккинсон продолжил чтение, но ненадолго. Его прервал стук в дверь. Открыв, он увидел перед собой Альберта А. Стьюарта, пышущего энергией пожилого мужчину, владельца значительной доли всемирно известного цирка «Барнум энд Бейли». Тот сказал:

— Пойдемте, вы хоть развлечетесь!

Обещанное развлечение ожидало их на межнадстроечной открытой части палубы С, на которую с айсберга, чиркнувшего о борт судна, упало множество осколков льда. Поскольку эта часть палубы была местом отдыха пассажиров III класса, те из них, кто вышли посмотреть, что произошло, весело перекрикиваясь, начали играть большими кусками льда в футбол или кидать ими друг в друга.

Семнадцатилетний Джек Тэйер только что пожелал доброй ночи своим родителям, с которыми делил апартаменты миллионеров на палубе В. Переодеваясь в пижаму, он неожиданно заметил, что свежий и пахнувший морем ветер перестал задувать в полуоткрытое окно. Вероятно, судно замедлило ход или остановилось. Любопытство не давало юноше покоя. Сказав родителям, что пойдет посмотреть *«на эту штуку»*, молодой Тэйер набросил поверх пижамы теплое пальто и вышел на палубу. К его огорчению, ничего интересного увидеть не удалось. «Титаник» неподвижно стоял на маслянисто-гладкой водной поверхности, и юный Тэйер тщетно пытался выяснить, в чем же причина остановки. Вместе с ним были и несколько других пассажиров I и II классов, тоже покинувших свои теплые каюты. Через минуту они уже дрожали от холода и один за другим стали возвращаться назад, в свое уютное жилище. Большинство из тех, кому не хотелось выходить на холод, собрались в прекрасном холле палубы А, над которым возвышался стеклянный купол и где показывали время роскошные часы, украшенные бронзовыми фигурами Чести и Славы. Вряд ли кто из присутствовавших предполагал, что они неумолимо отсчитывают время, оставшееся жить самому большому судну в мире и многим из его пассажиров. Наоборот, все были убеждены и какое-то время их еще в этом уверяли, что оснований для беспокойства нет.

— Не пройдет и двух часов, как мы вновь двинемся в путь, — успокаивал один из стюардов пассажира I класса Джорджа Хардера.

— Похоже, мы повредили винт, ну что ж, будет больше времени для бриджа, — весело заключил Говард Б. Кейс, директор лондонского филиала

нефтяной компании «Вакуум ойл», обращаясь к своему знакомому, нью-йоркскому юристу Фредерику К. Сьюарду.

Некоторые пассажиры были информированы лучше, но даже они не считали ситуацию серьезной, поскольку об истинном положении дел им до сих пор никто ничего не сказал. Так, мультимиллионер Джон Джейкоб Астор, вернувшись в свои роскошные апартаменты, спокойно объяснил молодой жене, что судно наскочило на айсберг, но ничего страшного нет. И пассажир II класса Харви Коллир, придя в каюту, сообщил жене, что «Титаник» столкнулся с большим айсбергом, но, как заверил его один из офицеров, опасность им не грозит. Сонная миссис Коллир только спросила, обеспокоены ли другие пассажиры, и, услышав, что нет, успокоилась и вновь уснула. Некоторые именитые пассажиры I класса даже не вышли из своих роскошных кают, а ощутив слабый толчок и заметив остановку судна, вызвали стюардов. Супруге сталелитейного магната Артура Райерсона стюард объяснил:

— Поговаривают об айсберге, мадам. А остановились мы, чтобы не наскочить на него.

Это было замечательное объяснение! Мадам Райерсон с минуту колебалась, разбудить ли ей мужа. Несмотря на максимум удобств, предоставляемых «Титаником», он не очень хорошо переносил плавание и впервые за весь рейс уснул. Она решила пока его не беспокоить.

Среди пассажиров I класса был и известный английский журналист Уильям Т. Стид, бывший издатель влиятельных лондонских журналов «Пэлл-мэлл газетт» и «Ревью оф ревьюз». Когда этот человек находился на вершине славы, к его голосу внимательно прислушивались как правительство, так и общественность, его позиция определила ряд очень серьезных и далеко идущих решений. Сейчас, в свои шестьдесят четыре года, он увлекался спиритизмом, некоторые считали его шарлатаном, другие — гением, но как бы то ни было, он был интереснейшим собеседником и не пропускал ни одной дискуссии в курительном салоне. На «Титанике» он плыл в Соединенные Штаты по личному приглашению президента Тафта и собирался сделать доклад на конференции в защиту мира, назначенной в нью-йоркском Карнеги-холле на 21 апреля. Он вышел на палубу позже других.

— Что говорят, какие трудности?

— Айсберги, — коротко объяснил ему стоявший неподалеку американский художник Фрэнсис Миллет, друг майора Батта.

Стид пожал плечами:

— Подумаешь, ничего серьезного. Пойду-ка я назад в каюту читать.

На кормовом мостике палубы В нес вахту еще один рулевой «Титаника» — Джордж Томас Роу, бывший унтер-офицер военно-морского флота. Когда судно находилось в море, этот мостик, расположенный поперек 32-метровой палубы кормовой надстройки, служившей днем прогулочной палубой для пассажиров III класса, был весьма спокойным местом. Основные обязанности вахтенного заключались здесь в обеспечении связи с ходовым мостиком при швартовке или выходе в море. На этой пустынной части палубы ночные часы тянулись особенно долго. Вокруг было тихо и спокойно, только звезды над головой, черный безбрежный океан и пронизывающий холод. Вдруг Роу услышал слабый скрип и тут же отметил сбой в до сих пор размеренном ритме работы судовых машин. Позднее он говорил, что это напомнило ему ситуацию, когда судно уверенно идет к причалу. Он посмотрел на часы — до полуночи оставалось еще двадцать минут. Через несколько секунд из черноты по правому борту показался объект, который Роу в первое мгновение принял за парусник, идущий под всеми парусами. Однако приглядевшись, он понял, что это айсберг, возвышающийся над водной поверхностью более чем на тридцать метров, причем он был так близко от борта судна, что почти касался его. В следующую секунду он исчез за кормой.

Хотя полночь была уже близко, в курительном салоне II класса на палубе В было так же оживленно, как и в курительном салоне I класса на палубе А. За двумя столами играли в карты, несколько человек наблюдали за игрой, тут и там разместились компании, увлеченные разговором. Легкому толчку при столкновении судна с айсбергом все это общество вряд ли придало значение. Когда один из присутствовавших вдруг увидел в иллюминатор айсберг, возвышающийся над палубой, он тут же сообщил об этом остальным. Несколько секунд все смотрели на ледяную глыбу, прежде чем она исчезла из виду, затем попросили стюарда Джеймса Уиттера сходить узнать, что случилось, а сами спокойно продолжили свои развлечения.

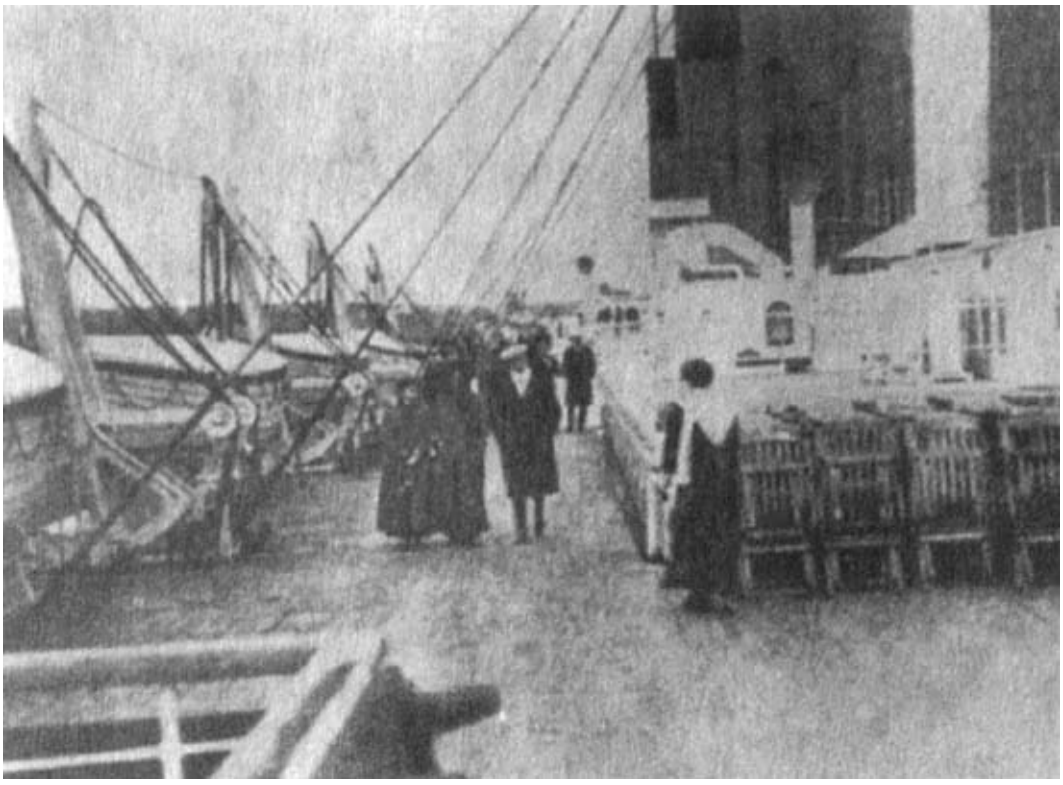
В столовой для команды, расположенной по левому борту в носовой части палубы С, сидели и отдыхали Эдвард Булли, Фрэнк Осман, У. Брайс, Фрэнк Эванс и еще несколько человек. Час был поздний, и работы у них было немного. Поэтому они сидели, покуривали, беседовали, кто-то читал. Вдруг до них донеслись три удара колокола из «вороньего гнезда», расположенного прямо над столовой. В следующее мгновение Булли услышал слабый скрип, будто что-то потерлось о корпус судна. Брайсу показалось, что судно качнулось. Фрэнк Осман и еще двое матросов

выбежали на межнадстроечную палубу и увидели, что она покрыта осколками льда. Минуту они постояли, осматриваясь, а потом вернулись в столовую. Один из них принес большой кусок льда и показал его остальным.

В каюте С-116 пассажиры I класса супруги Стенджел уже спали. Мистеру Стенджелу снился какой-то сон, он ворочался и стонал. Позднее он рассказывал:

— Жена говорила мне: *«Проснись, тебе что-то снится*!» Я проснулся и сразу почувствовал слабый толчок. Я не придал этому значения, пока не услышал, что машины остановились. Тут я сказал: *«Что-то серьезное, что-то не в порядке. Пойду наверх на палубу, посмотрю»*.

На той же палубе каюту С-51 занимал полковник Арчибальд Грейси. Его разбудили толчок и скрипучий звук, донесшийся спереди, с правого борта судна. Полковнику тут же пришло в голову, что могло произойти столкновение, возможно, с каким-то другим судном. Он вскочил с постели, зажег свет и посмотрел на часы, лежавшие на ночном столике. Вчера он сверял их с судовыми часами. Теперь они показывали полночь, значит, точное судовое время должно быть 23 часа 45 минут. Грейси открыл дверь каюты, посмотрел в коридор — никого. С минуту все было тихо, а потом послышалось сильное шипение стравливаемого пара. Хотя полковник чутко вслушивался, он совершенно не слышал, чтобы работали судовые машины. Без сомнения, что-то случилось, раз судно остановилось и стравливает пар. Он снял пижаму, переоделся в спортивный костюм, вышел из каюты и поднялся по лестнице на две палубы выше, на шлюпочную палубу. Она была пуста, только с озабоченным видом прохаживался молодой Джек Тэйер, пытавшийся разузнать что-то более достоверное. Оба напрасно напрягали зрение, вглядываясь в темноту, но так и не увидели, на что же мог наскочить «Титаник». Ни судна, ни чего-либо другого. Полковнику даже в голову не пришло, что это мог быть айсберг. Мучимый неизвестностью, он решил обойти всю палубу. Грейси направился в носовую часть к каютам офицеров, полагая, что если произошло столкновение, то он увидит кого-то из них на палубе. Но там тоже никого не было, и не у кого было спросить, что собственно, произошло.



Шлюпочная палуба «Титаника»

С безлюдной шлюпочной палубы Грейси спустился на левую сторону палубы А, защищенную большими стеклянными окнами, и снова всмотрелся в неподвижную морскую гладь. Безрезультатно. Затем начал спускаться еще ниже и неожиданно столкнулся с Дж. Брюсом Исмеем, торопившимся наверх в сопровождении одного из членов команды. Исмей так ушел в себя, что не заметил полковника. Они даже не поздоровались. Грейси взглянул на сосредоточенное лицо генерального директора в надежде прочесть по нему, насколько серьезным может быть случившееся. Ему показалось, что Исмей старается владеть собой и не выдавать беспокойства.

Полковник спустился до конца лестницы и увидел группу пассажиров, оживленно обсуждавших происходящее. Среди них он нашел своего нью-йоркского приятеля Клинча Смита и только от него узнал, что «Титаник» наскочил на айсберг. Смит разжал пальцы и показал на ладони кусок льда величиной с карманные часы. С серьезным видом он спросил Грейси, не хочет ли тот отвезти ледышку домой в качестве сувенира. Пока они так стояли, информация все прибывала. Кто-то рассказал, что в момент

столкновения был в курительном салоне, тут же выбежал на палубу и увидел айсберг, возвышавшийся над палубой А почти на двадцать метров. Если показавшееся было правдой, значит, надводная часть айсберга должна была составлять примерно тридцать метров. Другие говорили о том, что служащие почтового отсека работают почти по пояс в воде, чтобы спасти вверенную им почту.

И тут полковник и Клинч Смит заметили, что палуба слегка наклонилась. Свое открытие они оставили при себе, чтобы не вызывать преждевременного волнения, особенно учитывая присутствие женщин, которые тоже начали выходить из кают. В этот момент оба поняли, что авария, по всей вероятности, очень серьезная. Они быстро договорились, что пойдут в каюты собрать вещи на случай, если придется спешно пересаживаться на другое судно, и встретятся на палубе. Собрав вещи (получился багаж в три больших места), полковник надел длинное теплое зимнее пальто и вернулся на палубу. Там его опасения подтвердились, когда он увидел, что пассажиры с помощью стюардов надевают спасательные жилеты. Стюард Каллен, обслуживавший каюту полковника, потребовал, чтобы тот немедленно принес жилет. Грейси не противился.

Резкий холодный воздух со странным запахом, будто он шел из ледяной пещеры, проник в каюту на палубе С, которую занимала молодая американка Элизабет У. Шют. Она вспомнила, что похожий запах был в пещере на эйгерском леднике. Воспоминание было таким явственным, что она не могла заснуть и лежала с открытыми глазами до тех пор, пока холод в каюте не заставил ее встать и включить обогреватель. От него шло приятное тепло, и вскоре в каюте стало очень уютно. Но Шют все равно не могла уснуть, как будто чего-то ждала. Ей не было страшно, она любила плавать на больших судах, но на сей раз ледяной воздух вызывал беспокойство.

Неожиданно она почувствовала странную и все усиливающуюся вибрацию, шедшую снизу, от пола. Удивленная, она вскочила с постели. Но потом вера в огромное, совершенное судно пересилила, и Элизабет, преодолев беспокойство, снова легла. Через минуту раздался стук в дверь, и она услышала голос приятельницы:

— Идите скорее к нам в каюту, мы видели за окном айсберг, и я уверена, что мы обо что-то ударились.

Шют набросила халат и отправилась в соседнюю каюту, которую занимали миссис Грэхем и ее дочь Маргарет. Когда она шла по коридору, нигде не было заметно ни волнения, ни суеты, только из полуоткрытых дверей некоторых кают выглядывали пассажиры и спрашивали, что

случилось. Пришла стюардесса, но она тоже ничего не знала. Миссис Грэхем, уже одетая, успокаивала дочь, которая была очень напугана. В этот момент и Элизабет Шют почувствовала странную тревогу. Она попыталась размышлять здраво, чтобы подавить неприятное чувство: почему надо бояться и спешно одеваться, если нет ни малейшего признака опасности? Увидев проходившего мимо каюты офицера, она спросила его:

— Что-то случилось? Нам грозит какая-то опасность?

— Насколько мне известно, нет, — ответил он учтивым и спокойным голосом.

Затем офицер вошел в каюту, расположенную дальше по коридору, и мисс Шют, уже недоверчиво и внимательно прислушивавшаяся к каждому звуку, отчетливо услышала, как он сказал кому-то:

— Еще какое-то время мы продержимся.

И тут ее охватил ужас. Через минуту пришла стюардесса и помогла им надеть спасательные жилеты. У мисс Шют даже не было времени как следует одеться: юбка, пальто и тапочки — вот все, что на ней оказалось.

Три женщины, сопровождаемые строительным магнатом У. А. Роублингом, прошли на шлюпочную палубу через «пальмовый дворик», где еще два часа назад слушали музыку. Тогда они чувствовали себя в полной безопасности, да и как могло быть иначе на таком прекрасном и большом судне. Мужчины и дамы, счастливые и улыбающиеся, прогуливались вверх и вниз по широкой лестнице, играла музыка, всюду царили довольство и покой. Как же все изменилось теперь! Ни одной веселой компании, лишь по обеим сторонам лестницы неподвижно, с суровыми лицами стояли стюарды в белых спасательных жилетах, похожие на призраков, а вокруг только бледные испуганные пассажиры.

На палубе D в кормовой части судна, рядом с салоном II класса каюту D-56 занимал англичанин, учитель Лоренс Бизли. Каюта была двухместной, и койки в ней располагались одна над другой, но, поскольку в первом плавании «Титаника» были заняты не все места, Бизли один занимал всю каюту. Он был страстным любителем книг и в этот воскресный вечер читал до глубокой ночи. В тишине, лишь изредка нарушаемой приглушенными шагами и голосами стюардов или стуком дверей, закрываемых за кем-то из поздно вернувшихся пассажиров, Бизли отчетливо ощущал легкое дрожание пружин в матраце и ритмичную работу судовых машин. Внезапно ему показалось, что матрац, на котором он сидел с книгой в руках, качнулся и что-то изменилось в работе машин. Через мгновение это повторилось. И больше ничего — ни толчка, ни тревожного

звука. Сначала Бизли подумал, что «Титаник» увеличил ход и это усилило вибрацию, а потому вернулся к чтению. Но вскоре Бизли вновь отложил книгу. Он понял, что монотонная вибрация, которая за четыре дня плавания стала неотъемлемой частью жизни на судне, прекратилась. Это означало, что машины остановились. В первые минуты любой пассажир, заметивший такое изменение, искал свои объяснения, ведь о действительном положении дел никто ничего не знал. Бизли, и не только ему, пришла в голову мысль, что «Титаник» лишился лопасти одного из своих винтов. Сообразительный учитель рассуждал логически: при потере лопасти вал винта испытывает меньшую нагрузку и начинает вращаться быстрее. Это было то первое изменение, на которое он обратил внимание. И лишь после этого заметил, что остановились машины.

Бизли стало ясно — что-то случилось, что-то нарушило нормальное движение. Он соскочил с постели, набросил халат, надел туфли и вышел из каюты в холл, прилегавший к салону. Там он увидел стюарда, который, опершись о перила лестницы, видимо, ожидал, когда опустеет курительный салон палубой выше, чтобы потушить свет.

— Почему мы остановились? — спросил Бизли.

— Не знаю, сэр, — ответил стюард, — думаю, что ничего серьезного.

— Ну, ладно, — сказал Бизли, — пойду на палубу, посмотрю, что там происходит.

И направился к лестнице. Когда он проходил мимо стюарда, тот весело на него посмотрел и заметил:

— Конечно, сэр, только там очень холодно.

Бизли понял, что стюард расценил его решение покинуть уютную каюту как напрасное, более того, даже смешное — обходить судно в халате. Но, с другой стороны, это было его первое плавание, и ему все было интересно. И остановка судна посреди океана, и возможное повреждение винта — это были события, которые он не мог пропустить.

Бизли поднялся по лестнице наверх, открыл дверь, ведущую на шлюпочную палубу, и в тот же миг содрогнулся от порыва ледяного ветра. Он перешел на правый борт и осмотрелся. Вокруг судна простиралась гладкая темная поверхность воды. Насколько хватало глаз, ничего не было видно. На всей шлюпочной палубе Бизли увидел только двух или трех мужчин. С одним из них, инженером из Шотландии, он разговорился. Они быстро сошлись на том, что обоих выгнало из кают желание понять причину, почему машины «Титаника» вдруг остановились. Поскольку было ясно, что на пустой шлюпочной палубе они ничего не узнают, они спустились на палубу В и через окна курительного салона II класса

увидели за карточными столами многочисленное общество. Они вошли внутрь и спросили, не знает ли кто-нибудь, что произошло. Им сказали, что в салоне отметили слабый толчок и видели айсберг, который прошел справа, но это никого не взволновало. На вопрос Бизли, какой высоты был айсберг, кто-то ответил — тридцать пять, другой — двадцать метров, а инженер-машиностроитель, направлявшийся в Америку, чтобы предложить там свое изобретение — новый тип карбюратора для автомобиля, — заявил:

— Мне не привыкать определять размеры, и я бы сказал, что его высота была где-то между двадцатью пятью и тридцатью метрами.

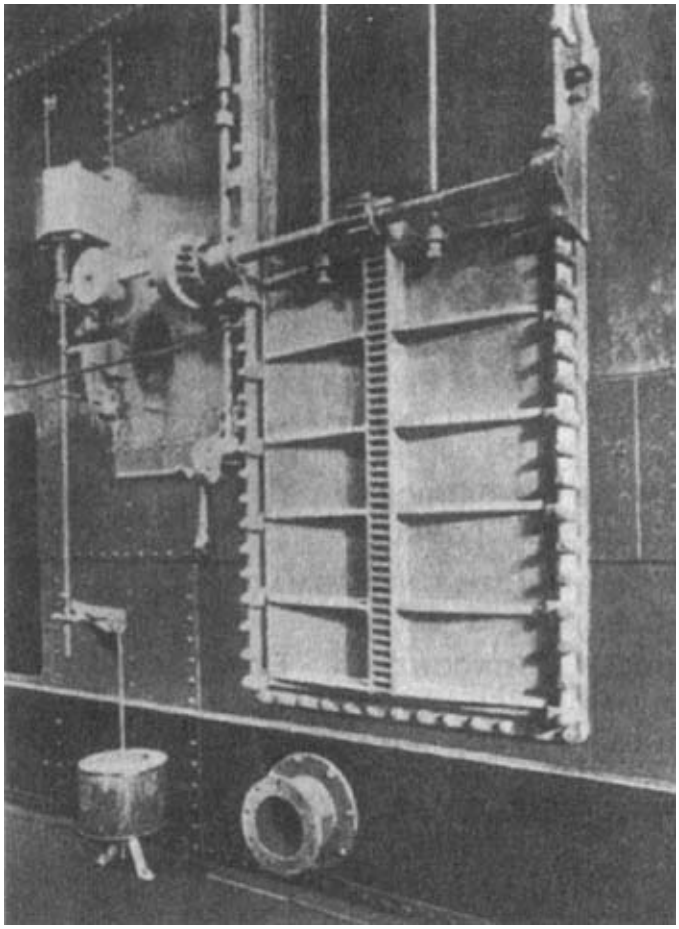
С этим согласились все, и начались дебаты о том, что же могло случиться с «Титаником». Решили, что он слегка задел айсберг правым бортом и что остановка — это вынужденная мера, чтобы произвести тщательный осмотр.

— Думаю, что лед немного поцарапал свежую краску и капитан не хочет плыть дальше, пока судно снова не покрасят, — пошутил один из пассажиров.

Все рассмеялись. Один из игроков, показав на стакан с виски, сказал стоявшему рядом приятелю:

— Может быть, сбегаете на палубу и посмотрите, нет ли там льда, мне нужно совсем немного.

Все опять рассмеялись. А тем временем морская вода в трюме неудержимо вливалась в шесть из шестнадцати отсеков, и капитан с конструктором уже знали, что «Титанику» нет спасения.



Вертикально опускающиеся двери в одной из водонепроницаемых переборок «Титаника»

Убедившись, что в курительном салоне он все равно ничего толком не узнает, Бизли вернулся в каюту, решив продолжить прерванное чтение. Спустя некоторое время он услышал в коридоре шаги и какой-то шум. Он выглянул и увидел в холле большую группу пассажиров, в основном женщин в пеньюарах, разговаривавших со стюардом; часть из них направлялась по лестнице на шлюпочную палубу. Это обеспокоило Бизли. Он вернулся, оделся потеплее и вновь поднялся наверх. На сей раз людей на шлюпочной палубе было гораздо больше. Они быстро ходили взад и вперед, чтобы согреться, всматривались в море и спрашивали друг друга, почему судно остановилось. Но никто не мог ответить ничего вразумительного. Неожиданно судно вновь двинулось и медленно поплыло по водной глади. Все почувствовали облегчение. Казалось, положение выправилось. Бизли решил вернуться в каюту и перешел с правого борта на левый, к дверям, ведущим на лестницу. Там он увидел офицера, который,

взобравшись в крайнюю из шлюпок, расположенных по левому борту — это была шлюпка № 16, — снимал с нее брезент. Ни Бизли, ни один из пассажиров, видевших офицера, не придали этому особого значения. Никому из них в тот момент даже в голову не пришло, что спасательные шлюпки готовят к спуску и что придется покидать судно. Не было видно никаких признаков опасности, поэтому не было ни волнения, ни паники.

Прежде чем покинуть палубу, Бизли еще раз оглянулся и, к своему удивлению, отметил явный наклон судна на нос. В ту минуту наклон был еще так мал, что, скорее всего, его никто, кроме исключительно наблюдательного Бизли, пока не заметил, но он, бесспорно, подтверждал, что носовая часть «Титаника» находилась уже ниже кормы. Бизли не стал распространяться о своем открытии и решил спуститься по лестнице на палубу D. Пока он спускался, его подозрение еще более усилилось. Внешне лестница выглядела обычно, но чувство равновесия подсказало Бизли, что ступени находятся уже не в горизонтальном положении, а слегка наклонились вперед.

На той же палубе D, где находилась каюта пассажира II класса Лоренса Бизли, в центре судна, между второй и третьей трубами, располагался обеденный салон I класса. После одиннадцати часов, когда последний из ужинавших уже давным-давно ушел, за одним из столов сидели четверо членов экипажа и болтали о всякой всячине. Для стюардов, в обязанности которых входило безукоризненное обслуживание пятисот посетителей этого большого и красиво оформленного ресторана, то было единственное время, когда в их работе наступала непродолжительная передышка. Неожиданно откуда-то из трюма донесся скрежет, и судно содрогнулось. Не очень сильно, но вполне ощутимо, чтобы разговор прервался, а серебряные приборы, уже разложенные на столах к завтраку, зазвенели. Высказав самые разные предположения, все четверо согласились с доводом стюарда Джеймса Джонсона, с уверенностью заявившего, что судно потеряло одну из лопастей гребного винта, а такое повреждение можно устранить только на верфи, значит, придется идти назад в Белфаст. И, поскольку все, что ни делается, все к лучшему, они тут же принялись строить планы, как проведут несколько дней в порту, пока «Титаник» будет ремонтироваться.

Ближе к корме судна, рядом с рестораном, находилась кухня I класса. Там главный пекарь ночной смены Уолтер Белфорд готовил булочки к следующему дню. Толчок судна он ощутил гораздо болезненнее, чем стюарды в ресторане, поскольку целый противень со свежими булочками, стоявший на плите, с грохотом упал на пол.

Сразу же за носовым отсеком, наиболее уязвимой частью судна, на

палубе D располагались кубрики кочегаров. За несколько минут до столкновения кочегары встали с коек и одевались, поскольку в полночь должны были заступить на вахту в котельных. Так как кубрики оказались прямо над пробоиной, кочегары почувствовали удар сильнее других. Один из них, Джон Томпсон, позднее вспоминал:

— Мы в носовой части ощутили толчок в полную силу и буквально выпали из коек. Раздался резкий скрежет… Я выбежал на палубу и увидел, что носовое межнадстроечное пространство все покрыто льдом. Мы побежали вниз за одеждой. Появился наш старший кочегар Уильям Смолл и закричал: «Все вниз!» Но мы не могли пролезть через люк в котельную, потому что вода поднималась и уже была видна. Мы могли попасть туда через главную палубу, но опять прибежал старший кочегар и приказал вернуться, взять спасательные жилеты и отправляться на шлюпочную палубу. Мы снова бросились на нос, схватили спасательные жилеты и побежали на шлюпочную палубу. Старший помощник капитана закричал, какого черта, что мы тут делаем наверху, и послал нас вниз.

На палубе E тоже было несколько кают I класса. Каюту E-50 занимали молодые супруги Хардер, возвращавшиеся на «Титанике» из свадебного путешествия. Они еще не спали, когда услышали глухой удар. Потом они почувствовали, как все судно вздрогнуло, а вдоль борта прокатился грохочущий звук. Джордж А. Хардер вскочил с постели и подбежал к иллюминатору. И как раз вовремя, чтобы за стеклом увидеть глыбу льда. Похожие впечатления пережил и пассажир одной из дальних кают, агент торгового дома из Филадельфии Джеймс Б. Макгоф. Более того, поскольку окно его каюты было открыто, на пол упало несколько кусков льда. Таким образом, некоторым из пассажиров не пришлось гадать, что послужило причиной толчка и на что налетел «Титаник». Они с самого начала знали правильный ответ.

В носовой части палубы E находились три кубрика кочегаров, вместе с которыми жил и Сэмьюэл Хемминг, матрос, ответственный за обслуживание отличительных огней. Сильный толчок разбудил его. Он слез с койки и высунул голову в иллюминатор, чтобы понять, с чем столкнулся «Титаник». Хемминг ничего не увидел, но сказал другому матросу, заведующему шкиперской, что это мог быть только айсберг. Поскольку из шкиперской, расположенной еще ближе к носу судна, доносился странный шипящий звук, оба открыли дверь и вошли внутрь. Они ничего не обнаружили, но шипение стало явственнее. Хемминг спустился по трапу в свободное помещение под носовой надстройкой, где проходили трубопровод для заполнения питьевой водой емкостей, размещенных еще

ниже в носовой части судна, и одновременно вентиляционные трубы этих емкостей. Здесь звук был еще сильнее. Хемминг сообразил, что это воздух, выходящий через вентиляционные трубы, и объяснить это можно только одним: воздух выходит потому, что его вытесняет морская вода, стремительно врывающаяся в полупустые емкости. В этот момент подошел старший помощник капитана Уайлд, тоже услышавший шипящий звук, и спросил, что происходит.

— Из носовых резервуаров выходит воздух, но в шкиперской сухо, — ответил Хемминг.

Поскольку Уайлд никак не прореагировал, Хемминг и шкипер вернулись в кубрик. Через минуту явился судовой плотник и сказал:

— Будь я на вашем месте, я бы убрался отсюда. Судно протекает, зал для игры в мяч уже затопило.

Только он ушел, как появился боцман:

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

Рядом с кубриками кочегаров находились кубрики матросов. Один из них, Фредерик Кленч, проснулся от грохота и скрипа, и ему тут же пришло в голову, что судно, должно быть, на что-то наткнулось. Он надел брюки и вышел наружу. На межнадстроечной палубе с правого борта он увидел множество осколков льда. Кленч был босой и решил вернуться вниз за ботинками, но кто-то спросил его:

— Ты слышал шум воды?

Кленч ответил, что нет, тогда ему предложили заглянуть в грузовой люк № 1. Он посмотрел в шахту и увидел, что брезент, которым был прикрыт груз, надувается, будто снизу его поднимает нагнетаемый туда воздух. Но причина этого удивительного явления была другой и гораздо более жуткой: Кленч явственно услышал грохот вливающейся воды.

Примерно в средней части палубы Е находились каюты стюардов. Стюард салона I класса Фредерик Дент Рей в этот вечер лег довольно рано, поскольку день выдался тяжелый и он был на ногах с раннего утра. Рей проснулся от странного движения судна. Ему показалось, что оно подалось назад и тут же дернулось вперед. Другой стюард, Уильям Уорд, открыл иллюминатор, и они оба выглянули, но в темноте, окружавшей судно, ничего не увидели. Через открытый иллюминатор в каюту ворвался холодный воздух, они быстро закрыли его и вновь легли спать.

Рею, как и многим другим, пришло в голову, что винт «Титаника» лишился лопасти. Если это так, то исправление поломки — забота других. Рей поплотнее закутался в одеяло, но ему все равно было холодно. Он

набросил на себя теплое пальто и вновь постарался уснуть. Однако минут через двадцать его довольно бесцеремонно растолкал сосед и сказал, что нужно вставать. Рей расценил это как глупую шутку. Единственное, чего он желал в эту минуту, чтобы его оставили в покое, и спать… спать…

— Мы наткнулись на айсберг, — не отставал приятель и бросил на постель Рея кусок льда.

В этот момент в дверях показался помощник старшего стюарда и приказал:

— Все на палубу! И пошевеливайтесь!

Теперь уже не оставалось ничего другого. Через минуту Рей по трапу для стюардов поднялся на шлюпочную палубу, где его «приветствовало» шипение пара, стравливаемого из котлов. Оно было таким сильным, что вызывало почти физическую боль. Все еще сонный Рей стоял, потрясенный шумом и холодом. Оглядевшись, он увидел людей, одетых в зимние пальто и шубы, замотанных шарфами и в спасательных жилетах. Со стороны носовой части подошли еще несколько пассажиров III класса, они несли багаж, некоторые из них были мокрыми. Рею становилось все холоднее от того, что он бездеятельно озирается вокруг, он повернулся и быстро побежал назад в каюту за какой-нибудь теплой одеждой. Даже в эту минуту он еще не верил, насколько серьезная опасность им угрожала.

В кормовой части палубы F, в одной из кают II класса, вместе с тремя детьми располагалась Аллен О. Беккер. Позднее она рассказывала:

— Нас разбудила мертвая тишина. Машины остановились. Мы услышали топот людей, пробегавших над нашей каютой.

Каюты II класса на палубе F находились по соседству с машинным отделением, и обитатели этих кают за четыре дня плавания настолько привыкли к шуму работавших машин, что неожиданно наступившая тишина сразу привлекла их внимание. Это настолько взволновало миссис Беккер, что она вышла из каюты и спросила стюарда, почему остановились машины.

— Ничего страшного, — ответил он, — через несколько минут поплывем дальше.

Миссис Беккер снова легла в постель, но время шло, и ее беспокойство усиливалось. Она решила разузнать все поподробнее. Встретив в коридоре знакомого стюарда, она спросила его, что происходит.

— Берите скорее спасательные жилеты и идите наверх, на шлюпочную палубу, — услышала она в ответ.

— У нас есть время одеться? — успела крикнуть миссис Беккер, пораженная, как ударом грома.

— Нет, мадам, — ответил стюард, — у вас уже ни на что нет времени.

Вскоре после этого на палубе появился стюард Джон Харди с двенадцатью членами экипажа. Они обходили каюты и просили пассажиров надеть спасательные жилеты и выходить на шлюпочную палубу. Особую заботу они проявляли о женщинах, ехавших без мужей, помогая им надевать жилеты, и о тех, кто был с детьми. Когда пассажиры покинули каюты и поднялись по лестницам наверх, Харди и другие члены экипажа принялись закрывать на палубе водонепроницаемые двери.

На палубе G размещалось много пассажиров III класса, в основном бедные эмигранты. В носовой части — мужчины, а на корме — женщины. Их каюты на «Титанике» были самыми скромными и оборудованными, разумеется, наиболее просто. Все каюты были многоместными. Столкновение с айсбергом в этих помещениях люди действительно ощутили как удар, а вовсе не как легкий толчок, какой почувствовали пассажиры шестью палубами выше. Он моментально разбудил Олауса Абельсета, двадцатишестилетнего норвежца, одного из многих молодых людей, направлявшихся в Америку на поиски работы. Он сел на койке, пытаясь понять, что происходит.

— Что случилось? — спросил его сосед.

— Не знаю, — ответил Абельсет, — но думаю, что лучше подняться.

В соседней каюте проснулся Карл Джонсон. Когда он немного пришел в себя, то обратил внимание на странный шум, доносившийся из коридора. Джонсон слез с койки и открыл дверь. Его босые ноги окатила вода. Дэниел Бакли спал чуть дольше и, соскочив с постели, оказался в воде по самые щиколотки. Остальные двое продолжали спать как убитые. Бакли начал трясти их, приговаривая:

— Вставайте, что-то случилось, здесь вода.

От него пытались отделаться смехом и советами залезть обратно в постель, говоря, что здесь нет нужды вставать так рано, как в Ирландии. Но Бакли стал поспешно одеваться, и тогда они, перестав смеяться, тоже начали вылезать из-под одеял. Поскольку каюта была тесной, Бакли, чтобы не мешать им, вышел в коридор. Тут появились два матроса. Они кричали:

— Все на палубу, если не хотите утонуть!

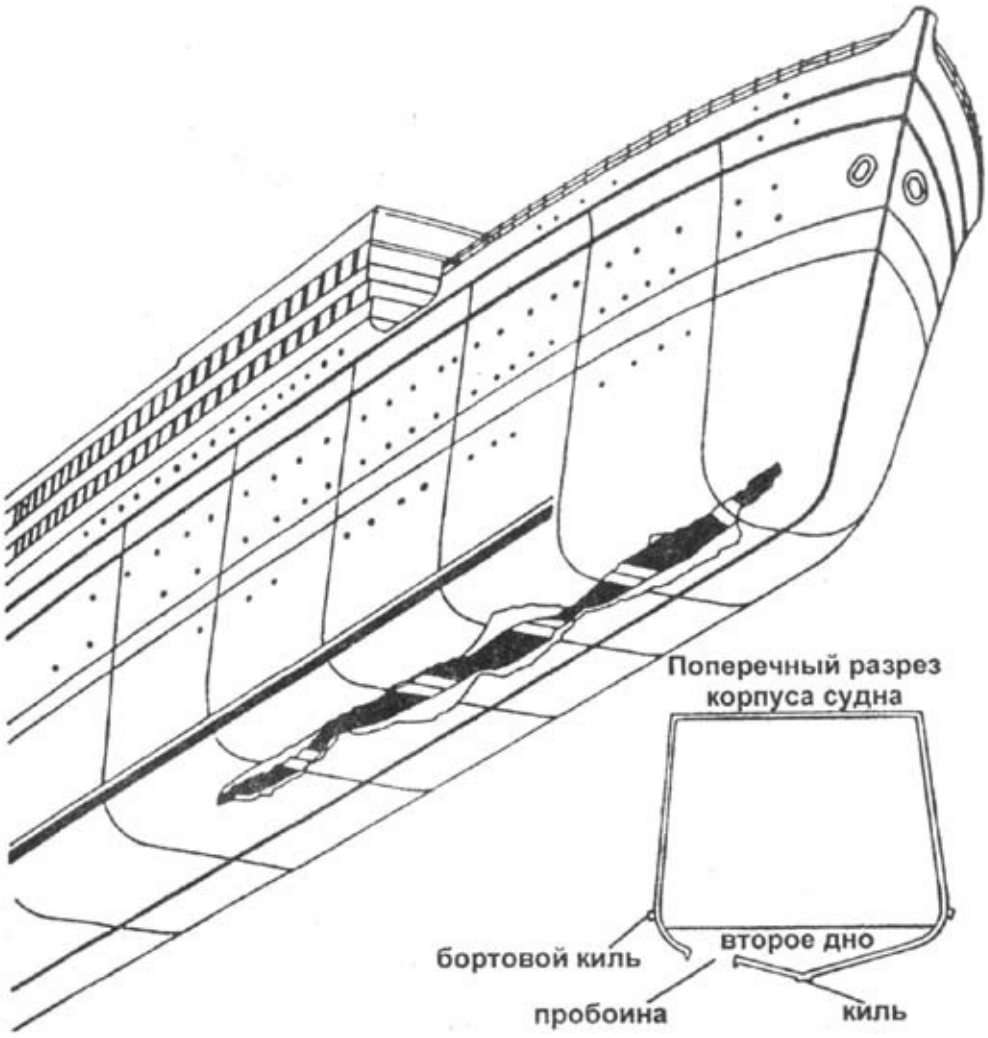
В четвертом от носа водонепроницаемом отсеке на уровне двух палуб располагалась судовая почта: мешки с посылками были уложены рядом с багажным отделением пассажиров I класса, а почтовая сортировочная находилась ниже, на палубе G. Оба помещения соединял железный трап, который вел на палубу F и выше. На «Титанике» работали пять почтовых служащих: три американца и два англичанина. Через пять минут после

аварии уровень воды в нижнем помещении достиг почти шестидесяти сантиметров. И хотя вода продолжала прибывать, все пятеро (позднее к ним присоединились несколько стюардов) лихорадочно пытались спасти хотя бы двести тяжелых мешков заказной почты, содержавших более четырех тысяч писем, втаскивая их по трапу в сортировочное помещение на палубе G. Но все усилия оказались напрасными. Через несколько минут вода настолько поднялась, что начала заливать и палубу G. Только теперь почтовые служащие оставили бесполезную работу и перебрались на палубу F.

В каюте E-8 пассажир I класса Норман К. Чеймберз услышал звук, показавшийся ему *«грохотом цепей, ударявшихся о борт судна»*. Это продолжалось недолго, и Чеймберз подумал, что что-то случилось с судовыми машинами, находившимися по правому борту. Беспокойство взяло верх над удобством, и они вместе с женой вышли узнать, что происходит. Они прошли поперечным коридором на правую сторону палубы, где лестница вела вниз, к помещениям судовой почты. По ней они спустились на палубу F и там увидели группу почтовых служащих, перебравшихся сюда из быстро затопляемых склада и сортировочной. Брюки их были мокрыми до самых колен. Чеймберз заглянул в люк и увидел, что и помещение почты, и соседний багажный отсек затоплены водой. Несмотря на то что там находился и их багаж, Чеймберз с юмором висельника принялся комментировать ситуацию. К его шуткам присоединилась жена. Пока они так развлекались, у лестницы ненадолго появлялись и другие обитатели судна, в том числе четвертый помощник Боксхолл, один из старших стюардов и даже на какой-то момент сам капитан Смит. Супруги Чеймберз, которые, в отличие от пятерых почтовых служащих, пережили катастрофу «Титаника», позднее признавались, что в те минуты, когда они стояли над залитыми водой почтой и багажным складом, им и в голову не приходило, что судну и им самим грозит смертельная опасность. И в этом они были не одиноки — ведь «Титаник» считался непотопляемым!

Как оказалось, айсберг пропорол корпус судна вдоль правого борта от носовой части до котельной № 5, то есть на длину шести водонепроницаемых отсеков. Пробоина образовалась примерно в трех метрах от киля, или в 60 сантиметрах от второго дна, на котором крепились котлы, паровые машины, паровая турбина и генераторы. Котельная № 6 находилась в пятом от носа водонепроницаемом отсеке судна. В тот момент, когда из «вороньего гнезда» на мостик поступило сообщение об

айсберге и первый помощник Мэрдок передал в машинное отделение приказ «Стоп!», а затем «Полный назад!», бригадир кочегаров, работавших в этой котельной, Фред Бэрретт, как раз воспользовался короткой передышкой, чтобы поговорить со вторым механиком Джеймсом Хескетом. И тут судно ударилось об айсберг. Раздался оглушительный грохот. Казалось, что взорвался весь правый борт, в котельную хлынула бурлящая морская вода. В ту же секунду прозвучал сигнал тревоги и над герметичной дверью в переборке, отделявшей котельную № 6 от котельной № 5, зажегся красный свет. Оба едва успели протиснуться в помещение котельной № 5, как дверь за ними с лязгом опустилась. Несколько кочегаров из тех, кто не успел выскочить, выбрались на палубу F по аварийному трапу, но им приказали вернуться, закрыть заслонки и погасить топки. Кочегары изо всех сил старались выполнить приказ, но через пять минут оказались по пояс в воде и с облегчением вздохнули, когда им разрешили покинуть котельную. Было ясно, что прибывавшая вода сама погасит огонь в течение нескольких минут.



Предполагаемый разрыв днища «Титаника» (реконструкция)

В котельной № 5 пробоина протянулась примерно на 60 сантиметров от переборки, отделявшей этот отсек от быстро затопляемой котельной № 6. Вода сквозь отверстие хлестала здесь не так сильно, как в первых пяти отсеках. Сначала она вообще лилась, как из обычного противопожарного шланга. В следующих котельных отделениях, расположенных ближе к корме, воды вообще не было. Кочегары, попадавшие на пол в момент удара, поднимались на ноги, недоуменно спрашивая друг друга, что же, собственно, случилось.

Столкновение произошло неожиданно, как гром среди ясного неба. До этой минуты все спокойно выполняли свою работу, регулярно сменялись

вахты. Поскольку судно было новым, оно сверкало чистотой, отлично работала вентиляция, все, не переставая, восхищались огромной разницей между условиями работы на «Титанике» и тяжким трудом в грязи и нечеловеческой жаре на старых судах. Потом раздался жуткий, разрывающий барабанные перепонки скрежет рвущихся стальных листов, резкие сигнальные звонки и лязг падающих герметичных дверей. Большинство котельных рабочих в первую минуту вообще не могли понять, что происходит. Распространился слух, будто «Титаник» наскочил на одну из опасных мелей, которых так много к югу от Ньюфаундленда. Многие продолжали так думать даже после того, как с криком: *«Чтоб мне провалиться! Мы столкнулись с айсбергом*!» — сверху прибежал один из грузчиков.

Не прошло и десяти минут после катастрофы, как Фред Бэрретт, перебравшись по аварийному трапу через водонепроницаемую переборку, подошел к люку, ведущему в котельную № 6. Спустившись всего на несколько ступенек, он услышал под собой гул воды и зловещее шипение: вода заливала раскаленные угли в топках. Вся котельная была окутана паром, так что Бэрретт ничего не смог разглядеть, но предположил, что вода поднялась как минимум на два с половиной метра и доходит до середины котлов. Потрясенный Бэрретт вернулся в котельную № 5, где второй механик Хескет пытался тем временем восстановить порядок. Пол был залит водой, но механики Харви и Уилсон уже привели в действие насосы, и поступление воды пока удавалось держать под контролем. Положение осложнил неожиданно потухший свет. Харви приказал Бэрретту принести из машинного отделения аварийные фонари. Поскольку двери в водонепроницаемых переборках были закрыты, Бэрретту пришлось взобраться по трапу наверх, дойти до машинного отделения, спуститься вниз, взять фонари и тем же путем вернуться назад. Прежде чем он успел это сделать, механики сумели устранить неполадки, и свет зажегся.

Перед столкновением с айсбергом машины «Титаника» работали почти на полную мощность и в котлах поддерживалось высокое давление пара. После остановки машин избыток пара стал выходить через предохранительные клапаны, но мог произойти взрыв. Поэтому Бэрретт получил новый приказ: привести сверху кочегаров и грузчиков, которые в панике покинули оказавшуюся в опасности котельную, и погасить огонь в топках. Он собрал пятнадцать или двадцать человек, и они принялись за работу. Когда они залили огонь водой, все помещение окуталось клубами пара. В душной, влажной жаре люди обливались потом. Спустя годы кочегар Джордж Кемиш вспоминал: *«Гасить проклятые топки — это был*

сущий ад». Наконец удалось овладеть ситуацией, и котельная № 5 была выведена из работы. Прошел первый испуг, чему способствовал ярко горевший свет. Фред Бэрретт отправил часть кочегаров на шлюпочную палубу, чтобы они помогли там в работе со спасательными шлюпками. А поскольку казалось, что котельной № 4 и другим помещениям в сторону кормы опасность пока не грозит, то двери в водонепроницаемых переборках, до этого автоматически закрытые с мостика, теперь вручную открыли. Это позволило свободно передвигаться между котельными отсеками и отсеками машинного отделения. У всех поднялось настроение. А когда кочегары узнали, что их товарищи, которые должны были сменить их на вахте в полночь, заняты перетаскиванием на палубу своих коек из затопленных кубриков, они от души посмеялись над пострадавшими.

Но так продолжалось недолго. Натиск воды, угрожавшей котельной № 5, сдерживала переборка угольного бункера. Однако под давлением скопившейся воды она сломалась, и в отсек хлынул мощный поток. Бэрретт и другие бросились к аварийному трапу и буквально в последнюю секунду выбрались наверх. Это удалось всем, кроме одного. Механик Джон Шеферд за четверть часа до этого упал в открытый люк и сломал ногу. Товарищи подняли его и положили в углу котельной. Примерно на середине трапа Харви вспомнил, что внизу остался раненый Шеферд и попытался было вернуться за ним. Но в котельной уже бурлила морская вода, в пучине которой бесследно исчез несчастный Шеферд. О его спасении нечего было и думать.

С того момента, как «Титаник» столкнулся с айсбергом, лихорадочная работа кипела и в машинном отделении. При первых же сигналах тревоги все механики, свободные от вахты и отдыхавшие в каютах, тут же явились на свои места. Пока часть из них гасила огонь в топках котельных отделений, другие подтянули к затопленным носовым отсекам насосные шланги. Мощные насосы откачивали обратно в море тысячи тонн воды. И хотя воды в трюм поступало гораздо больше, чем насосы могли откачать, все-таки ее поступление было значительно уменьшено. Старший механик Джозеф Белл со своими помощниками пустил в дело запасные генераторы, размещавшиеся довольно высоко над ватерлинией. Любой ценой нужно было обеспечить производство электроэнергии, необходимой для освещения, работы насосов и аппаратуры радиорубки. Чтобы сэкономить электроэнергию, выключили все вентиляторы. Такая мера и мужество членов команды машинного отделения позволили еще два с половиной часа после аварии поддерживать на судне свет, что в значительной степени

предотвратило возникновение паники, и обеспечивать работу судовой радиостанции. Когда в 1 час 40 минут ночи положение «Титаника» стало критическим и кочегары последних котельных отделений получили приказ покинуть посты и подняться на верхнюю палубу, механики все еще оставались на своих местах.

В полночь сменилась вахта в «вороньем гнезде». Наверх поднялись Хогг с Эвансом, а Ли с Флитом спустились вниз в свои каюты на палубе С. Их недавняя надежда несколько часов спокойно поспать рухнула, поскольку их почти сразу вызвали на шлюпочную палубу, где возле спасательных шлюпок на счету был каждый матрос. И хотя судно стояло неподвижно, сменились, согласно уставу, и рулевые.

В рубку радиотелеграфа пришел младший радист Брайд. Он должен был заступать на вахту через два часа, но они с Филлипсом еще раньше договорились, что из-за большого количества частных телеграмм, которые принял и отправил Филлипс за последние часы, Брайд примет вахту в полночь. Филлипс сообщил своему коллеге, который до этого крепко спал, что «Титаник», вероятно, на что-то наткнулся, раз остановился посреди океана. В эту минуту он тоже еще ничего не знал. Однако суета на шлюпочной палубе подтверждала, что произошло что-то чрезвычайное, поэтому Филлипс остался у аппаратов вместе с Брайдом.

Получив от Томаса Эндрюса страшное сообщение о том, что после затопления пяти носовых отсеков носовая часть судна погрузится, вода начнет заполнять другие отсеки и этому уже нельзя воспрепятствовать, шестидесятидвухлетний капитан Смит вынужден был принять самое тяжелое и самое трагическое решение в своей жизни: отдать приказ покинуть судно, судно, которому главным конструктором было отпущено всего час-полтора жизни. В 24 часа 05 минут, через двадцать пять минут после столкновения с айсбергом, капитан Смит приказал старшему помощнику Уайлду готовить к спуску спасательные шлюпки, а первому помощнику Мэрдоку заняться пассажирами. Сам он отправился в рубку радиотелеграфа.

Брайд и Филлипс все еще строили догадки, что же вызвало остановку машин, когда в дверях рубки появился капитан.

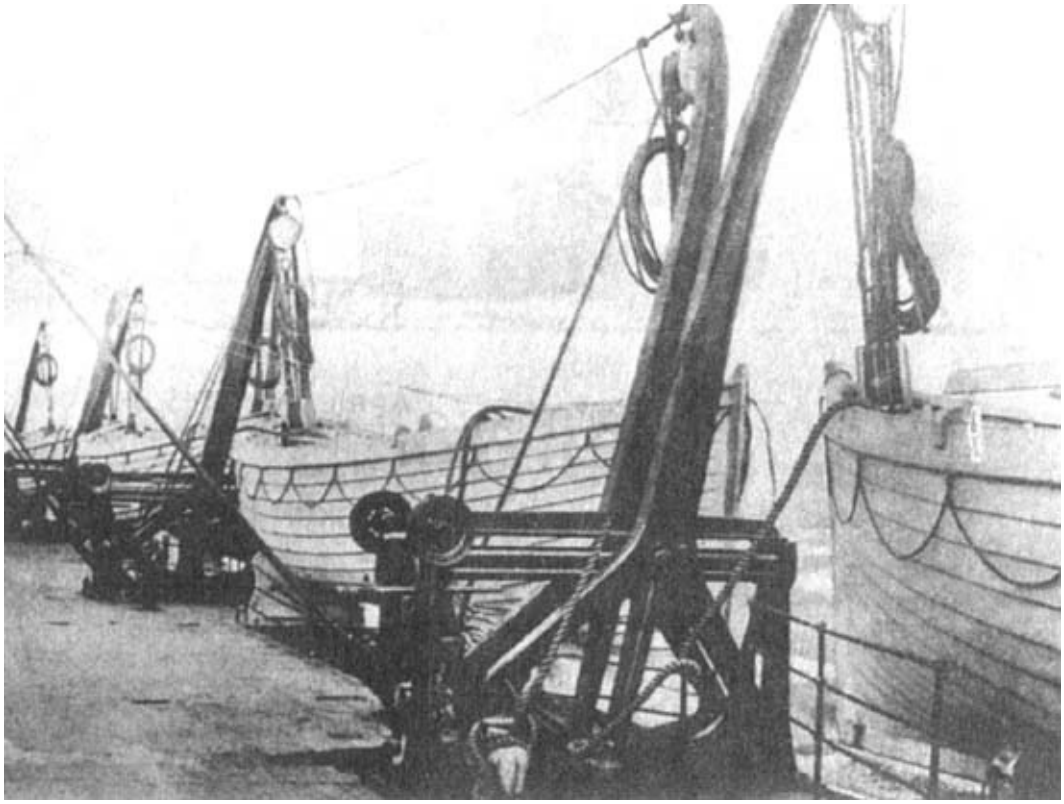
— Мы столкнулись с айсбергом, — сказал он, — и я пытаюсь определить масштабы повреждения. Будьте готовы передать сигнал бедствия, только не передавайте его до тех пор, пока я вам не скажу.

Он повернулся и поспешил назад на мостик. Оба радиста смотрели друг на друга, не веря своим ушам. Непотопляемому «Титанику» грозит

серьезная опасность? Еще несколько часов назад Филлипс передавал своему коллеге на мысе Рейс, какое это замечательное судно! Мысль, что «Титанику» грозит опасность, казалась молодым людям нелепой, они просто не могли в нее поверить. Но бледное лицо капитана было красноречивее его слов, и оба радиста вдруг явственно ощутили свою обреченность. Чтобы скрыть растущее беспокойство, они принялись шутить, но смеялись недолго. Снаружи все отчетливее доносились голоса, свидетельствовавшие о замешательстве и панике, и поспешные шаги множества людей, пробегавших по палубе.

Под мостиком раздался свисток боцмана, созывавший матросов на шлюпочную палубу. Приходили по двое, по трое. На палубе их встречал оглушительный гул и шипение пара, выходившего через три передних трубы. Как вспоминал потом Лайтоллер, *«это был грохот, который заглушил бы громыхание тысячи поездов, ехавших по мосту»*. Говорить было невозможно, и офицеры объяснялись с матросами жестами. Подходившие не проявляли никакой поспешности, большинство из них, видимо, еще вообще не осознали, в каком критическом положении оказался огромный пароход.

Как уже говорилось, на «Титанике» имелось 20 спасательных шлюпок. Из них 14 больших деревянных, две так называемые дежурные и четыре складные шлюпки. Складными они назывались потому, что по периметру их плоского дна была сложена парусиновая стенка, которая поднималась и крепилась с помощью деревянных опор; когда парусиновые борта были опущены, шлюпка могла функционировать только как плот. Такие шлюпки назывались «энгльгардты», по имени датского капитана, который их сконструировал. Большие и дежурные шлюпки размещались по бортам шлюпочной палубы. По правому борту они нумеровались нечетными цифрами, по левому — четными. С каждого борта их было по восемь, нумерация шла от носа к корме, номера 1 и 2 были у дежурных шлюпок. Складные шлюпки обозначались буквами A, B, C и D; A и B были подвешены вдоль бортов шлюпочной палубы, а C и D — на небольших площадках, образованных крышами офицерских кают. После спуска шлюпок 1 и 2 те же краны спускали и складные шлюпки.



Спасательные шлюпки, подвешенные на шлюпбалках

Каждая большая деревянная шлюпка была рассчитана на 65 человек, дежурная — на 40, а складная — на 47. Все шлюпки могли вместить 1178 человек, а в ту трагическую ночь на борту «Титаника» находились 2201. Вероятно, никто из пассажиров и почти никто из членов команды в течение пяти дней плавания не задумывался над этим обстоятельством, а если кто-то и задумался, то такие мысли не могли вызвать беспокойства. Ведь все были уверены, что «Титаник» абсолютно неуязвим. Следует сказать, что эта иллюзия, а их было несколько, сопровождавших страшную трагедию, сыграла и положительную роль: если бы вся масса пассажиров, столпившихся на шлюпочной палубе, знала, что для нескольких сотен из них нет места в спасательных шлюпках, паника могла бы вообще парализовать проведение спасательных работ. К счастью, пассажиры, стоявшие на палубе, хоть и выражали беспокойство, но были дисциплинированны и подчинялись командам офицеров.

Вначале работа членов экипажа со шлюпками шла плохо. Во-первых, они очень медленно собирались на шлюпочной палубе, а во-вторых, и это было самое неприятное, в тот момент полностью проявилась недостаточная

подготовка команды к работе со спасательными средствами. Каждый матрос был закреплен за определенной шлюпкой, и отпечатанные расписания были вывешены на судне в нескольких местах. Однако оказалось, что многие матросы с ними вообще незнакомы и теперь не знали, к какой шлюпке должны направиться. Только ценой больших усилий офицерам удалось внести в эту неразбериху хоть какой-то порядок. Пока одни матросы снимали брезент, другие подносили снаряжение, которого не было в шлюпках: фонари, компасы, жестяные коробки с галетами. Третьи отдавали крепления, крепили подъемные тали и с помощью лебедок вываливали шлюпки за борт. С левого борта подготовкой шлюпок к спуску руководил второй помощник Лайтоллер, с правого — первый помощник Мэрдок.

Не прошло и десяти минут после первого визита капитана Смита в радиорубку, как он появился вновь.

— Передайте сигнал бедствия, — сказал он Филлипсу и подал ему листок бумаги с координатами судна.

Радист спросил, должен ли он воспользоваться обычным международным сигналом бедствия.[8]

— Да, и передайте его немедленно! — ответил капитан и вышел из рубки.

Филлипс одел наушники, и в ноль часов 15 минут в черную ночь над холодными водами Северной Атлантики понеслись сигналы азбуки Морзе: сначала буквы CQD, затем позывные «Титаника» MGY и его координаты. Снова и снова, шесть раз подряд передавал Филлипс этот сигнал бедствия. Его приняли несколько судов и станция на мысе Рейс.

Пока матросы на шлюпочной палубе готовили спасательные шлюпки, а Джек Филлипс в радиорубке передавал первые сигналы бедствия, боцман обегал матросские кубрики и сгонял с постелей замешкавшихся, тех, кто до сих пор еще не поднялись. Заскочил он и в кубрик кочегаров, отдыхавших после вахты. По судовым правилам они должны были принимать участие в подготовке спасательных средств.

Старшим стюардам всех классов был передан приказ капитана позаботиться о том, чтобы пассажиры потеплее оделись, захватили спасательные жилеты и покинули каюты. И все это проделать так, чтобы не создавать паники и дополнительных осложнений.

Получив с мостика такой приказ, старший стюард II класса Джон Харди лично обошел более двадцати кают и везде повторил одно и то же:

— Немедленно все на палубу со спасательными жилетами!

В помещениях I класса стюарды вели себя в полном соответствии с привилегированным положением пассажиров. В отличие от II класса каждый стюард обслуживал всего несколько кают, поэтому даже в столь драматической ситуации стюардам удавалось соблюдать обязательную почтительность и уделять необходимое время тем из своих избалованных подопечных, которых непросто было уговорить. Тридцатилетний опыт помог стюарду Альфреду Кроуфорду заставить по-стариковски строптивого Альберта Стьюарта в конце концов надеть жилет.

То же самое было и в каюте С-89, где стюард Эндрю Каннингем помогал надевать жилет шестидесятилетнему скептику, журналисту Уильяму Т. Стиду, который не переставал ворчать, говоря, что все это глупости. В каюте В-84 стюарду Г. С. Этчесу пришлось дважды прилаживать спасательный жилет мультимиллионеру Бенджамину Гуггенхейму, прежде чем он вывел его на палубу. Менее успешным для Этчеса был визит в каюту С-78, где пара пассажиров I класса отказалась открыть двери, несмотря на все объяснения и предостережения. После нескольких минут напрасных уговоров он направился в соседнюю каюту. Некоторых пассажиров не надо было упрашивать, они уже знали, что случилось. В каюте на палубе А жена банкира из Сан-Франциско Уошингтона Доджа, лежа в постели, ждала, когда ее муж, который пошел посмотреть, что происходит, вернется. Придя, он сказал решительным голосом:

— Руфь, авария весьма серьезная. Будет лучше, если ты сразу же соберешься и выйдешь на палубу.

В каюте I класса двумя палубами ниже жена Люсьена П. Смита тоже ждала, с какими вестями вернется муж. Но его не было очень долго, и она уснула. Проснулась она от зажегшегося света. Люсьен Смит, улыбаясь и пытаясь скрыть волнение, притворно спокойным голосом сообщил ей:

— Мы на севере и потому столкнулись с айсбергом. Ничего серьезного, но в Нью-Йорк мы, вероятно, прибудем на день позже. На всякий случай капитан распорядился, чтобы все женщины вышли на палубу.

Миссис Смит начала медленно и тщательно одеваться. Муж сказал ей, что на палубе очень холодно, поэтому она надела теплое шерстяное платье, высокие ботинки, накинула два пальто и вязаный капор. Когда они выходили из каюты, она вспомнила о драгоценностях. Уже явно нервничавший Смит заметил, что было бы разумнее не терять времени. Поэтому из ящика ночного столика миссис Смит взяла только два любимых кольца, и супруги поднялись по лестнице на шлюпочную палубу.

Жена крупного американского издателя Генри Слипера Харпера, несмотря на доводы стюарда, считала, что ее мужу, который не очень хорошо себя чувствовал, лучше остаться в постели. Она даже обратилась к доктору О’Лафлину с просьбой поддержать ее.

— Муж настаивает на том, чтобы выйти на палубу, но я против и хочу, чтобы вы с ним поговорили.

Старый доктор, который и сам еще не знал, насколько сложно положение «Титаника», отправился в просторную каюту Харперов и попытался убедить издателя раздеться и вернуться в постель, говоря, что, скорее всего, не произошло ничего серьезного.

— Черт возьми! — возмутился издатель. — Судно столкнулось с айсбергом, а вы говорите, что не произошло ничего серьезного?

Они препирались еще какое-то время, наконец Харпер согласился подождать, пока доктор не выяснит, что случилось на самом деле. Доктор вернулся через несколько минут:

— Мне сказали, что багаж в трюме уже плавает. Будет лучше, если вы пойдете на палубу.

Примерно в это же время Томас Эндрюс встретил на палубе А стюардессу Энни Робинсон. Эта женщина была не новичком на море. На пассажирских судах атлантических линий она плавала уже несколько лет и однажды пережила столкновение с айсбергом, когда работала на судне «Лейк Шамплейн». Минуту назад она проходила мимо зала для игры в мяч и видела, что поднимающаяся вода затопила трап, ведущий на палубу Е. Поэтому она спросила прославленного кораблестроителя, как ей себя вести.

— Скажите пассажирам, чтобы оделись потеплее. Проверьте, все ли надели спасательные жилеты, и отправьте их на шлюпочную палубу, — ответил он.

Через пятнадцать минут Эндрюс снова оказался на палубе А и вновь увидел стюардессу.

— Откройте все пустые каюты, возьмите там спасательные жилеты и лишние одеяла и раздайте их, — приказал он.

Робинсон повиновалась. Пассажиры собирались на шлюпочной палубе, и, когда стюардесса направлялась за очередными жилетами, она встретила Эндрюса в третий раз. Он спросил, все ли женщины покинули каюты. Она ответила:

— Думаю, да. Но я проверю.

— Да, обойдите каюты еще раз, — попросил Эндрюс и добавил: — Разве я не сказал вам, чтобы вы тоже надели спасательный жилет? У вас

есть хоть какой-нибудь?

Робинсон заверила его, что есть, но ей кажется, что она выглядит в нем ужасно.

— Об этом не думайте. Если вы дорожите своей жизнью, наденьте пальто и спасательный жилет и ходите по палубе, пусть все пассажиры вас видят.

Много позже стюардесса Робинсон писала: *«Потом он ушел. Ушел навсегда. Я в последний раз видела этого человека, которого считаю настоящим героем и которым может гордиться страна».*

В другой части судна произошел курьезный случай. В двери одной из кают III класса заело замок, и дверь никак не удавалось открыть, поэтому пассажиры соседних кают ее попросту выбили. В эту минуту появился стюард и, крайне возмущенный увиденным, пригрозил участникам взлома, что по прибытии в Нью-Йорк все они отправятся в тюрьму за порчу имущества судоходной компании. Трудно придумать более убедительное доказательство того, что даже некоторые члены экипажа в то время еще не предполагали, насколько серьезна ситуация и что судьба «Титаника» уже предрешена.

В III классе положение было гораздо сложнее, чем в первых двух привилегированных классах. Мужчины были расселены в носовой части, а женщины — на корме судна. В первые приятные и веселые дни плавания многие из них познакомились, подружились, установили более тесные контакты, и теперь, поняв, что происходит нечто серьезное, мужчины поспешили на корму предложить женщинам помощь и защиту. Широкий коридор на палубе E, соединявший носовую часть с кормой и называвшийся «большой шотландской дорогой», быстро заполнился мужчинами, многие из которых тащили свой скромный багаж — все их имущество. Среди них безнадежно потерялся судовой переводчик господин Мюллер, который, несмотря на все усилия, не мог давать объяснения и отвечать на бесчисленные вопросы, обрушивавшиеся на него со всех сторон одновременно на нескольких языках.

Только около половины первого ночи удалось кое-как овладеть ситуацией. Пассажиры каждого класса, как и обычно, собирались на «своих» привычных местах: I класс — в средней части шлюпочной палубы, II — в ее кормовой части, III класс — на межнадстроечной палубе в носовой части и на кормовой палубе. Там, несколько сбитые с толку, но пока еще не очень обеспокоенные, они ожидали дальнейших распоряжений. Любопытство явно преобладало над всеми остальными чувствами.

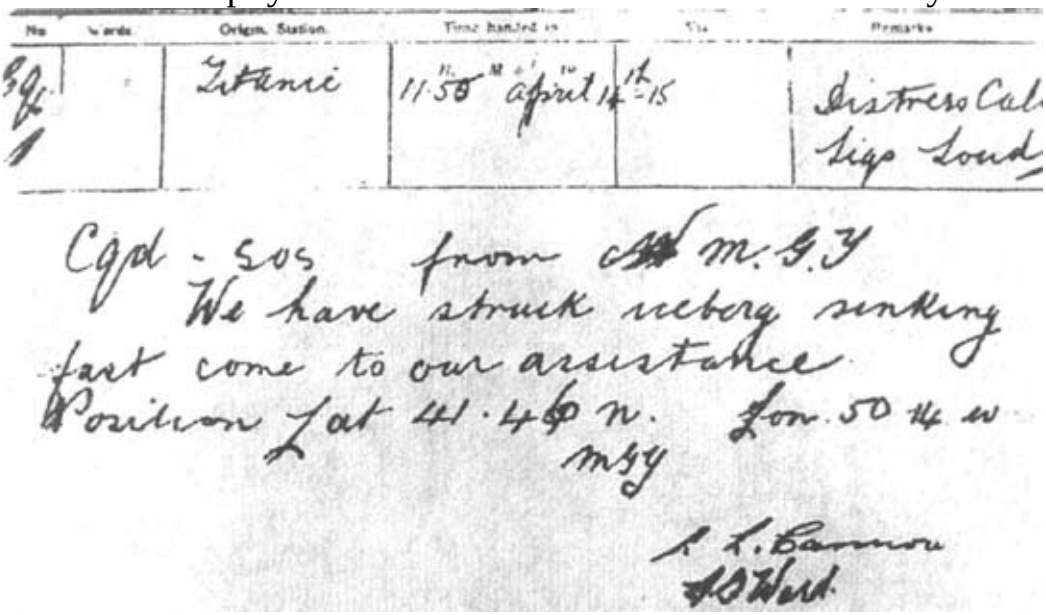
На этом этапе никто из посвященных не сказал пассажирам, что судно тонет. Правда, многие этому, скорее всего, и не поверили бы. У них под ногами все еще была прочная палуба, горел свет, и система водонепроницаемых переборок обеспечивала абсолютную безопасность судна, так, по крайней мере, заверяли специалисты. Уже было известно, что «Титаник» столкнулся с айсбергом, но, поскольку большинство пассажиров практически не ощутили столкновения, оно не воспринималось как фатальное. Приказ капитана относительно спасательных жилетов и выхода пассажиров на шлюпочную палубу, как и подготовка к спуску на воду спасательных шлюпок, считались предупредительными мерами ответственного командира судна. В ходе лондонского расследования генеральный прокурор Руфус Айзекс защищал действия капитана Смита и тех, кто с самого начала знали, что положение судна критическое, но молчали об этом.

— Если бы пассажирам стало известно о серьезной опасности в тот момент, когда этот факт установили капитан, Томас Эндрюс и старший механик, то вместо организованной эвакуации женщин и детей очень легко мог бы произойти захват лодок и возникнуть паника с катастрофическими последствиями. Я убежден, что любой пассажир, даже очень плохо осведомленный об опасностях, подстерегающих его на море, узнав о том; что судно столкнулось с айсбергом, что отдан приказ подготовить и спустить на воду шлюпки, что женщины и дети должны сойти первыми, не мог не понять, что положение на палубе этого судна по меньшей мере серьезное.

И Томас Эндрюс, человек, в честности и порядочности которого никто никогда не сомневался, вначале тоже очень тщательно взвешивал, что и кому сказать. Читатель уже убедился, что он ничего не скрыл от опытной стюардессы Энни Робинсон, как и от другой стюардессы I класса — Мэри Слоун, встретившейся ему, когда он возвращался после осмотра трюма. Увидев его озабоченное лицо, она спросила, насколько серьезна авария, и он ответил, что очень серьезна, но тут же попросил ее во избежание паники пока никому об этом не говорить. К несколько легкомысленному стюарду Джеймсу Джонсону у Эндрюса такого доверия не было, поэтому он сказал ему, что все в порядке. Молодым супругам Дикс из Канады, с которыми он познакомился в ресторане I класса за столом доктора О’Лафлина, он уклончиво сообщил, что корпус судна в нижней части, видимо, получил повреждения, но, если выдержат кормовые переборки, судно не потонет. Поэтому причин для беспокойства нет, он только советует им потеплее одеться и как можно скорее выходить на шлюпочную палубу. Только Джону

Б. Тэйеру, пользовавшемуся его полным доверием, он сказал, что «Титанику» осталось жить не более часа.

На шлюпочной палубе четвертый помощник капитана Боксхолл помогал снимать брезент со спасательных шлюпок, когда кто-то обратил его внимание на мерцающие на горизонте огни примерно в десяти милях от «Титаника» справа по носу. Он тут же поднялся на мостик, но капитан уже знал об этих огнях, без сомнения означавших присутствие какого-то судна. Капитан сказал Боксхоллу, что координаты «Титаника» в последний раз определялись вторым помощником Лайтоллером по звездам в 19 часов 30 минут и что на настоящий момент радисты получили для отправки только общие данные о местоположении судна. Поэтому он распорядился точно определить координаты и передать сведения радиотелеграфистам. Боксхолл отправился в штурманскую рубку. Полагая, что после 19.30 судно шло со скоростью приблизительно 22 узла неизменным курсом 289°, он быстро сделал расчеты. Согласно им, в 23 часа 46 минут «Титаник» должен был остановиться в точке с координатами 41° 46’ северной широты и 50° 14’ западной долготы. Эти данные он записал карандашом на листке бумаги и отнес в радиорубку. Стравливаемый пар продолжал реветь с такой силой, что не слышно было собственных слов, поэтому с Филлипсом, сидевшим в наушниках у аппарата, Боксхолл не разговаривал, а только положил листок на рабочий стол и вернулся на мостик. Было ноль часов 25 минут.



Запись в журнале радиста русского судна «Бирма», принявшего сигналы бедствия «Титаника»

Уже первые сигналы бедствия, отправленные «Титаником» по приказу капитана десять минут назад, в которых западная долгота еще указывалась как 50°24’, были пойманы станцией на мысе Рейс и практически одновременно немецким судном «Франкфурт» компании «Северогерманский Ллойд». С этого судна в 00.18 поступил лаконичный ответ: *«О’кей. Ждите»*. Но свои координаты не сообщили. Сигналы «Титаника» приняло и французское судно «Прованс», а за ним судно «Маунт Темпль» компании «Канадиан пасифик», которое тоже шло на запад, но, во избежание встречи со льдами, выбрало несколько более южную, чем «Титаник», трассу. Радист «Маунт Темпля» мгновенно поставил в известность своего капитана и передал «Титанику» свои координаты, но, к сожалению, его слабый передатчик «Титаник» не услышал. В 00.18 сигналы бедствия «Титаника» поймало и японское судно «Ипиранга», а в 00.25 — судно «Карпатия». В это время Филлипс уже начал передавать уточненные данные о своем местонахождении, которые вновь приняла радиостанция на мысе Рейс. «Титаник» сообщал, что в результате столкновения с айсбергом он тонет, и требовал немедленной помощи. Одновременно Филлипс передал, что из-за рева спускаемого пара он почти ничего не слышит. Мыс Рейс пытался связаться с ним, но не получил ответа. В 00.26 опять отозвался «Франкфурт», который в это время находился на расстоянии 150 миль от «Титаника». Филлипс спросил его:

— Вы идете к нам на помощь? «Франкфурт» ответил вопросом:

— Что с вами?

— Скажи своему капитану, чтобы скорее шел к нам на помощь. Мы наткнулись на айсберг. Мы тонем.

В ответ раздалось:

— О’кей. Передам.

Через 40 минут после полуночи сигналы «Титаника» поймало русское судно «Бирма», и в это же время радист судна «Вирджиниан» компании «Аллен лайн» услышал мыс Рейс: «*„Титаник“ столкнулся с айсбергом. Терпит бедствие»*. И последовали координаты его местонахождения. Радист выбежал на мостик и передал страшное известие вахтенному офицеру. Тому оно показалось настолько невероятным, что в первую минуту он подумал: парень разыгрывает его.

Он схватил радиста за плечи и довольно бесцеремонно столкнул с мостика. Темпераментный молодой человек, оскорбленный подобным обращением, проходя мимо двери штурманской рубки, изо всей силы пнул ее ногой. Вахтенный офицер замер, и тут до него дошло, что речь идет не о глупой шутке, а об очень серьезных вещах — никто на судне не решился

бы таким способом без причины побеспокоить капитана, который как раз в это время находился в штурманской рубке.

11 апреля, в тот же день, когда «Титаник» покинул Куинстаун и вышел в океан, из Нью-Йорка отправилась в рейс «Карпатия», судно вместимостью 13 600 брт, принадлежавшее судоходной компании «Кунард». «Карпатия», шедшая курсом на восток, направлялась к Гибралтару и дальше — в средиземноморские порты Генуя, Неаполь, Триест и Фиуме (нынешняя Риека). На борту находилось 120 пассажиров I класса и 50 пассажиров II класса, в основном американские туристы, стремившиеся к средиземноморскому солнцу. Третьим классом плыло 565 пассажиров, по большей части представителей средиземноморских государств, эмигрировавших в Соединенные Штаты и теперь пожелавших навестить свою бывшую родину. «Карпатия» располагала значительной «жилой» площадью, но в этом рейсе почти половина ее кают пустовала — к счастью, как вскоре оказалось. В воскресенье во второй половине дня большинство пассажиров, пользуясь прекрасной теплой погодой, находились на палубе и только вечером, когда резко похолодало, как и на «Титанике», уютно устроились в салонах, ресторанах и каютах. Судном командовал капитан Артур Г. Ростron. Он плавал уже 27 лет, из них 17 — на судах компании «Кунард». У него было звание «Экстра Мастер», но должность капитана он занимал только два года, а «Карпатию» принял всего три месяца назад.

В начале одиннадцатого вечера Ростron пришел на мостик. Второй помощник Джеймс Биссет, несший вахту, передал ему сводку последних сообщений, полученных «Карпатией», о появлении льдов. В их числе было и предостережение, переданное судном «Месаба», то самое, которое в 21 час 40 минут было принято «Титаником», но так и не передано на мостик. Ростron никогда не относился к тревожным сообщениям пренебрежительно. Он вызвал на мостик радиста Гарольда Томаса Коттэма и спросил, с какими судами была связь. Коттэм первым назвал «Титаник».

— Я думаю, что «Титаник» сбавит ход или пойдет южнее обычной трассы. И придет в Нью-Йорк с опозданием. Для первого рейса это неудача, — заметил Ростron и спросил Коттэма, есть ли поблизости еще какие-нибудь суда.

При обычных условиях дальность передач радиостанции «Карпатии» составляла всего 130 миль и только в исключительно благоприятных случаях — несколько более 200 миль. Радист ответил, что после полудня

слышал «Месабу», «Балтик» и «Каронию», чуть позже — «Франкфурт», «Маунт Темпль», «Вирджиниан» и «Бирму». Слышал также «Олимпик», но очень слабо, очевидно, тот был далеко. Рострон поблагодарил, сказав, что Коттэм, вероятно, скоро выключит станцию и пойдет спать.

— Да, сэр, — ответил радист, — только еще минутку послушаю мыс Код, нет ли свежих новостей о забастовке шахтеров в Англии.

Но Коттэм задержался в радиорубке еще надолго, почти на два с половиной часа.. Он стал свидетелем того, как Филлипс «отчитал» Эванса с «Калифорниан», который ему помешал, потом прослушал длинную серию биржевых новостей и частных сообщений и, наконец, информацию с мыса Код. И как раз в тот момент, когда он решил снять наушники и ложиться спать, именно в эту минуту «Титаник» передал свой первый сигнал бедствия. Коттэм отстучал позывные «Титаника». В ответ сразу же раздалась просьба продолжать.

— Доброе утро, старина, — начал спокойно отстукивать Коттэм. — Знаешь ли ты, что на мысе Код для тебя есть сообщения?

Ответ, который получил радист «Карпатии» на свое любезное послание, так его потряс, что ключ аппарата перестал ему подчиняться. В наушниках отчетливо зазвучал гнетущий сигнал бедствия — CQD. А «Титаник» продолжал:

— Немедленно идите на помощь. Мы столкнулись с айсбергом. Наши координаты 41,46 норд, 50,14 вест.

И снова несколько раз зловещие буквы CQD. Потрясенный Коттэм в одних брюках и рубашке помчался на мостик и, с трудом переводя дыхание, передал то, что услышал, вахтенному офицеру Гарольду Дину, первому помощнику капитана «Карпатии», который в полночь сменил Джеймса Биссета. Дин бросился в каюту капитана. О том, что происходило в течение нескольких следующих минут, рассказал в своих воспоминаниях сам капитан Рострон.

> «Меня немедленно обо всем проинформировали. Интересно, что в критические минуты в памяти удивительно четко запечатлеваются второстепенные детали. Я, например, хорошо помню, как открылась дверь моей каюты, расположенной по соседству со штурманской рубкой. Я только что лег, еще не успел уснуть и в полусне спросил себя: „Черт побери, какой нахал лезет ко мне в каюту, да еще без стука?“
>
> Потом первый помощник огорошил меня фактами, и, не сомневайтесь, я очень быстро пришел в себя и уже не думал ни о

> чем другом, кроме как сделать все, что было в силах „Карпатии“, по оказанию необходимой помощи. Переданное мне сообщение казалось настолько невероятным, что, хотя я и приказал немедленно повернуть судно — мы шли из Нью-Йорка в Гибралтар и другие средиземноморские порты, тогда как „Титаник“ шел мимо нас курсом на запад, — я вызвал радиотелеграфиста и удостоверился, что ошибки быть не может».

— Вы уверены в том, что именно «Титаник» просил о срочной помощи? — спросил Ростron Коттэма.

— Да, сэр, — прозвучал решительный ответ.

Радиотелеграф в то время еще не был настолько совершенным и надежным, как спустя несколько лет, поэтому капитан снова спросил:

— Вы абсолютно в этом уверены?

— Конечно, сэр, — ответил радист.

— Хорошо, — сказал капитан, — тогда передайте им, что мы идем к ним с максимальной скоростью, на какую только способны.

Совершенно невероятный факт: если бы единственный радист, работавший на «Карпатии», не был настолько увлечен работой и не задержался у передатчика, хотя давно уже имел право уйти отдыхать, наконец, если бы он просто выключил аппаратуру всего на минуту раньше, имена многих из потерпевших кораблекрушение, которых «Карпатия» через два часа подобрала в холодном море, пополнили бы страшный список погибших пассажиров «Титаника».

Второго помощника капитана Джеймса Биссета разбудила неожиданная суета вокруг. Он вскочил с постели, быстро оделся и поспешил на мостик. Там первый помощник сообщил ему, что «Титаник» столкнулся с айсбергом и подает сигналы бедствия. Капитан Ростron тем временем бросился в штурманскую рубку и по координатам «Титаника», которые ему передал радист, очень быстро определил местоположение «Карпатии» на данный момент и рассчитал новый курс. Он определил, что «Титаник» находится северо-западнее «Карпатии», в 58 милях от нее. Затем он приказал рулевому держать курс 308°. Рулевой повторил приказ и начал поворачивать судно. Через пять минут с момента приема сигнала бедствия «Карпатия» уже шла на помощь! И хотя обычно ее скорость составляла 14 узлов, но в ту ночь через три с половиной часа она достигла 17 узлов.

С первой минуты, как капитан «Карпатии» узнал о сигналах «Титаника», для него началась многочасовая и напряженная работа. Еще находясь в штурманской рубке и определяя координаты судна, он увидел,

что помощник боцмана с группой матросов собираются драить палубу. Он подозвал его, приказал оставить обычную работу и без шума начать готовить к спуску все спасательные шлюпки. Младший боцман от удивления разинул рот.

— У нас все в порядке, — заверил его капитан, — мы идем на помощь другому судну, которое терпит бедствие.

Нужно было сделать тысячу и одно дело, и Ростron начал не откладывая.

Он вызвал на мостик старшего механика Джонстона, кратко сообщил ему, что произошло, и заметил, что дорога каждая минута. Он приказал вызвать в машинное отделение свободную от вахты смену, выжать из котлов максимум возможного, для чего весь пар до последней унции подавать в машины и прекратить его использование на другие цели, в том числе и на обогрев помещений.

Старший механик ушел собирать своих ребят, которые, только услышав, что от них требуется, тут же принялись за работу, многие в спешке даже не успели как следует одеться, а капитан вызвал первого помощника Дина, судового врача Фрэнка Макги, распорядителя рейса Брауна и старшего стюарда Гарри Хьюза. Первому помощнику он приказал подготовить к спуску спасательные шлюпки, открыть все входные порты в бортах судна и подвести к ним свет, завести дополнительные тали, подготовить беседки для поднятия на борт раненых и больных и парусиновые стропы для приема детей; из всех входных портов спустить забортные трапы и приготовить грузовые сетки для подъема людей. Судовому врачу велено было подготовить все средства для оказания первой помощи, все обеденные салоны превратить в медпункты. Доктор Макги должен был взять под свой контроль ресторан I класса, врач-итальянец, оказавшийся на судне, — ресторан II класса, а врач-венгр — ресторан III класса. Распорядителю рейса, старшему стюарду и его помощнику было поручено принимать потерпевших кораблекрушение и направлять их в соответствующий обеденный салон для оказания медицинской помощи; они же должны были позаботиться об их питании и расселении, а также по возможности о регистрации. Старшему стюарду было поручено собрать всех своих людей, включая персонал кухни, и подготовить достаточное количество горячего кофе для всей команды «Карпатии», а также чай, суп, кофе, тонизирующие и спиртные напитки для пострадавших. У входных портов, в салонах и комнатах отдыха должны были быть приготовлены одеяла. Стюардам надлежало собрать вместе всех пассажиров III класса, чтобы освободить как можно больше постелей для размещения пассажиров

III класса «Титаника». Других пострадавших в случае необходимости предполагалось разместить в курительном салоне, холле и библиотеке. Первому помощнику было поручено подготовить по правому и левому бортам баки с маслом на случай, если потребуется успокоить волнение моря при приеме пострадавших. Капитан Ростron отметил, что, возможно, придется принять на борт более двух тысяч человек. Одновременно вся команда получила приказ соблюдать тишину и спокойствие. К счастью, была ночь, и все пассажиры «Карпатии» находились в каютах, но тем не менее Ростron распорядился, что если кто-то из пассажиров выйдет и начнет задавать вопросы, то следует вежливо, но настойчиво просить их вернуться и не выходить из кают.

Экипаж «Карпатии» ждала огромная работа, которую необходимо было выполнить в предельно короткий срок. Поэтому офицеры и руководители служб тут же отправились к своим подчиненным и приступили к выполнению приказов капитана. Вначале многим было неясно, что же, собственно, произошло, почему вдруг среди ночи началась такая лихорадочная деятельность. Так, глубокий сон стюарда Роберта Х. Воога прервал чей-то голос, требовавший, чтобы он встал и оделся. В полутьме он услышал голоса своих товарищей и звуки, подтверждавшие, что они поспешно одеваются. Когда он спросил, что происходит, тот же голос ответил, что «Карпатия» наскочила на айсберг. Воог посмотрел в иллюминатор на черную морскую гладь и увидел, как вдоль борта пенится и уходит к корме вода — верный признак того, что судно идет на большой скорости. Было ясно, что с судном все в порядке, но причина неожиданной побудки и повышенной активности оставалась непонятной. Когда Воог и другие стюарды вышли на палубу, им поручили принести одеяла и пледы в обеденный салон I класса, сдвинуть столы и стулья, освободить место для импровизированных постелей и подготовить запас питья, включая спиртные напитки. Но ни он, ни другие пока еще толком не понимали, для чего все это делается. Наконец в четверть второго ночи пришел старший стюард Хьюз, собрал всех и сообщил, что «Титаник» столкнулся с айсбергом, тонет, а «Карпатия» спешит ему на помощь. Одновременно он попросил, чтобы в этой чрезвычайной ситуации каждый выполнял свои обязанности, как того требует устав службы и честь английского моряка. Затем все вернулись на свои рабочие места.

Несмотря на меры предосторожности, от некоторых пассажиров все же не удалось скрыть драматическую ситуацию и преподнести ее как совершенно нормальное плавание. Реакция была разной, в зависимости от склада ума и характера отдельных пассажиров. Анну Питерсон, которая

еще не спала, удивило, что в то время, когда на всем судне свет обычно бывал уже погашен, сейчас он везде горел. Анна Крейн, которая тоже еще не легла и у которой, видимо, было очень острое обоняние, почувствовала запах кофе, что для часа ночи было довольно странно: после полуночи всякая работа на судовой кухне прекращалась. Обе женщины удивились, но не больше. Однако то, что обнаружил пассажир Говард М. Чейпин, вызвало его беспокойство. Он лежал на верхней койке в каюте на палубе А под самой шлюпочной палубой. За день до этого он видел, что на спасательной шлюпке сняли блоки подъемных талей. Сейчас его разбудили звуки, смысл которых через минуту он определил абсолютно точно: кто-то освобождал шлюпку от креплений по-походному. С каждой минутой Чейпин все больше убеждался в том, что на судне не все благополучно, если среди ночи готовится к спуску спасательная шлюпка!

Но наибольшую активность, вызванную любопытством и страхом, проявили пассажиры I класса, супруги Огден. Миссис Огден проснулась от необычного шума, доносившегося со шлюпочной палубы. Она принялась будить спавшего мужа и, когда он очнулся, попросила его прислушаться к тому, что происходит наверху. Луи Огден прореагировал в соответствии со своим настроением в данную минуту: он посоветовал супруге ничего не бояться и спать дальше. Но не получилось.

— Открой дверь и посмотри, что там происходит, — приказала она ему.

Пришлось подчиниться. В коридоре Огден увидел стюарда и спросил его, что означает этот шум.

— Ничего, сэр, просто наверху готовят шлюпки, — последовал ответ.

— Зачем? — удивился Луи Огден.

— Не могу сказать, сэр, — прекратил расспросы стюард.

С этим объяснением, которое ничего не прояснило, Огден вернулся в каюту. Супругу он, конечно, не успокоил, и она продолжала прислушиваться. Несмотря на все старания команды действовать как можно тише, миссис Огден пришла к выводу, что готовится спуск спасательных шлюпок. Через несколько минут она заставила мужа вновь выйти из каюты, чтобы попытаться разузнать побольше. На сей раз он встретил доктора Макги.

— Что случилось? — спросил Огден.

— Ничего не случилось. Прошу вас, вернитесь в каюту, это приказ капитана, — категорическим тоном сказал доктор.

Когда Луи Огден сообщил жене о результатах своей вылазки, оба после короткого обсуждения пришли к выводу, что произошло что-то

серьезное, и начали одеваться. Неутомимая миссис Огден послала мужа за новостями в третий раз. И опять он встретился с доктором Макги. На сей раз доктор вообще не дал ему рта раскрыть, приказал вернуться в каюту и не покидать ее до тех пор, пока от капитана не поступит новых распоряжений. Но от Луи Огдена не так-то просто было отделаться, а поскольку супруги Огден находились с капитаном Ростроном в дружеских отношениях, это вынудило Макги в конце концов сказать правду.

— Мы идем на помощь «Титанику». Он терпит бедствие.

— А наше судно не терпит бедствия? — спросил недоверчивый пассажир.

— Нет, сэр, это «Титаник» столкнулся с айсбергом, — объяснил доктор и больше уже не намерен был терять времени.

Но в этот момент Луи Огден заметил стюардов, переносивших подушки и одеяла, что его очень встревожило. После возвращения в каюту они с женой спешно проанализировали ситуацию и пришли к выводу, что на «Карпатии», вероятно, произошел пожар, а поэтому судно на всех парах мчится искать помощь, чем и объясняется повышенная вибрация и усилившийся шум машин. Версию о том, что бедствие терпит «Титаник», супруги отвергли как вздор — просто врач пытается их успокоить. Теперь они сами должны о себе позаботиться и прежде всего не оставаться запертыми в каюте.

Несмотря на всю бдительность команды, Огденам удалось проскользнуть на палубу и под покровом темноты спрятаться там в укромном месте. Вскоре они убедились, что не только они покинули каюту, и теперь все вместе старались, чтобы, с одной стороны, никто из команды их не обнаружил, а с другой — строили догадки, что же все-таки происходит. Спросить кого-нибудь они не решались и пробыли в своем неуютном и холодном укрытии до рассвета, когда наконец все стало ясно.

Капитан Ростron тем временем, предприняв все необходимые меры для приема, как он полагал, более двух тысяч потерпевших, смог вернуться на мостик и сосредоточиться на своих обязанностях судоводителя. «Карпатия» все больше увеличивала скорость: с 14 узлов до 15, затем до 16,5 и, наконец, до 17 узлов. Капитан перешел на правое крыло мостика и вызвал второго помощника Джеймса Биссета.

— Стойте здесь, — сказал он ему, — и внимательно следите за огнями и световыми сигналами — и за льдом!.. При таком безветрии высматривать белую пену прибоя у основания айсбергов бессмысленно, а вот за отраженным ими светом звезд следите. В ледяное поле мы попадем в три часа ночи, а может быть, и раньше. Другие наблюдательные посты

выставлены на баке, в «вороньем гнезде» и на левом крыле мостика, но я рассчитываю на вас. С вашими зоркими глазами и божьей помощью мы все увидим вовремя, и нам удастся избежать столкновения. Сосредоточьте на этом все свое внимание!

— Да, сэр! — ответил Биссет.

Ответственность, лежавшая в эти часы на капитане Ростроне, была огромной. Спустя годы он вспоминал:

> «…Ночной мрак увеличивал опасность, которой мы себя подвергали. Когда мы на огромной скорости мчались навстречу айсбергам и, стоя на мостике, напряженно вглядывались в темноту, я полностью осознавал, какому риску подвергаю судно и пассажиров.
>
> Сегодня я могу сказать, что ледовая обстановка летом того года была феноменальной. „Титаник“ шел верной трассой. На ней можно встретить лед, это правда, но та ночь своей неповторимостью всем врезалась в память. Вот уже два лета подряд в Арктике было необычно тепло. Айсберги, отколовшиеся от материкового льда, сносило к югу. Прошло два года, прежде чем эти огромные льдины попали так далеко на юг. Когда рассвело, мы были совершенно потрясены, увидев ледяные горы и глыбы льда, окружавшие нас со всех сторон, насколько хватало глаз.
>
> А мы вели „Карпатию“ в этот опасный район, и каждый нерв был натянут, как струна. В какой-то момент я увидел совсем близко большой айсберг, поднимавшийся прямо в небо. Я заметил его потому, что его поверхность отразила свет звезд — слабенький предостерегающий лучик, который позволил нам благополучно его миновать. Если бы такая же благосклонная звезда подарила немного своего света вахтенным „Титаника“… К сожалению, этого не произошло».

В 1 час 10 минут на мостик пришел радист Гарольд Коттэм и сообщил, что он поймал радиограмму «Титаника», адресованную «Олимпику». В ней говорилось:

— Приготовьте шлюпки, носовая часть быстро погружается.

Через четыре минуты «Титаник» сообщил:

— Тонем с дифферентом на нос…

Потом радист «Титаника» вызвал «Карпатию» и спросил, через какое

время она сможет прийти на помощь. Коттэм побежал на мостик.

— Передайте, что примерно через четыре часа, — ответил ему капитан Ростron, который в ту минуту еще не мог точно определить, какую скорость способны обеспечить машины его судна при максимальной нагрузке. — И сообщите, — добавил он, — что все наши спасательные шлюпки готовы, что мы сделали все для приема пострадавших.

Последнюю радиограмму от Джека Филлипса Коттэм принял в 1 час 45 минут. Тот сообщил, что вода поступает в машинное отделение. После этого «Титаник» замолчал. На мостике «Карпатии» росло гнетущее чувство неотвратимо приближающейся трагедии.

Глава 6
«СПУСТИТЬ ШЛЮПКИ!»

На шлюпочной палубе «Титаника» все спасательные шлюпки были уже расчехлены. Второй помощник капитана Лайтоллер обратился к старшему помощнику Уайлду за разрешением опустить шлюпки до уровня палубы. Уайлд счел такой шаг преждевременным. Но Лайтоллер был другого мнения и, считая, что времени осталось мало, пошел прямо к капитану Смиту. Тот разрешил вываливать шлюпки за борт. Прошло несколько минут, и Лайтоллер вновь обратился к старпому, можно ли начинать посадку. Уайлд вторично ответил отказом. Лайтоллер снова отправился на поиски капитана. Шум выходящего пара был настолько сильным, что второй помощник, приставив ладони ко рту, вынужден был кричать капитану в ухо:

— Не лучше ли, сэр, чтобы женщины и дети спустились в шлюпки?

Капитан только кивнул в знак согласия. Лайтоллер приказал приспустить шлюпку №4 до уровня палубы А и вместе с группой пассажиров спустился вниз, полагая, что оттуда посадку будет производить легче. В ту минуту он совершенно забыл, что прогулочная палуба в этом месте застеклена и все окна закрыты. Обнаружив это, он приказал нескольким членам команды открыть окна, а женщинам и детям возвращаться назад, на шлюпочную палубу, к шлюпке № 6.

На правом борту подготовкой шлюпок к спуску руководили Лоу и Питман. Работа шла полным ходом, но все-таки не так быстро, как хотелось одному из пассажиров.

— Нельзя терять ни минуты, — торопил он третьего помощника Питмана, который занимался шлюпкой № 5.

Питман не решался вступать в спор с каким-то незнакомым человеком, к тому же одетым в халат и тапочки. А этим человеком был генеральный директор «Уайт стар лайн» Брюс Исмей. Из всех, находившихся в ту минуту на палубе, он был одним из немногих, кто хорошо знал, что времени действительно осталось мало. В отличие от Питмана он слышал, как Томас Эндрюс дал судну полтора часа жизни, а старший механик Белл докладывал капитану, что в трюм с силой врывается вода и шесть носовых отсеков вскоре будут затоплены. Когда незнакомец велел Питману начинать посадку в шлюпку женщин и детей, третий помощник не выдержал.

— Я жду приказаний капитана, — оборвал он его.

Внезапно до него дошло, кем мог быть этот назойливый пассажир, и он решил узнать у капитана, должен ли он выполнять то, что требует Исмей.

— Да, — коротко бросил капитан.

Питман вернулся к шлюпке № 5, прыгнул в нее и крикнул:

— Дамы, пожалуйста, садитесь!

В это время стих наконец невыносимый гул пара, выходившего из котлов. По сравнению с тем, что творилось несколько минут назад, над шлюпочной палубой «Титаника», несмотря на весьма оживленную суету вокруг спасательных шлюпок, воцарилась странная тишина. И в этот момент все вдруг осознали, что происходит нечто нереальное: играла музыка! Судовой оркестр под управлением Уолласа Генри Хартли собрался вначале в просторном холле I класса, где столпились пассажиры, ожидавшие дальнейшего развития событий. Яркий свет и знакомые мелодии, прежде всего регтайма, в значительной степени помогли успокоиться и снять повышенную нервозность и напряжение. Потом восемь музыкантов перешли на шлюпочную палубу к входу на парадную лестницу и продолжили импровизированный концерт.

Примерно в половине первого ночи первые шлюпки начали заполняться женщинами и детьми. Многие женщины колебались, они все еще не считали положение настолько серьезным, чтобы покидать внешне безопасную палубу огромного парохода и переходить в маленькие лодчонки, висевшие на канатах над черной бездной океана на высоте более двадцати метров. Другие не хотели оставлять своих мужей. Пока нигде не было заметно признаков паники, не слышно криков или беготни. Пассажиры тихо стояли на палубе, наблюдали за работой экипажа, готовившего шлюпки, и ждали распоряжений. Неожиданно появился один из офицеров, по-видимому Лайтоллер, и крикнул:

— Женщинам и детям садиться в шлюпки, мужчинам отойти в сторону!

С правого борта палубы спуском шлюпки №7 руководил первый помощник капитана Мэрдок. Женщины и дети с помощью членов команды с трудом преодолевали пространство, отделявшее палубу от борта подвешенной шлюпки. Посадка шла медленно, большинство пассажиров все еще колебались. В ходе лондонского расследования матрос Арчи Джуэлл, один из вахтенных, так описал спуск этой спасательной шлюпки на воду:

— Мы взяли всех женщин и детей, которые там были. В это время

людей было еще мало, и мы не могли убедить их, чтобы они решались, — они боялись перейти в шлюпку, не верили, что положение настолько серьезно…

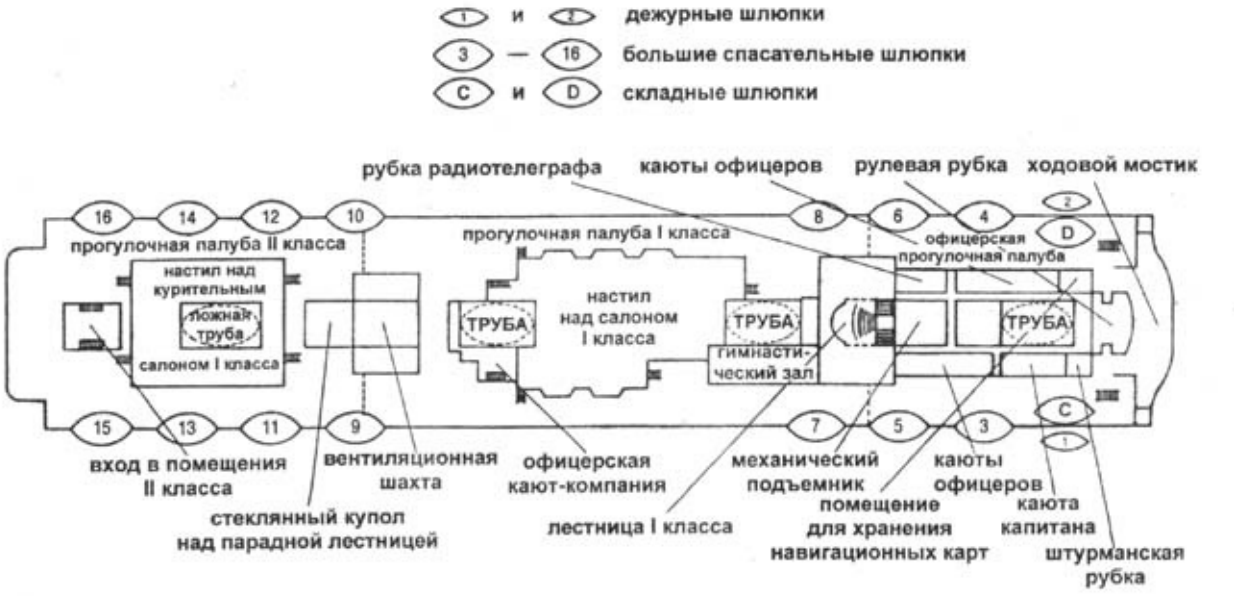
— Были ли среди них мужчины? — спросил лорд Мерси.

— Да, были и мужчины, и некоторые из них тоже сели в шлюпку. Не знаю сколько. Были там трое или четверо французов, но я не знаю, сели ли они, — ответил Джуэлл.

— Была ли при этом паника? — спросил Мерси.

— Нет, сэр. Абсолютно нет. Царило полное спокойствие.

Первыми сели в шлюпку молодая американская актриса Дороти Гибсон и ее мать, а поскольку их никто не сопровождал, они уговорили двух молодых людей, партнеров по игре в бридж, последовать за ними. Потом кто-то крикнул, чтобы садились молодожены. Так в шлюпке оказались Элен Бишоп с мужем и еще две пары. С левого борта шлюпочной палубы подошел капитан Смит. Он пытался убедить женщин не бояться и сам помогал им перейти в шлюпку. Затем он распорядился пригласить женщин и с других палуб.



Шлюпочная палуба «Титаника»

Шлюпка постепенно заполнялась. Другой вахтенный, матрос первого класса Джордж Альфред Хогг, закрыл на дне сливное отверстие, а стюард Этчес занялся подвесными канатами. Когда места в шлюпке заняли три

члена команды и двадцать четыре пассажира, Мэрдок, не решавшийся больше ждать, отдал приказ к спуску. Командовать шлюпкой он поручил Д. А. Хоггу. В ноль часов 45 минут шлюпка № 7 первой опустилась на водную поверхность, о которой Элен Бишоп сказала, что *«она была, как стекло, на ней не было ни малейшей волны, которую обычно можно увидеть даже на маленьком озере»*.

В то время как на шлюпочной палубе и в других местах огромного судна ход событий все ускорялся, рулевой Джордж Томас Роу продолжал нести свою одинокую вахту на кормовом мостике. С того момента, как час назад он в ужасающей близости от судна увидел айсберг, он ни с кем не разговаривал, ни от кого не получал никаких указаний и ничего не знал. Только с изумлением увидев на воде неподалеку от правого борта спасательную шлюпку, он решился позвонить на ходовой мостик и спросить, что случилось.

На другом конце провода оказался четвертый помощник капитана Боксхолл, которого этот вопрос буквально вывел из себя. Но вскоре стало ясно, что о Роу просто-напросто забыли, и Боксхолл приказал ему немедленно прибыть на ходовой мостик и принести сигнальные ракеты. Роу спустился палубой ниже, в кладовую, взял жестяную коробку с дюжиной ракет и пошел на нос.

А в рубке Филлипс, не переставая, передавал сигналы бедствия, записывал ответы судов, отвечал на их вопросы и уточнял первоначальную информацию. Брайд тем временем выполнял функции связного между рубкой и ходовым мостиком. Время от времени заходил капитан Смит. Вначале он очень рассчитывал на помощь «Олимпика», располагавшего всем необходимым снаряжением для проведения крупной спасательной операции. Но вскоре стало ясно, что надежды, возлагавшиеся на «Олимпик», нереальны. Судно находилось на расстоянии 500 миль от «Титаника». Это было слишком далеко. Даже при очень высокой скорости оно не смогло бы прибыть раньше, чем «Титаник» затонет. Более того, капитан «Олимпика», очевидно, так и не понял всей отчаянности положения «Титаника», поскольку один из вопросов радиста был таким: не идет ли «Титаник» на юг, навстречу «Олимпику»!

На канадском судне «Маунт Темпль», шедшем курсом на запад, радист Джон Дюран передал капитану Генри Муру о том, что «Титаник» посылает сигналы бедствия, сразу же, как только услышал их. Потом он продолжал слушать эфир, слышал, как «Титаник» передавал сигнал CQD, и ответы других судов. Он поймал «Карпатию», сообщившую, что идет на помощь

«Титанику». В ноль часов 40 минут капитан Мур приказал передать «Титанику», что «Маунт Темпль» меняет курс и тоже идет на помощь. В машинном отделении вдвое усилили вахту, и «Маунт Темпль», взяв курс 65°, поспешил на восток.

Примерно в это время в радиорубке вновь появился капитан Смит.

— Какой сигнал вы посылаете? — спросил он Филлипса.

— CQD, — ответил радист.

Тут в разговор вмешался младший радист Брайд.

— Пошли SOS, это новый сигнал, — предложил он Филлипсу и после короткой паузы добавил: — Может, это твоя последняя возможность послать его!

Поскольку никакой ободряющей информации не было, капитан ушел, и оба молодых человека посмеялись над замечанием Брайда о последней возможности Филлипса послать сигнал SOS, сигнал, который уже несколько лет назад был одобрен международным соглашением, но на практике пока почти не использовался. Молодость и оптимизм обоих радистов не позволяли принять всерьез мрачное пророчество, в шутку высказанное Брайдом. Но судьба была неумолима, и Филлипсу действительно представилась первая и последняя возможность за всю его короткую жизнь передать новый сигнал.

Четвертому помощнику Боксхоллу, как и многим другим на шлюпочной палубе, не давала покоя мысль о судне, стоявшем без движения неподалеку от «Титаника», тогда как суда, удаленные на десятки и сотни миль, предпринимали все, что было в их силах, чтобы прийти на помощь. Заботу о спасательных шлюпках он ненадолго передал другим и пошел на правое крыло мостика, чтобы самому удостовериться, не произошло ли каких изменений. Но все оставалось по-прежнему, как и тогда, когда его в первый раз известили о присутствии неизвестного судна. Невооруженным глазом на горизонте был виден лишь белый огонек, но в бинокль можно было отчетливо различить два топовых огня. Боксхолл прикинул, что расстояние до судна составляет около десяти миль. Казалось, оно так близко, что с ним можно связаться световыми сигналами по азбуке Морзе. Капитан согласился и приказал:

— Передайте, пусть немедленно идут на помощь, мы тонем.

Четвертый помощник схватил сигнальный фонарь и начал передавать. В какой-то момент ему показалось, что он увидел ответные сигналы, но, не сумев разобрать их, он в конце концов решил, что ошибся и то, что он увидел, было всего лишь мерцанием топового огня. Когда и на повторные сигналы не последовало никакого ответа, Боксхолл предложил капитану

Смиту пустить сигнальные ракеты, которые уже принес рулевой Роу. Капитан вновь согласился и приказал пускать их через каждые пять-шесть минут. Через несколько секунд с правого крыла мостика взлетела первая ракета. Раздалось резкое шипение, сигнальная ракета взвилась высоко над мачтами к звездному небу, взорвалась и рассыпалась на множество ослепительно белых, медленно падавших звездочек.

Неизвестное судно казалось настолько близким, что капитан Смит счел необходимым, помимо пуска сигнальных ракет, продолжить подавать и световые сигналы. Поскольку Боксхолл был занят ракетами, он спросил у Роу, умеет ли тот подавать сигналы светом. Рулевой ответил, что немного. Тогда капитан приказал ему постараться привлечь внимание неизвестного судна и, если оно ответит, передать ему, что «Титаник» тонет и просит его подготовить спасательные шлюпки. Так, между пуском ракет, не переставая, мигал сигнальный фонарь, но ответ, которого ждали с таким нетерпением, не приходил.

Если до этой минуты кто-то на палубе «Титаника» еще не понимал всей серьезности ситуации, то сомнения мгновенно рассеялись, как только небо озарилось светом первой ракеты. Лоренс Бизли писал:

> «Не стоит приуменьшать драматизм этой сцены: отделите ее, если вам удастся, от всех страшных событий, которые затем последовали, и представьте тихую ночь, неожиданно вспыхнувший свет над палубами, толпу кое-как одетых людей, огромные трубы и высокие мачты, высвеченные взметнувшейся ракетой; ее свет на мгновение позволил увидеть лица и прочесть мысли безропотной толпы. Каждый вдруг понял, и никому не надо было объяснять, что мы добиваемся помощи от кого-то, кто находится достаточно близко, чтобы заметить наши сигналы».

По-видимому, другой огромной трагедией этой столь богатой событиями ночи, помимо непосредственного столкновения «Титаника» с айсбергом, можно считать то, что кто-то действительно находился так близко, что видел отчаянные сигналы, но не придал им значения и не сделал того, о чем к нему взывали. Четвертый помощник капитана Боксхолл выпустил восемь ракет. По общепринятым правилам это означало, что «Титаник» на грани гибели. Но неизвестное судно никак не прореагировало.

Была полночь, когда на мостик «Калифорниан» пришел второй

помощник капитана Герберт Стоун, чтобы принять вахту от третьего помощника Гроувза. У входа в рулевую рубку его остановил капитан Лорд и рассказал о неизвестном судне и о том, что оно уже примерно полчаса стоит неподвижно. Он приказал Стоуну следить за ним и немедленно сообщить, если судно начнет приближаться. После этого капитан ушел в штурманскую рубку. Там он какое-то время курил и читал.

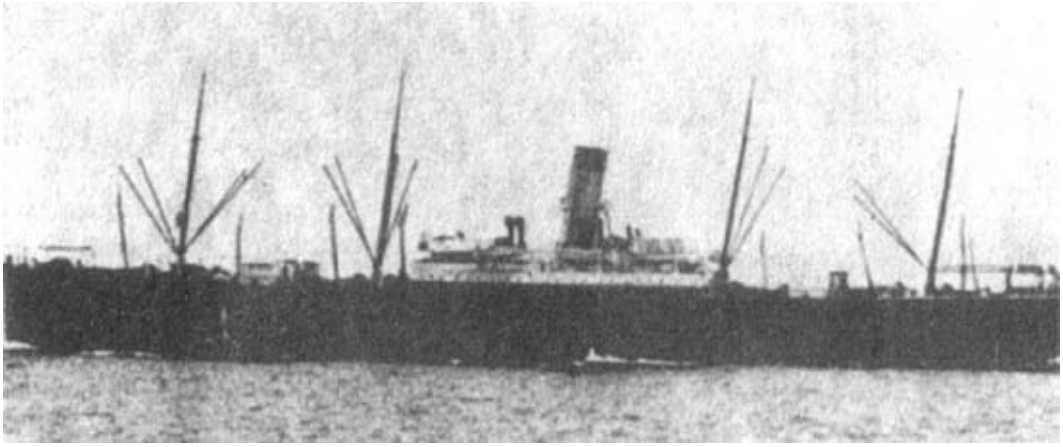
На мостике Гроувз тоже рассказал Стоуну о неизвестном судне, и оба офицера внимательно к нему присмотрелись. Стоун различил один топовый огонь, красный отличительный и один или два не очень ярких огня, которые он принял за освещенные окна или открытые двери. Стоун решил, что это небольшое грузовое судно, находящееся от них примерно в пяти милях. Гроувз сообщил также, что «Калифорниан» посылал судну световые сигналы, но не получил ответа. Потом третий помощник ушел с мостика.

Сразу после его ухода Стоун тоже попытался связаться с судном с помощью сигнального фонаря, но безрезультатно. В четверть первого ночи на мостик пришел молодой практикант Джеймс Гибсон и принес кофе. Стоун рассказал ему, как тщетно пытался установить связь с незнакомым судном, и Гибсон с минуту пытался сделать то же самое. Никакого результата. В какую-то секунду ему показалось, что судно отвечает, но потом он решил, что это лишь мигание топового огня. Гибсон ушел, и Стоун остался на мостике один.

В ноль часов 40 минут в переговорной трубе раздался свисток. Капитан Лорд спрашивал, движется ли незнакомое судно. Стоун ответил, что нет и даже не реагирует на повторные световые сигналы. Лорд попросил Стоуна обязательно вызвать его, если произойдут какие-либо изменения, а сам одетый лег на диван в штурманской рубке. Он был спокоен и абсолютно уверен во втором помощнике; кроме того, на «Калифорниан» действовало правило: все офицеры обязаны были немедленно связаться с капитаном в случае любой неожиданно возникшей ситуации или если считали это необходимым.

В ноль часов 45 минут Стоун увидел над неизвестным судном огонек. Сначала он отнесся к этому спокойно — в ясном небе каждую минуту падают звезды, и эта ночь не была исключением. Вскоре Стоун увидел еще один огонек, похожий на белую ракету, хотя он и не отметил на палубе незнакомого судна никакой вспышки, что свидетельствовало бы о том, что ракета была пущена оттуда. Ему даже показалось, что ракету пустили где-то далеко позади судна, за которым он наблюдал. В течение получаса он отметил еще три ракеты, все белые. Сразу же после этого он доложил по

переговорной трубе капитану Лорду, что видел огни, которые считает белыми ракетами, и ему кажется, что неизвестное судно поворачивает на юго-запад. Лорд спросил, действительно ли речь идет о белых ракетах и не было ли цветных, с помощью которых судно сообщает о своей принадлежности к той или иной компании. Стоун повторил, что видел только белые, и получил приказ вновь попытаться привлечь внимание судна световыми сигналами. Капитан снова лег, успокоенный сообщением, что неизвестное судно, по-видимому, уходит. Он считал небезопасным, когда два судна надолго задерживаются поблизости друг от друга, — морское течение может их опасно сблизить.



«Калифорниан»

На мостик вернулся Гибсон, и Стоун рассказал ему, что неизвестное судно выпустило пять ракет. Оба с минуту внимательно вглядывались в темноту, и Гибсону тоже показалось, что судно грузовое. Потом минуты три он передавал световые сигналы азбукой Морзе, после чего взял бинокль, чтобы посмотреть, не будет ли ответа. В этот момент в небе вспыхнула новая ракета, а за ней — еще две. Одновременно исчез красный отличительный огонь неизвестного судна и стали видны только топовый и кормовой огни. Стоун и Гибсон решили, что судно поворачивает и уходит в северо-западном направлении. В два часа ночи стал виден только огонь на корме, но и тот вскоре исчез из виду. Стоун приказал Гибсону:

— Идите вниз и передайте капитану, что судно скрылось в северо-западном направлении, что мы идем курсом на вест-норд-вест и что неизвестное судно выпустило в общей сложности восемь ракет.

Гибсон отправился в штурманскую рубку и передал сообщение. Выслушав его, капитан спросил, все ли восемь ракет были белые и который

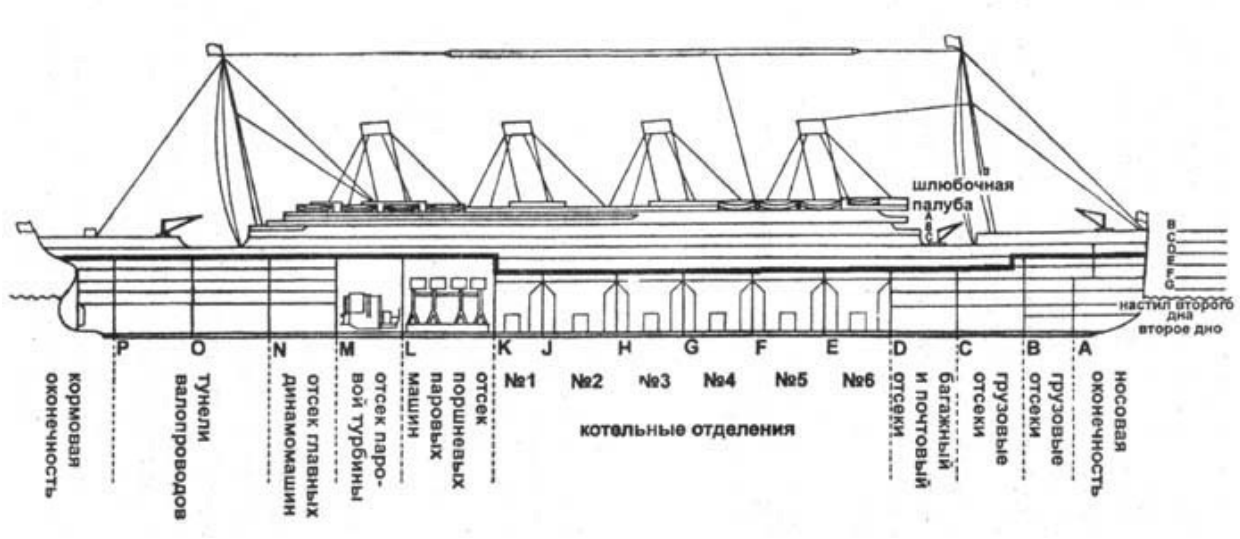
час. Доложив, Гибсон вернулся на мостик и рассказал Стоуну о реакции капитана и о том, что когда он закрывал дверь штурманской рубки, то слышал, как капитан еще что-то пробормотал, но что — он не разобрал. В 2 часа 40 минут Стоун еще раз вызвал капитана по переговорной трубе и сообщил ему, что никаких огней больше нет, судно ушло в северо-западном направлении и теперь находится вне видимости. При этом он снова подтвердил, что все ракеты были белые.

Так рассказывали о событиях, происходивших на борту «Калифорниан» 15 апреля между 1 часом 30 минутами и 3 часами ночи, практикант Гибсон и второй помощник Стоун в ходе расследования причин гибели «Титаника» в Лондоне. Таким же было и письменное заявление, сделанное ими по просьбе капитана Лорда. Сам капитан Лорд до конца своей жизни утверждал, что из этого отрезка времени он помнит только, как Гибсон открыл дверь штурманской рубки и тут же ее закрыл. Когда Лорд спросонья спросил: *«Что случилось* ?» — Гибсона уже не было. О том, что он еще раз говорил по переговорной трубе со вторым помощником, капитан вообще не помнил. Он крепко спал. Показания капитана Лорда на протяжении десятилетий служили поводом для многочисленных рассуждений, дискуссий и предположений. Его защитники утверждали, что сомневаться в их достоверности нет оснований. Если уставший капитан, все дни которого проходят на мостике и на котором лежит постоянная ответственность за судно и за жизнь тех, кто находится на его борту, уснет, то спит очень крепко. Чтобы разбудить моряка после трудной вахты, необходимо несколько раз его окликнуть, а иногда и потрясти, да и то не исключено, что он окончательно придет в себя, только когда выйдет на палубу, на морозный воздух. В противном случае в полусне он может действовать и реагировать рефлекторно, но вовсе не обязательно, что потом все это будет помнить. А молодой практикант Гибсон, придя будить капитана, не осмелился его трясти и даже обратиться к нему настолько решительно, чтобы быть уверенным, что командир все понял. Но были и другие, и их было намного больше, кого объяснения капитана Лорда не удовлетворили. Они не поверили ему и достаточно красноречиво это высказали.

А на палубе Е «Титаника», расположенной глубоко внизу, как и на остальных пяти палубах под шлюпочной, по «большой шотландской дороге» с носа на корму судна, не переставая, двигались толпы мужчин III класса. Не похоже было, что они осознавали угрожавшую им смертельную опасность, скорее, стремились уйти подальше от воды, затопившей их

каюты и скромное имущество. Многим из них хотелось быть поближе к женщинам, размещенным на корме. Сначала это было неорганизованное перемещение сотен людей, в результате чего мужчины из носовых помещений смешались с супружескими парами и женщинами из кают на корме, и в конце концов огромная толпа пассажиров III класса собралась у главной лестницы, ведущей с палубы E наверх.

Примерно в половине первого ночи сверху пришло распоряжение выводить женщин и детей на шлюпочную палубу. Стюардам, отвечавшим за отдельные секции III класса, удалось собрать часть из них, но большинство женщин отказывались идти без мужей. Это походило на ситуацию в I и II классах, но здесь убеждать людей было еще труднее. Так как стюарды, опасаясь паники, никому не сказали, что судно тонет, 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 III класса приказал выводить женщин группами. С первой группой, состоявшей примерно из тридцати женщин, отправился в путь стюард Джон Эдвард Харт. Он провел их по длинному коридору на кормовую межнадстроечную палубу, мимо библиотеки и жилых помещений II класса к лестнице, расположенной рядом с судовой парикмахерской, потом к лестнице I класса и наверх, на шлюпочную палубу. Сложный путь удалось проделать довольно быстро, так как все проходы между III, II и I классами, обычно закрытые, чтобы пассажиры разных классов не смешивались друг с другом, теперь были открыты.



Продольный разрез «Титаника» (жирная горизонтальная линия обозначает высоту

водонепроницаемых переборок)

Когда Харт со своей группой достиг шлюпочной палубы, второй помощник капитана Лайтоллер как раз спускал шлюпку №8. Харт подвел женщин к шлюпке, передал их под присмотр матросов и отправился назад. По пути он встречал женщин с детьми, которых сопровождали другие стюарды. Вскоре после часа ночи он добрался до палубы Е и начал собирать новую группу. Это оказалось не легче, чем собрать первую, многие женщины вообще отказывались идти. В конце концов ему удалось собрать небольшую группу, которую он вывел на шлюпочную палубу примерно в половине второго ночи и подвел к шлюпке №15. Назад Харт уже не вернулся, поскольку первый помощник капитана Мэрдок приказал ему садиться в спасательную шлюпку.

По данным отчета лорда Мерси, в III классе «Титаника» размещалось 706 пассажиров, из них 510 мужского пола. Ввиду того что в это число входило 79 детей, можно предположить, что на судне находилось более 450 мужчин, плывших III классом. Разумеется, капитан и его помощники приняли все меры для того, чтобы приказ «женщин и детей вперед» выполнялся неукоснительно, даже если несколько сотен мужчин бросятся к спасательным шлюпкам. Поэтому возле основных выходов были расставлены стюарды, матросы и даже кое-кто из младших офицеров, которые следили за тем, чтобы первыми на шлюпочную палубу действительно прошли женщины и дети. Но время шло, росло гнетущее чувство опасности, усиливалась нервозность, и со стороны мужчин участились попытки проникнуть на шлюпочную палубу. Пока члены команды оставались на своих местах, только небольшому числу мужчин из III класса удалось пробраться на верхние палубы по аварийным трапам или по некоторым из многочисленных переходов. Однако к двум часам ночи, когда положение судна стало критическим, большинство постов было снято. Но к этому времени с «Титаника» уже спускали последние спасательные шлюпки.

Известно, что женщинам из кают III класса не препятствовали выйти на шлюпочную палубу, наоборот, их всячески призывали к этому, но, к сожалению, не всегда эти призывы находили положительный отклик. Многие из женщин, размещавшихся на корме, сначала вообще отказывались покидать свои каюты. В ходе лондонского расследования адвокат пассажиров III класса У. Д. Харбинсон констатировал:

— Хочу однозначно заявить, что при обсуждении данного вопроса не

представлено никаких доказательств, которые обосновывали бы обвинения в преднамеренной попытке задержать пассажиров III класса. Не существует никаких свидетельских показаний, на которых могло бы основываться такое утверждение, и у меня нет оснований утверждать, что женщины из III класса были намеренно отправлены обратно или им препятствовали выйти на шлюпочную палубу… Далее, не существует никаких доказательств, что, достигнув шлюпочной палубы, они столкнулись там с какой-либо дискриминацией со стороны офицеров или матросов при посадке в шлюпки…

В ходе того же расследования генеральный прокурор заявил:

— Есть одно соображение, которое пришло мне в голову и которое, я думаю, заслуживает внимания. Это тот факт, что пассажиры III класса были эмигрантами… и, конечно, везли с собой много вещей. Покинуть каюту, а тем более судно и сесть в шлюпку, сознавая, что все их скромные пожитки остались на палубе… Естественно, они не могли и думать об этом, а если принимали решение, то не так легко, как те, у кого не было с собой вещей… Опять же, если учесть, что речь идет об эмигрантах, которых просили сесть в шлюпки, висевшие на канатах на высоте более двадцати метров над водой, и в этих шлюпках собирались спустить в море, а многие из них, скорее всего, до этого никогда не бывали на судне, тем более на таком огромном, думаю, легко понять, почему пассажиры III класса отказывались садиться в шлюпки и почему на палубе их осталось гораздо больше, чем пассажиров I или II классов. Есть еще одно, хотя и не столь важное, соображение: конструкция судна была такова, что добраться до спасательных шлюпок из помещений III класса было гораздо сложнее, чем из помещений I и II классов.

В незавидном положении оказался и персонал французского ресторана I класса, занимавший каюты III класса на палубе E. Эти люди не относились ни к пассажирам, что было совершенно очевидно, ни к членам экипажа, поскольку не являлись сотрудниками судоходной компании «Уайт стар лайн». Месье Гатти, получивший у компании концессию на размещение на борту «Титаника» ресторана, привел на судно своих людей, и теперь их положение было не так-то просто. Ситуация осложнялась еще и тем, что они были французами и итальянцами, а англосаксы в начале столетия относились к представителям этих национальностей с некоторым предубеждением.

Поль Може, помощник шеф-повара ресторана, проснулся от тревожных звонков и вышел из каюты узнать, что происходит. У входа в

машинное отделение он встретил капитана Смита и еще с минуту наблюдал за толпившимися в коридоре пассажирами III класса. Он даже прошел на шлюпочную палубу, где матросы готовили шлюпки, и там вновь увидел капитана, убеждавшего женщин сесть в них. Затем Може вернулся на палубу Е, чтобы сообщить шеф-повару обо всем, что увидел. Он нашел его в каюте вместе с другими поварами ресторана. Когда Може сказал, что судно, вероятно, в опасности и что надо скорее выбираться наверх, шеф-повар вначале рассердился и накричал на него, чтобы он не устраивал паники. Но потом выслушал, и оба отправились выяснять действительное положение вещей, а остальных поваров попросили пока подождать. Може и шеф-повар пошли тем же путем, по которому стюард Харт выводил наверх группы женщин, но, подойдя к проходу между II и III классами, наткнулись на серьезное препятствие. На заседании лондонской следственной комиссии Поль Може рассказывал лорду Мерси:

— Там были два или три стюарда, и они не хотели пропустить нас дальше. Я был в обычной одежде, и шеф-повар, по-моему, тоже. Мне кажется, что он был не в форменном костюме, а одет, как и я. Я просил стюардов позволить нам пройти, объяснил, что я помощник шеф-повара, и один из стюардов сказал: *«Идите, и чтобы духу вашего здесь не было* !» А другие повара остались на своей палубе, они не смогли пройти наверх. Это и стало причиной их гибели… Мне разрешили пройти, мне и шеф-повару, потому что я был одет, как пассажир. Думаю, причина в этом, почему мне позволили пройти…

Так Поль Може и шеф-повар французского ресторана оказались на шлюпочной палубе. Кроме них, из всего персонала ресторана это удалось только месье Гатти. Остальные остались внизу, и, когда им удалось наконец выбраться, было уже слишком поздно, как и для остальных пассажиров-мужчин из III класса.

На шлюпочной палубе продолжался спуск спасательных шлюпок. Когда третий помощник Питман предложил женщинам садиться в шлюпку №5, к нему присоединился и пятый помощник Лоу. Вокруг шлюпки собрались практически только пассажиры I класса. Бывший офицер армии США капитан Э. Дж. Кросби, чувствовавший себя не новичком в море, одним из первых привел к шлюпке свою жену и дочь. Кросби с самого начала понял, что положение серьезно. Сразу же после столкновения с айсбергом, когда его жена отказывалась покидать удобную постель, он сказал ей:

— Если ты сейчас же не встанешь, то пойдешь ко дну!

Затем он объяснил уже более спокойно:

— Судно очень сильно повреждено, однако я надеюсь, что благодаря водонепроницаемым переборкам оно удержится на плаву.

Но теперь на шлюпочной палубе Кросби уже не уповал на «непотопляемость» лайнера. В шлюпку вошли и другие женщины, включая жену юриста и банкира из Сан-Франциско Уошингтона Доджа с пятилетним сыном.

— Еще женщины есть? — спросил Дж. Брюс Исмей, стоявший тут же.

— Я, — робко отозвалась молодая стюардесса, не уверенная в том, касается ли эвакуация и ее.

— Конечно, — ответил Исмей, — вы женщина, занимайте свое место.

Когда поблизости уже не осталось ни одной женщины, третий помощник Питман позволил сесть в шлюпку и нескольким мужчинам. По правому борту шлюпочной палубы в течение всего времени спуска шлюпок действовало правило: женщины и дети садились первыми, но, когда поблизости их уже не оставалось или они не решались, а в шлюпках имелись свободные места, их могли занять мужчины. На левом борту категоричный Лайтоллер был не столь благосклонен к мужчинам, он принципиально не пускал их в шлюпки. Питман, стоявший в шлюпке №5, в последний раз крикнул:

— Есть еще женщины? — и, поскольку никто не отозвался, выпрыгнул на палубу. Первый помощник Мэрдок приказал:

— Возьмите командование этой шлюпкой на себя и при спуске задержитесь у кормового забортного трапа.

Вероятно, он предполагал, что женщины с нижних палуб попытаются сесть в шлюпку после открытия портов в борту судна. Оба офицера подали друг другу руки, и Мэрдок сказал:

— Прощайте, счастливо.

Статный мужчина, перегнувшись через релинг, целовал свою жену и никак не мог с ней расстаться. В конце концов он прыгнул в шлюпку и сел рядом с ней. Мэрдок приказал:

— Высадите этого человека!

Но Питман уже отдал приказ матросам у лебедок на спуск, и муж остался в шлюпке. Рулевой Оливер тем временем на коленях проползал по дну между ногами пассажиров, чтобы добраться до сливного отверстия и закрыть его раньше, чем шлюпка окажется на воде. Краска, которой были покрашены лебедки, была свежей, и, поскольку ими еще не пользовались, канаты прилипали к блокам. Шлюпка шла вниз рывками. Сначала резко опустилась носовая часть, потом корма. Миссис Уоррен позднее говорила,

что в ту минуту она была уверена, что выпадет из шлюпки. Уошингтон Додж, наблюдавший за спуском со шлюпочной палубы, заявил, что его охватило большое сомнение, не подверг ли он свою жену и сына большей опасности, чем если бы они остались на палубе. Неподалеку от Доджа стояли шеф-повар французского ресторана и его помощник Поль Може. Шлюпка опускалась очень медленно, и Може убеждал шеф-повара прыгнуть в нее. В шлюпке было около сорока человек, и Може считал, что еще двое не создадут проблем. Но толстый шеф-повар все никак не мог решиться, и, когда шлюпка спустилась уже на три метра ниже шлюпочной палубы, Може прыгнул один. Из шлюпки он продолжал звать шеф-повара, но тот все медлил. Когда шлюпка проходила мимо одной из нижних палуб, кто-то из членов команды схватил Може за руку и попытался вытащить, но Може оттолкнул его — и был спасен.

Поль Може был не единственным человеком, прыгнувшим с палубы в шлюпку. То же проделали еще трое пассажиров I класса, и среди них врач-немец д-р Фрауэнталь и его брат Исаак. Их действия позднее гневно осудила миссис Стенджел, пассажирка I класса. Она писала:

> «Когда я садилась в спасательную шлюпку, офицер сказал: „Больше никого, шлюпка полная“. Мой муж выполнил приказ и остался на палубе. А когда шлюпку спускали, в нее прыгнули четверо мужчин, угрожая тем самым жизни всех нас. Один из них, врач-еврей, весил килограммов 125, да еще на нем было два спасательных жилета. Эти люди, прыгавшие в шлюпку, толкнули меня и ребенка. Я потеряла сознание и получила сильные ушибы».

Неудивительно, что после таких переживаний миссис Стенджел еще долго возмущалась.

Рулевому Оливеру все никак не удавалось закрыть сливное отверстие, поэтому Питман свистком сигнализировал на палубу, чтобы спуск задержали. Матросы у шлюпбалок остановили шлюпку на полпути, но тут Оливеру, к счастью, удалось заткнуть отверстие. Сидевшие в шлюпке услышали ворчливый голос сверху:

— Проклятье, это ваша забота, чтобы пробка была на месте!

Без сомнения, это был пятый помощник Лоу, руководивший спуском на палубе. Сложности со шлюпкой, видимо, настолько вывели Лоу из равновесия, что произошел инцидент, который, вероятно, не имел аналогий в истории британского торгового флота. Стоявший рядом с Лоу Брюс

Исмей одной рукой опирался на шлюпбалку, а другой размахивал в воздухе, беспрестанно погоняя матросов:

— Спускайте же! Спускайте! Спускайте!

Совершенно определенно, что Исмей впервые оказался в ситуации, заставившей его забыть о собственной важности и обычном высокомерном спокойствии. В тот момент к нему повернулся Лоу и крикнул:

— Если вы не уберетесь к чертовой матери, я за себя не ручаюсь! Вы хотите, чтобы я быстрее спускал шлюпку? Вы, наверное, хотите, чтобы я их всех утопил?

Ошеломленный Исмей, не проронив ни слова, повернулся и ушел. Члены команды, оказавшиеся свидетелями этой сцены, разинули рты. Они даже представить себе не могли, что какой-то пятый помощник капитана может публично оскорбить генерального директора компании и это сойдет ему с рук. Они уже жалели Лоу, представляя, чем все это кончится, когда они прибудут в Нью-Йорк. А в том, что они туда прибудут, в ту минуту никто не сомневался; на худой конец, их возьмут на борт другие суда.

Снизу от Питмана поступил новый сигнал, извещавший, что спуск можно продолжать. Шлюпка коснулась воды, но вновь возникла проблема — как освободить гаки блоков. И в этом случае небрежность в подготовке команды отомстила за себя. Пока отдали гаки, прошло довольно много времени. Только после этого Питман наконец приказал гребцам отойти от борта судна. О том, что Мэрдок просил его задержаться у портов и взять еще людей, он совершенно забыл. Однако справедливости ради следует сказать, что если бы Питман и сделал это, то все равно ничего бы не изменилось, поскольку ни один из бортовых портов так и не был открыт.



Женщины и дети в первую очередь!

У второго помощника капитана Лайтоллера на левом борту неожиданно возникла серьезная проблема — нехватка людей, которые могли бы спускать шлюпки. Палубная команда «Титаника», помимо капитана и семи офицеров, насчитывала 59 матросов. Часть из них была занята у шлюпбалок, где их число уменьшалось с каждой спущенной шлюпкой, часть занималась другими делами — например, открывала окна на палубе А. Кроме того, десять минут назад Лайтоллер отправил боцмана с шестью матросами вниз, чтобы они открыли порты с левого борта перед грузовым люком № 2. Лайтоллер хотел, чтобы оттуда в спускаемые шлюпки могли сесть женщины и дети из III класса, которые все еще находились на нижних палубах. Боцман Николе и шесть матросов ушли, и больше их никто не видел. Скорее всего, в носовой части судна их неожиданно накрыла хлынувшая вода, и все они погибли. В отличие от капитана, Томаса Эндрюса и Брюса Исмея, Лайтоллер не имел точных сведений о масштабах повреждения, поэтому он еще долго считал, что вода проникнет только в один или два носовых отсека. После их затопления судно погрузится носовой частью в воду, но прочные водонепроницаемые переборки выдержат давление, и «Титаник» останется на плаву. Он даже не

предполагал, насколько угрожающим было положение в носовой части, поэтому и послал туда боцмана с людьми.

Когда Лайтоллер подсчитал, скольких людей ему не хватает, то получилось, что с каждой очередной шлюпкой он может отправлять максимум двоих, если хочет обеспечить непрерывную эвакуацию пассажиров.

В ноль часов 55 минут, когда на правом борту готовилась к спуску шлюпка № 5, Лайтоллер начал спускать шлюпку № 6. Но у него остался только один матрос для обслуживания талей.

— Кто-нибудь к кормовой шлюпбалке! — приказал он.

— Есть, сэр! — ответил старый матрос Хемминг, который уже находился в шлюпке и с самого начала был назначен ее командиром. На призыв Лайтоллера он вернулся на палубу. Среди стоявших рядом пассажиров был майор Артур Годфри Пешан.

— Необходимо вынуть из шлюпки мачту, — раздался авторитетный голос, вероятно вновь Лайтоллера, и Пешан подбежал помочь. Перочинным ножом он перерезал крепящий канат и вытащил мачту на палубу. В этот момент у шлюпки появился капитан Смит. Лайтоллер пожаловался:

— Сэр, у меня нет матроса в шлюпку.

Смит взял за плечи стоявшего рядом члена команды, почти мальчика, и сказал:

— Вот один.

Лайтоллер с сомнением посмотрел на юношу, но не осмелился возразить капитану. Юноша вошел в шлюпку, но, как оказалось, пользы от него было мало, так как у него была поранена рука. Скорее всего, капитан Смит просто решил дать ему возможность спастись.

Среди наблюдавших была и миллионерша из Денвера Маргарет Браун. Шлюпка начала медленно опускаться, и Молли Браун повернулась, чтобы перейти на другой борт палубы. Вдруг сзади ее схватили за плечи сильные мужские руки и подтолкнули к релингу:

— Вы тоже пойдете!

И прежде чем полная миссис Браун успела прийти в себя, ее буквально швырнули в шлюпку, которая в этот момент находилась уже на метр ниже уровня палубы. Когда до воды оставалось совсем немного, снизу раздался голос рулевого Роберта Хитченса, которого Лайтоллер назначил командиром:

— Я не могу управлять шлюпкой с одним матросом!

Этим матросом был Фредерик Флит, который чуть больше часа назад первым увидел из «вороньего гнезда» айсберг. Лайтоллер обратился к

толпе на палубе:

— Есть среди вас моряки?

Минуту стояла тишина, потом отозвался майор Пешан:

— Если хотите, я пойду.

— Вы моряк? — спросил Лайтоллер.

— Нет, яхтсмен, — ответил Пешан, вице-коммодор королевского канадского яхт-клуба.

Капитан Э. Дж. Смит, услышавший этот разговор, предложил Пешану сойти на палубу А, разбить одно из окон, закрывавших прогулочную палубу, и оттуда сесть в полуспущенную шлюпку. Вероятно, в эту минуту капитан не осознавал всей бесполезности своего распоряжения. В разговор вмешался Лайтоллер:

— Если вы хороший моряк, то можете спуститься вон по тому канату.

Второй помощник прекрасно знал, насколько трудно в темноте добраться до каната, висящего почти в двух с половиной метрах от борта судна, но он хотел испытать майора. И Пешан справился. Оказавшись в шлюпке, он спросил Хитченса:

— Что я должен делать?

И получил приказ заткнуть пробкой сливное отверстие. Пока Пешан искал его на дне шлюпки, он услышал, как Хитченс сказал:

— Поторопитесь, судно вот-вот утонет!

Пешан решил, что рулевой говорит об их спасательной шлюпке,[9] но это было не так. Заслуживает упоминания тот факт, что майор Пешан оказался единственным из пассажиров-мужчин, кому Лайтоллер в ту ночь позволил сесть в шлюпку.

Сразу же после спуска на воду первых трех шлюпок к Лайтоллеру обратился старший помощник капитана Г. Т. Уайлд с вопросом, не знает ли он, где пистолеты, так как первый помощник Мэрдок не может их найти. Лайтоллер знал. Вместе с капитаном Смитом, Уайлдом и Мэрдоком он направился в каюту первого помощника (это была его каюта, перед тем как в Саутгемптоне произошло перемещение старших офицеров) и уверенно сунул руку в ящик. Вынув оттуда несколько пистолетов с патронами, он хотел уйти, но Уайлд остановил его и протянул ему один из пистолетов со словами:

— Возьмите, может пригодиться.

Лайтоллер положил оружие в карман и вернулся на палубу.

По дороге возле палубной надстройки он увидел американского предпринимателя и финансиста Исидора Страуса с женой. Оба пожилых супруга оживленно разговаривали и, казалось, были не очень обеспокоены

фактом, который многим уже стал ясен, — гигантское судно тонет.

— Могу я проводить вас в шлюпку? — спросил Лайтоллер миссис Страус.

— Я думаю, мне лучше пока остаться здесь, — ответила она.

— Почему бы тебе не пойти с офицером? — спросил мистер Страус.

— Нет и еще раз нет, — с улыбкой отказалась она.

У Лайтоллера не было времени кого-то убеждать или уговаривать, об этом пусть заботятся другие. Полковник Арчибальд Грейси, молодой Хью Вулнер, несколько друзей и знакомых доказывали миссис Страус, что она должна воспользоваться спасательной шлюпкой. Казалось, они убедили ее, и миссис Страус даже направилась к одной из них, но потом передумала.

— Нет, — сказала она, — я не оставлю своего мужа. Мы вместе жили, вместе и умрем.

Полковник Грейси обратился к Исидору Страусу в надежде, что ему удастся уговорить его. Быть может, учитывая возраст и беспомощность мистера Страуса, для него будет сделано исключение и ему разрешат сесть в шлюпку вместе с женой. Но старый мультимиллионер тоже был непреклонен.

— Нет, — сказал он, — я не хочу для себя никаких исключений.

После этого Исидор и Ида Страус ушли на палубу А, сели на застекленной веранде в плетеные кресла и совершенно спокойно стали ждать своей участи. Никакие попытки друзей заставить их изменить решение не имели успеха. На шлюпочную палубу они вышли только один раз, чтобы проводить в спасательную шлюпку горничную миссис Страус.

Как и супругов Страус, Лайтоллер не сумел уговорить супружескую пару Эллисон из Монреаля.

— Позвольте посадить вас в какую-нибудь шлюпку, — предложил он молодой женщине.

— Ни в коем случае, — последовал решительный ответ. — Мы вместе начали свою жизнь и, если Богу будет угодно, вместе ее окончим.

Никакие доводы не смогли склонить миссис Эллисон покинуть мужа. В последний раз их видели на шлюпочной палубе одних, в стороне от большой толпы. Гудзон Дж. Эллисон обнимал свою жену, а трехлетняя девочка Лоррейн держалась за мамину юбку. Из этой семьи, ехавшей в I классе, спасся только маленький мальчик Трейверс, и то только потому, что его няня в сутолоке оказалась отделенной от супругов Эллисон и с ребенком на руках села в одну из шлюпок.

После того как были выпущены все ракеты, стало ясно, что «Титаник» обречен, и даже самые большие оптимисты, до сих пор верившие в его

непотопляемость, отрезвели. Кончились шутки и шаловливые комментарии о преувеличенных опасениях капитана Смита, лица всех стали серьезными. В шлюпки начали садиться женщины, которые еще недавно отказывались или колебались. Одних провожали мужья, о других проявляли заботу друзья или знакомые, с которыми они провели вместе несколько спокойных и беззаботных дней. Многие держались мужественно, относясь ко всему как к неотвратимости, которой нельзя противостоять, но бывали и драматические и трогательные сцены. Миссис Дуглас умоляла мужа:

— Уолтер, ты должен пойти со мной!

— Нет, — отвечал Уолтер Д. Дуглас, — я должен оставаться джентльменом.

— Все в порядке, моя девочка, — успокаивал девятнадцатилетний Дэниел У. Марвин свою жену, которая была еще моложе, — ты иди, а я еще немного побуду здесь.

Никто не слышал, чтобы супруги Кавендиш произнесли хотя бы слово. Таррел Кавендиш дважды поцеловал свою жену и исчез в толпе других мужчин.

— Будь счастлива, что бы ни случилось, будь счастлива! — были последние слова доктора У. Т. Минахана, которые он сказал своей жене.

— До скорой встречи! — улыбаясь, крикнул Адольф Дайкер жене, садившейся в шлюпку.

Пассажир I класса Марк Форчун взял у жены драгоценности и положил в карман со словами:

— Я позабочусь о них, мы сядем в следующую шлюпку. Затем они с сыном Чарлзом следили, как миссис Форчун с дочерьми Этель, Элис и Мейбл перелезают через релинг в спасательную шлюпку.

— Чарлз, не оставляй отца, — крикнула одна из девушек брату.

Артур Райерсон вынужден был сказать своей жене более решительные и убедительные слова, чтобы заставить ее сесть в шлюпку. Он сказал тоном, не допускающим возражений:

— Ты обязана подчиняться приказам. Если сказали: «Женщинам и детям садиться в шлюпки», — значит, ты должен сесть, как только подойдет твоя очередь. Я останусь здесь с Джеком Тэйером. Мы о себе позаботимся.

Супруги Мейер из Нью-Йорка сочли неудобным обсуждать свои проблемы на глазах у посторонних, поэтому, когда миссис Мейер отказалась расстаться с мужем, они спустились в каюту и уже там договорились, что миссис Мейер ради сына, который ждал их в Нью-Йорке, сядет в шлюпку, а муж обязательно последует за ней позднее.

Люсьен П. Смит из Филадельфии тоже не мог сломить сопротивления своей жены. Увидев капитана, энергичная миссис Смит решила взять дело в свои руки, подошла к нему и начала объяснять, что у нее нет на свете никого, кроме мужа, и требовала, чтобы ему разрешили сесть вместе с ней. Седой капитан, сделав вид, что не замечает ее, поднес к губам мегафон и крикнул:

— Женщины и дети садятся в первую очередь

Это был красноречивый ответ, и Люсьен П. Смит, не одобрявший действий своей жены, понял его именно так. Он подошел к капитану и, извинившись, сказал:

— Забудьте об этом, капитан, я сделаю все, чтобы она села в шлюпку.

Потом он повернулся к жене:

— Я никогда не думал, что мне придется просить тебя слушаться, но в данном случае ты должна. Так принято, что женщины и дети садятся первыми. Судно оснащено достаточно хорошо, и все будут спасены.

На вопрос миссис Смит, искренне ли он говорит, муж твердо ответил:

– Да.

На этом супруги простились, и, когда шлюпка коснулась воды, Смит крикнул с палубы:

— Спрячь руки в карманы, очень холодно.

Были случаи, когда слова оказывались бессильны и не оставалось ничего другого, как прибегнуть к решительным действиям. 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 опускать шлюпку, а женщина в отчаянии кричала, пытаясь всеми силами вырваться и вернуться на палубу.

Это лишь несколько примеров многих и многих трагических и одновременно глубоко впечатляющих сцен, происходивших на шлюпочной палубе «Титаника» в промежутке межу 00.45, когда была спущена первая шлюпка, и 2.05, когда была спущена последняя. Следует добавить, что никто из упомянутых выше мужчин в списках спасшихся не значился. Все эти пассажиры I класса погибли.

Одна за другой спасательные шлюпки опускались на неподвижную гладь воды. В час ночи по правому борту готовилась к спуску шлюпка №3. Говард Кейс, директор лондонского отделения нефтяного концерна «Вакуум ойл», и Уошингтон Роублинг, единственный наследник строительного магната, подвели к шлюпке миссис Дж. Грэхем, ее дочь

Маргарет и подругу дочери мисс Элизабет Шют, которые путешествовали одни. Уже из шлюпки миссис Грэхем видела, как Говард Кейс, опершись о поручни, закуривает сигарету и машет ей рукой. Кажется, он тоже слышал ободряющее высказывание одного из офицеров, будто «Титаник» затонет не раньше чем через восемь—десять часов, а к этому времени к нему подойдут несколько судов, вызванных по беспроволочному телеграфу.

Как уже отмечалось, на правой стороне шлюпочной палубы офицеры относились к мужчинам более великодушно. Так, в шлюпку № 3 четверо пассажиров I класса смогли сесть вместе со своими камердинерами, а издатель Генри Слипер Харпер даже с мопсом и египтянином-переводчиком Хамадом Хасой, которого он причуды ради вез из Каира в Нью-Йорк. В последнее мгновение в шлюпку вскочила еще и группа кочегаров. Элизабет Шют позднее очень критически отзывалась о поведении некоторых членов команды, и их знании морского ремесла, как она говорила. Например, шлюпку № 3 спускали таким образом, что мисс Шют все время боялась, как бы она не перевернулась. О неопытности членов команды говорили и другие женщины. Чтобы попасть в спасательные шлюпки, многие уверяли, будто умеют обращаться с веслами, но, как оказалось, в большинстве случаев это было неправдой.

К шлюпке № 8 подошел капитан Смит, которому очень хотелось, чтобы она как можно скорее была спущена на воду. Он спросил матроса Джонса, на месте ли шлюпочная пробка, и, получив положительный ответ, сам вместе с одним из стюардов занялся носовой шлюпбалкой. Шлюпка без осложнений достигла воды. Проблемы начались потом. Места гребцов заняли два стюарда и один повар. Они неумело сражались с веслами, а один из них так и не смог справиться со своим веслом, поэтому женщинам пришлось им помогать.

Положение «Титаника» ухудшалось с каждой минутой. Конструктор Томас Эндрюс ходил по шлюпочной палубе и призывал женщин, которые все еще 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!

Второй помощник капитана Лайтоллер потерял надежду, которую питал вначале, что «Титаник» все же удержится на плаву. Он даже мог периодически убеждаться, как сокращается оставшееся время. В своих воспоминаниях он писал об этом:

> «Когда одна шлюпка уже достигала воды, а другая была готова к спуску, я подходил к длинному аварийному трапу, который вел со шлюпочной палубы прямо вниз, на палубу С, и предназначался для членов команды, а для меня служил своеобразным индикатором скорости, с какой поднималась вода, и показателем высоты, какой она достигла. В это время носовая палуба была уже затоплена. Вид холодной зеленоватой воды, устрашающе ползущей по лестнице вверх, врезался в память. Вода медленно поднималась и одну за другой покрывала электрические лампочки, которые еще какое-то время жутко и неестественно светились под водой».

Примерно в 1 час 12 минут ночи с правого борта была спущена шлюпка № 1. Первый помощник капитана Мэрдок приказал вахтенному Джорджу Саймонсу прыгнуть в нее и заткнуть сливное отверстие. В эту минуту подбежали две женщины — леди Дафф-Гордон и ее секретарша мадемуазель Франкателли. За ними следовал сэр Космо Дафф-Гордон. Обе женщины сели в шлюпку, а сэр Космо спросил Мэрдока, может ли и он последовать за ними.

— Ну конечно, пожалуйста, — ответил, по словам сэра Космо, первый помощник.

Однако более правдоподобно выглядит свидетельство Джорджа Саймонса, стоявшего рядом. По его словам, Мэрдок сказал: *«Так и быть, полезайте»*. Поскольку других женщин поблизости не было, Мэрдок пригласил сесть в шлюпку двух американцев — Абрахама Соломона и С. Стенджела. Дородный Стенджел перелезал через палубное ограждение так неуклюже, что в конце концов свалился в шлюпку, как мешок. Мэрдок не удержался от смеха и сказал:

— Это самое смешное из того, что я видел за сегодняшний вечер.

Больше никого из пассажиров у шлюпки № 1 не оказалось. Все другие шлюпки в этой части палубы были уже спущены, поэтому пассажиры переместились на корму. Мэрдок усадил в шлюпку № 1 еще шестерых кочегаров и приказал Саймонсу:

— Возьмите ее под свою ответственность и позаботьтесь, чтобы все выполняли ваши указания.

Затем он отдал матросам у шлюпбалок команду к спуску. Так шлюпка, рассчитанная на сорок человек, покинула палубу тонущего «Титаника» ровно с дюжиной людей на борту — двумя женщинами и тремя мужчинами из I класса и семью членами команды. Смазчик Уолтер Херст,

наблюдавший за спуском с носовой межнадстроечной палубы, проворчал:

— Если уж спускают шлюпки, то могли бы посадить в них еще кого-нибудь.

Чуть позднее спускали шлюпку № 9, первую из четырех, размещенных на корме по правому борту шлюпочной палубы.

У некоторых супругов все еще были проблемы, как заставить своих жен спуститься в шлюпки.

— Ради Бога, иди! — упрашивал жену американский писатель Жак Фютрель, известный автор детективных рассказов, считавшийся американским Конан Дойлем. — Это твоя последняя возможность, иди! — настаивал он.

В конце концов один из офицеров без всяких церемоний потащил миссис Фютрель в шлюпку. Совсем иначе повел себя один из кочегаров, слонявшийся здесь же. Он бросил в шлюпку свой мешок, прыгнул следом за ним и заявил, что капитан велел ему взять на себя управление. Матрос Хейнс буквально вышвырнул его из шлюпки. Когда сели еще несколько женщин, шлюпка начала спускаться к воде. В ней было восемь членов команды.

По мере того как огромное судно медленно погружалось в воду, офицеры стремились ускорить спуск шлюпок, поскольку никто точно не знал, сколько времени еще осталось. Набрав в трюм большое количество воды, «Титаник» начал крениться на левый борт, и между леерным ограждением шлюпочной палубы и бортами шлюпок образовалась метровая щель. Пожилая француженка хотела прыгнуть в шлюпку № 10 — и промахнулась. К счастью, она успела ухватиться руками за бортовой якорь, и нескольким мужчинам общими усилиями удалось вытащить ее на нижнюю прогулочную палубу. Она вернулась наверх, и вторая ее попытка оказалась более успешной. Дети вообще уже не могли преодолеть это расстояние, и их приходилось просто бросать в шлюпку. Матрос Эванс поймал одного из них за одежду буквально в последнюю долю секунды. Пока шлюпка № 10 спускалась вниз, в нее с палубы А прыгнул какой-то смуглый человек, один из пассажиров III класса.

Шлюпку № 11 спустили до уровня палубы А, где собралась большая толпа женщин из II и III классов. Когда шлюпка достигла уровня палубы, в нее попыталась сесть какая-то женщина, находившаяся в истерическом состоянии. Стюард Уиттер хотел ей помочь, но та, вероятно, его просто не видела. Он схватил ее, но она увлекла его за собой, и они оба упали в шлюпку. Миссис О. Беккер усадила в шлюпку № 11 двух своих маленьких детей как раз в ту минуту, когда шлюпка без всякого предупреждения вдруг

начала опускаться.

— Пожалуйста, пустите меня к моим детям, — закричала она.

Двое мужчин перенесли ее через ограждение и бросили в шлюпку. В этот момент миссис Беккер поняла, что старшая дочь Рут осталась на палубе, и она начала кричать, чтобы та садилась в другую шлюпку. Кто-то из офицеров, вероятно Мэрдок, перегнулся через борт и крикнул вниз:

— Есть ли в шлюпке матрос?

Поскольку никто не отозвался, матрос Брайс соскользнул по канату вниз. В шлюпке № 11 оказалось семьдесят человек, больше всего. Как выяснилось позднее, кроме Брайса, в ней были еще восемь членов команды. В то же время на противоположной стороне спускали шлюпку № 12 с сорока женщинами и детьми и двумя членами команды.

Время шло, и желание убеждать женщин, отказывавшихся садиться в оставшиеся шлюпки, иссякало. Когда около половины второго ночи по правому борту спускали шлюпку № 13, было слышно, как какая-то солидная дама громко протестовала:

— Не заставляйте меня садиться в эту шлюпку, я не хочу! Я никогда в жизни не плавала в шлюпке!

Стюард Рей из ресторана I класса решительно вмешался:

— Вы должны сесть, и будет лучше, если вы за молчите!

Тут Рей увидел стоявшего неподалеку Уошингтона Доджа, подошел к нему и спросил, в безопасности ли его жена и ребенок. Додж ответил утвердительно, и Рей вздохнул с облегчением, поскольку до некоторой степени чувствовал себя ответственным за судьбу семейства Доджей. Он обслуживал их на «Олимпике» во время плавания из Америки в Англию и убедил, чтобы на обратном пути они выбрали именно «Титаник», чудо техники и комфорта. Здесь они вновь встретились. Но необходимо было действовать, поэтому стюард сказал:

– Будет лучше, если и вы сядете, — и подтолкнул Уошингтона Доджа к шлюпке № 13, в которую сел вместе с ним.

В следующий момент в руках Рея оказался ребенок, завернутый в одеяло, которого ему кто-то бросил с палубы.

— Кто позаботится о ребенке? — обратился он к женщинам, сидевшим в шлюпке.

Вызвалась одна из них, и стюард передал ей ребенка. Двенадцатилетняя Рут Беккер подбежала к одному из офицеров и спросила, может ли она сесть в шлюпку.

— Конечно, — ответил он.

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, в том числе и учитель из Лондона Лоренс Бизли. Неподалеку от них к релингу подошел первый помощник капитана Мэрдок и крикнул матросам в спущенных шлюпках:

— Гребите к судовым портам и ждите приказа.

— Есть, сэр, — раздалось в ответ.

В действительности намерение пополнить шлюпки людьми с нижних палуб было совершенно бессмысленным. Порты везде были закрыты. По всей вероятности, и в этом проявилась недостаточная подготовка команды. Шлюпки, которые должны были взять пассажиров с нижних палуб, отплывали от судна полупустые. О пассажирах, услышавших распоряжение и спустившихся вниз, забыли. В огромных покинутых помещениях они оказались в чрезвычайно трудной ситуации. Несколько человек, среди которых были и супруги Колдуэлл с маленьким сыном Олденом, сошли на палубу С, но кто-то, не зная об их присутствии, закрыл за ними двери коридора. К счастью, несколько мужчин, задержавшихся на палубе В, услышали их крики и опустили им через люк железный трап, по которому Колдуэллы и другие выбрались из западни. В результате они успели сесть в шлюпку № 13.

Офицер, руководивший спуском этой шлюпки, частично заполнив ее на шлюпочной палубе, приказал остановиться на уровне палубы А. Там в нее, перебравшись через релинг, сели еще восемь женщин. Таким образом, в шлюпке оказалось примерно пятьдесят женщин и несколько мужчин — два пассажира, пять кочегаров, три стюарда и один повар. Лоренс Бизли стоял на шлюпочной палубе, когда снизу раздался крик:

— Есть еще женщины?

Он перегнулся через борт, и из шлюпки его увидел один из членов команды.

— На вашей палубе есть еще женщины?

— Нет, — ответил Бизли.

— Тогда прыгайте вниз.

Бизли сел на край палубы и прыгнул. Поднимаясь на ноги, он услышал, как кто-то закричал:

— Подождите, есть еще две женщины!

Через секунду обе перелезли через релинг и благополучно оказались в шлюпке. Это были две пасса жирки из III класса, которые после долгого ожидания в трюме в конце концов по трапам выбрались наверх — к спасению. Когда раздалась команда «Спуск!», примчался еще один мужчина с женой и ребенком, и им тоже в последний момент удалось сесть в шлюпку.

Спуск шлюпки № 13 сопровождался малоприятными приключениями, еще немного — и все могло бы кончиться катастрофой. Вначале казалось, что все идет хорошо. Шлюпка опускалась метр за метром, было слышно, как скрипят тросы в блоках. Снизу людям у шлюпбалок кричали: «Опустить корму!», «Опустить носовую часть!», в зависимости от того, какая часть была ниже, или «Спустить шлюпку!», когда она была выровнена. Имея на борту шестьдесят человек, шлюпка медленно опускалась вдоль борта «Титаника» и проходила мимо освещенных окон покинутых кают и салонов. Мероприятие, с которым в связи с непредвиденными обстоятельствами столкнулись офицеры «Титаника» — спускать с большой высоты шлюпки, полные людей, — не было отработано, и можно считать большой удачей, что в ходе спасательных работ ни одна из шлюпок не перевернулась, не разломилась, что выдержали и тали, и шлюпбалки. Все это было настоящим счастьем, ведь шлюпки были новой конструкции, новым было и все спусковое оборудование, включая мощные тали. Но офицеры и матросы в течение всего периода спасательных работ отдавали себе отчет, насколько критической являлась ситуация, и их нервы, несомненно, были напряжены до предела. Лоренс Бизли, затрагивая в своих воспоминаниях эту сторону дела, писал:

> «Один опытный офицер рассказывал мне, что видел, как проводился спуск спасательной шлюпки днем в хорошую погоду. В ней находился обученный экипаж, и на талях стояли только опытные матросы. Несмотря на это, шлюпка перевернулась, и люди упали в воду. Сравнивая эти условия с теми, какие были на „Титанике“ в тот понедельник в ноль часов 45 минут, нельзя не отдать должного членам команды, спускавшим шлюпки. Опытные или нет, прошли они необходимую тренировку или нет, они выполняли свои обязанности замечательно. Меня не покидает чувство самой глубокой признательности к тем двум матросам, которые стояли над нами у шлюпбалок и спускали нас на поверхность океана. Не думаю, что они оказались в числе

спасшихся».

По мере того как шлюпка № 13 медленно приближалась к воде, Лоренс Бизли и другие все больше осознавали, насколько им повезло: море было совершенно спокойно, а корпус гигантского судна неподвижен. Это было очень важно, поскольку благодаря этому шлюпке не грозили опасные удары о его борт. При сильном ветре и волнении шлюпка могла бы вдребезги разбиться или получить серьезные повреждения. Неожиданно один из членов команды, находившийся в шлюпке, закричал:

— Мы точно над выпускным отверстием конденсатора! Нам нельзя здесь задерживаться! Будьте готовы немедленно отдать тали, как только мы коснемся воды! В этом месте чуть выше ватерлинии в борту судна выходил трубопровод диаметром около 90 сантиметров, выводивший воду, образующуюся при охлаждении пара в двух основных конденсаторах. Несмотря на то что машины уже более полутора часов не работали и огонь под большей частью котлов погас, по трубопроводу, не переставая, уходила такая масса воды, которой было достаточно, чтобы затопить спасательную шлюпку или перевернуть ее. Ценой огромных усилий, упираясь веслами в борт судна, мужчины смогли вытолкнуть шлюпку за пределы мощного потока падающей воды. Шлюпка опустилась на поверхность. В этот момент кто-то из пассажиров, взглянув вверх, в ужасе закричал. Струей падавшей из трубопровода воды шлюпку отнесло в сторону, и она оказалась прямо под спускавшейся шлюпкой №15. Все принялись кричать:

— Остановите спуск пятнадцатой шлюпки!

В ней услышали отчаянный крик, раздавшийся в нескольких метрах под ними, и ее пассажиры принялись в свою очередь взывать к людям, работавшим у шлюпбалок. Но те, вероятно, ничего не слышали, и шлюпка № 15 продолжала опускаться. Казалось, катастрофа неминуема и если не все, то большинство сидящих в шлюпке № 13 будут раздавлены. Положение было настолько критическим, что Лоренс Бизли и один из кочегаров уперлись руками в днище шлюпки над ними, как будто в их силах было задержать ее. Буквально в последнюю секунду другой кочегар перерезал ножом фалинь на корме шлюпки № 13. Бизли, описавший эту драматическую ситуацию, полагает, что в носовой части кто-то, видимо, сделал то же самое. Освобожденную шлюпку струей падавшей воды мигом отнесло в сторону, а на ее место в ту же минуту опустилась шлюпка № 15.

В то время, когда с правого борта спускалась шлюпка № 13, на левом борту под руководством пятого помощника капитана Г. Г. Лоу готовили к спуску шлюпку № 14. С момента столкновения с айсбергом прошло почти

два часа, большая часть спасательных шлюпок уже была спущена, и на шлюпочной палубе, где до сих пор удавалось без особых проблем поддерживать дисциплину, ситуация начала ухудшаться. Из трюма выбралась толпа пассажиров III класса, и многих из них ужаснул вид сильно наклонившейся палубы и пустые шлюпбалки. Стюарды и другие члены команды образовали вокруг последних спасательных шлюпок кордон, через который пропускали только женщин, но напряжение с каждой минутой нарастало. К шлюпке № 14 бросилась группа мужчин; очевидно, большинство из них не понимали по-английски. Их остановил только помощник боцмана, Джозеф Скэррот, преградивший им путь румпелем шлюпочного руля.

Шлюпка № 14 быстро заполнялась женщинами и детьми, преимущественно из III класса, которые только сейчас оказались на шлюпочной палубе. Через релинг в шлюпку перелез молодой человек, почти мальчик, и спрятался среди женщин, которые попытались ему помочь. Но это не укрылось от внимания пятого помощника Лоу. Прыгнув в шлюпку, он заставил юношу встать и приказал ему вернуться на палубу. Тот отказался. Лоу направил на него пистолет и сказал:

— Даю десять секунд. Если не вернешься на судно, выбью тебе мозги.

Юноша умолял позволить ему остаться в шлюпке, и тогда Лоу изменил тактику.

— Ради Бога, будь мужчиной, — воскликнул он, — мы обязаны в первую очередь спасти женщин и детей.

В эту минуту маленькая девочка потянула Лоу за рукав и заплакала:

— Сэр, пожалуйста, не убивайте этого бедного человека.

Лоу покачал головой, даже улыбнулся, но все же вернул юношу на палубу. Почти в тот же момент в шлюпку прыгнул другой мужчина, которого Лоу вытащил назад буквально за шиворот.

Шлюпка № 14 была уже почти заполнена, когда стоявший поодаль шестой помощник капитана Дж. П. Муди заметил, что с левого борта спущены уже пять спасательных шлюпок, но ни в одной из них нет офицера, поэтому сейчас хотя бы один из них должен сесть в шлюпку № 14. Муди предложил сесть Лоу, а сам решил подождать следующей. В шлюпке № 14 оказалось более пятидесяти женщин и детей, матрос Скэррот, два стюарда и пассажир К. Уильямс, известный английский спортсмен, которого Лоу взял, чтобы тот помогал членам команды грести. Позднее Лоу установил, что в шлюпку в женской одежде проник еще один пассажир. На заседании американского следственного подкомитета Лоу так рассказывал о драматических событиях, сопровождавших спуск шлюпки

№ 14:

— Когда шлюпка начала опускаться, я был уверен, что она развалится у меня под ногами. Я действительно боялся, хотя, конечно, не подавал вида. Я перегрузил шлюпку и знал, что иду на риск. Поэтому я решил приложить все усилия, чтобы в нее больше никто не сел, поскольку опасался, что если добавится еще хотя бы один человек, то от избытка веса могут раскрыться гаки или произойдет еще что-нибудь, совершенно неожиданное. И я решил быть начеку. Когда, спускаясь, мы проходили мимо открытых палуб, я видел у релингов массу итальянцев, все они напоминали диких животных, готовых к прыжку. Я крикнул: «Осторожно!» И сделал несколько выстрелов из пистолета вдоль борта судна. Между шлюпкой и бортом расстояние было около 90 сантиметров. Выстрелы были предупредительные, и я уверен, что никого не ранил. Думаю, что я выстрелил раза три.

Сенатор Смит, который вел заседание, спросил:

— Вы убеждены, что никого не задели?

— Абсолютно убежден, — ответил Лоу.

Когда в 1 час 35 минут ночи под присмотром первого помощника капитана Мэрдока готовилась к спуску на воду шлюпка № 15, последняя из находившихся на правом борту, Мэрдок вынужден был вмешаться. Толпа мужчин пыталась прорваться к шлюпке, и Мэрдок кричал:

— Назад! Назад! Сначала женщины!

Прошли женщины, которых снизу, из помещений III класса, привел на шлюпочную палубу стюард Дж. И. Харт. Потом шлюпку спустили до уровня палубы А. Молодой швед Аугуст Веннерстрем, пассажир III класса, привел из трюма нескольких шведских девушек. Он остался стоять у борта, покуривая и наблюдая, как шлюпка скрывается из виду, проваливаясь вниз. Переполненная, она опустилась на воду, имея на борту семьдесят человек, в их числе были более пятидесяти женщин и детей, четверо пассажиров-мужчин и тринадцать членов команды, включая стюарда Харта. Таким образом, не только пятый помощник капитана Лоу, но и Мэрдок шел на риск, связанный со спуском переполненных шлюпок. Другого выхода не было — шлюпки были последними.

Почти одновременно со шлюпкой № 15 с противоположного борта шлюпочной палубы начали спускать шлюпку № 16. В ней находились пятьдесят женщин и детей из III класса, шесть членов команды и ни одного мужчины из числа пассажиров. Спуск этой шлюпки проходил без всяких осложнений, очевидно, благодаря авторитету второго помощника Лайтоллера, категорический приказ которого, что сесть могут только

женщины и дети, был воспринят стоявшими вокруг мужчинами без всякой надежды на счастливый случай.

В 1 час 40 минут на правом борту шлюпочной палубы после спуска шлюпки № 1 на тех же шлюпбалках была подвешена первая из четырех складных шлюпок «Титаника» — шлюпка С. Едва ее подготовили, как к ней бросилась толпа мужчин, которые силой пытались прорваться в нее. Вновь вмешался Мэрдок. Он выхватил из кармана пистолет, выстрелил два раза в воздух и крикнул:

— Убирайтесь вон! Очистить шлюпку!

Выстрелы привлекли внимание нескольких пассажиров, находившихся на левой стороне палубы, в том числе Хью Вулнера и лейтенанта шведского флота Бьернстрема Стеффансона. Хватая людей за руки и за ноги, они вытаскивали их из шлюпки на палубу. Потом начали садиться женщины и дети. С двумя детишками на руках прибежал Альфред Пирс, работник кухни III класса. Мэрдок приказал ему сесть в шлюпку. Некоторых женщин пришлось буквально переносить на руках, поскольку за два часа они так переволновались и замерзли, что совершенно лишились сил. В шлюпку сели три кочегара и судовой парикмахер Вейкман. Старший помощник капитана Уайлд спросил, кто будет старшим в этой шлюпке, и стоявший неподалеку капитан Смит приказал рулевому Дж. Т. Роу принять командование. Мэрдок несколько раз спросил:

— Есть еще женщины и дети?

Никто не отозвался, и он приказал спускать шлюпку. В этот момент в нее вскочили два человека: миллионер Уильям И. Картер и Дж. Брюс Исмей, генеральный директор «Уайт стар лайн», президент треста ИММ. Имея на борту тридцать девять человек,[10] из них пять членов команды, шлюпка начала опускаться. В это время крен «Титаника» на левый борт уже настолько возрос, что шлюпка прошлась по заклепкам стальных листов корпуса. Возникло опасение, что борт шлюпки разорвет в клочья, поэтому все, кто мог, помогали отпихивать ее от борта судна. Не прошло и пяти минут, как шлюпка спустилась на воду. Мужчины сели на весла, и шлюпка под командованием рулевого Роу направилась в сторону огней неизвестного судна, которое уже два часа стояло без движения в пяти милях от тонущего «Титаника». После спуска складной шлюпки С правый борт шлюпочной палубы опустел.

За спуском складной шлюпки наблюдали два молодых человека, стоявших поблизости. Один из них был семнадцатилетний Джек Тэйер, второй — сын известного судьи из города Спрингфилда, штат Массачусетс,

Милтон К. Лонг. Они познакомились накануне вечером за чашкой кофе, и Лонг, плывший один, после столкновения «Титаника» с айсбергом присоединился к семье Тэйеров. В толпе людей, собравшихся более часа назад на палубе, Джек и Милтон потеряли из виду старших Тэйеров и были уверены, что те давно уже сели в одну из спасательных шлюпок. Теперь оба молодых человека соображали, что им делать и не попробовать ли сесть в последнюю шлюпку. В конце концов молодые люди решили еще подождать.

Джек Тэйер ошибался. Его отец не сел в шлюпку, а стоял в другом конце шлюпочной палубы, опершись о релинг, и беседовал с Кларенсом Муром, еще одним пассажиром-миллионером. Оба хладнокровно оценили ситуацию и пришли к выводу, что их надежда на спасение ничтожна, поскольку, кроме двух деревянных шлюпок, на судне остались всего три складных, а на палубах было еще очень много женщин. Они не строили никаких иллюзий и решили до конца держаться достойно и мужественно. Многие другие пассажиры тоже поняли неотвратимость своей судьбы. Преподобный Роберт Дж. Бейтман напутствовал свою свояченицу миссис Аду Боллс словами:

— Если мы уже не встретимся на этом свете, то обязательно встретимся на том.

Он протянул ей на память свой платок и ушел. Владелец шахт и сталелитейных заводов Бенджамин Гуггенхейм в последнюю минуту передал знакомому стюарду, садившемуся в шлюпку в качестве члена команды, записку: *«Если со мной что-нибудь случится, передайте моей жене, что я до конца старался исполнить свой долг»*. На Гуггенхейме давно уже не было теплого свитера и спасательного жилета, которые надел на него стюард Этчес. Он и его камердинер вышли на палубу в великолепных вечерних костюмах.

— Мы надели самое лучшее, — объяснил он, — и готовы погибнуть как джентльмены

В некотором отдалении стояла одинокая и печальная фигура, карточный игрок Джей Ятс. Десятки очень богатых людей, регулярно путешествовавших на трансатлантических судах, без сомнения, привлекали внимание небольшой кучки крупных и мелких мошенников, искавших случая облегчить их пухлые бумажники и чековые книжки. Ни один рейс большого судна не обходился без того, чтобы на нем ни присутствовал кто-нибудь из этих жуликов. Обычно в начале рейса через курительный салон проходил помощник администратора и объявлял:

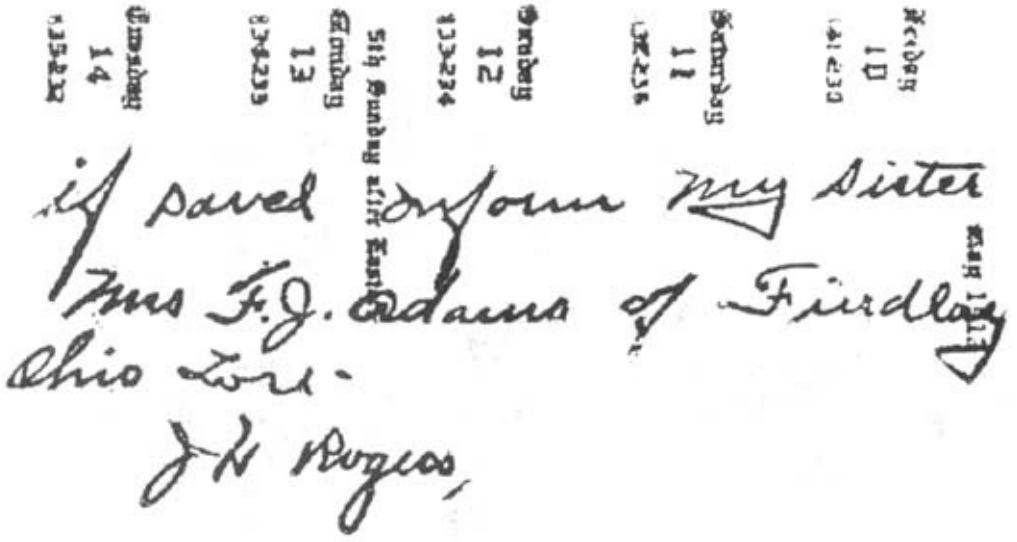
— Дамы и господа, у меня есть сведения, что среди нас есть шулеры!

Это говорилось для того, чтобы потом никто уже не мог предъявлять претензий, будто его не предупредили. И несмотря на это, каждый вечер профессиональный игрок отходил от стола с выигрышем, достигавшим иногда 5000 долларов. В первые десятилетия XX века это была весьма солидная сумма. Игроки, плававшие, разумеется, I классом, держались и одевались весьма изысканно. И пассажирам и владельцам судов ничего не оставалось, как мириться с их присутствием. Распорядитель рейса на одном из крупных судов компании «Кунард» в своих воспоминаниях рассказывал об одном таком «пассажире» как о «блестящем джентльмене», который на судах компаний «Кунард» и «Уайт стар лайн» «сделал» такие деньги, что в конце концов смог уйти на отдых очень состоятельным человеком и даже написать книгу воспоминаний. К концу своей карьеры он был настолько популярен на роскошных пароходах, что даже никого не обманывал. Наоборот, многие пассажиры сами его разыскивали, чтобы сыграть с ним и потом рассказывать друзьям, как увлекательна азартная игра в открытом море.

Одним из таких профессиональных игроков в карты был и Джей Ятс, который по иронии судьбы решил попытать счастья в первом плавании великолепного «Титаника». В 1 час 50 минут ночи он уже отлично понимал, что на сей раз проиграл свою большую игру. К чести его, следует сказать, что ко всему происходившему он отнесся как мужчина. Женщине, садившейся в спасательную шлюпку, он передал записку, написанную на листке карманного календаря:

> «Если вы спасетесь, сообщите моей сестре Ф. Дж. Адамс из города Финдли, штат Огайо, о моей гибели.
>
> *Дж. Г. Роджерс».*

Записку он подписал одним из своих «рабочих» псевдонимов.



Записка сестре, написанная карточным игроком Джеем Ятсом и переданная женщине, успевшей сесть в спасательную шлюпку.

С тем, что надежды уже нет, смирились и майор Арчи Батт, и промышленник Артур Райерсон, и пассажир I класса Уолтер Дуглас. Они стояли на почти опустевшей шлюпочной палубе, время от времени перебрасываясь двумя-тремя словами.

Через пять минут после того, как была спущена складная шлюпка С, с левого борта начали спускать шлюпку №2, подвешенную на носовых шлюпбалках. По приказу капитана Смита команду на ней принял четвертый помощник Боксхолл. Прежде чем в шлюпку стали садиться женщины и дети, второй помощник Лайтоллер обратил внимание, что она уже полна мужчин. Стоявшим вокруг пассажирам показалось, что в основном это были кочегары. Лайтоллер взорвался, направил на них пистолет и крикнул:

— Прочь отсюда, мерзкие трусы! Лучше бы я всех вас вышвырнул за борт!

Пассажирка I класса миссис Дуглас, наблюдавшая эту сцену, позднее рассказывала, что после окрика Лайтоллера на палубу вернулась целая шеренга мужчин. Только после этого шлюпку начали занимать женщины и дети. Сели около двадцати пяти женщин, пассажир Ибрагим Юсеф с женой и двумя детьми, Боксхолл и еще трое членов экипажа. Первый помощник

Мэрдок дал команду к спуску.

Второй помощник капитана Лайтоллер, бросив взгляд в шахту аварийного трапа, связывавшего шлюпочную палубу с палубой С, ужаснулся. Вода поднималась так быстро, что он понял — время, отпущенное «Титанику», можно измерять минутами. Он повернулся и поспешил к шлюпбалкам, ненадолго задержавшись возле нескольких мужчин, собравшихся в центре шлюпочной палубы. Около груды мешков с судовыми документами стояли распорядитель рейса Макелрой, два его помощника — Баркер и Денисон, а также судовой врач О'Лафлин и его помощник Симпсон. Лайтоллер уже давно снял плащ, и сейчас на нем была только пижама, поверх которой он надел брюки и свитер. Было очень холодно, но его лицо покрывали капли пота — почти два часа он вертелся как белка в колесе. Распорядитель рейса и остальные зябко поеживались, поэтому вид разгоряченного второго помощника показался неисправимому остряку д-ру Симпсону настолько комичным, что даже перед лицом смерти он не упустил случая пошутить:

— Привет, Лайт, тебе не жарко?

Потом они сказали друг другу всего одно слово:

— Прощай! — и пожали руки.

Сразу после этого Лайтоллер ушел к шлюпбалкам.

Последней из шестнадцати спасательных шлюпок «Титаника», которая в 1 час 50 минут ночи еще оставалась на шлюпочной палубе, была шлюпка №4. Более часа назад Лайтоллер пытался спустить ее первой. Он хотел, чтобы в нее сели пассажиры с палубы А, но там оказались закрытыми окна. Лайтоллер приказал открыть их, а шлюпка осталась висеть за бортом. Между тем кто-то заметил, что прямо под ней выступает выстрел лота (балка, являющаяся частью приспособления для измерения глубины). Матросы Сэм Парке и Джек Фоули спустились вниз, чтобы обрубить его, но никак не могли найти топор. Лайтоллер не решался больше ждать и занялся другими шлюпками на левом борту. Так шлюпка № 4 осталась последней.

Пассажиры, сгрудившиеся вокруг нее, принадлежали к сливкам общества I класса. Они были очень дисциплинированны и безоговорочно выполняли приказы офицеров. Но время шло, и они все больше и больше нервничали. Сначала их отправили на палубу А, потом сказали, чтобы они вернулись на шлюпочную палубу, затем стюард вновь велел им идти вниз. В конце концов супруга президента пенсильванской железнодорожной компании Джона Б. Тэйера потеряла терпение и воскликнула:

— Скажите же наконец, куда нам идти! Сначала посылаете нас наверх,

а теперь снова отправляете вниз!

На этот раз окна на палубе А были открыты, и кто-то даже положил палубный шезлонг между бортом судна и шлюпкой. Получился импровизированный мостик. Лайтоллер, встав одной ногой на окно, а другой на борт шлюпки, помогал женщинам и детям садиться. Посадка шла быстро и организованно. Мужчины успокаивали женщин, уверяя, что суда «Олимпик» и «Балтик», идущие на помощь «Титанику», подойдут с минуты на минуту и все будут спасены. Один из мужей передал жене сверток с деньгами, сказав, что они могут ей понадобиться, если они окажутся врозь. Когда садилась жена мультимиллионера Джона Джейкоба Астора с горничной, полковник Грейси помог поднять ее и перенести через борт, а Лайтоллер усадил в шлюпку. Астор, наклонившись к Лайтоллеру, попросил разрешения сесть вместе с женой, поскольку, как он выразился, она была в «деликатном положении». Но бескомпромиссный второй помощник, точно придерживавшийся указаний капитана и, как оказалось, даже не знавший, что просившего звали Дж. Дж. Астор, ответил:

— Нет, сударь, никто из мужчин не сядет в шлюпку, пока не посадим всех женщин.

Астор не возразил ни единого слова, только спросил у Лайтоллера, какая это шлюпка.

— Номер 4, — ответил второй помощник

Потом Астор отделился от группы пассажиров I класса, и дальнейшая его судьба, кроме трагического конца, неизвестна. Позднее Лайтоллер сказал полковнику Грейси, что Астор спрашивал о номере шлюпки, очевидно чтобы пожаловаться на него. Но Грейси был убежден, что мультимиллионер интересовался номером только для того, чтобы потом было легче найти свою жену, если ему самому удастся спастись. Огромное состояние, на которое можно было купить двадцать «Титаников», в ту роковую ночь не смогло обеспечить Джону Джейкобу Астору даже одного места в спасательной шлюпке…

В шлюпку № 4 села и жена сталелитейного магната Артура Райерсона с горничной, двумя дочерьми и сыном Джеком. Несгибаемый Лайтоллер вмешался вновь.

— Юноша должен выйти! — заявил он.

Для Артура Райерсона это было слишком. Раздраженный, он выступил вперед и решительно заявил:

— Этот мальчик непременно сядет в шлюпку вместе с матерью, ему всего тринадцать!

Лайтоллер позволил мальчику пройти, но проворчал:

— Больше никаких мальчиков!

В этот момент Артур Райерсон заметил, что на горничной нет спасательного жилета. Он снял свой и передал ей. Молодая француженка только что пришла в себя после пережитого ужаса. Торопясь на шлюпочную палубу, она вспомнила, что оставила в кающе кое-какие дорогие для себя вещи, и вернулась за ними. Когда она открывала ящики, то услышала, что в дверном замке повернулся ключ — стюард закрывал каюты, чтобы предотвратить возможные кражи. Девушка закричала — и вовремя. Еще минута, и она осталась бы безнадежно запертой в кающе.

Со шлюпочной палубы раздался голос:

— Сколько в шлюпке женщин?

— Двадцать четыре, — был ответ.

— Достаточно, спускайте! — приказали сверху. Неизвестно, чей это был голос, может быть, капитана Смита, старшего помощника Уайлда или первого помощника Мэрдока, но Лайтоллер тут же приказал спускать шлюпку. В ходе нью-йоркского расследования миссис Райерсон об этой минуте рассказывала:

— Оказалось, что шлюпочные тали с одной стороны перетерлись. Кто-то начал искать нож, но он не понадобился, так как мы очень быстро опустились на воду. При этом я была поражена, увидев, насколько глубоко погрузилось судно. Палуба, которую мы только что покинули, поднималась над водой всего на шесть метров. Я видела, как через круглые открытые окна вода вливалась внутрь, палубы были освещены. Потом раздалось: «Сколько у вас матросов?» В ответ: «Один». «Этого недостаточно, пошлю вам еще одного». Какой-то матрос спустился вниз по канату. Вслед за ним соскользнули в шлюпку еще несколько мужчин, не матросов. Был отдан приказ отойти, мы отплыли. Кто-то что-то кричал о бортовых посадочных дверях, но, казалось, никто не знает, что надо делать.

В течение всего времени, пока с левого борта спускались спасательные шлюпки, второй помощник капитана Лайтоллер твердо стоял на том, чтобы в них садились только женщины и дети. И даже тогда, когда шлюпки спускали на воду не полностью загруженными, Лайтоллер не позволял пассажирам-мужчинам сесть в них. Единственное исключение он сделал для майора Пешана, да и то только потому, что тот был нужен в качестве члена команды. Свои действия Лайтоллер объяснял тем, что, как он предполагал, после спуска на воду в шлюпки сядут женщины и дети с нижних палуб. Поведение Лайтоллера во время посадки пассажиров в шлюпки разбиралось на следственных комиссиях как в Нью-Йорке, так и в Лондоне, его изучали и авторы некоторых публикаций, посвященных

последним часам жизни «Титаника».

Когда в Нью-Йорке сенатор Смит установил, что какая-то часть пассажиров беспрепятственно заняла места в спасательных шлюпках, он спросил Лайтоллера:

— Из того, что вы рассказали, следует, что ограничения, которыми вы руководствовались, были исключительно в интересах пассажиров: «Женщины и дети садятся первыми»?

— Да, сэр, — ответил Лайтоллер.

— Почему вы так действовали? Вы выполняли приказ капитана или этого требует закон моря? — продолжал спрашивать сенатор.

— Закон человеческой природы, — ответил Лайтоллер.

В Лондоне Лайтоллер сказал лорду Мерси:

— Я спросил капитана на шлюпочной палубе: «Могу ли я сажать в шлюпки женщин и детей?» Капитан ответил: «Да, и спускайте». Я выполнил его приказ. Мы говорим о левом борте судна. Я руководил работами только на левом борту.

На правом борту, где командовал Мэрдок, ситуация действительно была другой. Там в спасательные шлюпки сели и многие мужчины. Определялся ли разный подход к делу на левом и правом бортах судна только строгостью второго помощника Лайтоллера или, наоборот, доброжелательностью первого помощника Мэрдока? На этом вопросе во время расследования причин катастрофы особенно заостряли внимание некоторые жены и родственники людей, которые из-за поведения Лайтоллера не попали в шлюпки и погибли. Лайтоллер обвинялся в том, что, с одной стороны, он предпочитал спускать на воду полупустые шлюпки, не разрешая сесть в них мужчинам (например, шлюпка № 6 с 28 пассажирами или шлюпка № 8 с 39, при том что их вместимость — 65 человек), а с другой — что в шлюпках спаслись многие члены команды, попавшие в них недостойным образом. Например, выдавая себя за гребцов, а потом не зная, каким концом взять весло в руки, прячась под сиденьями или прыгая в шлюпки с палубы в момент их спуска, сами получая ранения и подвергая опасности жизнь женщин и детей, находившихся в шлюпках. Так спасли свои жизни многие трусы, а целый ряд выдающихся и мужественных людей из числа пассажиров погибли.

Полковник Арчибальд Грейси, обстоятельно занимавшийся этим вопросом, писал:

> «Мое исследование показывает, что на правом борту судна не было обязательного к выполнению приказа „Женщины и дети

> садятся первыми“. Более того, у меня имеются заявления д-ра Уошингтона Доджа, Джона Б. Тэйера-младшего и миссис Стеффансон, а также заявление члена команды, дававшего показания перед британской следственной комиссией, из которых следует, что был отдан конкретный приказ: женщинам собраться на левом борту, а мужчинам — на правом, то есть на левом борту мужчинам вообще не будет разрешено садиться в шлюпки, а на правом — только после посадки всех женщин и детей. Если такие приказы существовали, они были выполнены до последней буквы».

Если исследования полковника Грейси достоверны, то интересно, почему Лайтоллер не упоминал о существовании этих приказов, даже подвергаясь резким нападкам и обвинениям в том, что своими запретами он не позволил спастись многим мужчинам.

Между одним и двумя часами ночи 15 апреля 1912 года, когда большинство спасательных шлюпок «Титаника» было уже спущено на воду, эфир южнее Ньюфаундленда заполнили десятки, а возможно, и сотни сигналов судов, которые отвечали на отчаянные призывы о помощи, без устали передаваемые Джеком Филлипсом. Суда, находившиеся слишком далеко и не имевшие возможности установить с «Титаником» прямую связь, получали информацию от тех, кто был ближе. Станция на мысе Рейс передала на континент сообщение о столкновении с айсбергом самого большого судна в мире. С того момента, как это сообщение поймал молодой радист Дэвид Сарнофф на крыше торгового дома Уонамейкера в Нью-Йорке, оно распространялось по Соединенным Штатам и Канаде, как лавина. Журналы радиотелеграфистов многих грузовых и пассажирских судов зафиксировали события страшной морской трагедии минута за минутой:

1.00. «Титаник» отвечает «Олимпику» и передает свои координаты.

1.02. «Титаник» вызывает «Эйшиан» и просит о немедленной помощи. «Эйшиан» тут же отвечает и записывает координаты «Титаника». Они переданы капитану, который инструктирует радиста, чтобы тот попросил «Титаник» повторить их.

1.02. «Вирджиниан» вызывает «Титаник», но не получает ответа. Мыс Рейс просит радиста «Вирджиниан» сообщить своему капитану, что «Титаник» столкнулся с айсбергом и нуждается в срочной помощи.

1.10. «Титаник» вызывает «Олимпик»: *«Мы столкнулись с айсбергом.*

Мы погружаемся носовой частью. Придите как можно скорее». Следуют координаты.

1.10. «Титаник» вновь «Олимпику»: *«Капитан просит вас приготовить шлюпки. Каковы ваши координаты?»*

1.15. «Балтик» «Каронии»: *«Просим сообщить „Титанику“, что мы идем к нему»*.

1.20. «Вирджиниан» слышит, как мыс Рейс сообщает «Титанику», что «Вирджиниан» идет к нему на помощь, находясь в 170 милях севернее «Титаника».

1.25. «Карония» сообщает «Титанику», что ему на помощь идет «Балтик».

1.25. «Олимпик» сообщает «Титанику» свои координаты и спрашивает: *«Идете ли вы нам навстречу курсом на юг*?» «Титаник» отвечает: *«Мы сажаем женщин в спасательные шлюпки»*.

1.27. «Титаник» передает всем: *«Мы сажаем женщин в спасательные шлюпки»*.

1.30. «Титаник» повторяет «Олимпику»: *«Пассажиры садятся в шлюпки»*.

1.35. «Олимпик» спрашивает «Титаник», какая у них погода. *«Ясно и спокойно»*, — отвечает «Титаник».

1.35. «Балтик» слышит «Титаник»: *«Вода в машинном отделении»*.

1.35. «Маунт Темпль» слышит, как «Франкфурт» спрашивает: *«Есть ли рядом с вами другие суда* ?» Никакого ответа.

1.37. «Балтик» сообщает «Титанику»: *«Спешим к вам»*.

1.40. «Олимпик» «Титанику»: *«Спешно зажигаю топки всех котлов»*.

1.45. Мыс Рейс просит «Вирджиниан»: *«Пожалуйста, передайте вашему капитану: „Олимпик“ на предельной скорости идет к „Титанику“, но его координаты 40,32 норд, 61,18 вест. Вы намного ближе к „Титанику“. „Титаник“ уже сажает женщин в шлюпки и сообщает, что погода спокойная и ясная. „Олимпик“ — единственное судно, которое, как мы слышали, идет на помощь „Титанику“. Остальные от него слишком далеко»*.

1.45. Последний сигнал «Титаника», принятый «Карпатией»: *«Машинное отделение затоплено по самые котлы»*.[11]

1.45. «Маунт Темпль» слышит, как «Франкфурт» вызывает «Титаник». Никакого ответа.

1.47. «Карония» слышит «Титаник», но сигнал такой слабый, что понять ничего нельзя.

1.48. «Эйшиан» слышит, как «Титаник» посылает сигнал SOS.

«Эйшиан» отвечает «Титанику», но сам ответа не получает.

1.50. «Карония» слышит, как «Франкфурт» вызывает «Титаник». Согласно координатам, в момент получения первого сигнала SOS она находилась от «Титаника» на расстоянии 172 миль.

1.55. Мыс Рейс сообщает «Вирджиниан»: *«Мы не слышим „Титаник“ уже около получаса, возможно, у него уже отключилось электричество».*

2.00. «Вирджиниан» слышит «Титаник» очень слабо, сила его сигналов стала значительно слабее.

И только на судне, стоявшем совсем близко от «Титаника», в течение всего этого времени ничего не слышали. Его радист спал, и никто его не разбудил.

После затопления котельной № 5 в следующих четырех в сторону кормы котельных отсеках кочегары прилагали отчаянные усилия, чтобы не упало давление пара, могли работать насосы и поддерживалась выработка электроэнергии. Темнота на огромном судне, при том что на палубах даже после спуска большинства спасательных шлюпок оставалось около восьмисот пассажиров, вызвала бы переполох и панику. Когда произошло столкновение, многие кочегары, свободные от вахты, перед тем как получили приказ отправиться в котельные, видели на шлюпочной палубе подготовку к спуску шлюпок, посадку женщин и детей и то, как отходили первые спасательные шлюпки. Им было ясно, что положение очень серьезно. Об увиденном они рассказали товарищам. И тем не менее кочегары спустились глубоко в трюм, в самое страшное помещение судна, и работали там до последней минуты.

Они участвовали в сражении, в котором неминуемо должны были потерпеть поражение. Водонепроницаемые переборки сдерживали гигантскую силу давления воды, скопившейся в носовой части, но зеленоватая стихия все же нашла лазейку. Около 1 часа 20 минут вода начала проникать между стальными листами пола котельной № 4. Она быстро прибывала, хотя насосы работали на полную мощность. Ничего не оставалось, как погасить огонь в топках и покинуть это помещение. Последним по аварийному трапу выбрался кочегар Джордж Кейвелл, когда вода дошла ему до пояса. С ужасающей неотвратимостью начало происходить то, что предвидел конструктор Томас Эндрюс: при затоплении носовых отсеков носовая часть судна погрузилась, вода перелилась через водонепроницаемые переборки и стала угрожать последним трем котельным. Пока под котлами еще горел огонь, генераторы могли работать, и только благодаря этому на накренившихся палубах, не переставая, горел

свет. Героизм и мужество этих нескольких десятков кочегаров, которые до последней минуты оставались на своих местах в самых дальних котельных, поразительны и становятся еще более впечатляющими, когда мы осознаем, что они были не моряками, а всего лишь рабочими, которых нанимали от рейса к рейсу.

В 2 часа 5 минут на шлюпочной палубе настала очередь складной шлюпки D. Для ее спуска должны были использоваться шлюпбалки, освободившиеся после спуска шлюпки № 2. Шлюпку D переместили к краю палубы, подняли и закрепили стойками ее полотняные борта, а затем быстро подвесили на шлюпбалках. Второй помощник капитана Лайтоллер уже начал было усаживать в нее женщин и детей, но тут возникло совершенно непредвиденное затруднение, о котором Лайтоллер рассказывал в Нью-Йорке:

— С последней шлюпкой, покидавшей судно, которую я отправлял, у меня возникли исключительные трудности: не нашлось достаточного числа женщин, которые бы в нее сели. Поскольку других шлюпок уже не было, мы побежали на нос. Я звал женщин, но здесь их тоже не было. Кто-то сказал: *«Здесь их уже не осталось»*. И это происходило на шлюпочной палубе, где находились спасательные шлюпки и где, как предполагалось, должны были собраться женщины…

В ходе лондонского расследования он дополнил свой ответ:

— Кто-то крикнул: «Здесь нет больше женщин!» В шлюпку начали садиться мужчины. Потом послышалось: «Есть еще несколько женщин!» Когда они подошли, мужчины вылезли из шлюпки.

Спуск шлюпки затягивался, поскольку Лайтоллер ждал, пока соберется достаточное число женщин. А они подходили медленно, поодиночке или небольшими группами. Так, в последнюю минуту на шлюпочную палубу прибежала пассажирка III класса миссис Голдсмит. С девятилетним сыном Фрэнком, мужем, одним из друзей семьи и шестнадцатилетним Альфредом Рашем они выбрались из трюма наверх, дошли до перехода, одного из немногих, которые в это время еще охранялись, и там были остановлены, поскольку дальше пропускали только женщин и детей. Дж. Ф. Голдсмит обнял жену и улыбнулся, посмотрев на сына:

— Прощай, Фрэнк, увидимся позднее.

Второй мужчина снял с пальца обручальное кольцо и протянул его миссис Голдсмит со словами:

— Если мы не встретимся в Нью-Йорке, постарайтесь передать его

моей жене.

Стюард, стоявший у перехода, пропустил миссис Голдсмит с мальчиком и кивнул Альфреду Рашу, чтобы тот тоже шел с ними.

— Нет, — покачал головой юноша, — я останусь с мужчинами.

Как потом выяснилось, ни Дж. Ф. Голдсмит, ни их приятель, ни юный Альфред Раш в списках спасшихся не значились. Следует сказать, что геройство не являлось привилегией лишь джентльменов из I класса. В критические минуты люди отчетливо понимали, какая судьба их ждет, и многие простые люди, ехавшие III классом, глубоко в трюме, доказали это. К сожалению, не осталось тех, кто позднее мог бы об этом рассказать.

Когда миссис Голдсмит приблизилась к шлюпке, с другого борта подошла большая группа пассажиров III класса. По приказу Лайтоллера члены команды и стоявшие рядом мужчины, взявшись за руки, образовали возле шлюпки защитный полукруг и позволили пройти только женщинам с детьми. Прошла миссис Голдсмит с Фрэнком, а за ней группа женщин — жительниц Среднего Востока с маленькими детьми на руках. К цепи из соединенных рук подбежал мужчина с двумя маленькими мальчиками и вытолкнул их вперед. Один из членов команды поднял их и посадил в шлюпку. Мужчина отошел назад и смешался с большой толпой, стоявшей поодаль. Он назвался Хоффманом, именем, под которым значился в списках пассажиров II класса, и сказал, что вез мальчиков в гости к родственникам в Америку. Как выяснилось в ходе последующего расследования, его настоящее имя было Навратил, он был французом, тайком похитил обоих детей у своей бывшей жены и действительно увозил их за океан. Когда через четыре дня в Нью-Йорк пришла «Карпатия» с двумя мальчиками на борту, прошло более недели, прежде чем удалось установить их личность.

Второй помощник капитана Лайтоллер и старший стюард II класса Дж. Харди, стоя в шлюпке, помогали женщинам перелезть через ее высокий борт. Они избрали способ, который, видимо, считали в данной ситуации наиболее результативным и быстрым, но одной из женщин он почему-то показался оскорбительным, и она вернулась назад на палубу. Дальнейшее развитие событий на тонущем «Титанике» и ее повышенная чувствительность привели к тому, что эта дама сама подписала себе смертный приговор.

К шлюпке D подвел свою жену, накануне сломавшую руку, и продюсер из Нью-Йорка Генри Б. Харрис. Цепь мужчин остановила его — дальше было нельзя. Харрис помолчал несколько секунд. Он стоял перед последней спасательной шлюпкой, и ему все было ясно. Потом он сказал:

— Да, я знаю. Я останусь здесь.

В эту минуту прибежал полковник Грейси, таща за собой миссис Браун, жену бостонского издателя, и мисс Эдит Эванс. Обе они были пассажирками I класса и ехали без мужского сопровождения. Полковника тоже остановил мужской кордон, прошли лишь женщины. Мисс Эванс пропустила вперед свою приятельницу миссис Браун.

— Идите первой, вы замужем, у вас дети, — сказала она.

А сама Эдит Эванс никак не могла перебраться через палубное ограждение высотой сто двадцать сантиметров. К несчастью, именно в этот момент не оказалось рядом надежной мужской руки, которая помогла бы ей. Сконфуженная своей неловкостью, Эдит Эванс со словами: «Ничего, я сяду в другую шлюпку», — отошла в сторону, и больше ее никто не видел. Она была одной из четырех женщин-пассажирок I класса, погибших в катастрофе «Титаника».

Подбежали еще несколько женщин, и, когда их с детьми набралось в шлюпке около сорока, Лайтоллер отдал приказ к спуску. В этот момент появился старший помощник капитана Уайлд.

— Садитесь в эту шлюпку, Лайтоллер, — крикнул он. — Ни в коем случае, — отрезал тот, и складная шлюпка начала медленно опускаться.

Лайтоллер в который уже раз посмотрел туда, где на расстоянии нескольких миль виднелся огонек неизвестного судна. Глухое и слепое, оно неподвижно стояло на том же месте, не реагируя ни на отчаянные просьбы о помощи радиостанции «Титаника», ни на пущенные ракеты, ни на световые сигналы Морзе. В бессильной ярости Лайтоллер процедил сквозь зубы:

— Мне бы сейчас пушку и несколько гранат, они бы сразу проснулись!

Но перепуганных пассажиров он, не переставая, убеждал:

— Они, без сомнения, видели наши сигналы, они должны подойти и взять всех нас на борт.

Но сам он в это уже не верил.

На палубе А, прямо под шлюпочной, стояли два человека: лейтенант шведского военно-морского флота Бьернстрем Стеффансон и молодой англичанин Хью Вулнер. Практически с самого момента столкновения «Титаника» они держались вместе, помогая везде, где нужна была их помощь. Сейчас они стояли на опустевшей прогулочной палубе. Вокруг не было ни души. Лампы над их головами утратили свой прежний блеск, потемнели и разбрасывали вокруг красноватый, тревожный свет. Вулнер, почувствовав беспокойство, сказал:

— Здесь мы можем совсем застрять, пошли отсюда.

Они направились к дверям в конце палубы, но едва успели сделать несколько шагов, как на палубу хлынула вода и начала подниматься с такой скоростью, что угрожала прижать их к потолку. Вулнер и Стеффансон молниеносно вскочили на релинг. И тут прямо под собой они увидели спускавшуюся шлюпку D. Вулнер крикнул:

— На носу есть место. Прыгаем. Вы первый!

Лейтенант оттолкнулся и упал на дно шлюпки. Вулнер не рассчитал и ударился грудью о ее борт. К счастью, удар смягчил спасательный жилет, и в последнюю секунду Вулнер успел ухватиться обеими руками за планшир. В этот момент шлюпка коснулась воды, и сидевшие в ней помогли ему забраться внутрь.

Аналогичным образом оказался в шлюпке D и еще один человек. Это был хороший знакомый капитана Смита Фредерик М. Хойт, жена которого уже сидела в этой же шлюпке. О своем спасении Хойт впоследствии писал:

> «Я спустился на палубу А и, к моему удивлению, увидел шлюпку D, все еще висевшую на шлюпбалках. Ее спуск почему-то задерживался. Мне пришло в голову, что, если я прыгну в воду и подожду, пока шлюпка отойдет от борта судна, меня подберут. Так и случилось».

Шел уже третий час ночи. «Титаник» накренился на левый борт, и его носовая часть погружалась все глубже. Через большие круглые окна на палубе С вливалась вода и затопляла роскошные опустевшие каюты I класса. В безлюдных салонах, ресторанах и холлах горели хрустальные люстры, которые висели теперь под странным, неестественным углом, а там, где еще четыре часа назад наслаждались жизнью сотни джентльменов в смокингах и дам в вечерних туалетах, царила мертвая тишина. В длинных коридорах лишь изредка раздавались торопливые шаги кого-нибудь из членов команды или пассажиров, бежавших на открытую шлюпочную палубу. Судно было таким огромным, что, хотя к этому времени на его борту находилось еще около восьмисот пассажиров и шестьсот пятьдесят членов команды, оно казалось почти безлюдным. Даже на шлюпочной палубе, самом притягательном месте для всех, кто искал спасения, людей было немного. Лайтоллер при посадке в складную шлюпку D испытывал огромные трудности. Сотни пассажиров, прежде всего III класса, и значительная часть членов экипажа боялись покидать судно. Они инстинктивно отступали от борта на освещенное пространство: вид темной

неприветливой поверхности океана наводил ужас. Люди до последней минуты надеялись, что ситуация как-то разрешится, что придет какое-нибудь судно, которое, конечно же, спешит на помощь «Титанику». Большинству из них, в основном опять-таки пассажирам III класса, никто не объяснил, что они должны делать. Чем могли помочь им матросы, знавшие, что шлюпки возьмут только часть потерпевших? Поэтому единственный выход — до последней минуты ждать чуда или бросаться в ледяную бездну. Основная часть людей предпочла первое, а поскольку «Титаник» все больше погружался в воду носовой частью, они искали спасения на корме. Почти все они погибли, и не многое известно о том, что происходило на судне в последние минуты, перед тем как оно исчезло в морской пучине.

После спуска шлюпки D на «Титанике» остались только две складные шлюпки — A и B. Обе были укреплены на крыше офицерских кают перед первой дымовой трубой. Как и шлюпки C и D, они должны были быть спущены со шлюпбалок, на которых до этого висели шлюпки № 1 и № 2. Прежде всего необходимо было переместить их к шлюпбалкам. В ситуации, когда судно все больше и больше накренялось, такая операция была практически неосуществима, что понимали и офицеры, и те пассажиры, которые еще оставались на шлюпочной палубе. Это было еще одним признаком приближающегося конца.

В 2 часа 10 минут один из стюардов заглянул в курительный салон I класса на палубе A. В большом, роскошно оборудованном помещении стоял в одиночестве Томас Эндрюс, сложив руки на груди и уставившись отсутствующим взглядом в пространство. На игорном столе лежал небрежно брошенный спасательный жилет. Стюард, который, как и все члены команды, знал и уважал знаменитого конструктора, подошел к нему.

— Сэр Эндрюс, а вы разве не хотите попытаться спастись?

Томас Эндрюс за последние два часа израсходовал всю свою энергию, а гибель «Титаника», его самого выдающегося детища, буквально сломила его. Он не ответил и даже не пошевелился. Стюард тихо вышел из салона.

Небольшая группа миллионеров на шлюпочной палубе продолжала держаться вместе — Джордж Уайднер, Джон Тэйер, Бенджамин Гуггенхейм и другие. Время от времени они перебрасывались словами, но в основном молчали, погруженные каждый в свои мысли. Только Дж. Дж. Астор держался в стороне. Какие мысли проносились в голове этого человека, одного из самых богатых людей в мире, когда в холодную ночь посреди океана он одиноко стоял на уходящей из-под ног палубе

«Титаника»? В кармане у него лежали 4250 долларов, но сейчас они были так же бесполезны, как и все его огромное состояние.

Другая группа пассажиров, в том числе майор Батт, художник Миллет, Кларенс Мур и Артур Райерсон, решила не дожидаться неизбежного конца на опустевшей шлюпочной палубе. Они отправились в курительный салон, где за минувшие пять дней провели много часов в приятных развлечениях, сели за ломберный стол и раздали карты. Началась игра, и их уже ничем нельзя было отвлечь. В отдалении, погрузившись в кресло, сидел английский журналист Уильям Т. Стид. Вид у него был такой, будто его не интересует ничего, кроме книги, которую он читал.

Капитан Смит ходил по шлюпочной палубе и время от времени кричал в мегафон, чтобы спасательные шлюпки, спущенные на воду, держались неподалеку от судна. Он знал, что не все они загружены полностью, и хотел, чтобы они подобрали еще какое-то количество потерпевших, которым неизбежно придется искать спасения в холодной воде. Но ни одна из шлюпок не отвечала на его призывы. Страх перед тем, что случится, когда судно уйдет под воду (все считали, что возникнет страшная воронка), был сильнее.

Примерно в это же время на шлюпочной палубе появились механики. Вода уже заливала носовую палубную надстройку, в трюме один за другим затоплялись отсеки, а корма задиралась все выше. Всем было ясно, что наступает последний акт этой чудовищной трагедии. Механики, проявившие чудеса героизма и выполнившие свой долг до конца, теперь наконец покинули трюм. Благодаря им да группе кочегаров из кормовых котельных на судне до сих пор продолжал гореть свет и два с половиной часа работали насосы, что продлило жизнь «Титанику» еще на час. Ведь Томас Эндрюс, ознакомившись с размером повреждений, был уверен, что судно удержится на плаву не более полутора часов. Благодаря усилиям этих людей команде удалось спустить все спасательные шлюпки и спасти многих пассажиров, которые совершенно определенно погибли бы. Но сами механики пришли на шлюпочную палубу слишком поздно, когда надежд на спасение уже не было. Из тридцати пяти этих мужественных людей в живых не осталось никого. Ни одного из них не подобрала ни одна из спасательных шлюпок.

В 2 часа 5 минут ночи капитан в последний раз появился в дверях радиорубки. Глухим голосом он сказал:

— Ребята, вы до конца исполнили свой долг. Больше вы ничего не можете сделать. Покидайте рубку. С этой минуты каждый заботится о себе сам, сделайте это и вы. Ваши обязанности выполнены. Каждый за себя!

Ничего не поделаешь.

Повернулся и ушел.

Однако оба радиста не спешили уходить. Поскольку напряжение в электросети падало, они приготовили свечи на случай, если погаснет свет, и позаботились о временном источнике питания. Но эти меры оказались напрасными, так как свет погас всего за несколько минут до полного погружения судна. Пока старший радист Джек Филлипс оставался у аппарата и продолжал передавать сигналы бедствия, координаты судна и положение, в котором оно находится, Гарольд Брайд зашел в ту часть рубки, где они с Филлипсом спали, чтобы взять лежавшие там деньги. О том, что произошло дальше, он писал:

> «Вернувшись, я увидел какого-то кочегара или грузчика, который пытался отобрать у Филлипса спасательный жилет. Я бросился на помощь, и мы сцепились все трое. Мне жаль, что я вынужден говорить об этом, но нам пришлось уносить ноги, и мы не успели взять этого человека с собой. Наверное, он утонул в рубке вместе с судном, поскольку мы его там бросили… Мы услышали, что шлюпочную палубу заливает вода, и Филлипс закричал: „Бежим, пора сматываться“. Мы выскочили из рубки и забрались на палубную надстройку, где размещались каюты офицеров».

Выйдя из радиорубки, капитан Смит продолжал ходить по шлюпочной палубе и, встречая членов команды, говорил каждому, что с этой минуты они должны позаботиться о себе сами. Конец был уже близок, и капитан освобождал своих подчиненных от дальнейшего выполнения обязанностей и давал им последнюю возможность попытаться хоть что-то сделать для своего спасения, хотя сам прекрасно понимал, что надежды почти нет. Увидев на крыше офицерских кают нескольких матросов, старшего помощника Уйалда, первого помощника Мэрдока и второго помощника Лайтоллера, он крикнул:

— Вы выполнили свой долг, ребята. Теперь позаботьтесь о себе!

Восемь музыкантов судового оркестра, надев спасательные жилеты, так и не покинули места, которое больше часа назад заняли на шлюпочной палубе у входа на парадную лестницу. Все это время они неутомимо играли мелодии, которые раньше поднимали настроение и создавали обстановку спокойствия и беззаботности, а сейчас помогали преодолевать тревогу и отгонять щемящее чувство нарастающего страха. Лоренс Бизли писал:

> «В ту ночь было совершено много героических поступков, но ни один из них нельзя сравнить с тем, какой совершили эти несколько музыкантов, игравших час за часом, хотя судно погружалось все глубже и глубже, а вода подбиралась к месту, где они стояли. Музыка, которую они исполняли, была их реквиемом. Она дала им право быть занесенными навечно в списки героев».

Когда капитан Смит разрешил команде покинуть судно, руководитель оркестра Уоллас Генри Хартли подал знак. Смолкли звуки веселого регтайма, и зазвучала величественная мелодия «Осени», одного из гимнов англиканской церкви. Торжественные звуки поплыли над опустевшими палубами самого большого в мире судна, неудержимо погружавшегося в черную бездну.

Когда в третьем часу ночи был отменен запрет мужчинам из III класса выходить на шлюпочную палубу, из трюма хлынула огромная толпа, в которой оказалось много женщин, до той минуты остававшихся вместе со своими мужьями, братьями или знакомыми. Вода уже заливала носовую часть шлюпочной палубы, и эти люди в полном отчаянии отступали все дальше и дальше к корме. Многие из них смирились — у одних уже не было сил, другие поняли, что любая попытка спастись абсолютно напрасна. Мужчины, женщины, дети, старики и молодежь, католики и протестанты — все покорно готовились принять смерть. Мечта о Новом Свете растворилась в шуме поднимавшейся воды и бормотании молитв.

На корме, где собралось множество пассажиров III класса, ситуация была такой же. Десятки людей стояли на коленях на все более наклоняющейся палубе, а между ними ходили два священника. Священник англиканской церкви преподобный Томас Р. Байлз и приходский священник немецкой католической церкви отпускали грехи и призывали к последней молитве.

Но находились люди, которые все еще не хотели отказываться даже от последней, призрачной надежды. Семнадцатилетний Джек Тэйер со своим новым другом Милтоном Лонгом чувствовали, что пора прыгать в море. Тэйер был готов, он верил, что им удастся доплыть до какой-нибудь из спасательных шлюпок, силуэты которых смутно виднелись на расстоянии нескольких сотен метров от тонущего судна. Милтон Лонг был не таким хорошим пловцом, как Джек Тэйер, и хотел еще немного подождать. Они задержались на шлюпочной палубе, готовые покинуть судно в тот момент, когда положение станет критическим. Внимание Тэйера привлек мужчина,

приложивший ко рту полную бутылку джина и разом ее осушивший. Тэйер подумал: *«Если я отсюда вырвусь, этого человека я наверняка уже больше не увижу»*. К его огромному удивлению, незнакомый любитель джина оказался чуть ли не первым из тех, кого он увидел на палубе «Карпатии» через несколько часов.

Одним из пассажиров III класса, выбравшихся в третьем часу ночи на шлюпочную палубу, был молодой норвежец Олаус Абельсет. Большую часть вечера он провел со своим шурином и двоюродным братом в кормовой части судна. Как и многим другим, им велели надеть спасательные жилеты и ничего больше не сказали. Когда же наконец им позволили выйти на шлюпочную палубу, большинство осталось на корме, поскольку судно погружалось носовой частью и было видно, что корма еще продержится над водой. Но Абельсет с шурином и двоюродным братом оказались среди тех, кто ринулся на шлюпочную палубу в надежде, что, может быть, еще не все спасательные шлюпки спущены. Когда они добрались туда, от судна как раз отходила последняя складная шлюпка D. Они с минуту беспомощно постояли на палубе и решили вернуться на корму.

На крыше офицерских кают еще оставались складные шлюпки A и B. Шлюпку A пытались высвободить несколько мужчин, среди которых были стюард Эдвард Браун, первый помощник капитана Мэрдок, шестой помощник Муди и полковник Арчибальд Грейси. Перочинным ножом перерезали найтовы, которыми крепилась шлюпка, затем кто-то из команды приставил к надстройке несколько весел, и шлюпка по ним соскользнула на палубу. Там она и осталась лежать, поскольку, хоть и удалось завести на нее шлюптали, крен судна на левый борт был уже так велик, что подтянуть тяжелую шлюпку к шлюпбалкам, приподнять ее, перевалить через борт и спустить было выше человеческих сил.

Другая группа, в которой были второй помощник капитана Лайтоллер, младший радист Гарольд Брайд, матрос Сэмьюэл Хемминг — всего около двенадцати человек, — занималась складной шлюпкой B. Лайтоллер перерезал найтовы, остальные пытались поднять и установить полотняные борта шлюпки. Услышав голос матроса Хемминга, Лайтоллер окликнул его:

— Почему вы еще здесь, Хемминг?

— Еще масса времени, сэр, — был ответ, похожий на юмор висельника.

Как и шлюпку A, шлюпку B удалось лишь сбросить с надстройки, и на шлюпочную палубу она упала, перевернувшись кверху днищем. Хемминг

разуверился в том, что на этой шлюпке кто-нибудь сможет спастись и, увидев, как от борта судна медленно удаляется спущенная четверть часа назад спасательная шлюпка № 4, прыгнул за борт. Ему пришлось проплыть около двухсот метров, прежде чем он приблизился к шлюпке. Хемминг ухватился за планшир, и несколько женщин втащили его внутрь.

Тем временем в трюм вливались тысячи тонн морской воды. Носовая часть «Титаника» все больше погружалась, но это происходило медленно, в сущности, продолжаясь вот уже два часа. Однако примерно в 2 часа 15 минут произошло внезапное изменение, возвестившее о неотвратимом конце. Нос вдруг резко опустился, судно заметно двинулось вперед, и по его носовой части прокатилась мощная волна. В этот момент «Титаник» напомнил огромную ныряющую подводную лодку. Корма в свою очередь медленно поднялась, масса воды хлынула через носовую надстройку, затопила мостик, крыши офицерских кают и смыла обе складные спасательные шлюпки, из которых шлюпка А все еще держалась на шлюпталях, и покатилась дальше вдоль бортов шлюпочной палубы. Волна смыла в море капитана Смита, которого еще несколько секунд назад видели на мостике с мегафоном в руке, старшего помощника Уайлда, первого помощника Мэрдока, шестого помощника Муди, восьмерых оркестрантов, многих членов экипажа и пассажиров. Достоверно установлено, что среди них были майор Арчибальд Батт и Джон Джейкоб Астор.

Вода, залившая шлюпочную палубу, вынудила поспешно действовать и принимать окончательное решение тех, кто до этого момента еще выжидал. Джек Тэйер вспоминал:

> «Я почувствовал, что судно движется вперед и вниз под углом около пятнадцати градусов. Движение воды, рвавшейся к нам, сопровождалось гулом и многочисленными приглушенными взрывами. Это можно сравнить с тем, как если бы вы стояли под железнодорожным мостом, по которому мчится скорый поезд, и одновременно с шумом прокатного цеха и звоном огромной массы разбивающегося фарфора… Лонг и я вскочили на перила. Мы не просили друг друга передавать что-то семьям, поскольку не верили, что выберемся из всего этого. Лонг перелез через поручни, а я сел на них. Он ухватился за перекладину и повис, потом поднял голову и спросил: „Ты идешь?“ Я ответил: „Давай, я за тобой“. Он решился, соскользнул вниз вдоль борта судна, и больше я его не видел. Почти сразу за ним прыгнул и я. Когда мы

покидали судно, мы были в десяти метрах над поверхностью воды. Лонг все это время был совершенно спокоен и владел собой до конца».

Милтон Лонг, упавший в воду рядом с бортом, видимо, тут же был подхвачен потоком, ринувшимся в затопляемые помещения палубы А. Джек Тэйер, изо всех сил оттолкнувшийся от борта, упал дальше, и эти несколько метров спасли ему жизнь. От холодной воды у него перехватило дыхание. Придя в себя, он стал энергично отплывать подальше от судна. Через минуту, поддерживаемый спасательным жилетом, он оглянулся и посмотрел на «Титаник». В письменном заявлении, которое он сделал сразу же по прибытии «Карпатии» в Нью-Йорк и передал в распоряжение прессы, он написал: *«Казалось, что судно окружено заревом и выступает из темной ночи, будто горит. Я смотрел на него и почему-то не плыл дальше. Я был очарован и застыл на месте»*. Когда вскоре после этого «Титаник» погрузился в море, бурлящая воронка потянула Джека Тэйера вниз. Он вынырнул, но через минуту вновь оказался под водой. Вынырнув вторично, он открыл глаза и увидел, что барахтается среди массы обломков. На расстоянии вытянутой руки плавала кверху днищем складная шлюпка В, которую смыло со шлюпочной палубы. На ней уже сидели несколько человек, и один из них помог Тэйеру вскарабкаться на ее корпус.

На шлюпке В спасся и повар Джон Коллинз, который во время расследования в Нью-Йорке рассказывал:

— Какой-то стюард, женщина с двумя детьми и я прибежали на левую сторону шлюпочной палубы. Стюард держал на руках ребенка, а женщина все время плакала. Я взял на руки второго, и мы побежали быстрее. Потом кто-то сказал, что на правой стороне спускают складную шлюпку и что туда могут идти все женщины и дети. Поэтому стюард, я и женщина с детьми бросились на правую сторону. Мы увидели, как с палубной надстройки стаскивают складную шлюпку. Матросы и кочегары, бежавшие впереди, увидели, что носовая часть уже в воде и судно тонет.

Они крикнули нам, чтобы мы перебирались на корму. Только мы повернулись, как волна захлестнула нас и унесла ребенка, которого я держал на руках. Минуты две или три я был под водой.

Один из членов следственного подкомитета недоверчиво заметил:

— Вряд ли вы могли продержаться под водой две или три минуты.

— Мне так показалось. Не могу сказать точно, сколько это длилось. Когда я вынырнул, то увидел ту самую шлюпку, которую стаскивали с надстройки. На ней уже был один человек… Я поплыл к нему… Уверен,

что, когда я добрался до шлюпки, на ней было уже человек пятнадцать или шестнадцать. Никто не помог мне, все смотрели на судно.

Радиотелеграфист Гарольд Брайд в тот момент, когда по шлюпочной палубе пронеслась волна, ухватился за шлюпку В и вместе с ней был смыт в море. Он оказался под шлюпкой, и спасло его только то, что он попал в «воздушный карман», — он мог дышать. Сколько времени он пробыл под ней, он не знал, ему показалось, что прошла вечность, прежде чем он сумел вынырнуть из этой смертельной западни. Только взобравшись на перевернутую шлюпку, он почувствовал себя в относительной безопасности.

Представитель лондонской фирмы в Лиме, пассажир I класса Питер Дейли, тоже был одним из тех, кого обрушившаяся волна настигла на шлюпочной палубе.

— Спасите меня! Спасите! — кричала ему какая-то женщина.

— Сейчас только господь Бог может вас спасти, — ответил Дейли, но женщина продолжала умолять помочь ей прыгнуть с палубы, и он не смог отказать. Взяв женщину за руку, он втащил ее на релинг и прыгнул вниз, как раз в ту минуту, когда вода накрыла место, где он стоял. Огромная волна отбросила его далеко от тонущего судна.

Олаус Абельсет с шурином и двоюродным братом в эту минуту находились на корме, примерно у четвертой трубы. Нахлынувшая волна их не достала, но начала задираться корма. Это сопровождалось все более усиливающимся грохотом бьющегося стекла, падающей мебели, шезлонгов на прогулочных палубах, тысяч предметов в ресторанах, кухнях и салонах. Люди с трудом удерживались на ногах. Наклон палубы становился все больше, и те, кто не смогли вовремя ухватиться за надстройки, вентиляторы, тросы или релинги, скатывались вниз, в кружащийся и бурлящий поток. Было ясно, что еще немного — и судно уйдет под воду.

— Надо прыгать, иначе нас затянет водоворот, — настаивал шурин.

Абельсет, который из двадцати семи лет своей жизни шестнадцать провел в море на рыболовных судах, хотел выждать как можно дольше; он понимал, что шансов спастись все равно немного и, чем позднее они окажутся в ледяной воде, тем лучше. Еще несколько минут он удерживал своих все больше нервничавших родственников, и, только когда вода оказалась в нескольких метрах от них, все трое, держась за руки, прыгнули с палубы вниз. Абельсет, как назло, запутался в каком-то канате и лишь с большим трудом высвободился. Оглядевшись, он не увидел ни шурина, ни двоюродного брата — их отнесло волной. Больше он никогда их не видел.

Полковник Арчибальд Грейси с той минуты, как «Титаник» столкнулся

с айсбергом, практически все время находился в обществе своего приятеля Джеймса Клинча Смита. Они сразу же договорились, что будут противостоять опасности общими усилиями. Весь вечер они оказывали содействие одиноким женщинам, стараясь, чтобы именно те сели в спасательные шлюпки, а также по мере необходимости помогали команде. Через пятнадцать минут после того, как судно покинула последняя спасательная шлюпка, они услышали звук, который их очень обеспокоил: вода ударяла в переднюю стенку ходового мостика, и было видно, что еще немного — и она зальет шлюпочную палубу. Грейси со Смитом в этот момент находились на правой стороне палубы и наблюдали, как несколько членов команды бились над складной шлюпкой. Не верилось, что ее удастся поднять и перенести через леерное ограждение, но, даже если бы это и удалось, многочисленная толпа, окружившая шлюпку, отнимала последнюю надежду, что они смогут в нее попасть. Гул воды усиливался, и Клинч Смит предложил перейти на корму. К этому его побуждал тот же инстинкт, что и у сотен других, искавших там последнее прибежище. Но едва они сделали несколько шагов, как их остановила толпа людей, вырвавшихся на шлюпочную палубу из трюма и не знавших, что спасательные шлюпки уже ушли и что носовая часть судна находится под угрозой затопления. Грейси не поверил своим глазам, когда увидел, сколько в этой толпе женщин. Когда последние шлюпки пытались захватить мужчины, он был уверен, что все женщины уже покинули судно. Теперь он пришел в ужас. Но времени для долгих размышлений не было. Толпа быстро поняла, что на шлюпочной палубе делать нечего, а носовую часть заливает вода, и ринулась к корме. Но путь к отступлению преградила металлическая решетка, разделявшая палубы I и II классов. Масса беспомощных людей оказалась в ловушке: с одной стороны — приближавшаяся вода, с другой — прочный металлический барьер. Грейси в своих воспоминаниях писал: *«Среди этих людей не было слышно истерических криков, не было видно признаков паники, но, боже мой, какая ужасающая агония!»* Грейси со Смитом мгновенно поняли, что и они попали в ловушку. Пробраться на корму они не могли, а при взгляде на носовую часть мороз пробежал по коже — прямо на нее накатывалась огромная волна. Эта драматическая ситуация до мельчайших подробностей врезалась в память полковника Грейси. Они со Смитом стояли спиной к палубным ограждениям, и единственной надеждой на спасение было взобраться на крышу офицерских кают. Первым рванулся Смит, Грейси — за ним. Но ни один из них не успел сделать этого, и неудивительно. Полковник был одет в длинное теплое пальто, под ним пиджак, а сверху —

мешавший двигаться спасательный жилет. Оба опять оказались на палубе, и в этот момент их настигла накатившаяся волна. Полковника она ударила справа, но в последнюю долю секунды в голове у него мелькнула спасительная мысль. Он сжался, подпрыгнул и позволил волне подхватить себя. Гребень волны поднял его так высоко, что он сумел ухватиться руками за железные поручни палубной надстройки. Он подтянулся и лег ничком возле основания второй дымовой трубы. И тут же принялся искать Клинча Смита. Но того не было. Волна, которая вынесла Грейси на крышу офицерских кают, его друга, как и многих других, сбила с ног и унесла в море.

Прежде чем Арчибальд Грейси смог подняться на ноги, крыша офицерских кают тоже ушла под воду. Грейси, отчаянно державшегося за поручни, затягивало все глубже. Он чувствовал давление в ушах, но, к счастью, сохранил ориентацию. Разжав руки, он изо всех сил постарался удалиться от правого борта тонущего судна. В эту минуту он думал только об одном: он должен как можно быстрее отплыть как можно дальше. Если взорвутся огромные судовые котлы, он сварится в кипятке или паре. Эта страшная перспектива придавала ему нечеловеческие силы, он даже не ощущал ледяного холода стихии, в которой находился. Спасательный жилет и воздух, рвавшийся к поверхности из заливаемого водой трюма «Титаника», видимо, уберегли его от водоворота, создаваемого огромной погружающейся массой судна. Его затягивало под воду, но он упорно стремился к поверхности. Сколько мог, Грейси задерживал дыхание, и, когда понял, что дольше не выдержит и вот-вот наступит конец, вода вдруг начала светлеть. То был несомненный признак, что поверхность воды уже близко. Это помогло Грейси преодолеть критический момент, и он вынырнул. Полковник был отнюдь не юноша, ему уже исполнилось сорок пять, и тому, что он сумел так долго продержаться под водой, он, бесспорно, был обязан своей прекрасной физической форме, которую в течение всей жизни целеустремленно поддерживал. Теперь наконец он мог перевести дыхание. Первое, что он увидел, был какой-то предмет, похожий на деревянный ящик. Он тут же ухватился за него, чтобы дать передышку обессиленным мышцам, ловя ртом воздух и чувствуя, что сердце колотится в самом горле.

Едва Грейси пришел в себя, он огляделся вокруг. «Титаника» уже не было. Прямо перед ним всего в нескольких метрах плавали лицом вниз три тела, а справа — еще одно. Он не сомневался, что все эти люди утонули, и решил, что погружавшееся судно, вероятно, затянуло их, как и его, в глубину, но у них были не такие хорошие легкие, чтобы суметь надолго

задержать дыхание и плыть под водой. Грейси попытался взобраться на ящик, но соскользнул в воду. В отчаянном бессилии он осматривался вокруг, нет ли каких-нибудь спасательных шлюпок, но тут же понял, насколько бессмысленно на это надеяться — ведь все шлюпки быстро отходили от судна, он видел, как они исчезали во тьме, а последняя была спущена за пятнадцать или двадцать минут до того, как он сам оказался в воде. Но тут вновь забрезжила надежда. Оглядываясь вокруг в поисках более подходящего предмета, чем ящик, с которого он уже дважды срывался, он увидел очертания перевернутой складной шлюпки В и на ней более дюжины людей, судя по одежде — членов команды судна. Полковник, не раздумывая, бросил не слишком надежный ящик и изо всех сил поплыл к шлюпке. Когда он приблизился, никто не подал ему руки, и он с огромным усилием стал сам карабкаться наверх. Только под конец кто-то помог ему.

В своих воспоминаниях полковник Грейси писал:

> «В тот момент, когда я оказался на этой перевернутой вверх дном шлюпке, я ощутил безграничное блаженство… После того как спасательные шлюпки отплыли и бросили нас на палубе „Титаника“ и я вдруг почувствовал, что у меня есть шанс избежать страшной судьбы, то есть исчезнуть в ледяной пучине посреди Атлантического океана, я, кажется, на протяжении всей этой ночи доказывал, что, проявив необходимое мужество и физическую силу, особенно в критические моменты, можно не пасть духом и не начать звать на помощь. Самый страшный момент я пережил под водой, когда ко мне еще не пришло второе дыхание и я еще не вынырнул на поверхность… Но и тогда меня не покидали самообладание и уверенность. Если бы я хоть на минуту утратил то или другое, мне не удалось бы избежать смерти и поведать эту историю. Хочу сказать это в ответ на многочисленные вопросы по поводу моих личных ощущений в той опасной ситуации. Чувство страха оказывает на человека очень сильное воздействие. Оно парализует сознание и волю, учащается дыхание, сердце работает на пределе, человек теряет голову, становится беспомощным — и погибает… Но конечно, мужество и сила ничего не стоили бы, если бы не удача. Мне повезло, что я не потерял сознание и не покалечился, а ведь это случалось со многими хорошими пловцами. Мне удалось избежать этого, но до сих пор на теле сохранились шрамы от

ударов о какой-то предмет или предметы. Оказывается, у меня была рана на темени, но, пока я не очутился на борту „Карпатии“, я о ней, как и о других ранах, не подозревал. Только там обнаружилось, что у меня воспалились ссадины на обеих ногах и появились синяки на коленях. В течение нескольких дней я ощущал боль во всем теле».

Таковы воспоминания человека, о котором без преувеличения можно сказать, что в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года он пережил свою смерть.

— Когда вы покинули судно? — спросил на нью-йоркском слушании сенатор Смит второго помощника капитана «Титаника» Чарлза Г. Лайтоллера.

— Я его не покидал, — ответил Лайтоллер.

В этот момент в зале заседания возникло почти осязаемое напряжение. Каждый старался не пропустить ни единого слова.

— В таком случае судно покинуло вас? — спросил сенатор.

— Да, сэр.

Спасение Лайтоллера за несколько минут до того, как «Титаник» исчез в пучине, нельзя назвать иначе, как настоящим чудом. Когда носовая часть судна начала быстро погружаться, а огромная масса воды залила ходовой мостик и шлюпочную палубу, он стоял на крыше рулевой рубки и видел большую толпу, пытавшуюся укрыться на корме от надвигавшейся волны. Спустя двадцать три года в своих воспоминаниях об этом моменте он писал:

«Я отлично понимал, что совершенно напрасно следовать инстинкту самосохранения и рваться к корме. Это было бы лишь отдалением конца и продлением агонии. Человек, ставший частью толпы, уменьшает свой и без того ничтожный шанс на спасение. Я отчетливо видел, насколько роковым было бы оказаться среди этих сотен и сотен людей, которые вскоре начнут биться за жизнь в ледяной воде».

Поэтому Лайтоллер повернулся лицом к носовой части и в тот момент, когда волна достигла места, на котором он стоял, бросился в ледяную воду и поплыл к погружающейся носовой мачте. В первые секунды, наполовину парализованный холодом, он хотел ухватиться за «воронье гнездо», которое теперь находилось вровень с поверхностью воды, но сразу понял,

насколько опасно держаться за какую-либо часть тонущего судна (то, что вначале полковник Грейси ухватился за поручни, едва не погубило его), и начал отплывать как можно дальше. Неожиданно его со страшной силой, против которой он был совершенно беспомощен, затянуло под воду и прижало к металлической решетке, закрывавшей вход в вентиляционную шахту, расположенную прямо перед первой дымовой трубой. Это был один из больших вентиляторов, выходивших на палубу, шахта которого по своей конструкции напоминала перископ, прикрытый защитной проволочной сеткой. Вентиляторы были повернуты в сторону движения судна, так чтобы в них мог поступать свежий воздух, который через шахты попадает глубоко в трюм. Лайтоллер молил Бога, чтобы железная решетка выдержала давление его тела, иначе вода, засасываемая в тридцатиметровую шахту, потянула бы его за собой. В тот момент, когда он уже прощался с жизнью, из шахты вдруг вырвалась волна горячего воздуха и выбросила его на поверхность. Вероятно, взорвался один из котлов.

Но это был еще не конец мучений Лайтоллера. Едва он успел вдохнуть воздух, как его снова затянуло под воду, и он опять оказался в той же ситуации, что и минуту назад. Как он спасся на этот раз, он сказать не мог, поскольку на какое-то время потерял сознание. Когда он вынырнул, то очутился рядом с перевернутой складной шлюпкой В. Он ухватился за спасательный леер и оглянулся на «Титаник». Носовая часть судна уже исчезла под водой, там же было и основание первой трубы. Под действием огромной тяжести, вызванной большим наклоном, лопнули металлические тросы, которыми была закреплена труба, и эта громадина, весившая десятки тонн, обломилась и упала в воду неподалеку от шлюпки, за которую держался Лайтоллер. Падение трубы вызвало такую волну, что складную шлюпку отбросило почти на тридцать метров. Но одновременно это положило конец мучениям тех, кто в спасательных жилетах боролись за жизнь именно в том месте, куда упала труба. Никто и никогда не сможет установить, сколько их погибло в одно мгновение. Бесспорно одно — среди них был Джон Джейкоб Астор. Его тело, которое через несколько дней подобрало спасательное судно «Маккей-Беннетт», было сильно изуродовано и покрыто сажей. Установить его личность удалось только по платиновому кольцу с большим бриллиантом, монограмме J. J. A. на внутренней стороне воротника да по сумме в 4000 долларов, найденной в кармане. Лайтоллер удержался, и ему в конце концов удалось вскарабкаться на шлюпку.

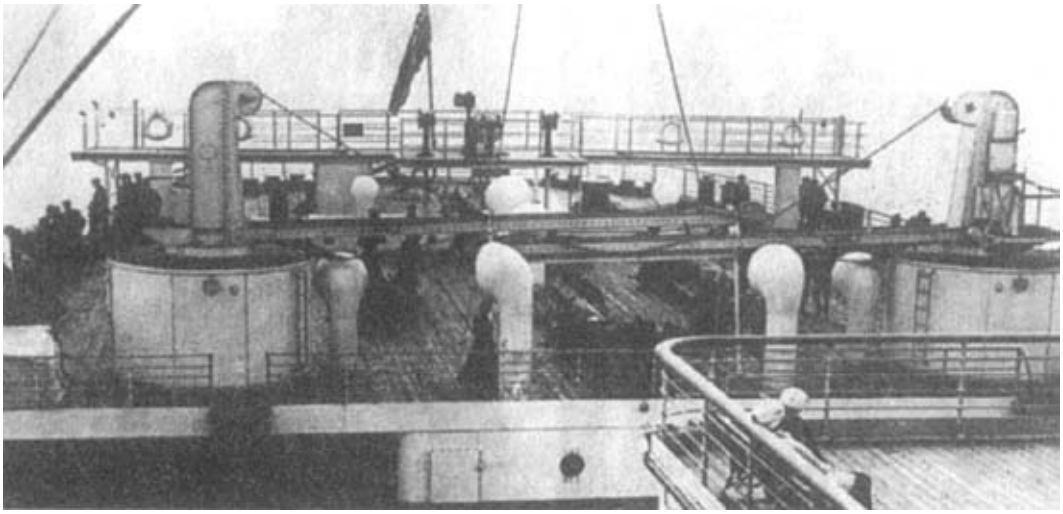
Тонущий «Титаник» все еще был освещен. Даже в той части, которая

уже находилась под водой, в окнах кают и на прогулочных палубах продолжал гореть свет, и сквозь слой воды мерцало фантасмагорическое сияние. Наклон корпуса достиг сорока пяти градусов, носовая часть опускалась все быстрее, а корма задиралась все выше. Неожиданно все огни погасли, и судно исчезло во тьме. Вдруг оно еще раз на одно мгновение озарилось ослепительной вспышкой, и свет погас навсегда. Одновременно раздался раскатистый гром, шедший из трюма. Это срывались с фундамента тяжелые паровые машины и котлы и обрушивались на носовые переборки водонепроницаемых отсеков. Облегченная корма начала резко подниматься, тогда как носовая часть, где к тысячам тонн морской воды добавилась огромная масса сдвинувшихся с места машин и котлов, начала так же быстро погружаться. Трагедия огромного судна завершалась. Пассажир III класса Карл Янсен, все еще стоявший на его палубе, вспоминал:

> «Неожиданно мы очутились в темноте… Несколько минут я никак не мог привыкнуть к этой перемене. Я был так оглушен, что не очень ясно помню, что же случилось потом, сколько прошло времени. Вдруг я услышал вопли и крики в средней части судна. Люди вокруг меня мчались к корме, я тоже побежал, но тут же понял, что судно очень быстро идет ко дну… Меня ударило волной и выбросило за борт».

Лоренс Бизли, спасшийся в шлюпке № 13, писал:

> «Это было нечто среднее между гулом, грохотом, скрежетом и стенанием, но на взрыв было не похоже; несколько секунд, может быть, пятнадцать или двадцать, слышалось, как падали вниз тяжелые механизмы… Это был шум, который раньше никто и представить себе не мог и который никто не хотел бы услышать вновь, таким он был оглушающим и ошеломляющим».



Палуба кормовой надстройки «Титаника» — последнее прибежище для пассажиров и членов команды, не попавших в спасательные шлюпки. На заднем плане виден «доковый» мостик.

Когда грохот наконец прекратился, корма «Титаника» поднялась над поверхностью воды почти вертикально. Леди Дафф-Гордон тонущий «Титаник» показался черным перстом, указующим в небо, радисту Гарольду Брайду — ныряющей уткой, еще одному из потерпевших — огромным китом. Вдруг отвесно вставшая корма слегка повернулась влево и начала клониться, пока не замерла под углом семьдесят градусов к поверхности. Вода вокруг бортов и надстройки клокотала и пенилась. Этот безумный спектакль с расстояния менее двадцати метров наблюдал со складной шлюпки А пассажир III класса Аугуст Веннерстрем. Он рассказывал: *«Это было страшно, но одновременно и трагически прекрасно. Передать словами все это невозможно»*. Взглянув вверх, Веннерстрем увидел человека, спускавшегося по веревке вдоль одной из сторон огромного руля. Гигантское судно тонуло так медленно, что, хотя складная шлюпка А и находилась в опасной близости от него, Веннерстрем не увидел даже намека на водоворот, которого так боялись все пассажиры и члены команды.

На несколько секунд «Титаник» замер, как показалось тем, кто следил за последними минутами его жизни из ближайших шлюпок, а потом его корпус начал быстро погружаться. Прошло совсем немного времени, и вода сомкнулась над кормовым флагштоком. Третий помощник капитана Питман, находившийся в шлюпке № 5, посмотрел на часы: было 2 часа 20 минут ночи 15 апреля 1912 года. Агония самого большого и самого

прекрасного судна в мире, самого совершенного из всех, какие создал человек, чтобы покорить океан, кончилась. Океан победил.

Позднее велись продолжительные споры о том, действительно ли в последние минуты или даже секунды, перед тем как затонуть, на «Титанике» взорвались котлы и действительно ли он разломился. В некоторых газетных статьях, появившихся сразу же после катастрофы, приводились свидетельские показания спасшихся пассажиров. В них утверждалось, что взрыв имел место. Корин Эндрюс, находившаяся в шлюпке на расстоянии около мили от судна, говорила, что слышала сильный взрыв. Ей показалось, что взорвались котлы, «Титаник» приподнялся и разломился. Примерно то же самое рассказывали американки Лилиан Картер и Дейзи Минахан, американец Джон Снайдер и английская аристократка леди Дафф-Гордон.

Все они из спасательных шлюпок слышали или видели, как незадолго до гибели взорвались котлы «Титаника».

Позднейшие исследования не подтвердили эту точку зрения. Второй помощник капитана Лайтоллер давал обстоятельные показания в Нью-Йорке и Лондоне, кроме того, он присутствовал на дискуссиях, проходивших с участием экспертов, включая конструкторов и строителей, создававших «Титаник». Его точка зрения была совершенно определенной: никакого взрыва не было, а шум и грохот, которые многие приняли за взрыв, были вызваны движением котлов и машин, сорвавшихся со своих мест и крушивших переборки и все, что было у них на пути. Третий помощник капитана Герберт Питман рассказывал:

> «Я слышал отдаленный гул, напоминавший стрельбу из тяжелых орудий. Полагаю, это рушились водонепроницаемые переборки».

Стюард Сэмьюэл Рюль заявил:

> «Я думаю, что шум, который я слышал, был вызван тем, что сорвавшиеся котлы и машины пробили переборки в носовой части судна. В тот момент, когда это произошло, судно стояло почти вертикально».

Лоренс Бизли писал:

> «…раздался звук, который многие люди, вероятно, ошибочно приняли за взрыв. Я всегда был убежден, что это было не что иное, как грохот машин и другого оборудования, ломавших водонепроницаемые переборки и крушивших все на своем пути».

Предположение, что «Титаник» раскололся на части, впервые было высказано еще на палубе «Карпатии». Молодой Джек Тэйер утверждал, что судно разломилось перед третьей трубой, и даже сделал набросок, который вскоре был опубликован в авторитетной газете «Нью-Йорк геральд». Аналогичные заявления сделали чемпион по теннису из Филадельфии Р. Н. Уильямс и миссис Корин Эндрюс. Да и ряд других пассажиров в беседах с журналистами также заявили, что «Титаник» в последние минуты переломился. К этому мнению присоединились и некоторые члены экипажа. Матрос первого класса Фрэнк Осман сказал:

> «После того как крен корпуса судна достиг определенного угла, оно взорвалось и разломилось на две части. Мне показалось, что машины и все, что находилось на корме, скатилось в носовую часть, после чего корма вновь выровнялась».

Стюард Джордж Кроув давал показания в Нью-Йорке:

> «Судно стояло почти вертикально, свет погас. Сразу же после этого оно разломилось на две части».

Но подавляющее большинство свидетельских показаний противоречило этим утверждениям. В Отчете следственного подкомитета сената США, обобщившего данные по этому вопросу, говорится следующее:

> «По поводу того, что судно разломилось на две части, поступило много противоречивых заявлений, но подавляющее большинство из них сходится на том, что, приняв почти вертикальное положение, судно затонуло неповрежденным».

Специальные технические журналы согласились с выводами комиссии. По мнению журнала «Марин ревью», тот факт, что свет на судне горел, невзирая на почти вертикальное положение корпуса и на то, что мощность генераторов упала и они начали скатываться в носовую часть,

свидетельствует о том, что гигантский корпус остался в целости и его проклепанные продольные швы не разошлись. Если бы было иначе, то электропроводка оказалась бы поврежденной и свет погас бы раньше. Другой авторитетный журнал, «Интернэшнл марин инджинеринг», тоже пришел к выводу, что «Титаник» затонул неповрежденным. Несколько наиболее надежных свидетелей также исключали возможность того, что «Титаник» переломился. Лайтоллер перед подкомитетом сената заявил, что, когда «Титаник» тонул, его палубы были *«абсолютно неповрежденными»*. Лоренс Бизли писал:

> «Событие, описанное в американской и английской печати, то есть разделение судна на две части и их последующее всплытие, не имело места. Когда послышался грохот, „Титаник“ продолжал возвышаться, как колонна, и мы могли видеть корму и примерно пятьдесят метров корпуса, вырисовывавшиеся на фоне усеянного звездами неба…»

Полковник Грейси указывал:

> «Я тоже знаю, что палубы затонувшего „Титаника“ не были повреждены. Я тонул вместе с судном. Более семи шестнадцатых его корпуса уже находилось под водой, и не было никаких признаков того, что что-то угрожает разломом палубы или всего судна».

Обстоятельный полковник Грейси настолько углубился в анализ этой проблемы, что в нью-йоркском порту отправился на палубу «Олимпика», судна, однотипного с «Титаником», и там с помощью офицеров провел новые исследования. Офицеры объяснили ему, что на «Титанике», как и на «Олимпике», имелись так называемые компенсационные прокладки[12] — передняя (между носовой частью и второй трубой) и задняя (между третьей и четвертой трубами). Грейси заявил, что если бы «Титаник» разломился, то, по всей вероятности, это должно было бы произойти именно в этих местах. Он установил, что передняя компенсационная прокладка находилась в четырех метрах от места, где он сам попал в волну, залившую шлюпочную палубу и надстройку. Если бы в тот момент, когда судно тонуло, в этом месте произошел разрыв, он должен был бы это заметить. Вероятно, разрыв в задней компенсационной прокладке вообще не принимался во внимание.

Расследования, проводившиеся сразу после катастрофы, особенно комиссией лорда Мерси, позволили прийти к выводу, что «Титаник» не переломился. Заключительный Отчет комиссии лорда Мерси основывался прежде всего на авторитетных показаниях Грейси и пассажира II класса Лоренса Бизли. В результате на протяжении 75 лет господствовало убеждение, что «Титаник» скрылся под водой неповрежденным и, по всей вероятности, до сих пор пребывает в таком состоянии в мертвой тишине морских глубин.

Радист на британском судне «Вирджиниан» был последним, кто слышал призывы «Титаника». В 2 часа 17 минут он поймал его сигналы, но они были такие слабые, что он их не понял. Радист ответил и предложил своему коллеге на тонущем судне попытаться перейти на запасной источник питания. Ответа не последовало. С той минуты «Титаник» замолчал. Бежало время, напряжение росло, и первое мрачное предчувствие становилось трагической действительностью. В эфире продолжался хаос звуков азбуки Морзе, которыми обменивались многие суда и прибрежные станции.

2.20. «Олимпик» с помощью своего мощного передатчика запрашивает «Вирджиниан», знает ли он что-нибудь о «Титанике». «Вирджиниан» отвечает, что, несмотря на максимальную внимательность, он не слышит «Титаник».

3.05. «Вирджиниан» поддерживает контакт с «Балтиком». «Балтик» пытается передать «Титанику» «капитанское служебное сообщение», но его сигнал неразборчив.

3.15. «Маунт Темпль» слышит «Карпатию», которая сообщает «Титанику»: *«Мы пускаем ракеты»*.

3.25. «Балтик» отправляет очередное служебное сообщение своего капитана «Титанику».

3.30. «Карпатия» вызывает «Титаник».

3.48. «Бирма» полагает, что слышит «Титаник», поэтому передает: *«Мы идем к вам самым полным ходом. Прибудем в 6 часов утра. Надеемся, что вы продержитесь. В данное время мы от вас всего в 50 милях»*.

4.18. «Прованс» сообщает «Селтику»: *«Никто не слышит „Титаник“ уже два часа»*.

5.14. «Бирма» сообщает, что находится всего в 30 милях северо-западнее «Титаника».

5.25. «Селтик» посылает «Каронии» сообщение для «Титаника». «Карония» после двух часов безуспешных попыток связаться с

«Титаником» передает, что не может отправить сообщение. Поэтому «Селтик» прекращает с ней связь.

5.35. «Калифорниан» обменивается сигналами с «Маунт Темплем» и получает координаты «Титаника».

Почти три часа прошло с той минуты, когда над «Титаником» сомкнулись воды океана, но люди на судах в Северной Атлантике все еще отказывались поверить в худшее. Радисты у своих приемников все это время напряженно ловили малейшие шорохи в эфире, стараясь не пропустить самого слабого сигнала в надежде, что это окажутся буквы MGY — позывной сигнал «Титаника». Но станция MGY уже не отвечала.

Глава 7
В ОЖИДАНИИ СПАСЕНИЯ

«Титаник» исчез в глубинах океана, но именно теперь трагедия этой ночи достигла кульминации. Ужас охватил сотни мужчин, женщин и детей, которые боролись за жизнь на поверхности воды, покрытой всевозможными обломками. Это была тщетная борьба. Все эти несчастные постепенно теряли в ледяной воде силы, пронизывающий холод сковывал их тела, и они один за другим умирали.

Полковник Грейси, спасшийся на складной шлюпке, впоследствии так описывал первые минуты после гибели «Титаника»:

> «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 черными водами весь следующий час, но время шло, и крики становились все слабее и слабее, пока не смолкли совсем».

А вот свидетельство Лоренса Бизли:

> «Мы ждали волну. Мы думали, что она придет — волна, о которой мы столько слышали от команды и о которой рассказывали, что она распространяется по поверхности на несколько миль, — но она не пришла. Она не родилась после того, как „Титаник“ пошел ко дну. Но родилось то, о чем навсегда хотелось бы забыть, — крик многих сотен пассажиров, боровшихся со смертью в ледяной воде.
>
> Как только над „Титаником“ сомкнулись воды и мы услышали этот крик, он вызвал удивление: когда мы отплывали от борта, мы не слышали никаких звуков. Мы не знали, сколько было на судне спасательных шлюпок и спасательных плотов. Возможно, члены команды это знали, но, вероятнее всего, нет, а если и знали, никто об этом не сказал пассажирам. Мы полагали, что все пассажиры „Титаника“ в шлюпках или на плотах в безопасности. Но поскольку мы ошиблись, крик тонувших, который несся над неподвижной морской гладью, ошеломил нас».

Воспоминания об этих разрывавших сердце отчаянных призывах о помощи сказались на здоровье многих из тех, кто уцелел в ту ночь, а некоторым укоротили жизнь. И даже такой крепкий человек, каким был второй помощник капитана Лайтоллер, который прошел через многие драматические испытания и жизни которого не раз угрожала опасность, в своих мемуарах признался, что старался никогда не вспоминать о тех ужасных криках и был уверен, что многие из тех, кто слышали эти крики, были бы еще живы, если бы им удалось вычеркнуть из памяти воспоминания о той страшной ночи.

Мы знаем, что капитан Смит приказывал командирам спасательных шлюпок держаться поблизости. Он надеялся, что, если в шлюпках будут места, они подберут тех, кто окажется в воде. Этот приказ выполнен не был. Шлюпки удалялись от «Титаника» из опасения, что их может затянуть мощный водоворот, который возникнет после того, как судно пойдет ко дну, или в случае взрыва котлов их накроют летящие обломки. Поэтому, когда люди стали прыгать с палуб — сначала их было немного, — до шлюпок добрались единицы. Когда же в последние критические минуты судно сразу покинули сотни пассажиров, команды шлюпок, опасаясь за свою жизнь, побоялись приблизиться к этой страшной массе.

Некоторые шлюпки при спуске были загружены полностью и не могли уже взять никого, другие — только наполовину. Их командиры стояли перед выбором, по всей вероятности, самым трудным в их жизни: вернуться и рисковать, сознавая, что на бортах шлюпки повиснут десятки обезумевших от страха людей, которые любой ценой будут стремиться попасть в шлюпку, или не приближаться и предоставить их судьбе? Они знали, были почти уверены, что шлюпки не выдержат натиска, перевернутся, и десятки людей, кто уже оказался в относительной безопасности, кончат жизнь в ледяной воде — а это были преимущественно женщины и дети. Опасность увеличивало еще и то обстоятельство, что члены команды «Титаника», приписанные к спасательным шлюпкам, не прошли необходимых тренировок и не могли ни должным образом управлять ими, ни грести. Командиры шлюпок в своем большинстве не были трусами. Это были нормальные люди, но оказавшиеся в очень сложной ситуации и в конце концов решившие не возвращаться к месту погружения судна, откуда неслись отчаянные призывы о помощи. И только некоторые отважились. Но было уже слишком поздно.

По сей день в основной части работ, анализирующих трагедию «Титаника», подробно рассматривается и оценивается поведение

командиров шлюпок. Выводы делаются разные. Некоторые авторы считают решение командиров не приближаться к тонущим хотя и жестоким, но единственно возможным, другие ставят им в вину недостаточную решительность и понимание чувства долга. Взвесив все обстоятельства, можно сказать, что по крайней мере в случаях, когда шлюпки были полупустыми, например в шлюпке № 7 было 27 человек, в шлюпке № 6 — 28, а в шлюпке № 1 — всего 12, необходимо было позаботиться о спасении тонущих (на «Титанике» были деревянные спасательные шлюпки вместимостью 65 и 40 человек). Единственную организованную попытку спасения людей предпринял пятый помощник капитана Лоу. И хотя он принял решение очень поздно, несколько человек были обязаны ему жизнью.

Спасательной шлюпкой № 5 (она была спущена одной из первых) командовал третий помощник капитана Питман. Шлюпка сразу же отошла от судна на триста-четыреста метров. Потом вблизи появилась шлюпка № 7, и Питман приказал обеим шлюпкам «счалиться». Он был убежден, что, если еще до рассвета подойдет какое-нибудь судно, две шлюпки, особенно если сидящие в них встанут, в темноте будут видны лучше, чем одна. Для выравнивания загрузки он разрешил перейти двум мужчинам и одной женщине с ребенком из шлюпки № 5, в которой был 41 человек, в шлюпку № 7, где было 27 человек.

То, что происходило в шлюпке № 5 после того, как «Титаник» затонул, со всеми подробностями Питман рассказал на следствии, проведенном сенатором Смитом в Нью-Йорке.

Смит. Вы слышали какие-нибудь крики о помощи?

Питман. Да. Просьбы, крики, стоны.

Смит. Вы попытались приблизиться?

Питман. Как только судно затонуло, я сказал: «Сейчас мы вернемся!» Все в моей шлюпке заявили, что это безрассудство — лучше спасти тех немногих, кто находится в шлюпке, чем возвратиться на место катастрофы и погибнуть.

Смит. Расскажите нам о тех, кто был в спасательной шлюпке. Вы говорите, они отговаривали вас плыть туда, откуда слышались призывы о помощи?

Питман. Да, я приказал мужчинам сесть на весла и сказал им, что, может быть, нам удастся вытащить нескольких пострадавших.

Смит. Кто протестовал против этого?

Питман. Все. Большинство.

Смит. Женщины?

Питман. Я бы не разграничивал, женщины или мужчины. Все они говорили, что это безрассудное решение.

Смит. Я спрашиваю: просила ли вас хоть одна из женщин вернуться туда, откуда доносился крик?

Питман. Ни одна.

Смит. Кто протестовал, вы можете вспомнить конкретно?

Питман. Не могу никого назвать по имени.

Смит. Мужчины на веслах?

Питман. Нет, эти нет. Они начали выполнять мой приказ.

Смит. Вы были командиром, и они были обязаны выполнять ваши приказы.

Питман. Это они и делали.

Смит. Не делали, раз вы приказали им грести к судну.

Питман. Они начали грести к судну, но пассажиры в шлюпке не переставая твердили, что это безумная идея. Если мы это сделаем, нас перевернут и список утонувших увеличится на сорок человек. И я решил не возвращаться.

Смит. Я понимаю, что это неприятная тема, но все же хотел бы знать: это был общий крик или слышались только отдельные возгласы?

Питман. Это был непрерывный стон, длившийся около часа.

Смит. И вы около часа находились вблизи от этих несчастных?

Питман. Прошу вас, сэр, не спрашивайте! Я не могу об этом думать. Я предпочел бы не говорить об этом.

Смит. У меня нет намерений будоражить ваши чувства, но мы должны знать, действительно ли вы около часа находились поблизости.

Питман. Да, мы все время находились рядом с тем местом, где затонуло судно.

Смит. Ослабевали ли призывы о помощи?

Питман. Да, постепенно ослабевали.

То, что третий помощник капитана Питман действительно хотел оказать помощь, подтвердили некоторые из тех, кто оказался в шлюпке № 5.

Джордж А. Хардер, пассажир. Это правда, офицер хотел вернуться к судну, но пассажиры воспротивились этому.

Альфред Оливер, рулевой. Я слышал, как мистер Питман отдавал приказ вернуться к судну. Но женщины настаивали, чтобы он этого не делал. Почти у всех были возражения. Мы находились на расстоянии примерно трехсот метров.

Г. С. Этчес, стюард. Мистер Питман приказал грести обратно, к тому месту, где затонуло судно. Женщины начали протестовать. Когда я взял весло, две из них, сидевшие напротив, сказали: «Попросите офицера не возвращаться. Почему мы все должны лишаться жизни ради напрасной попытки спасти остальных пассажиров судна?»

Так две шлюпки, в которых были места для шестидесяти человек, до утра продолжали оставаться неподвижными. Холод был пронизывающим. Когда Питман заметил, как дрожит миссис Кросби, он завернул ее в парус. Один из матросов, увидев, как миссис Додж энергично растирает ноги, снял носки и протянул ей: «Уверяю вас, мадам, они совершенно чистые. Я надел их сегодня утром».

Совсем иным было положение в спасательной шлюпке № 6, которой командовал Роберт Хитченс. Там женщины держались очень мужественно, что особенно контрастировало с действиями Хитченса.

Майор Пешан на заседании подкомитета сената США рассказывал:

— Раздался свисток офицера — сигнал, призывавший вернуться к судну, но рулевой приказал прекратить грести. Мы все решили, что должны вернуться, но рулевой заявил, что к судну не вернемся, поскольку речь идет о наших жизнях, а не о жизни тех, кто остался. Женщины запротестовали. Я попросил их помочь нам грести, а управление шлюпкой попытался передать одной из женщин, потому что ночь была исключительно спокойной и для этого не требовалось никакого специального опыта. Хитченс отменил приказ и сказал, что он командует шлюпкой, а я в ней лишь для того, чтобы грести. Потом ему показалось, что он увидел огонь. Я много раз ходил на яхтах, у меня у самого шесть лет была яхта. Я тоже увидел вспышку. Рулевой предположил, что это, возможно, буй, и обратился к сидевшим в шлюпке, которая оказалась рядом, с вопросом, не знают ли они, есть ли рядом какие-нибудь буи. Это меня окончательно сразило, ведь это было абсолютно невозможно. Я услышал что-то, похожее на взрывы. Раздались страшные крики. Призывы о помощи и рыдания. Какое-то время все это продолжалось, потом стихло. Вначале страшно

было слушать. Когда это произошло, мы находились на расстоянии девятисот метров от судна. Грести могли только двое. Некоторые женщины просили рулевого вернуться. Я сказал, что возвращаться бессмысленно — там много трупов. Это очень взволновало женщин.

Фредерик Флит в своих свидетельских показаниях подтвердил, что все женщины требовали, чтобы шлюпка вернулась к месту, где затонул «Титаник», но Хитченс, который все время находился у руля, этого не позволил, он не хотел об этом даже слышать.

Показания миссис Черчиль Кэнди были жестоким обвинением Хитченсу:

— Хитченс вел себя малодушно и все время дрожал от страха… Нам, сидевшим на веслах, он не переставая говорил, что, если мы не будем грести быстрее, нас всех затянет под воду, как только судно затонет. Он повторял это и тогда, когда от усталости мы почти переставали грести. Сразу же после того, как «Титаник» затонул, возник спор, должны ли мы возвращаться. Хитченс сказал, что, как только мы окажемся в водовороте, шлюпка тут же перевернется — у нас мало гребцов. После гибели «Титаника» Хитченс без устали твердил, что мы на сотни миль удалены от материка без воды, без пищи, без теплых вещей и, если начнется шторм, мы окажемся беспомощными и утонем или просто умрем с голоду. Он сказал, что нам даже неизвестно направление, в котором мы плывем. Я поправила его и показала на Полярную звезду прямо над носом шлюпки. Когда же наша шлюпка оказалась рядом со шлюпкой № 16, Хитченс моментально приказал связать обе шлюпки. Он оставил руль и сел отдыхать.

Когда показались огни «Карпатии», миссис Кэнди обратилась к тем, кто был в шлюпке: «Где огни, там наше спасение. Неужели мы не поплывем к ним?» Тут же раздались возгласы одобрения, мужчины и женщины налегли на весла. Хитченса просили помочь грести, а раненому юноше уступить место у руля, но он категорически отказался. При этом он выразился так невежливо по отношению к одной из дам, что раздался мужской голос: «Вы разговариваете с дамой!» Хитченс отрезал: «Я знаю, с кем я разговариваю, на этой шлюпке командую я!» В заключение миссис Кэнди сказала:

— Хитченса спросили, подойдет ли «Карпатия» к нам и возьмет ли пассажиров на борт, он ответил: «Нет, за нами она не придет, она будет доставать из воды трупы». Сказать подобное женам и матерям погибших было полной бестактностью. Когда мы приблизились к «Карпатии», Хитченс отказался обогнуть ее и пристать с подветренной стороны: для

него это означало находиться в беспокойном море еще какое-то время. Поэтому нам пришлось пристать с наветренной стороны, что очень затруднило подъем на палубу.

Никого из девятисот членов команды «Титаника» не упрекали так, как Хитченса. Энергичная супруга владельца золотых приисков в Колорадо Молли Браун показала на следствии:

— Рулевой Хитченс находился у штурвала, и, поскольку он стоял, мы видели, что он дрожит как осиновый лист. Когда мы отгребали от судна, он испуганным голосом предрекал нам гибель. Он утверждал, что грести и уходить от тонущего судна бесполезно, поскольку оно настолько огромно, что, начав тонуть, затянет под воду все плавающее вокруг в радиусе нескольких миль. Если нам даже и удастся уцелеть, взорвутся котлы, которые вызовут волнение нижних слоев воды, те в свою очередь разорвут льды, и шлюпка потонет. Мы обречены на гибель в любом случае.

Далее Молли Браун рассказала, что, когда судно затонуло и ни одно из предсказаний Хитченса не сбылось, его попросили вернуться и помочь тонущим. Но он вновь заговорил об осторожности и о том, как обезумевшие люди повиснут на бортах шлюпки и перевернут ее. Ни к одному настойчивому требованию он не счел нужным прислушаться, поэтому шлюпка продолжала двигаться туда, где на горизонте мерцал какой-то огонек. Часа через три он начал слабеть, а потом и вовсе погас. Хитченс вновь принялся твердить об ужасах, которые их ожидают, о том, что их долго еще будет носить по океану. При этом он указывал на белеющие вдали пирамиды айсбергов. Он без устали говорил об отсутствии в шлюпке питьевой воды, хлеба, компаса и карты. Никто ему не отвечал, как будто все потеряли дар речи…

Одна из женщин оказалась настолько предусмотрительной, что захватила с собой серебряную фляжку с коньяком. Когда она ее достала, блеск серебра привлек внимание Хитченса, который тут же начал просить дать ему выпить, поскольку весь промерз. Но женщина вместо коньяка бросила ему свое одеяло.

Потом Хитченса попросили сменить кого-нибудь из гребцов, поскольку за штурвалом может присмотреть любой. Он категорически отказался и продолжал командовать гребцами, покрикивая на них.

Вскоре Хитченс увидел поблизости шлюпку № 16 и приказал ей подойти. Она действительно приблизилась, и Хитченс тут же распорядился связать обе шлюпки канатом, что и было сделано. Затем он приказал сложить весла, и шлюпки остановились. В шлюпке № 16 сидел человек в белой пижаме. Он казался совершенно застывшим от холода. Миссис Браун

предложила ему погрести, чтобы согреться. Это вызвало недовольство Хитченса, возросшее еще больше, когда миссис Браун и другие, почувствовав пронизывающий холод, которым тянуло от ледяного поля, потребовали двинуться дальше и взялись за весла. Поскольку в шлюпке № 16 было несколько мужчин, из шлюпки №6 крикнули, что в ней вполне могут обойтись без одного из гребцов. Тут же в шлюпку № 6 прыгнул кочегар, еще покрытый угольной пылью и дрожавший от холода. На нем была лишь тонкая майка, и миссис Браун укутала его в свой соболий палантин, подала весло и попросила другого мужчину развязать шлюпки. Хитченс устроил скандал, и было видно, что он собирается помешать этому. Терпение решительной Молли Браун иссякло. Она крикнула Хитченсу, что, если он только шевельнется, его тут же выбросят за борт. Кто-то положил ей руку на плечо, чтобы успокоить, но в этом не было нужды. Она вдруг поняла — рулевой настолько парализован страхом, что достаточно приблизиться к нему, и он, без сомнения, упадет в воду.

Через некоторое время Хитченс вновь принялся пугать, говоря, что любое неосторожное движение — и вылетит сливная пробка, после чего шлюпка заполнится водой. Он грубо покрикивал на миссис Мейер, севшую в шлюпку после долгих уговоров и оставившую мужа на «Титанике». Кочегар, перебравшийся из шлюпки № 16, решительно заметил Хитченсу: «Известно ли вам, что вы разговариваете с дамой?» С этой минуты Хитченс замолчал, и весла опять заработали.

Ранним утром на горизонте показался огонек. Первой его заметила молодая англичанка, которая почти все это время не переставая гребла. Она вскрикнула, решив, что увидела молнию.

— Это падающая звезда, — раздался мрачный голос долго молчавшего Хитченса.

Но когда наконец рассвело, не осталось никаких сомнений: на горизонте виднелось большое судно. Расстояние до него казалось достаточно большим, однако, несмотря на возражения Хитченса, измученные люди с новой энергией налегли на весла.

Свои показания миссис Браун завершила рассказом о сцене, разыгравшейся на палубе «Карпатии»:

— Войдя в столовую, я увидела рулевого Хитченса в окружении людей, жадно слушавших каждое его слово и бурно реагировавших на выразительные жесты, какими он сопровождал свой рассказ о трудностях, которые ему пришлось преодолеть, чтобы поддерживать в шлюпке дисциплину. Увидев меня и еще нескольких пассажиров, он не замедлил тут же скрыться.

Из показаний тех, кто оказался в шлюпке № 6, явствовало, что поведение Хитченса было крайне оскорбительным для чести команды «Титаника». Поэтому не только интересно, но и в высшей степени необходимо выслушать самого Хитченса.

В ходе расследования в США он следующим образом объяснял сенатору Смиту свои действия:

— После спуска шлюпки на воду я сказал людям, что кому-то придется грести. Не имело смысла оставаться вблизи судна, которое погружалось в воду носовой частью. Поскольку мы все еще находились в опасной близости, я предложил всем, кто может, сесть на весла. И женщинам тоже. И приказал: «Налегайте все, сколько есть сил». Сам же заменил одну молодую женщину на веслах, передав ей руль. Шлюпка тут же начала рыскать, женщины занервничали, и поэтому я снова взялся за руль и еще раз приказал работать изо всех сил. Женщина, которую я сменил, миссис Мейер, была на меня очень сердита, поскольку я говорил с ней несколько резко. Она обвинила меня в том, что я завернулся во все одеяла, которые были в шлюпке, грубо разговаривал с людьми и выпил все виски. Это, сэр, я отрицаю. Я всю ночь стоял на руле и командовал шлюпкой. Конечно, мне лучше было бы грести, чем стоять на руле, но там не было никого, кто мог бы это делать. Поэтому я решил, что, если уж мне поручена шлюпка, будет лучше, если управлять ею буду я, особенно тогда, когда увидел, как нервничают женщины. Я не помню, чтобы женщины просили меня вернуться к «Титанику». Я не отдал приказа грести к нему, потому что при погружении судна шлюпку могло бы затянуть под воду. Я не знал, где именно затонул «Титаник», поскольку следил за остальными шлюпками и за огнями на горизонте. Когда «Титаник» исчез, я действительно две или три минуты слышал призывы о помощи — множество призывов, стонов и криков… В моей шлюпке находились тридцать восемь женщин, я посчитал их, сэр. Кроме того, в ней был один моряк по имени Флит, майор канадской армии, который вчера здесь выступал, мальчик-итальянец и я. Мы дошли до «Карпатии», и, увидев, что все женщины и мужчины покинули шлюпку — их осторожно подняли на палубу, — я последним оставил ее.

Комментарии излишни. И хотя Хитченс настаивал на своем, но в шлюпке, рассчитанной на 65 человек, оказалось, по свидетельству тех, кто в ней был, только 28. Достоверно известно, что в некоторых шлюпках, например в шлюпках № 11 и № 15, было по 70 пассажиров, и можно смело утверждать, что сорок человек погибли только потому, что один из рулевых «Титаника» оказался трусом. К несчастью, именно ему было доверено

командование большим спасательным средством.

После спуска спасательной шлюпки № 3 никто из ее пассажиров, а это в основном были пассажиры I класса, не хотел удаляться слишком далеко от «Титаника»: вблизи огромного судна все чувствовали себя более или менее в безопасности, никто не верил, что оно может затонуть; в конце концов, можно будет вернуться в свои каюты. Но время шло, очертания судна как бы уменьшались, огни исчезали, а носовая часть погружалась в воду. Только теперь гребцы налегли на весла. Стали искать фонарь, но его нигде не было, как не было ни питьевой воды, ни спирта, ни сухарей. В шлюпке не было ничего, чем можно было бы поддержать силы в случае, если придется надолго остаться в океане. С обеспечением спасательных шлюпок провиантом, водой и другими необходимыми вещами, такими, как компасы, фонари, сигнальные ракеты, положение было катастрофическим. Ни одна из них не должна была быть спущена на воду без штатного имущества. Тем не менее большинство шлюпок покидали судно без спасательного снаряжения и без шлюпочной команды, способной к активным действиям. Даже в шлюпке № 3, хотя в ней, по британским источникам, было 15 членов команды, никто грамотно не умел обращаться со шлюпкой и понятия не имел о навигации. Двое из них даже не смогли управиться с веслами и быстро их потеряли, поэтому все попытки идти на веслах ни к чему не привели и пришлось просто лечь в дрейф. Огромным счастьем для всех было то, что океан в ту ночь был на редкость спокойным. Что было бы при сильном ветре и сильном волнении? Об этом никто не хотел даже думать.

Элизабет У. Шют в своих воспоминаниях очень ярко описала несколько драматических часов, проведенных в шлюпке № 3:

> «Рядом со мной сидели мать с дочерью (миссис Хейз и миссис Дэвидсон). Миссис Хейз оставила на „Титанике“ мужа, а миссис Дэвидсон — отца и мужа. Когда мы оказывались вблизи других спасательных шлюпок, они выкрикивали их имена и спрашивали: „Вы там?“ „Нет“, — был один и тот же страшный ответ. Но эти две героические женщины не теряли мужества и, забыв о своем собственном горе, предложили мне сесть поближе к ним, чтобы было теплее. В тот момент я хотела только одного — чтобы на мне было теплое бархатное платье, оставшееся висеть в каюте. Когда я одевалась, я с минуту смотрела на него, раздумывая — не надеть ли, но потом надела

легкую юбку. Я знала, что тяжелая одежда уменьшит эффективность спасательного жилета. Если бы я только могла предположить, каким спокойным будет океан в ту ночь, и не была бы так уверена, что должна умереть, я оделась бы получше ради того, чтобы жить, а не ради того, чтобы умереть. Спасательные жилеты помогали нам сохранять тепло, но ночь была пронизывающе холодной, и становилось все холоднее и холоднее. Перед рассветом, в самый „черный“ и самый холодный час, показалось, что помощь к нам уже ниоткуда не придет. Когда мы удалялись от „Титаника“, небо было таким бездонным, ясным, я никогда не видела столько падающих звезд. Поэтому все осветительные ракеты, которые пускали с тонувшего судна, были едва заметны. Свечение неба только подчеркивало черноту воды и нашу заброшенность. Другие шлюпки удалились от нас. Теперь нам оставалось только ждать рассвета, который многие уже не надеялись увидеть.

Два странных человека прыгнули в нашу шлюпку буквально перед самым ее спуском и теперь не переставая чиркали спичками, чтобы закурить трубки. Я боялась, что спичек не останется, а они нам могут понадобиться, и попросила их прекратить „расточительство“, но эти два человека продолжали свое занятие. Я не знаю, кто они были. Было слишком темно, чтобы их разглядеть. Когда начало светать, произошло нечто такое, что стало уже не до них. Кто-то спросил: „Который час?“ К счастью, спички еще оставались. Было четыре утра…

Звезды медленно гасли, и на их месте появлялось розоватое зарево нового дня. Потом я услышала: „Огонь! Судно!“ Я не могла, я боялась посмотреть в ту сторону, куда повернулись все, пока у меня оставалось хоть малейшее сомнение. Я смотрела в противоположную сторону. Всю долгую ночь я слышала: „Огонь!“ И каждый раз оказывалось, что это на одной из спасательных шлюпок кто-то зажег кусок бумаги или что-то еще, что могло гореть. Поэтому и теперь я не могла сразу этому поверить. Наконец я повернулась и увидела судно. Оно стояло и светилось огнями. Крепкое и спокойное, оно давало нам надежду на спасение. Миссис Дэвидсон предложила сделать факел из своей соломенной шляпы. Ведь судно, пришедшее на помощь, могло нас не заметить и потопить. Но, слава Богу, оно оставалось неподвижным…»

Пассажиры в большинстве случаев были очень недовольны профессиональной подготовкой тех членов команды, которые оказались с ними в спасательных шлюпках. Резкая критика в их адрес прозвучала в беседах с журналистами. Появились письменные свидетельства. Особенно много упреков команде было высказано в Нью-Йорке при даче показаний следственному подкомитету сенатора Смита.

Вот выдержка из показаний миссис Дж. С. Уайт, которую сенатор прямо спросил, что она видела после столкновения «Титаника» с айсбергом и что хотела бы сказать по поводу дисциплины и поведения офицеров и членов команды. Миссис Уайт рассказала о пережитом в шлюпке № 8, где, кроме 24 женщин, находились только четверо членов команды: командир шлюпки матрос Т. Джоунс, стюарды Кроуфорд и Харт и повар одного из ресторанов:

— Все эти мужчины оказались в шлюпке под предлогом, что они — гребцы. Человек, который греб рядом со мной, размахивал веслом во все стороны. Я сказала ему: «Почему вы не вденете его в уключину?» «А разве оно должно быть там?» — спросил он. «Конечно». — «Я никогда до этого не держал весла в руках». Затем я говорила с другим мужчиной, и он тоже мне сказал: «Я никогда не держал весла в руках, но думал, что смогу грести». И это были люди, с которыми нас в ту ночь высадили в море, тогда как все великолепные парни, которые действительно могли бы быть для нас защитой, остались на палубе. В нашей шлюпке было двадцать две женщины (*по американским источникам — 24, по британским — даже 35. —* ***М.Г.***) и четверо мужчин. Нельзя сказать, что кто-нибудь из них знал, как управлять шлюпкой, за исключением одного, который был на корме и командовал нами. Офицер, посадивший нас в шлюпку, категорически приказал идти в направлении огня, высадить пассажиров и как можно скорее возвращаться. Имелся в виду огонь, который все видели вдали. Я его видела отчетливо. Он был удален миль на десять, и мы гребли, а потом поняли, что добраться до него невозможно. Единственное, что мы могли сделать, — это вернуться и удостовериться, не можем ли мы помочь остальным, поскольку у нас в шлюпке было только двадцать шесть человек. Мы повернули и поплыли обратно. Мы не могли найти другие шлюпки, только «слышали» их. Единственную возможность что-нибудь увидеть вокруг давал мой электрический фонарик. Фонарь же, который был в шлюпке, оказался неисправным… Мы были на второй шлюпке, покинувшей судно, и не видели ничего, что происходило потом. Мы слышали крики тонущих… Все женщины в нашей шлюпке гребли, миссис

Мэри Янг не останавливалась ни на минуту, миссис Свифт тоже все время гребла, пока мы не оказались около «Карпа-тии». Мужчины грести не могли, они вообще не имели понятия, как это делается. Графиня Ротис стояла у штурвала. Что бы с нами было, если бы не женщины! Командир шлюпки, матрос, отдавал приказания, но мужчины оказались совершенно беспомощными, они не знании, что делать. Один из них сказал матросу: «Если не замолчишь, в шлюпке станет на одного человека меньше!» И все мы были в их руках! Мне самой пришлось уладить два или три конфликта между ними и успокоить их.

Единственным мужчиной в шлюпке № 8, который оказался вне беспощадной критики миссис Дж. С. Уайт, был матрос Т. Джоунс, менявший на руле графиню Ротис. В интервью английскому журналу «Сфера» Джоунс отозвался о графине очень одобрительно:

> «В нашей шлюпке была женщина, настоящая женщина… Когда я увидел, как она держится, и услышал, как спокойно и решительно говорит с остальными, я понял, что в ней больше мужества, чем в тех мужчинах, которые были с нами».

Но американский писатель Уолтер Лорд в этой связи не удержался от скептического комментария:

> «В ходе американского расследования, возможно потому, что оно не направлялось печатью, Джоунс высказался менее элегантно: „Она слишком много говорила, поэтому я отправил ее на руль“».

Матрос Джоунс действительно был высокого мнения о графине Ротис. Сняв впоследствии со шлюпки цифру 8, он вставил ее в рамку и послал графине в знак своего восхищения. Графиня же все последующие годы никогда не забывала посылать Джоунсу рождественские поздравления.

Уважение английской аристократки к матросу Т. Джоунсу объяснялось, вероятно, тем обстоятельством, о котором миссис Дж. С. Уайт в своем критическом заявлении не упомянула, но которое в конце концов стало известно. Когда «Титаник» затонул, Джоунс предложил повернуть обратно и попытаться спасти кого-нибудь из боровшихся за жизнь в ледяной воде. Но большинство женщин в шлюпке это предложение категорически отвергли. Джоунс, не получив достаточной поддержки, сказал: «Дамы, если кто-нибудь из нас спасется, вспомните, что я хотел вернуться». И графиня

Ротис, очевидно, вспомнила.

В числе историй, вызвавших наибольший интерес по обоим берегам Атлантики и ставших настоящей скандальной сенсацией, была история спасения на шлюпке № 1. Для этого были основания: с одной стороны, из всех спасательных средств «Титаника» она была наименее загружена, с другой — именно на ней спаслись сэр Космо Дафф-Гордон и его жена.

Первый помощник капитана «Титаника», руководивший спуском этой шлюпки, назначил ее командиром матроса Джорджа Саймонса. Впервые у Саймонса появилась возможность рассказать об обстановке в шлюпке в ходе нью-йоркских слушаний. Его допрашивал один из членов подкомитета, сенатор Перкинс.

Перкинс. Сколько человек было в шлюпке?

Саймонс. Четырнадцать, может быть, двадцать.

Перкинс. Это были пассажиры или члены команды?

Саймонс. Семерым членам команды было приказано сесть в шлюпку. Это приказал мистер Мэрдок.

Перкинс. Сколько всего человек было в шлюпке?

Саймонс. Не могу сказать точно, четырнадцать или двадцать. Потом нам приказали отваливать.

Перкинс. Вы уже не вернулись к судну?

Саймонс. Мы вернулись, когда судно затонуло, но ничего не увидели.

Перкинс. Спасли ли вы кого-нибудь из тех, кто был в воде?

Саймонс. Нет, сэр. Мы никого не нашли, когда вернулись.

Перкинс. Ваша шлюпка могла вместить еще несколько человек. Вы сделали что-нибудь, чтобы подобрать их?

Саймонс. Да, мы вернулись, но, вернувшись, никого не увидели, мы даже никого не услышали.

Перкинс. То есть вы не предприняли никакой попытки спасти кого-либо после того, как вам было приказано отплыть от судна?

Саймонс. Я отплыл и вернулся, когда судно затонуло.

Перкинс. И там уже никого не было?

Саймонс. Нет, сэр, я никого не видел.

Вскоре после этого Саймонс предстал перед комиссией лорда Мерси в Лондоне. Он рассказал, что после спуска шлюпки № 1 на воду они отошли примерно на двести метров от судна и он приказал команде убрать весла.

Корма «Титаника» уже значительно поднялась, стали видны винты, а огни в носовой части исчезли, кроме одного на мачте. Шлюпка еще немного отошла, чтобы не попасть в сильный водоворот, потом остановилась, и находившиеся в ней стали наблюдать за происходящим. Саймонс слышал голоса людей, звавших на помощь, но боялся вернуться, опасаясь, что они опрокинут шлюпку, хотя в ней были места еще для восьми или двенадцати человек. Курс шлюпки он определял самостоятельно как «хозяин положения» — Саймонс употребил именно это выражение. Лорд Мерси задал несколько вопросов.

Мерси. Вы заявили, будто вас удивило, что никто в шлюпке не предложил вернуться на помощь тонувшим людям?

Саймонс. Да.

Мерси. Почему вас это удивило?

Саймонс. Я ждал, что кто-нибудь это предложит.

Мерси. Вам казалось бы логичным, чтобы было сделано такое предложение?

Саймонс. Да, я бы сказал, что это было бы логично.

Мерси. В Америке вы сказали сенатору Перкинсу, что у вас в шлюпке было от четырнадцати до двадцати человек?

Саймонс. Я так полагал, была полная темнота.

Мерси. Но вы не были в темноте, когда давали эти показания.

Саймонс. Я думал, что сенатор спрашивает меня о том, сколько всего было человек в шлюпке.

В допрос включился генеральный прокурор сэр Руфус Айзекс.

Айзекс. Но вы знали, что у вас в шлюпке было всего двенадцать человек?

Саймонс. Да.

Айзекс. Когда вы давали показания в Нью-Йорке, вы уже очень хорошо должны были знать, что в вашей шлюпке находилось только двенадцать человек. Почему в Америке вы сказали, что их было то ли четырнадцать, то ли двадцать?

Саймонс. Не знаю, я ошибся, нас запутывали.

Айзекс. Задавали ли вам в Америке такие же вопросы, какие мы задаем вам по поводу попыток возвращения к судну?

Саймонс. Да, сэр.

Айзекс. Почему вы не сказали в Америке, что слышали крики, но позволили себе принимать решение как «хозяину положения» и не вернулись?

Саймонс. В Америке нас допрашивали сразу трое и торопили с ответами.

Айзекс. Вас спрашивали: «Сделали ли вы что-нибудь, чтобы подобрать их?» — и вы сказали: «Да, мы вернулись, но никого не увидели». Но вы ничего не сказали об условиях, в которых вынуждены были принимать решение. Почему вы не рассказали им об этом? Понимаете ли вы, что, вернувшись, вы могли бы спасти многих людей?

Саймонс. Да.

Айзекс. Море было спокойным, ночь тоже была спокойной; более благоприятной ночи для спасения тонущих просто не могло быть.

Саймонс. Да.

В Лондоне были допрошены и другие члены команды шлюпки № 1. Старший кочегар Чарлз Хендриксон рассказал:

— Когда судно затонуло, мы не вытащили из воды никого. Пассажиры слышать не хотели о том, чтобы вернуться. Из двенадцати человек в шлюпке было семь членов команды «Титаника». Саймонс, командовавший шлюпкой, ничего не сказал, мы тоже все молчали. Никто из членов команды не возражал против возвращения. Возражали женщины. Это была леди Дафф-Гордон, которая сказала, что шлюпка перевернется. Все в шлюпке слышали крики людей, звавших на помощь. Я предлагал вернуться, но напрасно. Сэр Дафф-Гордон поддержал свою жену.

Матрос А. И. Хорсуэлл заявил, что возвращение было бы безопасным и было неверно и негуманно не возвратиться, но он должен был подчиняться приказам командира шлюпки.

Кочегар Дж. Тейлор дал следующие свидетельские показания:

— Когда «Титаник» затонул, шлюпка № 1 находилась от него примерно в двухстах метрах. Я слышал предложение вернуться, но какая-то женщина протестовала и говорила, что это может быть опасно.

Лорд Мерси задал ему несколько вопросов.

Мерси. Подошла ли ваша шлюпка достаточно близко к тонувшим людям?

Тейлор. Нет.

Мерси. Сколько человек шлюпка могла бы еще взять?

Тейлор. Двадцать пять — тридцать к тем, которые в ней уже находились.

Мерси. Были ли у кого-нибудь из членов команды возражения против возвращения?

Тейлор. Нет.

Мерси. Вы слышали от кого-нибудь, чтобы команда спасательной шлюпки состояла из шести матросов и одного кочегара?

Тейлор. Нет.

Показания дал и кочегар Р. У. Пьюзи:

— Когда судно затонуло, минут двадцать мы слышали крики. Мы не пошли назад, к месту, где затонул «Титаник». Я слышал, как кто-то сказал: «Мы потеряли все наше имущество». Кто-то другой ответил: «Неважно, вы получите достаточно, чтобы приобрести новое». Я был удивлен, что никто не предложил вернуться. Удивляюсь, что этого не сделал и я, но все мы были в каком-то дурмане. Теперь мне ясно, что мы могли вернуться и спасти кого-то из тонувших. Я слышал, как леди Дафф-Гордон сказала миссис Франкателли: «Пропал ваш прекрасный пеньюар». На что я заметил: «Не сожалейте об этом, вы спасли свою жизнь, а у нас пропало все наше имущество». На это сэр Космо пообещал обмундировать нас заново.

Страшно читать такие признания: рядом погибали несколько сот человек, а те, кто могли кого-то из них спасти, не пошевелили пальцем, а сожалели о пропавших ночных туалетах и матросских мешках!

Сэр Космо Дафф-Гордон в Лондоне так объяснял ситуацию:

— Примерно через полчаса после того, как затонул «Титаник», человек, сидевший рядом, спросил меня: «Думаю, вы лишились всего?» Я ответил: «Да». Он сказал: «Думаю, что вы лишились большего, чем я». Я вновь ответил: «Да». Он посетовал: «Мы потеряли все свое имущество, а от компании не получим ничего. К тому же с этого вечера нам прекратят платить жалованье». Я пообещал: «Хорошо, каждому из вас я дам по пять фунтов».

Сэр Дафф-Гордон оспаривал также свидетельские показания американца С. И. Стенджела, который в Нью-Йорке заявлял, что они вместе решали, куда идти шлюпке.

Но свое обещание Дафф-Гордон выполнил, и на «Карпатии» или сразу же после ее прихода в Нью-Йорк все матросы из шлюпки № 1 получили от

него по пять фунтов. Более чем вероятно, что о своей щедрости, проявленной в самую неподходящую минуту, он сожалел всю оставшуюся жизнь. Несмотря на данные объяснения, не рассеялось подозрение, что он пообещал матросам деньги, чтобы заставить их не возвращаться к месту катастрофы, где шлюпка могла бы перевернуться, а он и его жена — погибнуть.

О действиях тех, кто находился в шлюпке № 1, в конце лондонского расследования высказался А. Клемент Эдварде, член британского парламента и представитель профсоюза докеров:

— Из показаний свидетелей следует, что в одной шлюпке было всего семь матросов и пять пассажиров… За это в первую очередь должен нести ответственность старший матрос Саймонс, который отвечал за эту шлюпку. Действия любого в шлюпке, хотя и неблаговидные, не освобождают этого человека от ответственности. Шлюпка была так близко от судна, что они должны были слышать крики тех, кто боролся за жизнь в воде. Саймонсу было приказано оставаться вблизи судна, что возлагало на него особую ответственность. Из показаний Хендриксона следует, что все в шлюпке сознавали — рядом с ними в воде люди, и кто-то предложил вернуться и попытаться их спасти. Потом было установлено, что одна из женщин, как оказалось, леди Дафф-Гордон, сказала, что, если они возвратятся, шлюпка может перевернуться, и сэр Дафф-Гордон поддержал ее опасения… Хочу также заявить, и абсолютно откровенно, что если в ситуации, когда слышны крики тонущих людей, кто-то занимается своими делами и обещает выделить деньги для приобретения утерянного имущества, то он, бесспорно, сознает, что есть шанс спасти тонущих, но не может и не оценить опасности, которая возникнет в результате такой попытки.

Не хочу сказать, что имели место бессовестные или жестокие действия или было заключено соглашение с матросами в смысле: «Если не вернетесь, получите по пять фунтов». Но считаю правильным и справедливым вывод: в тот момент и в тех условиях упоминание о деньгах обеспечило сэру Дафф-Гордону такое исключительное влияние. Когда он высказал мнение, что им не следует возвращаться, это получило у людей большее одобрение, чем если бы он ограничился только благоразумным советом. В шлюпке было еще двадцать восемь мест, и никто из находившихся в ней не имел права спасать свою собственную жизнь ценой жизни тех, кого еще можно было спасти. В высшей степени было неуместным предлагать деньги как средство воздействия на матросов и отговаривать их от выполнения своих обязанностей.

Депутат Эдвардс не щадил Дафф-Гордона, хотя и не обвинил его в

явном подкупе членов команды.

Генеральный прокурор сэр Руфус Айзекс в своем заключительном слове был более деликатен в отношении супружеской пары, принадлежавшей к высшему английскому обществу. Он и сам был его представителем. Но старшего матроса Саймонса он не пощадил:

— Обращаю внимание на то, что ни одно из критических замечаний, которые я должен сделать в адрес этого человека, не направлено против сэра Космо или его жены. Что касается меня, я считаю невозможным жестко или строго критиковать действия любой женщины, которая в таких обстоятельствах, то есть оказавшись темной ночью в небольшой шлюпке, боится вернуться к тонущим, поскольку уверена, что ей грозит опасность самой оказаться в воде. Этого я осуждать не буду. Единственное, почему я обращаю внимание на шлюпку № 1, — это то обстоятельство, что она была спущена на воду с двенадцатью людьми вместо сорока. Не могу понять, как произошло, что в шлюпке оказалось пять пассажиров и семь членов команды, но утверждаю, что данное обстоятельство доказывает всю важность тренировки команды… Саймонс, командир шлюпки, не выполнил своих обязанностей. Нет сомнения в том, что ему было приказано остаться у судна, но он отплыл на значительное расстояние. Его показания неубедительны и не объясняют в полной мере, почему они не вернулись. Он лишь сказал, что «использовал возможность принятия решения» и что он был «хозяином положения». Он так и не объяснил, почему отплыл от судна и почему не вернулся, исключая утверждение, что шлюпке грозила опасность быть перевернутой. Это не доказательство. Я не нахожу никаких оправданий тому, что его шлюпка не вернулась.

В заключительном Отчете о результатах расследования поведения сэра К. Дафф-Гордона есть отдельное высказывание председателя комиссии лорда Мерси:

— В ходе следствия была подвергнута осуждению моральная сторона поведения двух пассажиров: сэра Космо Дафф-Гордона и сэра Брюса Исмея. В обязанности суда не входит установление моральной ответственности, и я обошел бы молчанием этот вопрос, если бы не было опасений, что мое молчание может быть превратно истолковано. Очень серьезное обвинение против сэра Космо Дафф-Гордона в подкупе людей в шлюпке с целью не плыть к тонущим людям необоснованно. Из показаний свидетелей следует, что члены команды в этой шлюпке могли попытаться спасти людей, оказавшихся в воде, и что такая попытка, по всей вероятности, была бы успешной. Но я не верю, что этих людей от такой попытки отвратил каким-то своим действием сэр Космо Дафф-Гордон.

Одновременно я думаю, что, если бы они могли вернуться к месту, где затонул «Титаник», наиболее вероятно, они проявили бы стремление так поступить и спасли бы какое-то количество жизней.

Лорд Мерси все это дело, угрожавшее доброму имени значительной особы, провел весьма деликатно. И ближе всех к правде писатель Уолтер Лорд: «Не существует доказательств того, что сэр Космо был виновен в чем-то ином, кроме как в исключительной бестактности».

В то время как в некоторых спасательных шлюпках царила напряженная атмосфера с острыми спорами и взаимными оскорблениями, иная ситуация сложилась в шлюпке № 13. И здесь, конечно, были большие проблемы с управлением шлюпкой у малоопытных кочегаров и стюардов, составлявших ее команду. Было очевидно, что в гребле у них нет никаких навыков, что дало возможность Лоренсу Визли заметить позднее:

> «Если бы наша безопасность зависела от скорости или точного соблюдения графика движения, с нами произошло бы наихудшее».

Едва шлюпка удалилась от «Титаника», начали раздаваться крики: «Что делать? Куда плыть?» И было ясно, что никто не знает, что делать, чтобы остаться в живых. На вопрос: «Кто, собственно, командует этой шлюпкой?» — ответа не последовало. Наконец все сошлись на том, что командовать будет старший кочегар Ф. Бэрретт, стоявший на руле. Он впоследствии и определял курс, и поддерживал связь с остальными шлюпками. В сущности, идти было некуда, и было бесполезно стремиться к чему-то конкретному. План был простой: насколько возможно, удержать максимальное количество шлюпок вместе и выждать, пока не придут спасательные суда. Некоторые из членов команды, очевидно, перед тем, как покинуть «Титаник», что-то слышали о том, что удалось связаться по радио с другими судами, но конкретно говорили только об «Олимпике», идущем на помощь. Они даже знали, насколько он далеко, и предполагали, что он прибудет через два часа. Все напряженно ждали, не покажутся ли в темноте огни какого-нибудь судна, которое случайно могло бы проходить вблизи и с которого могли бы увидеть сигналы со спасательных шлюпок. Сначала все были убеждены, что до рассвета будут спасены, и рассчитывали на то, что по радио уже передали сообщение о катастрофе и что к ним скоро придут на помощь. Один из кочегаров говорил: «Завтра море будет покрыто судами, которые со всего океана спешат, чтобы найти нас». Некоторые даже

надеялись, что быстрые катера прибудут раньше «Олимпика».

Сразу же, как только шлюпка № 13 оказалась на воде, все увидели на горизонте какие-то огни и, без сомнения, приняли их за огни идущего на помощь судна, но огни стали удаляться и вскоре исчезли. Еще несколько раз все, кто был в шлюпке, полагали, что видят огни судна, но всякий раз оказывалось, что это лишь звезды, ярко светившие у самого горизонта. Подобные ошибки неудивительны. Даже опытный капитан одного из находившихся поблизости судов на слушаниях в Нью-Йорке заявил, что в ту ночь звезды были прямо над горизонтом и такими яркими, что и он принимал их за судовые огни: «Я не помню ночи, подобной той».

После спуска шлюпки № 13 огни на палубах и в каютах «Титаника» еще горели, и ничто, казалось, не говорило о том, что большое судно смертельно ранено. Но одна деталь насторожила тех, кто был в шлюпке: ряды огней на «Титанике» находились под углом к поверхности океана, и угол заметно увеличивался. Огни в носовой части исчезали под водой, а на корме поднимались вверх, но многие в шлюпке все еще надеялись, что судно останется на плаву.

Среди тех, кто не питал надежд на лучшее, был кочегар Джордж Бичэмп. Это он в критическую минуту спуска шлюпки на воду перерезал трос на корме. Бичэмп рассказал впоследствии, что, когда до конца смены оставалось пятнадцать минут и он мысленно уже готовился поесть горячего супа, переборка кочегарки вдруг куда-то провалилась и внутрь хлынула вода.

Ему пришлось хорошо «потрудиться», прежде чем он выбрался на палубу. Свой рассказ он закончил со вздохом: «Как теперь был бы кстати тот горячий суп». Вздох его можно понять — он выскочил из котельной в одних брюках и тонкой майке и, хотя позднее раздобыл кургузый пиджачок, продолжал дрожать от холода, устроившись на дне шлюпки, где и пролежал до утра. Женщина, сидевшая рядом, наоборот, хорошо подготовилась к холоду — на ней было несколько пальто. Одно из них, отороченное мехом, она хотела набросить на закоченевшего кочегара, но он решительно отказался, сказав, что в шлюпке есть женщины, которым оно нужнее. В конце концов пальто досталось девушке-ирландке, сидевшей у борта шлюпки, где было особенно холодно. Женщина поделилась и с другими пострадавшими: кому-то досталось одеяло, кому-то — меховая накидка. Ее предусмотрительность спасла от переохлаждения троих.

Когда стало ясно (дифферент «Титаника» нарастал), что судно в любую минуту может пойти ко дну, Бэрретт приказал гребцам налечь на весла. Он опасался, что шлюпку может затянуть под воду, опасался волн,

которые могут на них обрушиться после взрыва котлов.

И страшная минута наступила: «Титаник» исчез, а над водой раздались отчаянные крики тонувших.

> «Первым нашим побуждением, — писал Бизли, — было вернуться и спасти хотя бы некоторых из них, но мы знали, что это невозможно. Шлюпка была переполнена, и вернуться значило бы подвергнуть всех нас новой опасности. Поэтому командир приказал грести прочь. Мы пытались петь, чтобы не думать об этих несчастных, но не могли. Крики, вначале громкие, утихали один за другим… Думаю, призывы о помощи были слышны еще минут сорок после того, как „Титаник“ затонул. Спасательные жилеты в течение многих часов могли удерживать пострадавших на поверхности, но холод был той причиной, почему крики прекратились».

Когда «Титаник» поглотила пучина, команда шлюпки № 13 пыталась криками поддерживать связь с другими шлюпками, находившимися поблизости. Ни на одной из них, как и на шлюпке № 13, не было огней, поэтому увидеть что-либо в темноте было практически невозможно. Нарастало опасение, что без сигнальных огней шлюпки легко могут оказаться под штевнями судов, спешивших к месту катастрофы.

Около половины четвертого утра кто-то из сидевших на носу шлюпки увидел на горизонте вспышку, и сразу же раздался отдаленный грохот. Кочегар, который всю ночь пролежал, съежившись и дрожа от холода, на дне шлюпки, встрепенулся и вскрикнул: «Это пушка!» Он ошибся: стреляли из ракетницы с палубы «Карпатии». В тот момент никто из них этого еще не знал, но все почувствовали огромное облегчение: было ясно — идет помощь. Они с напряжением всматривались туда, где мелькнула «вспышка надежды», и вскоре на горизонте появился яркий огонь, за ним — второй. Теперь уже не было сомнений, что идет судно. Начались лихорадочные поиски чего-нибудь, что можно было бы зажечь. В этот миг они готовы были поджечь даже пальто, лишь бы дать о себе знать. Наконец кто-то достал из кармана несколько писем, и из них быстро сделали факел, которым начал размахивать над головой кочегар Бэрретт, стоявший на руле.

Судно остановилось, и, когда его несколько развернуло, стало видно, что это большой пассажирский пароход с рядами горящих огней. Мужчины налегли на весла, но прошел почти час, прежде чем шлюпка достигла

«Карпатии», — с рассветом подул ветер и усилился настолько, что поднялось волнение. Огромное счастье, что «Карпатия» пришла так быстро. Как сказал один из офицеров, если бы шлюпки оставались на воде еще хотя бы час, большая часть из них не выдержала бы волнения и затонула.

Рулевой Уолтер Перкис, командир шлюпки № 4, оказался одним из немногих, кто выполнил приказ не удаляться от «Титаника». Некоторые женщины в шлюпке, напуганные падавшими с палуб в воду предметами и страшными звуками, доносившимися из утробы сильно накренившегося судна, хотели как можно скорее удалиться от него, но Перкис приказа не нарушил.

Троим из тех, кто прыгал с «Титаника» в воду, удалось доплыть до шлюпки № 4, куда их и втащили. Это были матрос Сэмьюэл Хемминг, который до последней минуты помогал Лайтоллеру у складной шлюпки B, кладовщик Прентис и вдрызг пьяный кочегар Падди Диллон. Бутылку бренди, которая была у Диллона, Перкис выбросил за борт, а самого уложил на дно шлюпки и прикрыл одеялом. «Титаник» стремительно погружался, и кто-то в ужасе крикнул: «Гребите прочь, иначе нас затянет под воду!» Медлить Перкис больше не мог.

Когда над «Титаником» сомкнулись воды и на поверхности оказались сотни людей, призывавших на помощь, шлюпка находилась от них почти в трехстах метрах. Перкис и его помощник У. Маккарти, посовещавшись, решили вернуться и попытаться кого-нибудь спасти. Несколько женщин ни в коем случае не хотели возвращаться и даже схватились за весла, чтобы помешать мужчинам грести. Но большинство, к их чести, согласились вернуться. Молодая жена мультимиллионера Астора успокаивала перепуганных пассажиров и настойчиво убеждала их в необходимости такого поступка.

Шлюпка приблизилась почти к тысячеголовой массе несчастных, и матрос Маккарти с кем-то из пассажиров втащили в нее пятерых. Все они уже настолько закоченели, что едва могли шевелиться. Двое из них, матрос Лайонс и стюард Сиберт, к утру умерли.

Спасательной шлюпкой № 14 командовал пятый помощник капитана Гарольд Г. Лоу. Около двух часов ночи в ста пятидесяти метрах от тонущего «Титаника» он собрал вместе три шлюпки — № 10, № 12 и складную шлюпку D. Через полчаса к ним присоединилась шлюпка № 4, и Лоу принял командование этой маленькой флотилией.

Вскоре Лоу осуществил организованную попытку по спасению

тонущих. Было ясно, что возвращаться пяти нагруженным шлюпкам к массе обезумевших людей, боровшихся за жизнь, было самоубийством. Поэтому Лоу пересадил 57 человек из своей шлюпки в остальные четыре и с лучшими гребцами, добровольцами из всех пяти шлюпок, поплыл к месту катастрофы.

С ним пошли шесть человек, пятерых из них он посадил на весла, матроса первого класса Джозефа Скэрротта определил впередсмотрящим, а сам встал на руль. Лоу был опытным моряком, и все же его действия в драматической ситуации той ночи позднее осудила одна из потерпевших и квалифицировала как грубые и бесцеремонные.

Миссис Минахан, находившаяся в шлюпке № 14 со своей матерью, в ходе нью-йоркских слушаний показала:

— Потом, после того как «Титаник» затонул, раздался страшный крик. Некоторые женщины просили Лоу, чтобы он разделил свою команду на все шлюпки и вернулся спасать утопающих, но он ответил: «Будьте довольны, что вы здесь и что вы спаслись». Спустя какое-то время его удалось убедить, чтобы он сделал то, о чем его просили. Когда я обратилась к нему с просьбой разрешить одной женщине перейти в другую шлюпку, он сказал: «Идите к черту!» Я сохраняла спокойствие и только ждала, когда дойдет очередь до меня. В течение тех часов, что мы находились в шлюпке, Лоу был так груб, что все женщины, сидевшие рядом со мной, решили, что он пьян.

К счастью для Лоу, показания других потерпевших были в его пользу. Все они отмечали его собранность и решительность.

Например, миссис Комптон, у которой на «Титанике» погиб брат, заявила:

— Мужественное поведение мистера Лоу вселяло в нас доверие к нему. Когда я оглядываюсь назад, он представляется мне олицетворением лучших традиций британских моряков. Мистер Лоу хотел остаться вблизи судна, чтобы, когда оно затонет, кому-нибудь помочь. Некоторые из женщин протестовали, а он говорил: «Я не хочу удаляться от „Титаника“, но, если вы на этом настаиваете, немного отплывем».

Примерно то же говорили и другие свидетели, и прав оказался полковник Грейси, когда в своей книге о гибели «Титаника» упомянул Лоу: «Нет сомнения, что он не выбирал выражений. Но во всем остальном это был первоклассный офицер, он доказал это тем, что сделал… Я встретил Лоу в Вашингтоне, куда нас обоих вызвали на заседание следственного подкомитета. Я абсолютно уверен, что единственным упреком в его адрес может быть только то, что, стремясь выполнить свои обязанности, он был

весьма неразборчив в словах».

Подтверждает эту оценку и заметка, напечатанная в мае 1912 года в американском журнале «Семимансли мэгэзин». Шарлотта Коллир, находившаяся в ту страшную ночь в шлюпке № 14, так описывала события:

> «…Чуть дальше мы увидели дверь, которую, видимо, сорвало, когда судно тонуло. На ней лицом вниз лежал маленький японец. К своему ненадежному плоту он привязался веревкой, продев ее в ушки петель. Насколько мы могли судить, он был мертв. Дверь то уходила под воду, то всплывала, через нее перекатывались волны, а он был абсолютно неподвижен. На наши крики он не отвечал. Офицер колебался, стоит ли что-либо предпринимать для его спасения. „Какой смысл, — говорил Лоу, — похоже, он мертв, а если и нет, есть те, кто больше заслуживают быть спасенными, чем этот японец“. Он уже развернул шлюпку, но потом вернулся. Японца втащили в шлюпку, одна из женщин принялась растирать ему грудь, а другие согревали руки и ноги. Не успели мы оглянуться, как он открыл глаза, что-то сказал по-японски, увидев, что мы его не понимаем, с большим трудом поднялся на ноги, начал размахивать руками и через пять минут обрел силы… Один из матросов, сидевший рядом с ним, так устал, что едва двигал веслом. Японец потеснил его на лавке, взял весло и усердно греб до той минуты, пока нас не спасли. Я видела, что мистер Лоу следит за ним буквально с открытым ртом. „Боже мой! — шептал он. — Мне стыдно, что я говорил об этом парне. Если бы я мог, я бы спас таких, как он, в шесть раз больше“».

Сам Лоу, человек импульсивный, в чрезвычайной и напряженной ситуации действовал очень разумно. Из его показаний в Нью-Йорке:

— Всех пассажиров из нашей шлюпки, их было около пятидесяти, я равномерно распределил по четырем другим. Потом попросил добровольцев вернуться со мной к месту гибели судна. Вот тогда я и обнаружил итальянца. Он сидел на корме шлюпки, и на голове у него был платок. Думаю, что он был одет и в юбку. Я сорвал с него платок и увидел, что это мужчина. Он очень заторопился пересесть в другую шлюпку, тогда я схватил его и швырнул туда.

Сенатор удивленно спросил:

— Вы швырнули его в шлюпку?

— Да, — ответил Лоу искренне, — потому что он и не заслуживал лучшего обращения.

Сенатор Смит задал еще один вопрос:

— Когда вы это делали, вы употребили какие-нибудь резкие выражения?

— Нет, сэр, — ответил Лоу, — я не сказал ему ни слова.

У пятого помощника Гарольда Лоу в ходе нью-йоркского расследования возникли проблемы не только в связи с его лексиконом, которым он якобы пользовался в ту роковую ночь. Было еще и другое. В то время на Соединенные Штаты накатывались волны итальянских переселенцев, и американцы и англичане относились к ним с пренебрежением и подозрительностью. Это нашло отражение и в ходе расследования катастрофы. Почти все свидетели говорили о недостойном поведении пассажиров-итальянцев. Газеты по обоим берегам Атлантики, конечно, не упускали возможности опубликовать такие факты. И Лоу, говоря об итальянцах, считал, что «они походили на диких зверей, готовых к прыжку». Когда была спущена спасательная шлюпка № 14, пассажир, одетый в женскую одежду, оказался именно итальянцем. Терпению итальянского посланника в Вашингтоне, синьора Кузани, пришел конец, и, выслушав от одного из четырех спасшихся офицеров затонувшего судна особенно резкие нападки на своих соотечественников, он разыскал Лоу и выразил ему категорический протест. В ответ Лоу написал заявление, которое было передано следственному подкомитету и подшито к документам:

> «Настоящим я отказываюсь от слова „итальянцы“ и заменяю его словами „переселенцы, принадлежащие к латинским расам“. У меня не было ни малейшего намерения подчеркнуть, что мои слова относятся именно к итальянцам, потому что судить об этих людях я могу только по внешнему виду и цвету кожи, и хотел лишь отметить, что они относились к народам латинской расы. У меня и в мыслях не было оскорбить итальянский народ. Это абсолютная правда, почту за честь огласить приведенное заявление.
>
> *Г. Г. Лоу*».

Но вернемся к событиям в шлюпке № 14 в половине третьего ночи 15 апреля 1912 года. Гарольд Лоу в Нью-Йорке рассказывал:

— Я ждал, пока вопли и крики стихнут и люди устанут, и только тогда посчитал безопасным отправиться к месту, где затонул «Титаник»… Мы подгребли и вытащили четверых. Я не знаю, кто они были, кроме одного, мистера У. Ф. Хойта из Нью-Йорка. Когда мы втащили его в шлюпку, он был уже очень плох. Ему расстегнули воротник, чтобы легче было дышать, но, к несчастью, он умер. Потом мы покинули место гибели судна. Удивительно, но мы не увидели там ни одной женщины.

Матрос первого класса Джозеф Скэрротт давал показания в Лондоне:

— Было темно и тихо, казалось, что тела — это единый клубок. Мы увидели первого человека и втащили его в шлюпку. Это был кто-то из пассажиров. Один из стюардов пытался привести его в сознание: раздел и начал растирать, сгибал и разгибал конечности, но все было напрасно… Когда мы пробирались среди обломков, то увидели другого человека. Я узнал в нем нашего кладовщика. Он стоял на коленях на огромном обломке деревянного трапа и как будто молился и одновременно звал на помощь. Когда мы его увидели, мы находились на расстоянии, как отсюда до стены, но вокруг было столько обломков и тел… Я сожалею, что приходится говорить об этом, но там было больше тел, чем обломков. Нам понадобилось добрых полчаса, чтобы преодолеть это расстояние и добраться до него. Мы не могли грести, приходилось раздвигать трупы, освобождать дорогу и буквально проталкивать шлюпку к этому человеку.

Другой матрос, И. Дж. Були, сообщил в Нью-Йорке:

— В шлюпке № 14 мы направились назад, туда, где затонул «Титаник», и вытащили оставшихся в живых. Мы спасли четверых, все остальные были мертвы. Нескольких мы перевернули, чтобы убедиться, живы ли они еще. Казалось, что никто из них не утонул, они выглядели замерзшими. Спасательные жилеты, которые были на них, держали их на по верхности, но головы были в воде.

О том же рассказывал в Нью-Йорке и матрос первого класса Ф. О. Эванс:

— Из шлюпки № 10 мы пересели в шлюпку №14 и направились к обломкам «Титаника». Мы вытащили четверых мужчин, один из них умер на пути к «Карпатии». Среди спасенных был стюард по фамилии Стьюард. Трудно было сосчитать трупы. Я боялся смотреть вокруг, могли не выдержать нервы.

Читая эти показания, невольно задаешь себе вопрос: если Лоу, как он сам признался, вначале выжидал, пока стихнут крики тонущих, то не выжидал ли он слишком долго и не освободил ли себя тем самым от возможности спасти гораздо больше людей? В его шлюпке были места еще

примерно для пятидесяти пострадавших, а спасли они всего четверых, из которых один позднее скончался. Но ни в Нью-Йорке, ни в Лондоне от Гарольда Лоу на слушаниях по этому поводу не требовали более подробных объяснений. В Лондоне лорд Мерси только спросил его:

— Вы подошли туда сразу, как только убедились, что можете сделать это без лишнего риска?

— Да, — ответил Лоу. — Я должен был подождать, пока не убедился, что из этого вообще может что-нибудь получиться. Было бы бессмысленно возвращаться туда и быть перевернутыми.

Следователи, видимо, приняли во внимание попытку, которую сделал Лоу, на что командиры других спасательных шлюпок вообще не осмелились, за исключением Перкиса.

После часа тщетных попыток найти на месте гибели «Титаника» кого-нибудь из оставшихся в живых Лоу решил вернуться к своей флотилии. Поскольку все еще было почти полное безветрие, седьмое чувство опытного мореплавателя подсказало ему, что вскоре погода изменится. Поэтому он приказал матросу Ф. О. Эвансу поставить парус.

В комплект каждой спасательной шлюпки входили мачта и парус, но большинство членов команды «Титаника», включая офицеров, считали их ненужными. В некоторых случаях их даже выгрузили из шлюпок еще до спуска на воду, а там, где они остались, полагали, что это просто балласт. Недооценка важности паруса, который при небольшом ветре мог сберечь силы при изнуряющей работе на веслах, объяснялась, по-видимому, тем, что подавляющее большинство членов команды с парусом обращаться не умели.

Гарольд Лоу сказал об этом сенатору Смиту:

— Матрос не обязан знать, как обращаться с веслами. Он может прослужить на судне несколько лет и ни разу не сесть в шлюпку и не притронуться к веслам. С другой стороны, если вы возьмете на судно «чистого» гребца и поставите его выполнять другую работу, он не справится с ней. Он ничего о ней не знает… Поэтому большинство матросов не умели не только обращаться с парусом, но и грести.

Из объяснений Лоу следовало, что из многочисленной команды «Титаника» настоящих моряков было примерно восемь процентов. Но Лоу, как он сам говорил, был не только помощником капитана, но и настоящим моряком. Более того, в обращении с парусом у него был большой опыт, который он приобрел за несколько лет службы на парусниках Западноафриканской береговой охраны. Он профессионально управлял парусом, «ловил» любой ветерок, и не случайно на рассвете, когда ветер

усилился, шлюпка № 14 шла к «Карпатии» со скоростью около четырех узлов.

Начинало светать. В том месте, где Лоу оставил четыре шлюпки, не было ни одной: в это время на горизонте уже появилась «Карпатия», и оставшиеся в шлюпках решили идти к ней самостоятельно на свой страх и риск. Гарольд Лоу тоже повернул к «Карпатии». Он с удовлетворением отметил, что под парусом идет быстрее, чем любая другая спасательная шлюпка. Но тут он увидел складную шлюпку D, которая была явно перегружена и которой, по-видимому, сильно досталось. Он взял ее на буксир и уже с ней продолжил движение к «Карпатии», удаленной от них примерно на четыре мили. Прошло немного времени, и Лоу заметил еще одну складную шлюпку, которая, видимо, пострадала еще больше. Это была шлюпка А. До нее было полторы мили, и Лоу подумал, не освободиться ли от буксируемой шлюпки, чтобы добраться до другой прежде, чем она затонет. Можно сказать, что он подошел к шлюпке А вовремя, чтобы еще успеть спасти ее пассажиров.

После того как на шлюпочную палубу «Титаника» накатила большая волна, складная шлюпка А оказалась на плаву, но «привязанной» к шлюпбалке. Несколько человек, которые в этот момент находились вблизи шлюпки, сумели за нее ухватиться и залезть внутрь (в том числе стюард Эдвард Браун и пассажир Уильям Дж. Меллерс). В шлюпке было полно воды — ее полотняные борта были неправильно закреплены.

Накатившая волна смыла со шлюпочной палубы и группу шведов, пассажиров III класса: Аугуста Веннерстрема и его друзей — супругов Эдварда и Элен Линдел. Все трое очутились возле шлюпки А. Они залезли в нее и вместе с остальными начали освобождать тросы шлюпталей. Это им удалось.

«Титаник» стремительно уходил под воду. Что происходило дальше, описал Аугуст Веннерстрем:

> «Вокруг нас, в радиусе около шестидесяти метров, барахталась масса кричавших, молившихся, захлебывавшихся и всеми силами пытавшихся спастись людей. Несколько человек подплыли к нам, попытались залезть в шлюпку, и все, кто был в ней, упали в воду. Сколько времени я пробыл под водой, не знаю. Придя в себя, я понял, что меня держат на поверхности три сцепившихся между собой мертвеца… Когда я снова оказался в шлюпке, она была полна воды и не тонула только за счет своих

пробковых бортов.

Мне удалось забраться в шлюпку, удалось это и Эдварду. Но миссис Линдел рядом не было. Оглядевшись, я увидел Элен совсем недалеко и схватил ее за руку, но у меня не хватило сил втащить ее в шлюпку. Я держал Элен за руку в течение получаса, потом силы оставили меня. Рука разжалась, и я увидел, как несчастная женщина исчезает под водой. В отчаянии я обернулся к ее мужу, который все это время полулежал на залитом водой дне шлюпки. В первый момент я подумал, что он состарился на шестьдесят лет. Щеки его ввалились, волосы и усы поседели, глаза изменились… Он смотрел прямо перед собой, бессловесный и недвижимый. Эдвард был мертв. Он замерз».

В шлюпке А оказался и молодой норвежец Олаус Абельсет. Как только он освободился от канатов, в которых запутался, покидая тонущий «Титаник», он вынырнул на поверхность и постарался как можно дальше отплыть от судна. Вокруг него была масса людей, боровшихся за жизнь. Какой-то мужчина, схватив его за шею, тянул вниз, чтобы самому удержаться на воде, но Абельсету удалось отделаться от него. Тут же на нем повис другой, но быстро потерял силы и ослабил хватку. Абельсет плавал минут пятнадцать — двадцать, пока не увидел перед собой складную шлюпку А. Он подплыл к ней и ухватился за борт. Никто в шлюпке ему не помог, силы у всех были на исходе. Он только слышал, как кто-то сказал: «Не переверните шлюпку!» Минуту Абельсет держался за борт, а потом все же забрался в нее. В шлюпке было человек тридцать. Он заметил и одну женщину. Это была миссис Роза Эббот.

Положение было скверное. Некоторые пытались встать на ноги, чтобы не сидеть в воде, другие вообще не могли пошевелиться. Среди них был и кочегар Томпсон с обожженными руками, и знаменитый теннисист Р. Норрис Уильяме. Течение уносило шлюпку А от места, где исчез «Титаник», и тех, кто способен был к ней подплыть, становилось все меньше. Наконец шлюпка, наполовину заполненная водой, которую ни у кого не было сил вычерпывать, начала дрейфовать в океане, имея на борту почти тридцать умиравших от переохлаждения людей.

В ту минуту, когда Гарольд Лоу заметил шлюпку А, положение ее «команды» было критическим. Аугуст Веннерстрем рассказывал позднее:

— Мы ничего не чувствовали. Когда мы хотели удостовериться, есть ли у нас еще ноги, нам приходилось ощупывать их в воде руками… Единственное движение мы делали тогда, когда кто-то, отказавшись от всех

надежд, умирал, и мы тут же бросали его в море, чтобы для остальных было чуть побольше места и для облегчения шлюпки. К рассвету в живых остались только двенадцать человек, в том числе и миссис Роза Эббот. Когда же появилась шедшая под парусом шлюпка, мы вначале подумали, что это мираж, а поняв, что это не сон, стали звать на помощь.

Но Лоу уже заметил их. Не доходя примерно ста пятидесяти метров до шлюпки А, он четыре раза выстрелил из пистолета. Матросу Эвансу, стоявшему рядом, он объяснил, что это должно предостеречь желающих взять нашу шлюпку на абордаж, поскольку они могут перевернуть ее. Но в предостерегающих выстрелах не было необходимости. У двенадцати несчастных хватило сил только на то, чтобы перелезть в шлюпку № 14, да и то с посторонней помощью. В наполовину залитой водой складной шлюпке остались три трупа, прикрытые спасательными жилетами.

— Они действительно мертвы? — спросил Лоу. Кто-то ответил:

— Стопроцентно.

Гарольд Лоу рассказывал об этом так:

— Я оставил там три трупа. С моей стороны это можно расценить как жестокость, но я подумал: «Я здесь не для того, чтобы заботиться о мертвых, моя обязанность спасать живых, а не заниматься мертвецами». Люди в шлюпке сказали мне, что те, кого мы оставили, уже давно умерли.

Лоу был уверен, что шлюпка перевернется и затонет через несколько минут. Но он ошибся. Почти месяц спустя, 13 мая 1912 года, складную шлюпку А более чем в двухстах милях от места гибели «Титаника» обнаружило судно «Оушеник». В ней были три трупа — неизвестного матроса, неизвестного кочегара и человека в черном костюме, опознанного как мистер Т. Битти. Была найдена шуба Р. Н. Уильямса и кольцо Э. П. Линдела. По приказу капитана «Оушеника» мертвых зашили в холщовые мешки и погребли в море, а шлюпку потопили.

Пятый помощник Гарольд Г. Лоу хотя и поздно, но все же вернулся на помощь тонувшим, чтобы попытаться спасти хоть кого-нибудь. В отличие от него четвертый помощник Дж. Г. Боксхолл, командир шлюпки № 2, своим авторитетом для этого не воспользовался. Когда «Титаник» затонул и послышались крики и призывы о помощи, Боксхолл спросил сидевших в шлюпке, которая в ту минуту находилась примерно в полумиле от места катастрофы, должен ли он вернуться и попытаться кого-нибудь спасти. Женщины в шлюпке категорически запротестовали, и Боксхолл подчинился. Матрос первого класса Ф. Осман на слушаниях в Нью-Йорке сказал:

— Мы не пошли назад к месту гибели судна, поскольку все женщины

были очень взволнованны. Мы отошли как можно дальше, чтобы женщины ничего не видели и не возникла паника… Никого из тонувших взять в шлюпку мы уже не могли. Это было невозможно. Максимум, что мы могли сделать, — это взять одного человека.

Утверждение Османа неубедительно, если принять во внимание действительность: шлюпка могла принять на борт 40 человек, а в ней было 26, то есть могли разместиться еще 14 человек. Нерешительность Боксхолла как командира оправдывает лишь то, что в шлюпке был всего один опытный матрос, два других члена шлюпочной команды — стюард и повар — в расчет не шли. Был еще один мужчина — пожилой господин восточного типа, но с ним вообще невозможно было договориться. Шлюпка, полная женщин и детей, действительно не шутка. Отправиться с ними к сотням находившихся в ужасном положении людей Боксхолл не решился.

Рядом с Боксхоллом сидели миссис Дуглас из Миннеаполиса и ее горничная — француженка, мадмуазель Ле Руа. Муж миссис Дуглас остался на «Титанике». Когда судно затонуло, с ней случилась истерика. Боксхолл приказал ей замолчать, и его резкий тон произвел нужный эффект. Женщина вскоре успокоилась и настолько овладела собой, что Боксхолл смог даже доверить ей руль, а сам подменял гребцов и пускал сигнальные ракеты. К чести миссис Дуглас, следует сказать, что резкий тон офицера не оскорбил ее, а вот другая дама, миссис Минахан, не простила Гарольду Лоу, что он накричал на нее, и впоследствии всегда заявляла, что Лоу был несправедлив.

Металлическая коробка с зелеными сигнальными ракетами, которую Боксхолл положил в шлюпку перед спуском, очень пригодилась. Через определенные промежутки времени почти до самого рассвета Боксхолл пускал ракеты. Поскольку спасательные шлюпки были разбросаны далеко друг от друга и трудно было определить расстояние между ними, на некоторых из них ракеты Боксхолла принимали за сигналы шедших на помощь спасательных судов, что очень подбадривало пострадавших. Но еще важнее было то, что эти ракеты заметили на «Карпатии» и смогли подправить курс. Шлюпка № 2 стала первой шлюпкой с «Титаника», к которой утром подошла «Карпатия».

И еще один командир шлюпки советовался со своими пассажирами, должны ли они возвращаться на помощь тонущим. Это был помощник боцмана Альберт Хейнс на шлюпке № 9. В этой шлюпке было 56 человек, из них 42 — женщины и дети. Хейнс в конце концов решил, что было бы непозволительно подвергать их дополнительной опасности.

И хотя в наполовину затопленной складной шлюпке А положение было отчаянным, еще хуже в ту ночь пришлось тем, кто оказался на перевернутой складной шлюпке В. Первое несчастье настигло их, когда рядом рухнула огромная передняя труба «Титаника». Шлюпку накрыла волна и смыла почти всех. Лишь немногим, в том числе и второму помощнику капитана Лайтоллеру, удалось снова до нее добраться. Подплыли Джек Тэйер, почти ослепший от сажи, смазчик Уолтер Херст, полковник Арчибальд Грейси, повар Джон Коллинз, англичанин Джон Хаген, отрабатывавший дорогу до Америки на «Титанике», и судья из графства Йоркшир А. Г. Аркуорт, у которого поверх спасательного жилета было надето толстое меховое пальто. Когда он взбирался на шлюпку, то напомнил большое, неуклюжее, мокрое животное.

На днище шлюпки В пытались забраться многие. Очень быстро там оказалось около тридцати человек, и положение стало критическим. Под тяжестью людей шлюпка оседала все глубже, и становилось ясно, что еще один или два человека — и шлюпка окончательно затонет. Несколько матросов поймали плававшие обломки досок и стали грести ими, как веслами, чтобы как можно дальше отплыть от несчастных, продолжавших цепляться за шлюпку. Не оставалось ничего другого, как отталкивать одного за другим. Стюард Томас Уайтли в интервью нью-йоркской газете «Трибюн» сказал:

> «Меня носило вокруг перевернутой шлюпки. За нее уже держались около тридцати человек. Они не позволяли мне забраться наверх, кто-то пытался ударить меня, но я все-таки на нее влез».

Кочегар Гарри Синьор в интервью «Нью-Йорк таймс» рассказывал:

> «На перевернутой шлюпке были второй помощник капитана „Титаника“ Чарлз Лайтоллер, полковник Грейси и мистер Тэйер. Все они ушли со шлюпкой под воду, но им удалось вынырнуть. Я пытался влезть на шлюпку, но какой-то тип ударил меня по голове доской. Там было уже довольно много народу. Я плавал вокруг шлюпки, подплыл с другой стороны и только там на нее вскарабкался. На ней оказалось человек тридцать пять, и среди них ни одной женщины. Вокруг — огромное количество тонущих и уже мертвых».

Гарольд Брайд той же газете сообщил:

> «Страшно было взглянуть вокруг — только барахтающиеся в воде тонущие люди. Некоторые приближались к нам. Никто им не помогал. На перевернутой шлюпке людей было больше, чем она могла выдержать, она тонула…»

Полковник Грейси так описал картину той ужасной ночи:

> «Хотя я и не смотрел вокруг, я не мог не слышать, что происходило в ту трагическую ночь. Мужчины на носу и на корме шлюпки с помощью обломков досок пытались отбиться от несчастных людей, барахтавшихся в воде. Я постоянно слышал один и тот же совет тем, кто оказывался рядом с нами: „Держись, приятель, за то, что у тебя есть. Если мы возьмем еще хоть одного, мы все утонем“. Могу утверждать, что я ни разу не слышал от тонущих ни единого слова упрека за то, что им отказывали в помощи. Не было никакого насилия. Но один герой останется в моей памяти как самый достойный пример отваги и выдержки, мужественного смирения с судьбой и бесстрашия, проявленного перед лицом смерти. Это было в ту минуту, когда на в очередной раз произнесенный совет низкий голос ответил: „Все в порядке, ребята, счастья вам, и благослови вас Бог“. Я не раз сожалел, что нельзя установить имя этого героя и отдать честь его памяти. Это был кто-то из незнакомых мне людей, иначе я узнал бы его по голосу».

Об этом же вспоминал в Нью-Йорке и повар Джон Коллинз:

> «Все, кто хотели взобраться на шлюпку и пытались это сделать, оказались на ней, кроме одного. Этого человека никто не отталкивал, но ему сказали, чтобы он и не пытался. Если бы этот человек ухватился за шлюпку, мы все оказались бы в воде. Он не протестовал и только сказал: „Все в порядке, ребята, не теряйте равновесия, благослови вас Бог“, — и попрощался с нами».

И Джон Хаген рассказывал об этом человеке:

— Я услышал, как он просил помочь, но ему ответили, что в шлюпку нельзя, что он может ее перевернуть. Потом он попросил доску, но мы

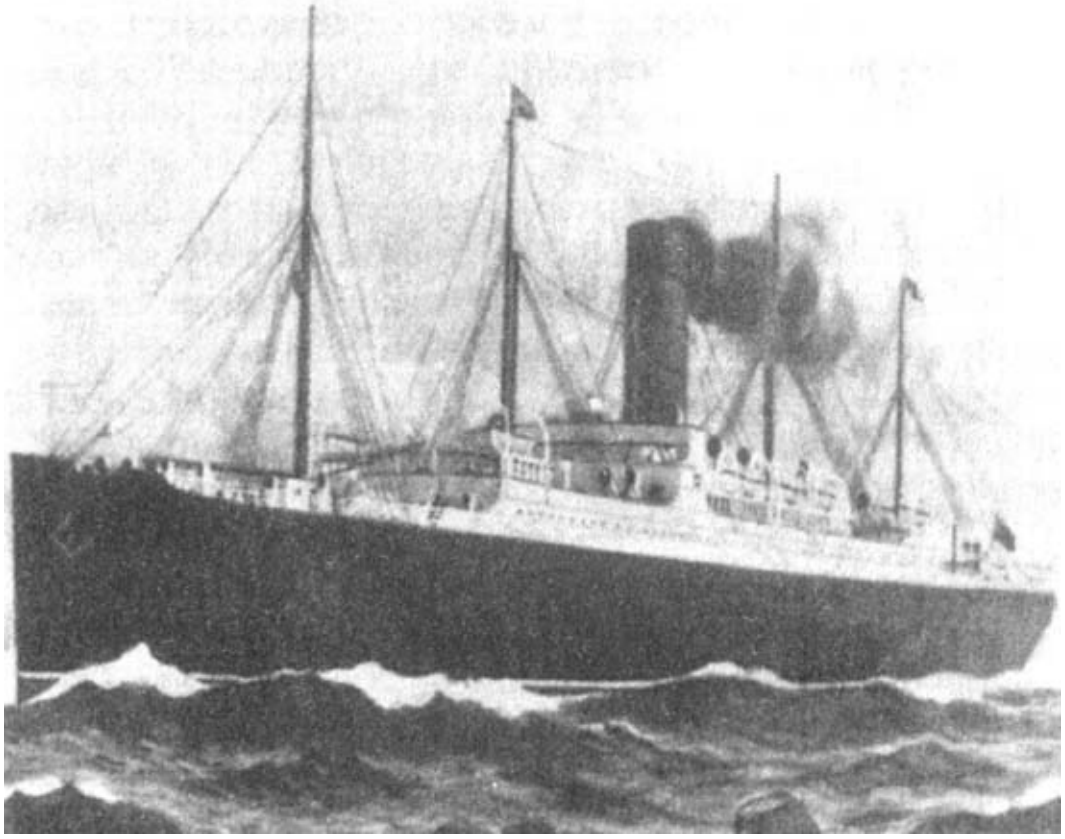
посоветовали ему держаться за то, что у него есть. Тяжело было смотреть на этого мужественного человека, который тонул со словами: «Привет, ребята, не теряйте головы».

Людям, настойчиво продолжавшим грести, в конечном счете удалось вывести шлюпку на чистую воду. Но это еще не было победой. Из-под шлюпки даже при малом крене выходил воздух; воздушная подушка, поддерживавшая ее, уменьшалась, и шлюпка медленно, но неумолимо погружалась. Время от времени через нее перекатывала волна, и каждое неосторожное или резкое движение могло ее опрокинуть. Второй помощник капитана Лайтоллер приказал всем, кто мог подняться, стать лицом к носу и внимательно наблюдал за каждым опасным движением этого ненадежного «ковчега». Его приказы: «Наклониться влево!», «Наклониться вправо!», «Стоять прямо!» — как того требовала ситуация — выполнялись неукоснительно.

Вначале люди пытались криками привлечь внимание какой-нибудь из спасательных шлюпок, но ни одна не отзывалась. Призывы о помощи раздавались и с других шлюпок, поэтому никто не понял, что именно складная шлюпка В попала в наиболее отчаянное положение. Лайтоллер приказал всем замолчать — надо было беречь силы. Когда он установил, что на шлюпке находится радиотелеграфист Брайд, он спросил его, с какими судами «Титаник» поддерживал связь и кого просил о помощи. Брайд назвал «Балтик», «Олимпик» и «Карпатию». Исходя из координат «Карпатии», о которых упомянул Брайд, Лайтоллер приблизительно определил, что она может прибыть еще до рассвета. Это сообщение подняло всем настроение, но до этого времени нужно было еще продержаться.

Несколько человек на корме начали высказывать предположения о судьбе капитана Смита. Двое уверяли, что он был на шлюпке В, когда поблизости упала в воду труба «Титаника». Кочегар Гарри Синьор позднее утверждал, что капитан подплывал к шлюпке В, что его втащили, но он соскользнул обратно. Другой из пострадавших, помощник повара Джон Мейнард, говорил то же самое, но оказалось, что Гарри Синьор был одним из последних, кто взобрался на шлюпку, а те, кто уже были на ней, кроме Мейнарда, ничего подобного не помнили. Смазчик Уолтер Херст рассказывал, что, когда шлюпка еще находилась среди обломков, какой-то мужчина, плывший рядом, говорил ему ободряющие слова, но о помощи не просил. И хотя шлюпка была уже опасно перегружена, Херст протянул ему доску, но было слишком поздно — у человека уже не было сил и на предложение помочь ему он никак не отреагировал. До конца жизни Херст

был убежден, что это был капитан Смит.



«Карпатия»

Ночь постепенно отступала, а положение на шлюпке становилось все более критическим. Лайтоллер писал в своих воспоминаниях:

> «Для каждого из тех, кто выжил, найдя прибежище на днище складной шлюпки, эта ночь была воплощением кошмара и чуда одновременно… Если когда-либо и проверялись пределы человеческой выносливости, без сомнения, это было именно в те долгие часы, когда мы без движения, в мокрой одежде противостояли холоду… С каждым часом брезентовые борта шлюпки все больше пропитывались водой. Мы с ужасом понимали, что шлюпка медленно тонет. Некоторые, потеряв сознание, соскальзывали в воду. На плоском гладком днище не было ничего, за что можно было бы ухватиться. Никто не был в состоянии помочь соседу, когда началась небольшая качка. Нельзя было надеяться на помощь тех, кто был еще жив».

На остальных спасательных шлюпках большая часть пострадавших была по крайней мере в сухой одежде, у некоторых были одеяла, они могли, прижавшись, согревать друг друга, могли грести. Ничего этого не было на шлюпке В. Неудивительно, что слабые люди в таких условиях не выдерживали.

По некоторым сведениям, среди тех, кто отказался от борьбы и утонул, был и старший радист «Титаника» Джек Филлипс. Это утверждали радист Гарольд Брайд и стюард Уайтли. Но ни полковник Грейси, ни Лайтоллер о присутствии Филлипса на шлюпке В не упоминают. Правда, было темно, и почти невозможно установить, кто именно находился рядом. Некоторые так обессилели, что не произнесли ни слова, и, когда последние силы оставляли их, они тихо исчезали в море. Брайд сам очень страдал. Большую часть ночи он провел полулежа, при этом на его ногах кто-то сидел. Когда Брайд наконец оказался на палубе «Карпатии», его сразу же поместили в судовой лазарет.

Все это время люди напряженно всматривались вдаль в надежде увидеть спасительный огонек на одном из судов, о которых говорил радист Брайд. Лайтоллер правильно определил, что большинство огней, которые они видят, — это огни на шлюпках с «Титаника». Однако появлявшиеся время от времени зеленые сигнальные огни сначала ввели в заблуждение даже опытного Лайтоллера. Как и многие другие, он принял их за сигналы приближавшегося судна. Несколько человек вновь взялись за «весла» и попытались грести в направлении огней, но вскоре стало ясно, что это бесполезно: с одной стороны, шлюпка двигалась слишком медленно, с другой — они заметили, что огни удаляются.

Днище шлюпки В было уже целиком под водой. Людей спасало только то, что не было ветра и почти всю ночь был полный штиль. Даже небольшое волнение привело бы к неизбежной гибели. Ветер начал подниматься только к утру. К счастью, медленно, но и это для шлюпки В означало смертельную опасность. Было ясно, что, если в ближайшее время не подоспеет помощь, никто из них не выживет.

Вскоре, примерно в половине четвертого, кто-то на корме крикнул:

— К нам идет судно!

Лайтоллер тут же приказал, чтобы все замерли и никто не поворачивался. Малейшее движение стоявших в два ряда людей могло нарушить неустойчивое равновесие. Сам Лайтоллер осторожно повернулся. Вначале он сомневался, судовые ли это огни, — ведь столько огней уже оказались ложными! Но спустя некоторое время он с радостью понял, что это действительно топовые огни большого судна. В первое мгновение все

испугались, что в темноте судно может подмять их под себя. Однако страх быстро сменился разочарованием — судно не приближалось. Оно остановилось.

Когда начал заниматься новый день, они увидели «Карпатию», стоявшую в пяти или шести милях от них. Несколько спасательных шлюпок к ней уже подплывали. Ни о чем подобном «пассажиры» шлюпки В не могли и мечтать. Но надежда возродилась, когда метрах в восьмистах они увидели сразу четыре шлюпки. Это была «флотилия» Лоу. Люди принялись кричать, но шлюпки были слишком далеко, чтобы их могли услышать. И тут Лайтоллер вспомнил, что в кармане у него офицерский свисток, — и над морской гладью разнеслась характерная трель.

Матрос первого класса Фредерик Кленч, командир шлюпки № 12, вначале решил, что видит плот, на котором стоят люди, и сразу же двинулся к нему. Следом пошла шлюпка № 4 под командованием рулевого Перкиса. Когда расстояние сократилось, Лайтоллер приказал:

— Подойдите и возьмите нас!

Кленч ответил:

— Да, сэр, мы идем к вам!

Только теперь Кленч понял, что это перевернутая складная шлюпка. Как только шлюпка № 12 приблизилась, Лайтоллер попросил всех соблюдать максимальную осторожность. Первым «пересел» Чарлз Юджин, который просто подплыл к шлюпке №4.

История спасения Чарлза Юджина фантастична: главную роль в этом сыграли три фактора — незаурядная выносливость, просто везение и алкоголь. Неясно только, какой из них оказался главным. Скорее всего — последний.

Как и многих других, Юджина разбудил грохот от столкновения «Титаника» с айсбергом. Вскоре после полуночи он услышал звонки, вызывавшие членов команды на шлюпочную палубу. Он был пекарем, вернее, шеф-пекарем, и решил, что для шлюпок понадобится провиант. Он собрал тринадцать своих помощников, каждому дал по четыре буханки хлеба и отправил наверх. Сам же, не торопясь, вернулся в свою каюту на палубе Е и как следует подкрепился виски. Затем, примерно в половине первого ночи, направился к спасательной шлюпке № 10, к которой был приписан. Увидев, что женщины не решаются садиться в шлюпку, он взял инициативу на себя и без лишних разговоров стал, как он выразился, «бросать» их в нее. Это было не очень деликатно, но потом некоторые из его «жертв» были, конечно, благодарны ему за спасение. Юджину показалось, что в шлюпке № 10 и без него достаточно мужчин, поэтому он

стал помогать спускать другие шлюпки. Позднее он заявил, что, если бы сел в свою шлюпку, подал бы тем самым плохой пример. Примерно в 1 час 20 минут Юджин прервал работу, вернулся в каюту и снова выпил. Потом с минуту посидел на краешке койки, не думая ни о чем. Он остался спокойным даже тогда, когда из-под двери каюты появилась вода. Посидев еще немного, он встал и побрел по коридору к трапу. Проходя мимо камбуза, он увидел судового врача О'Лафлина. Юджин поздоровался, не выразив удивления по поводу того, что доктор в такую минуту оказался внизу, и справедливо решил, что судовой склад с огромным количеством отличных напитков был вполне подходящим местом пребывания. Судно настолько накренилось, что подниматься по трапу стало уже трудно. Когда Юджин добрался до верхней палубы, он увидел, что все шлюпки спущены. Это его не огорчило, и, спустившись на палубу В, он начал бросать в море стоявшие вдоль борта кушетки и стулья, полагая, что кому-нибудь они помогут удержаться на воде. Затем он отправился в судовой склад. Рассказывая впоследствии о своем спасении, Юджин отметил, что там выпил только воду, поскольку после тяжелой работы испытывал жажду. Было 2 часа 10 минут. Погас свет. Он перебрался на корму. В эту минуту «Титаник» начал крениться на левый борт, и большинство из тех, кто были на палубе, кончили жизнь у релингов левого борта. В отличие от многих Юджин сумел добраться до правого борта и вскарабкаться на палубу кормовой надстройки. Там он передохнул, тщательно поправил спасательный жилет и посмотрел на часы — было 2 часа 15 минут. В этот момент палуба начала уходить у него из-под ног (Юджин сравнил это ощущение с поездкой в лифте), и шеф-пекарь оказался в воде. Опасный водоворот он вообще не почувствовал и утверждал, что даже голова у него осталась сухой. В спасательном жилете он плавал без какой-либо конкретной цели, пока не увидел большой предмет, о котором вначале подумал, что это обломок деревянной обшивки. Приблизившись, он обнаружил, что это перевернутая складная шлюпка, на днище которой разместились около двадцати пяти мужчин. Свободного места не было, и, когда он попытался взобраться на шлюпку, его столкнули. С минуту он плавал вокруг, но повар Мейнард, узнавший его, подал ему руку и держал до тех пор, пока не прозвучал свисток второго помощника капитана Лайтоллера.

В ходе американского расследования было установлено: в ночь с 14 на 15 апреля в районе гибели «Титаника» температура воздуха была минус 3 градуса, воды — минус 2 градуса. Более тысячи человек продержались в ледяной воде около получаса, а большинство — значительно меньше.

Юджин пробыл в воде 1 час 20 минут, и это ему не повредило. Просто невероятно!

Из двадцати пяти человек, переживших страшную ночь на днище складной шлюпки, около двадцати перебрались в шлюпку № 4, а остальных, в том числе Грейси и Лайтоллера, взяла шлюпка № 12. Лайтоллер пересел последним. Еще до этого он передал в шлюпку бездыханное тело какого-то мужчины. Грейси пытался вернуть его к жизни, но быстро понял, что несчастному уже никто не сможет помочь. Его не удалось опознать, известно только, что это был один из членов экипажа «Титаника».

Шлюпка № 12 была уже опасно перегружена. Лайтоллер, приняв командование и встав за руль, насчитал 65 человек, но это без тех, кто лежал на дне. Разглядев их, он прикинул, что в шлюпке было человек 75.

В 6 часов 30 минут утра шлюпка двинулась к «Карпатии». Она сидела глубоко в воде, и Лайтоллер правил очень осторожно — начинало штормить. Поэтому прошло более двух часов, прежде чем шлюпка преодолела четыре мили, отделявшие ее от «Карпатии», и люди наконец поняли, что спасены.

Глава 8
ПРИХОД «КАРПАТИИ»

В 2 часа 35 минут на мостик «Карпатии» поднялся судовой врач д-р Макги и доложил капитану Ростону, что его приказания выполнены и всё готово для приема пострадавших. В этот момент Ростон увидел на горизонте слева по курсу зеленую сигнальную ракету. Он взволнованно крикнул:

— Там огонь! Они еще держатся на плаву!

Уже час назад радист Гарольд Коттэм принял радиограмму о затоплении машинного отделения «Титаника», и стало ясно, что положение гигантского судна критическое. С тех пор не поступило ни одного сообщения, но это еще не означало, что все кончено: «Титаник» мог продолжать свои передачи, просто мощность радиостанции «Карпатии» была недостаточной для приема затухающих сигналов. Зеленая ракета возродила надежду, что все-таки удастся достичь места катастрофы вовремя. О том, что эта ракета была одной из четырех, которые пустил со спасательной шлюпки Боксхолл, никто на «Карпатии» тогда, конечно, не знал.

Спустя минуту или две после того, как заметили ракету, второй помощник Биссет сообщил, что в трех четвертях мили по курсу айсберг. В этот момент его увидел и капитан Ростон и приказал изменить курс и сбавить ход до малого. Перейдя на левое крыло мостика и увидев, что айсберг миновали благополучно, он дал команду лечь на прежний курс и увеличить ход до полного. Но появлялись всё новые и новые айсберги. Их вовремя обнаруживали, и «Карпатия», не сбавляя хода, лавировала между ними более получаса. В эти драматические минуты капитан Ростон выполнял проводку своего судна мастерски, полностью осознавая, что жизнь семисот пассажиров «Карпатии», как и жизнь пассажиров тонущего «Титаника», зависит от его внимания, быстроты принятия решений и своевременного поворота штурвала. Всё это время он действовал обдуманно и уверенно. Для сотен пострадавших в спасательных шлюпках было счастьем, что капитан одного из судов, шедших на помощь, оказался отличным моряком и что именно «Карпатия» находилась сравнительно близко от места катастрофы.



Капитан «Карпатии» Артур Г. Ростron

Ростron был человеком среднего роста с резкими чертами лица и проницательными глазами. Он был приверженцем строгой дисциплины и отличался от «морских волков» нетерпимым отношением к алкоголю, курению и нецензурным словечкам. Он славился своей работоспособностью и умением принимать быстрые и, главное, правильные решения. В эти ночные часы, когда «Карпатия», пробираясь среди льдов, спешила на помощь «Титанику», только от личных качеств капитана Ростrона зависела жизнь многих людей.

«Карпатия» приближалась к точке, координаты которой передал радист «Титаника». Капитан Ростron приказал пускать сигнальные ракеты каждые четверть часа, сообщая тем самым, что помощь близка. Но минуты шли, и

даже самые большие оптимисты на судне стали терять надежду. В 3 часа 35 минут «Карпатия» была почти на месте. Теперь они должны были уже видеть «Титаник»! Но его не было. Около четырех часов Ростron приказал застопорить машины. Рассветало.

В четыре часа старший помощник Ханкинсон сменил первого помощника Дина, а к штурвалу стал новый рулевой. И тут метрах в четырехстах взметнулась зеленая ракета. Все сразу поняли, что это сигнал со шлюпки. Дали ход — капитан решил подойти к шлюпке левым бортом, чтобы она оказалась с подветренной стороны. Но в этот момент второй помощник Биссет заметил прямо по курсу дрейфующий айсберг, и Ростron уже не смог выполнить задуманный маневр: шлюпка оказалась по правому борту. В рассветных сумерках все яснее проступали ее очертания, она почти не двигалась вперед, как будто гребцов оставили силы. Это была шлюпка № 2, которой командовал четвертый помощник капитана Боксхолл. Прошло еще несколько минут, и на борту «Карпатии» услышали его крик:

— У меня только один матрос, и мы не сможем пришвартоваться.

— Понял, — ответил Ростron и, как только шлюпка оказалась у борта, приказал Биссету перебраться в нее с двумя матросами. Они почти без труда закрепили шлюпку под открытыми боковыми портами палубы С.

В 4 часа 10 минут Элизабет Аллен первой начала взбираться по штормтрапу. На палубе ее подхватил на руки распорядитель рейса Браун. На его вопрос о «Титанике» измученная женщина ответила, что его больше нет. Капитан Ростron приказал привести к нему командира шлюпки сразу же, как только тот ступит на палубу. Когда бледный Боксхолл поднялся на мостик, Ростron, уже не сомневаясь, каким будет ответ, спросил:

— Где «Титаник»?

— Его нет, — выдавил из себя Боксхолл срывающимся голосом. — Он затонул в два часа двадцать минут.

Биссет, оказавшийся свидетелем разговора Боксхолла с капитаном, спустя много лет написал в своих воспоминаниях:

> «В оглушительной тишине, воцарившейся на мостике „Карпатии“, все вдруг осознали страшную действительность, еще не веря в нее до конца. Было 4 часа 20 минут утра…
>
> — Много людей осталось на борту, когда он затонул? — спросил капитан.
>
> — Сотни и сотни! Возможно, тысяча! Может быть, и больше! — Голос Боксхолла сорвался от волнения. — Боже мой, сэр, все они пошли ко дну вместе с ним. В такой ледяной воде

они не могли выжить. В моей шлюпке имелось место еще для дюжины человек, но было слишком темно. Никого из плававших мы не подобрали. Я пускал ракеты… Думаю, что людей затянуло водоворотом. Остальные шлюпки где-то поблизости».

Если бы «Карпатия» пришла на два часа раньше! Если бы она была ближе, когда услышала первые сигналы бедствия! Увы! И капитан Ростron, придя в себя после первого потрясения, понял, что сейчас не время для тщетных сожалений. Необходимо действовать. Яркая полоса на востоке увеличивалась, звезды, сверкавшие всю ночь, начали блекнуть. И только теперь взорам всех, кто в этот час был на палубе, предстала картина, от которой перехватило дыхание: перед ними расстилалось огромное ледяное поле, над которым возвышались айсберги. Ростron отправил младшего помощника в рубку пересчитать самые крупные из них. Офицер вскоре доложил о двадцати пяти крупных айсбергах высотой до семидесяти метров и большом количестве мелких. А среди них перед «Карпатией» покачивались на воде шлюпки навсегда исчезнувшего «Титаника».

Кадет Гибсон с мостика судна «Калифорниан», всю ночь простоявшего перед ледяным полем, около половины четвертого утра увидел слева по носу двигавшийся на юго-запад слабый огонек. Еще до окончания вахты он заметил две вспышки. Видел их и вахтенный офицер Герберт Стоун. Это были ракеты, которые пускали с «Карпатии», шедшей к терпящему бедствие «Титанику». Но на мостике «Калифорниан» об этом ничего не знали, и второй помощник Стоун позднее, давая показания, сказал, что огонек появился на таком большом расстоянии, что нельзя было определить, ракеты это или что-нибудь другое. В четыре часа старший помощник Джордж Фредерик Стьюарт поднялся на мостик сменить Герберта Стоуна. Стоун подробно проинформировал его о том, как прошла вахта, сообщил о неизвестном судне, с которого пускали белые ракеты, о том, что около часа ночи оно скрылось из виду, что капитан в курсе и что около половины первого они с Гибсоном видели на юго-западе еще несколько огней. Стьюарт с левого крыла мостика осмотрел горизонт в бинокль и через минуту воскликнул:

— Оно там! Это судно там, и оно в порядке.

Стоун взял у него бинокль.

— Нет, это не то судно, — сказал он. — Определенно это не оно. У того было два огня на мачте.

Потом Стоун вместе с Гибсоном отправились отдыхать. Позднее в ходе

детального расследования Стоун упорно повторял, что на судне, которое он видел ночью и с которого пускали ракеты, был только один топовый огонь и это было небольшое судно, поэтому ни в коем случае речь не может идти о том же самом судне, которое они видели со Стьюартом.

В 4 часа 30 минут Стьюарт вошел в штурманскую рубку, где капитан Лорд все еще спал на диване. Он разбудил его, как было приказано, и сообщил, что светает. Доложил капитану о неизвестном судне к югу от «Калифорниан» и о ракетах, о которых говорил Стоун. И хотя Стоун утверждал, что судно, увиденное им утром, не то, которое ночью пускало ракеты, Стьюарт стоял на своем.

— Да, я знаю, мне говорили об этом, — сказал капитан.

Стьюарт вернулся на мостик. Вскоре туда поднялся капитан. Надо было решать, что делать дальше — пытаться пробиться через ледяное поле по курсу или повернуть на юго-запад и поискать свободный проход. В конце концов решили, что днем, соблюдая осторожность, смогут пройти и здесь. Лорд приказал дать ход, и в четверть шестого утра «Калифорниан» начал медленно пробираться через ледяное поле. Старший помощник обратился к капитану:

— Не понаблюдать ли за тем судном на юге?

— Зачем, с ним что-нибудь не в порядке?

— Может быть, у него повреждено рулевое устройство или еще что-нибудь, — объяснил Стьюарт.

— Но оно ведь не подает никаких сигналов.

— Нет, не подает, — согласился Стьюарт, продолжая наблюдать за судном в бинокль.

Это был четырехмачтовый парусник, но Стьюарта все еще терзали сомнения, и он снова напомнил капитану про ракеты, о которых говорил второй помощник Стоун.

— Ну так вызовите радиста, — решил наконец капитан Лорд.

В 5 часов 40 минут Стьюарт разбудил Эванса. В эфире была тишина, и Эванс отбил на ключе CQ — кодированный сигнал, призывавший отозваться тех, кто его слышит. Примерно через две минуты он услышал радиста с «Маунт Темпля», который сообщил, что «Титаник» затонул, но это только предположение, основанное на том, что радиостанция «Титаника» уже длительное время молчит, и передал его последние координаты. Эванс записал их на клочке бумаги и передал Стьюарту. Отозвался «Франкфурт» и тоже сообщил о трагедии. Стьюарт поспешил на мостик и передал ошеломляющее известие капитану Лорду. Для Лорда, как и несколько часов назад для капитана «Карпатии» Ростроона, эта новость

была настолько невероятной и нереальной, что он не хотел верить в нее до получения официального подтверждения. В шесть часов Эванс принес ему новую радиограмму, на сей раз с «Вирджиниан»:

> «„Титаник“ столкнулся с айсбергом, требует срочной помощи, судно тонет, пассажиры в спасательных шлюпках, его координаты 41,46 норд, 50,14 вест.
>
> *Капитан Гэмбелл».*

Как видно, «Вирджиниан» в ту минуту тоже еще не имел подтверждения, что «Титаник» действительно затонул, но сообщение, подписанное капитаном, было настолько убедительно, что Лорд уже не сомневался. Быстро сделав расчеты, он установил, что находится в девятнадцати с половиной милях от последнего местоположения «Титаника». «Калифорниан» немедленно изменил курс и пошел в точку, указанную в радиограмме. Одновременно капитан Лорд приказал приготовить к спуску все спасательные шлюпки. Пробиться на чистую воду удалось в 6.30, и только тогда «Калифорниан» смог идти самым полным ходом, то есть под 13 узлов.

Вслед за спасательной шлюпкой № 2, которая в 4 часа 10 минут первой достигла «Карпатии», начали подходить и другие. Шлюпка № 13 в последнюю минуту вынуждена была обойти большой айсберг, оказавшийся прямо между ней и судном. Испугавшись столкновения с острым, хорошо заметным выступом айсберга, командир шлюпки предпочел обойти ледяную глыбу на значительном расстоянии и не подвергать людей дополнительному риску уже вблизи спасательного судна. В 4 часа 30 минут шлюпка подошла к левому борту «Карпатии», и первыми по штормтрапам стали подниматься женщины. Матросы «Карпатии» для большей надежности страховали их канатами, продетыми под мышки. Маленьких детей поднимали в мешках. Затем поднялись мужчины и шлюпочная команда.

В шесть часов подошла шлюпка № 3, в которой наряду с другими находились издатель Генри Слипер Харпер, его жена, переводчик-араб и собака. Через несколько минут Харпер увидел на палубе своего знакомого, Луи Огдена, плывшего на «Карпатии». Присутствие духа, проявленное Харпером, удивительно — после стольких потрясений он еще оказался способным пошутить:

— Луи, как тебе удается так молодо выглядеть?

Элизабет У. Шют из той же шлюпки чувствовала себя не столь хорошо. Позднее она писала:

> «С „Карпатии“ в шлюпку спустили пеньковый трос с петлей и начали одного за другим поднимать нас на палубу… Я несколько раз ударилась о борт судна. Мне казалось, что я похожа на тряпку. У меня так замерзли руки, что я едва держалась за трос и боялась, что выпущу его… Наконец я оказалась на палубе у какой-то двери, и любезный доктор, завернув меня в одеяло, проводил в столовую, где уже были какие-то люди, где нам сразу же предложили горячее питье и вообще делали для нас все возможное. Спасательные шлюпки все подходили, и было ужасно видеть, как на палубу поднимались женщины и начинали расспрашивать о своих мужьях. Каждая из них надеялась, что на следующей шлюпке может находиться ее муж, но ни одна из них не дождалась. На наших глазах жены становились вдовами».



Потерпевшие крушение поднимаются по штормтрапу на палубу «Карпатии»

Около шести часов из складной шлюпки С на палубу «Карпатии» поднялся Дж. Брюс Исмей и, сделав несколько шагов, прислонился к палубной надстройке. Он весь дрожал. К нему подошел судовой врач д-р Макги и спросил:

— Не хотите ли пройти в салон и выпить бульона или еще чего-нибудь, что пожелаете?

— Нет, я ничего не хочу, — ответил генеральный директор «Уайт стар лайн».

Доктор настаивал:

— Пойдите и съешьте что-нибудь.

— Если вы оставите меня в покое, я буду более счастлив здесь, —

отрезал Исмей.

Потом все же попросил:

— Не могли бы вы проводить меня в какое-нибудь помещение, где я смог бы остаться один? Я был бы рад, если бы вы сделали это.

Доктор попытался еще раз уговорить его.

— Пожалуйста, — сказал он, — пройдите в салон и выпейте что-нибудь горячее.

— Лучше не стоит, — отказался Исмей.

Убедившись, что генеральный директор все еще в состоянии шока, Макги отвел его в свою каюту, где Исмей пробыл до момента, когда «Карпатия» пришвартовалась в нью-йоркском порту. Он отказывался от еды и никого не хотел видеть, только раз принял молодого Джека Тэйера. Все это время доктор Макги давал ему успокоительное.

Капитан Ростron вскоре разыскал Исмея:

— Вам не кажется, сэр, что было бы разумно, если бы вы сами послали в Нью-Йорк сообщение о катастрофе?

Исмей согласился и написал:

> «С глубоким сожалением сообщаю, что „Титаник“ этим утром затонул, столкнувшись с айсбергом. Это привело к большим человеческим жертвам. Подробности позднее.
>
> *Брюс Исмей».*

Повернувшись к капитану и протягивая записку, он спросил:

— Капитан, вы думаете, это все, что я могу им сказать?

Ростron утвердительно кивнул.

Шлюпка № 4 шла к «спасателю» с большими трудностями. *«Мы думали, что никогда не доберемся до „Карпатии“»,* — вспоминала позднее одна из женщин. Шлюпка в нескольких местах была повреждена и давала течь, которая усилилась после того, как в нее пересели «пассажиры» с перевернутой складной шлюпки В. Женщины пытались вычерпывать воду, но ощутимого результата это не давало. В седьмом часу утра, когда море начало штормить, гребцы лишь ценой больших усилий сохраняли курс на «Карпатию», и работа на веслах была каторжной. Несколько женщин были так измучены морской болезнью, что, когда шлюпка, наконец, приблизилась к «Карпатии», больше походили на мертвецов, чем на живых людей. Капитан Ростron приказал спустить с палубы, кроме штормтрапов, еще и легкое подвесное сиденье-беседку. Только двое мужчин оказались

способными подняться на палубу самостоятельно, остальных подняли с помощью беседки.

Увидев в толпе пассажиров «Карпатии» Луи Огдена, Ростron вспомнил, что тот накануне опробовал свой новый фотоаппарат, и крикнул ему:

— Как ваш фотоаппарат?

Огден растерянно развел руками — он совершенно забыл о нем. Он тут же бросился в каюту и через минуту начал снимать. Эти любительские снимки обошли весь мир, и некоторые из них публикуются в данной книге. Они — единственные фотодокументы событий того трагического утра.

Около семи часов к борту «Карпатии» под парусом подошла шлюпка № 14, тянувшая на буксире складную шлюпку D. Шлюпкой № 14 командовал пятый помощник капитана Гарольд Лоу. Обе шлюпки благополучно пришвартовались. Пока пострадавших поднимали на палубу, Лоу с присущей ему аккуратностью уложил мачту и парус. Он любил порядок.



Шлюпка № 14 под командованием пятого помощника капитана Лоу буксирует складную шлюпку D

Пассажиры «Карпатии», стоявшие у борта, с глубоким волнением наблюдали за окончанием драмы. Некоторые из пострадавших были в вечерних туалетах, у других под пальто было только нижнее белье, третьи кутались в одеяла и пледы. Это свидетельствовало о спешке, с какой многие из них покидали каюты и тонущее судно. Они ступали на палубу «Карпатии» бледные и измученные, мужья без жен, жены без мужей, дети без родителей и родители без детей. Те, кто прибыл на первых шлюпках, немного согревшись, возвращались на палубу, надеясь узнать что-нибудь о своих близких. Произошло несколько счастливых встреч, но для большинства надежда угасала.

В 8 часов 15 минут «Карпатия» приняла на борт почти всех, кроме тех, кто находился в шлюпке № 12. В это время та была еще довольно далеко, и было видно, что движется она с трудом. Примерно 75 человек, нашедшие в ней пристанище, настолько перегрузили шлюпку, что ее борта оказались почти вровень с водой, и даже при небольшой волне она в любой момент могла затонуть. К счастью, командовал ею Чарлз Лайтоллер. На «Карпатии» все с затаенным дыханием наблюдали за шлюпкой.

Лайтоллер пересадил большую часть людей на корму, чтобы облегчить управление. В 8 часов 20 минут шлюпка находилась примерно в двухстах метрах от «Карпатии». Капитан Ростron, понимая, что каждая следующая минута может стать роковой, чуть развернул «Карпатию» и тем самым наполовину сократил расстояние до шлюпки. Лайтоллер, поняв замысел капитана, пытался обогнуть форштевень судна и пришвартоваться с подветренной стороны, где было более безопасно. В это время две волны, одна за другой, накрыли носовую часть шлюпки. Казалось, трагедия неминуема. Но шлюпка чудом проскользнула под защиту «Карпатии». Было 8 часов 30 минут. Все облегченно вздохнули. Один за другим пострадавшие начали карабкаться на палубу. Последним поднялся Чарлз Лайтоллер. Первым, кого он увидел, был его друг, помощник капитана «Карпатии» Гарольд Дин. Тот с удивлением уставился на Лайтоллера, и единственное, что он оказался способным сказать в ту минуту, было:

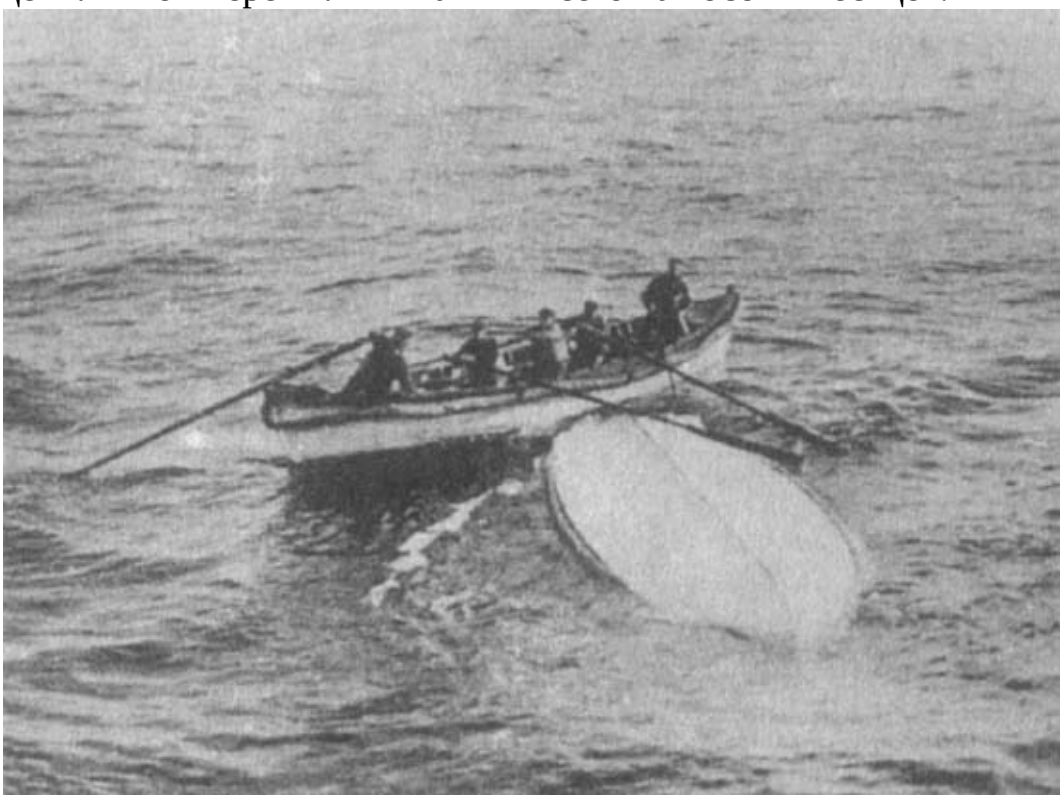
— Привет, Лайт, что ты тут делаешь?

Среди спасенных в шлюпке № 12 был и полковник Арчибальд Грейси. В своих воспоминаниях он писал:

> «С бортов „Карпатии“ свисали веревочные лестницы. Поскольку моя помощь никому не была нужна, я ухватился за одну из них, чтобы проверить свою силу, и быстро полез наверх. При этом я не чувствовал ни напряжения, ни усталости. Я

добрался до первых дверей в борту судна и ступил на палубу. В этот момент у меня возникло огромное желание опуститься на колени и поцеловать ее. Я пошел в лазарет, где мне дали горячего чая. Потом поднялся в столовую, где мне оказали искренний прием. Ничто не могло превзойти приветливости женщин, сделавших все возможное для моего удобства. Мою мокрую одежду, пальто и ботинки отправили сушить в судовую пекарню. Я лежал без одежды на диване в углу столовой, укрытый одеялами, и ждал, пока она высохнет».

Бедный полковник Грейси! Как он гордился тем, что благодаря своей выносливости избежал смертельной опасности, когда у него под ногами тонул «Титаник». Промокший до костей, он выстоял на опрокинутой складной шлюпке В и потом в один миг преодолел штормтрап на «Карпатии»! Вернувшись на родину, к семье, он сразу же начал писать книгу о гибели «Титаника», в которой собрал множество ценных документальных материалов. Он завершил ее на удивление быстро, но изданной так и не увидел: свою выносливость полковник Грейси переоценил — он пережил «Титаник» всего на восемь месяцев.



Перевернувшаяся складная шлюпка В

Из шлюпки № 12 поднялся на борт «Карпатии» и младший радист «Титаника» Гарольд Брайд с обмороженными ногами. Наверху его подхватили, но силы Брайда были на исходе, и, сделав всего один шаг, он рухнул на палубу. Следом за ним появился семнадцатилетний Джек Тэйер. В толпе, собравшейся на палубе, он увидел свою мать, которую подняли на борт чуть раньше. Он бросился к ней.

— Где отец? — спросила миссис Тэйер срывающимся голосом.

— Не знаю, мама, — еле слышно ответил юноша.

После прихода последней спасательной шлюпки на «Карпатии» оказались 706 человек с погибшего судна. Только 706 человек, которым посчастливилось спастись.

И лишь теперь капитан Ростron и его помощники осознали масштабы страшной трагедии. Погиб капитан самого большого и самого роскошного судна в мире, трое из семи помощников капитана, старший механик со всеми своими помощниками, конструктор Томас Эндрюс и все восемь служащих верфи Белфаста, распорядитель рейса и его помощники, судовой врач со своим заместителем, все восемь музыкантов судового оркестра, почти весь персонал французского ресторана, все лифтеры и мальчики-посыльные, все служащие судовой почты. Погибло большинство из 57 миллионеров, ехавших в I классе. Бесследно исчезли несколько семей. Океан не знал сострадания.

Приказ капитана Рострона о том, чтобы подготовка к спасательным работам проходила как можно спокойнее и без лишних эмоций, дал свой результат — в ночные часы, когда судно спешило к месту катастрофы, большинство пассажиров спокойно спали в своих каютах. Вызвала интерес лишь остановка «Карпатии», да и то на это обратили внимание немногие. Однако утром перед пассажирами предстала потрясающая картина: вокруг судна плавали десятки айсбергов, ослепительно сверкавших на утреннем солнце, между ними пробирались спасательные шлюпки, а палубы, столовые, салоны и другие помещения «Карпатии» были полны сотнями измученных, промерзших, с погасшими глазами людей, на лицах которых застыл ужас. Только тогда они узнали о невероятном событии: затонул «Титаник».

Прошло какое-то время, прежде чем потрясенные пассажиры «Карпатии» пришли в себя. Потом все поняли, что не могут оставаться просто зрителями, что в такую минуту, которая для большинства из них была самой драматической в жизни, каждый должен в меру своих сил и возможностей принять участие в оказании помощи новым пассажирам. И

они позаботились о том, чтобы потерпевшие, многие из которых были почти раздеты или одеты в совершенно промокшую одежду, смогли переодеться и высушиться, предоставили им в своих каютах все, чем располагали. Мужчины, освободив каюты, сами разместились кто где. Многие пассажирки из I и II классов устроили на своих местах женщин с «Титаника». Конечно, свои каюты предоставили и все офицеры «Карпатии». В каюте капитана Ростроna нашли приют три спасенные женщины, чьи мужья остались на затонувшем судне. Одна из них, кроме мужа, потеряла и сына. Пассажиры «Карпатии» старались сделать все возможное, чтобы облегчить участь пострадавших, уговаривали их поесть и выпить горячего. Они позаботились и о детях — вместе с командой приготовили для них постели, принесли из кают одеяла и пледы.

Все на «Карпатии» были удивлены странным спокойствием, почти апатией, спасенных, большинство из которых едва могли произнести несколько слов. Те, кто потеряли близких или друзей, были парализованы скорбью. Никто из них в эти часы не мог справиться с пережитым, перед глазами постоянно возникали страшные сцены, разыгравшиеся на морской глади после того, как «Титаник» ушел под воду.

У некоторых из спасенных нашлись знакомые и даже родственники среди пассажиров «Карпатии». Одна встреча была просто фантастической. В воскресенье, через три дня после выхода «Карпатии» из Нью-Йорка, радист Г. Т. Коттэм вскоре после ужина принял с «Титаника» частную депешу, адресованную пассажирам I класса, супругам Маршалл. Две племянницы Чарлза Маршалла передавали привет и сообщали, что безмерно рады совершать путешествие на новом и прекрасном судне. Спустя несколько часов «Титаник» затонул, девушки провели ночь в спасательной шлюпке и утром оказались на палубе «Карпатии». Но супруги Маршалл ничего об этом не знали. Вечером они уединились в своей просторной каюте и спокойно уснули. Примерно в половине седьмого утра их разбудил стук в дверь.

— Что случилось? — спросил сонный Чарлз Маршалл.

— Вас хотели бы видеть ваши племянницы, сэр, — ответил стюард.

Чарлз Маршалл готов был ответить резкостью, поскольку расценил это как глупую шутку: его будят так рано, да еще так неумно — его племянницы на «Титанике», вечером они прислали привет! Но когда Маршалл открыл дверь, он окаменел — девушки стояли перед ним. Потребовались подробные объяснения, прежде чем он понял, что произошло в те часы, когда он спокойно спал.

Племянницам Чарлза Маршалла повезло, они спаслись, и после

кошмарной ночи о них позаботились близкие родственники. В других случаях чуда не произошло. Так, одним из пассажиров «Карпатии» был Джон Бейднок, глава отделения пищевых продуктов огромного торгового дома Мейсис, которым владел Исидор Страус. Бейднок знал, что его хозяин вместе с женой возвращались в Соединенные Штаты на «Титанике», и, услышав утром о несчастье, тут же решил, что предоставит им свою каюту. Но подошла последняя спасательная шлюпка, а Исидора и Иды Страус все не было. Тогда он понял, что пожилых супругов больше нет в живых.

На «Олимпике» плыл в Европу Дэниел Г. Бэрнем с супругой, один из ведущих американских архитекторов того времени. Поздно вечером в воскресенье 14 апреля он решил послать телеграмму своим друзьям — художнику Фрэнсису Миллету и майору Арчибальду Батту. Он отдал текст телеграммы стюарду, чтобы тот позаботился отправить ее на «Титаник». Но стюард вскоре вернулся, сказав, что радист «Олимпика» отказался ее принять. Рассерженный Бэрнем потребовал объяснений, и только позднее ему сообщили, что «Титаник» столкнулся с айсбергом и «Олимпик» идет ему на помощь. Они с супругой тут же сделали все необходимое, чтобы подготовить свою удобную каюту для приема пострадавших друзей, но приготовления оказались напрасными.

Около 7 часов 20 минут «Калифорниан» был готов к проведению спасательных работ: судно приблизилось к точке с координатами, которые ночью передавал радист «Титаника». Там уже стояло канадское судно «Маунт Темпль». Но вокруг не видно было никаких обломков и ничего, что свидетельствовало бы о ночной трагедии. Вскоре радист Сирил Ф. Эванс принял сообщение, что «Карпатия», шедшая несколько южнее, спасает пострадавших. «Калифорниан» двинулся дальше на юг, при этом мимо него прошло двухмачтовое судно «Алмериан», направлявшееся к северу, а затем еще одно небольшое судно, название которого установить не удалось. Через некоторое время с «Калифорниан» увидели судно, стоявшее юго-восточнее, у границы ледяного поля. Это была «Карпатия». «Калифорниан» подошел к ней около половины девятого. Капитаны обменялись информацией, касавшейся катастрофы и спасательных операций.

К этому времени капитан Ростron уже пришел к выводу, что «Карпатии» нет смысла оставаться на месте катастрофы. Все пустые шлюпки «Титаника», которые можно было разместить на «Карпатии», подняли на палубу — шесть поставили на носовой палубе, а семь подвесили на шлюпбалках. «Карпатия» медленно двинулась вдоль кромки ледяного поля. Надеялись спасти еще кого-нибудь, но горизонт был чист.

Не осталось почти никаких следов, свидетельствовавших о том, что несколько часов назад здесь произошла страшная морская трагедия, что в этом месте затонул плавучий дворец и погибли около 1500 человек. Тут и там попадались какие-то деревянные обломки или куски пробки. С «Карпатии» заметили только одно неподвижное тело в спасательном жилете, которое плавало на поверхности воды. И больше ничего. Ростron знал — остаться живым в такой ледяной воде абсолютно невозможно.

Теперь надо было решать, куда направить судно, переполненное людьми. Ближе всего был порт Галифакс в Новой Шотландии, но Ростron полагал, что путь туда забит льдом, а потому не хотел напрасно рисковать. Вдобавок он понимал, что плавание во льдах не могло не сказаться отрицательно на психике потерпевших крушение. Если бы «Карпатия» следовала своим первоначальным маршрутом через Атлантику, наиболее удачным местом для высадки пострадавших были бы Азорские острова в центральной части океана. Но до них было далеко, а «Карпатия» не располагала в достаточном количестве ни продовольствием, ни всем прочим, необходимым для жизнеобеспечения стольких людей. Идеальным портом для захода и прежде всего в интересах пострадавших представлялся Нью-Йорк. Но поскольку расходы, связанные со спасательной операцией, а также компенсация, которую должны были выплатить семистам спасенным пассажирам, и возмещение убытков, вызванных вынужденной задержкой и возвращением «Карпатии» в Нью-Йорк, должны были лечь на плечи компании «Уайт стар лайн» (рейсы в Нью-Йорк для компании Исмея были самыми дорогостоящими), капитан Ростron хотел услышать мнение Брюса Исмея. Он зашел в каюту д-ра Макги, где Исмей находился под постоянным наблюдением врача, и застал грустную картину: магнат, еще несколько часов назад гордый и независимый, превратился в человека с землистым лицом и отсутствующим взглядом. Ростron сообщил ему свои соображения, и Исмей, не возразив ни слова, согласился идти в Нью-Йорк. «Карпатия» прекратила дальнейшие и, по всей вероятности, уже абсолютно напрасные поиски пострадавших и двинулась через ледяное поле на северо-запад. На «Калифорниан» капитан Ростron отправил радиограмму: *«Иду со спасенными в Нью-Йорк. Пожалуйста, останьтесь и поднимите тела погибших»*.

Позднее, объясняя свои решения, капитан «Калифорниан» Стэнли Лорд заявил:

— Около 9 часов 10 минут утра «Карпатия» взяла курс на Нью-Йорк, а я продолжил поиски пострадавших. Во время этих поисков я видел на горизонте в различных направлениях дым нескольких судов. Мы

обнаружили шесть спасательных шлюпок, плававших на поверхности: одна была опрокинута, в другой было два чемодана, остальные оказались пустыми. Около 11 часов 20 минут я прекратил поиски и двинулся через лед на запад. Из ледяного поля мы выбрались около 11 часов 50 минут. В это время в юго-западном направлении на значительном удалении от нас находился «Маунт Темпль», который тоже шел на запад.

«Калифорниан» не приложил особых усилий к поиску погибших. За те несколько часов, что прошли со времени гибели «Титаника», тела, разумеется, отнесло течением, но не настолько далеко, чтобы они оказались вне досягаемости «Калифорниан». Вероятно, капитан Лорд в предчувствии предстоящих событий не испытывал большого желания надолго задерживаться там, где «Титаник», прежде чем исчезнуть в глубинах океана, отчаянно и тщетно пускал сигнальные ракеты, взывая о помощи. В четыре часа утра 19 апреля «Калифорниан» бросил якорь в порту Бостона.

В 8.57 «Карпатию» запросил капитан судна «Балтик»: *«Могу ли я чем-нибудь помочь, взять часть пострадавших? Если изменятся ваши координаты, сообщите мне»*. Поскольку «Балтик» принадлежал компании «Уайт стар лайн», капитан Ростron посоветовался с Брюсом Исмеем. Оба пришли к выводу, что лучше отказаться от предложения. Вскоре после того, как «Карпатия» двинулась к Нью-Йорку, радист Коттэм принес Рострону радиограмму капитана «Олимпика», который также предлагал взять на борт часть спасенных. Рострону эта идея решительно не понравилась: неизвестно, как встретили бы пострадавшие еще одну пересадку в море, и вообще сама мысль о появлении судна, во многом напоминавшего погибший «Титаник», привела его в ужас. Но самостоятельно этот вопрос он решить не мог и потому снова отправился к Исмею и ознакомил его с содержанием радиограммы, высказав свою точку зрения на все происходящее. Убеждать Исмея не пришлось. Генеральный директор попросил Рострона тут же сообщить на «Олимпик», чтобы тот держался в пределах видимости. Радист Коттэм отправил сразу несколько радиограмм. Первую на «Олимпик». Вторую в 9.30 капитану «Маунт Темпля»: *«Нет необходимости держаться вблизи меня»*. «Маунт Темпль», в тот момент медленно огибавший край ледяного поля, развернулся и пошел своим первоначальным курсом. Следующая радиограмма была отправлена в 9.45 на «Балтик»: *«Иду полным ходом в Галифакс или Нью-Йорк. Следуйте в Ливерпуль. У меня на борту 800 пострадавших»*. «Балтик», который к этому времени прошел уже 134 мили, спеша на помощь «Титанику», тоже лег на свой прежний курс. Почему Ростron указал капитану «Балтика» два

места назначения, когда к этому времени уже был окончательно выбран Нью-Йорк, доступные мне источники не объясняют. Ведь, без сомнения, он согласовал радиограммы с Исмеем. Еще одну радиограмму «Карпатия» передала на «Вирджиниан»: *«Мы уходим примерно с 800 пострадавшими на борту. Пожалуйста, ложитесь на прежний курс»*.

Пока радист Гарольд Т. Коттэм информировал ближайшие суда о результатах спасательной операции, в главном салоне на короткое богослужение собрались пострадавшие с «Титаника» и пассажиры «Карпатии». Священник отец Андерсон, а с ним и несколько сотен людей воздали хвалу Господу Богу за спасение и помянули молитвой души погибших.

В последующие часы радист Коттэм был самым занятым человеком на «Карпатии». Едва он отправил радиограммы о том, что «Карпатии» не нужна помощь и она уходит с места катастрофы, как вновь заговорил «Олимпик» и попросил сообщить подробности о гибели «Титаника». Коттэм ответил: *«Я не могу делать все сразу. Пожалуйста, терпение»*. Вскоре ему удалось частично выполнить просьбу «Олимпика». К тому времени были уже составлены первоначальные списки спасенных, и Коттэм начал их передавать. Радист «Олимпика» записывал имена пассажиров и членов команды несчастного судна и тут же передавал их станции на мысе Рейс, откуда списки поступали в отделение компании «Уайт стар лайн» в Нью-Йорке, а затем по трансатлантическому кабелю в Англию. Коттэм извинился перед коллегой на «Олимпике» за качество передачи, поскольку совсем не спал. Неудивительно, ведь единственный радист «Карпатии» не покидал свой пост уже более тридцати часов. Во второй половине дня 15 апреля он был настолько измучен, что все могло окончиться серьезным нервным расстройством. А отправки еще ждали многие важные сообщения, помимо длинного списка спасенных, который передавался первым, и распоряжений важных особ, таких, как Исмей, Астор, Дафф-Гордон и другие. Капитану Ростону не оставалось ничего другого, как обратиться с просьбой о помощи к младшему радисту «Титаника» Брайду, помещенному в судовой лазарет, где д-р Макги обработал ему обмороженные ноги. Брайда перенесли в рубку радиста, усадили поудобнее, и он тут же начал работать — готовить тексты радиограмм, которые отправлял Коттэм. Самоотверженность Брайда позволила передать основные сведения об ужасающих масштабах катастрофы.

Единственным судном, которое благодаря своей отличной аппаратуре могло поддерживать связь с прибрежными станциями, был «Олимпик», но

он вынужден был продолжить плавание — на нем самом находились сотни пассажиров.

Удалившись от берегов Америки, «Олимпик» вскоре потерял связь с континентом, а досягаемость передатчика «Карпатии» была всего около двухсот миль, поэтому с послеполуденных часов 15 апреля до среды 17 апреля, пока «Карпатия» сама не установила связь со станцией на мысе Рейс, никаких дополнительных подробностей сообщить было нельзя. Уточненный и исправленный список спасенных, которого с таким нетерпением ждали тысячи пребывавших в отчаянии семей пассажиров и членов команды «Титаника», продолжал лежать на рабочем столе радиста Коттэма, но передать его не было возможности.

На «Олимпике», который по приказу генерального директора Исмея, взяв первоначальный курс на восток, продолжил плавание к европейским берегам, царило гнетущее настроение. Архитектор Дэниел Г. Бэрнем во вторник 16 апреля записал в дневнике:

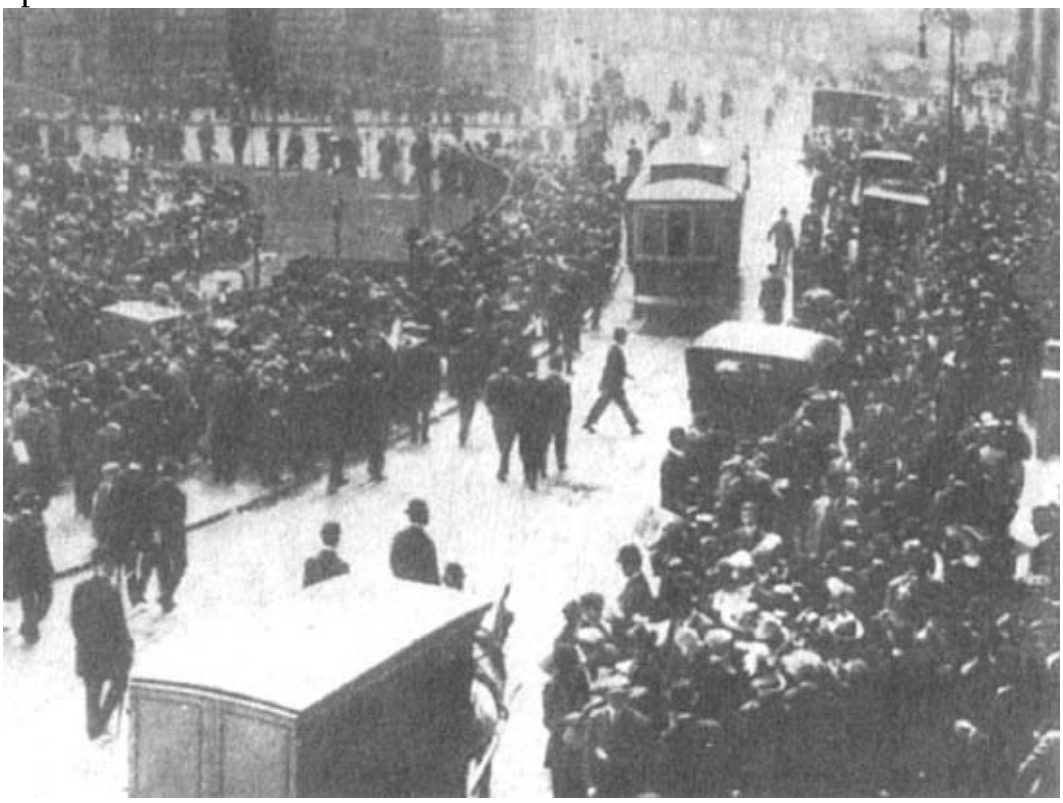
> «Мы завтракали в каюте. Потом я вышел и прочел список спасенных с „Титаника“, переданный „Карпатией“, на которой они плывут в Нью-Йорк. Среди них нет ни Фрэнка, ни Арчи Батта. Наш стюард тоже скорбит — его сын был стюардом на „Титанике“ и погиб. Все наше судно в трауре, почти каждый потерял друга, некоторые — близких родственников».

Перестал играть судовой оркестр, были отменены все концерты и развлечения с танцами. Атмосфера приятного спокойствия, развлечений и веселья, типичная для любого рейса этого роскошного судна, сошла на нет. На «Олимпик», родственный «Титанику», легла мрачная тень. Почти никому не хотелось вести светские беседы, все были подавлены происшедшим. Как только стали известны масштабы несчастья, пассажиры и команда «Олимпика» провели сбор средств в помощь пострадавшим. За очень короткое время была собрана значительная сумма.

Прошло четыре часа, прежде чем «Карпатия» обогнула ледяное поле. Днем капитан приказал застопорить машины. Команда, пассажиры и спасенные собрались на палубе на траурную церемонию. С непокрытыми головами и со слезами на глазах все слушали молитвы. Затем в море опустили четыре тела: троих уже мертвыми достали из спасательных шлюпок, а четвертый скончался в судовом лазарете — врачи не смогли ему помочь. Поскольку вероисповедание умерших не было известно,

церемония проводилась по римско-католическому и протестантскому обрядам. После этого судно продолжило свой путь к берегам Америки.

На следующий день, во вторник 16 апреля, в первой половине дня судовой врач д-р Макги, проведя осмотр пострадавших, сообщил капитану, что все они находятся в хорошем физическом состоянии, за исключением двоих. Несмотря на то что пострадавшие несколько часов провели на холоде, и при этом многие были легко одеты, а некоторые даже в промокшем платье, обошлось без осложнений, которых так опасались врачи, то есть массовых заболеваний в связи с переохлаждением или серьезных психических нарушений, вызванных пережитым ужасом. Это было приятное известие.



Нью-Йорк, 16 апреля. Перед зданием правления «Уайт стар лайн»

Общее количество спасенных, которых «Карпатия» увозила с места трагедии, было 705 человек.[13] Спаслось 60 % пассажиров I класса «Титаника» (94 % женщин и детей и 31 % мужчин), 44 % пассажиров II класса (81 % женщин и детей и 10 % мужчин), 25 % пассажиров III класса (47 % женщин и детей и 14 % мужчин) и 24 % членов команды (87 % женщин и 22 % мужчин). То есть примерно две трети людей, находившихся

на «Титанике» в его первом плавании, погибли.

Через некоторое время на переполненной «Карпатии» настроение вновь прибывших пассажиров начало меняться. Это грозило конфликтом, который не мог не обеспокоить капитана Ростона. Ему и офицерам пришлось приложить немало усилий, чтобы предотвратить серьезные неприятности. Существо проблемы было очевидно: когда прошло первое потрясение, многие из спасенных женщин, потерявшие своих мужей, братьев и друзей, начали укорять спасшихся мужчин за то, что те остались живы. Их негодование возросло еще больше, когда они узнали, сколько женщин и детей погибло из-за того, что для них не нашлось места в спасательных шлюпках. Напряжение достигло такого накала, что майор А. Г. Пешан, например, вынужден был попросить второго помощника Лайтоллера выдать ему письменное подтверждение, что он занял место в шлюпке по его приказу. Некоторые пассажиры утверждали даже, что слышали, как Молли Браун, говоря о Брюсе Исмее, употребила резкие выражения, заявив, что за такое поведение у них в Колорадо его повесили бы на первой же сосне.

Опять отличились супруги Дафф-Гордон. Рене Харрис, жена нью-йоркского театрального продюсера, погибшего на «Титанике», увидела, как Гордоны идут на ужин в роскошных вечерних туалетах. Сначала она предположила, что в этих костюмах они оказались в спасательной шлюпке и, как у сотен других потерпевших, это их единственная одежда. Но другая пассажирка сказала ей, что накануне видела Гордонов в спортивных костюмах, а кто-то даже утверждал, что в спасательную шлюпку они перенесли весь свой багаж. Правда, достоверность этого утверждения подтвердить не удалось, но слуха было достаточно, чтобы вызвать всеобщее возмущение: когда многие люди погибли ужасной смертью, потому что в шлюпках для них не хватило места, на одной-таки нашлось место для чемоданов с туалетами.

В среду 17 апреля миссис Харрис и еще несколько женщин увидели, как на прогулочной палубе появились два члена команды «Титаника», одетые в спасательные жилеты. Воспоминания об ужасной ночи были еще слишком свежи, поэтому неудивительно, что с женщинами случилась истерика.

— Боже мой, неужели опять что-то происходит?

— Ничего страшного, — пытался успокоить их один из мужчин, — просто кто-то хочет сделать фотографии.

В этот момент появились сэр Космо с фотоаппаратом и его жена. Легко себе представить, что за этим последовало. Обмен мнениями был столь

бурным, что примчался пятый помощник капитана «Титаника» Гарольд Лоу и, выяснив причину конфликта, со свойственной ему прямолинейностью высказал супругам Гордон все, что он думает об их намерениях. Фотографирование не состоялось, но негодование писателя Уолтера Лорда по поводу «исключительной бестактности» этой пары с «голубой кровью», видимо, было оправданно.

Положение усугубилось еще больше, когда утром в среду 17 апреля распространились слухи о том, что капитан «Титаника» получил предостережение о ледовой опасности, но не обратил внимания на эту информацию и не принял необходимых мер предосторожности. Когда во второй половине дня на прямой вопрос: «Правда ли это?» — один из спасшихся офицеров «Титаника» ответил, что это действительно так, всеми овладел ужас. Значит, речь шла не о случайности, как до сих пор полагали почти все, что судно неожиданно оказалось среди айсбергов. Наоборот, капитан и офицеры знали об опасности за несколько часов до того, как случилось несчастье. Реакцией на это разоблачение была волна негодования.

Учитель Лоренс Бизли тут же взялся за письмо издателю лондонской «Таймс». Он намерен был сделать решительно все, для того чтобы английская общественность как можно скорее узнала о том, что произошло в действительности, и чтобы в будущем не могло случиться подобной трагедии. Одновременно он подготовил для американских газет описание катастрофы и обстоятельств, предшествовавших ей.

Сразу же по прибытии в Нью-Йорк он передал эти материалы представителю агентства Ассошиэйтед Пресс, они были опубликованы и стали самым полным и самым серьезным описанием трагедии.

В среду же 17 апреля «Карпатия» попала в густой туман, в котором пробиралась практически до самого Нью-Йорка. Капитан Ростron вынужден был сбавить ход и приказать каждые полминуты подавать сигнал сиреной, предупреждая все ближайшие плавучие средства об опасности. Он хорошо понимал, как действует на нервы пострадавших этот вой. Но другого выхода не было — туман представлял не меньшую опасность, чем айсберги. В четверг днем наконец-то услышали ревун плавучего маяка у мыса Файр, а затем, в шесть часов вечера, «Карпатия» подошла к следующему плавучему маяку у входа в канал Амброз, где предстояло взять лоцмана для проводки судна по нью-йоркскому заливу в порт. Только теперь уставший капитан Ростron облегченно вздохнул. Самое драматическое плавание в его жизни вскоре должно было закончиться.

В понедельник 15 апреля около 1 часа ночи в большом здании газеты «Нью-Йорк таймс» царило относительное спокойствие. Даже у радиста, сидевшего на восемнадцатом этаже возле приемника, было мало работы. Лишь время от времени поступали незначительные сообщения. В 1 час 20 минут в наушниках затрещало. Радист пододвинул блокнот и начал записывать. Едва закончив, он вскочил, вложил бумагу в деревянный футляр и быстро опустил его в металлическую трубу, ведущую вниз, в помещение редакции. Тросик, на котором был укреплен футляр, он задержал, футляр несколько раз ударился о крышку трубы, что служило сигналом сообщения чрезвычайной важности. Посыльный внизу открыл футляр и, прочитав текст, тут же помчался в кабинет главного редактора Карра Ван Анды. В телеграмме с мыса Рейс сообщалось:

> «Воскресенье 14 апреля, ночь. В 10 по местному времени судно „Титаник“ компании „Уайт стар лайн“ передало на здешнюю станцию „Маркони“ сигнал бедствия CQD и сообщило, что наткнулось на айсберг. Судно просило о немедленной помощи».

Даже видавшего виды главного редактора это вывело из равновесия. Он тут же схватил телефонную трубку и вызвал нью-йоркское отделение «Уайт стар лайн». Там ничего не знали. Он позвонил корреспондентам «Нью-Йорк таймс» в Галифаксе и Монреале. На сей раз ему повезло. Он узнал, что в правлении канадской компании «Аллен лайн» уже известно о сигналах бедствия «Титаника» и к месту катастрофы канадская компания уже направила свое судно «Вирджиниан», которое шло из Галифакса в Ливерпуль. Суда «Олимпик» и «Балтик» также поймали сигналы «Титаника» и тоже полным ходом идут на помощь. Судно «Вирджиниан», прежде чем выйти из зоны слышимости прибрежных станций, сообщило, что приняло сигнал SOS и после этого передатчик «Титаника» замолк.

Теперь Карр Ван Анда знал достаточно, чтобы в последнюю минуту изменить верстку утреннего номера. Газета вышла с крупными заголовками на первой полосе:

> «Новое судно „Титаник“ столкнулось с айсбергом. В полночь его носовая часть ушла под воду. Женщины садятся в спасательные шлюпки. Последние сигналы в 00.27 неразборчивы».

Далее шло сообщение, в котором, кроме всего прочего, приводился список наиболее именитых пассажиров I класса, участвовавших в первом плавании.

Несколько часов спустя в распоряжении главного редактора оказалась новая информация, подтверждавшая, что уже продолжительное время радиостанцию «Титаника» никто не слышит. Он пришел к выводу, что, если судно, поддерживавшее после столкновения с айсбергом интенсивную радиосвязь, неожиданно замолкло, причина может быть только одна: оно затонуло. В ту минуту это было всего лишь предположение, но опытный газетчик Ван Анда не боялся рисковать. И в вечернем выпуске «Нью-Йорк таймс» появилось сообщение, что «Титаник» затонул.

Уже в восемь часов утра, сразу после того, как «Нью-Йорк таймс» опубликовала столь ошеломляющее известие, у здания «Уайт стар лайн» на Бродвее, 9, столпились журналисты. Вице-президент треста ИММ Филип А. С. Франклин, внешне не проявляя ни малейшего беспокойства, заявил, что, даже если «Титаник» действительно столкнулся с айсбергом, он может продержаться на плаву неограниченно долго.

— Мы абсолютно верим в «Титаник». Мы верим, что это судно непотомляемо, — утверждал он.

Время шло, росло число телефонных звонков и вопросов, приходили друзья и родственники пассажиров и требовали объяснений. Среди них были и супруга мультимиллионера Бенджамина Гуггенхейма, и отец миссис Астор, и сотни других известных и неизвестных людей. Франклин был полон оптимизма. То, что «Титаник» умолк, еще ничего не значит. Причин может быть несколько: неполадки в аппаратуре, помехи в атмосфере, а также то, что ему на помощь пришли другие суда и поэтому он замолчал. Сообщения о гибели судна, с его точки зрения, были лишены смысла. Он утверждал: в «Уайт стар лайн» и ИММ убеждены, что для беспокойства нет оснований.



Спасшиеся женщины с «Титаника» отдыхают на палубе «Карпатии»

Около полудня поступили новые сообщения, принятые по радио. Первое пришло с мыса Рейс и вызвало в правлениях «Уайт стар лайн» и ИММ бурю восторга. Сообщалось: *«Все пассажиры „Титаника“ в безопасности. „Вирджиниан“ ведет судно в Галифакс»*. Вице-президент Франклин тут же начал действовать с размахом, достойным представителя крупнейшей судоходной компании мира: у канадского правительства было зафрахтовано судно «Леди Лори», которое должно было выйти навстречу «Титанику» и оказать ему необходимую помощь. На него спешно начали грузить уголь и готовить к немедленному выходу. За счет «Уайт стар лайн» из Нью-Йорка в Галифакс вышел специальный поезд, чтобы доставить пассажиров «Титаника» в Нью-Йорк. На нем находилась группа журналистов, а также некоторые из родственников пассажиров, которые собирались встретить поврежденное судно в Галифаксе. Среди них была и дочь супругов Страус, Гесс. Одновременно компания «Уайт стар лайн» направила родственникам многих видных особ, плывших на «Титанике», успокоительные телеграммы с сообщением, что пассажиры в безопасности.

Вечерние номера газет изобиловали оптимистическими заголовками. Газета «Нью-Йорк сан» заверяла: *«Все на „Титанике“ после происшествия*

спасены». Одновременно она нападала на «Нью-Йорк таймс» за безответственность и распространение слухов о гибели судна. Аналогичным образом информировали общественность и другие крупные газеты, такие как «Уорчестер ивнинг газет» и «Балтимор сан». «Уолл-стрит джорнэл» писала:

> «Серьезность повреждения „Титаника“ очевидна, но главное, что он не затонул. Его переборки действительно водонепроницаемы. Носовая часть судна, должно быть, затоплена, поэтому неудивительно, что оно накренилось на нос. Тем не менее оно осталось на плаву, несмотря ни на что».

В два часа дня было опубликовано новое сообщение, поступившее будто бы из района Северной Атлантики. Якобы оно было передано «Карпатией» — судном компании «Кунард». В нем говорилось, что все пассажиры «Титаника» благополучно перешли на «Карпатию» и «Паризьен», море спокойно, а «Вирджиниан» буксирует «Титаник» в порт. Поскольку из этого сообщения следовало, что «Карпатия» и «Паризьен» идут в Нью-Йорк, специальный поезд, направившийся в Галифакс, остановили и вернули назад. Так никогда и не удалось выяснить, откуда исходила эта ложная, вносившая сумятицу и излишне будоражившая людей информация. Скорее всего, это была работа безответственных американских радиолюбителей. В то время в Соединенных Штатах еще не было постоянного радиовещания, и радиообмен не был юридически упорядочен, поэтому передачи мог вести кто и когда угодно и передавать все, что заблагорассудится.

В Англию и Европу первая информация о катастрофе пришла из Соединенных Штатов по трансатлантическому кабелю. Уже днем в понедельник 15 апреля газетчики в Лондоне выкрикивали, что «Титаник» столкнулся с айсбергом. Вечерние выпуски газет информировали общественность, что «Титаник» тонет, женщины покинули судно в спасательных шлюпках и несколько судов спешат «Титанику» на помощь.

Сильное волнение охватило Саутгемптон, откуда было родом большинство членов команды «Титаника» . Толпы людей собрались перед воротами доков и требовали более точной информации. Тех, кто осаждал здание правления компании «Уайт стар лайн» на улице Кеньют, заверяли, что конструкция гигантского судна настолько совершенна, что вообще неправдоподобно, чтобы оно могло затонуть. Во второй половине дня из Америки пришли ободряющие сообщения — те, что были напечатаны в

ряде американских газет. В них говорилось, что все пассажиры в безопасности и судно удерживается на плаву. Большинство женщин, успокоенных этими сообщениями, вернулись домой, но многочисленная толпа, окружившая здание на улице Кеньют, двери которого были открыты всю ночь, не расходилась.

Аналогичная ситуация была и в Лондоне. К зданию «Оушеник хауз» на улице Кокспер, где располагалось лондонское отделение компании «Уайт стар лайн», в течение всего дня стекались толпы людей. Чиновники отвечали на сотни телефонных звонков и вопросов. Но дать вразумительные ответы они были не в состоянии. С тех пор как «Олимпик» потерял связь с мысом Рейс, новой информации не поступало. Газеты, расклеенные на углах, сообщали, что пассажиры спасены, но о том, что «Титаник» затонул, не было сказано ни слова.

Общественность, шокированная первыми известиями, заметно успокоилась, но сотрудники ведущей страховой компании «Ллойд» продолжали нервничать. Несмотря на положительную в целом информацию, осторожные и всегда сомневающиеся директора компании не исключали вероятности, что судно затонуло. А если это так, то убытки страховой компании и поручителей будут огромны. И когда около четырех часов пополудни пришла телеграмма, сообщавшая, что «Титаник» на буксире идет к Галифаксу, все облегченно вздохнули.

Американский торговый магнат Джон Уонамейкер установил на крышах двух своих главных торговых домов в Филадельфии и Нью-Йорке мощные радиостанции. Официально — для того, чтобы оба торговых центра могли постоянно поддерживать связь друг с другом и оперативно организовывать работу, но на самом деле это был точно рассчитанный рекламный ход. Радио все еще было новинкой, привлекавшей внимание общественности, и Уонамейкер разместил станции так, чтобы они были видны заказчикам и подтверждали преимущества его предприятий в сравнении с конкурентами также и в области использования современной техники. В Нью-Йорке станцию обслуживал молодой радист Дэвид Сарнофф. В понедельник 15 апреля в 16 часов 35 минут он услышал слабые, но отчетливые сигналы с судна «Олимпик», в то время удаленного от него на расстояние 1400 миль и находившегося где-то вблизи ньюфаундлендских банок. В сообщении говорилось, что «Титаник» затонул в ноль часов 47 минут по нью-йоркскому времени и спаслись всего около 675 человек, которых приняла на борт «Карпатия». Сарнофф тут же связался с телеграфными агентствами и редакциями ведущих газет.

Прошло немного времени, и на улицы выбежали газетчики со специальными выпусками. То, чего все опасались и о чем уже несколько часов назад сообщила «Нью-Йорк таймс», но что было опровергнуто, теперь подтвердилось.



Уличный продавец газет в Лондоне с первыми сообщениям о гибели «Титаника»

Шквал вопросов обрушился на нью-йоркские отделения ИММ и «Уайт стар лайн». Не переставая звонили телефоны, и начали поступать телеграммы практически со всего света. Десятки посетителей требовали подробности о масштабах катастрофы и информацию о судьбе своих близких. Вице-президент Ф. А. С. Франклин, не покидавший здания с момента получения сообщения о катастрофе, до последней минуты пытался поддерживать надежду, что человеческие жертвы невелики. В семь часов вечера до него добрались первые репортеры, которым Франклин растерянным голосом сказал:

— Господа, с прискорбием должен сообщить, что «Титаник» затонул в 2 часа 20 минут сегодня ночью.

Время шло, и страшная правда становилась все более реальной. В 20 часов 15 минут он сказал, что, вероятно, какое-то число людей погибло, на

борту «Карпатии» только часть пассажиров «Титаника», но до сих пор нет сообщений от «Паризьен», который мог спасти других пассажиров. Только в 20 часов 45 минут он заявил:

— Боюсь, что потери велики.

И тут же добавил:

— Я верю, что сообщения, полученные нами по телеграфу из Галифакса, о том, что на «Паризьен» и «Вирджиниан» тоже находятся пассажиры, окажутся верными. Человеческие жертвы делают все случившееся очень страшным. Мы сможем возместить финансовые потери, но никогда не сможем вернуть к жизни погибших.

Около полуночи несокрушимый оптимист Ф. А. С. Франклин был на пределе. Слезы текли по его щекам, и он все время причитал:

— Я думал, что он непотопляем. Я исходил из утверждений самых лучших специалистов. Ничего не понимаю.

В 1 час ночи во вторник 16 апреля вокруг информационного щита газеты «Нью-Йорк таймс» на Таймс-сквер собралось более 4000 человек. Они напряженно вчитывались в каждое слово. Смелое решение главного редактора Карра Ван Анды опубликовать трагическое сообщение, пока в других газетах еще сомневались, резко повысило доверие общественности к «Нью-Йорк таймс».

Вскоре появился первый список спасенных пассажиров, и еще большая толпа осадила здание «Уайт стар лайн». Люди читали от руки написанный список, и со всех сторон раздавались плач и причитания тех, кто не нашел в нем своих близких. Появился и сын мультимиллионера Винсент Астор. Он прошел прямо в кабинет Франклина и после короткого разговора покинул его со слезами на глазах. Известие о том, что один из самых богатых людей Америки — Джон Джейкоб Астор — погиб, распространилось с быстротой молнии.

Толпа все росла, и для поддержания порядка пришлось вызвать еще нескольких полицейских. В эти минуты несчастья и скорби все оказались равны — мужчины и женщины, старые и молодые, богатые и бедные. Миссис Гуггенхейм убеждала сопровождавших ее знакомых, что, возможно, еще не все спасательные шлюпки обнаружены и что в какой-то из них может оказаться и ее муж. В здание судоходной компании прорвался брат У. Ф. Хойта, того самого бедняги, которого пятый помощник Лоу уже умирающим втащил в шлюпку № 14. Через несколько минут он выбежал из здания с криком:

— Боже мой, они все мертвы!

Список спасенных прочитали и две женщины — миссис Марвин и

миссис Фаркэрсон. Первая была матерью девятнадцатилетнего Дэниела У. Марвина, вторая — матерью его жены. Молодые новобрачные возвращались на «Титанике» из свадебного путешествия. Миссис Фаркэрсон закричала от радости, увидев в списке имя своей дочери, но тут же осеклась — имени Дэниела У. Марвина в списке не было.

Утром во вторник 16 апреля не только американские газеты, но и газеты всего мира сообщили миллионам читателей, что самое большое и самое роскошное судно в мире затонуло, причем погибло около тысячи пятисот пассажиров и членов команды. На «Титанике» плыли представители многих стран, поэтому в траур погрузились города и села почти всего мира.

Но тяжелее всего переживали трагедию в США и Великобритании. Перед зданием «Уайт стар лайн» в Нью-Йорке уже с раннего утра начала собираться многочисленная толпа. Несколько полицейских, дежуривших там, потребовали подкрепления: обстановка накалялась. Стоило появиться у входа кому-нибудь из служащих компании, как толпа тут же принималась обвинять его в том, что все они лжецы и скрывали истинное положение дел даже тогда, когда все уже было известно. Тем временем внутри здания служащие информировали медленно продвигавшуюся очередь друзей и родственников о тех, кто спасся. Правда, в большинстве случаев они с сожалением вынуждены были сообщать, что имя того, о ком спрашивали, в списках не значится, но маленькую надежду оставляли, говоря, что «Парижьен» и «Вирджиниан» могли подобрать еще кого-нибудь из пострадавших. Однако это было слабым утешением. Во второй половине дня представитель компании «Уайт стар лайн» известил, что зафрахтовано судно «Маккей-Беннетт», стоявшее в то время на якоре в Галифаксе, для тщательного обследования района катастрофы. Поиски будут вестись до тех пор, пока будет оставаться хотя бы малейшая надежда, даже если это займет несколько недель. На следующий день «Маккей-Беннетт» снялся с якоря. Но его команда, увидев ряды гробов, стоявших на палубе, не прониклась оптимизмом служащих компании.

Другая толпа окружила нью-йоркское здание компании «Кунард», которой принадлежала «Карпатия». Вопросы об именах спасенных становились все более настойчивыми и решительными. Люди, беспокоившиеся о судьбе своих близких, теряли терпение. Однако генеральный представитель компании не мог дать удовлетворительного ответа, хотя и делал все, что было в его силах. Только во вторник он отправил «Карпатии» пять радиограмм, в которых просил капитана Ростроna сообщить новые подробности, но «Карпатия» молчала. Судно

было слишком далеко в океане. Поэтому в распоряжении компании имелись лишь неполные списки пассажиров I и II классов, неточные и полные ошибок. Пока никто не мог сказать с абсолютной уверенностью, кто погиб, а кто выжил.

В этой ситуации по указанию президента Соединенных Штатов Говарда Тафта два крейсера, «Честер» и «Сейлем», направились в район к югу от Ньюфаундленда. В их задачу входило изучение района гибели «Титаника», установление радиосвязи с «Карпатией» и уточнение списка спасенных. Многие подозревали, что президент Тафт, отправив два военных корабля, заботился прежде всего о судьбе своего друга и адъютанта майора Арчибальда Батта.

Для Британской империи вторник 16 апреля стал черным днем. Известие о столкновении «Титаника» с айсбергом, полученное накануне, вызвало большое беспокойство, но во второй половине дня от американцев поступила информация, что команда и пассажиры спасены и судно буксируется в порт. Это несколько успокоило.

Но уже на следующий день утром тысячи британцев прочли в газетах страшные сообщения, что «Титаник» затонул и вместе с ним две трети пассажиров и команды. Тень гигантской трагедии легла на всю страну. Днем в палате общин выступил премьер-министр Аскуит и зачитал короткое заявление министерству торговли, сделанное компанией «Уайт стар лайн». Воцарилась гробовая тишина. Аскуит дочитал документ и сказал:

— Боюсь, мы должны быть готовы к одному из тех страшных событий, которым покарало нас Провидение. Его нельзя было предвидеть, оно приводит в ужас, и мы не способны выразить словами наши чувства. В этот момент я могу лишь восхищаться тем, что не были нарушены лучшие морские традиции: добровольная самоотверженность одних позволила спастись другим. Хочу выразить самое горячее, идущее от сердца участие всего народа тем, кто потерял своих самых близких и самых дорогих.

В тот день газета «Стар» писала: *«Со слепой доверчивостью мы приняли хвастливое заверение, что „Титаник“ непотопляем. Горе! Все оказалось иллюзией»*. Газета «Таймс» на следующий день отмечала: *«Это катастрофа, аналогов которой нет в истории морского судоходства»*.

На всех зданиях судовых компаний на улице Кокспер были приспущены флаги. Поскольку среди пассажиров III класса «Титаника» было много лондонцев, вход в здание «Оушеник хауз», где размещалась контора «Уайт стар лайн», находился в осаде. В здание входили мужчины с

мрачными и серьезными лицами и женщины, одетые в черное. Внутри, в зале, был установлен большой стенд, и на нем выделялась надпись: «Спасено 675 человек». В течение дня постепенно поступали списки спасенных, но в них значились фамилии пассажиров только I и II классов, поэтому большинство вопросов, задаваемых с тревогой и надеждой, пока оставалось без ответа.

Еще более драматическим было положение в Саутгемптоне: основная часть команды несчастного судна состояла из жителей этого города. Катастрофа непосредственно коснулась минимум шестисот семей. На всех общественных зданиях в городе, на зданиях всех портовых контор и на всех судах, стоявших на якоре, были приспущены флаги. К докам и зданию компании «Уайт стар лайн» на улице Кеньют шли толпы. Все хотели получить хоть какую-нибудь информацию о судьбе своих близких, но сообщений не было. Даже ночью улица не пустовала. Женщины, закутавшись в шали, в скорбном молчании терпеливо ждали, не выйдет ли кто-нибудь из служащих и не сообщит ли новости. Наступало новое утро, но ничего не менялось.

После первых оптимистических сообщений из Америки, что ничего страшного не произошло, известие о гибели судна и больших человеческих жертвах было воспринято всеми как тяжелый удар, и по Великобритании прокатилась волна гнева. Газета «Кроникл» требовала, чтобы правительство начало расследование для выявления организаторов ложных сообщений, и настаивала: *«Никогда не должна повториться подобная оргия лицемерия, какая разыгралась по этому поводу в Америке»*. Другая британская газета задавала вопрос: *«Кто распространил фальшивую информацию и с какой целью? Были ли это безответственные измышления американских репортеров, пытавшихся из полуправдивых слухов сделать сенсацию, или следует предположить худшее: это был продуманный план повлиять на страховые тарифы?»*

Со вторника 16 апреля до вечера 17 апреля у американских журналистов не было более точной информации о катастрофе и о судьбе пассажиров и команды «Титаника». Поскольку трагедия большого судна полностью отодвинула на второй план все другие события, а интерес общественности, жаждавшей сообщений, надо было удовлетворять, в десятках газет появились размышления и комментарии морских экспертов и конструкторов судов. Все, что было хоть как-то связано с роковым плаванием, было опубликовано.

Адмирал Джордж Дьюи, герой американо-испанской войны 1898 года, написал в газете «Вашингтон пост»:

> «Думаю, каждый, кто путешествует по Северной Атлантике, рискует жизнью. Что касается меня, я лучше совершил бы кругосветное путешествие на хорошо оснащенном военном корабле, чем отправился бы в плавание по Северной Атлантике на пассажирском судне. Погоня за прибылями настолько велика, что я с искренним сожалением должен заявить: человеческая жизнь при этом вообще не принимается в расчет».

Другой американский адмирал, Ф. Э. Чэдвик, направил в газету «Нью-Йорк ивнинг пост» свой отзыв о катастрофе, в котором писал:

> «Гибель „Титаника“ вызвана безрассудным пренебрежением к правилам навигации. Несмотря на то что капитан был своевременно предупрежден, он шел полным ходом навстречу опасности, которой легко мог избежать. Это достойный сожаления, но основной факт и причина случившегося».

Известный американский конструктор судов Роберт Стокер, познакомившись с техническими данными «Титаника» и приняв во внимание время, через которое тот после столкновения затонул, пришел к выводу, что в минуту, когда судно наткнулось на айсберг, оно должно было идти полным ходом, а его водонепроницаемые переборки, по всей вероятности, разорвались от носовой части до кормы. Большой общественный резонанс вызвала информация Гидрографического управления в Вашингтоне, из которой следовало, что капитан «Титаника» знал о ледовой опасности. Эта информация основывалась на радиограмме, которую в день столкновения «Титаник» передал береговым станциям и которая повторяла сообщение немецкого судна «Америка» о наличии айсбергов в координатах 41°27’ северной широты и 50°08’ западной долготы. Речь шла о районе, удаленном всего на двенадцать с половиной миль от места, где «Титаник» через несколько часов после отправки радиограммы затонул.

Следующее важное заявление сделал капитан французского судна «Турин», сообщивший, что уже 12 апреля по радио обращал внимание капитана Смита на дрейфующие айсберги по курсу «Титаника», за что Смит передал ему благодарность.

Но больше всего американскую общественность возмутило сообщение о том, что «Титаник» не был оснащен достаточным количеством спасательных средств. Карр Ван Анда, главный редактор «Нью-Йорк

таймс», первым огорошивший Америку известием о гибели «Титаника», теперь преподнес новую сенсацию. Во вторник 16 апреля «Нью-Йорк таймс» в своем утреннем выпуске сообщила, что причиной ужасающих человеческих жертв явилась нехватка спасательных шлюпок. Одновременно газета разъяснила, что главную вину за это несет британское министерство торговли. В 1894 году министерство издало постановление, по которому торговые суда водоизмещением более 10 000 тонн должны иметь не менее шестнадцати спасательных шлюпок, подвешенных на шлюпбалках. Когда это предписание вступило в силу, самым большим судном на трансатлантических линиях была «Лукания» компании «Кунард» — 12 952 брт. В 1912 году океан уже бороздили пассажирские суда в несколько раз большие, чем «Лукания», способные перевозить тысячи людей. Но предписание об обязательном количестве спасательных шлюпок осталось прежним — шестнадцать. Судоходные компании, руководствуясь собственными решениями, могли увеличивать их количество, но такое случалось редко или вообще не случалось, поскольку это, с одной стороны, означало увеличение расходов, а с другой — сокращало грузоподъемность: дополнительные шлюпки утяжеляли судно. Поэтому и на огромном «Титанике» компания «Уайт стар лайн» добавила к обязательным шестнадцати только четыре небольшие складные шлюпки. Следовательно, для более чем тысячи человек мест в спасательных шлюпках не было, даже если бы они были загружены полностью. По иронии судьбы на «Титанике» были установлены шлюпбалки фирмы «Уэлин» самой современной конструкции, и на каждой из них могли быть подвешены две или даже три спасательные шлюпки. Сначала думали расположить шлюпки в два ряда, но потом решили, что для соблюдения требования министерства торговли достаточно будет и одного ряда. Почти достоверно известно, что ответственным за это окончательное решение был прежде всего Дж. Брюс Исмей.

То, что на «Титанике» мало спасательных шлюпок, не было тайной для людей сведущих и специалистов. Понимал это и капитан Смит, что явствует из беседы, которая состоялась у него с видным предпринимателем Гленном Марстоном, возвращавшимся из Европы в Америку на «Олимпике» (тогда им командовал Смит). Марстон был человеком наблюдательным и часто пересекал Атлантику, поэтому он обратил внимание на недостаточное оснащение «Олимпика» спасательными шлюпками. На это капитан ответил:

— Если бы это судно натолкнулось на затонувший остов корабля или айсберг и начало бы тонуть, мы смогли бы спасти не более трети

пассажиров. «Титаник» оснащен не лучше.

Александр Карлайл, ведущий сотрудник верфи «Харленд энд Волфф», принимавший активное участие в конструировании «Титаника», предлагал снабдить его не двадцатью, а пятьюдесятью большими шлюпками, поскольку не верил, что существуют непотопляемые суда. Его предложение было отвергнуто, и Карлайл часто слышал от коллег:

— Пока министерство торговли и правительства других стран не будут требовать, чтобы на судах имелось достаточное количество спасательных шлюпок, сами судовладельцы такое увеличение веса не одобрят.

Недостаточное оснащение спасательными шлюпками новых огромных судов компании «Уайт стар лайн» критиковал задолго до катастрофы и американский морской эксперт И. К. Роден. В журнале «Нейви» он писал: «Если на судне случится пожар или оно начнет тонуть, здравый рассудок подсказывает, что в интересах обеспечения безопасности пассажиров и команды на борту необходимо иметь столько шлюпок, чтобы в них можно было разместить всех находящихся на судне людей». Теперь слова Родена вспомнили. Едва эти сведения стали достоянием широкой общественности, американские газеты развернули острую антибританскую кампанию. Если в Великобритании и раздавались критические слова в адрес американцев, то они ни в какое сравнение не шли с потоком упреков и обвинений, обрушившихся на головы британцев со стороны США. Министерство торговли Великобритании и судовладельцы обвинялись в безответственности, которая стала причиной самой крупной морской катастрофы в истории. Еще во вторник 16 апреля в одной из ведущих вечерних газет появилось заявление бизнесмена-судостроителя Хьюго П. Фрэра, утверждавшего:

> «Если бы „Титаник“ находился под надзором правительства Соединенных Штатов, его владельцы обязаны были бы оснастить судно как минимум 42 спасательными шлюпками, в которых могли бы разместиться 2367 человек. Английские правила устарели и отстают от реальности».

Одновременно группа влиятельных издателей во главе с Морганом Гейблом из газеты «Питсбург газет таймс» потребовала, чтобы конгресс Соединенных Штатов заставил англичан принять такие меры, которые обеспечили бы безопасность пассажиров, преодолевающих Атлантику на британских судах. Адмирал Джордж Дьюи четко и вразумительно обосновал это требование:

— Самое ужасное в этой роковой истории то, что большинство утонувших оказались американцами, и мы, американцы, бесспорно, имеем определенное право говорить об этом… Я искренне надеюсь, что конгресс уделит внимание проблеме безопасности пассажиров трансатлантических судов.

Пока англичане и американцы обвиняли друг друга, а газеты обеих стран впадали в истерику, точная информация, которую ждали миллионы людей по обе стороны Атлантики, все еще отсутствовала — прежде всего достоверные данные о спасенных. Американская печать подвергла язвительной критике и капитана «Карпатии», якобы не желавшего отвечать на вопросы, хотя его судно подошло к берегам Америки и могло установить связь с береговыми станциями. Появились предположения о цензуре, которую кто-то осуществляет на палубе «Карпатии», и даже совершенно абсурдные слухи о том, что радисты Коттэм и Брайд вместо того, чтобы передавать важную информацию, понапрасну тратят эфирное время и записывают результаты бейсбольных матчей. Капитан Ростron в своих воспоминаниях ясно дает понять, что «Карпатия» ввиду ограниченной мощности своей радиостанции не могла поддерживать связь с побережьем до полудня среды 17 апреля.

Но уже утром в тот день некоторые американские газеты опубликовали сообщения, окончательно лишившие надежды всех, кто еще верил, что спаслись не только те, кого подобрала «Карпатия», но и те, кого подобрали другие суда. Капитан «Олимпика» Х. Дж. Хэддок запросил по радио нью-йоркское отделение «Уайт стар лайн»:

> «Прошу опровергнуть или подтвердить слухи, что на „Вирджиниан“ находятся некоторые из пострадавших пассажиров „Титаника“. Я убежден, что все пострадавшие находятся на борту „Карпатии“».

«Вирджиниан» быстро откликнулась и сообщила, что она пришла на место катастрофы слишком поздно, чтобы суметь кого-то спасти. Такое же сообщение поступило и с судна «Паризьен». Его капитан радировал, что из-за холодной погоды даже те, кому удалось после гибели «Титаника» удержаться на плавающих обломках, должны были погибнуть.

В среду вскоре после полудня «Сейлем», один из крейсеров, высланных президентом Тафтом, установил связь с «Карпатией». Радисты Коттэм и Брайд смогли сообщить фамилии спасенных пассажиров III класса, а также тех, кто, несомненно, погиб. Имена погибших записывал в

радиорубке на крыше нью-йоркского небоскреба Уонамейкера радист Дэвид Сарнофф, практически не отходивший от приемника с понедельника, когда впервые поймал сообщение о гибели «Титаника». Нет оснований не верить его заявлению, которое он сделал позднее, что у него сжималось сердце от скорби и сострадания, когда он записывал фамилию за фамилией в длинные столбцы. Когда «Сейлем» установил связь с «Карпатией», произошел неприятный инцидент. Радист крейсера запросил «Карпатию» о судьбе майора Арчибальда Батта и намекнул, что эту информацию требует лично президент Тафт. Но «Карпатия» даже не подтвердила приема этого вопроса. Причина так никогда и не была установлена. Возможно, радист «Карпатии» вообще не слышал вопроса. Впоследствии он жаловался на хаос, царивший в эфире во время приближения судна к берегу, и на низкую квалификацию радиста «Сейлема». Но главные редакторы американских газет сделали собственные выводы. «Сан-Франциско экзэминер» вышла с аршинным заголовком: «Спасательное судно отвергло вопрос президента Тафта». Остальные газеты не отставали. Вновь начали высказываться предположения, что кто-то на «Карпатии» подвергает радиограммы цензуре и это кому-то нужно. Подозрения пали на генерального директора «Уайт стар лайн» Брюса Исмея.

В среду в обеих палатах американского конгресса состоялись слушания. В связи с катастрофой «Титаника» палате представителей было предложено спешно обсудить пять законопроектов, которые в законодательном порядке предписывали бы обеспечивать океанские суда необходимым количеством спасательных шлюпок. В сенате внимание к трагической судьбе судна привлек Уильям Смит — сенатор от штата Мичиган

Жизненный путь Уильяма Олдена Смита — это хрестоматийный пример карьеры «бедного парня, который прославился», доказательство того, что в Америке всякий, кто достаточно трудолюбив, усерден и настойчив, может добиться успеха. Уильям Олден Смит родился в 1859 году в небольшой деревушке штата Мичиган. Ему было двенадцать лет, когда семья переселилась в город Гранд-Рапидс, где его отец получил работу на мебельной фабрике. Но вскоре отец тяжело заболел, и молодой Уильям вынужден был уйти из школы и начать работать. Вначале он разносил газеты, а по вечерам доставлял телеграммы компании «Уэстерн юнион». Но потом он решил «стать самостоятельным» — принялся продавать на улицах Гранд-Рапидса пакетики с жареной кукурузой. Он проявил себя настоящим мужчиной и оказался в состоянии обеспечивать всю семью, к тому же стал очень популярен в городе, и, когда ему

исполнилось девятнадцать лет, местные жители помогли ему получить место посыльного в законодательном органе штата Мичиган. Это позволило Уильяму Смиту впервые увидеть притягательный мир политики. В двадцать один год он начал изучать право, через три года был принят в совет адвокатов и вместе с двумя коллегами основал собственную контору. Смит специализировался в вопросах, связанных с эксплуатацией железных дорог, и достиг в этой области репутации отличного специалиста. Одновременно он сделал первые шаги в политической карьере. В 1886 году он стал членом мичиганского центрального комитета республиканской партии, в 1894 году выдвинул свою кандидатуру в конгресс Соединенных Штатов и уже на следующий год заседал в палате представителей в качестве одного из самых молодых ее членов. В 1907 году он был избран в Сенат от штата Мичиган.

Невысокого роста, коренастый, с гривой густых, рано поседевших волос и убедительным и проникновенным голосом, Уильям Олден Смит быстро стал известен как блестящий оратор и смелый политик. Он выделялся бескомпромиссностью в отстаивании идей, в правильности которых был убежден. С годами это позволило ему приобрести друзей и почитателей, но — и непримиримых врагов.

16 апреля на рабочем столе в кабинете сенатора Смита на четвертом этаже здания Сената в Вашингтоне выросла стопка газет, первые страницы которых пестрели выразительными заголовками, сообщавшими о гибели самого большого и самого роскошного судна в мире. Часто мелькали имя и фотография седоволосого капитана «Титаника». Сенатор Смит не мог не вспомнить, как шесть лет назад они с сыном совершали путешествие в Европу на пароходе «Балтик», которым командовал тогда Э. Дж. Смит. В качестве одного из почетных пассажиров он был приглашен к столу капитана, и у них состоялся долгий разговор, в котором они коснулись и вопроса безопасности больших судов. Капитан пригласил сенатора с сыном на мостик, познакомил с дистанционной системой закрытия герметичных дверей на водонепроницаемых переборках, показал им все судно и ответил на все вопросы, интересовавшие американского политика. Капитан Смит произвел тогда на сенатора очень хорошее впечатление, ему показалось, что это грамотный, полностью осознающий свою ответственность человек, на чем сегодня настаивали и некоторые журналисты.

Что же произошло на гигантском судне посреди забитого льдами океана, если его первый рейс завершился подобной трагедией? Почему не было принято во внимание предостережение о ледовой опасности, почему оказались возможными такие человеческие жертвы? Все эти вопросы не

давали сенатору покоя. И, как это свойственно энергичному и упрямому человеку, Смит решил действовать и найти ответ. А если уж сенатор принимал решение, он с головой уходил в работу. Прошло немного времени, и он установил, что президент Соединенных Штатов, 160-килограммовый любитель конфет Уильям Говард Тафт, кроме заботы о судьбе своего друга и советника майора Арчибальда Батта, ничего не собирается предпринимать в связи с самой крупной морской катастрофой в истории. Правда, палата представителей в спешном порядке обсудила несколько общих законов, регулировавших некоторые аспекты морских перевозок. И все. Поэтому сенатор Уильям Олден Смит решил взять инициативу в свои руки.

Уже во вторник 16 апреля он подготовил проект резолюции, требовавшей начала официального расследования обстоятельств катастрофы. В среду на заседании сената Смит официально внес на обсуждение свой проект. Он требовал, чтобы был создан следственный подкомитет, наделенный правом вызывать для допроса членов команды «Титаника», переживших катастрофу, а также сотрудников компании «Уайт стар лайн».

В сенате действовали два постоянных комитета, которые могли бы заняться определением ущерба, нанесенного гибелью «Титаника»: комитет по торговле и комитет по внешним контактам. Необходимо было решить, какой из них является наиболее подходящим. Смит предложил комитет по торговле, поскольку в его компетенцию входили вопросы морского транспорта и вопросы безопасности на море, и предложил поручить этому комитету создать следственный подкомитет. Сенат единогласно одобрил рекомендацию Смита.

Вскоре сенатор Кнут Нельсон, председатель комитета по торговле, сообщил об образовании следственного подкомитета во главе с Уильямом Олденом Смитом, которому и было поручено представить список членов подкомитета. Смит, учитывая некоторые политические аспекты и профессиональные возможности будущих членов подкомитета, назвал следующих: сенаторов Джонатана Борна из Орегона, Фрэнсиса Дж. Ньюлендса из Невады, Дункана Флетчера из Флориды, Фьюнифолда Симмонса из Северной Каролины, председателя национальной комиссии по транспорту Теодора Бертона из Огайо и председателя комитета палаты представителей по морским делам Джорджа Перкинса из Калифорнии.

Теперь предстояло решить самый деликатный вопрос: будет ли предоставлено право следственному подкомитету вызывать и допрашивать, а при необходимости и принуждать давать показания, граждан

иностранного государства, в данном случае Великобритании. Без этого условия подкомитет не мог выполнить свою задачу, поскольку почти все наиболее важные свидетели — члены команды и представители судоходной компании — были гражданами Великобритании. Этот принципиальный вопрос предстояло решить министру торговли и труда. И такое право он предоставил, заявив при этом, что судоходная компания, суда которой заходят в американские порты, с точки зрения права обязана предоставлять информацию, касающуюся обстоятельств, приведших к гибели американских граждан. Кроме того, общественность решительно потребовала, чтобы и ответственные британские лица дали необходимые объяснения. В среду 17 апреля было принято решение об организации, полномочиях и составе следственного подкомитета, о чем Вашингтон сделал официальное сообщение. Подкомитет должен был приступить к работе сразу же, как только «Карпатия» с пострадавшими придет в нью-йоркский порт. Но произошло событие, заставившее сенатора Смита действовать без промедления.

Члены команды «Титаника», которым удалось спастись и которые находились теперь на палубе «Карпатии», хотели — так по крайней мере сообщала британская пресса — как можно скорее вернуться в Англию. Это желание было вполне естественным и понятным, особенно у тех, кого ждали в Англии родственники, уже ничему не верившие после потока противоречивых сообщений.

В Нью-Йорке готовилось к выходу в море судно «Седрик» компании «Уайт стар лайн», которое в соответствии с расписанием должно было отплыть в четверг. Но точно определить, придет ли «Карпатия» в Нью-Йорк до его отплытия, было нельзя, поэтому офицеры «Титаника» попросили Дж. Брюса Исмея вмешаться. Тот без промедления отправил в Нью-Йорк вице-президенту треста ИММ Ф. А. Франклину следующее распоряжение:

> «Весьма желательно, чтобы команда „Титаника“, находящаяся на борту „Карпатии“, вернулась домой в самое ближайшее время. Предлагаю задержать выход „Седрика“ до пятницы, если у вас нет оснований, которые могли бы этому воспрепятствовать. Я сам намерен воспользоваться им для возвращения. Прошу выслать для меня на „Седрик“ одежду и обувь. Пожалуйста, ответьте».

Вскоре после этого было отправлено новое распоряжение:

«Для команды „Титаника“ очень важно, чтобы вы задержали „Седрик“ до пятницы. Ответьте».

И наконец, третье распоряжение:

«Считаю предельно неразумным задерживать команду „Титаника“ до воскресенья. Настойчиво рекомендую задержать „Седрик“ хотя бы до полуночи».

Все эти три распоряжения были подписаны словом «Yamsi», кодовой подписью, которой Исмей помечал свои личные распоряжения. И все они были перехвачены радиостациями американского военно-морского флота. В четверг с ними ознакомился сенатор Смит. Разумеется, они вызвали подозрение: генеральный директор «Уайт стар лайн», чтобы не отчитываться перед официальными органами и общественностью США и скрыть свою роль в случившемся, предпочитает вместе с членами команды как можно скорее исчезнуть из Соединенных Штатов и, даже не ступив на американскую землю, вернуться в Англию. Этого сенатор Смит допустить не мог. Он тут же позвонил в Белый дом и записался на прием к президенту Тафту.

При встрече президент заверил его, что предложение о создании следственного подкомитета он одобрил и сделает все, чтобы расследование оправдало ожидания американской и мировой общественности. Сенатор вновь коснулся жгучего вопроса о праве подкомитета вызывать и допрашивать британских граждан. Президент подтвердил, что, пока они находятся на территории Соединенных Штатов, проблем быть не может; такой же точки зрения придерживается и генеральный прокурор, с которым он обсуждал этот вопрос. Президент заметил, что, учитывая обстоятельства трагедии, у британских официальных инстанций вряд ли будут какие-либо возражения. Сенатор Смит выдвинул три требования. Во-первых, чтобы министр торговли и труда Чарлз Нагель, в компетенцию которого входили текущие дела переселенцев, сопровождал его в Нью-Йорк и оказал содействие в приеме спасенных пассажиров, плывших на «Титанике» III классом. Президент не возражал. Во-вторых, чтобы генерал Джордж Улер, выполнявший функции государственного инспектора по эксплуатации пассажирских судов, присоединился к учрежденному сенатскому подкомитету и в ходе расследования давал профессиональные рекомендации. Тафт вновь согласился. И, в-третьих, чтобы в Нью-Йорке он смог воспользоваться таможенным судном министерства финансов и

подняться на палубу «Карпатии» до того, как судно станет на якорь; эти меры, как он считал, должны воспрепятствовать возможному бегству Брюса Исмея и уходу от участия в расследовании. И на это у Тафта не было возражений, он пообещал в течение дня обсудить все детали с министром финансов.

После беседы с президентом Смит вернулся в здание сената и провел первое заседание подкомитета. Он ознакомил его членов с ходом переговоров в Белом доме и необходимостью поездки в Нью-Йорк для первого допроса свидетелей. Но оказалось, что из шести сенаторов только один Фрэнсис Ньюлендс согласен участвовать в работе. Джонатан Борн и Дункан Флетчер из-за служебной занятости не могут отправиться в Нью-Йорк, а семидесятитрехлетний Джордж Перкинс объяснил свой отказ плохим состоянием здоровья. Фьюнифолд Симмонс с возмущением заметил, что сенаторам Соединенных Штатов не пристало колесить по стране, чтобы допрашивать каких-то иностранцев. Темпераментный Смит отреагировал очень резко, и спор, подоплекой которого были давнишние политические разногласия, завершился отказом Симмонса участвовать в работе подкомитета, чего Смит категорически не принял. И получилось так, что из шести членов подкомитета в Нью-Йорк со Смитом поехал только один.

Это неприятное обстоятельство не смогло заставить сенатора отказаться от выполнения поставленной задачи, и он с еще большей энергией приступил к осуществлению своей миссии. Он вызвал руководителя службы порядка сената полковника Дэниела Рэнсдейла и попросил его обеспечить прибытие в Вашингтон британских граждан, которых в рамках своего расследования он хотел допросить. Полковник не пришел в восторг от просьбы сенатора — речь шла о необычном задании. В конце концов после некоторых колебаний он согласился выполнить это поручение, но только в том случае, если ему официально прикажут. Однако Смит опасался, что в решающий момент полковник откажется, а ему ничего не хотелось пускать на волю случая. Самое худшее заключалось в том, что до отхода специального поезда в Нью-Йорк оставалось всего полтора часа. Как нельзя более кстати в кабинете у Смита оказался его старый приятель Джо Бейлисс — шериф из штата Мичиган. В Вашингтоне у него были кое-какие дела, он заскочил к сенатору на минуту — и дело было сделано. Несмотря на все возражения шерифа, сенатор тут же подключил его к Рэнсдейлу в качестве помощника и приказал быть на перроне в 15 часов 30 минут. Растерянный шериф едва успел отправить домой телеграмму, и Смит завладел им на несколько дней.

Несмотря на то, что поездку в Нью-Йорк Смит старался сохранить в тайне, это ему не удалось. И когда он вместе с сенатором Ньюлендсом, генералом Улером, полковником Рэнсдейлом и своим личным секретарем прибыли на вокзал, там их уже ждала толпа репортеров. Смит коротко рассказал о своей беседе с президентом Тафтом и заявил:

— Если представители компании «Уайт стар лайн» хотят пользоваться американскими портами и сохранить доверие американского народа, они должны занять открытую и честную позицию по отношению к мерам, принимаемым конгрессом.

На вопрос, намерен ли он арестовать Брюса Исмея, Смит ответил, что следственный подкомитет не собирается прибегать к столь жестким санкциям и будет действовать осторожно и продуманно. После этого поезд тронулся. В соседнем вагоне ехал министр Чарлз Нагель. Президент Тафт сдержал слово и в отношении таможенного катера: на первой же остановке Смиту вручили телеграмму, в которой сообщалось, что катер в Нью-Йорке подготовлен.

В 21 час 7 минут поезд прибыл на Пенсильванский вокзал, где портовые чиновники проинформировали сенатора, что «Карпатия» на подходе к порту.

С приближением «Карпатии» к американским берегам ожидавших на берегу все больше охватывало волнение. В среду к вечеру судно оказалось в пределах досягаемости береговых радиостанций Новой Англии. К передачам государственных станций присоединились десятки радиолюбителей, и в эфире воцарилась неразбериха. Каждый хотел первым получить самые свежие сообщения. Концерн Херста, стремясь установить связь с «Карпатией» как можно раньше, отправил ей навстречу из Ньюпорта большой буксир «Мэри Скалли». На его борту находились специалист по семафорной сигнализации, несколько репортеров, фотографов и известный психиатр, который должен был предложить свои услуги пострадавшим с «Титаника». Распространились слухи, что многие из них находятся в состоянии сильного нервного расстройства. А поскольку было известно, что «Карпатия» на большинство запросов не отвечает, за рацию на «Мэри Скалли» посадили самого Джека Биннза.

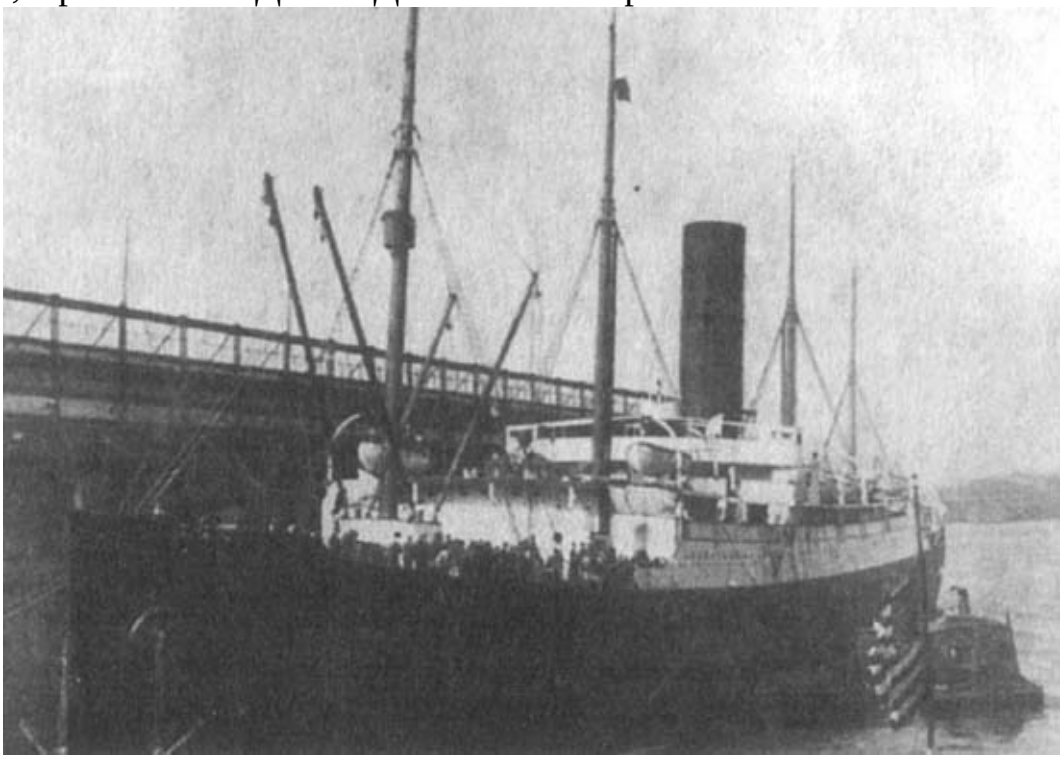
23 января 1909 года в густом тумане неподалеку от плавмаяка Нантакет судно «Рипаблик» компании «Уайт стар лайн» водоизмещением 15 000 тонн столкнулось с итальянским судном «Флорида». В результате у «Флориды» оказалась сильно деформированной носовая часть, «Рипаблик» с большой пробоиной в корпусе быстро шел ко дну, и на палубе возникла

паника. Тогда неизвестный молодой человек, радиотелеграфист «Рипаблик» Джек Биннз, начал передавать сигналы бедствия. Вскоре ему удалось установить связь с судном «Балтик», которое прибыло на место столкновения вовремя и спасло не только людей с «Рипаблик», но и с «Флориды». Радист Биннз оставался у передатчика до тех пор, пока все люди с тонущего судна не были спасены. Он сразу же стал самым знаменитым радистом в мире. Позднее Биннз служил на «Адриатике», когда его капитаном был Э. Дж. Смит. Затем ему была предложена перспективная работа в одной из газет империи Херста. Он согласился. Биннз чуть было не попал на «Титаник», готовившийся к своему первому рейсу, но, поскольку пришлось бы ждать несколько дней, он предпочел судно, которое выходило раньше. Теперь газеты Херста намеревались воспользоваться известностью Джека Биннза — в надежде, что «Карпатия» не откажет ему в информации. Этот замысел не удался — густой туман вынудил «Мэри Скалли» вернуться в Ньюпорт. Меры, предпринятые «Нью-Йорк таймс» в связи с приходом «Карпатии», по своим масштабам походили на крупную военную операцию. Главный редактор Карр Ван Анда снял целый этаж отеля неподалеку от причала компании «Кунард» и провел туда четыре специальные телефонные линии, с помощью которых репортеры должны были немедленно передавать в редакцию все, что им удалось узнать у каждого, покидавшего палубу «Карпатии». На всякий случай к ближайшему зданию были подведены еще три линии, и журналистов должны были доставлять к ним специальные автомашины.

На центральной телефонной станции «Нью-Йорк таймс» все линии, кроме одной, были выделены для информации, касавшейся «Титаника». В четверг во второй половине дня издатель газеты Артур Гриве собрал всю редакцию, включая внештатных сотрудников, и дал им следующие указания:

— «Карпатия» с пострадавшими должна прибыть сегодня вечером около девяти часов. На просьбы об информации она не отвечает. Агентство Ассошиэйтед Пресс сообщило, что у них нет никакой уверенности в том, что и они получат от «Карпатии» какую-либо информацию по радио, — судно упорно отказывается отвечать на все вопросы. Шестнадцать человек я направляю в порт, хотя разрешение на вход у нас только на четверых. Все, кто не имеет разрешения, должны постараться вступить в контакт с пострадавшими, членами команды и пассажирами, используя свои полицейские пропуска… Делайте все возможное. Найдите капитана «Карпатии» Ростроna. Разыщите Брюса Исмея из «Уайт стар лайн». Используйте каждого члена команды «Титаника», к которому удастся

пробиться, но главное — четыре офицера, которые спаслись. Мы должны получить интервью у радиста «Титаника», если он жив, и желательно у радиста «Карпатии»! Также важна любая информация о судьбе капитана Смита, Арчи Батта и Джона Джейкоба Астора.



«Карпатия» в порту Нью-Йорка. Все флаги приспущены

Приход «Карпатии» добавил массу забот мэру и шефу полиции Нью-Йорка. Уже днем полицейские кордоны перекрыли улицы, которые вели к причалу судов компании «Кунард». Район набережных, куда с «Карпатии» должны были сходить пострадавшие, также был перекрыт. Сюда были стянуты значительные полицейские силы, включая конную полицию и детективов в гражданской одежде. Весь Нью-Йорк жил в эти часы ожиданием скорого прихода судна с несколькими сотнями пострадавших. Учреждения и отдельные граждане предлагали помощь. Ирландская, итальянская, еврейская, немецкая и шведская общины предоставили жилые помещения; город Нью-Йорк выделил 700 спальных мест, к этому числу были добавлены места по линии Армии спасения. Торговый дом Джимбел предоставил 200 мест для временного размещения пострадавших. К приходу «Карпатии» можно было расселить более 5000 человек, что значительно превышало действительные потребности. Все больницы

города приготовились к приему тех, кто будет нуждаться в медицинской помощи; лекарства и продукты питания предложил Красный Крест. Одновременно поступали денежные пожертвования для пассажиров III класса, которых катастрофа лишила всего имущества. Организацией сбора средств занялась жена мультимиллионера Вандербилдта, и значительную их часть внесли члены нью-йоркской биржи. Винсент Астор внес 10 000 долларов, Эндрю Карнеги — 5000, Джон Рокфеллер — 2500 долларов. Знаменитый представитель нью-йоркского театрального мира Джордж М. Кохан собрал среди своих коллег почти 9000 долларов; пострадавшим «Титаника» должны были быть переданы также средства, полученные от субботнего представления одного из театров на Бродвее. Присоединились и спортсмены. Президент футбольного клуба «Нью-Йорк джайентс» сообщил, что прибыль от воскресного показательного матча пойдет на эти же цели. Руководство пенсильванских железных дорог распорядилось, чтобы все пострадавшие, которые отправятся в Филадельфию и дальше на запад, были отправлены за счет дороги.

С шести часов вечера в порту начали собираться толпы людей. В это же время у входа в нью-йоркский залив около пятидесяти судов, нанятых различными газетами, заполненные репортерами и фотографами, ожидали прихода «Карпатии». На борту большого буксира навстречу «Карпатии» вышел мэр Нью-Йорка.

Вдруг резко начала ухудшаться погода, поднялся сильный ветер, с моря набегали большие волны. Около 20 часов 30 минут из темноты показалась «Карпатия». В этот момент завыли судовые сирены у входа в порт. «Карпатия» сбавила ход, чтобы принять на борт лоцмана. Тут же ее окружили суда с репортерами, каждый из которых держал в руках транспарант с названием своей газеты. Все требовали разрешения подняться на палубу и поговорить с пострадавшими. Но капитан Ростron решительно отверг эти требования, заявив, что этого не допустит.

В своих воспоминаниях он писал:

> «Внимание к спасенным прежде всего. Предоставить их дюжине молодых дотошных журналистов, жаждавших узнать самые сенсационные подробности, значило вновь растревожить их и заставить пережить все заново».

Но капитан Ростron оказался в довольно деликатной ситуации в связи с приходом лоцманского катера, на котором находились несколько

репортеров. Лоцман запросил Ростроna, могут ли они вместе с ним подняться на палубу. Поскольку он был старым другом капитана, ему было трудно категорически отказать, и Рострон сделал вид, что не понимает, чего от него хотят. Лоцман повторил просьбу, а капитан опять сделал вид, что не понимает. Стало ясно, что он уклоняется от прямого ответа. Лоцман понял это.

Когда он стал подниматься по штормтрапу, репортеры, конечно, попытались последовать за ним. Третий помощник капитана «Карпатии» Рис, следивший за трапом, даже ударил самого настойчивого из них, чтобы помешать ему взобраться на судно. Несмотря на это, один из репортеров все-таки пробрался на «Карпатию». Капитан Рострон приказал препроводить его на мостик, где объяснил, почему он не разрешает говорить с пострадавшими. Журналист дал честное слово, что не будет предпринимать попыток расспросить пострадавших, и капитан оставил его на мостике. Позднее Рострон заявил, что это был честный человек и слово свое сдержал.

После этого эпизода «Карпатия» продолжила движение. Когда она проходила мимо статуи Свободы, с прилегающей набережной за ней наблюдали свыше 10 000 человек, а дальше, у причала компании «Кунард», толпилось уже более 30 000. Когда на верхней палубе показались первые из спасенных пассажиров «Титаника», начался ажиотаж. Едва репортеры на шлюпках, буксирах и яхтах, окруживших судно, различили их в темноте, вспыхнули десятки магниевых ламп. Журналисты тут же принялись выкрикивать свои вопросы в надежде привлечь к себе внимание. А когда появились члены команды «Титаника», репортеры замахали пятидесятидолларовыми купюрами, предлагая им прыгнуть в воду и обещая их выудить. Никто не соблазнился.

Собравшиеся на пристани люди ждали, что «Карпатия» направится к причалу компании «Кунард», но, к всеобщему удивлению, она проследовала к причалу «Уайт стар лайн». Пошел дождь, загремел гром, молнии начали полосовать небо. При вспышках молний все увидели, что «Карпатия» спускает спасательные шлюпки. Это были шлюпки «Титаника», подобранные на месте катастрофы. Перед швартовкой их необходимо было убрать с палубы, чтобы они не мешали. На каждую из них посадили по два матроса из числа спасенных с «Титаника». Эти тринадцать шлюпок были всем, что осталось от самого большого и самого совершенного судна своего времени.



Спасенные шлюпки с «Титаника», доставленные «Карпатией» в Нью-Йорк

Когда шлюпки оказались у причала «Уайт стар лайн», «Карпатия» медленно развернулась и подошла туда, где ее ждала тридцатитысячная толпа. В 21 час 35 минут толстые металлические канаты крепко связали судно с берегом. После того как установили сходню, первые пассажиры начали спускаться на набережную, но это были не пострадавшие, которых с таким нетерпением ожидали, а пассажиры «Карпатии». Когда они покинули судно, на ступеньках трапа появилась женщина, которая на первый взгляд отличалась от хорошо одетых и опрятных пассажиров «Карпатии». Голова у нее была непокрыта, она сделала несколько шагов и растерянно остановилась при виде тысяч лиц, обращенных к ней. Все вдруг поняли — с палубы «Карпатии» сходит первый из 705 спасенных, которые пережили самую крупную морскую катастрофу всех времен. Затем последовали и другие: пассажиры I класса выходили первыми. Их, как правило, ждали автомобили, и они быстро уезжали подальше от репортеров и от глаз любопытствующей толпы.

Супруги Бишоп направились в приготовленные для них апартаменты в гостинице «Уолдорф-Астория», где задержались лишь до тех пор, пока не

сделали необходимые покупки — вся их одежда и вещи остались на «Титанике». Оттуда они поспешили в штат Мичиган, в свой новый, только что построенный дом.[14] Бледную молчаливую Мадлен Астор встретил сын мужа, который ждал ее вместе с секретарем Джона Джейкоба. Они сразу же уехали в большом черном лимузине.

Затем «Карпатию» покинули пассажиры II класса «Титаника». Многих из них также встречали, а о тех, кого не встретили, тут же позаботились: так, миссис О. Беккер вместе с тремя детьми бесплатно поселили в одном из лучших отелей Нью-Йорка, где они прожили до своего отъезда в родной Огайо.

Пассажиры III класса покидали «Карпатию» последними. Министр Чарлз Нагель проинструктировал бюро по переселению, чтобы в данном исключительном случае оно отказалось от обычно сложных и нередко унизительных процедур. Те, кого ждали родственники или друзья, могли уехать немедленно, с остальными специальные инспекторы по переселению улаживали формальности прямо на палубе «Карпатии», а затем о них должны были позаботиться благотворительные организации.

Как только появились первые пострадавшие, к кордону полицейских, охранявших вход на причал, подошел сенатор Уильям Олден Смит, сопровождаемый группой из пяти человек. Он представился и вместе с сопровождавшими поднялся на палубу «Карпатии». Смит спросил у вахтенного офицера, где находится Брюс Исмей, и уже через минуту постучал в дверь каюты, несмотря на предупреждение: «Просьба не стучать». Дверь открыл высокий крепкий человек, который представился как Филип А. С. Франклин, вице-президент треста ИММ. На просьбу Смита увидеть Исмея Франклин ответил, что генеральный директор слишком болен, чтобы с кем-либо говорить. Смит настаивал:

— Сожалею, но я сам должен в этом убедиться.

С этими словами он вошел в каюту, сопровождаемый сенатором Ньюлендсом и генералом Улером. Через полчаса, когда Смит покинул «Карпатию», его окружила толпа репортеров, все хотели знать, о чем он разговаривал с Исмеем.

— Беседа с мистером Исмеем была очень откровенной, — сообщил сенатор. — Завтра мистер Исмей во второй половине дня вместе с четырьмя спасшимися офицерами прибудет в отель «Уолдорф-Астория» для дачи показаний следственному подкомитету.

Один из журналистов спросил:

— Что будет потом, господин сенатор?

Смит ответил:

— Дальнейшие действия подкомитета определят результаты завтрашнего обсуждения.

— Вы полагаете, что расследование будет проходить в сложной обстановке? — последовал новый вопрос.

На это сенатор сказал:

— Я не заметил со стороны представителей «Уайт стар лайн» стремления чинить нам препятствия, наоборот, скорее, желание помочь.

Затем сенатор У. О. Смит со своими сопровождающими направился в отель «Уолдорф-Астория».

Еще двоим ньюйоркцам в тот вечер удалось подняться на палубу «Карпатии». Первым был стройный темноволосый итальянец Гульельмо Маркони, благодаря открытию которого были спасены жизни 700 пассажиров «Титаника». Вторым — репортер газеты «Нью-Йорк таймс» Джим Спирс. Он попал на судно вместе с известным изобретателем, который представил его как своего друга. Их проводили в радиорубку, где Гарольд Брайд, младший радист «Титаника», с забинтованными ногами сидел у передатчика. Он был настолько поглощен работой, что даже не заметил, как открылись двери и кто-то вошел. Маркони с минуту молча наблюдал за ним, потом положил ему руку на плечо и сказал:

— Теперь это, видимо, уже не имеет смысла.

Брайд повернул к нему бледное и изможденное лицо с покрасневшими от усталости глазами.

Маркони взял его руку и крепко пожал.

— Господин Маркони, — произнес Брайд безжизненным голосом, — Филлипс мертв. Он погиб.



Отморозившего ноги младшего радиста «Титаника» Гарольда Брайда сносят с палубы вскоре после прибытия «Карпатии» в Нью-Йорк

Полицейским у причала с большим трудом удавалось сдерживать собравшуюся толпу. Вначале даже пришлось прибегнуть к решительным мерам — прорывавшихся вперед грубо оттеснили с помощью конной полиции. Причем полиция не делала различий между мужчинами и кричавшими, плакавшими женщинами.

Когда с палубы «Карпатии» начали сходить первое пострадавшие, раздались шумные возгласы — радовались те, кто узнал своих близких. Но время шло, ручеек спасенных редел, крики радости сменились криками отчаяния.

Многие из встречавших «Карпатию» убедились, что их близких и друзей уже нет в живых. Происходили душераздирающие сцены. Женщины со слезами на глазах расспрашивали спускавшихся по трапу о своих

братьях, женихах, мужьях, сыновьях, а те, к кому был обращен вопрос, в растерянности отворачивались и не отвечали.

Многие из встречавших не разошлись даже тогда, когда последние из спасенных пассажиров и членов команды «Титаника» покинули причал. Нашлись оптимисты, которые убеждали, что многие еще могли спастись на плававших обломках и льдинах или их могли подобрать другие суда. У сведущих же не хватало смелости отнять у несчастных последнюю надежду, хотя они и знали, что все эти предположения абсолютно лишены оснований. Только к рассвету набережные опустели.

После высадки пострадавших капитан и вся команда «Карпатии» вздохнули с облегчением. Свое дело они сделали и заслужили всеобщую благодарность; теперь надо было заниматься собственными делами: пополнить запасы угля, питьевой воды и продовольствия, взять у стоявшего рядом судна компании «Кунард» постельное белье и одеяла, возместить все, что было отдано пострадавшим с «Титаника». Затем «Карпатия» должна была продолжить столь драматически прерванное плавание в Средиземное море.

В пятницу 19 апреля все газеты Соединенных Штатов вышли с огромными заголовками. С приходом «Карпатии» появились материалы, которых нетерпеливо ждали уже несколько дней.

Некоторые из спасенных пассажиров и членов команды «Титаника» отказывались говорить о трагедии — воспоминания были слишком болезненными. Другие же с удовольствием рассказывали о случившемся, фантазировали, сочиняли невероятные истории, и все это пользовалось огромным успехом. В тех случаях, когда в рассказах очевидцев не хватало драматизма, журналисты сами «находили» его, делая материал более эффектным.

День за днем американская печать публиковала сенсационные сообщения о последних часах жизни «Титаника», о том, что произошло, когда судно исчезло в глубинах океана. В бульварных газетах фантазия вообще не знала границ.

В пятницу же «Нью-Йорк таймс» поместила на первой полосе пять колонок записи беседы репортера Джима Спирса с Гарольдом Брайдом в радиорубке «Карпатии». В отличие от многих Гарольд Брайд ничего не выдумывал и говорил только о том, что он лично видел и пережил от первого сигнала бедствия до минуты, когда он полумертвый вскарабкался на палубу «Карпатии». «Нью-Йорк таймс» за это интервью заплатила ему 1000 долларов.

Большинство рассказанных и опубликованных эпизодов явилось в той или иной степени плодом фантазии пострадавших и журналистов. Так, Эмилио Порталуппи, пассажир, рассказал, как он провел на льдине несколько часов, прежде чем пришло спасение. Пассажирка Мэри Янг утверждала, что увидела айсберг за час до того, как произошло столкновение. Другой пассажир заявил, будто на «Титанике» всем было ясно, что судно тонет. Он сказал: *«Вся носовая часть судна была отсечена. Мы сразу поняли, что надежды нет. Мы были обречены, в этом не было сомнений»*. Банкир Роберт У. Дэниел рассказывал: *«Через пять минут после столкновения казалось, что все сошли с ума. Мужчины и женщины дрались, кусались и царапались, чтобы попасть в спасательные шлюпки»*. Матросы Джек Уильямс и Уильям Френч клялись, что видели, как шестерых человек пристрелили, словно собак. Бельгиец Жюлиус Соп утверждал, что офицеры «Титаника» дважды угрожали ему пистолетом. В первый раз, когда он пришел на шлюпочную палубу, и во второй — когда ему удалось доплыть до одной из спасательных шлюпок. Офицер, находившийся в шлюпке, пригрозил, что застрелит его, если он попытается влезть в нее. Его спасла какая-то женщина (поскольку это было интервью для американской газеты, Соп уточнил, что она была американкой), которая отвела пистолет офицера и решительно сказала: «Я не могу видеть, как этот несчастный гибнет. Мы вполне можем его взять».



Некоторые из спасшихся членов команды «Титаника»: матрос Эрнест Арчер, Фредерик Флит,

находившийся в «вороньем гнезде» и сообщивший об айсберге, командир шлюпки № 14 рулевой Уолтер Перкси, командир шлюпки № 1 Джордж Саймонс, командир шлюпки № 12 Фредерик Кленч

Миссис Стоун заявила, что, когда после столкновения она пыталась узнать о случившемся, стюард сказал ей, чтобы она спокойно шла спать.

— Меня это не очень убедило, — продолжала миссис Стоун, — но я вернулась и легла. Если бы я уснула, меня сегодня здесь не было бы.

На вопрос, сказали ли ей что-нибудь об угрожавшей опасности, она ответила:

— В той части судна, в которой находилась я, не было сделано никаких предупреждений. Никто не пришел, чтобы предостеречь нас, не раздалось ни удара колокола, ни гудка. Если бы наша жизнь зависела от предупреждений, которых мы не удостоились, мы все погибли бы, как крысы в капкане.

Рассказ леди Дафф-Гордон изобиловал драматическими подробностями. Она утверждала, что, когда спускали шлюпку, в которой находилась она (это была шлюпка № 1, спущенная на воду более чем за час до гибели судна), шлюпочная палуба уже была охвачена паникой:

— Нескольких человек, рвавшихся вперед, остановил направленный на них пистолет капитана Смита, и, прежде чем был восстановлен порядок, кто-то из них был убит. Я вспоминаю, как меня подтолкнули к одной из шлюпок. В тот момент, когда ее должны были спустить, в нее попытался проникнуть человек. Его застрелили, и он, вероятно, моментально скончался. Его тело упало в шлюпку к нашим ногам. Никто не сделал ни одного движения, и тело оставалось в шлюпке до тех пор, пока мы не были спасены.

В этой связи небезынтересно вспомнить показания сэра Космо Дафф-Гордона, который все обстоятельства, при которых они садились в спасательную шлюпку, изложил совершенно иначе. Просто воображение леди Дафф-Гордон работало на полные обороты.

Было рассказано много фантастических историй о судьбе известных личностей, погибших в катастрофе. Так, Х. Х. Хейвен сообщил, как Джону Джейкобу Астору в жестоком поединке с несколькими мужчинами пришлось отвоевывать своей жене право войти в спасательную шлюпку. Миссис Марвин описывала, как майор Арчибальд Батт с железным шестом в руках сдерживал обезумевшую толпу, которая хотела попасть в шлюпку. Смерть капитана Смита, старшего помощника Уайлда и первого

помощника Мэрдока была преподнесена в нескольких версиях.

Матрос Дж. А. Хогг, командир спасательной шлюпки № 7, рассказывал:

— Я увидел капитана Смита около шлюпки. Здесь капитан, крикнул я, помогите ему! Но Смит отказался от помощи: «Прощайте, ребята, я последую за судном».

Кочегар Гарри Синьор говорил, что видел, как капитан плыл с ребенком в руках, и, когда он подал его в спасательную шлюпку, волна отнесла его прочь.

Член команды Дж. А. Дрейтон утверждал, что капитан был смыт с палубы, когда носовая часть уже погрузилась:

— Я видел, как он плыл назад к тонущему судну. Он утонул вместе с ним на моих глазах.

Наибольшее внимание привлекли слухи о том, что капитан, как и первый помощник Мэрдок, перед самой гибелью судна застрелился. Пассажир «Карпатии» д-р Дж. Ф. Кемп утверждал, что на «Карпатии» он разговаривал с юношей, которому удалось покинуть тонущее судно одним из последних. Юноша якобы говорил, что видел, как капитан Смит приставил к голове пистолет и тут же рухнул. Официант Томас Уайтли рассказывал:

— То, что Мэрдок застрелил только одного человека, этого я не видел, но троих — да, а потом застрелился сам.

Супруга Джорджа Д. Уайднера заявила:

— Я пришла на палубу, и меня посадили в спасательную шлюпку. Когда она отплыла от «Титаника», я увидела, как один из офицеров выстрелил себе в голову.

Пассажир Карл Янсен рассказывал о старшем помощнике Уайлде:

— Я посмотрел на мостик и увидел старшего помощника, который вложил пистолет в рот и выстрелил. Его тело перевалилось через борт.

Позднее, когда были собраны все показания, провели их серьезное изучение, чтобы установить, как же в действительности погибли капитан Смит, старший помощник Уайлд и первый помощник Мэрдок. Капитана либо на самом деле смыла большая волна, залившая мостик, либо он, как рассказывал радист Гарольд Брайд (показания которого и в отношении других эпизодов оказались достоверными), перед тем как волна достигла мостика, прыгнул в море. Брайд утверждал, что видел это собственными глазами. Возникновению всевозможных слухов о самоубийстве Э. Дж. Смита способствовали публикации о происшествии, случившемся за шесть лет до этой трагедии: капитан немецкого судна, когда его судно

врезалось в берег, застрелился.

Предположения о самоубийстве Мэрдока и Уайлда тоже не подтвердились. Полковник Грейси, который находился поблизости практически до момента гибели судна, писал:

> «За пятнадцать минут до того, как судно затонуло, я находился в носовой части шлюпочной палубы, где распоряжался Мэрдок и где команда тщетно пыталась спустить на воду складную шлюпку. Выстрел из пистолета в нескольких метрах от меня, конечно, не остался бы мною не замеченным. И даже позднее, когда я стал отходить к корме, расстояние между нами было не настолько большим, чтобы я его не услышал».

Второй помощник капитана Лайтоллер также заявил, что видел Мэрдока непосредственно перед тем, как набежала огромная волна, и, если бы раздался выстрел, он должен был бы его услышать, поскольку расстояние, отделявшее его от Мэрдока, было незначительным. Трезвая оценка, лишенная каких бы то ни было стремлений к сенсациям, позволяет признать наиболее правдоподобным вывод о том, что капитан Смит, как и Уайлд и Мэрдок, был смыт большой волной.

В показаниях некоторых спасенных пассажиров явно прослеживалось стремление так преподнести ход событий, чтобы это способствовало их личным интересам. Писатель Уолтер Лорд в своей книге о последней ночи «Титаника» цитирует одного из пассажиров, который спасся в шлюпке № 7:

> «В одном все женщины были непоколебимы. Они не хотели войти в спасательные шлюпки, пока первыми в них не войдут мужчины. Они боялись довериться морю. Сделать шаг в хрупкое плавучее средство, качавшееся на скрипящих шлюпбалках, требовало смелости. Только несколько мужчин согласились с ними. Офицер кричал, что я вполне пригоден для гребли и настаивал, чтобы я прыгал в шлюпку. Я был вынужден это сделать, хотя, признаюсь, судно мне представлялось намного безопаснее, чем какая-нибудь маленькая шлюпка».

Такое заявление «смелого» человека, бесспорно, не нуждается в комментариях.

Шли дни, и появлялись все новые сообщения от лиц, в осведомленности которых не было сомнений. А после того, как было

начато официальное расследование, которое многое прояснило, наиболее невероятные измышления были опровергнуты или по крайней мере подвергнуты сомнению. Из нагромождения фантазий начала вырисовываться правда. Но, несмотря на это, некоторые из легенд дошли и до наших дней. К примеру, желание судоходной компании получить за первое плавание «Титаника» «Голубую ленту Атлантики», стрельба из пистолета в охваченных паникой пассажиров для поддержания порядка, исполнение оркестром мелодии песни «Ближе к тебе, Господи», когда судно уходило под воду, и т.д.

Еще до прихода «Карпатии» в Нью-Йорк американская печать не скупилась на резкие выпады против генерального директора «Уайт стар лайн» и президента треста «Интернэшнл меркантайл марин К» Джозефа Брюса Исмея. Едва спасенные пассажиры появились в нью-йоркском порту и газеты начали публиковать их рассказы о подробностях катастрофы, как Брюс Исмей стал для американских газет и общественности злым гением, главным виновником происшедшего. Британский посол в Вашингтоне лорд Джеймс Брайс сообщил в Лондон: «Американская печать в связи с катастрофой впала в настоящую истерию, она публикует дикие и полностью лживые заявления, проверкой которых я даже не стал бы себя утруждать. Первоочередной мишенью сделался господин Брюс Исмей, действия которого подверглись беспощадной критике».

Несколько женщин из кают I класса «Титаника», потерявшие в катастрофе своих близких и вынужденные провести четыре дня на «Карпатии» без должного комфорта, просто не могли слышать имени Исмея.

— Я знаю многих женщин, которые спали на полу в курительном салоне, — горестно жаловалась жена Люсьена П. Смита, — тогда как господин Исмей занял на «Карпатии» самую лучшую каюту, был окружен всяческим вниманием и на его дверях была табличка: «Просьба не стучать!»

Миссис Уайднер заявила:

— Лучше тысячу раз быть мертвым Джоном Б. Тэйером, чем живым Дж. Брюсом Исмеем.

> «Господин Исмей, — метала громы и молнии в пятницу 19 апреля газета Херста „Нью-Йорк американ“, — не заботится ни о ком, кроме себя. Его интересуют только собственное тело, желудок и личная прибыль. Самая страшная трагедия не тронула

> его. Он позволил своему судну с беспомощным человеческим грузом затонуть и даже пальцем не пошевелил. Он, не стыдясь, пробирается в безопасное место и завладевает лучшей каютой на „Карпатии“».

Известный американский морской историк контрадмирал А. Т. Мэйхан писал в «Ивнинг пост»:

> «Я непреклонен в том, что, пока в этих обстоятельствах оставался хоть один человек, которого можно было бы спасти, господин Исмей обязан был сделать все, чтобы в спасательной шлюпке оказался именно этот единственный человек, а не он».

Старый филадельфийский трамвайный магнат и один из главных пайщиков треста ИММ Питер Уайднер в адрес Брюса Исмея высказался так:

— Если Джордж не вернется живым, Исмею придется нести ответственность. (Джордж Уайднер был одним из миллионеров, оставшихся на палубе тонущего «Титаника».)

В пятницу на Исмея безжалостно нападали и в американском сенате. Сенатор от штата Мэриленд Исидор Рейнер процитировал заявление дочери члена палаты представителей Хьюджиса, которая на «Титанике» потеряла мужа. Она очень критически отзывалась об особом внимании, оказанном Исмею как при посадке в спасательную шлюпку (что было явной неправдой), так и позднее, на «Карпатии». После этого сенатор Рейнер возмущенно загудел:

— Мы наказываем за пренебрежительное отношение к своим обязанностям младших офицеров и матросов, но людям, отдававшим приказания и получавшим прибыли, мы позволяем скрыться. Все цивилизованные народы мира одобрят применение уголовного права к руководству данной судоходной компании, и, если оно будет отвечать за содеянное, а это должно произойти, оно ни у кого не вызовет сочувствия. Но если подобное и случится, то такое сочувствие потонет в море негодования, которое высказывается сегодня во всем цивилизованном мире. Нерадивость, отправившая сотни людей в вечность, опустошившая дома и очаги и погрузившая эту страну в траур, заслуживает наказания. В этот час нашего несчастья мы призываем всемогущего Бога укрепить нашу веру и обращаемся к его высочайшему праву справедливо покарать провинившихся.

Кампания, развязанная в Соединенных Штатах против генерального директора «Уайт стар лайн», была поддержана, хотя и более умеренно, и в Великобритании. Причем в судостроительных кругах к делу отнеслись спокойно, а вот британская общественность и часть органов печати оказались не столь терпимыми.

Журнал «Джон Булл» еще за четыре месяца до катастрофы обращал внимание на недостаточность спасательного оснащения «Олимпика» и предостерегал, что в случае аварии его спасательные шлюпки смогут взять только около тысячи пассажиров, а другие две тысячи завершат свое путешествие на дне океана. Теперь «Джон Булл» писал, что кое-кому следовало бы повеситься. Издатель «Джона Булла» Горацио Боттомли, который одновременно являлся и членом палаты общин британского парламента, по этому поводу высказывался как в парламенте, так и на страницах своего журнала, и его точка зрения совпадала с позицией американского контр-адмирала А. Т. Мэйхана. Боттомли, обращаясь к Брюсу Исмею, писал: «Вы были единственным человеком на борту, для которого это плавание представляло большой финансовый интерес, и, пока все мужчины, женщины и дети не покинули судно, Ваше место было рядом с капитаном. У самого обычного эмигранта из III класса было больше морального права на место в спасательной шлюпке, чем у Вас».

Ряд ведущих британских газет занимали более рассудительную и менее эмоциональную позицию, они призывали общественность подождать с вынесением окончательного решения, пока не будут известны все факты, и просили объективно оценить действия и долю вины Исмея в катастрофе «Титаника». Некоторые из газет даже выступили в защиту компании и заявили, что Исмей сделал все, что могло бы удовлетворить беспристрастного критика, и с точки зрения морали он вовсе не был обязан погибнуть вместе с судном.

Но накаленная атмосфера по обе стороны Атлантики явно преобладала. В такой ситуации Дж. Б. Исмей предстал перед следственным подкомитетом американского сената. Первое из двух официальных расследований катастрофы начиналось в Нью-Йорке в обстановке, когда по всем Соединенным Штатам были приспущены флаги, когда Мейси — самый большой в мире торговый дом, принадлежавший Исидору Страусу, — был закрыт, когда на Бродвее не работали театры Г. Б. Харриса, а в Монреале отменили запланированный военный парад, когда французы отложили большой прием на своем новом судне «Франс», Дж. П. Морган перенес торжественное открытие нового санатория, который он построил на французском курорте Экс-ле-Бен, а британский король, германский

император и президент Тафт обменивались телеграммами соболезнования.

Глава 9
СЛЕДСТВЕННЫЙ ПОДКОМИТЕТ СЕНАТА США

Следственный подкомитет американского сената во главе с Уильямом Олденом Смитом стоял перед нелегкой задачей: из массы предположений, слухов, преувеличений и явного вздора добыть правду и выяснить обстоятельства, которые привели к гибели самого большого пассажирского судна в мире. Стремление Смита немедленно начать расследование было прозорливым. Ведь когда спасенные, будь то пассажиры или члены команды, еще находились в состоянии потрясения от пережитой трагедии, можно было рассчитывать, что в своих показаниях они будут более откровенными, чем если бы они давали показания какое-то время спустя. И в высшей степени бесспорно, что многие важные факты по делу «Титаника» стали известны только благодаря прозорливости Смита.

Англичане в подавляющем большинстве американское расследование не приветствовали. Это было ударом по их национальной гордости. Британские газеты точно отражали настроение официальных кругов и общественности, и мощь их протестов отличала только степень благоразумия, на которую была способна та или иная газета.

Известный писатель и морской эксперт Джозеф Конрад возмущенно писал в «Инглиш ревью»:

> «Это выше моего понимания, почему офицер британского торгового флота должен отвечать на вопросы какого-то короля, императора, самодержца или сенатора любой иностранной державы, когда речь идет о событии, касающемся исключительно британского судна и имевшем место даже не в территориальных водах этой державы. Единственно, кому он обязан отвечать, — это британскому министерству торговли».

Журнал «Шиппинг уорлд» замечал более трезво:

> «Американский сенат действует, конечно, в рамках своей конституции, однако никогда ранее иностранная держава не производила расследования в связи с гибелью британского

судна».

Появились и первые сомнения в том, соответствует ли профессиональный уровень сенатора Смита решению поставленной задачи. «Пэлл-мэлл газетт» писал:

> «Вообще преобладает мнение, что сенатор — это не та личность, которая должна выступать в качестве председателя следственного подкомитета: его незнание моря и флота абсолютно очевидно».

Даже в палате общин британского парламента высказывались возражения против насильственного задержания американскими учреждениями британских граждан в качестве свидетелей. Но остроту протестов несколько приглушила позиция британского посла в Вашингтоне лорда Джеймса Брайса, который приветствовал готовность Брюса Исмея и других британских свидетелей подчиниться решению американского сената.

— Их готовность дать показания, — заявил посол, — была тем дальновидным шагом, который нужно было сделать, принимая во внимание американскую общественность.

Но в конфиденциальном сообщении министру иностранных дел сэру Эдварду Грею посол Брайс не скрывал своего отношения к сенатору Смиту. Он написал о нем, что это *«одна из самых неудачных фигур, которым могло быть доверено подобное расследование»*.

Одновременно посол проинформировал министра, что о делах следственного подкомитета он говорил с президентом Тафтом. Президент будто бы жаловался на сенат, который во всем этом деле не интересуется его мнением, сенаторы настаивают на своих полномочиях, а он, президент, *«ничего не может с ними поделать»*. Как считает президент, продолжал посол, Смит будет вести расследование до тех пор, пока его имя будет присутствовать в газетных заголовках. Нет оснований сомневаться, что посол пересказал содержание своего разговора с президентом точно и что на первой встрече только что учрежденного подкомитета столь же точно свою беседу с президентом воспроизвел и сенатор Смит. Принципиальность явно не была доминирующей чертой натуры хитрого хозяина Белого дома 1912 года.

В пятницу 19 апреля в 9 часов утра открылись двери Восточного зала

нью-йоркского отеля «Уолдорф-Астория». Просторный зал с хрустальными люстрами, парчовыми портьерами и стенами, выкрашенными белой краской, ночью был подготовлен для слушаний. Вместо стилизованной мебели в нем расставили ряды стульев. В течение нескольких минут все стулья оказались занятыми; десятки людей расположились вдоль стен. Огромный стол окружили журналисты с блокнотами. В 9 часов 30 минут за него сели генеральный директор «Уайт стар лайн» и президент треста ИММ Дж. Брюс Исмей, вице-президент ИММ Ф. А. С. Франклин, второй помощник капитана Чарлз Лайтоллер, два юриста треста ИММ и, поскольку в адрес Брюса Исмея высказывались угрозы, два телохранителя.

В 10 часов отведенное место за столом заняли У. О. Смит, сенатор Ньюлендс и генерал Улер. Смит сразу же кратко изложил основания для ведения дела и задачи следственного подкомитета. Обсуждение началось. Первым свидетелем, дававшим показания, был Дж. Брюс Исмей. Смит попросил его изложить весь ход трагического плавания и предоставить подкомитету всю информацию, которая, по его мнению, является важной для выяснения обстоятельств трагедии. Перед тем как приступить к даче показаний, Исмей сказал:

— Прежде всего я хотел бы выразить свое глубокое сожаление в связи с этим прискорбным событием.

Затем он повернулся к членам подкомитета и продолжил:

— Насколько я понял, вы, господа, назначены членами сенатского подкомитета, который должен расследовать обстоятельства трагедии. Что касается нас, мы это приветствуем. Мы будем приветствовать самое тщательное расследование. Нам нечего скрывать. Судно было построено в Белфасте и было последним словом в искусстве кораблестроения. При строительстве «Титаника» с расходами не считались.

Затем Исмей кратко изложил, как проходило плавание до момента столкновения с айсбергом. Он подчеркнул, что, хотя максимальная скорость судна определялась 78–80 оборотами винта в минуту, ни разу в течение плавания его скорость не превышала 75 оборотов. Сенатор Смит попросил Исмея сообщить о своих действиях после столкновения судна с айсбергом.

— В этой шлюпке уже находилось определенное число мужчин, и офицер крикнул, нет ли еще поблизости женщин, но не получил ответа. На шлюпочной палубе вообще не было никого из пассажиров… Когда шлюпку начали спускать, я прыгнул в нее.

Исмей отверг обвинение, что он каким-то образом вмешивался в полномочия капитана судна. О конструкции «Титаника» он сказал

следующее:

— Конструкция судна разрабатывалась особо, поэтому оно могло удерживаться на поверхности при затоплении любых двух соседних отсеков. Думаю, я могу с полным основанием сказать, что сегодня очень мало судов с таким запасом плавучести. Когда мы строили «Титаник», мы это особо имели в виду. Если бы он столкнулся с айсбергом носовой частью, по всей вероятности, он не затонул бы.

На вопрос сенатора Ньюлендса, сколько такое судно, как «Титаник», должно было бы иметь спасательных шлюпок, Исмей ответил:

— Насколько мне известно, это определяется требованиями министерства торговли. На «Титанике» было достаточное количество спасательных шлюпок, чтобы ему был предоставлен патент пассажирского судна. Оснащение спасательными шлюпками должно соответствовать требованиям британского министерства торговли, и, насколько мне известно, они принимаются во внимание и подлежат исполнению.

Исмею было задано еще несколько вопросов. На вопрос Смита, будет ли он в распоряжении подкомитета, если потребуются дополнительные показания, Исмей ответил утвердительно.

Следующим свидетелем был капитан «Карпатии» Артур Генри Ростron. Он подробно рассказал, как реагировал на первый сигнал бедствия с «Титаника», какие меры предпринял, как действовал после обнаружения спасательных шлюпок и при подъеме пострадавших на палубу. В заключение Сенатор Смит задал ему два важных вопроса, которые требовали разъяснения. Первый касался авторитета капитана судна.

Смит. Кто по правилам вашей компании считается хозяином судна в море?

Ростron. Капитан.

Смит. Он обладает абсолютной властью?

Ростron. Абсолютной. И в юридическом смысле, и в прочих. Никто не имеет права вмешиваться в его действия.

Но сенатор потребовал более подробных объяснений.

Ростron. С юридической точки зрения капитан обладает правом абсолютной власти, но, допустим, он получил от владельца судна какой-то приказ и не выполнил его. Единственное, что в данном случае ему грозит, — это увольнение.

Смит. Капитан, принято ли, если на борту находится

директор или иной ведущий представитель компании, выполнять их приказания?

Ростron. Нет, сэр.

Смит. От кого вы получаете приказы?

Ростron. Ни от кого.

Смит. На борту?

Ростron. В море. После выхода из одного порта и до прихода в другой я как капитан обладаю абсолютным контролем над судном и ни от кого не получаю приказов. Я никогда не слышал, чтобы в нашей или другой крупной судоходной компании директор или ее владелец, находясь на судне, отдавали приказы. Не имеет значения, кто окажется на борту судна, в этом случае директор или владелец компании всего лишь пассажиры. Во время плавания такая персона не обладает никаким официальным статусом и не служит авторитетом для капитана.

Из показаний Ростron следовало, что ответственным за судно в море является исключительно капитан. Этим своим заявлением он очень помог Брюсу Исмею, которого все подозревали во вмешательстве в действия капитана Смита во время плавания «Титаника».

Второй вопрос касался нежелания «Карпатии» при следовании в Нью-Йорк вступать в контакт с другими радиостанциями, что вызвало большое раздражение американской печати и общественности. Почему остался без ответа запрос президента Соединенных Штатов? Это было расценено как оскорбление. Поскольку Исмей отверг обвинение в том, что он имел к радиообмену какое-либо отношение, а Гульельмо Маркони в утренних газетах заявил, что цензура не могла быть делом рук радиста, подозрение пало на капитана. Требовались разъяснения, и Смит прямо приступил к существу дела.

Смит. Появились жалобы на то, что вопрос президента Соединенных Штатов, направленный «Карпатии», остался без ответа. Вам известно что-нибудь об этом?

Ростron. Я узнал вчера вечером, что была радиограмма, касавшаяся майора Батта. Я спросил сегодня утром своего распорядителя на судне, помнит ли он о каком-либо запросе в отношении майора Батта. Он ответил, что «Олимпик» запрашивал, находится ли майор Батт на судне, и что ему ответили отрицательно. Это единственное, что мне известно в

связи с данным лицом.

Смит. Вам лично известно о попытке президента Соединенных Штатов установить связь с вашим судном?

Ростron. Абсолютно нет. Я вообще ничего об этом не знаю.

Смит. Допускаю, что у вас не было намерений проигнорировать или не заметить телеграмму президента.

Ростron. Слово капитана, сэр, нет!.. Никаких подобных намерений. Это никому не могло прийти в голову.

Сенатор Смит завершил допрос капитана Рострона тем, что высоко оценил все, что тот сделал для пострадавших с «Титаника».

В этот же день в частной беседе Ростron спросил сенатора, почему в ходе расследования было уделено столько внимания ответам «Карпатии» на запросы относительно майора Батта и существованию на борту какой-то цензуры. Сенатор объяснил, что отказ «Карпатии» сообщить президенту сведения о друге глубоко его оскорбил. Когда капитан высказал сожаление в связи с тем, что он невольно оказался причиной неудовольствия президента, сенатор посоветовал ему написать президенту Тафту объяснительное письмо, что, без сомнения, устранит все неясности. Капитан Ростron так и сделал, и результат был таким, как и предсказывал сенатор, — вскоре президент в официальной обстановке одобрил действия капитана Рострона.

Главным событием дневного заседания подкомитета стал допрос второго помощника капитана «Титаника» Чарлза Герберта Лайтоллера. На Лайтоллера как одного из старших офицеров, которому удалось пережить катастрофу и который мог квалифицированно высказаться по ряду важных обстоятельств, обрушился град вопросов. Сразу же стало ясно, что Лайтоллер отвечает предельно кратко, во многих случаях дает уклончивые ответы, использует все свои знания и играет на явной неосведомленности сенатора Смита в вопросах мореплавания, чтобы защитить интересы Брюса Исмея и компании «Уайт стар лайн». Уклончивый характер некоторых ответов был ясен и Смиту, и на его лице нередко возникала скептическая усмешка. Но сенатор вел себя по отношению к Лайтоллеру весьма корректно и проявлял большую выдержку и предупредительность.

Первая часть вопросов касалась испытания шлюпбалок и спасательных шлюпок. Лайтоллер рассказал, что перед выходом «Титаника» в Саутгемптон под контролем офицеров и, главное, при его личном участии такие испытания проводились. Некоторые шлюпки даже спустили на воду, но в основном проверялась надежность спусковых

механизмов. «То, что спасательные шлюпки в порядке, это мы видели», — заверял он. И в этих своих показаниях Лайтоллер сказал только часть правды. Шлюпки действительно были тщательно проверены еще на верфи «Харленд энд Волфф» в Белфасте. Но с результатами этих испытаний офицеры «Титаника» не были должным образом ознакомлены, и, когда в роковую ночь с 14 на 15 апреля шлюпки спускали с тонущего судна, никто из офицеров не знал, сможет ли он безопасно спустить полностью загруженную шлюпку на воду, до поверхности которой 20–25 метров. Все опасались, что при полной загрузке, а это 65 человек, она может треснуть по центру. Но все шлюпки выдержали. Конечно, офицеры не могли или не хотели рисковать, тем более в ходе плавания капитан Смит не позволил провести запланированные шлюпочные учения. Все это существенно повлияло на трагический исход событий, и 400 человек, которые могли бы сесть в шлюпки, погибли.

Лайтоллер отрицал, что резкое падение температуры воды, зафиксированное непосредственно перед катастрофой, могло быть истолковано как предупреждение о возможной встрече со льдами. Он отрицал также, что ему было известно о том, что «Титаник» идет в район дрейфующих айсбергов. Когда сенатор предложил ему ознакомиться с копией радиограммы, которую «Титаник» получил с парохода «Америка» и передал американскому Гидрографическому управлению, Лайтоллер дал уклончивый ответ. Он заявил, что какие-то радиограммы были получены, но он не может сказать точно, были ли они от «Америки» или от какого-либо другого судна. Однако заметил, что о предостерегающих сообщениях он говорил на мостике с капитаном Смитом 14 апреля днем и второй раз за два с половиной часа до столкновения. И на этот раз Лайтоллер уклонился от прямого ответа, как и в ситуации, когда Смит спрашивал его о разговоре с первым помощником капитана Мэрдоком при передаче вахты в 22 часа. И в этом случае Лайтоллер утверждал, что о ледовой опасности речи не было.

Затем сенатор Смит остановился на обстоятельствах, сопровождавших посадку пассажиров в спасательные шлюпки. При этом он задал вопрос, так сказать, в лоб. Он спросил: «Не была ли предпринята сознательная попытка спасти членов команды?» Лайтоллер такое предположение с презрением отверг. До этого он показывал, что с каждой шлюпкой отправлял всего двух-трех членов команды. Это означало, что в двадцати шлюпках их могло спастись максимум шестьдесят человек. Но Смит знал, что катастрофу пережили 216. Находчивый Лайтоллер вывернулся, заявив, что он отвечал только за один борт шлюпочной палубы; о том, что происходило на другом борту, он не знает.

В пятницу, слушая пространные показания Лайтоллера, сенатор задал свой знаменитый вопрос относительно водонепроницаемых переборок «Титаника». Лайтоллер объяснил, что они были обозначены на планах судна, с которыми могли ознакомиться как члены команды, так и пассажиры. Смит спросил:

— Можете ли вы подтвердить, что некоторые члены команды или пассажиры укрылись в верхних частях водонепроницаемых отсеков как в последнем убежище?

Лайтоллер изобразил такое удивление, что Смит уточнил:

— Я имею в виду те места, где потерпевшие хотели умереть.

— Я ничего не могу сказать на этот счет, сэр, — ответил Лайтоллер.

— Но это правдоподобно, так могло бы произойти? — продолжал Смит.

— Нет, сэр, это совершенно неправдоподобно, — ответил второй помощник.

Эти несколько вопросов Смита, заданные в первый день нью-йоркского расследования, стали для части общественности и прессы, прежде всего британской, более чем убедительным доказательством абсолютной некомпетентности сенатора и его неспособности разобраться в вопросах мореплавания. И такой невежда отваживается поставить себя во главе сенатского подкомитета, расследующего обстоятельства самой крупной морской катастрофы! Этот человек считает, что водонепроницаемые переборки океанского судна нечто вроде стенок банковского сейфа, где в случае опасности люди могут укрыться, чтобы до них не добралась вода, и где они ищут спасения, причем, в его представлении, они согласны лучше задохнуться, чем утонуть! Нападкам на Смита и грубым насмешкам над ним, казалось, не будет конца. Но задавать такие вопросы Смит был вынужден. Необходимо было раз и навсегда выяснить, действительно ли некоторые из пассажиров искали спасения в водонепроницаемых отсеках и там умирали, возможно, тогда, когда судно уже покоилось на морском дне. Такие опасения нередко высказывались и в обширной почте, которую Смит ежедневно получал, и в некоторых газетных статьях. Узнав, какую бурю насмешек он вызвал, Смит написал:

«Конечно, я знал, что водонепроницаемые отсеки сделаны не для того, чтобы стать прибежищем для пассажиров. Капитан Смит, который до „Титаника“ командовал другим судном, однажды показал мне его, и я достаточно хорошо ознакомился с устройством водонепроницаемых переборок. Но чтобы скорбящие люди могли получить официальный ответ,

я, не колеблясь, задал эти вопросы, хотя и знал заранее, что вызову смех у некоторых людей, как правило, не блещущих чувством юмора».

Осмеянием, которому его подвергли, сенатор был глубоко уязвлен до конца своей жизни. Как рассказывали его друзья, Смит почти никогда не обижался, становясь в различных обстоятельствах объектом насмешек, но этот случай он переживал болезненно, поскольку терпел нападки за благородство своих побуждений.

В пятницу после окончания заседания Брюс Исмей попросил сенатора Смита разрешить ему вернуться в Англию на судне «Лапландия», которое должно было уйти утром следующего дня. Смит отказал. Он уже понимал, что нельзя обвинять Исмея во всем, в чем его упрекали американская печать и общественность, но на его отказ в какой-то степени повлияли показания кочегара Джона Томпсона, опубликованные в вечерних выпусках газет. Томпсон утверждал, что с той минуты, когда «Титаник» покинул Куинстаун, его скорость постепенно увеличивалась, и в момент столкновения с айсбергом он шел самым полным ходом. Обороты были не ниже 74 в минуту, и все воскресенье 14 апреля «Титаник» сохранял 77 оборотов. Но Исмей показывал, что число оборотов никогда не превышало 75, то есть судно шло с максимальной скоростью 21,5 узла. Возникло подозрение, что, если Исмей сам и не виноват в небрежности, которая привела к катастрофе, то есть в сохранении высокой скорости при ледовой опасности, он знал о ней и теперь стремился скрыть это.

В дело вступало новое важное обстоятельство — возможное применение так называемого «закона Хартера». Это был судебный прецедент, возникший в связи с катастрофой судна «Бургонь» и гласивший, что, если компании было известно о нарушении правил судовождения на принадлежащем ей судне либо о гибели людей в результате нарушения таких правил, пассажиры или родственники погибших могли требовать от компании компенсации понесенного ущерба. «Титаник», несмотря на то что был зарегистрирован как британское судно, в действительности принадлежал американскому тресту «Интернэшнл меркантаил марин К°», и по закону Хартера оставшиеся в живых пассажиры и родственники погибших могли предъявить свои требования американскому суду. В связи с этим возникал главный вопрос: знал ли Исмей как президент ИММ о нарушении правил судовождения, прямо связанных с катастрофой, в первом плавании «Титаника»? Если будет доказано, что знал, то оставшиеся в живых пассажиры, понесшие ущерб, и родственники погибших могли предъявить иск тресту Моргана ИММ. Данное обстоятельство не мог не принимать во внимание и сенатор Смит. В этом

его поддерживал влиятельный республиканец, член палаты представителей Дж. А. Хьюз, потерявший в катастрофе зятя. Он негодовал на «Уайт стар лайн» еще и за то, что отправленная компанией телеграмма, заверявшая, что судно осталось на плаву и все пассажиры спасены, оказалась ложной, и это удвоило отчаяние его семьи. Поэтому Смит не мог допустить, чтобы такой важный свидетель, как Брюс Исмей, а вместе с ним и другие сотрудники компании, которые могли дать ценные показания, покинули территорию Соединенных Штатов.

Всю меру опасности, конечно, понимало и руководство треста ИММ. Поэтому юристы треста уведомили Смита, что ИММ не намерен больше нести расходы по обеспечению проживания более двухсот британских граждан, удерживаемых в Америке в интересах проходящего расследования. Смит немедленно ответил, что не собирается вызывать всех британских граждан для дачи показаний. В их дальнейшем пребывании в Соединенных Штатах нет необходимости, исключая Исмея, четырех офицеров и нескольких человек из команды. Смит преднамеренно, не назвал точную цифру, поскольку ждал важную информацию от шерифа Джо Бейлисса.

С самого начала Смит понимал, что у него не будет возможности надолго задерживать всех спасенных членов команды и, главное, не будет достаточно времени допросить их в своем подкомитете. Поэтому он поручил Бейлиссу негласно установить, кто из членов команды мог бы и хотел бы сообщить что-либо важное по поводу обстоятельств плавания, непосредственно связанных с катастрофой. В ночь с пятницы на субботу Бейлисс сообщил Смиту, что изъявили желание дать показания 29 человек. Смит, ни минуты не колеблясь, распорядился вызвать их всех в свой подкомитет. Руководство треста ИММ моментально отреагировало. И благодаря связям в политических кругах поставило вопрос о наличии юридических оснований у подкомитета сената, федерального органа, для того, чтобы на территории суверенного штата Нью-Йорк вызывать для допроса и задерживать иностранных или американских граждан. На что Смит заявил, что дальнейшие заседания подкомитета будут проходить в Вашингтоне. Но он хотел еще в субботу допросить в Нью-Йорке младшего радиста «Титаника» Гарольда Брайда, состояние здоровья которого могло бы ухудшиться в связи с переездом в Вашингтон, а Смит не собирался ждать, пока этот важный свидетель окончательно поправится.

В субботу 20 апреля в 10 часов 30 минут заседание продолжилось. Ввиду того что выбранный первоначально для заседаний Восточный зал был плох как с точки зрения акустики, так и тем, что не мог вместить всех

желающих принять участие в слушаниях, руководство отеля «Уолдорф-Астория» приготовило на этот день Миртовый зал. Первым в качестве свидетеля был вызван радиотелеграфист «Карпатии» Гарольд Т. Коттэм. Ключевым моментом допроса стала минута, когда сенатор Смит представил ему радиограмму, в которой говорилось, что «Титаник» продолжает путь в Галифакс и, по всей вероятности, прибудет туда в среду 17 апреля и что все пассажиры вне опасности. Эта радиограмма была адресована некоторым родственникам важных особ, плывших на «Титанике». Коттэм категорически отрицал, что радиостанция «Карпатии» отправляла подобную радиограмму. Во время его допроса было видно, как тяжело переживают все это Брюс Исмей и вице-президент ИММ Ф. А. С. Франклин, находившиеся в зале.

Затем вызвали Гарольда Брайда. Его привезли в зал в кресле-каталке со все еще забинтованными ногами и в подушках. Состояние Брайда было не таким уж тяжелым, но компания «Маркони» не желала упустить случая подчеркнуть героизм и самоотверженность своих членов. Самым важным был вопрос, касавшийся принятых Брайдом радиограмм о ледовой опасности и возможном появлении айсбергов.

Смит. Вы были на вахте, когда пришла радиограмма от «Америки», в которой сообщалось о наличии айсбергов по курсу «Титаника?»

Брайд. Мне вообще ничего не известно о радиограмме «Америки», в которой говорилось бы об айсбергах. Ее мог принять мистер Филлипс, но лично я ее не видел.

Смит. Вы слышали о том, что была получена такая радиограмма?

Брайд. Нет, сэр.

Смит. Вы говорили с капитаном о какой-нибудь радиограмме?

Брайд. Одна радиограмма была вручена капитану во второй половине дня, сэр.

Смит. В воскресенье?

Брайд. Да, сэр, она касалась ледяного поля.

Смит. От кого она пришла?

Брайд. От «Калифорниан», сэр.

Весь просторный зал загудел. Радист «Титаника» знает только об одной-единственной предостерегающей радиограмме, когда уже известно,

что «Титаник» получил как минимум еще две! Насколько же плохой была координация работы обоих радистов самого большого судна в мире и связь между радиорубкой и ходовым мостиком! Радисты не информировали друг друга о жизненно важных радиограммах, и, что хуже всего, радиограммы вообще не доставлялись на мостик!

Затем Брайд сообщил о первом сигнале бедствия, посланном «Титаником», и о том, что немецкое судно «Франкфурт» было первым, кто откликнулся на него, и его радист заверил, что проинформирует капитана. Спустя какое-то время, когда Филлипс передавал информацию «Карпатии», послышался запрос «Франкфурта»: «Что с вами?» Брайд изобразил, как это рассердило Филлипса и как он ответил: «Ты идиот, будь на приеме, но не мешай!» Сенатора Смита, как и всех присутствовавших в зале, это привело в замешательство. Он спросил Брайда:

— Вы не думаете, что в случае подобной опасности могла бы быть отправлена более подробная информация? Возьмите, например, радиограмму «Титаника» «Карпатии», сообщавшую, что котельная затоплена и судно тонет. Можно ли было передать это и другому судну или нет?

— Нет, сэр, — ответил Брайд, — я не думаю, что это было возможно в тех обстоятельствах.

— Вы хотите сказать, — продолжал Смит, — что инструкции, которые определяют вашу работу, позволяют вам ответить отказом на аналогичный вопрос в подобной ситуации?..

Брайд не дал Смиту договорить и прервал его:

— Мы руководствуемся здравым смыслом, а этот парень с «Франкфурта», видимо, в тот момент своим умом не воспользовался.

До определенной степени Брайд мог объяснить действия Филлипса, но многим сведущим сразу же стало ясно, что его реакция на якобы неуместный запрос «Франкфурта» — следствие более глубоких причин. Речь идет об уже упоминавшейся нетерпимости друг к другу радиотелеграфистов конкурирующих компаний, в данном случае «Маркони» и немецкой «Телефункен». Как в этой связи справедливо замечает американский писатель Уэйд, на еще более «глупый» вопрос судна «Олимпик»: «Вы идете на юг встречным курсом?» — переданный в ответ на SOS «Титаника», Филлипс, поскольку речь шла о судне одной компании, ответил очень вежливо и конкретно: «Женщины садятся в спасательные шлюпки».

Немецкие газеты, тоже сильно задетые тоном радиограмм, которыми обменялись «Титаник» и «Франкфурт» (причем последний предлагал свою

помощь!), в ряде комментариев давали волю своим чувствам. Англичан обвинили в том, что катастрофа произошла по их халатности, что если бы на «Титанике» была немецкая команда, то и она и пассажиры сегодня были бы живы и судно не затонуло бы. К ним присоединилась и часть американской прессы, подстегиваемая антибританскими и пронемецкими элементами в Соединенных Штатах. Британский флот был осмеян и «разжалован», тогда как немецкому воздавали хвалы.

После допроса Брайда был объявлен перерыв, заседание должно было продолжиться в три часа дня. Тем временем прибыл шериф Джо Бейлисс и сообщил Смиту, что 29 членов команды «Титаника» вызваны на допрос. Одновременно он обратил внимание на то, что было бы желательно допросить еще пятерых, но они как раз отплыли на судне «Лапландия». Энергичный Смит не терял ни минуты. Полагая, что «Лапландия» еще не покинула американские прибрежные воды, он позвонил на базу американского военно-морского флота, попросил, чтобы судну по радио приказали остановиться, и отправил туда на катере Бейлисса с тем, чтобы он доставил пятерых свидетелей назад на берег. Решительные действия Смита имели успех.

Вечернее заседание было кратким. Смит зачитал список тех, кто был вызван для дачи показаний: кроме членов команды «Титаника» и сотрудников компании, он намерен заслушать и значительное число спасенных пассажиров, но только после завершения допроса команды. В заключение Смит сообщил, что последующие заседания следственного подкомитета будут проходить в Вашингтоне.

В тот же вечер Брюс Исмей вновь попросил разрешить ему вернуться в Англию. Ему снова отказали. На этот раз Исмей запротестовал. Он сделал заявление, в котором сообщил, что «с глубоким уважением относится к сенату Соединенных Штатов, но ход расследования может скорее запутать общественное мнение, чем выяснить спорные вопросы». Одновременно он пожаловался британскому послу. Но Смит не позволил вывести себя из равновесия.

В понедельник 22 апреля в 10 часов 30 минут Смит, сопровождаемый членами подкомитета, вошел в большой зал заседаний в новом крыле здания Сената в Вашингтоне. С большим трудом они пробрались к столу. Едва Смит произнес первое слово, как защелкали затворы фотоаппаратов, один корреспондент даже зажужжал кинокамерой, зашуршали блокноты нескольких сотен корреспондентов. Для сенатора Смита это было уже слишком. Он вызвал начальника службы порядка и, несмотря на бурю протеста, заставил часть зрителей удалиться. Репортеров разместили

подальше от стола председателя и освободили места для официальных гостей, которые вообще не смогли попасть в зал. В их числе оказались несколько депутатов, генерал Улер и капитан Джон Дж. Напп из Гидрографического управления, которого министр военно-морского флота направил в помощь сенатору. Затем Смит поднялся и резким голосом обратился к собравшимся:

— Я хочу заявить, что комфорт присутствующих на заседании отнюдь не предмет нашего интереса. Нас в первую очередь интересует выяснение истины, и я хотел бы, чтобы каждый из присутствующих понял, что он находится здесь только благодаря любезности подкомитета, что ход расследования — это не развлечение, и любое вмешательство в него будет пресекаться.

Главным свидетелем в этот день был двадцативосьмилетний четвертый помощник капитана «Титаника» Джозеф Боксхолл. В отличие от Лайтоллера Боксхолл припомнил только один случай тренировки команды на спасательных шлюпках, проводившейся в Саутгемптоне. Тогда были спущены две шлюпки. Они были в отличном состоянии и снабжены всем необходимым. Поскольку Боксхолл был штурманом — он провел год в мореходном колледже, где изучал навигацию и морскую астрономию, — именно ему капитан Смит передавал сведения об айсбергах, поступавшие с других судов, и он должен был отмечать их на карте. Сенатора Смита интересовало, как и когда капитан передавал ему эти сведения.

> **Боксхолл**. Не знаю, это было за день или два до столкновения. Он дал мне какие-то координаты дрейфующих айсбергов, и я нанес их на карту.
>
> **Смит**. Вы знаете, когда была принята радиограмма от «Америки», сообщавшая, что «Титаник» находится вблизи айсбергов?
>
> **Боксхолл**. Нет, не могу сказать.

Из дальнейшего хода допроса офицера следовало, что он не только не знал о радиограмме «Америки», но даже и о других настойчивых предостережениях, поступивших на «Титаник» в тот день и вечер перед катастрофой. Это подтверждалось двумя фактами: с одной стороны, Боксхолл был убежден, что ему не передавали ни одной радиограммы, с другой — что все айсберги, координаты которых он нанес на карту, находились севернее маршрута «Титаника». Боксхолл решительно указал на то, что, если бы было получено сообщение о присутствии льда южнее,

он обязан был бы обратить на это внимание капитана. Но «Америка» сообщала, что айсберги обнаружены именно южнее! Боксхолл заявил:

— Я убежден, что даже капитан Смит ничего не знал о предупреждениях, иначе об этом шла бы речь.

Вновь подтвердился факт нарушения правил передачи важных сообщений тому, кому их обязаны были передавать, то есть капитану и вахтенным офицерам.

В показаниях Боксхолла впервые прозвучало упоминание о «таинственном» судне, огни которого виднелись недалеко от «Титаника», когда с его палубы уже спускали спасательные шлюпки. Боксхолл подробно рассказал, как пускали ракеты, чтобы привлечь внимание судна, как ему сигнализировали прожектором. Он отметил, что огни совершенно определенно видел и капитан Смит, поэтому ссылки на мираж исключаются. А поскольку были видны два топовых огня,[15] речь могла идти о крупном судне. Он рассматривал его в бинокль и видел правый отличительный огонь, а когда судно приблизилось, даже невооруженным глазом стал виден и красный отличительный огонь левого борта. Было похоже, что судно поворачивало и находилось примерно в пяти милях.

Показаниями Боксхолла сенатор Смит, заседатели и эксперты были сбиты с толку. Генерал Улер не мог дать никакого разумного объяснения:

— Очень странная история. Совершенно невообразимо, чтобы какое-то судно, которое наблюдали с «Титаника», не заметило ракет, запускаемых с его борта. Сигнальные ракеты видны на расстоянии 10–15 миль, и все свидетели утверждают, что была спокойная, ясная ночь.

Для сенатора Смита этот факт также оставался полной загадкой. Несмотря на всю убедительность показаний Боксхолла, Смит сомневался в том, что четвертый помощник действительно видел судно. Ему представлялось невероятным, чтобы судно, видевшее ракеты, то есть сигналы бедствия, не пришло на помощь.

Во вторник 23 апреля подкомитет Смита вновь переселился. Оказалось, что в большом зале заседаний плохая акустика и в нем невозможно работать. Выбрали небольшой конференц-зал. Около половины одиннадцатого утра в прилегающих коридорах собралось множество желающих попасть на заседание, преимущественно женщин. Несмотря на то что все места в зале были уже заняты, они сломали двери и неудержимой толпой, человек пятьсот, ворвались внутрь. Они смели журналистов, столы и мебель и изрядно напугали присутствовавших. Сначала Смит пытался призвать их к благоразумию, но это не возымело действия, и даже служащие сената не смогли навести порядок. Смиту

пришлось вызвать полицию, и после часовой задержки подкомитет смог продолжить слушания.

Для дачи показаний были приглашены офицеры и матросы «Титаника». Первым вызвали Фредерика Флита, который ночью 14 апреля в 23 часа 39 минут из «вороньего гнезда» увидел роковой айсберг. Допрос Флита был непростым делом. Подкомитет с трудом поддерживал с ним контакт, казалось, что матрос не отличается сообразительностью и не способен четко выражать свои мысли. Но, как выяснилось, этот простой парень был просто обескуражен присутствием в зале большого количества репортеров и знатных особ и не мог справиться с волнением. В конце концов терпеливый сенатор Смит получил ответы на все существенные вопросы, из которых самым важным был вопрос о времени, когда заметили айсберг. Флит также показал, что в «вороньем гнезде» не было биноклей, несмотря на то что они просили выдать их еще в Саутгемптоне. На вопрос, кого именно они просили, Флиту пришлось назвать второго помощника Лайтоллера и признать, что, с его точки зрения, если бы у него был бинокль, он смог бы увидеть айсберг на минуту раньше. Позднее в связи с этим показанием был допрошен Лайтоллер, присутствовавший на заседании. Второй помощник оказался перед трудной задачей: как смягчить утверждения Флита и тем самым спасти репутацию судоходной компании, которая отправила в первое плавание самое большое судно в мире, не обеспечив матросов в «вороньем гнезде» двумя биноклями. Лайтоллер выбрал единственно возможное: он принялся убеждать подкомитет, что польза от биноклей в «вороньем гнезде» — вопрос спорный и сам он на бинокль никогда не положился бы. Конечно, каждому было ясно, что второй помощник опять, уже в который раз, пытается изображать игрока с картой Pierre noir, которая, к сожалению, оказалась у него в руках.

Через несколько дней после допроса Флита об использовании биноклей высказался в «Нью-Йорк уорлд» адмирал Роберт Эдвин Пири, достигший Северного полюса в 1909 году. Он заявил, что все зависит от видимости: «В ясную ночь, какая была 14 апреля 1912 года, впередсмотрящий мог видеть с помощью бинокля намного дальше. Намного». На вопрос, как оказалось возможным, что на самом лучшем в мире судне могли забыть выдать впередсмотрящим бинокли, Пири ответил: «В спешке, перед первым рейсом, забывают о многих вещах, особенно о простых, именно в силу их простоты».

Затем давали показания два матроса «Титаника» — Роберт Хитченс и Альфред Оливер, которые во время поступления сообщения об айсберге находились на мостике. Хитченс был у штурвала, а Оливер появился в тот

момент, когда первый помощник Мэрдок как раз отдавал команды: сначала «Право руля!», потом в машинное отделение — «Полный назад!» и снова рулевому — «Лево руля!».[16]

Вечером, после окончания заседания, члены подкомитета до ночи обсуждали показания свидетелей. Некоторые считали команды Мэрдока нелепыми — почему сначала вправо, а потом сразу влево?

Объяснение дал вновь допрошенный четвертый помощник Боксхолл, который показал, что замысел Мэрдока состоял в том, чтобы обойти айсберг слева. Позднее, уже в Англии, Лайтоллер в радиоинтервью высказался точнее:

> «Мэрдок, очевидно, увидел айсберг практически в тот же момент, что и матросы в „вороньем гнезде“, и закричал: „Право руля и полный назад!“ Этим он хотел избежать столкновения носовой части судна с айсбергом, а затем перекладкой руля на другой борт — столкновения кормой».

Хотя предположение Лайтоллера, что Мэрдок увидел айсберг в то же мгновение, что и впередсмотрящие, сомнительно, но суть решений Мэрдока он, вероятно, объяснил правильно. Однако были ли эти решения Уильяма Макмастера Мэрдока в той ситуации правильными или трагической ошибкой, за которую поплатились жизнью тысяча пятьсот человек, так и осталось загадкой.

Судовыми офицерами широко использовалось руководство по искусству мореплавания («Knight’s Modern Seamanship») издания 1910 года, в котором, в частности, говорилось, как вести себя в случае прямой угрозы столкновения:

> «Многие вахтенные офицеры в подобной ситуации постараются увести судно в сторону от опасности и одновременно дадут полный задний ход. Но такие действия скорее приведут к столкновению, чем предотвратят его. Отворот судна может быть оправданным, если опасность настолько велика, что требует немедленного уклонения. В этой ситуации, если это возможно, следует увеличить ход, а отвернуть и сбавить ход — самый верный способ прийти к столкновению».

(Последнее предложение в руководстве подчеркнуто.)

Американский писатель Уин Крейг Уэйд в связи с этим замечает:

> «Следует добавить, что ошибку Мэрдока усугубили и особенности конструкции „Титаника“. На нем были две четырехцилиндровые поршневые машины, которые вращали крайние винты. Турбина низкого давления вращала центральный винт, расположенный непосредственно за пером руля. Турбина не была реверсивной. Когда Мэрдок дал команду „Полный назад!“, центральный винт остановился и водяной поток перестал обтекать перо руля, что существенно снизило его эффективность. В результате после команды „Право руля!“ поворот влево происходил слишком медленно».

Если Мэрдок хотел уклониться от столкновения, что было естественным стремлением, то лучшее, что он мог сделать, — это дать полный задний ход левой машиной, правой продолжать работать вперед, а штурвал переложить вправо. Вместо этого Мэрдок маневрировал способом, о котором в руководстве по искусству мореплавания говорится, что это *«самый верный способ прийти к столкновению, вместо того чтобы его предотвратить»*.

С момента, когда Флит из «вороньего гнезда» сообщил об айсберге, до столкновения с ним прошло всего 37 секунд. Из них несколько секунд ушли на передачу сообщения Мэрдоку, тот начал действовать, рулевой переложил руль, и гигантский «Титаник» отреагировал на команды с мостика. Однако можно сказать, что столкновение практически было уже неизбежным. Еще до того, как что-то было предпринято, «Титаник» находился у самого айсберга. В такой ситуации руководство по искусству мореплавания рекомендует: «*…если позволяют обстоятельства, лучше подставить под удар свою носовую часть, чем борт»*. И когда Исмей в Нью-Йорке заявил, что, если бы «Титаник» ударился носовой частью, он не затонул бы, видимо, он был прав. Как могло случиться, что опытный первый помощник капитана Мэрдок принял самое неудачное решение?

В первое мгновение, когда нужно было принимать быстрое решение, Мэрдок действовал инстинктивно — он попытался увернуться. Вполне вероятно, что в эти секунды, отпущенные ему для оценки ситуации, он всем своим существом, должно быть, воспротивился самой мысли о том, что самое большое и совершенное судно в мире, гордость британского торгового флота, вот-вот «наедет» на айсберг. Для выбора других вариантов у Мэрдока не было времени. В его защиту следует сказать, что он не располагал точными сведениями о маневренности «Титаника» и не мог правильно оценить, что произойдет, если он будет действовать так, а не

иначе. Как для «Олимпика», так и для «Титаника» обычных ходовых испытаний оказалось недостаточно. Речь шла о двух судах, значительно превышавших по тоннажу другие суда того времени. В работе с такими колоссами еще не было необходимого опыта (вспомним столкновение «Олимпика» с крейсером «Хок» или инцидент при выходе из Саутгемптона), а потому при ходовых испытаниях следовало больше внимания уделить определению маневренных качеств этих гигантов. Но с «Титаником» все было сведено до минимума. Пятый помощник капитана Г. Г. Лоу показал, что определению маневренных качеств уделили немногим более получаса, причем осуществили всего несколько маневров. Когда сенатор Смит спросил, развивали ли они полный ход, то есть достигали ли той скорости, на какой судно столкнулось с айсбергом, Лоу ответил, что нет, самым полным ходом «Титаник» не ходил ни во время испытаний, ни позднее. «И никогда больше уже не пойдет», — сухо заметил сенатор.

Короче говоря, Мэрдок надеялся, что быстрый маневр позволит избежать столкновения, ведь он не знал, на что способен «Титаник», а на что — нет. К сожалению, суперсудно его надежды де оправдало. Насколько важна высокая маневренность для судна, оказавшегося в критическом положении, показало событие, которое произошло два года спустя, ночью 20 мая 1914 года. Впередсмотрящие на судне «Мавритания» компании «Кунард» увидели ледяную глыбу прямо перед штевнем судна. Молниеносный поворот руля предотвратил столкновение — судно разминулось с айсбергом.

В среду 24 апреля перед началом заседания кабинет сенатора Смита посетил Брюс Исмей. Накануне, уже в третий раз, Исмей просил Смита разрешить ему вернуться домой. Он предлагал прислать из Англии группу экспертов, конструкторов и сотрудников компании, которые для расследования будут намного полезнее, чем он сам. Но Смит вновь отказал ему. Закон Хартера требовал, чтобы Исмей оставался в распоряжении американских властей до тех пор, пока не будут собраны все показания, которые установят меру ответственности, связанную с катастрофой. Тогда Исмей потребовал, чтобы ему позволили хотя бы переехать из Вашингтона в Нью-Йорк, оттуда он будет готов вернуться, как только Смит сочтет это необходимым. Но сенатор не хотел рисковать — генеральный директор мог сесть в Нью-Йорке на первое же британское судно и исчезнуть. На сей раз Исмей явился в сопровождении адвоката и в четвертый раз потребовал, чтобы ему разрешили вернуться в Англию. Адвокат Исмея подчеркнул, что

членам команды «Титаника» задавались вопросы, на которые более квалифицированно могут ответить только конструкторы и работники верфи. Смит так и не дал конкретного ответа, но выступил через минуту после начала заседания.

Во вступительном слове он сказал, что офицеры и матросы «Титаника», конечно, не могут ответить на все вопросы, касающиеся конструкции судна, но подкомитету необходимо лишь выяснить обстоятельства, при которых произошло столкновение, и дальнейшее развитие событий. Он подчеркнул, что подкомитет с самого начала действовал так, чтобы британские граждане, временно находящиеся в Соединенных Штатах, были допрошены первыми, так он будет поступать и впредь, пока не соберет всю необходимую информацию, которая позволит выявить причины трагедии. Затем Смит резким тоном заявил, что большинство членов команды «Титаника» плодотворно сотрудничали с подкомитетом, но со стороны отдельных лиц с самого начала делались попытки влиять на ход расследования и вмешиваться в его процесс. Под конец Смит с возмущением сказал: «Подкомитет не потерпит в дальнейшем подобных попыток, от кого бы они ни исходили, а будет действовать согласно собственным соображениям». В своем заявлении сенатор не назвал никаких имен и даже ни разу не взглянул на Исмея, но генеральный директор побледнел, и руки у него задрожали. Он хорошо понимал, что произошло бы, упомяни сенатор его имя в этой предельно накаленной атмосфере. После окончания заседания репортеры тщетно добивались, чтобы Смит сообщил им, кого конкретно он имел в виду. Сенатор молчал, он знал, как нежелательно выходить за определенные рамки. В тот же день перепуганный, внутренне опустошенный Брюс Исмей послал сенатору письмо с извинениями. Смит ответил также письменно и обстоятельно объяснил, почему не может удовлетворить его просьбу, хотя и понимает, что Исмею неприятно пребывание в Соединенных Штатах, вдали от семьи и вне Англии, когда его компания после трагедии «Титаника» переживает тяжелые времена. Он подчеркнул, что страшная катастрофа, ее причины и последствия требуют самого тщательного расследования в интересах всей мировой общественности. Поэтому он не может отпустить Исмея, пока оно не будет завершено. После такой «стычки» с непреклонным сенатором Брюс Исмей уже не пытался уехать.

В среду 24 апреля главным свидетелем был пятый помощник капитана «Титаника» Гарольд Лоу. Он подробно рассказал о своем участии в спуске спасательных шлюпок и высказался по поводу того, почему шлюпки ушли наполовину пустыми. Лоу подтвердил, что офицеры разрешали сесть в

шлюпки только ограниченному числу людей и это было делом личной ответственности каждого, поскольку не исключалась возможность обрыва шлюпталей, повреждения шлюпок или отказа спусковых механизмов. Офицеры ни в чем не были уверены полностью, ведь число тренировок было ограничено. Смит продолжал задавать вопросы: не учитывались ли национальность или происхождение при посадке в шлюпки женщин и детей из I, II и III классов? Лоу это категорически отверг и заявил, что женщин размещали в шлюпках в зависимости от того, когда они приходили на шлюпочную палубу — кто раньше пришел, тот раньше и оказался в шлюпке. Сенатору было непонятно, как могла возникнуть проблема с посадкой в шлюпки женщин и детей, когда на судне, кроме них, было еще 1500 человек! Лоу ответил, что когда он садился в шлюпку, то видел на палубе лишь небольшую группу пассажиров у дверей гимнастического зала, а так палуба была пуста. Смит спросил:

— Известно ли вам, охранялась ли лестница, ведущая на верхнюю палубу?

— Не знаю об этом, — ответил Лоу.

— Разрешали ли людям передвигаться по судну в любом направлении, как они того хотели? — продолжал спрашивать сенатор.

— Всем была предоставлена полная свобода, они могли ходить куда угодно, — заверил его офицер.

— И никаких ограничений?

— Никаких, — ответил Лоу.

С первых дней расследования как британская, так и американская печать внимательно следили за его ходом. Британская печать продолжала занимать отрицательную позицию, и острие ее критики было направлено прежде всего против личности сенатора Уильяма Олдена Смита, инициатора и главного действующего лица всего этого крайне болезненного для англичан процесса. Лондонская «Дейли экспресс» уже во вторник назвала заседания подкомитета «пародией на судебное расследование». Газета «Лондон таймс» заявила, что Смит проводит расследование методом, напоминающим расследование чисто уголовных дел. Лондонская «Стандард» отметила, что «мичиганский сенатор как следователь хуже любого из пассажиров американского трамвая». «Дейли экспресс» назвала Смита провинциалом из Мичигана, который любит красоваться в свете юпитеров. В лондонских кабаре появились пародии на мичиганского сенатора, а владелец самого большого из них даже написал Смиту: «Не хотите ли приехать в Лондон и прочесть в моем заведении

лекцию по навигации и безопасности мореплавания? Вы можете сами назначить себе гонорар». В антисмитовскую кампанию включилась и палата общин британского парламента. Один из ее членов задал министру иностранных дел вопрос: «Известно ли вам, что в ходе расследования в американском сенате гражданам Великобритании задают глупые вопросы, их допрашивают, хотя состояние их здоровья очень плохое?» Видимо, имелся в виду Гарольд Брайд. Депутат Маккаллом Скотт заявил министру иностранных дел, что со свидетелями, вызываемыми в подкомитет сената, обращаются некорректно, и спросил, не намерено ли министерство что-либо предпринять, чтобы пресечь подобные действия в отношении британских граждан.

На британскую общественность негативное влияние оказывали поступавшие из Америки сообщения, неполные и часто не соответствовавшие действительности. Передача одного слова по трансатлантическому кабелю стоила десять центов. Британские корреспонденты, стремясь сократить расходы, сводили информацию до минимума, постановления формулировали неточно, ряд важных обстоятельств исключали. Поэтому неудивительно, что на противоположной стороне океана создавалась искаженная картина того, что в действительности происходило в Вашингтоне. Но и в Англии раздавались голоса, хотя и немногочисленные, стремившиеся объективно оценить положение. Издатель «Ревью оф ревьюз» Альфред Стид, сын известного публициста и журналиста Уильяма Стида, погибшего на «Титанике», писал: «Газеты твердят нам, что сенатор Смит, председатель сенатского подкомитета, провинциал и невежда в делах мореплавания. Меня это не интересует, пусть он будет хоть индейцем. Его невежество, если таковое действительно имеет место, простительно, тогда как невежество судовых офицеров и матросов, проявленное ими при исполнении своих обязанностей, — это уголовно наказуемая нерадивость».

Американские газеты, наоборот, защищали сенатора, отмечая, что расследование — это естественная реакция на возмущение американской общественности и сенатор проводит его с большой тщательностью и стремлением докопаться до объективной истины. Например, газета «Филадельфия пресс» заявляла:

> «…если в ходе следствия выясняется, что председатель подкомитета, не являясь знатоком в морских делах, задает вопросы, которые вызывают улыбку моряков, ну и что из этого? Ценность расследования не в вопросах, а в ответах».

Газета «Нью-Йорк айриш уорлд» констатировала:

> «Если бы на дно пошло американское судно с британскими гражданами, вот бы мы наслышались криков!»

«Нью-Йорк геральд» писала:

> «Наша страна намерена установить, почему столько американцев погибло из-за некомпетентности британских моряков и почему женщины и дети должны были умереть, а столько членов британской команды спастись».

Сенатор Смит, несмотря на выпады британской печати, сохранял спокойствие, по крайней мере так казалось. Гораздо больше забот доставило ему развитие событий в самом Вашингтоне. Морской атташе британского посольства, капитан Соуэрби, нажал на все кнопки, чтобы поставить под сомнение результаты расследования, и прежде всего ссылался на то, что в подкомитете нет достаточного числа морских экспертов. Сенатор Маккамбер из Северной Дакоты требовал *fair play* (честной игры) для Исмея. Сенатор Уоркс из Калифорнии настаивал, чтобы допрос членов команды «Титаника» был закончен как можно скорее. А очень влиятельный сенатор Лодж из штата Массачусетс затронул вопрос о том, должно ли расследование вообще продолжаться и не принесет ли оно ввиду негодования британцев больше вреда, чем пользы. В конце концов и некоторые американские газеты стали высказывать опасение, не приведет ли оно к ухудшению американо-британских отношений.

Было важно, чтобы расследование проходило быстро, хотя бы в отношении британских свидетелей. Но здесь возникла серьезная проблема. К четвергу 25 апреля еще не были допрошены двадцать четыре члена команды. При этом сенаторы Бертон и Флетчер все больше переключались на свою основную работу в сенатском комитете по торговле, где обсуждались проекты важных законов, и вынуждены были предупредить Смита, что вскоре им придется прекратить работу в подкомитете. Сенатору Смиту необходимо было найти способ, чтобы успеть провести оставшиеся допросы в кратчайшее время. Оставалось только одно: после завершения текущих дел, приходившихся на четверг, разделить свидетелей между членами подкомитета и к вечеру заслушать все оставшиеся показания, даже если придется работать далеко за полночь. Бертон и Перкинс получили по три свидетеля, Ньюлендс, Флетчер и Смит — по четыре, а Борн —

шестерых. Так за один вечер действительно удалось допросить всех оставшихся членов экипажа.

О таинственном судне, которое находилось в пределах видимости «Титаника» и не пришло ему на помощь, впервые упомянул в своих показаниях в понедельник 22 апреля четвертый помощник капитана Боксхолл. Он утверждал, что и он, и капитан Смит отчетливо видели два топовых огня. Сенатор Смит не забыл о таинственном судне и спрашивал о нем каждого допрашиваемого свидетеля. Когда в четверг вечером отдельно допрашивали оставшихся членов команды «Титаника», Смит совершенно недвусмысленно потребовал, чтобы они рассказали все, что знают о неизвестном судне.

Заявление Боксхолла об этом судне подтвердили двое: матрос первого класса Джон Булли и стюард Альфред Кроуфорд. Булли утверждал, что это, без сомнения, был пароход, поскольку он отчетливо видел два топовых огня. По его предположению, судно находилось от «Титаника» примерно в трех милях и должно было их видеть, как, впрочем, и их огни и пускаемые сигнальные ракеты. Около трех часов оно лежало в дрейфе, а потом исчезло. Кроуфорд показал, что неизвестное судно находилось милях в десяти, на нем был один огонь на передней мачте и один — на главной. Поэтому он уверен, что речь может идти только о пароходе, у парусника не было бы топовых огней. Капитан Смит даже приказал ему идти на своей спасательной шлюпке к этому судну.

Остальные свидетели тоже видели огни неизвестного судна, но не были уверены в том, что это пароход. Фредерик Флит считал, что это рыболовное парусное судно, поскольку, когда спускали его спасательную шлюпку, он заметил только один огонь. До полуночи, то есть до того времени, как он покинул «воронье гнездо», он не видел никаких огней. Рулевой Роберт Хитченс сообщил, что при спуске своей шлюпки получил от Лайтоллера приказание грести в направлении огня. Он считал его принадлежащим рыболовному судну, шхуне, ведущей лов трески на Большой Ньюфаундлендской банке. Другой рулевой, Джордж Роу, также считал, что это был парусник. Впервые он увидел его огонь, когда с мостика «Титаника» начали пускать ракеты. Сержант Артур Джон Брайт рассказал о белом огне, который он видел из спасательной шлюпки и принял за огонь рыболовного парусника, удаленного на четыре-пять миль. Матрос первого класса Джордж Мур сказал, что, как только его шлюпка была спущена на воду, они начали грести к яркому огню, находившемуся на расстоянии двух-трех миль. Он тоже считал, что это было рыболовное

судно. Другой матрос, Фрэнк Осман, тоже видел огонь и принял его за огонь рыболовного парусника. Такой же точки зрения придерживался и стюард Генри Этченс. Все эти свидетели из команды «Титаника», в основном опытные моряки, были уверены, что видели огни судна, удаленного от «Титаника» на расстояние от двух до десяти миль. Боксхолл рассматривал его в бинокль, остальные — невооруженным глазом. Снова на допрос был вызван второй помощник Лайтоллер. Он тоже сказал, что видел белый огонь слева по носу, но ничего более существенного не добавил. Многие свидетели из числа пассажиров подтвердили, что в эти роковые часы видели вдалеке огонь, но не могли сказать, принадлежал ли он пароходу или паруснику.

После этих допросов никто уже не сомневался, что ночью с 14 на 15 апреля вблизи «Титаника» находилось неизвестное судно. Однако не было точно установлено, какое оно — большое или маленькое, пароход или парусник, а также как оно располагалось относительно «Титаника». Лайтоллер, которого специально спрашивали об этом, не смог ответить точно. Боксхолл считал, что оно находилось почти по носу, другие утверждали, что прямо по носу. Но теперь встал другой вопрос: на каком, собственно, курсе лежал сам «Титаник», когда появился огонь или огни неизвестного судна? После тщательного исследования большинство специалистов согласилось, что, вероятнее всего, на чистом норде, но это была всего лишь гипотеза, основанная на предположениях. Ничего точнее установить не удалось. Пока следственный подкомитет Смита в Вашингтоне ощупью продвигался вперед, устанавливая присутствие таинственного судна, в Бостоне «взорвалась бомба».

В пятницу 19 апреля в бостонском порту бросило якорь судно «Калифорниан». Вскоре поползли слухи, что его команда видела сигнальные ракеты тонущего «Титаника». Журналисты бросились прямо к капитану «Калифорниан» Стэнли Лорду. Агентству Ассошиэйтед Пресс Лорд заявил:

> «В воскресенье около 22.30 мы подошли к большому ледяному полю и тут же в целях безопасности застопорили машины. Радист, конечно, не работал, поскольку не работали машины, и мы до утра ничего не знали о положении „Титаника“. Корреспонденту газеты „Нью-Йорк уорлд“ он сказал: „До выключения радиостанции не было принято ни одного сигнала бедствия или какого-либо другого сигнала. Первое, что поймал радист „Калифорниан“, — это не совсем понятную радиограмму

„Франкфурта“, из которой я наконец узнал, что „Титаник“ оказался в трудном положении“».

Далее Лорд заявил, что в ту ночь, в соответствии с объявленными координатами «Титаника», «Калифорниан» находился от него в 17–19 милях, то есть далеко за пределами взаимной видимости. Когда репортеры спросили его о странных слухах, как будто исходивших от членов его команды, Лорд невозмутимо ответил: *«Когда моряки сходят на берег, они могут болтать все, что угодно»*.

Во вторник 24 апреля один из членов команды «Калифорниан», помощник механика Эрнест Гилл, прочел то, что сказал капитан Лорд журналистам. На следующий же день, в среду 25 апреля, Гилл в сопровождении одного из репортеров и четырех членов машинной команды «Калифорниан» отправился в контору нотариуса и там под присягой сделал заявление:

«Я, нижеподписавшийся Эрнест Гилл, второй помощник механика судна „Калифорниан“, находящегося под командованием капитана Лорда, о событиях, имевших место ночью в воскресенье 14 апреля, заявляю следующее.

Ночью 14 апреля с 20.00 до 24.00 я нес вахту в машинном отделении. В 23.56 я вышел на палубу. Звезды сверкали, было очень светло, и я мог видеть далеко вокруг. Машины не работали с 22.30, и судно дрейфовало между льдами. Я посмотрел по левому борту и увидел огни большого судна, удаленного примерно на 10 миль. Около минуты я наблюдал за его бортовыми отличительными огнями. Это судно должны были видеть с мостика.

В 00 часов я пошел в каюту и разбудил своего приятеля Уильяма Томаса. Услышав, как лед царапает о днище судна, он спросил: „Мы во льдах?“ Я ответил: „Да, но по левому борту должно быть свободно, там я видел большое судно, идущее полным ходом. Оно похоже на одно из тех больших, немецких“.

Я лег, но не мог уснуть. Через полчаса встал, захотел выкурить сигарету и снова вышел на палубу.

Там я пробыл около десяти минут, когда с левого борта милях в десяти увидел белую ракету. Вначале я подумал, что это падающая звезда. Через семь-восемь минут на том же месте я ясно увидел вторую ракету и сказал себе: „Это значит, что судно в

опасности“.

Не мое дело предупреждать мостик или сигнальщиков, но они должны были их видеть.

Я тут же вернулся в каюту и думал, что наше судно уделит ракетам должное внимание.

Больше до 6.40 утра я ничего не знал, пока меня не разбудил старший механик и не сказал: „Вставай и иди помогать. „Титаник“ затонул“.

Я вскрикнул и вскочил с постели. Выйдя на палубу, я понял, что наше судно идет полным ходом. Оно уже вышло из ледяного поля, но вокруг было полно айсбергов.

Я пошел вниз работать и тут услышал разговор второго и четвертого механиков. Мистера Дж. Эванса — второго и мистера Вуттена — четвертого. Второй сказал четвертому, что третий помощник во время своей вахты докладывал о ракетах. Так я узнал, что судно, которое я видел, было „Титаником“.

Второй механик добавил, что капитана поставил в известность о ракетах кадет, фамилия которого, по-моему, Гибсон. Капитан приказал ему посигналить судну, находившемуся в опасности, сигнальным фонарем. Мистер Эванс сказал, что в это время на мостике был второй помощник, мистер Стоун.

Я слышал, как мистер Эванс говорил, что этих ракет и огней было много. Потом, по словам мистера Эванса, Гибсон снова пошел к капитану и доложил о новых ракетах. Капитан приказал ему продолжать работать сигнальным фонарем, пока не получит ответа. Но никакого ответа так и не пришло.

Затем я услышал, как второй механик обронил: „Почему, черт возьми, не разбудили радиста?“ Вся команда „Калифорниан“ возмущалась, что на ракеты вообще не обратили внимания. Сам я предлагал некоторым из них присоединиться ко мне и выступить против действий капитана, но они отказались, опасаясь потерять работу.

За день или два, перед тем как судно вошло в порт, капитан вызвал к себе кадета, который был на вахте, когда пускали ракеты. Они разговаривали примерно три четверти часа. Позднее кадет заявил, что никаких ракет не видел.

Я уверен, что „Калифорниан“ был удален от „Титаника“ не на двадцать миль, как утверждают офицеры, а меньше. Я бы не

увидел его, если бы мы были на расстоянии более десяти миль, а я видел его очень отчетливо.

Я не испытываю ни к капитану, ни к кому-либо из офицеров никакой неприязни и, делая это заявление, хочу одного — чтобы расследование было справедливым. Я пришел к выводу, и это мое убеждение, что капитан, не захотевший или не сумевший оказать помощь судну, попавшему в беду, не имеет права заставлять молчать других».

Подписали Эрнест Гилл и нотариус Сэмьюэл Патнам.

Редакция газеты «Бостон американ» в тот же вечер передала сенатору Смиту полный текст заявления Гилла. На следующий день, то есть 25 апреля, «Бостон американ» опубликовала это заявление вместе с комментарием, в котором указывалось, что Гилл подтвердил его в присутствии четырех членов команды, и, кроме того, оно было подтверждено в доверительной беседе, состоявшейся у работников редакции с одним из офицеров «Калифорниан». Имена этих четырех членов команды и офицера опубликованы не были. «Калифорниан», писала «Бостон американ», *«и был тем судном, которое видели с „Титаника“ и которое не ответило на его сигналы бедствия. Капитан Лорд считал, что это небольшое судно, и решил не подвергать свое собственное опасности, двигаясь ночью во льдах»*.

Сенатор Смит еще раньше намеревался вызвать в подкомитет капитана Лорда и его радиста Сирила Ф. Эванса для дачи показаний относительно предупреждений о ледовой опасности, которые «Калифорниан» направил «Титанику». Теперь он вызвал и Эрнеста Гилла.

Лорд, Эванс и Гилл прибыли в Вашингтон в час дня в пятницу 26 апреля. Вначале сенатор Смит опасался, как бы заявление Гилла не стало еще одним в ряду сенсационных утверждений, которые при ближайшем рассмотрении оказывались очень далекими от истины, а потому решил сначала поговорить с Гиллом в частном порядке. Ему хотелось составить представление о достоверности утверждений Гилла, чтобы в случае, если все окажется вымыслом, не утруждать весь подкомитет и не ставить в затруднительное положение. Поэтому он вызвал Гилла для беседы в свой кабинет. Помощник механика решительно настаивал на том, что все изложенное им — чистая правда. Тогда Смит спросил его, сколько ему заплатили в «Бостон американ». Гилл, не колеблясь, назвал сумму 500 долларов и объяснил, что ему обязаны были заплатить, поскольку, как он

считал, стоит капитану узнать о его заявлении, как он уволит его, и ему нужны будут какие-то деньги, прежде чем он найдет работу. Уильяма Олдена Смита беседа удовлетворила настолько, что через двадцать минут он проводил Гилла в помещение, где проходило заседание, для дачи официальных свидетельских показаний. Гилл повторил все, что он изложил в своем заявлении, не изменив ни слова даже в ходе детального допроса, который учинил ему сенатор Флетчер.

После Гилла давал показания капитан Стэнли Лорд. Вначале сенатор Смит расспрашивал о его опыте плавания во льдах, о мерах, которые тот предпринимает в подобной ситуации, и о том, что конкретно было сделано им в ту трагическую ночь. Лорд отвечал спокойно, несколько монотонно, совершенно конкретно и охотно давал объяснения всему, что интересовало сенатора. Было ясно, что капитан Лорд — весьма опытный и осмотрительный моряк. Но присутствовавшие уже выслушали заявление помощника механика Гилла, а потому всем не давал покоя один и тот же вопрос: честен ли капитан Лорд?

Сенатор Смит перешел к делу. Он начал с радиограммы, которую Лорд распорядился передать на «Титаник» в 22.50 в воскресенье 14 апреля и в которой сообщал, что «Калифорниан» остановился перед ледяным полем.

Смит. Когда вы сообщили «Титанику» о своем положении и какими соображениями руководствовались?

Лорд. Это было только долгом вежливости. Я был уверен, что «Титаник» далеко от места, где находились мы. Я и не предполагал, что он так близко от льда. Судя по всему, он должен был быть милях в 18–19 южнее нас. Я не мог даже предположить, что лед простирался так далеко на юг.

Смит. Но вы передали ему эту информацию?

Лорд. Только из вежливости. Мы всегда передаем такие сообщения, когда случается что-то подобное.

Смит. Капитан Лорд, чтобы несколько прояснить дело, каковы были ваши координаты на 22.50 в воскресенье 14 апреля?

Лорд. Они были теми же, что и тогда, когда мы остановились в 22.21, то есть 42° 05’ северной широты и 50° 07’ западной долготы.

Смит. После остановки ваши координаты не менялись?

Лорд. Нет.

Смит. В течение какого времени?

Лорд. До 5.15 утра 15 апреля, когда заработали машины и

мы дали ход.

Смит. У вас есть какие-нибудь собственные соображения по поводу катастрофы «Титаника»? Вы видели его в воскресенье?

Лорд. Нет, сэр.

Смит. А его сигналы?

Лорд. Только не «Титаника».

Смит. «Титаник» находился вне пределов вашей видимости?

Лорд. Я думаю, он был удален от нас на 19–20 миль.

Смит. Сколько времени прошло, прежде чем в понедельник утром вы достигли места катастрофы?

Лорд (заглянув в судовой журнал). 6.00 — мы идем малым ходом, преодолевая массы льда, 6.20 — оказываемся за пределами самого большого скопления льдов, продолжаем идти через ледовую массу полным ходом, 8.30 — ложимся в дрейф неподалеку от «Карпатии».

Смит. Значит, с шести часов вы шли в направлении «Титаника» два с половиной часа?

Лорд. Да, сэр.

Задав еще несколько вопросов, сенатор начал интересоваться работой радиотелеграфиста «Калифорниан».

Смит. Когда вы обнаруживаете, что находитесь вблизи льда, устанавливается ли вами или кем-либо другим конкретное время вахты радиотелеграфиста?

Лорд. Нет.

Смит. Допустим, ваш радист был бы на месте, когда «Титаник» посылал сигналы бедствия, услышанные «Карпатией» и другими судами. Узнало бы ваше судно о положении «Титаника»? Я хочу сказать, поймала бы ваша радиостанция эти сообщения?

Лорд. С предельной вероятностью.

В допрос включился другой член следственного подкомитета, сенатор Флетчер.

Флетчер. Если бы радист «Калифорниан», находясь на вахте, поймал сигнал бедствия «Титаника», поднял бы он тревогу?

Лорд. Да.

Флетчер. И вы пошли бы на помощь «Титанику» в ту же

минуту?

Лорд. Безусловно.

Вновь вопрос сенатора Смита.

Смит. Капитан, вы заметили в воскресенье ночью какие-нибудь сигналы бедствия, огни или световые сигналы Морзе?

Лорд. Нет, сэр, не заметил. Вахтенный офицер видел какие-то сигналы, но сказал, что они не были сигналами бедствия.

Смит. Не были сигналами бедствия?

Лорд. Не были.

Смит. Но он говорил вам о них?

Капитан Лорд уже знал, конечно, в чем обвиняет его помощник механика Гилл, и понял, что наступила кульминация допроса. Поэтому он предложил изложить все по порядку. Смит согласился, и Лорд спокойным деловым тоном преподнес свою версию событий:

— Когда в половине десятого вечера я уходил с мостика, то сказал вахтенному офицеру, что, как мне кажется, я видел огонь. Ночь была необычная, очень звездная, и мы все время принимали звезды за судовые огни. Трудно было определить, где кончается небо и начинается абсолютно спокойная водная поверхность. Вахтенный офицер считал, что это была звезда. Я ничего не сказал и пошел вниз. По дороге поговорил со старшим механиком, и в это время мы увидели, что огни стали приближаться. Примерно в половине одиннадцатого судно остановилось недалеко от нас, и я уверен, что до четверти второго ночи оно находилось на расстоянии примерно четырех миль. Мы все отчетливо его видели, я имею в виду огни. Мы попытались вызвать его сигнальным фонарем, но оно не ответило. Это было между 23.30 и 23.40. Мы снова попытались вызвать его в десять минут первого ночи, потом в половине первого, без четверти час и в час ночи. У меня очень мощный сигнальный фонарь. Думаю, его видно на расстоянии до десяти миль. А это судно находилось от нас примерно в четырех милях и никак не реагировало. Когда в полночь или минут десять первого на мостике появился второй помощник, я приказал ему наблюдать за стоявшим судном и обратил внимание на лед, окружавший нас. Без двадцати час я спросил вахтенного офицера в переговорную трубу, не приблизилось ли судно. Он ответил: «Нет». Я сказал: «Я ненадолго лягу». В четверть второго вахтенный офицер сообщил мне: «Мне кажется, они пустили ракету». Затем добавил: «Они не отвечают на наши сигналы и

начинают удаляться». Я приказал: «Вызовите судно снова и сообщите мне его название». Вахтенный офицер, видимо, принялся выполнять приказание, потому что я услышал, как заработали створки фонаря. Потом я уснул.

Капитан, вероятно, посчитал, что этого достаточно, и посмотрел на членов подкомитета в ожидании новых вопросов. Сенатор Смит сразу же включился в работу.

Смит. Вы ничего больше уже не слышали?

Лорд. Больше ничего, только смутно вспоминаю, что в интервале между этим временем и половиной четвертого утра в дверь каюты заглянул кадет и что-то доложил. Я спросил: «Что случилось?» Он ответил, но я не расслышал и снова заснул. Думаю, он сообщил мне, что неизвестное судно ушло на юго-запад; перед этим было видно несколько вспышек или белых ракет.

Смит. Капитан, световые сигналы Морзе — это язык, с помощью которого переговариваются суда?

Лорд. Да, сэр, ночью.

Смит. А используемые для этих целей сигналы ракетами понятны морякам?

Лорд. Вы говорите о ракетах — сигналах бедствия?

Смит. Да.

Лорд. Конечно, мы никогда не спутаем ракеты — сигналы бедствия.

Смит. Допустим, что «Титаник» после столкновения с айсбергом каждые полчаса или три четверти часа сигнализировал прожектором и пускал сигнальные ракеты. Могли бы вы, учитывая координаты, в которых находился «Титаник», и ночь, какая была в воскресенье, увидеть эти сигналы?

Лорд. Увидеть его световые сигналы мы не могли, это абсолютно исключено.

Смит. А ракеты?

Лорд. Думаю, нет. Девятнадцать с половиной миль — это большое расстояние. Судно было далеко на горизонте, и ракеты легко можно было принять за падающую звезду или что-то другое.

После этого сенатор Флетчер стал подробно расспрашивать Лорда о

судне, которое они видели с мостика «Калифорниан».

Флетчер. Вы можете сказать, какого типа было это судно?

Лорд. Вахтенный офицер, кадет и я сам, перед тем как уйти в штурманскую рубку, считали, что это обычное грузовое судно.

Флетчер. Вы видели трубы?

Лорд. Нет, сэр. На нем был один топовый и один зеленый огонь, которые я видел с самого начала.

Флетчер. Вы не слышали сирены или шума спускаемого пара?

Лорд. Нет, сэр.

Допрос вновь стал вести сенатор Смит.

Смит. Сенатор Флетчер спрашивал вас о судне, которое в воскресенье ночью остановилось недалеко от вас?

Лорд. Да, сэр.

Смит. Вам что-нибудь известно, что это было за судно?

Лорд. Ни в коем случае. На рассвете примерно в восьми милях к юго-востоку от нас мы увидели судно с желтой трубой. Оно находилось в координатах, откуда ночью ушло то судно, с которым мы пытались связаться.

Смит. Вы считаете, что это было одно и то же судно?

Лорд. Я бы не сказал. У судна, которое мы видели в половине двенадцатого ночи, был только один топовый огонь.

Смит. Есть ли еще какие-нибудь записи в судовом журнале, который вы держите в руках, или вам известно еще что-то, что вы могли бы рассказать и что помогло бы подкомитету в расследовании причин катастрофы «Титаника»?

Лорд. Нет, сэр, ничего…

На этом допрос капитана Лорда подкомитетом сената Соединенных Штатов закончился. Лорд вернулся в Бостон на свое судно, но он и представить себе не мог, какая беда ему грозит.

После него место свидетеля занял двадцатилетний радист «Калифорниан» Сирил Эванс. Он рассказал о радиообмене с «Титаником», то есть о предупреждении, отправленном в воскресенье днем судну «Антиллиан», прием которого «Титаник» подтвердил «Калифорниан», и о последнем разговоре с «Титаником» около одиннадцати часов вечера, когда

после первых же слов Эванса радист «Титаника» потребовал, чтобы тот замолчал, поскольку мешает его связи с мысом Рейс. Эванс давал показания в полнейшей тишине. Он подтвердил, что слышал сигналы «Титаника» до половины двенадцатого ночи, а потом снял наушники, выключил станцию и ушел спать. Поскольку часы на «Калифорниан» отставали от часов на «Титанике» примерно на десять минут, всех собравшихся в зале заседания охватил ужас: по трагическому стечению обстоятельств Эванс выключил станцию практически в минуту катастрофы («Титаник» наскочил на айсберг в 23.40).

— Когда вы проснулись? — спросил Смит.

— Около половины четвертого утра по нью-йоркскому времени, — ответил Эванс. — Часы на «Калифорниан» показывали 5 часов 25 минут.

— Кто вас разбудил? — продолжал Смит.

— Старший помощник. Он сказал: «Какое-то судно ночью пускало ракеты. Пожалуйста, послушайте, что творится в эфире».

После этого Смит задал вопрос, который никому не давал покоя:

— Как вы думаете, почему вас не разбудили, когда впервые заметили ракеты?

— Не знаю, сэр, — ответил Эванс.

Потом Смит и другие члены подкомитета начали спрашивать Эванса о том, известно ли ему из разговоров остальных членов команды, что капитан Лорд был проинформирован о ракетах, и если да, то как он к этому относится. Сразу же стало ясно, что радист пытается не подвести капитана. Тем не менее ему все-таки пришлось признать, что, когда они шли в Бостон, среди команды велись разговоры о том, что капитану докладывали о ракетах по меньшей мере три раза. Своими показаниями радист Эванс достиг результата, к которому вовсе не стремился: он убедил следственный подкомитет, что команда с действиями капитана не согласна и придает сигнальным ракетам большое значение. Из показаний Эванса следовало, что по крайней мере один из офицеров «Калифорниан», а именно старший помощник Джордж Фредерик Стьюарт, в отличие от капитана был обеспокоен всем происходящим, о чем ясно дал понять радисту, когда разбудил его рано утром.

И еще одно обстоятельство, по мнению сенатора Смита и других членов подкомитета, очень усугубляло положение капитана Лорда. В судовом журнале не было даже упоминания о том, что на «Калифорниан» в ночь с 14 на 15 апреля видели ракеты таинственного судна, находившегося поблизости. Было известно, что и в беседах с журналистами капитан не упоминал о ракетах, а когда о них заговорили некоторые члены команды,

он подверг это сомнению.

Утром 15 апреля Джордж Стьюарт обязан был занести в судовой журнал все данные, касающиеся местоположения судна и других событий, о которых докладывали вахтенные офицеры, поскольку это было его ежедневной обязанностью. Но, как оказалось, после перенесения всех данных из чернового журнала в судовой некоторые страницы чернового журнала исчезли.

В судовом журнале «Калифорниан» об увиденных ракетах не было ни слова. Поскольку подлинные записи были уничтожены, не представлялось возможным проверить, были ли там упоминания о ракетах. Вероятно, Стьюарт не внес эти записи в судовой журнал умышленно. Это обстоятельство, так и оставшееся невыясненным, имело большое значение для выводов подкомитета Смита и явилось еще одним доказательством, что капитан Лорд и его офицеры пытались уйти от ответственности за то, что не отреагировали на сигналы бедствия тонущего «Титаника». Вот почему упоминание о ракетах в судовом журнале отсутствовало.

Несмотря на то что подкомитет, кроме капитана Лорда, заслушал только двух членов команды «Калифорниан», сенатор Смит и его коллеги полагали, что узнали достаточно: капитан «Калифорниан» отдавал себе отчет, что в ту ночь в районе Большой Ньюфаундлендской банки навигационные условия были очень опасными; на «Калифорниан» видели восемь ракет, то есть столько, сколько выпустил с тонущего «Титаника» четвертый помощник Боксхолл; капитана «Калифорниан» совершенно определенно дважды поставили в известность о ракетах, а возможно, и трижды, но он лег спать в штурманской рубке и отдал вахтенному офицеру единственное распоряжение — продолжать попытки установить связь с судном, находившимся в пределах видимости. И, что самое важное, он не приказал разбудить радиста, чтобы тот выяснил, что же, собственно, происходит.

После членов команды «Калифорниан» был допрошен Джеймс Генри Мур, капитан судна «Маунт Темпль» компании «Канадиан пасифик», одного из судов, спешивших на помощь «Титанику». Капитан Мур проработал на море тридцать два года, из них двадцать семь — на североатлантических линиях. Это был опытный и осмотрительный моряк, о котором было известно, что он всегда, не колеблясь, менял курс своего судна, если оказывался во льдах, хотя это и увеличивало продолжительность рейса. Мур строго придерживался указаний своей компании, запрещавшей плавание среди льдов. Ночью 15 апреля (в

половине первого по судовому времени и в четверть первого по времени «Титаника») радиостанция «Маунт Темпля» поймала сигналы бедствия. «Маунт Темпль», судно вместимостью 6661 брт, в эту минуту находился в координатах 41° 25’ северной широты и 51° 14’ западной долготы, то есть был западнее «Титаника» и шел западным курсом.

Смит. Что вы предприняли, когда получили эту радиограмму?

Мур. Я тут же приказал второму помощнику повернуть судно на северо-восток и приготовить карту. Объяснив ему, в чем дело, я оделся и побежал в штурманскую рубку, где мы определили наши координаты… Затем сообщил старшему механику, что «Титаник» посылает сигналы бедствия, и попросил его «раскочегарить» кочегаров и, если будет нужно, дать им по глотку рома. Прежде чем мы легли на новый курс, я получил последние координаты «Титаника», согласно которым он был на десять миль восточнее, и подправил курс.

Смит. Когда вы получили его координаты, как далеко он был от вас?

Мур. Примерно в 49 милях, сэр.

Смит. Какой была скорость судна, когда оно шло самым полным ходом?

Мур. Думаю, одиннадцать с половиной узлов…

Примерно через три часа «Маунт Темпль» оказался перед большим скоплением льда. Капитан Мур приказал застопорить машины, вдвое увеличил число впередсмотрящих в «вороньем гнезде», а четвертого помощника отправил на нос следить за ситуацией перед судном.

Мур. В 3.25 судового времени мы легли в дрейф… Думаю, что в этот момент мы находились примерно в 14 милях от «Титаника».

Смит. Было темно или уже светало?

Мур. Было еще темно, сэр. Я остановил судно. Хочу сказать, что перед этим я разошелся со шхуной или с каким-то небольшим судном. Мне пришлось изменить курс, а потом показалось, что его огонь погас.

Смит. Вам показалось, что огонь этой шхуны погас?

Мур. Да, сэр… Это судно оказалось почти перед нами, и я тут же приказал отвернуть вправо…

Смит. Она действительно шла оттуда, где находился «Титаник»?

Мур. Откуда-то из того района, сэр.

Смит. Пытались ли вы установить связь со шхуной и видели ли кого-нибудь на палубе?

Мур. Нет, сэр, было темно.

Смит. Вы думаете, эта шхуна была неподалеку от «Титаника»?

Мур. Думаю, что она была рядом с нами, поэтому мне и пришлось дать задний ход, чтобы избежать столкновения с ней.

Смит. Что вы сделали после того, как разошлись со шхуной?

Мур. Я вернулся на прежний курс, сэр.

Своими последующими вопросами сенатор пытался как можно точнее установить, действительно ли шхуна проходила вблизи координат, указанных «Титаником», с какой скоростью она шла, насколько, по мнению Мура, была удалена от «Титаника» и когда точно ее заметили с «Маунт Темпля».

Смит. Я хочу выяснить следующее: один или два офицера «Титаника» показали, что после столкновения с айсбергом они воспользовались световыми сигналами Морзе и ракетами, чтобы призвать на помощь. Пока они пускали ракеты и сигнализировали прожектором, они видели перед собой огни, удаленные от «Титаника» не более чем на пять миль. Я пытаюсь найти ответ на вопрос: что это были за огни, которые они видели?

Разгадку предложил Мур, чей ответ, как и его предыдущее упоминание о шхуне, о которой никто до сих пор не имел ни малейшего представления, вызвал в зале заседания повышенный интерес.

Мур. Это могли быть огни грузового судна, шедшего перед нами. Когда мы повернули, оно оказалось слева по носу.

Смит. Оно шло в том же направлении?

Мур. Почти в том же. Мы продолжали двигаться вперед, оно перед нами, а потом оно оказалось справа от нас.

Смит. Вы сами видели это судно?

Мур. Конечно. Я все время находился на мостике.

Смит. Вы связались с ним по радио?

Мур. Думаю, на нем не было никакого радио. Я уверен в этом, потому что днем подошел к нему достаточно близко.

Смит. Как велико оно было?

Мур. Я бы сказал, 4000–5000 тонн.

Смит. Вы подошли к судну, о котором говорите, настолько близко, что могли определить, откуда оно?

Мур. Нет, я не установил его названия. Думаю, это было иностранное судно, сэр. Не английское…

Смит. Вы были достаточно близко, чтобы увидеть его трубу. Она была какого-то особого цвета?

Мур. Если мне не изменяет память, она была черной.

Смит. Могли ли вы ближе подойти к месту гибели «Титаника»?

Мур. В 3.25 я застопорил машины и попытался на малой скорости обойти ледяное поле. Было очень темно, и из-за льдов нельзя было идти полным ходом… Я вышел к точке, указанной «Титаником», в 4.30 утра.

Смит. Было ли там в это время какое-нибудь другое судно?

Мур. Ни одного, за исключением того грузового, сэр.

Смит. Когда вы достигли этой точки, что вы увидели и что предприняли?

Мур. Мы увидели к востоку большое скопление льда — прямо по нашему курсу… Я посоветовался с офицерами относительно ширины ледяного поля. Один сказал — пять миль, другой — шесть… Оно тянулось с севера на юг, насколько хватал глаз.

Смит. Миль на двадцать или больше?

Мур. Я бы сказал, миль на двадцать, а может быть, больше. Это было ледяное поле и дрейфующие айсберги…

Смит. Вы долго оставались в этих координатах?

Мур. Мы искали, где бы пересечь это поле, поскольку я опасался, что лед слишком заторошен… Мы искали проход, и я понял, что «Титаник» погиб.

Смит. Некоторые пассажиры вашего судна утверждают, что в воскресенье около полуночи они видели ракеты, которые пускали с «Титаника». Вы слышали что-нибудь об этом?

Мур. Я читал об этом в газетах, сэр. Но мне что-то не верится, чтобы в полночь кто-нибудь из пассажиров был на палубе. Я даже убежден в этом.

Смит. Вы хотите сказать, что в воскресенье ночью или в понедельник утром вы не заметили никаких световых сигналов с «Титаника»?

Мур. Могу присягнуть, что мы не видели никаких сигналов, ни я, ни один из офицеров на мостике. Я ничего не видел, даже не знал точно, где находится «Титаник». Я думаю, что в конце концов он находился восточнее того места, координаты которого сообщил. В этом я убежден.

Смит. Почему вы так думаете?

Капитан Мур подробно объяснил, что в понедельник, когда они достигли точки с координатами, указанными в радиограмме, переданной с «Титаника», и оказались перед огромным ледяным полем шириной в несколько миль, четвертый помощник, прекрасный штурман и обладатель диплома «Экстра Мастер», дважды определил местоположение «Маунт Темпля» по солнцу. Поскольку «Титаник» не мог ночью преодолеть ледяное поле, истинное место его гибели должно быть на другой, восточной, стороне поля; значит, координаты, переданные радистом Филлипсом, были неточными, и на самом деле «Титаник» должен был находиться на несколько миль дальше к юго-востоку. Около шести часов утра у восточной стороны ледяного поля Мур видел «Карпатию», поднимавшую на борт пострадавших. Еще он добавил, что спустя два часа видел судно с желтой трубой; как оказалось, это было русское судно «Бирма».

На этом допрос капитана Мура закончился. Но он позволил установить несколько важных моментов: с одной стороны, Мур сообщил о присутствии вблизи места катастрофы двух до сих пор неизвестных судов, с другой — поставил под сомнение точность координат «Титаника», переданных в эфир вместе с сигналами бедствия. Но капитан «Карпатии» Ростron заявил, что координаты «Титаника» были абсолютно верными, поскольку он, руководствуясь ими, вышел непосредственно к месту трагедии, где и подобрал спасательные шлюпки с погибшего судна.

В понедельник 29 апреля сенатор Смит попытался развеять возникшие сомнения, допросив еще раз четвертого помощника капитана «Титаника» Дж. Боксхолла, который сразу же после столкновения с айсбергом по приказу капитана Смита вычислил координаты и тотчас же передал их радисту Филлипсу. Когда Боксхолл ознакомился с утверждением капитана Мура, он заявил:

— Я не знаю, что сказать. Наши координаты мне известны точно,

поскольку я сам их рассчитал и знаю, что они были правильными… Я их вычислил по звездам, высоту которых в тот вечер определил мистер Лайтоллер…

Ни сенатор Смит, ни его коллеги, ни эксперты не стали глубже вникать в возникшую проблему. И прежде всего не было уточнено, с какой скоростью за несколько часов до столкновения шел «Титаник», а это имело решающее значение. Ведь Боксхолл, делая расчеты, исходил из того, что скорость «Титаника» 22–22,5 узла. Таким образом, спорный вопрос так и остался невыясненным, и все последующие десятилетия преобладала точка зрения, что координаты, переданные «Титаником», были определены правильно и действительно обозначают место его гибели. Сомнений в правильности расчетов Боксхолла не возникло и у лондонской следственной комиссии лорда Мерси.

Результаты допроса капитана Лорда и двух членов экипажа «Калифорниан» вызвали у американской общественности и в печати огромное возмущение. Спасшиеся члены команды «Титаника» и пассажиры еще до этого говорили о неизвестном судне, которое находилось в зоне видимости тонущего «Титаника» и не реагировало на отчаянные сигналы бедствия. Теперь это судно было обнаружено. Поведение капитана «Калифорниан» осуждалось с такой же силой, как и поведение Брюса Исмея, а возможно, и сильнее. Сенатор Смит хорошо это понимал. Однако, не будучи моряком, он не в состоянии был занять самостоятельную позицию и обратился за советом к специалисту, капитану Джону Наппу из Гидрографического управления военно-морского флота, который внимательно следил за ходом сенатского расследования. Свидетели с «Титаника», за небольшим исключением, утверждали, что неизвестное судно было удалено от них максимум на пять миль, а капитан Лорд заявлял, что видел лишь небольшое грузовое судно. «Титаник» же должен был быть удален от «Калифорниан» минимум на девятнадцать миль. Такое утверждение требовало профессиональной оценки. Капитан Напп почти три недели провел над расчетами и вычерчиванием карт и планов ледяного поля, а также определением местоположений «Титаника» и «Калифорниан». Его выводы открыли путь лавине вопросов, которую привел в движение помощник механика Эрнест Гилл. Напп заявил:

— Сведения, полученные в ходе заседаний подкомитета, и показания свидетелей позволяют сделать вывод, что если в указанное время между «Титаником» и «Калифорниан» и присутствовало какое-то судно, то оно не было замечено ни одним из судов, оказавшихся на следующее утро на

месте катастрофы, и даже Гидрографическому управлению не было сделано никакого заявления, в котором указывалось бы на присутствие какого-либо судна в районе катастрофы. Изучение показаний не дает оснований утверждать, что в этих водах присутствовало третье судно, поскольку никаких судов на следующее утро не было замечено другими судами или людьми в спасательных шлюпках.

Далее Напп разъяснил, что в ситуации, когда все показания сходятся на том, что западнее объявленных координат «Титаника» и «Калифорниан» располагался непреодолимый ледовый барьер, он не считает достоверным утверждение капитана Лорда, что судно, которое он видел, шло той ночью в западном направлении, затем остановилось и потом продолжило путь на запад. Не существует и свидетельств о судне, которое сначала шло на запад, а потом из-за ледового барьера изменило курс и пошло на восток. Никто такого судна не видел. Кроме того, Напп полностью проигнорировал упоминание Лорда о судне с желтой трубой, которое якобы видели с «Калифорниан» утром 15 апреля. Экспертиза Наппа завершалась определенным выводом: «Титаник» должен был находиться в семи милях от «Калифорниан», то есть значительно ближе, чем утверждал капитан Лорд. Судно, которое видели с «Титаника», — «Калифорниан», а судно, которое наблюдали с «Калифорниан», — «Титаник». Капитан Напп был признанным авторитетом, поэтому ни сенатор Смит, ни другие члены подкомитета не усомнились в достоверности его выводов.

Расследование катастрофы «Титаника» продолжалось в Вашингтоне уже восемь дней, и сенатор Уильям Олден Смит, на котором лежала главная ответственность за его успешный исход, смертельно устал. Он похудел на шесть килограммов и спал не более четырех часов в сутки. Полученные результаты доставили ему только разочарование. Несмотря на то что он стремился получить максимально точную и детальную картину обстоятельств гибели гигантского судна, у него не было того, чего он хотел достичь в первую очередь: у него не было доказательств, которые по закону Хартера позволили бы привлечь к ответственности за катастрофу трест Моргана. Штудируя по ночам морское право, Смит пришел к выводу, что «Интернэшнл меркантайл марин К» избежит наказания, а американские граждане, пострадавшие в связи с катастрофой «Титаника», компенсации не получат. Он установил, что современные поправки к законам, касающиеся ущерба, нанесенного частным лицам в результате небрежной эксплуатации торговых судов, совершенно недостаточны, и, хотя житейская логика считает их применение обязательным, согласно действующему американскому праву, они отнюдь не обязательно должны привести к

наказанию виновных. Например, вообще отсутствовали правила, определяющие, с какой скоростью должны идти пассажирские суда в ледовой обстановке. Что касается тренировок команды в обращении со спасательными шлюпками, то закон о торговом судоходстве требовал лишь наличия записи в судовом журнале о каждой тренировке. Ряд факторов в случае с «Титаником», бесспорно, сыграл свою роль, что и привело к большим человеческим жертвам. Однако недостаточное количество спасательных шлюпок, отсутствие биноклей у впередсмотрящих, малое число тренировок команды, неудовлетворительная организация спасательных работ — все это по законодательству, действовавшему в 1912 году, не считалось юридически наказуемой небрежностью. Смит был достаточно опытным юристом, чтобы понять — при таком положении дел он бессилен против гигантского треста Моргана.

29 апреля Смит сообщил, что допросы членов команды «Титаника» закончены и все могут вернуться в Англию. Но одного англичанина он все-таки задержал еще на один день — Брюса Исмея. И хотя самые серьезные обвинения, выдвигаемые против генерального директора «Уайт стар лайн», оказались необоснованными или преувеличенными, в глазах американской общественности он продолжал оставаться одним из главных виновников трагедии. Рядовой американец, в отличие от сенатора Смита, не располагал полной информацией, всем спектром обстоятельств, которые привели к катастрофе, а потому продолжал приписывать Исмею роль злодея, и эту точку зрения разделяли не только простые американцы. Например, видный историк того времени Брукс Адамс направил одному из членов подкомитета, сенатору Ньюлендсу, письмо, в котором писал:

> «Исмей ответственен за обеспеченность „Титаника“ спасательными шлюпками, ответственен за поведение капитана, который столь несерьезно отнесся к своим обязанностям, он ответственен за слабую дисциплину команды. Несмотря на все это, сам он спасся, позволив погибнуть полутора тысячам мужчин и женщин. Я не знаю в недавней истории примера столь трусливого и одновременно столь бессердечного поведения. Единственное, что он мог бы сделать в доказательство своей честности и искренности, — это пожертвовать своей жизнью. Надеюсь, господа, вы ясно выскажетесь по этому поводу и найдете способ помешать в дальнейшем контролировать пассажирские суда таким людям».

Но сенатор Смит понимал, что нельзя судить о делах столь предвзято и категорично, как это делает Брукс Адамс. Исмея нельзя поставить к позорному столбу за стремление достичь рекорда в скорости в первом плавании «Титаника». Огромное судно строили как роскошный плавучий дворец, а не как скоростное судно. Кроме того, «Титаник» и не мог конкурировать в скорости с изящной «Мавританией». Исмей отверг обвинения в том, что оказывал давление на капитана Смита с целью заставить его увеличить скорость. Пассажирка I класса миссис Райерсон, сразу же сообщившая журналистам о словах Исмея в тот роковой вечер: «*…разведут пары во всех котлах, и пойдем на такой скорости, чтобы как можно скорее выбраться из ледяного поля*», — отказалась повторить их под присягой. Исмею очень помогли и показания Ростроna, который категорически заявил подкомитету, что никогда не слышал о том, чтобы на судах компании «Кунард» или другой крупной компании представитель компании, находящийся на судне, во время плавания отдавал какие-либо приказания капитану; он всего лишь один из пассажиров. То же подтвердил и Инмэн Силби, бывший капитан судна «Рипаблик» компании «Уайт стар лайн»:

> «У меня есть опыт: пока судно в море, владелец „Уайт стар лайн“ не может давать и не дает капитану никаких рекомендаций… Я не могу поверить, чтобы господин Исмей посягал на полномочия капитана Смита».

Американский писатель Уин Крейг Уэйд в своей большой книге о «Титанике» написал:

> «Другим обстоятельством, следовавшим из показаний свидетелей, явилось то, что Исмей помогал сажать людей в шлюпки и пытался довести до сведения офицеров всю серьезность положения — обязанность, которой капитан Смит пренебрег. Исмей покинул судно не с первой шлюпкой, а с одной из последних и прыгнул в нее, когда ее уже спустили. Так же поступили и другие мужчины из I класса, и Исмей всегда подчеркивал, что был на судне только пассажиром… Но никто не подверг критике остальных мужчин из I класса, которые спаслись. Избрали одного Исмея и осудили его за неджентльменское поведение, потому что он отказался утонуть вместе с „Титаником“. В конце концов на директора „Уайт стар

> лайн“ возложили позор всех мужчин, оставшихся в живых… В интересах общественного спокойствия сенатор Смит посчитал необходимым задержать Исмея еще на один день, чтобы опровергнуть все слухи».

Итак, Брюс Исмей вновь предстал перед следственным подкомитетом. Смит вернулся к радиограммам «Карпатии», перехваченным радиостанциями военно-морского флота, из которых явствовало, что Исмей вместе с членами команды «Титаника» намеревался по возможности сразу же вернуться в Англию. И хотя идея задержать «Седрик» до прибытия «Карпатии» в Нью-Йорк принадлежала Лайтоллеру, Исмей не собирался уклоняться от ответственности. Он заявил, что одобрил этот план, и для ясности добавил:

— Постарайтесь понять, в то время у меня не было ни малейшего представления, как будет проходить расследование.

Смит спросил:

— Когда вы в первый раз узнали о расследовании?

— За пять минут до того, как встретился с вами, сэр, — ответил Исмей, имея в виду приход Смита на палубу «Карпатии».

После этого Смит перешел к обсуждению проблемы скорости «Титаника».

> **Смит**. Не стремились ли вы к более высокой скорости и не хотели ли с этой целью повысить мощность судовых машин?
>
> **Исмей**. Нет, сэр. Мы не предполагали, что «Титаник» достигнет более высокой скорости, чем «Олимпик».
>
> **Смит**. Вы не разговаривали с капитаном Смитом по поводу скорости судна?
>
> **Исмей**. Никогда, сэр.
>
> **Смит**. Оказывали ли вы какое-нибудь давление на капитана, чтобы он увеличил скорость?
>
> **Исмей**. Нет, сэр.
>
> **Смит**. А вы не знаете, чтобы кто-нибудь другой принуждал его увеличить скорость?
>
> **Исмей**. Нельзя себе представить, чтобы на судне могло произойти нечто подобное.
>
> **Смит**. Что вы можете сказать, мистер Исмей, по поводу того, как с вами обращался подкомитет, пока вы должны были подчиняться нашим указаниям?

Исмей. Разумеется, я был разочарован, когда мне не разрешили вернуться домой, но я абсолютно убежден, что у вас были для этого веские основания.

Смит. Теперь вы согласны с тем, что это было самым разумным решением?

Исмей. Думаю, учитывая обстоятельства, да.

Смит. И даже в моем отказе разрешить вам вернуться вы не усматриваете неучтивости?

Исмей. Конечно, нет, сэр.

Еще недавно гордый и самоуверенный лондонский магнат изменился до неузнаваемости. Трагедия «Титаника» и нелегкие дни, последовавшие за ней, вынужденное пребывание в чужой стране, подчинение иностранному следственному трибуналу и гнетущая враждебная атмосфера лишили его самонадеянности. Вероятно, прав был английский писатель, заметивший, что высокомерие и неприступность Исмея были всего лишь оболочкой, за которой скрывалась чувствительная и легкоранимая натура. Душевные силы одного из ведущих судовладельцев мира были на исходе. Во вторник 30 апреля он покинул Соединенные Штаты. А на родине его уже ждал новый следственный трибунал.

В тот же день, когда Исмей отплывал на родину, в канадский порт Галифакс вернулось судно «Маккей-Беннетт», которое компания «Уайт стар лайн» 17 апреля направила в район гибели «Титаника» для поиска пострадавших. Конечно, оно никого уже не застало в живых и обнаружило только 306 трупов. Прежде чем впередсмотрящие «Маккей-Беннетт» заметили их, они увидели на воде огромную стаю чаек. Все тела находились в вертикальном положении и были окружены массой мелких обломков. Некоторые все еще сжимали в руках предметы, за которые ухватились в последнюю минуту.

Несколько позже установили, почему суда, подошедшие утром 15 апреля к месту катастрофы, не нашли ни одного трупа, хотя в момент гибели «Титаника» в воду бросилось около тысячи человек. Мертвые тела окружили льдины, и Гольфстрим отнес их от места трагедии на северо-восток. Ни одно судно не решилось подойти слишком близко к ледяному полю. Морское течение и льдины рассеяли тела несчастных на большом пространстве. 116 трупов команда «Маккей-Беннетт» погребла в море, остальных уложили в гробы и доставили в Галифакс. Со всех концов Соединенных Штатов в галифакские морги съехались члены семей, не нашедшие своих родственников среди спасенных пассажиров «Титаника».

Президент Тафт направил в Галифакс сотрудника военного министерства, чтобы тот установил, нет ли среди трупов тела майора Арчибальда Батта. Его не оказалось и там.

Когда с «Маккей-Беннетт» по радиотелеграфу пришло сообщение об обнаружении нескольких сотен трупов, «Уайт стар лайн» направила на помощь из Галифакса судно «Миния». После недельных поисков «Миния» нашла еще семнадцать трупов в 45 милях от места гибели «Титаника». 6 мая «Уайт стар лайн» из канадского порта Сорель с той же целью отправила судно «Монтмэгни», которое обнаружило еще четыре трупа. А 15 мая компания наняла четвертое судно, «Альджерина», которое вышло из порта Сент-Джонс на острове Ньюфаундленд. Оно нашло лишь одно мертвое тело. Суда, проводившие поиски по указанию «Уайт стар лайн», нашли всего 328 тел, но не смогли осмотреть весь район Северной Атлантики, и еще в течение нескольких недель суда, проходившие по этому району, встречали тела погибших с «непотопляемого» «Титаника». Судно «Винифредиан» подняло одно тело в 25 милях от места катастрофы. С немецкого судна «Бремен» сообщили, что видели на воде около ста пятидесяти трупов. Моряки с судов, проходивших по Северной Атлантике, называли этот район «плавучим кладбищем», и многие капитаны в течение нескольких лет обходили стороной место гибели «Титаника».

Вашингтонское расследование в основном было закончено. У Смита накопились десятки показаний, данных под присягой спасшимися пассажирами «Титаника» — почти исключительно пассажирами I и II классов, которые после прихода «Карпатии» в Нью-Йорк сразу же разъехались по домам. Поскольку по понятным причинам нельзя было собрать и задержать всех членов команды, сенатор тотчас после переезда в Вашингтон приказал двум надежным следователям установить места их пребывания и зафиксировать их показания. Теперь на столе перед Смитом лежала объемистая папка с протоколами допросов.

Но оставалось еще нечто, не дававшее сенатору покоя. Это судьба пассажиров III класса. Показания второго помощника капитана Лайтоллера, других офицеров и ряда членов команды совпадали: пассажирам III класса не запрещалось выходить на шлюпочную палубу. Для них, разумеется прежде всего для женщин и детей, не было никаких ограничений при посадке в спасательные шлюпки. Но у сенатора были сомнения, в которых его еще больше утвердил полковник Арчибальд Грейси, заслушанный следственным подкомитетом в четверг 25 апреля.

Грейси говорил об огромном количестве людей, выбравшихся из трюма на шлюпочную палубу, когда все спасательные шлюпки уже отошли.

Почему они не появились раньше? Не могли? Не хотели? За ответом Смит отправился в Нью-Йорк, чтобы выслушать хотя бы некоторых из пассажиров III класса, которые, вероятно, там еще оставались.

В четверг 2 мая в сопровождении сына и секретаря Смит прибыл в Нью-Йорк и тут же обратился в ирландскую и еврейскую общины с вопросом о судьбе англоговорящих пассажиров III класса «Титаника». Тот же вопрос он поставил и перед Армией спасения. К сожалению, оказалось, что большинство уже покинули Нью-Йорк. Отыскали только троих.

Первый из них, ирландец Дэниел Бакли, оказался единственным, кто жаловался на ограничения при выходе пассажиров III класса на шлюпочную палубу. Он сказал:

— Сначала нас пытались держать внизу, в трюмах. Не хотели, чтобы мы поднялись наверх, в помещения, предназначенные для пассажиров I класса… Один пассажир III класса поднялся по лестнице, но, когда он захотел пройти через двери, подошел матрос и сбросил его вниз.

— Двери были закрыты? — спросил Смит.

— Когда мы пытались попасть наверх, нет. Но матрос или кто-то еще закрыл их. Тот парень, который хотел подняться наверх, выбил замок и сказал матросу, спустившему его с лестницы, что, если он попытается задержать его еще раз, он сбросит его в море.

— Могли пассажиры как-то выбраться из трюма?

— Да, могли.

— А каким образом?

— Думаю, что таким же образом, как и пассажиры I и II классов.

— Потом эти двери выбили?

— Да, — ответил Бакли.

Следующим свидетелем был эмигрант-норвежец Олаус Абельсет, спасшийся в складной шлюпке А. Он показал, что вначале выход из трюма был закрыт, но потом его открыли, чтобы смогли пройти женщины, а затем стали пропускать и мужчин.

Смит. Как вы считаете, пассажиры из трюма и носовой части судна легко могли выбраться наружу или их удерживали?

Абельсет. Думаю, что они легко могли выбраться наружу.

Смит. Не были ли закрыты двери, ворота или еще что-то, чтобы их удержать?

Абельсет. Нет, сэр, я не видел ничего такого.

Смит. Вас никак не ограничивали? Вы могли выходить на палубу, как остальные пассажиры?

Абельсет. Да, сэр.

Третьим был Берк Пикард. Он сказал, что в трюме все двери были открыты. Он сам прошел по проходу между III и II классами и вышел на шлюпочную палубу.

— Насколько мне известно, — уверенно заявил он, — пассажирам III класса никто не запрещал пройти на верхние палубы, им ничто не препятствовало.

К своему удивлению, сенатор понял, что, хотя возможность спастись у пассажиров III класса была ограничена усилиями команды, которая, опасаясь паники, предпринимала все, чтобы несколько сот мужчин не попали прежде времени на шлюпочную палубу, сами они считали эти ограничения минимальными и были уверены, что никто им не препятствовал спастись. Смит не услышал от свидетелей — пассажиров III класса ни одной сколько-нибудь серьезной или конкретной жалобы.

Писатель Уин Крейг Уэйд писал об этом:

> «Сенатор приложил значительные усилия (особенно учитывая то, что речь шла о 1912 годе), чтобы подтвердить наличие социальной дискриминации на „Титанике“ при проведении спасательных работ. Но он подошел к этой проблеме чисто юридически и искал слишком конкретные формы ее проявления. Социальные ограничения на борту „Титаника“ определенно были, но гораздо более изощренные, чем обычные железные ворота.
>
> Прежде всего этому способствовало устройство судна. Пассажиры III класса размещались на самых нижних пассажирских палубах в носовой части и на корме, водонепроницаемые переборки отделяли их от средней части судна, и у них не было прямого выхода на шлюпочную палубу. А поскольку шлюпки заполнялись по принципу: кто раньше пришел, тот раньше и отплыл, пассажиры I класса оказались в гораздо лучшем положении, чем остальные. В сравнении с I и даже II классами в III классе было значительно меньше стюардов, которые могли бы помочь в организации эвакуации и предотвращении паники. А языковой барьер эту панику только усиливал».

Худшим врагом и самым большим препятствием для пассажиров III

класса оказалась их собственная нерешительность. Берк Пикард говорил, что, когда он шел на шлюпочную палубу, многие пассажиры спорили и решали, что делать. Некоторые считали это опасным — идти наверх, другие — нет. Социальные различия, которыми было поражено все общество, естественно, отражались на мыслях пассажиров, которые и в повседневной жизни считали себя людьми третьего сорта. Во время катастрофы этот комплекс неполноценности словно связал им руки. Швед Аугуст Веннерстрем вспоминал о той покорности судьбе, которая парализовала людей в трюме «Титаника»:

> «Один из наших друзей, человек по имени Ион Лундаль, ездивший в гости на родину и теперь возвращавшийся в Соединенные Штаты, сказал нам: „Прощайте, друзья. Я слишком стар, чтобы бороться с Атлантикой“. Он пошел в курительный салон и там, сев на стул, ждал своего конца. То же сделала и одна англичанка. Она сидела у рояля с ребенком на коленях и играла, пока их не поглотила атлантическая могила… Сотни людей собрались вокруг священника, молились, причитали и просили Бога и Деву Марию о помощи. Так они там и остались, оплакивая свою судьбу, пока вода не сомкнулась над их головами. Они только молились и стенали и даже не пошевелили пальцем, чтобы помочь самим себе. Они утратили волю и ждали, что всю работу за них сделает Бог».

Сенатор Смит задержался в Нью-Йорке еще на несколько дней — ему нужно было решить некоторые дела, — но 10 мая он вернулся в Вашингтон и приступил к подготовке заключительного отчета, в котором обобщил результаты работы следственного подкомитета. 20 мая текст отчета одобрили все члены подкомитета, внеся лишь незначительные замечания. Через три дня отчет был принят сенатским комитетом по торговле.

24 мая Смит узнал, что в Нью-Йорк пришел «Олимпик». Сенатору представилась последняя возможность, перед тем как передать отчет Сенату и произнести заключительное слово, уточнить некоторые технические вопросы и выяснить прямо на палубе судна, почти идентичного «Титанику», правильность отдельных утверждений и выводов членов команды и пассажиров «Титаника». Он попросил контр-адмирала Ричарда М. Уатта, главного конструктора военно-морского флота, сопровождать его в качестве эксперта.

Сенатор, адмирал и стенографист появились на палубе «Олимпика» 25

мая совершенно неожиданно. Их приход привел Герберта Хэддока в замешательство. Он тут же по радиотелеграфу запросил вице-президента ИММ Ф. А. С. Франклина: как быть? Франклин ответил, что незамедлительно прибудет на судно, и попросил капитана выполнить любые просьбы Смита, о чем бы тот ни попросил.

На капитана Хэддока, исключительно яркую фигуру в британском торговом флоте, неприятности в последние дни обрушивались одна за другой. 24 апреля «Олимпик» должен был выйти из Саутгемптона в рейс через океан. Но команда отказалась выходить в море до тех пор, пока судно не будет обеспечено таким количеством спасательных шлюпок, которое в случае несчастья гарантирует безопасность всем людям на судне. Брюс Исмей еще раньше отдал распоряжение, чтобы количество шлюпок было увеличено, но из-за недостатка времени компания смогла дополнительно доставить на «Олимпик» только сорок складных шлюпок, которые команда сочла непригодными для использования. В итоге 285 кочегаров, грузчиков и смазчиков собрали свои вещи и покинули судно, несмотря на противодействие капитана Хэддока. Сообщение о «бунте» на «Олимпике», конечно, тут же облетело весь мир, и «Уайт стар лайн» не оставалось ничего иного, как, изменив расписание, обеспечить судно достаточным количеством качественных спасательных шлюпок. И вот теперь, едва капитан Хэддок пришел в себя, у него на палубе неожиданно появляется американский сенатор, которого большинство англичан в это время считали своим главным врагом! Не оставалось ничего другого, как изобразить радушие и выйти навстречу.

Сенатор с большим интересом и удовлетворением осматривал ряды спасательных шлюпок — «Олимпик» был оснащен сорока тремя большими деревянными шлюпками. Но удовлетворение сменялось грустью при мысли о том, что, если бы «Титаник» был оснащен так же, полторы тысячи человек сегодня были бы живы. Смит попросил капитана спустить одну из шлюпок. Хэддок вызвал шестерых матросов, они сняли защитный брезент и начали ее спускать. Когда шлюпка оказалась на уровне палубы, сенатор обратился к капитану с новой просьбой, которая чуть было не вывела из себя старого морского волка: не будет ли он возражать, если перед спуском в шлюпку сядут шестьдесят пять человек. Но Хэддок тут же взял себя в руки, шлюпка быстро заполнилась нужным числом членов команды и начала опускаться на воду. Смит с часами в руках внимательно следил за операцией. Шлюпка без большого труда достигла поверхности. Это заняло всего 18 минут. Сенатор мог лично убедиться, на что способна тренированная и слаженная команда, знающая и точно выполняющая свои

обязанности.

В беседе, которая затем последовала, капитан Хэддок заметил, что у него на судне есть кочегар, работавший на «Титанике» во время того рокового плавания и чудом спасшийся. Смит тут же захотел поговорить с ним. Хэддок приказал вызвать кочегара наверх, но сенатор решительно заявил, что хочет спуститься в котельную сам. Хэддоку вновь пришлось согласиться. Итак, Смит, адмирал Уатт и стенографист в сопровождении старшего механика «Олим-пика» спустились практически на самое дно судна. Там, в котельной № 6, в пятом водонепроницаемом отсеке, состоялся разговор американского сенатора с кочегаром Фредериком Бэрреттом, который был на вахте в такой же котельной на «Титанике», когда произошло столкновение с айсбергом. «Экспедицию» сенатора Смита в трюм «Олимпика», наполненный угольной пылью, газета «Нью-Йорк джорнэл» назвала на следующий день *«одной из самых необычных командировок, которую сенатор когда-либо предпринимал»*.

Бэрретт провел сенатора по котельной, и, когда они остановились у дверей в водонепроницаемой переборке, Смит спросил, можно ли их опустить, но так, чтобы это не осложнило ситуацию на судне. Металлические двери сантиметр за сантиметром начали опускаться. Одновременно кочегар объяснил сенатору функции сигнального устройства, с помощью которого команды с мостика передаются в котельную. Бэрретт рассказал ему, что в воскресенье 14 апреля впервые были разведены пары в трех дополнительных котлах, так что перед столкновением с айсбергом на «Титанике» работало больше котлов, чем во все предыдущие дни плавания. Это было для Смита очень важной информацией. И хотя, по словам Исмея, «Титаник» в тот вечер шел не на максимальной скорости, из утверждений Бэрретта следовало, что вблизи ледяного поля судно не только не снизило скорость, но пошло еще быстрее. Один из важнейших вопросов был выяснен, и теперь сенатор мог быть удовлетворен результатом своей поездки в Нью-Йорк. В воскресенье 26 мая он вернулся в Вашингтон.

Во вторник 28 мая 1912 года большой зал заседаний Сената был заполнен сенаторами, а галерея — гостями. В 11 часов в зал с объемистым томом в руках вошел сенатор от штата Мичиган Уильям Олден Смит, чтобы представить Отчет следственного подкомитета и произнести заключительную речь. Его бледное лицо и покрасневшие глаза свидетельствовали о бессонной ночи, ушедшей на подготовку к речи и внесению последних исправлений в Отчет. Передав Отчет председателю

комитета по торговле Кнуту Нельсону, Смит сказал:

— Господин председатель, мои коллеги и я слагаем полномочия, которые были возложены на нас 18 апреля и руководствуясь которыми мы немедленно начали расследование обстоятельств, приведших к гибели парохода «Титаник». Осознавая всю ответственность нашей миссии, мы хотели бы заявить Сенату, что, выполняя его приказ, мы руководствовались исключительно общими интересами и стремлением оправдать ожидания наших коллег; мы действовали без предубеждения и предрассудков, избегая сенсационности и клеветы на живых и мертвых. Мы верили, что эту обязанность мы выполним лучше, если детально выясним истинное положение дел.

Затем сенатор перешел к истории строительства «Титаника», проведению ходовых испытаний, оценил мореходные качества судна и подготовленность команды. Он сказал, что степень подготовленности команды была недостаточной, а дисциплина сильно запущенной, поэтому в критический момент абсолютная неготовность к действиям парализовала экипаж. Он обвинил британское министерство торговли, которое своими инструкциями и формальными проверками в значительной мере способствовало ужасающим последствиям катастрофы. Особенно показательным является факт халатного отношения к предупредительным радиограммам, которые скорее стимулировали более высокую скорость, чем привели к повышению бдительности капитана и вахтенных. В отношении Э. Дж. Смита он сказал, что те, кто его хорошо знал, вынуждены не с возмущением, а с сожалением обвинить его в преувеличенной самоуверенности и нежелании уважать неоднократные предостережения коллег. Критические слова сенатор высказал и в адрес первого помощника капитана Мэрдока, который, стремясь предотвратить столкновение, изменил курс, что, собственно, и привело к столкновению с айсбергом и трагическим последствиям. Далее Смит отметил еще целый ряд ошибок: не была объявлена общая тревога, не были собраны судовые офицеры, организация эвакуации пассажиров была крайне плохой, спасательные работы из-за низкой дисциплины членов команды были начаты не сразу. Смит резко критиковал положение, в результате которого пассажиры III класса не были своевременно оповещены о масштабах опасности, а когда они поняли, как обстоят дела, большая часть спасательных шлюпок была уже в море. Он подчеркнул, что шлюпки были спущены на воду полупустыми, не снабжены компасами, только в трех из них имелись фонари. Кроме того, члены команды обслуживали шлюпки настолько плохо, что, если бы вскоре не подоспела помощь, надвигавшееся

ледяное поле раздавило бы их. Не продержались бы они и в спокойном море. Но главное, почти пятьсот человек погибли только потому, что при посадке в шлюпки офицеры не обеспечили необходимый порядок и дисциплину.

— И несмотря на это, некоторые чересчур благосклонные особы, — сказал с грустным сарказмом сенатор, — позволяют себе утверждать, что дисциплина была превосходной. Если это дисциплина, что же тогда недисциплинированность? Отдельные члены команды, которым была доверена забота о пассажирах, вообще не явились на свои служебные места, они постарались как можно быстрее покинуть судно, забыв о своих обязанностях и с таким легкомыслием, что это кажется просто невероятным. А теперь некоторые из этих людей спокойно рассказывают, как они в своих полупустых шлюпках ждали, пока не утихнут отчаянные крики тонущих, и, находясь в безопасности, наблюдали, как умирают женщины и мужчины и их коллеги офицеры.

Видимо, сенатор Смит не совсем разобрался в том, как пятый помощник капитана «Титаника» Гарольд Лоу на шлюпке № 14 организовал спасание тонущих.

Далее Смит перешел к вопросу о «Калифорниан» и капитане Лорде.

— Неблагодарная обязанность — критиковать действия или комментировать недостатки других, но подлинная правда должна быть вскрыта… Капитан Лорд заявил: «От того места, где мы легли в дрейф, до того места, где „Титаник“, вероятнее всего, столкнулся с айсбергом, было девятнадцать с половиной миль…» Я считаю, что это расстояние было намного меньше, и основываю свое заявление на анализе, проведенном Гидрографическим управлением США.

Смит подробно остановился на показаниях капитана Лорда, в частности на том, что Лорд признавал исключительную опасность ситуации, сложившейся в ту ночь, а также не отрицал того, что с «Калифорниан» видели ракеты.

— То, что капитан Лорд не приказал разбудить радиста, возлагает на этого офицера огромную ответственность, избежать которой ему будет нелегко. Если бы при маневрировании своим судном он оказался столь же активен, как при работе сигнальным фонарем, скорее всего, все или почти все неоправданно погибшие в этой катастрофе могли бы быть спасены. Чувство долга в подобных обстоятельствах должно было бы привести к большей прозорливости. Из показаний капитана «Калифорниан» я понял, что он занимается самообманом, полагая, будто между «Титаником» и «Калифорниан» находилось какое-то судно. Ведь на рассвете никакого

судна не оказалось, и ракеты с «Титаника» никем больше не были замечены. И никакое другое судно не могло уйти на запад, ледяное поле задержало лишь два судна — «Титаник» и «Калифорниан».

Затем Смит процитировал дополнение к статье 2 Брюссельской конвенции, обязывающее капитанов судов оказывать помощь терпящим бедствие, и вынес свой приговор капитану Лорду:

— Действия капитана «Калифорниан» требуют применения самых суровых мер со стороны британского правительства и владельцев этого судна.

Что касается Дж. Брюса Исмея, сенатор не решился поставить его на одну доску с капитаном Смитом. Несмотря на то что в ходе следствия он настойчиво стремился узнать, оказывал ли Исмей давление на капитана с целью увеличить скорость судна, ничего подобного ему установить не удалось. Он не мог не принять во внимание высказываний капитанов Ростона и Силби, которые исключали возможность того, что на капитана в ходе плавания кто-то мог оказывать давление. Даже если бы подобное и произошло, основная ответственность все равно лежала бы на капитане. Сенатор объективно коснулся и тех обстоятельств, которые были в пользу Исмея: его действий при спуске спасательных шлюпок и вторичного предупреждения об угрожающей опасности. Смит сказал, что генерального директора можно обвинить лишь в самом факте его присутствия на судне, что подсознательно побуждало капитана к тому, чтобы «Титаник» шел с более высокой скоростью.

Затем Смит высоко оценил действия капитана «Карпатии» Ростона и предложил Сенату, чтобы обе палаты конгресса приняли постановление рекомендовать президенту Соединенных Штатов вручить Артуру Генри Ростону Медаль чести — высшую награду за мужество, которую может вручить американский конгресс. Сенат проголосовал за это предложение.

В заключение своего доклада Смит предложил сенату проекты двух законов: первый (позднее известный как «закон Смита») кардинально менял действующие принципы морского законодательства, второй требовал создания специальной комиссии, которая проанализировала бы действующие инструкции и правила, касавшиеся устройства и оснащения всех типов океанских судов. Предложения Смита, с помощью экспертов разработанные в поразительно короткие сроки, охватывали всю сферу применения прежних правовых документов. Они существенно сужали ранее практически не ограниченные права могучих трестов, каким был ИММ Моргана, стремившихся к монополизации трансатлантических пассажирских перевозок. Они затрагивали и вопросы строительства и

оснащения океанских судов. Смит требовал, чтобы суда новой конструкции, кроме поперечных водонепроницаемых переборок, имели и продольные, чтобы была повышена мощность гидронасосов и, прежде всего, чтобы на палубах было достаточное количество спасательных средств. Спасательные шлюпки должны были быть стандартными, следовало полностью исключить использование складных шлюпок. Судно обязано было располагать таким количеством шлюпок, какое было необходимо для размещения в них всех пассажиров и членов экипажа. За каждой спасательной шлюпкой закреплялись четыре члена команды, умеющие обращаться с ней. Каждую спасательную шлюпку следовало минимум два раза в месяц спускать на воду для тренировки команды. Минимум раз в полгода спускать все шлюпки. Прежде чем судно покинет любой порт Соединенных Штатов, каждому пассажиру и члену команды должно быть точно определено место в конкретной спасательной шлюпке. Далее Смит предлагал, чтобы из американских портов был запрещен выход в море любого судна, имеющего на борту пятьдесят и более человек, если оно не оснащено радиостанцией с радиусом действия 100 миль. Для обеспечения прямой связи радиорубки с мостиком (это требование исходило из печального опыта «Титаника», когда жизненно важные радиограммы остались на столе радистов) два или более радиста должны нести непрерывную вахту все двадцать четыре часа в сутки. Наконец, Смит требовал внесения изменений в правила использования сигнальных ракет: каждый, кто позволит себе пустить ракету с судна, находящегося в открытом море, с иной целью, кроме сигнала бедствия, должен быть сурово наказан.

Эти проекты законов в ходе обсуждения претерпели определенные изменения, некоторые рекомендации долго еще не вводились, но в конце концов большая часть предложений Смита стала составной частью американского морского права и международных договоров. Соблюдать их обязались практически все государства, суда которых бороздили моря и океаны. Следует признать, что роль сенатора из Мичигана в деле повышения безопасности современного мореплавания оказалась весьма значительной.

12 ноября 1913 года в Лондоне собрались делегаты Международной конференции по обеспечению безопасности мореплавания. Соединенные Штаты представляли Теодор Вертон и генерал Джордж Улер. Они добивались международного признания некоторых положений закона Смита, например, наличия достаточного количества спасательных шлюпок, строгого соблюдения правил использования сигнальных ракет и лучшей

организации работы радиотелеграфа.

Конференция продолжалась два месяца и закончилась 20 января 1914 года. Очень важным результатом ее работы стала организация международной службы наблюдения: два судна должны были постоянно охранять основные трассы, проходившие по Северной Атлантике, вести наблюдения за движением льда и сообщать о малейшей опасности, которая могла бы угрожать проходящим судам. Ответственность за организацию такой службы взяли на себя Соединенные Штаты, а президент распорядился, чтобы суда таможенных органов уже с 17 февраля 1914 года приступили к проведению наблюдений. Расходы по организации службы были разделены между основными морскими державами.

Когда разразилась первая мировая война, эту обязанность взяла на себя вновь созданная американская Береговая охрана. Помимо наблюдения за движением льдов и сбора информации, в ее функции входила организация плавучих метеорологических станций, контроль за соблюдением международных морских соглашений и обеспечение безопасного судоходства в открытом море. Ежегодно 15 апреля судно Береговой охраны приходило в точку с координатами 41°46’ северной широты и 50°14’ западной долготы, где спускало на воду траурный венок.

Международная ледовая служба действует и по нынешний день. Над холодными водами Северной Атлантики ежедневно несут вахту ее самолеты. Они наблюдают за ледовой обстановкой и поддерживают связь со всеми судами, находящимися в этом районе. В годовщину гибели «Титаника» к месту, где три четверти столетия назад в морскую пучину ушло гигантское судно, прилетает самолет с венком из цветов.

Расследование, проведенное подкомитетом сената США, продолжалось 37 дней, были допрошены 82 свидетеля, расходы составили 2385 долларов. Сенатор Уильям Олден Смит проделал огромную работу, и только благодаря его усилиям и энергии удалось справиться со сложной задачей в далеко не идеальных условиях.

Реакция на ход и результаты завершившегося расследования была разной. Англичане были настроены критически и недружелюбно. Они не могли оставаться равнодушными, наблюдая, как иностранец, сухопутный человек, дилетант в морских делах доказывал Британии, «владычице морей», что ее моряки и морские учреждения допустили трагические ошибки и проявили заслуживающую наказания небрежность, за которую поплатились жизнью полторы тысячи человек. И все это на глазах всего мира! Неудивительно поэтому, что большинство британских газет не нашли

для Смита ни одного доброго слова и в своем негодовании прибегли к недостойным и абсолютно необъективным оценкам. Заключительную речь Смита «Дейли мейл» назвала *«диким, нелогичным выпадом, в котором сенатор вновь продемонстрировал свое удивительное невежество, позволившее ему в ходе следствия спрашивать, должны ли водонепроницаемые отсеки быть прибежищем для пассажиров»*.

«Дейли миррор» отметила:

> «Сенатор Смит опять стал посмешищем в глазах британских моряков, которые кое-что понимают в судах. Смит же не понимает ничего».

Журнал «Блэквудс» писал:

> «Обломки „Титаника“ стали для сенатора удобным поводом. Этот выдающийся политик дополнил трагедию своей собственной сатирической драмой. Серьезное дело он превратил в комедию для невежд. Он посчитал себя вполне компетентным, чтобы взяться за раскрытие причин морской катастрофы, хотя был убежден, что водонепроницаемые отсеки — это безопасные места, в которых могут укрыться тонущие пассажиры, и добивался объяснения, из чего состоят айсберги и откуда они берутся».

Но и в Англии нашлись люди и газеты, которые оценили расследование, проведенное Смитом, иначе. Журнал «Ревью оф ревьюз» был одним из тех, кто не участвовал в оскорбительной и злобной кампании.

> «На страницах безответственных газет нашей страны было напечатано столько дешевого и недостойного с целью оклеветать сенатора Смита, что мы считаем своим долгом заверить господина Смита, сенат Соединенных Штатов и американский народ в том, что британская общественность и офицеры британского торгового флота благодарны им за глубокое и добросовестное стремление докопаться до истины и приблизить день, когда современные инструкции обеспечат большую безопасность мореплавателям… Мы предпочитаем невежество сенатора Смита осведомленности господина Исмея!.. Эксперты заверяли нас, что „Титаник“ непотопляем — мы отдаем

предпочтение невежеству перед такими знаниями!..»

Газета «Экономист» заявила:

> «Хорошо, что была опубликована вся правда, и каждый мыслящий человек должен быть благодарен американскому сенату за его своевременное и тщательное расследование».

Газета «Лондон дейли ньюс», ранее нападавшая на сенатора, теперь весьма благоразумно констатировала:

> «Сенатор Смит не должен оправдываться за деятельность своего комитета. Члены комитета допросили свидетелей, когда те были в их распоряжении, когда факты в их памяти были достаточно свежи и могли высветить обман и ложные представления. Вопросы, поставленные комитетом, в своей совокупности являются примером тщательного расследования… По меньшей мере некоторые выводы комитета убедительны и очень тревожны».

Американская печать в подавляющем большинстве выражала признание сенатору Смиту и его коллегам из следственного подкомитета. Газета «Вашингтон ивнинг стар» в передовой статье писала:

> «Возможно, существуют глубокие различия в английском и американском понимании того, как следует вести себя с общественностью, но английский народ ни в коем случае не может пожаловаться на методы расследования, предложенные председателем подкомитета своим коллегам… Он продемонстрировал основательность, которая делает ему честь как следователю, а своим умением обращаться со свидетелями и делать выводы он проявил себя как человек сдержанный и беспристрастный, вызывающий восхищение».

«Нью-Йорк таймс» писала:

> «Вероятно, никогда еще не было морской катастрофы, причины которой были бы так понятны сухопутному человеку, как трагедия „Титаника“. Если бы речь шла о несчастье другого рода, недостаточное знание Смитом морского дела было бы

> важно. Но при настоящем положении вещей мы имеем право заявить, что речь идет о случае, когда важнее находчивость, энергия и вера в объективность расследования. Особенности данного случая требовали именно того, что Смит и продемонстрировал. Его оппоненты, ознакомившись с заключительным Отчетом, вынуждены были занять оборонительную позицию. В Отчете нет жажды мести, именно поэтому он и производит ошеломляющее впечатление».

Сам сенатор Смит в интервью газете «Нью-Йорк уорлд» так оценивал свою деятельность в следственном подкомитете:

> «Я не моряк и не выдаю себя за такового, поскольку не обладаю никакими знаниями в области мореплавания. Однако я считаю, что все должны признать следующее: ни одна деталь, которую можно было установить, значительная или нет, подкомитетом не была упущена. Лично я убежден, что вся информация, касающаяся „Титаника“, какую можно было получить на этой стороне Атлантики, содержится в машинописных протоколах заседаний подкомитета. Если я и задавал вопросы, казавшиеся морякам абсурдными, они никого не оскорбляли. Не все являются моряками, и многие из тех, кто никогда не бывал в море, хотят знать о гибели „Титаника“ все до мельчайших подробностей, пусть даже морские эксперты поднимают это на смех. А я уверен, что мы докопались до истины».

Искренность Смита была обезоруживающей и не оставляла ни малейшего сомнения в том, что у него не было расхождений между словом и делом. Заслуживает внимания и то обстоятельство, что британские газеты, наиболее резко критиковавшие Смита, избрали, в сущности, сомнительную и несолидную тактику. Неприятные выводы, к которым сенатор пришел в ходе следствия и которые привел в заключительном Отчете, они, как правило, игнорировали; зато не переставали указывать на его мнимые ошибки и на основе такой своеобразной логики выдвигали свой довод: выводы человека, который «смешно» говорит, не следует принимать всерьез. Подобное отношение к сенатору и его работе проявляли не только журналисты. Например, второй помощник капитана «Титаника» Лайтоллер, который не мог простить Смиту, что тот разоблачил его увертки

(при этом Смит вел себя очень деликатно, в отличие от лорда Мерси, который в Лондоне со свидетелями, не располагавшими к себе, не стеснялся в выражениях) и так долго донимал наивными вопросами, что вынудил сказать то, о чем Лайтоллер намеревался молчать, не забыл этого и через двадцать пять лет. В своих воспоминаниях, изданных в Лондоне в 1935 году, он писал:

> «В Вашингтоне наших людей загнали в какой-то второразрядный пансион, который если и мог кого-то удовлетворить, то только не членов экипажа „Титаника“. В конце концов мы категорически отказались иметь дело со следствием, единственной целью которого было высмеять наших матросов и офицеров; лишь с большим трудом мне удалось обрести спокойствие».

В действительности же члены команды «Титаника» были размещены в Вашингтоне в очень уютном отеле «Континенталь», но Лайтоллер заявил, что не намерен жить вместе с матросами, и требовал для себя и других спасшихся офицеров «Титаника» отеля такого же класса, в каком поселили Брюса Исмея. Секретарю Смита стоило больших трудов успокоить Лайтоллера. В результате второй помощник капитана согласился остаться в «Континентале», но с условием, что его номер не будет находиться на одном этаже с номерами членов экипажа и что питаться он будет отдельно. Что же касается других членов команды, о которых упоминал Лайтоллер, то офицеров, возможно, и не устраивала необходимость задержаться в Вашингтоне, но остальных это вовсе не огорчало. Сенатор Смит добился выплаты каждому из них по четыре доллара в день, что во много раз превышало их должностные ставки. Однажды вечером во время прогулки по городу их сопровождал репортер, который затем написал: *«Они выглядели так, как будто это самый лучший период в их жизни»*.

Непримиримый Лайтоллер в своих воспоминаниях не упустил возможности дать оценку следственной деятельности Смита. По его словам, она была *«не чем иным, как сущей комедией, в которой упорно игнорировались все традиции и обычаи моря»*. Это утверждение Лайтоллера лучше всех прокомментировал Уин Крейг Уэйд:

> «Действительно, в числе традиций, которые проигнорировали, была привычка гнать на всех парах в районе, о котором было известно, что там полно льда; в числе традиций,

которыми пренебрегли, была и та, что вышли в рейс с недостающим числом спасательных шлюпок».

И должен был появиться настойчивый, упорный и честный невежда из Мичигана, чтобы решительно напомнить «владычице морей», что рисковать жизнями тысяч людей — преступление.

Катастрофа «Титаника» несколько курьезным образом коснулась и еще одной сферы американской и британской общественной жизни.

В конце XIX — начале XX века достигло кульминации движение американских и британских феминисток, называвших себя суфражистками. Суть этого движения заключалась в стремлении женщин достичь экономического, социального и политического равноправия с мужчинами, и, в первую очередь, добиться предоставления женщинам равного с мужчинами избирательного права. Когда во главе движения оказывались фанатичные представительницы слабого пола, оно во многих случаях принимало ярко выраженные экстремистские формы. Суфражистки устраивали демонстрации, шествия, объявляли голодовки, совершали нападения на членов правительства и общественных деятелей. В Англии, например, они поджигали почтовые ящики, разбивали окна в государственных учреждениях и даже организовывали покушения с применением бомб. Большинство мужчин и часть женщин, тогда еще не ощутивших потребности бороться за изменение своего положения, с насмешкой относились к движению и изощрялись в язвительных комментариях.

И вот, когда борьба воинствующих суфражисток за полное равноправие с мужчинами достигла своего пика, на первых страницах всех американских и английских газет появились пространные описания самоотверженности мужской части пассажиров «Титаника», которые мужественно встретили смерть и без колебаний пожертвовали собой ради спасения женщин. Слова признания в их адрес высказали и весьма влиятельные проповедники. В Сан-Франциско священник Ф. У. Клампет потряс толпы верующих словами: «Никогда не будет забыт мужчина, усаживающий обессиленных женщин и детей в шлюпки и навсегда прощающийся с ними и с жизнью». В нью-йоркском костеле св.Варфоломея священник Лейтон Паркс говорил:

«Мужчины на „Титанике“ пожертвовали собой ради женщин и детей. Женщины их об этом не просили, однако мужчины

поступили именно так».

И тут же перешел в наступление на феминисток:

> «Но женщины, которые вокруг нас верещат о своих „правах“, добиваются от мужчин совсем другого поведения».

После гибели «Титаника» суфражистки на самом деле оказались в трудном положении. Общественность восхищалась стойкостью мужчин, пожертвовавших жизнью ради спасания женщин и детей, большинство из которых благодаря этому действительно спаслись. Более того, женщины на «Титанике» эту жертву приняли. Разумеется, все это никак не согласовывалось с лозунгами суфражисток о равноправии с мужчинами и их утверждениями о том, что они не требуют для себя никаких преимуществ и особого к себе внимания. Некоторые из феминисток ни за что не желали отказаться от такого оригинального взгляда на эмансипацию. В Англии некая миссис Чэпмэн заявила, что каждая истинная суфражистка разделила бы судьбу своего супруга и что лично она предпочла бы утонуть вместе с мужем. В Филадельфии Лида Адамс сетовала, что женщины на «Титанике» не воспользовались одной из самых благоприятных возможностей, которые когда-либо предоставлялись для поддержания движения эмансипации, поскольку не сумели продемонстрировать, что они столь же мужественны, как и мужчины. А Дженет Бэрри даже нашла *«одно смягчающее обстоятельство»*, написав в газете «Нью-Йорк ивнинг телеграм»:

> «Чем измерить мужество тех женщин, которые смотрели, как их близкие, жертвовали собой ради спасения незнакомых женщин и детей? Только великодушием женщины, которая предпочитает видеть своего мужа скорее мертвым, чем покрытым позором».

Проницательная Хэрриет Блэтч, президент Американского политического союза женщин, не решилась ступить на тонкий лед страстных дебатов, а лишь заметила, что, если мужчины сами возложили на себя право решать, какими инструкциями следует руководствоваться, управляя несчастным судном, значит, справедливо, что именно они утонули вместе с ним.

Рассказы о поведении мужчин во время катастрофы чувствительно задели воинствующих суфражисток. На 4 мая 1912 года они назначили в

Нью-Йорке большую демонстрацию в поддержку своих требований и долго и тщательно готовились к ней. Но многие известные и влиятельные члены движения после трагедии, случившейся с «Титаником», отказались участвовать в этом мероприятии, и тысячи рядовых членов союза последовали их примеру. Когда в назначенный день процессия, возглавляемая женщинами верхом на лошадях, двинулась по Пятой авеню, оказалось, что собралось всего около восьми тысяч человек. Щедрая покровительница высших учебных заведений Эни Натан Мейер, одна из тех, кто отказались от участия в демонстрации, выразила чувства многих женщин, заявив, что *«после столь замечательного примера самоотверженности и героизма, проявленного мужчинами на „Титанике“, подобная демонстрация неудачна по времени и вообще неуместна»*.

Американки, косо смотревшие на выступления суфражисток, организовали свою акцию. Они объявили сбор средств на памятник, который, как было сказано в их обращении, служил бы вечным напоминанием о рыцарстве мужчин. Участвовать в акции могли только женщины, причем каждая могла внести только один доллар, чтобы дать возможность как можно большему числу американок выразить свои чувств, и 28 апреля 1912 года супруга президента Нелли Тафт сделала первый взнос. Вскоре было собрано более 25 000 долларов, и за работу над монументом взялась скульптор Гертруда Уитни. Этот памятник и сегодня можно увидеть в одном из вашингтонских парков. Он представляет собой шестиметровую фигуру полуобнаженного мужчины с разведенными, как на кресте, руками. Скульптура установлена на десятиметровом постаменте. В надписи, выбитой на нем, отдается дань восхищения *«отважным мужчинам „Титаника“, которые пожертвовали собой ради спасения женщин и детей»*. Отмечено также, что монумент поставлен на средства женщин Америки. От такого удара американские и британские феминистки долго еще не могли прийти в себя.

Глава 10
БРИТАНСКАЯ СЛЕДСТВЕННАЯ КОМИССИЯ

23 апреля 1912 года председатель палаты лордов на основании соответствующих законных предписаний поручил лорду Мерси возглавить специальную комиссию по расследованию морских катастроф. 26 апреля министр внутренних дел назначил пятерых членов этой комиссии. 30 апреля министерство торговли официально потребовало проведения расследования обстоятельств гибели «Титаника». И наконец, 2 мая комиссия Мерси начала заседания в просторном зале Скоттиш-Холла в лондонском Вестминстере. Работа комиссии продолжалась до 30 июня. Было проведено 37 открытых заседаний, заслушано 97 свидетелей, задано 25 622 вопроса. Расходы комиссии составили 87 500 долларов.

Семидесятидвухлетний лорд Мерси был опытным юристом. В двадцать девять лет он начал адвокатскую практику и в сорок три года стал советником в суде. В 1897 году получил дворянский титул и в течение двенадцати лет был судьей. Но с морскими проблемами он впервые столкнулся только в период своей судебной практики, когда дела, которые он рассматривал, касались адмиралтейства.

Пять членов комиссии, выполнявшие функции советников, были подобраны весьма тщательно. Это контр-адмирал Сомерсет Гоф-Калторп, капитан А. У. Кларк, капитан Ф. С. А. Лайон, прославленный британский кораблестроитель профессор Дж. Г. Байлз и не менее известный кораблестроитель и технический советник адмиралтейства Э. К. Чэстон. Все они были практиками, трое из них — опытными моряками и двое — кораблестроителями. Как специалисты они могли ответить на любой вопрос, касающийся судоходства, конструкции судов и их оснащения.

В заседаниях комиссии Мерси в качестве юридических представителей отдельных заинтересованных сторон приняли участие видные британские юристы. Министерство торговли представляли генеральный прокурор сэр Руфус Айзекс, государственный прокурор сэр Джон Саймон, юристы С. Т. Роулэтт, Батлер Аспинолл и Раймонд Аскуит, судоходную компанию «Уайт стар лайн» — сэр Роберт Финлей с группой помощников, Национальный союз моряков и кочегаров — Томас Скэнлен, союз докеров — Клемент Эдвардс, владельца, капитана и офицеров

«Калифорниан» — Робертсон Данлоп, сэра и леди Космо Дафф-Гордон — Генри Дьюк, а интересы пассажиров III класса защищал адвокат У. Д. Харбинсон.

Лорд Мерси был не так связан временем, как сенатор У. О. Смит, и на него не оказывали со всех сторон такого давления, как на Смита. Он мог работать в гораздо более спокойных и благоприятных условиях. В его распоряжении находились высококлассные специалисты, поэтому лондонское расследование было организовано гораздо лучше. Но были и некоторые отличия по сравнению с деятельностью американского сенатского подкомитета, которые негативно сказались на работе комиссии Мерси и достоверности тех выводов, которые она сделала. Прежде всего действовал фактор времени: чем больше дней проходило с момента катастрофы, тем тщательнее свидетель мог «взвесить» свои показания и продумать, как те или иные факты скажутся на его личных интересах или на интересах учреждения, от имени которого он выступает. В комиссии лорда Мерси присутствовали несколько известных специалистов, поэтому их точке зрения и точке зрения экспертов часто придавалось большее значение, чем показаниям свидетелей.

Но самой большой помехой, явно мешавшей комиссии работать независимо и объективно, опираясь исключительно на беспристрастный анализ фактов, стало британское министерство торговли. Именно оно несло ответственность за все, что было связано с работой британских торговых судов. Его сотрудники выдавали пассажирским судам удостоверения на право выхода в море, решали вопросы оснащения судов спасательными средствами, они же отобрали офицеров и капитанов, которые должны были выступить перед комиссией. Именно министерство торговли в значительной степени, по мнению сенатора Смита, ответственное за гибель «Титаника», попросило комиссию лорда Мерси ограничить расследование двадцатью шестью основными вопросами, на которые должны были быть получены ответы.

К работе комиссии были привлечены лучшие юристы того времени, причем главенство лорда Мерси вовсе не было чьей-то прихотью. Еще несколько лет назад он получил от правительства благодарность за результаты официального расследования действий британцев в англо-бурской войне. Методы, какими он тогда вел расследование, и выводы, к которым пришел, удостоились высокой оценки британской печати. Это был блестящий пример «независимого» расследования.



Лорд Мерси (справа) направляется на заседание следственной комиссии

Во второй половине дня 2 мая лорд Мерси опустился в кресло председателя, слева и справа от него расположились члены комиссии. Перед возвышением, на котором сидел лорд Мерси, были расставлены столы, занятые представителями участвовавших в разбирательстве сторон. На стене слева висела карта Северной Атлантики, а рядом с ней большая картина с изображением «Титаника». Прямо перед картиной находилось место для свидетелей. Журналистам выделили места в правой части зала. В центре стояли стулья для представителей общественности.

В начале расследования в первую очередь были допрошены те, кто в ту роковую ночь несли вахту: помощники капитана, механики, вахтенные матросы и кочегары. Один за другим члены команды «Титаника» выходили к месту для свидетелей и подробно рассказывали о ходе плавания, о столкновении с айсбергом, о том, что происходило на судне и позднее, в спасательных шлюпках. Временами показания свидетелей были малоинтересными для публики, когда же дело касалось драматических эпизодов, все присутствовавшие в зале начинали слушать с обостренным вниманием, и даже сам лорд Мерси часто не мог скрыть волнения. В

отличие от американского расследования, комиссия Мерси сосредоточилась в основном на проблемах мореплавания и навигации и гораздо меньше внимания уделила человеческим аспектам катастрофы. Само столкновение с айсбергом, характер повреждения судна, процесс его постепенного погружения — все это анализировалось до мельчайших подробностей, как и вопросы, связанные с конструкцией «Титаника», его общим оснащением, спасательными средствами, приказаниями капитана, скоростью судна, его курсом и прочее. Это объяснялось прежде всего тем, что, с одной стороны, сама следственная комиссия, за исключением лорда Мерси, состояла из специалистов-моряков, с другой — у Мерси, в отличие от сенатора Смита, была возможность вызвать и допросить лиц, которые могли судить обо всем этом со знанием дела.

14 мая в зале заседаний собралось значительно больше людей, чем обычно. В основном это были представители высшего лондонского общества. В этот день должны были заслушивать сэра Космо Дафф-Гордона и его жену. Но в последнюю минуту лорд Мерси сообщил, что супруги Дафф-Гордон еще не вернулись из Нью-Йорка, поэтому комиссия решила начать допрос членов команды «Калифорниан», который несколько дней назад прибыл в Ливерпуль. Первым допрашивали капитана Лорда.

Капитан предстал перед комиссией только в качестве свидетеля, никаких формальных обвинений против него не выдвигалось. Он должен был помочь комиссии в выяснении обстоятельств столкновения «Титаника» с айсбергом — не более, и был абсолютно уверен в том, что присутствует в суде вовсе не для того, чтобы защищаться от нападок прессы, откликнувшейся на результаты американского расследования. Но следственная комиссия была иного мнения.

Вначале допрос проходил спокойно. Лорда спрашивали о радиограммах, отправленных «Калифорниан» после того, как была замечена ледовая опасность, и о мерах, предпринятых капитаном в связи с этим. Но затем дело приняло другой оборот. Последующие вопросы явно преследовали цель доказать, что сигнальные ракеты, которые пускались с судна, находившегося вблизи «Калифорниан» в ночь с 14 на 15 апреля, не могли быть не чем иным, как сигналами бедствия, и пускать их могли только с «Титаника». Когда Лорд упомянул о том, что около одиннадцати часов ночи 14 апреля он заметил огни судна, шедшего с востока, наступил момент истины.

Лорд. Я увидел приближающийся белый огонь… Пошел к

радисту и спросил его, с какими судами у него была связь.

Мерси. Что он сказал?

Лорд. Только с «Титаником».

Мерси. И вы предположили, что судно, которое к вам приближается, «Титаник»?

Лорд. Нет. Я сразу же решил, что это не «Титаник»,

Мерси. Как вы могли это установить?

Лорд. Такие суда никогда не спутаешь — из-за яркости огней.

Мерси. Когда вы заметили, что судно остановилось?

Лорд. Около половины двенадцатого.

Это было первое из решающих доказательств виновности капитана Лорда. «Титаник» столкнулся с айсбергом в 23.40, и Лорд признал, что судно, шедшее с востока (в том же направлении, в каком двигался к айсбергу «Титаник»), остановилось в 23.30. Когда находившиеся в зале приняли во внимание определенную разницу во времени на «Калифорниан» и на «Титанике», все стало ясно.

Далее Лорд повторил, что в четверть второго ночи второй помощник Герберт Стоун вызвал его по переговорной трубе и сообщил, что наблюдаемое судно пустило ракету. На это сразу же отреагировал сэр Руфус Айзекс.

Айзекс. Почему вы решили, что они пускают ракеты?

Лорд. Когда? О ракетах я ничего не знал до семи утра.

Айзекс. Но вы видели, как одну из них пустили?

Лорд. Я слышал об одной ракете, но не видел, как ее пускали.

Айзекс. Это было до того, как вы ушли в штурманскую рубку?

Лорд. Нет, в четверть второго.

Айзекс. После этого вы были на мостике?

Лорд. Нет.

Несмотря на все старания, генеральному прокурору никак не удавалось сбить Лорда с толку.

Айзекс. Вы находились в штурманской рубке, когда вам сообщили, что судно пустило ракету?

Капитан ответил утвердительно, и генеральный прокурор дал понять, насколько он удивлен безразличием, проявленным Лордом в данной ситуации. Затем он продолжил свое наступление.

Айзекс. Я вас не понимаю. Вы ведь знали, что ледяное поле представляет опасность для судна?

Лорд. Для движущегося — да.

Капитан вновь выскользнул из наброшенной петли.

Айзекс. Почему вы решили, что судно пускает ракеты?

Лорд. Я спросил второго помощника, не является ли это сигналом компании. Он ответил, что не знает.

Айзекс. Это вас удовлетворило?

Лорд. Нет, не удовлетворило.

Айзекс. Но, как бы то ни было, вы были уверены, что речь идет о сигнале компании?

Лорд. Не был, но у меня не было оснований считать сигнал чем-то иным.

Айзекс. Но если это не сигнал компании, значит, это сигнал бедствия?

Лорд. Если бы это был сигнал бедствия, вахтенный офицер доложил бы мне об этом.

Айзекс. Неужели вы допускаете, что в море в подобной ситуации можно увидеть ракету, не являющуюся сигналом бедствия?

Лорд. Иногда сигналы компаний напоминают сигналы бедствия, но эти ракеты не выстреливают так высоко, и они не взрываются.

Генеральный прокурор и лорд Мерси все чаще и чаще возвращались к одним и тем же вопросам, но результат оставался прежним — капитан Лорд стоял на своем, и из него никак не удавалось выжать ответ, который удовлетворил бы и комиссию и представителя министерства торговли. Поскольку в распоряжении комиссии уже имелись протоколы предварительных допросов Лорда и членов его команды, полученные сотрудниками министерства сразу же, как только «Калифорниан» бросил якорь в Ливерпуле, они знали показания второго помощника капитана Стоуна: в четверть второго ночи он доложил Лорду, что неизвестное судно

пускает ракеты. Но Лорд стоял на своем и утверждал, что Стоун говорил только об одной ракете, а о том, что их было больше, он узнал утром, когда его разбудил старший помощник.

Затем наступила очень важная часть допроса. Разбиралась ситуация, когда кадет Гибсон в два часа ночи зашел в штурманскую рубку, где спал капитан, и доложил ему, что наблюдаемое судно ушло, выпустив восемь ракет. Как и в Нью-Йорке, Лорд стоял на том, что услышал лишь стук в дверь и спросил: «В чем дело?» — но, поскольку никто не ответил, опять уснул. Он вообще не помнит, чтобы кадет ему что-то говорил или чтобы он с ним разговаривал.

Айзекс. Может быть, этот молодой человек вручил вам какое-нибудь сообщение или вы спросили его, все ли ракеты были белые?

Лорд. Не знаю, я спал.

Айзекс. Подумайте, это очень важно.

Лорд. Я понимаю.

Айзекс. Не лучше ли будет, капитан, если вы нам скажете, что произошло на самом деле?

Лорд. Кадет Гибсон подошел к дверям и постучал. Я спросил: «В чем дело?» Он передал мне сообщение. Я спросил: «Который час?» Он мне ответил. Потом, как он утверждает, я будто бы спрашивал у него, какого цвета были ракеты. Но обо всем этом я узнал позднее, подробно расспросив Гибсона.

Мерси. Кадет говорит правду?

Лорд. Я в этом не сомневаюсь.

Мерси. Значит, он действительно пришел в штурманскую рубку, действительно проинформировал вас о ракетах, вы спросили его, все ли ракеты были белыми, и сказали, чтобы вам доложили, если произойдет еще что-нибудь.

Лорд. Он так говорит.

Мерси. Значит, вы все это сказали во сне?

Лорд. По всей вероятности, я действительно спал. Я вообще не помню, чтобы кадет говорил мне что-нибудь.

Мерси уже до этого допроса был убежден в виновности капитана и абсолютно ему не верил, как, впрочем, и сэр Руфус Айзекс и сотрудники министерства торговли. Это и понятно, поскольку, если бы объяснения капитана были правдой, а при непредвзятой оценке этого нельзя было

исключить, суть таких объяснений мог понять только моряк. Мерси моряком не был, а что советовали ему члены комиссии, неизвестно. Таким образом, подозрения против капитана Лорда только усилились.

Сэр Руфус Айзекс перешел к следующей, не менее важной части допроса.

Айзекс. Помните ли вы, что в 2 часа 40 минут мистер Стоун сообщил вам по переговорной трубе, что неизвестное судно ушло в юго-западном направлении?

Лорд. Этого я не помню. Он сказал мне об этом позднее.

Айзекс. Этот человек заслуживает доверия?

Лорд. Насколько я знаю, да.

Айзекс. Он утверждает: «Капитан спросил меня опять, уверен ли я в том, что ракеты, которые я видел, были только белыми». Вы помните об этом?

Лорд. Нет. Я ничего не помню между половиной второго и половиной пятого утра.

Затем капитан рассказал о том, как утром старший помощник проинформировал его о гибели «Титаника».

Айзекс. И вам в ту минуту даже в голову не пришло, что судно, которое пускало ракеты, было «Титаником»?

Лорд. Нет. Я уверен, что это был не «Титаник».

Айзекс. Почему вы в этом так уверены?

Лорд. Такое судно, как «Титаник», невозможно не узнать.

Айзекс. Наверное, это зависит от расстояния, на котором вы от него находились?

Лорд. По моей оценке, оно составляло четыре или пять миль.

Айзекс. А не могло ли это судно находиться от вас намного дальше?

Лорд. Не думаю. Иначе мы не увидели бы его бортовые огни.

В дело вновь вмешался лорд Мерси.

Мерси. На следующее утро вы узнали, что «Титаник» затонул. Вы сделали в судовом журнале какую-либо запись об

увиденных огнях?

Лорд. Мы не считали их ракетами, означающими сигналы бедствия.

Мерси. Вы полагаете, что никто на вашем судне не допускал, что они могли быть сигналами бедствия?

Лорд. Второй помощник, который был на вахте, категорически заявил, что это не были сигналы бедствия.

Мерси. Есть ли на вашем судне кто-нибудь, кто думает, что это были именно такие ракеты?

Лорд. Насколько я знаю, нет.

Робертсон Данлоп, защищавший компанию «Лейленд лайн», капитана и офицеров «Калифорниан», делал для Лорда все, что было в его силах, но так и не смог рассеять подозрений членов комиссии.

Затем в качестве свидетеля выступил кадет Джеймс Гибсон. Сэр Руфус Айзекс детально расспросил его о числе увиденных сигнальных ракет и о том, что сообщил ему второй помощник, когда Гибсон пришел на мостик. Сенсацию вызвала та часть допроса Гибсона, которую вел государственный прокурор сэр Джон Саймон.

Саймон. На что вы обратили внимание между часом и часом двадцатью, когда рассматривали неизвестное судно в бинокль?

Гибсон. Второй помощник сказал, обращаясь ко мне: «Посмотри, оно выглядит очень странно, и огни у него тоже странные».

Саймон. Он объяснил, что имеет в виду?

Гибсон. Я посмотрел на судно в бинокль, его огни действительно были необычные.

Весь зал замер. Все представили себе картину — огромное судно кренится и медленно идет ко дну, а на мостике «Калифорниан» два человека наблюдают за его агонией.

Саймон. Что привлекло ваше внимание?

Гибсон. Его огни выглядели не так, как раньше, когда я наблюдал его в первый раз.

Мерси. В чем вы усмотрели различие?

Саймон. Гибсон, вы можете как-то описать эти различия?

Гибсон. Нет, сэр.

Мерси. Я был бы вам весьма признателен, если бы вы рассказали, что вам сказал офицер.

Гибсон. Он сказал мне, что судно в море не будет ни с того ни с сего пускать ракеты.

В зале поднялся шум.

Мерси. Осмелюсь предположить, что вы с ним согласились.

Гибсон. Да.

Затем Гибсона спросили, что он думает по поводу неизвестного судна.

Гибсон. По моему мнению, это было грузовое судно.

Мерси. Почему вы так думаете?

Гибсон. Я видел в море много больших судов, но это было совсем не похоже на пассажирское судно.

Данлоп. Как вам кажется, вы могли бы не заметить второго топового огня, если бы он там был?

Гибсон. Нет.

И хотя Гибсон совершенно определенно сказал, что судно, за которым он наблюдал вместе со вторым помощником Стоуном, по его мнению, было грузовым, практически все в зале были уверены, что слушают показания человека, следившего за последними часами жизни «Титаника».

Во второй половине того же дня в качестве свидетеля был вызван второй помощник капитана «Калифорниан» Герберт Стоун. Вначале его допрашивал государственный прокурор сэр Джон Саймон и не щадил несчастного моряка. Допрос напоминал экзамен по правилам судовождения. Однако на все вопросы о событиях той страшной ночи Стоун давал столь уклончивые ответы, что это вызвало резкую реакцию лорда Мерси.

Мерси. А теперь взвесьте все, что вы говорите. Именно вы сказали мне, что видели сигналы с судна и что эти сигналы можно было принять за сигналы бедствия. Вы говорили об этом?

Стоун. Да.

Мерси. Это правда?

Стоун. Правда, что такие сигналы являются сигналами бедствия.

Мерси. Значит, вы видели, что их посылали с этого судна?
Стоун. Судно, терпящее бедствие, не уходит от вас, сэр.

И за этот аргумент, единственный, остававшийся в его распоряжении и бывший более или менее логичным, Стоун вцепился, как говорится, обеими руками. Но он не убедил комиссию. Ей уже было ясно, что ни капитан Лорд в штурманской рубке, ни вахтенные офицеры на мостике не отреагировали на сигнальные ракеты так, как это подобало опытным морякам. Ракеты являются самыми убедительными сигналами бедствия, и оставить их без внимания — наиболее тяжкое преступление, какое может совершить моряк. Стоун, явно стремившийся защитить капитана Лорда от враждебно настроенной следственной комиссии и, разумеется, уменьшить меру своей ответственности, вынужден был тем не менее рассказать о том, как послал Гибсона с сообщением к капитану в штурманскую рубку, как кадет по возвращении доложил ему о разговоре с капитаном, как он сам в два часа сорок минут ночи говорил с капитаном по переговорной трубе и что капитан ему ответил.

И все же из показаний Стоуна комиссии удалось выявить два наиболее значительных факта: Стоун подтвердил, что видел восемь ракет и что неизвестное судно скрылось из виду примерно в 2 часа 20 минут. («Титаник» действительно выпустил восемь ракет и затонул в 2.20.) Это были совпадения, которые ни следственная комиссия, ни присутствовавшие журналисты, ни миллионы читателей не могли считать случайными. Заключение было однозначным: наблюдаемым судном был «Титаник». Однако Стоун продолжал утверждать, что судно, находившееся в зоне видимости «Калифорниан», было небольшим, имело один топовый огонь, а сигналы, которые он видел, не были сигналами бедствия.

На следующий день, 15 мая, для дачи показаний был вызван третий помощник Чарлз Виктор Гроувз. Его ответы комиссии явились для капитана Лорда тяжелым ударом. Гроувз находился на вахте с 20 часов 14 апреля до полуночи. Он показал, что в 23.10 заметил слева по носу огонек. Сначала он не обратил на него внимания, полагая, что это падающая звезда. В 23.25 он увидел уже два огня. В 23.30 Гроувз прошел в штурманскую рубку и доложил капитану, что слева приближается судно. Когда капитан спросил его, что он думает об этих огнях, он сказал, что это, бесспорно, пассажирское судно.

Юрист из министерства торговли С. Т. Роулэтт спросил Гроувза, объяснил ли он капитану, почему считает это судно пассажирским.

— Да, я сказал капитану, что видел огни на палубах, а потому речь может идти только о пассажирском судне, — ответил Гроувз.

— Много ли было палубных огней? — продолжал допрашивать Роулэтт.

— Да, много. У меня не было ни малейших сомнений, что это судно пассажирское, — вновь повторил Гроувз.

Потом он сказал, что капитан приказал ему вызвать судно сигнальным фонарем, что он и сделал, но ответа не получил. Вскоре капитан сам появился на мостике и начал рассматривать неизвестное судно в бинокль, после чего заметил: «Оно не похоже на пассажирское судно». Гроувз же стоял на своем: «Это пассажирское судно, сэр. Возможно, остановившись, оно выключило огни. Вероятно, на ночь». Как только Гроувз упомянул о том, что наблюдаемое судно остановилось, Роулэтт спросил его, в какое время это произошло. Гроувз ответил, что в 23.40. Тут же вмешался лорд Мерси:

— Господин Роулэтт, машины «Титаника» остановились в 23:40?

Роулэтт ответил утвердительно, и между ними развернулись дебаты о том, не явилась ли остановка машин причиной отключения большей части огней «Титаника». Роулэтт, разбиравшийся в вопросах эксплуатации судов значительно лучше, чем лорд Мерси, не торопился согласиться с тем, что после остановки машин бортовые огни или значительная часть из них автоматически выключились. Он понимал, что остановка машин, приводящих в движение судовые винты, никак не влияет на работу генераторов, вырабатывающих электроэнергию. И первоклассный юрист Роулэтт нашел выход из этого чрезвычайно трудного положения. Он обратился к Гроувзу с вопросом:

— Я хочу задать вам вопрос. Допустим, судно, за которым вы наблюдали, в 23.40 повернуло на два градуса влево. Этого было бы достаточно, чтобы часть огней для вас исчезла?

— Думаю, да, — ответил Гроувз.

Проблема была решена! Все знали, что по приказу, отданному в 23.40 первым помощником Мэрдоком, «Титаник» перед столкновением резко изменил курс!

В ходе допроса Гроувза было сделано еще одно курьезное открытие. На вопросы Робертсона Данлопа третий помощник заявил, что, когда это судно приближалось, он видел красный отличительный огонь. Данлоп, представлявший владельца «Калифорниан», сразу же понял, какой шанс оказался у него в руках. Он вторично спросил Гроувза о цвете огня и получил тот же ответ: Гроувз отчетливо видел красный огонь и ни разу не

видел зеленого. Это был сущий вздор: если судно шло в западном направлении, как шел «Титаник», то с «Калифорниан» могли видеть только его огни по правому борту, и это должен был быть зеленый отличительный огонь. Однако лорд Мерси и его комиссия справились и с этим ребусом. Гроувз видел два топовых огня, означавших, что судно было большим, и он был уверен, что судно пассажирское. Капитан Лорд видел только один топовый огонь и утверждал, что это было небольшое грузовое судно, но зато он видел зеленый отличительный огонь. Заключение комиссии было следующим: Гроувз ошибся относительно цвета огня, а Лорд — относительно числа топовых огней и типа судна. Из каждого показания комиссия выбрала то, что ее устраивало, и результат оказался блестящим: пассажирское судно, шедшее в западном направлении с двумя топовыми огнями, было большим пассажирским судном, то есть «Титаником»!

Следующим из допрашиваемых членов команды «Калифорниан» был старший помощник капитана Джордж Фредерик Стьюарт. Практически все вопросы, заданные ему, касались одного странного обстоятельства: в судовом журнале «Калифорниан» не было никаких упоминаний о ракетах, которые наблюдал вахтенный офицер в утренние часы 15 апреля. Спрашивал государственный прокурор сэр Джон Саймон.

Саймон. Не могли бы вы припомнить, все ли вы переписали в вахтенный журнал из того, что было в черновом журнале?

Стьюарт. Да.

Саймон. А вам известно, что в вашем журнале нет сведений о том, что были замечены сигналы бедствия?

Стьюарт. Да.

Саймон. Выскажите нам свою точку зрения. Допустим, вы несли вахту на мостике, когда ваше судно остановилось, окруженное льдами, и допустим, вы в нескольких милях к югу увидели другое судно, посылающее сигналы, похожие на сигналы бедствия. Вы бы записали об этом в свой журнал?

Стьюарт, как до него Стоун и Гибсон, оказался в очень трудном положении. Он не хотел своим ответом компрометировать вахтенного офицера, не сделавшего этой записи, а потому ответил уклончиво:

—Да, не знаю.

После такого ответа лорд Мерси чуть не упал с кресла и воскликнул:

— Да нет, вы знаете!

Стьюарт, поколебавшись, признал:

— Да, думаю, что я бы это записал. Но в нашем журнале записи не было.

Мерси. Как вы объясните, что в журнале не оказалось такой записи?

Стьюарт. Не знаю, сэр.

Мерси. Это была халатность или что-то другое?

Стьюарт. Возможно, забывчивость.

Такой ответ привел лорда Мерси чуть ли не в бешенство. В негодовании он закричал:

— Забывчивость? Вы думаете, что добросовестный человек может забыть о том, что стоящее рядом судно посылает сигналы бедствия?

— Нет, сэр, — смиренно ответил офицер.

— Тогда не говорите мне здесь о забывчивости! — оборвал его Мерси.

Допрос продолжил сэр Джон Саймон. Он спросил Стьюарта, рассказал ли ему второй помощник капитана Стоун, сдавая вахту в четыре часа утра, об увиденных ракетах. Стьюарт ответил утвердительно. Тогда Саймон спросил, обратил ли Стьюарт внимание на то, что в вахтенном журнале об этом нет записи. Офицер вновь ответил утвердительно, но заметил, что обратил на это внимание лишь в конце своей вахты, то есть в восемь часов утра. Наконец, государственный прокурор спросил, довел ли он это до сведения второго помощника капитана или самого капитана.

— Нет, сэр, — ответил Стьюарт.

По окончании допроса старшего помощника подозрение, что на «Калифорниан» в ночь с 14 на 15 апреля происходило нечто странное, во всяком случае с судовым журналом, только усилилось.

Последним, кого допрашивали в тот день в качестве свидетеля, был радист «Калифорниан» Сирил Эванс. Его допрос не принес ничего нового, и лорд Мерси отпустил капитана Лорда, Стьюарта, Стоуна, Гроувза, Гибсона и Эванса, поскольку надобность в них отпала. Благодаря сообщениям о ходе заседания комиссии Мерси уже на следующий день вся Англия была убеждена, что судно, которое видели с мостика «Калифорниан», было «Титаником». И миллионы людей уже не сомневались, что капитан Лорд никак не отреагировал на сигналы бедствия.

Следующим важным свидетелем был капитан «Маунт Темпля» Джеймс Генри Мур. В сущности, повторился допрос, уже имевший место в

Нью-Йорке, включая вопросы о неизвестной шхуне и судне, которые видели 15 апреля вблизи места гибели «Титаника». Мерси и члены его комиссии уделили этой проблеме минимум внимания — судно, находившееся рядом с «Титаником» и не пришедшее ему на помощь, было уже известно.

В пятницу 17 мая стало наконец возможным допросить супругов Дафф-Гордон. Слушание проводилось по их требованию, поскольку, как они сообщили через своего юриста — члена палаты общин британского парламента, королевского судебного советника Генри Дака, — они намерены избавиться от циркулирующих вокруг них слухов. Лондон действительно был полон слухов о том, что шлюпка № 1, в которой спаслись Гордоны, могла взять еще тридцать человек, но ушла от сотен тонущих в ледяной воде: кто-то из пассажиров якобы подкупил членов команды шлюпки, и они отплыли на безопасное расстояние, и такой отвратительный шаг предпринял якобы именно сэр Космо.

Зал заседаний был набит битком. Среди присутствовавших находились два принца из Германии, русский посол в Лондоне, представители высшего английского общества. Вместе с Гордонами допрашивали командира шлюпки № 1 матроса Джорджа Саймонса и бригадира кочегаров Чарлза Хендриксона. Ответы Хендриксона были для Гордонов очень неприятны, поскольку тот заявил, что именно они были против возвращения шлюпки к месту катастрофы. Обсуждение «дела» Гордонов продолжалось и во второй половине дня в понедельник 20 мая. Сэр Космо и его жена категорически отвергли обвинение, что они оказывали воздействие на команду, требуя грести подальше от тонущих, и что вопрос о возмещении убытков матросам имел к этому прямое отношение. Самые трудные минуты Гордоны пережили тогда, когда вопросы начал задавать У. Д. Харбинсон, представлявший интересы пассажиров III класса. Темпераментный ирландец действовал весьма решительно. В ходе всего заседания, а не только в случае с Гордонами было видно, что агрессивность Харбинсона крайне неприятна лорду Мерси. После одного из его вопросов сэру Космо Мерси раздраженно заметил: «Ваша обязанность — помогать мне установить правду, а не стремиться превратить расследование в классовую битву». И хотя супруги Гордон в своих показаниях не были достаточно убедительны, благодаря доброжелательности Мерси, а нередко и его явному заступничеству они довольно успешно выпутались из этого весьма щекотливого дела. Комиссия пришла к выводу, что обвинения, выдвинутые против них, необоснованны.

20 мая начался допрос второго помощника капитана «Титаника»

Ч. Г. Лайтоллера. Он был единственным старшим офицером, пережившим катастрофу, поэтому, как и в Нью-Йорке, надеялись, что именно он многое сможет прояснить. Никто не понимал этого лучше, чем сам Лайтоллер, представший перед виднейшими лондонскими юристами, знакомыми со всеми тонкостями «искусства допроса». При этом положение судоходной компании, интересы которой должен был защитить Лайтоллер, было незавидным. Требовал разъяснений целый ряд серьезных фактов. Почему никак не прореагировали на предупреждения о ледовой опасности по трассе «Титаника»? Почему, несмотря на опасность, «Титаник» продолжал идти полным ходом? Почему не хватило опытных матросов для укомплектования экипажей спасательных шлюпок? Почему, оказавшись лицом к лицу с грозящей опасностью, не усилили вахту? Почему большинство пассажиров III класса оказались на шлюпочной палубе уже после спуска на воду всех спасательных шлюпок? Перечень неприятных вопросов можно было бы продолжить. И Лайтоллер отлично понимал, что, дай он на них правдивые и исчерпывающие ответы, судоходная компания «Уайт стар лайн» окажется в труднейшем положении.

Опасения офицера полностью подтвердились. Он боролся изо всех сил, и у него было одно, возможно, единственное, но значительное преимущество: он был профессионалом, говорил о том, что, в отличие от юристов, знал до мельчайших подробностей, он был уверен в себе, и его доводы отличались убедительностью. И хотя члены комиссии поняли, что второй помощник ведет с ними странную игру, они отступили.

В качестве примера можно привести выдержку из протокола допроса, который вел Томас Скэнлен, представитель Национального союза моряков и кочегаров, пытавшийся доказать обоснованность обвинений в том, что «Титаник» в опасной обстановке шел полным ходом.

Скэнлен. Не кажется ли вам, что, учитывая условия, которые вы сами назвали чрезвычайными, и сведения, которыми вы располагали из различных источников о наличии льдов в непосредственной близости от судна, было крайне легкомысленно идти со скоростью 21,5 узла?

Лайтоллер. Могу сказать, что такая легкомысленность присуща практически каждому капитану и каждому судну, пересекающему Атлантический океан.

Скэнлен. В этом я с вами не спорю, но можете ли вы квалифицировать это иначе, чем легкомысленность?

Лайтоллер. Могу.

Скэнлен. То есть, по-вашему, это осторожное судовождение?

Лайтоллер. Это нормальное судовождение, включающее и осторожность.

Скэнлен. Вы хотите сказать, что, несмотря на опыт, приобретенный вами в результате катастрофы «Титаника», оказавшись в районе со сложной ледовой обстановкой, вы вновь поведете судно типа «Титаника» со скоростью 21 узла?

Лайтоллер. Я не говорю, что поведу судно именно с такой скоростью.

Скэнлен. А какие меры вы предприняли бы, если бы не снизили скорость?

Лайтоллер. Я же не говорю, что я не снизил бы скорость.

Скэнлен, уже по горло сытый увертками и уклончивыми ответами Лайтоллера, взорвался:

— Вы можете наконец сказать прямо — сбавили ли бы вы ход или нет?

Лайтоллер и тут не позволил вывести себя из равновесия:

— Нет. Боюсь, что сейчас я не смогу сказать, как бы я поступил. Я предпринял бы все меры, которые посчитал бы необходимыми.

Допрос продолжался еще какое-то время с тем же результатом. Наконец Скэнлен, совершенно обессилевший, констатировал:

— Я не думаю, что есть хоть что-нибудь, способное убедить вас в том, что в ту ночь вам грозила опасность.

— Я уверен в том, что это была очень опасная ночь, — ответил второй помощник.

Скэнлен понял, что Лайтоллер вновь с помощью бесхитростного на первый взгляд каламбура увильнул от нужного ответа: все знали о его почти невероятном спасении, и он свел ответ лишь к опасности, которой подвергся лично. Поэтому Скэнлен уточнил свой вопрос:

— Я говорю об общих условиях, которые вы сами назвали опасными.

Лайтоллер ответил:

— Оказалось, что они такими и были.

Скэнлен сделал еще одну попытку:

— Я пытаюсь выяснить, проявили ли небрежность те, кто в столь опасной ситуации отвечали за судно, раз продолжали идти с такой высокой скоростью.

— Нет, — ответил кратко и категорически Лайтоллер.

Скэнлен сдался.

Таким же образом Лайтоллер разделался и с другим очень неприятным

делом. Речь шла о том, наблюдались ли по курсу «Титаника» непосредственно перед его столкновением с айсбергом дымка или легкий туман. Оба матроса, несшие в тот момент вахту в «вороньем гнезде», заявили, что наблюдались. Если это действительно было так, этим можно объяснить, почему айсберг увидели слишком поздно. Но, обнаружив туман, капитан и вахтенный офицер должны были немедленно предпринять соответствующие меры, то есть увеличить количество наблюдателей и прежде всего сбавить ход. Если они этого не сделали, значит, виновны в халатности, что и привело к серьезным последствиям. Лайтоллеру не оставалось ничего другого, как категорически отрицать наличие тумана. Он утверждал, что во время своей вахты, продолжавшейся до десяти часов вечера, тумана не видел. В противном случае его должны были бы заметить как с мостика, так и из «вороньего гнезда». Когда государственный прокурор Джон Саймон начал задавать Лайтоллеру вопросы, тот пустился в сложные объяснения, перед которыми дилетанты в вопросах мореплавания вынуждены были капитулировать.

— Трудно сделать какой-то вывод. Конечно, сегодня мы знаем о чрезвычайном стечении обстоятельств, которое может вновь не повториться даже через сто лет. Единственный в своем роде случай, когда все обстоятельства сразу пришлись на одну, столь необычную ночь. Все было против нас.

Лорд Мерси попросил объяснить, какие обстоятельства имеются в виду, и Лайтоллер пояснил:

— Луны не было, полное безветрие, но самое необычное — это абсолютная неподвижность водной глади. Было бы хоть небольшое волнение, не сомневаюсь, айсберг заметили бы своевременно и его еще можно было бы успеть обойти. Но море было абсолютно спокойным, как стол или пол, а это совершенно необычно. Девяносто девять человек из ста, пересекавших Атлантику, ничего подобного припомнить не смогут.

Лорда Мерси это не удовлетворило, и он спросил, были ли еще какие-нибудь чрезвычайные обстоятельства. Лайтоллер ответил:

— Айсберг, с которым мы столкнулись, с моей точки зрения, незадолго до этого перевернулся. То, что было под водой, оказалось на поверхности, практически это был «черный» айсберг. Или это могла быть ледяная глыба, отколовшаяся от айсберга. Но и в том и в другом случае должна была быть белая полоса прибоя, о которой говорил капитан Смит. Небо может быть очень темным, но, если нет туч, айсберг можно заметить вовремя и избежать столкновения. В ту ночь на небе не было ни облачка и сияли звезды, а потому какое-то количество света должно было отражаться от

льда. Если бы это было ледяное поле, оно было бы хорошо видно с расстояния до двух миль. Если бы это был обычный айсберг, мы легко бы его заметили на расстоянии полутора — двух миль. Единственное объяснение, какое я могу найти, — это то, что айсберг был перевернут, а это случается часто, и та его часть, которая вначале находилась под водой, теперь своей черной поверхностью возвышалась над морем.

Лайтоллер отлично все запутал.

— Значит, с вашей точки зрения, именно эти обстоятельства явились причиной того, что вахтенные не увидели айсберг раньше? — спросил Мерси.

— Да, — без колебаний ответил второй помощник капитана.

Похоже, Лайтоллеру настолько удалось сбить с толку главу специальной комиссии по расследованию морских катастроф, что тот согласился с его аргументами. Но, откровенно говоря, Мерси и не собирался выдвигать против утверждений Лайтоллера принципиальных возражений даже тогда, когда их субъективность была совершенно очевидной. Его интересы, в сущности, совпадали с интересами Лайтоллера: избавить от ответственности за катастрофу британскую судоходную компанию и официальные инстанции. И показания второго помощника капитана идеально этому способствовали. Кроме того, следует признать, что Лайтоллер блестяще справился со своей сложной ролью.

Английский писатель Джеффри Маркус писал: *«Лайтоллер перед следственным трибуналом был столь же полезен своей компании, сколь полезным он был на судовом мостике. „Уайт стар лайн“ успешно вышла из расследования в значительной степени благодаря ему. Он простоял на месте, отведенном для свидетелей, всю вторую половину дня 20 мая и весь день 21 мая. Ему были заданы сотни вопросов, на которые он отвечал без колебаний. Редко когда кому-либо удавалось прижать Лайтоллера к стене. Напротив, он постоянно сбивал с толку своих оппонентов. В целом, это было поразительно»*.

Допросы свидетелей, вызванных следственной комиссией лорда Мерси, продолжались еще целый месяц. Они касались широкого спектра проблем.

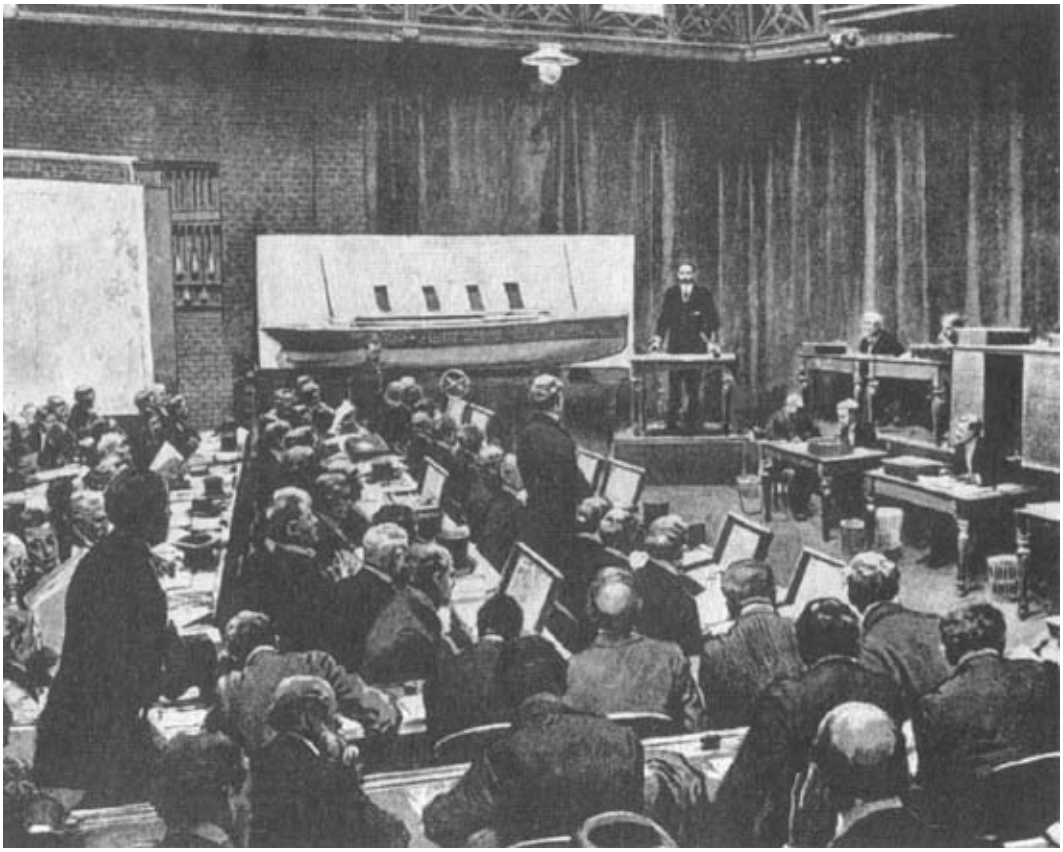
Был заслушан и Эрнест Гилл, второй помощник механика «Калифорниан». Он полностью подтвердил то, о чем говорил в Нью-Йорке. По поводу судна, которое он будто бы видел незадолго до полуночи 14 апреля, он сказал:

— Это не могло быть никакое другое судно, кроме пассажирского, — оно было слишком большим. Я видел две цепочки огней и думаю, что это

были иллюминаторы, и несколько скоплений огней, скорее всего, это были огни салонов и огни на палубах. Я считаю, что это было пассажирское судно.

Гилл повторил, что через полчаса после полуночи видел две сигнальные ракеты, пущенные примерно из того же места, где до этого он видел большое пассажирское судно.

Фредерик Флит, несший вахту в «вороньем гнезде» на «Титанике», подтвердил, отвечая на вопрос Томаса Скэнлена, что до того, как он покинул «воронье гнездо», а это было в полночь, он не видел никакого судна. Впервые он заметил огонь около 1 часа ночи.



Дж. Брюс Исмей дает показания британской следственной комиссии

Брюса Исмея допрашивали в течение двух дней. Ему пришлось ответить на многие каверзные вопросы, и некоторые из них были весьма неприятны. Тем не менее расследование в Лондоне оказалось для него несравненно более легким, чем в Соединенных Штатах. Однако кое-что всех удивило. Рассказывая о событиях той трагической ночи, он заявил, что

из своей спасательной шлюпки видел какой-то огонь слева от носовой части тонущего «Титаника». Гребцы попытались приблизиться к нему, но на рассвете огонь исчез. Исмей обратился к лорду Мерси:

— Простите, что я говорю об этом, но мне кажется, это был не пароход, я уверен, что это было парусное судно.

Лорд Мерси тут же насторожился и засыпал Исмея вопросами.

Мерси. Насколько я вас понимаю, вы считаете, что это был не «Калифорниан»?

Исмей. Уверен, что нет.

Мерси. Мне жаль, что я это слышу.

Исмей. Но ведь установлено, что «Калифорниан» или судно, которое считают «Калифорниан», было видно справа от «Титаника». Огонь же, который видел я, был слева.

Мерси. Речь вообще не идет о том, с какой стороны он был. Вы уверены, что судно, за огнями которого вы так долго наблюдали, не было «Калифорниан»?

Исмей. Нет.

Этот ответ окончательно вывел Мерси из равновесия.

— Я думал, что вы в этом уверены, — сказал он наконец.

— Нет, я говорил об огне, к которому мы гребли, но я не уверен, что это был огонь «Калифорниан»… Это был один-единственный огонь, который я видел, — уточнил Исмей.

В этот момент в допрос включился генеральный прокурор сэр Руфус Айзекс:

— Ведь «Калифорниан» — судно вашей компании, компании, президентом которой вы являетесь?

— С финансовой точки зрения, да. Но что касается вопросов его эксплуатации, я к этому не имею отношения, — спокойно ответил Исмей.

Лорду Мерси очень мешало то обстоятельство, что Исмей поставил под сомнение предположение о «Калифорниан» как о единственном судне, которое в критический момент находилось вблизи «Титаника», поэтому на следующий день он допросил его вторично. Но ему лишь удалось заставить Исмея повторить, что на основании показаний свидетелей, которые он слышал, и прочитанного в газетах он допускает, что на «Калифорниан» видели ракеты «Титаника». Однако это ничего не изменило в его первоначальном утверждении, что лично ему об огнях какого-то судна вблизи «Титаника» неизвестно.

19 июня допрашивали капитана «Карпатии» Ростроna. Но перед началом слушаний представитель владельцев «Калифорниан» зачитал заявление, сделанное Ростроном еще в Нью-Йорке. В нем говорилось:

> «Я подошел к точке с координатами „Титаника“… В пять часов было уже достаточно светло, чтобы видеть весь горизонт. К северу, в семи-восьми милях от нас, мы увидели два судна. Одно из них имело четыре мачты и одну трубу, другое — две мачты и одну трубу. Я никогда до этого не видел „Маунт Темпль“ и потому не мог узнать его. „Калифорниан“ я впервые увидел около восьми часов утра 15 апреля. Он был в пяти-шести милях к западу-юго-западу и шел по направлению к нам. „Карпатия“ в это время уже находилась в координатах „Титаника“, переданных по радио… Ночью, еще до того, как мы достигли координат „Титаника“, мы отчетливо видели топовые огни другого судна, находившегося между нами и „Титаником“. Было 3 часа 15 минут… Один из офицеров подтвердил под присягой, что тоже видел один из бортовых отличительных огней…»

Капитан Рострон подтвердил правильность процитированного заявления. Получалось, что еще три неизвестных судна находились в районе катастрофы в ночь с 14 на 15 апреля! Но, как и в случае, когда капитан «Маунт Темпля» упомянул о судне и шхуне, лорд Мерси остался безучастным, будто ничего не слышал. У него была своя версия, и в ней имелось место только для одного судна — «Калифорниан».

К концу июня допросы свидетелей были завершены, и юристы произнесли свои заключительные речи. В них они представили собственные позиции по наиболее важным вопросам, которыми занималось следствие и которые касались их клиентов. Но самым первым выступил лорд Мерси и высказал свое мнение по поводу действий капитана Э. Дж. Смита. Это имело решающее значение. Если бы было признано официально, что капитан Смит проявил явную халатность, то на судоходную компанию, служащим которой он являлся, легла бы полная ответственность со всеми вытекающими из нее юридическими и моральными последствиями. Но Мерси ни в коем случае не мог позволить делу зайти так далеко. Поэтому он обявил, что будет лично очень тщательно следить за тем, чтобы никто не смел обвинять человека, пока его вина не будет доказана полностью, и намерен всесторонне взвесить все, что выявлено в отношении капитана Смита. Далее он сказал, что, если капитан

«Титаника» действовал так же, как и капитаны других судов, курсирующих по этой трассе, тогда его действительно будет очень трудно обвинить в небрежности. Но даже такая решительная позиция лорда Мерси не смогла помешать резкой критике со стороны некоторых юристов в адрес капитана Смита, компании «Уайт стар лайн» и министерства торговли.

Клемент Эдвардс, представлявший союз докеров, прежде всего указал на серьезную оплошность, допущенную в ходе плавания «Титаника». Он напомнил, как Брюс Исмей еще в Куинстауне в отсутствие капитана обсуждал со старшим механиком вопрос об увеличении скорости, и это планировалось на понедельник 15-го и вторник 16 апреля. Он вновь спросил, почему капитан Смит передал радиограмму с судна «Балтик» Исмею и не объясняется ли это тем, что капитан судна таким образом убедительно давал понять, что уважает особое положение, которое генеральный директор компании занимает на «Титанике». В заключение Эдвардс заявил, что, проигнорировав радиограмму, в которой сообщалось о ледовой опасности, и сохранив высокую скорость, капитан или первый помощник Мэрдок допустили преступную безответственность.

И Томас Скэнлен, представлявший Национальный союз моряков и кочегаров, видел причины катастрофы в пренебрежении правилами судовождения и низкой дисциплине на судне, что особенно сказалось в условиях чрезвычайных обстоятельств той ночи. Он уделил внимание и нехватке спасательных средств на «Титанике», и неудовлетворительной подготовке команды при проведении спасательных работ, сказал, что за это министерство торговли несет еще большую долю вины, чем владельцы судна.

У. Д. Харбинсон, представлявший интересы пассажиров III класса «Титаника», выступил на заседании с самой резкой и решительной критикой. Причем вновь к большому неудовольствию лорда Мерси, который с самого начала не скрывал, что участие в заседаниях следственной комиссии профессионального юриста, представлявшего интересы пассажиров III класса, излишне и даже нежелательно.

В этой связи уместно напомнить, что в ходе лондонского расследования не был заслушан даже ни один из спасшихся пассажиров II класса! Показания дали лишь трое пассажиров I класса. Но они в основном старались оправдать свои действия и поступки в момент спуска на воду спасательных шлюпок и позже, поэтому в объективности их показаний при выяснении обстоятельств катастрофы можно вполне обоснованно сомневаться. Лорд Мерси, уделивший массу времени знакомству с конструкцией «Титаника» и другим техническим вопросам, за три месяца

следствия так и не нашел ни одного часа, чтобы допросить хотя бы одного человека, который смог бы объяснить ему, почему 75 процентов мужчин, женщин и детей из числа пассажиров III класса «непотопляемого» плавучего дворца погибли. И тут нельзя не вспомнить американского сенатора, в адрес которого британские газеты вылили столько грязи, но который, не колеблясь, поехал из Вашингтона в Нью-Йорк, чтобы поговорить с тремя эмигрантами, и даже спускался в котельную «Олимпика» для беседы с кочегаром. У лорда Мерси для установления истины, видимо, была собственная методика.

Итак, хотя присутствие У. Д. Харбинсона напоминало почтенному лорду о существовании нескольких сотен пассажиров в трюмах, тем не менее ему пришлось выслушать и его точку зрения на причины катастрофы.

— Первое, о чем я хотел бы заявить, милорд, — сказал Харбинсон, — что эта трагедия, это несчастье не являются результатом неизбежной аварии. Под «неизбежной аварией» я понимаю такой несчастный случай, который, по всей видимости, нельзя предотвратить обычными мерами предосторожности. Я хочу сказать, что, если бы была проявлена необходимая осторожность, этого несчастья не случилось бы.

Затем Харбинсон перешел к резкой критике министерства торговли, которое своим безответственным отношением к обеспечению безопасности на море было в значительной степени повинно в смерти прежде всего пассажиров III класса. Далее Харбинсон отметил:

> «У министерства торговли много глаз и ушей, но совсем нет ума… И хотя оно получает информацию отовсюду, похоже, оно не способно ее использовать…»

Совсем к иным выводам пришел сэр Роберт Финлей, представлявший интересы судоходной компании «Уайт стар лайн». Финлей долгие годы считался одним из наиболее видных британских адвокатов и пользовался особым уважением среди лондонских юристов. Но с годами блеска в его выступлениях поубавилось. Заключительную речь перед следственной комиссией Финлей произносил с 25 по 28 июня. Он очень пространно объяснял, почему, по его мнению, так опасно плыть на высокой скорости среди льдов даже ясной ночью, что к действиям Брюса Исмея нельзя предъявлять претензий, поскольку их нельзя считать компетентными, что слабая подготовка команды в обращении со спасательными средствами никак не связана с достойными сожаления потерями человеческих жизней,

что дисциплина команды была на должном уровне, а количество спасательных шлюпок полностью удовлетворяло требованиям министерства торговли (единственное из утверждений Финлея, которое можно признать бесспорным). Вспыльчивый лорд Мерси проявил в отношении сэра Роберта Финлея исключительное снисхождение.

Робертсона Данлопа, который 28 июня приготовился произнести речь в защиту судна «Калифорниан» и его капитана, лорд Мерси приветствовал язвительным вопросом:

— Господин Данлоп, как вы думаете, сколько времени вам понадобится, чтобы убедить нас, что с «Калифорниан» не видели огней «Титаника»?

— Думаю, милорд, — спокойно ответил Данлоп, — это займет около двух часов.

В течение этих двух часов Данлоп указывал на противоречия в показаниях свидетелей, обвинявших капитана Лорда в халатности, и пытался доказать, что существуют и другие, часто более правдоподобные объяснения роковых событий. Показания второго помощника механика Эрнеста Гилла он квалифицировал как ненадежные. Лорд Мерси спросил, не хочет ли он этим сказать, будто Гилл обманывал следственную комиссию. Данлоп ответил утвердительно и привел свои доводы: Гилл узнал о гибели «Титаника» утром 15 апреля; через несколько дней, оказавшись в Нью-Йорке, он дал интервью тамошним репортерам и предстал перед следственным подкомитетом; его фантазию подхлестнуло пережитое, и он вообразил, что «Титаник» и был тем судном, которое он на мгновение увидел. Возможно ли, продолжал Данлоп, чтобы судно, которое Гилл видел совершенно отчетливо, не заметили ни вахтенный офицер на мостике «Калифорниан», ни вахтенные матросы? Что касается двух сигнальных ракет, которые видел Гилл, то даже, если они в действительности имели место, они не могли быть теми же, что видели Стоун и Гибсон.

Данлоп подчеркнул, что тщательное изучение показаний членов команды «Калифорниан», тип судна, которое наблюдала команда, его огни и маневры — все это приводит к одному выводу: это судно не могло быть «Титаником». Данлоп не забыл и еще об одном важном обстоятельстве. Лорд, Стоун и Гибсон видели на этом судне только один топовый огонь и приняли его за небольшое судно, и лишь третий помощник Гроувз утверждал, что видел два огня. Столь же спорным является и вопрос о цвете бортового отличительного огня неизвестного судна. Стоун, Гибсон и Гроувз видели красный огонь, и только капитан Лорд — зеленый. Если бы

это был «Титаник», шедший на запад и обращенный к «Калифорниан» правым бортом, все должны были бы видеть зеленый огонь. Данлоп обратил внимание присутствующих на то, что только четвертый помощник «Титаника», один матрос и один стюард считали судно, огни которого они видели, пароходом, большая же часть опытных моряков считала его рыбацким судном. Такого же мнения придерживался и Брюс Ис-мей. Данлоп напомнил еще об одном очевидном противоречии: с «Калифорниан» увидели огни судна, остановившегося неподалеку около одиннадцати часов вечера. Был ли это «Титаник»? Почему оба впередсмотрящих в «вороньем гнезде» до конца своей вахты, то есть до полуночи, не заметили огней «Калифорниан»? О сигнальных ракетах Данлоп сказал, что капитан Лорд и его второй помощник с полным основанием считали их сигналами компании. Он обратил внимание комиссии и на то обстоятельство, что сигнальные ракеты, пускаемые судном, терпящим бедствие, имеют особое устройство. В сущности, это гранаты замедленного действия, их разрыв сопровождается не только ярким светом, но и звуком, похожим на выстрел из орудия. И хотя «Титаник» пускал именно такие ракеты, на «Калифорниан» никто не отметил взрывов, которые в спокойную ночь слышны на расстоянии до десяти миль. А ведь «Калифорниан», по некоторым сведениям, был удален от «Титаника» не более чем на пять миль! По мнению Данлопа, если бы второй помощник Стоун предположил, что видит «ракеты бедствия», он обязательно разбудил бы капитана. Точно так же и капитан Лорд, если бы он по каким-то признакам понял, какая трагедия разыгрывается в 20–30 милях от его судна, тут же бросился бы на помощь. В этой связи Данлоп отметил, что, если бы капитан правильно понял сообщение, которое передал ему кадет Гибсон в 2 часа 5 минут ночи, и сразу же приказал дать ход, «Калифорниан» прибыл бы к месту гибели «Титаника» самое раннее в 4 часа 30 минут, то есть спустя полчаса после того, как туда прибыла «Карпатия». И это при том, что он шел бы ночью через лед с такой же скоростью, с какой шел утром при ярком свете.

В заключение Данлоп обратил внимание на то, что вообще не доказано, был ли «Калифорниан» единственным судном, находившимся в те критические минуты неподалеку от «Титаника». Наоборот, собранные доказательства свидетельствуют о том, что там было еще несколько, к сожалению, в основном неизвестных судов. Он напомнил, что в показаниях капитана Лорда говорилось о двух судах, которые, кроме «Маунт Темпля», увидела команда «Калифорниан» утром 15 апреля вблизи места гибели «Титаника», в показаниях капитана «Маунт Темпля» — о неизвестной

шхуне и судне, а в показаниях капитана «Карпатии» — о других неизвестных судах, увиденных на месте катастрофы. Данлоп представил комиссии доказательства того, что в этом районе в тот роковой день застрял во льдах и немецкий пароход «Траутенфельс» вместимостью 2932 брт, шедший из Гамбурга в Нью-Йорк. Это судно, придерживавшееся западного курса, наткнувшись на обширное ледяное поле, повернуло на юго-запад. Маневры «Траутенфельса» совпадали с маневрами неизвестного судна, за которым наблюдали с мостика «Калифорниан». Данлоп доказывал, что на рассвете 14 апреля к ледовому полю, перед которым остановился «Калифорниан», подошло наливное судно «Паула» вместимостью 2784 брт компании «Дойче — Американа петролеум» из Гамбурга. Куда делось это судно потом, неизвестно. Данлопу удалось установить присутствие еще трех судов в том же районе и в то же критическое время. Их капитаны и офицеры не были допрошены, и, как подчеркнул Данлоп, он не знает, не пускало ли ракеты по тем или иным соображениям какое-нибудь из них. И это, заключил Данлоп, еще отнюдь не полный перечень судов, которые могли увидеть с «Титаника» или «Калифорниан» в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года.

Несмотря на ряд серьезных аргументов, приведенных представителем компании «Лейленд лайн» и явно ставивших под сомнение обоснованность обвинений, выдвинутых против капитана Лорда, из замечаний лорда Мерси во время речи защитника стало ясно, что он не позволит поколебать свою точку зрения на роль «Калифорниан» и капитана Лорда, которую он отвел им в трагедии «Титаника».

Заключительную речь произнес и главный защитник министерства торговли сэр Руфус Айзекс. Она была очень пространной и включала все аспекты дела, которым занималось следствие. Разумеется, главным стремлением сэра Руфуса было избавить министерство от какой-либо ответственности за катастрофу. В своей речи он в основном сосредоточился на действиях капитана Лорда и пришел к таким выводам, что английский писатель Питер Пэдфилд после анализа его выступления заметил: «Мороз подирает по коже и кровь стынет в жилах, когда подумаешь о присяжных, которые в ходе „бриллиантовой“ карьеры этого человека находились под воздействием такой ловкой и коварной софистики». Конечно, не случайно, что сэр Руфус, перед тем как стать государственным, а потом и генеральным прокурором, был самым высокооплачиваемым адвокатом Великобритании. Нельзя считать случайным и то, что юристу такого уровня министерство торговли доверило защиту своих интересов в расследовании катастрофы «Титаника».

После почти месячного перерыва следственная комиссия лорда Мерси в последний раз собралась на заседание 30 июля 1912 года. На нем лорд Мерси зачитал Отчет о результатах расследования обстоятельств гибели парохода «Титаник». Тех, кто внимательно следил за ходом многомесячного расследования, позиция лорда Мерси удивить не могла. Исключение составил лишь один человек — капитан «Калифорниан». По мнению Мерси, не было ни конкретного человека, ни учреждения, которые можно было бы обвинить в том, что они своими действиями способствовали самой грандиозной морской катастрофе.

По поводу действий капитана «Титаника» Эдварда Смита Мерси сказал:

> «Вопрос состоит в том, что должен был предпринять капитан. Как мы выяснили, в соответствии со сведениями, которые оказались в его распоряжении и которые свидетельствовали, что лед находится поблизости, у капитана было две возможности: первая — вместо того чтобы идти на запад, отклониться к югу, вторая — с приближением ночи существенно сбавить ход. Он не сделал ни того, ни другого. Смена курса в 17.50 была настолько незначительной, что ее нельзя расценить как намерение избежать столкновения со льдом… Почему капитан сохранил прежний курс и поддерживал прежнюю скорость? Ответ на этот вопрос надо искать в свидетельских показаниях. Из них ясно видно, что уже в течение многих лет на судах, использовавших этот маршрут, даже ночью, правда, в ясную погоду, было обычной практикой, оказавшись вблизи льдов, не менять курса и скорости. И капитаны судов полностью полагались на внимательность впередсмотрящих, которая позволяла избегать опасности. К такой практике побуждал многолетний опыт, и никаких несчастий не происходило. Но трагическое событие доказало ошибочность подобных взглядов. Корни этой практики надо искать, скорее, в соперничестве между судоходными компаниями и заинтересованности части общества в экономии времени при плавании через Атлантику. Принимая во внимание эти обстоятельства, я не могу винить капитана Смита. У него не было опыта, которым его несчастье обогатило тех, кто жив. В ходе расследования отмечалось, что присутствие на борту господина Исмея и, вероятно, его разговор со старшим механиком в

Куинстауне по поводу скорости судна и расхода угля якобы заставили капитана пренебречь мерами, к которым в другом случае он отнесся бы иначе. Я не верю в это. Показания свидетелей подтверждают, что он не стремился к рекордному или хотя бы исключительно скоростному переходу. Он не стремился никого удивить, он действовал, руководствуясь собственными суждениями и методами, которые считал наилучшими. Он допустил ошибки, очень серьезные ошибки, но такие, о которых, учитывая прежнюю практику и прежний опыт, нельзя сказать, что они связаны с безответственностью. А если безответственность не установлена, с моей точки зрения, капитана Смита обвинять нельзя. Надо надеяться, что о подобной практике мы слышали в последний раз и в будущем от нее откажутся. То, что в случае с „Титаником“ было ошибкой, в любом подобном случае в будущем, безусловно, будет квалифицироваться как безответственность».

Поведение офицеров и команды «Титаника» во время организации спасательных работ Мерси оценил следующим образом:

«Свидетели меня убедили, что офицеры очень добросовестно выполняли свои обязанности, не думая о себе. Капитан Смит, господин Уайлд, старший механик, господин Мэрдок и господин Муди погибли вместе с судном, выполняя свой долг. Остальные, исключая господина Лайтоллера, приняли заботу о спасении пассажиров на себя и таким образом спаслись сами. Господин Лайтоллер был смыт с палубы, когда судно пошло ко дну, и позднее его вытащили из воды.

Дисциплина пассажиров и команды во время спуска шлюпок также была на высоте, но организация могла быть лучше, и если бы таковое имело место, то, возможно, было бы спасено больше жизней.

Оценивая проблему спасательных шлюпок, очень трудно объяснить, почему столько шлюпок покидало судно, взяв сравнительно небольшое число людей. Например, шлюпка № 1 отошла только с 12 вместо 40 человек, №7 — с 27, №6 — с 28, хотя вместимость каждой шлюпки составляла 65 человек. На основании показаний, определенно правдивых, и некоторые другие шлюпки покинули судно, загруженные лишь частично.

Когда первые из них отошли, перед тем как „Титаник“ начал погружаться, расстояние от водной поверхности до шлюпочной палубы составляло 22 метра, и женщины боялись садиться в шлюпки. Многие были убеждены, что на палубе им будет безопаснее, чем в шлюпках. Это объяснение подтверждают и показания капитана „Карпатии“ Ростроna: после того как спасенные оказались на палубе его судна, некоторые из них признались, что, когда первые шлюпки покидали „Титаник“, их трудно было заставить сесть в них, они боялись садиться. Об этом же рассказывали и многие другие пассажиры „Титаника“, и я не сомневаюсь в том, что многие, особенно женщины, отказывались покидать палубу и садиться в шлюпки. В какой-то момент показалось, что капитан намерен сажать людей в шлюпки через порты. Вероятно, он просто хотел успокоить пассажиров, поскольку из портов можно было попасть в шлюпки по штормтрапам; таким образом, спуск некоторых шлюпок, заполненных лишь частично, можно объяснить именно этими причинами. Нет сомнения в том, что капитан приказал нескольким шлюпкам подойти под порты, чтобы оттуда можно было взять еще пассажиров, но, к сожалению, они так и не были открыты. Некоторые женщины не хотели расставаться с мужьями. Офицеры, размещавшие людей в шлюпках, опасались, что, если их заполнить полностью, они могут „развалиться“. К счастью, эти опасения оказались напрасными, несколько максимально заполненных людьми шлюпок успешно опустились на воду.

Я слышал показания, касавшиеся поведения шлюпочных команд после того, как „Титаник“ затонул и в воде оказалось много боровшихся за жизнь людей. С сожалением должен отметить, что, с моей точки зрения, не во всех случаях командиры шлюпок делали попытки спасти их, хотя и могли с успехом это сделать. В особенности это касалось шлюпки №1. За исключением этих нескольких замечаний, в адрес пассажиров и команды я могу сказать только похвальные слова. Все свидетели говорили об их достойном поведении».

В адрес Дж. Брюса Исмея лорд Мерси сказал:

«А теперь по поводу нападок на господина Исмея. Многие

считают, что, будучи генеральным директором судоходной компании, он несет определенную моральную ответственность за случившееся и должен был оставаться на судне до самого конца. Я с этим не согласен. Господин Исмей помог многим пассажирам, прежде чем оказался у складной шлюпки С, последней шлюпки по правому борту, когда поблизости уже не было никого из пассажиров. В ней оказалось место, и он прыгнул в шлюпку. Если бы он этого не сделал, он лишь прибавил бы к утраченным жизням еще одну, свою собственную».

Лорд Мерси высказался и по весьма неприятному вопросу — о возможности спасения пассажиров III класса:

«В ходе расследования уже указывалось, что с пассажирами III класса обошлись несправедливо, что им не разрешали пройти на шлюпочную палубу, а когда они наконец туда добрались, то выяснилось, что в спасательные шлюпки сажают в первую очередь пассажиров I и II классов. Но так и не установлено, насколько обоснованны эти высказывания. Хотя действительно, спасенных пассажиров III класса значительно меньше, чем спасенных пассажиров I и II классов. Но это следует объяснить, скорее, большей неохотой пассажиров именно III класса покидать судно, их нежеланием расставаться со своим багажом.

Я убежден, что столь неблагоприятное соотношение между погибшими нельзя объяснить проявлением несправедливости к пассажирам III класса».

Пространный пассаж своего заключительного отчета лорд Мерси посвятил судну «Калифорниан» и капитану Лорду. В сущности, он сосредоточил все свое внимание на неблагоприятных для капитана утверждениях. В спорных же случаях, а таковых было множество, он присоединился к аргументам противников Лорда, все это рассортировал и преподнес как доказанные факты. В заключение он сказал:

«Изложение событий так, как это было сделано различными свидетелями, содержит противоречия и неясности. Но истина на самом деле проста. „Титаник“ столкнулся с айсбергом в 23.40. Судно, которое видели с „Калифорниан“, остановилось именно в это время. Ракеты, пущенные с „Титаника“, были сигналами

бедствия. С „Калифорниан“ видели эти ракеты. Число пущенных „Титаником“ ракет восемь. На „Калифорниан“ видели восемь. Ракеты были пущены с „Титаника“ в промежутке между 00.45 и 1.45 ночи. На „Калифорниан“ видели ракеты именно в это время. В 2.40 господин Стоун сообщил капитану, что судно, с которого пускали ракеты, исчезло. „Титаник“ затонул в 2.20. Было высказано возражение, что ракеты, которые видели на „Калифорниан“, принадлежали другому судну, а вовсе не „Титанику“. Но о другом судне, которое вписывалось бы в эту схему, никто никогда не слышал.

Эти обстоятельства убедили меня в том, что судно, которое видели с „Калифорниан“, было именно „Титаником“. А если это так, то из показаний капитана Лорда следует, что оба судна в момент катастрофы были удалены друг от друга примерно на пять миль. Свидетельства пострадавших с „Титаника“ это предположение подтверждают, но мне сообщили, что расстояние, вероятно, было больше, хотя и не более восьми — десяти миль. Лед, окружавший „Калифорниан“, не был сплошным и простирался в направлении к „Титанику“ на расстояние не более двух-трех миль. Ночь была ясной, и море спокойным. Когда на „Калифорниан“ впервые увидели ракеты, судно могло выйти к чистой воде без особых затруднений и прийти „Титанику“ на помощь. Если бы оно это сделало, могли бы быть спасены если не все, то многие жизни».

В заключение своего Отчета лорд Мерси представил некоторые рекомендации в отношении морских пассажирских судов. Он предложил, чтобы число спасательных шлюпок соотносилось с количеством пассажиров, которых судно может принять на борт: их должно быть достаточно для всех людей на судне. Одна или две шлюпки должны быть снабжены механическим приводом. Министерство торговли обязано, во-первых, точно определить перечень оборудования спасательных шлюпок и, во-вторых, проводить инспекцию спасательного оборудования более тщательно, чем это делалось до сих пор. В случаях, когда для обслуживания спасательных шлюпок не хватает палубных матросов, иметь подготовленными для этих целей других членов команды. Впередсмотрящие периодически должны проходить проверку зрения, на судах следует создать службу порядка, которая в случае необходимости гарантировала бы выполнение приказаний. Все суда должны быть

оснащены радиостанциями и иметь на борту такое количество подготовленных радистов, какое обеспечит непрерывную работу радиостанций днем и ночью. Все судоходные компании должны включить в свои инструкции пункт о том, что в случае, если по курсу или вблизи него обнаружен лед, судно в сумерках обязано идти малым ходом или изменить курс так, чтобы обойти опасный район. Кроме того, лорд Мерси рекомендовал министерству торговли напомнить всем капитанам судов положения морской конвенции 1911 года, в которой неоказание помощи судну, находящемуся в опасности, квалифицируется как преступление.

Глава специальной комиссии по расследованию морских катастроф свою точку зрения высказал. Пятеро членов комиссии с ним согласились.

Большинство британских газет на следующий же день воздали должное лорду Мерси, отметив, насколько тщательно он проанализировал и разобрал все показания, какие правильные ответы нашел на все поставленные вопросы и какие правильные выводы сделал… Таким образом, самая страшная катастрофа в истории мореплавания, по мнению лорда Мерси, была вызвана цепью трагических обстоятельств. Кроме капитана «Калифорниан», никто ни в чем виноват не был, никаких явных ошибок со стороны министерства торговли, судоходной компании «Уайт стар лайн» и команды «Титаника» также выявлено не было. В Вашингтоне сенатор У. О. Смит был значительно критичнее в отношении министерства торговли и капитана Смита. Тем не менее создавалось впечатление, что о катастрофе «Титаника» сказано последнее слово. Лондонская «Дейли телеграф» 31 июля писала:

> «Трудно даже допустить, чтобы нашелся какой-нибудь суд, который, вопреки точке зрения лорда Мерси и тех, кто заседал вместе с ним, осмелился бы заняться вопросом ответственности владельцев „Титаника“. Отчет освободил всех от груза вины, и вряд ли возможно, чтобы когда-нибудь была сделана хоть какая-то попытка доказать обратное».

Но «Дейли телеграф» ошиблась.

Томаса Района, мелкого фермера из ирландского графства Корк, совсем не удовлетворили результаты и выводы уважаемого лорда, и у него хватило смелости начать, казалось бы, безнадежное дело. Он обратился в суд. 20 июня 1913 года судья Бейлхеч и специальный суд присяжных начали рассмотрение жалобы, поданной Томасом Районом на компанию «Оушеник стим навигейшн», известную как «Уайт стар лайн». Район

потребовал возмещения ущерба за смерть своего сына Патрика, который по халатности служащих компании погиб на судне «Титаник». Интересы Томаса Района в суде представляли королевский судебный советник Джон Кэмпбелл и Томас Скэнлен, защищавший перед комиссией Мерси интересы Национального союза моряков и кочегаров. Интересы компании представляли королевский судебный советник Генри Дьюк (в ходе работы комиссии Мерси он защищал супругов Дафф-Гордон), королевский судебный советник Морис Хилл и опытный юрист Рейберн.

Вновь были подробно разобраны все обстоятельства катастрофы. Судья Бейлхеч принял во внимание показания, собранные в ходе работы комиссии Мерси, и сам повторно допросил ряд свидетелей. Работа проходила совсем в иной атмосфере, чем та, что была год назад в Скоттиш-Холле. Отказались от театральности и шума, сопровождавших заседания комиссии Мерси, обстановка была деловой, предметной, спокойной, и приоритет отдавался правовым аспектам проблемы. Судья Бейлхеч беспристрастно и со знанием дела отделял главное от второстепенного, факты, в которые лорд Мерси старался особенно не вникать, теперь при перекрестных допросах рассматривались с должным вниманием. Шаг за шагом выявлялись «пробелы», которые допустила комиссия Мерси. Допрос Фредерика Флита и Реджинальда Робинсона Ли — впередсмотрящих с «Титаника» — подтвердил: видимость в ту ночь была не такой уж идеальной, как до сих пор считалось. На самом деле был легкий туман, скрывший и часть рокового айсберга. Флит показал, что заметил туман за пятнадцать минут до столкновения. Только второй помощник капитана Лайтоллер пытался, как и раньше, защищать обычную практику судовождения, осуществляемую на западноатлантических линиях. Он настаивал на том, что во время его вахты никакого тумана не было, и усомнился, что он мог появиться вскоре после нее. Лайтоллер повторил доводы, согласно которым считалось, что катастрофа — это результат стечения исключительно неблагоприятных обстоятельств. Судья Бейлхеч допросил ряд экспертов, в том числе и капитана Э. Дж. Кэннонса из Атлантической транспортной компании, который показал, что многолетний опыт подтверждает появление дымки или тумана в местах скопления льда. А «Титаник» был проинформирован о присутствии льда вблизи своей трассы, причем проинформирован многократно.

Представители защиты компании «Уайт стар лайн» в конце концов оказались почти в безвыходной ситуации: если катастрофа произошла потому, что из-за тумана айсберг не был своевременно замечен, значит, капитан Смит проявил безответственность, поскольку не снизил скорость

судна; если же тумана не было и впередсмотрящие могли увидеть айсберг раньше, но все же не заметили его вовремя, то и тогда сотрудники компании оказывались виновными в безответственности.

В своем заключительном выступлении представитель обвинения Кэмпбелл заявил, что не знает случая, когда установленные факты столь убедительно доказывали бы чудовищную безответственность, как в случае с катастрофой «Титаника». Представитель защиты Дьюк использовал, в сущности, те же аргументы, которые так хорошо оправдали себя в работе следственной комиссии Мерси. Он утверждал, что капитан и офицеры «Титаника» действовали так, как в подобной ситуации действовали бы все опытные капитаны и офицеры, многократно пересекавшие Северную Атлантику. Их ни в чем нельзя упрекнуть.

Продолжавшееся почти два часа совещание присяжных выявило, что на «Титанике» была допущена халатность, но не впередсмотрящими. Причиной катастрофы стало нарушение скоростного режима, то есть движение с повышенной скоростью, несмотря на то что капитан «Титаника» был оповещен об опасности. После этого судья Бейлхеч вынес приговор, в котором признал компанию виновной.

«Уайт стар лайн» подала апелляцию. 9 февраля 1914 года судья апелляционного суда лорд Вон Уилльямс отклонил ее и подтвердил приговор первой инстанции. Обоснование его решения было построено на еще более точном и беспристрастном анализе всех полученных свидетельских показаний, чем это сделал в Соединенных Штатах сенатор Смит, не говоря уже о лорде Мерси. В отношении показаний второго помощника капитана Лайтоллера, которым в ходе предыдущих заседаний придавался такой вес, судья Уилльямс занял весьма критическую позицию и не расценил действия капитана Смита как правильные. Он заявил, что опасность не была непредвиденной. Таким образом, усилия, в свое время приложенные лордом Мерси для спасения репутации ответственных учреждений и лиц, причастных к катастрофе, в данном случае оказались тщетными. Часть правды об обстоятельствах гибели «Титаника» наконец была признана официально.

После успешного иска ирландского фермера Томаса Района последовало еще несколько, поданных родственниками других погибших на «Титанике». И хотя первоначальные требования о возмещении ущерба, предъявленные компании «Уайт стар лайн», достигали 16 миллионов долларов, юристам судоходной компании удалось в конце концов эту сумму значительно сократить. По некоторым сведениям, компания затратила на возмещение ущерба всего 663 000 долларов.

Глава 11
ПРЕСТУПЛЕНИЕ «КАЛИФОРНИАН»?

Ни одна катастрофа, когда-либо случавшаяся в море, не породила столько мифов и не вызвала столько споров, как гибель гигантского и роскошного «Титаника» . Но из множества событий, связанных с трагедией, одно, бесспорно, вызвало особый интерес и способствовало появлению огромного количества статей и книг. Это «преступление» «Калифорниан».

В течение многих лет защитники капитана Стэнли Лорда были убеждены, что его обвинили несправедливо. Просто нужно было найти козла отпущения и свалить на него вину других, гораздо более видных участников трагедии. То, что Лорда осудил сенатор Смит, было еще простительно: сенатор не был моряком, в его окружении не было специалистов, многие важные обстоятельства остались ему неизвестны, он полностью доверился данным экспертизы, проведенной капитаном Наппом из Гидрографического управления. Другое дело лорд Мерси. Он, как считали защитники Лорда, пожертвовал капитаном «Калифорниан» сознательно. Ведь помимо всех аргументов, приведенных в заключительной речи представителем судоходной компании «Лейленд лайн» Робертсоном Данлопом, было еще два важных обстоятельства.

Во-первых, никем точно не было установлено время, когда произошли некоторые важные события, не была учтена и разница во времени на «Титанике» и «Калифорниан». Все основывалось только на предположениях, а они явно «подгонялись» к результату. Например, не было установлено точное время, когда с «Титаника» начали пускать ракеты: было принято на веру время, указанное матросом Роу. Не было также установлено точное время, когда с «Титаника» впервые увидели огни на стоявшем поблизости судне. Из показаний четвертого помощника Боксхолла следовало, что он обратил на них внимание, когда начал помогать снимать брезент со спасательных шлюпок; он тут же отправился на мостик и там выяснил, что капитан Смит уже знает об огнях, которые, бесспорно, означали присутствие неизвестного судна. Если показания Боксхолла соответствуют действительности, значит, огни судна заметили раньше, чем «Титаник» начал спускать шлюпки. Почему же тогда капитан Смит, вместо того чтобы спускать шлюпки, не направил «Титаник» к этому

судну? Ведь он знал масштабы повреждения, знал, что котельные на корме и машинное отделение в порядке, что погружение носовой части еще незначительно. Тогда «Титаник» еще мог развить ход до 12 узлов. И если неизвестное судно находилось в десяти милях, он мог бы достичь его через полчаса. Единственное объяснение этому — огни неизвестного судна увидели намного позже, когда спасательные шлюпки были уже на воде и положение «Титаника» было намного серьезнее.

Заключение комиссии Мерси о том, что события на «Титанике» совпадали по времени с теми же событиями, которые наблюдали с мостика «Калифорниан» (появление судна, пуск ракет, исчезновение судна), стало одним из решающих доказательств виновности Лорда. Но достаточно было повнимательнее рассмотреть вопрос о времени, и выявились бы огромные расхождения, и выводы, к которым пришел лорд Мерси, причем пришел с удивительной виртуозностью, оказались бы несостоятельными. Мерси, как и сенатор Смит, не был моряком, но зачем тогда ему понадобились пять специалистов, которые в его комиссии заседали в качестве присяжных и советников?

Во-вторых, капитан Лорд в течение всего хода расследования и до конца своей жизни утверждал, что «Титаник» был удален от «Калифорниан» на 19,5 мили, поэтому находился за горизонтом и он не мог его видеть. Никто ему тогда не поверил, хотя уже в ходе лондонских слушаний капитан «Маунт Темпля» уверял, что координаты, переданные «Титаником», неточны. Такого же мнения придерживался и капитан русского судна «Бирма» Людвиг Стулпинг, заявление которого об ошибочности переданных «Титаником» координат 25 апреля напечатала лондонская «Дейли телеграф». Конечно, решающим фактором обвинения в преступлении капитана Лорда и вахтенных на «Калифорниан» было игнорирование сигналов бедствия. Обо всех других противоречиях, будь то разница во времени или в точности определения координат, еще можно было спорить, приводить доводы за или против, но вопрос о ракетах, которые видели и на которые не прореагировали, был самым серьезным в обвинении, предъявленном капитану Лорду. В конце 1912 года в журнале «Нотикал мэгэзин» один из морских специалистов писал:

> «Я всегда считал, как и многие другие, с кем я обсуждал этот вопрос, что, в сущности, неважно, видели ли с „Калифорниан“ именно „Титаник“. В любом случае видели какое-то судно, пускавшее ракеты — сигналы бедствия. Обязанностью капитана „Калифорниан“ было поспешить на помощь. Он этого не сделал!

> Было ли это ошибкой, об этом знают только капитан Лорд и его офицеры. Из-за наличия льда, возможно, им и не удалось бы приблизиться к этому судну, но они должны были хотя бы сделать попытку».

Те, кто признавали капитана Лорда виновным, утверждали, что вообще не имеет значения, находилось ли в действительности между «Титаником» и «Калифорниан» еще какое-то неизвестное судно, пусть там находился хоть целый флот. Главное — ракеты и то, что их заметили. Даже если бы их пускало другое судно, а не «Титаник», это нисколько не снимает ответственности с капитана Лорда. Он знал об опасности, какую в то время года в этом районе представлял лед, знал, что означают пущенные в море ракеты. Раз уж он ничего не предпринял, то должен был хотя бы разбудить радиста. Критики Лорда заявляли, что даже если бы нашлись надежные свидетели, подтвердившие, что в это время они находились на судне, оказавшемся вблизи «Титаника» и пускавшем ракеты, их показания в защиту капитана все равно не были бы веским аргументом для пересмотра заключения, к которому пришел лорд Мерси. В силе все равно оставался бы вопиющий факт: капитан британского флота не поспешил на помощь судну, посылавшему сигналы бедствия.

Такая аргументация, бесспорно, логична и не нуждается в доказательствах. Конечно, она правомерна только при условии, что капитан Лорд был проинформирован о ракетах. Но сам он всегда утверждал, что в 1 час 15 минут ночи второй помощник Стоун сообщил ему только об одной ракете, а то, что ему позднее докладывал в штурманской рубке кадет Гибсон, он не слышал, поскольку спал. Это объяснение Лорда все восприняли как маловразумительное, и его не приняли ни лорд Мерси, ни многие морские специалисты. Однако нельзя с полной уверенностью утверждать, что капитан Лорд говорил неправду. И если все было действительно так, как он говорил, он стал жертвой трагического недоразумения, а это идеально соответствовало намерениям официальных инстанций.

В «деле» «Калифорниан» было столько спорного, что даже официальные инстанции не решились довести его до крайности: капитан Лорд, несмотря на суровое обвинение следственной комиссии, не был лишен капитанского диплома, не предстал перед судом, и против него не было возбуждено никакого дела. В заседаниях комиссии Мерси участвовали генеральный и государственный прокуроры, и оба сочли, что при беспристрастной правовой оценке действия капитана Лорда нельзя

квалифицировать иначе, как преступные. Но и они, хотя служебная обязанность прямо им это предписывала, не привлекли его к суду. Неужели пожалели его? Нет, этого предположить нельзя. Единственное объяснение — они хорошо понимали слабые стороны обвинений, выдвинутых против Лорда, и не хотели рисковать, если в ходе судебного разбирательства их не удалось бы скрыть.

Судоходная компания «Лейленд лайн», которой принадлежало судно «Калифорниан», вначале не собиралась отстранять Лорда от командования судном. Однако после публикации заключительного отчета лорда Мерси это пришлось сделать. Капитана Лорда уведомили, что один из влиятельных руководителей компании угрожает подать в отставку, если Лорд и дальше будет оставаться у нее на службе. 13 августа 1912 года Лорду сообщили, что ему не могут предоставить даже другое судно. Руководитель ливерпульского отделения доверительно сказал Лорду, что хотя все это и достойно сожаления, но общественное мнение настроено против, поэтому ничего нельзя поделать. Однако члены правления компании убеждены, что в ту роковую ночь «Калифорниан» действительно не мог видеть «Титаник», а «Титаник» не мог видеть «Калифорниан», и к Лорду они продолжают испытывать полное доверие, ни в чем его не обвиняя. Кроме того, капитану Лорду было заявлено, что, если он опровергнет выдвинутые против него обвинения, «Лейленд лайн» охотно изменит свое решение, но в нынешней ситуации, к сожалению, она вынуждена требовать его отставки. Так, после четырнадцати с половиной лет работы капитан Стэнли Лорд расстался с компанией «Лейленд лайн».



Капитан «Калифорниан» Стэнли Лорд

Лорд сделал все, что было в его силах, чтобы «отмыться». Он написал всем, кто мог бы ему помочь, обратился в Объединение работников торгового флота и, конечно, прежде всего в министерство торговли. И хотя Объединение развило бурную деятельность, все его усилия разбились о позицию министерства торговли, которое ничего не собиралось менять в своих первоначальных выводах. Ведь формально Лорда не могли отстранить от командования судном, поскольку с юридической точки зрения для этого не было оснований: официально в гибели «Титаника» никто не был обвинен.

В конце 1912 года судоходная компания «Нитрат продюсерс стим шип» предложила капитану Лорду работу. Очевидно, это произошло по рекомендации одного из сторонников Лорда, представителя компании

«Лейленд лайн» в Соединенных Штатах, и в феврале 1913 года его назначили капитаном судна «Англо-Саксон».

8 августа 1913 года Лорд обратился в министерство торговли со следующей просьбой:

> «Общественность уже забыла о расследовании катастрофы „Титаника“, но я навсегда буду незаслуженно помечен клеймом „Калифорниан“, если министерство не предоставит мне возможности оправдаться, организовав новое расследование. Я прошу только о новом разбирательстве независимого суда на основании свидетельств, полученных в ходе первоначального расследования».

На это он получил ответ:

> «В связи с Вашим письмом от 8 августа и предыдущей корреспонденцией, касающейся Отчета о результатах расследования обстоятельств гибели парохода „Титаник“, которое проходило в Лондоне, я уполномочен министерством торговли заявить, что мы тщательно рассмотрели и взвесили факты, о которых Вы упоминаете, но, как Вас уже информировали в августе минувшего года, по данному вопросу не представляется возможным начать новое расследование».

Первая мировая война помешала капитану Лорду в его дальнейших попытках оправдаться. После ее окончания интерес общественности к трагической судьбе «Титаника» и ко всему, что было связано с катастрофой, ослабел до такой степени, что Лорд пришел к выводу: он ничего больше не будет предпринимать. Его решению способствовало и то обстоятельство, что на его жизни события 1912 года отразились не так уж сильно. Четырнадцать лет капитан Лорд командовал судами «Нитрат продюсерс», осуществлявшими грузовые перевозки между Европой и Южной Америкой. Однако сослуживцы говорили, что он изменился. Раньше крайне самоуверенный, он теперь обращался с людьми предупредительно и спокойно. В марте 1927 года в связи с ухудшением здоровья он «ушел на берег». В связи с этим руководитель судоходной компании Джон Латта писал:

> «Я с удовольствием заявляю, что капитан Стэнли Лорд

> занимал ведущее место в нашей компании с февраля 1913 до марта 1927 года. В течение всего этого времени он пользовался полным нашим доверием, и мы считаем его одним из самых способных капитанов, которые у нас когда-либо работали. Мы с большим сожалением приняли его решение уйти на отдых по состоянию здоровья. Он уносит с собой нашу благодарную оценку его безупречной работы, и мы искренне надеемся, что его здоровье быстро улучшится».

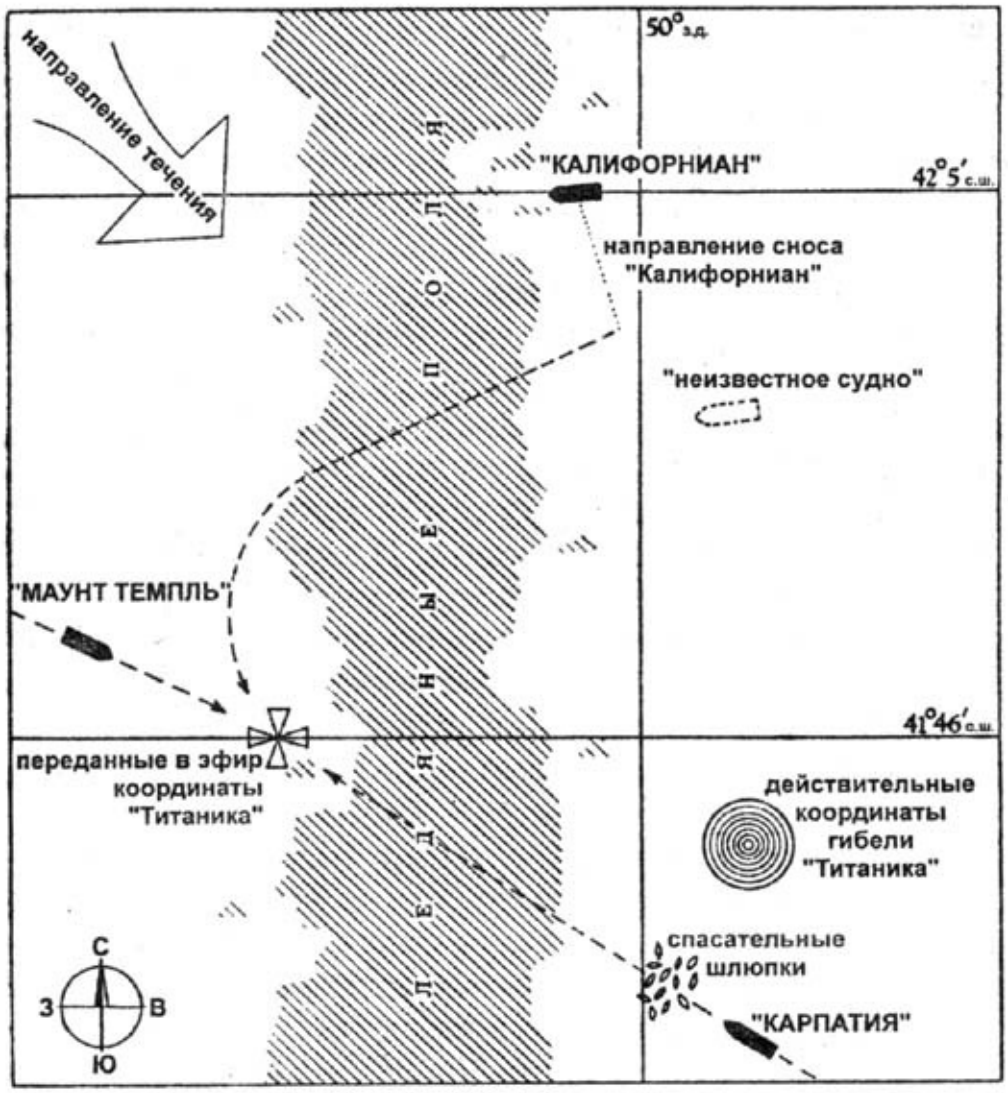
Вероятно, капитан Лорд уже никогда не вернулся бы к своему участию в событиях, связанных с катастрофой «Титаника», если бы не книга американского писателя Уолтера Лорда «Незабываемая ночь», вышедшая в свет в 1956 году. В ней были детально описаны все перипетии той ночи, когда затонул «Титаник», и, конечно, затронута роль «Калифорниан» и его капитана. Все было преподнесено так, как и сорок пять лет назад в Отчете лорда Мерси. Книга пользовалась огромной популярностью, и капитан Лорд, которому к тому времени уже исполнилось восемьдесят лет, понял, что не остается ничего другого, как снова защищаться. Он вновь обратился за помощью к Объединению работников торгового флота, членом которого состоял с 1897 года. Генеральный секретарь Объединения У. Л. С. Харрисон откликнулся с большим энтузиазмом. О том, что спустя почти пятьдесят лет после катастрофы «Титаника» дело «Калифорниан» и капитана Лорда все еще вызывало жаркие споры, свидетельствует такой факт: в знак протеста против действий генерального секретаря Харрисона капитан сэр Айвен Томпсон, президент центрального органа Объединения, подал в отставку.

В июне 1959 года капитан Лорд сделал под присягой пространное заявление, в котором вновь детально изложил все, что касалось его действительного и мнимого участия в обстоятельствах, связанных с трагедией «Титаника». Он указал на пристрастие лорда Мерси к необъективным выводам, вновь проанализировал все показания и особо остановился на тех, что свидетельствовали в его пользу и не удостоились должного внимания. Но он был уже серьезно болен. 25 января 1962 года в возрасте 84 лет капитан Стэнли Лорд скончался.

Однако Объединение работников торгового флота в лице У. Л. С. Харрисона продолжало бороться за оправдание Лорда. В 1965 году оно обратилось к министру торговли с просьбой проверить ту часть расследования лорда Мерси, которая касалась событий на мостике «Калифорниан» в роковую ночь, когда затонул «Титаник». Понятно, что

спустя полстолетия, когда почти все главные действующие лица трагедии уже умерли, министерству не очень хотелось снова ворошить пыльные папки. В просьбе оно отказало, мотивируя отказ отсутствием безусловных доказательств того, что капитан Лорд в ходе первоначального расследования стал жертвой заговора или были сознательно скрыты важные факты его невиновности. Казалось, в деле «Калифорниан» поставлена последняя точка. Но судьба, как это не раз случалось, когда речь заходила о «Титанике», преподнесла неожиданный сюрприз.

Одним из самых спорных и самых важных вопросов был вопрос о точных координатах «Титаника» и «Калифорниан» в ночь с 14 на 15 апреля. В истинности координат «Калифорниан» никогда никаких сомнений не возникало, а координаты «Титаника» после столкновения с айсбергом определил четвертый помощник капитана Боксхолл. И хотя в их точности кое-кто сомневался, например капитаны судов «Маунт Темпль» и «Бирма», они были официально приняты за истинные. Из этого следовало, что оба судна в критический момент находились друг от друга на расстоянии примерно пяти миль, то есть они могли отчетливо видеть друг друга. Однако капитан Лорд всегда утверждал, что «Титаник» был удален от «Калифорниан» на девятнадцать или даже двадцать миль и между ними должно было находиться третье судно, которое видели как с «Калифорниан», так и с «Титаника». Но ему никто не верил.



Обстановка в районе гибели «Титаника» в утренние часы 15 апреля 1912 года

В 1985 году американо-французская экспедиция под руководством д-ра Роберта Балларда обнаружила на океанском дне остов «Титаника». Исходя из того, что огромное судно должно было уйти вниз практически отвесно, экспедиция совершенно точно определила его координаты. Точка их пересечения оказалась на 13,5 мили юго-восточнее места, рассчитанного Боксхоллом, координаты которого передавались вместе с сигналами бедствия и с тех пор считались местом затопления «Титаника»! Ошибка, скорее всего, произошла потому, что Боксхолл в своих расчетах исходил из предположения, что «Титаник» в последние часы шел со скоростью около 22,5 узла, но в действительности скорость составляла около 20,5 узла. А

это значило, что «Титаник» в момент трагедии находился от «Калифорниан» на расстоянии 21 мили!

Оба судна никак не могли видеть друг друга. А ракеты? Самым правдоподобным объяснением может быть то, что между «Титаником» и «Калифорниан» действительно находилось неизвестное судно, и судьба вновь сыграла злую шутку: ракеты «Титаника» казались наблюдателям на мостике «Калифорниан» взлетающими над этим судном, хотя их пускали далеко за ним. Это объясняет и тот факт, что на «Калифорниан» не слышали взрывов, а сами сигналы бедствия видели слишком низко, на высоте мачт наблюдаемого судна.

Присутствие неизвестного судна никогда не было убедительно доказано, еще труднее будет заставить поверить в достоверность его существования; если этого не случилось в течение восьмидесяти лет, сомнительно, что это вообще когда-нибудь удастся. Выдвигались самые различные версии, появлялись более или менее достоверные свидетельства, но ни одно не было подкреплено настолько неопровержимыми доказательствами, чтобы положить конец всем догадкам.

Например, в 1963 году в мировой печати было напечатано сообщение, что недавно умерший норвежский капитан Хенрик Нисс оставил завещание, которое открывает тайну того неизвестного судна, проходившего в трагическую ночь с 14 на 15 апреля 1912 года вблизи погибавшего «Титаника». Капитан Нисс командовал трехмачтовым парусником «Самсон» и после отлова тюленей возвращался с грузом шкур в норвежский порт. На горизонте команда увидела сигнальные ракеты и позиционные огни неизвестного судна. «Самсон» не был оснащен радиостанцией, и поэтому капитан Нисс даже не мог предположить, какая драма разыгрывалась в это время недалеко от его парусника. Поскольку он вел нелегальный лов в американских территориальных водах, то решил, что огни принадлежат судну сторожевой охраны, которое приказывает ему остановиться, а это вместе с прочими серьезными неприятностями грозило и конфискацией ценного груза. Капитан приказал погасить все огни, и «Самсон» исчез в темноте. Только через десять дней, когда судно достигло Исландии, капитан и команда узнали страшную весть о гибели «Титаника». После сравнения записей в судовом журнале с информацией о трассе, районе и времени гибели «Титаника» капитан Нисс понял, что это действительно был «Титаник», огни и сигналы о помощи которого они видели. Конечно, он осознал, сколько жизней можно было бы спасти, используя шлюпки, которые имелись на «Самсоне». Предотвратить трагедию, что-то изменить в ней было уже невозможно, придание огласке

того, что случилось в ту ночь, бесспорно не принесло бы ничего хорошего ни капитану, ни экипажу. Они решили хранить гробовое молчание. Только в своем завещании капитан открыл всю правду.

После выхода в 1989 году первого издания этой книги один из читателей выступил в печати с протестом против скепсиса автора, который даже заверенное нотариусом завещание Нисса не считает достаточно убедительным объяснением тайны неизвестного судна. Причина скепсиса проста. Сообщение о завещании было опубликовано в 1963 году. Однако содержавшиеся в нем аргументы никогда не были подтверждены последующим объективным расследованием. То, что этого не произошло, хотя речь и шла о возможности объяснить одну из самых больших тайн, окружающих катастрофу «Титаника», которой и по сей день уделяется повышенное внимание, вызывает удивление и ставит под сомнение всю историю с завещанием капитана Нисса. Более того, возникает вопрос, почему известные и знавшие во всех деталях суть вопроса авторы, у которых был доступ ко всей существовавшей информации, которые не пропустили бы ни одного важного сведения, связанного с обстоятельствами гибели «Титаника», уровень и солидность работы которых вызывает уважение, вообще не упоминают о «Самсоне» и завещании капитана Нисса, хотя свои книги они выпустили уже после того, как сообщение о нем облетело мир. Некоторые из них приведены в списке основных источников, использованных автором.

За минувшие восемьдесят с лишним лет о «Титанике» было опубликовано столько «достоверной» информации, сенсационных открытий и выдвинуто теорий, что каждую из них следует тщательно взвешивать, оценивать и проверять в свете всех обстоятельств, прежде чем мы признаем ее достоверность или ценность подлинного факта.

Тем не менее сегодня, хотя и с опозданием, мы можем подтвердить, что в одном очень важном капитан «Калифорниан» Стэнли Лорд был прав: он не мог видеть «Титаник», а «Титаник» не мог видеть его судно. Но ракеты были видны! И каким бы судном с какого бы расстояния они ни посылались, «Калифорниан» на них не отреагировал! Тем не менее в последний раз следует напомнить, что капитан Лорд никогда и мысли не допускал, что ему о них было известно, он всегда утверждал, что ему сообщили только об одной ракете. Что в действительности произошло на мостике «Калифорниан» в ту роковую ночь, мы уже никогда не узнаем, но не исключено, что капитан Лорд стал жертвой исключительно неудачно сложившихся для него обстоятельств.

Глава 12
СПУСТЯ ТРИ ЧЕТВЕРТИ СТОЛЕТИЯ

Прошли годы, целые десятилетия. Нагромождались события, которые по своей значимости во многом превосходили трагедию «Титаника». Прогремели две мировые войны, совершались революции, менялись границы государств, вырастали новые поколения. Люди, которые в 1912 году были связаны с судьбой плавучего дворца, уходили в иной мир.

Дж. Брюса Исмея лондонское расследование официально оправдало и сняло с него какие бы то ни было обвинения в катастрофе «Титаника». Но некоторые британские газеты время от времени все же напоминали о его предосудительных действиях, ссылаясь в основном на американские источники. Исмей хотел, чтобы его оправдали публично, но другие руководители «Уайт стар лайн» выступили против, утверждая, что в этом нет необходимости, учитывая интересы судоходной компании. Положение Исмея в руководстве «Уайт стар лайн» и «Интернэшнл меркантайл марин К» становилось все более сложным. В октябре 1912 года он предложил руководителям ИММ освободить его от поста президента треста, оставив лишь генеральным директором «Уайт стар лайн». Но предложение Исмея было отвергнуто, и вначале его на обоих постах сменил один из руководителей «Уайт стар лайн» Гарольд А. Сандерсон, а в 1916 году президентом ИММ стал Ф. А. С. Франклин. После этого Исмей стал избегать участия в общественной жизни. Лишь изредка он появлялся в ливерпульском отделении компании, основанной еще его отцом. Внимание всех привлекла крупная сумма в 10 000 фунтов стерлингов, которую он внес во вновь образованный фонд обеспечения вдов, чьи мужья — моряки — погибли в море на пассажирских судах. Потом Исмей уединенно поселился в доме, который купил в Ирландии, в графстве Голуэй, и с того времени о нем почти ничего не слышали. В 1936 году, после ампутации правой ноги, он вернулся в Англию, где 17 октября 1937 года умер.

Катастрофа «Титаника», практически разорившая Брюса Исмея, стала началом успешной карьеры Артура Ростона. Проведя отпуск в Англии, он уехал в Соединенные Штаты, где его ждали тысячи писем, масса подарков и даже несколько предложений о вступлении в брак. До декабря 1912 года он еще командовал «Карпатией», а потом снова уехал в Америку, где его приглашали в каждый город и в каждый штат и всюду чествовали как

героя. 2 марта 1913 года президент Тафт вручил ему Медаль чести, высшую награду, присуждаемую конгрессом США. В нью-йоркском Зале славы была установлена мемориальная доска — честь, которой никогда до этого не удостаивался ни один из англичан. В 1915 году судоходная компания «Кунард» доверила Ростону командование «Мавританией», на которой он установил несколько рекордов в скорости и командовал которой до 1926 года. В 1928–1931 годах он был капитаном судна «Бересджерия» (немецкое судно «Император», колосс вместимостью 52 700 брт, который по репарации достался Великобритании). 1 августа 1928 года Ростон стал коммодором флотилии, принадлежавшей компании «Кунард», и вскоре после этого король даровал ему дворянский титул. В 1931 году он вышел в отставку, опубликовал свои мемуары и умер 4 ноября 1940 года.

Уильям Олден Смит оставался сенатором до 1919 года. Он был непримиримым критиком довоенной политики президента Вудро Вильсона и противником вступления Соединенных Штатов в первую мировую войну на стороне Великобритании. Возможно, после знакомства с британской прессой во время работы возглавляемого им подкомитета Смит не испытывал к этой стране большого расположения. В 1919 году он завершил свою политическую карьеру и вернулся в Гранд-Рапидс, где вместе с сыном Уильямом намеревался заняться торговым бизнесом. Но через месяц после переезда его единственный сын умер от воспаления легких. Для У. О. Смита это стало таким ударом, от которого он уже не смог оправиться. Он ушел в себя, удалился от всех дел и 11 октября 1932 года умер от сердечного приступа.

Второй помощник капитана «Титаника» Чарлз Г. Лайтоллер во время Первой мировой войны служил в военно-морском флоте и командовал крейсером. После войны он вернулся в компанию «Уайт стар лайн», где и проработал до пенсии. Несмотря на то что в ходе американского и английского расследований и позднее, при разборе гражданских жалоб, Лайтоллер своими показаниями в значительной мере способствовал оправданию «Уайт стар лайн», ему никогда не доверяли командовать судном, хотя в его квалификации не было ни малейших сомнений. Новое руководство компании неодобрительно относилось к тому, как он выступал в защиту Брюса Исмея, и, когда тот впал в немилость и потерял былой вес, Лайтоллер сразу же ощутил недоброжелательность новых шефов.

Когда в начале второй мировой войны, в мае 1940 года, немецкие войска оттеснили британский экспедиционный корпус во Франции к берегам Ла-Манша и каждое судно для перевозки солдат в Англию было на вес золота, 66-летний Лайтоллер со своим старшим сыном (младший,

пилот бомбардировщика, погиб в первые же дни войны) и восемнадцатилетним юнгой вышли на двадцатиметровой яхте «Сандаунер» к Дюнкерку. Они взяли на борт 130 солдат — учитывая размеры яхты, это было огромное число — и отправились в обратный путь. Их непрерывно атаковали немецкие самолеты, но Лайтоллер лавировал столь успешно, что яхту даже не поцарапало, и она благополучно пришла к английский берегам. Умер Лайтоллер 8 декабря 1952 года в возрасте 78 лет.

Герберт Джон Питман, третий помощник капитана «Титаника», во время первой мировой войны плавал на судне «Тевтоник» компании «Уайт стар лайн» и позднее, до выхода в отставку, продолжал плавать на нескольких крупных пассажирских судах. Он умер в конце 50-х годов. В апреле 1991 года общественность вновь вспомнила о Питмане, когда его дальний родственник выставил на аукцион в Лондоне набор предметов, связанных с «Титаником», из наследства Питмана.

Джозеф Г. Боксхолл, четвертый помощник капитана «Титаника», до начала 30-х годов работал в «Уайт стар лайн», а после ее слияния с компанией «Кунард» стал первым помощником капитана на «Аквитании» (45 647 брт). Как и Лайтоллер, он во время первой мировой войны командовал крейсером британского военно-морского флота. Боксхолл, определивший последние координаты «Титаника», до конца своей жизни отстаивал их точность. Когда 25 апреля 1967 года в возрасте 83 лет он умер, его пепел, согласно завещанию, был развеян в океане в координатах 41°46’ северной широты и 50°14’ западной долготы — в рассчитанном им месте гибели «Титаника».

Гарольд Г. Лоу, пятый помощник капитана «Титаника», во время первой мировой войны также служил в военно-морском флоте. После войны он вернулся в родной Уэльс и активно включился в политическую жизнь. Во время второй мировой войны он предоставил свой дом армии в качестве наблюдательного пункта и, несмотря на ухудшающееся состояние здоровья, активно участвовал в ополчении. Умер Лоу в мае 1944 года в возрасте 61 года.

Фредерик Флит, первым увидевший из «вороньего гнезда» «Титаника» роковой айсберг и сообщивший о нем на мостик, провел в море еще двадцать четыре года, а затем работал на верфи «Харленд энд Волфф». Спасшиеся офицеры «Титаника» так и не простили ему, что именно он рассказал на следствии об отсутствии биноклей в «вороньем гнезде». После ухода на пенсию Флит продавал газеты на улицах родного Саутгемптона. 10 января 1965 года в возрасте 76 лет, через две недели после смерти жены, он повесился в саду своего дома.

Судоходная компания «Уайт стар лайн» в 1927 году вышла из треста ИММ и снова стала британской. Но ее звезда уже закатилась. Катастрофа «Титаника» и очень дорогостоящая реконструкция «Олимпика» поставили ее на грань краха. Многие пассажиры стали отдавать предпочтение судам конкурирующей компании «Кунард», которая в отличие от «Уайт стар лайн» могла гордиться тем, что на ее судах никогда не было ни одного пострадавшего. Но в начале 1934 года в связи с мировым экономическим кризисом и компания «Кунард» оказалась в тяжелом финансовом положении. Британское правительство согласилось поддержать обе компании суммой в 9,5 миллиона фунтов стерлингов при условии, что они сольются. Это произошло, и появилась «Кунард — Уайт стар», в которой 62 процента акций принадлежало «Кунард» и 38 — «Уайт стар лайн». В 1947 году компания «Кунард» завладела всем пакетом акций, и 1 января 1950 года «Уайт стар лайн» прекратила существование.

Уходили с трасс Мирового океана и суда, которые были так или иначе связаны с первым и последним плаванием «Титаника». «Карпатия» затонула 17 июня 1916 года примерно в 17 милях южнее побережья Ирландии после попадания в нее трех немецких торпед. «Олимпик» вскоре после гибели «Титаника» был перестроен в сухом доке «Харленд энд Волфф»: было приподнято второе дно и увеличена высота водонепроницаемых переборок. В результате такой реконструкции он смог бы удержаться на плаву даже после затопления шести отсеков. Эта перестройка обошлась в 250 000 фунтов стерлингов. Во время первой мировой войны, с сентября 1915 года, «Олимпик» использовали как транспортное гражданское судно, а с 4 апреля 1917 года включили в состав военно-морского флота. В мае 1918 года судно атаковала немецкая подводная лодка, но «Олимпик» осуществил невероятный маневр — он таранил лодку и потопил ее. В августе 1919 года была проведена еще одна реконструкция, длившаяся почти год: «Олимпик» стал первым крупным трансатлантическим судном, использовавшим в качестве топлива не уголь, а мазут. Дальнейшая жизнь этого красавца-судна ознаменовалась трагедией: 16 мая 1934 года в густом тумане вблизи побережья Новой Англии оно наскочило на плавучий маяк Нантакет и потопило его вместе с семью членами экипажа. В сентябре 1935 года «Олимпик» был продан на металлолом. Детали его изысканной отделки можно и сегодня еще увидеть в интерьерах некоторых английских отелей и ресторанов. Так закончило свое существование судно, которое пятьсот раз пересекало Атлантику, прошло полтора миллиона миль и о котором один из его капитанов сказал, что это было самое прекрасное судно, которое когда-либо было построено.

Третий из тройки роскошных лайнеров, о строительстве которых договорились Дж. Брюс Исмей и лорд Пирри, был назван «Британиком», его спустили на воду в феврале 1914 года, за полгода до начала первой мировой войны. Уже через год эксплуатации его переоборудовали в плавучий госпиталь, и судно активно участвовало в военных операциях Великобритании. 21 ноября 1916 года «Британик» ранним утром взорвался у острова Кея в Эгейском море. Самое большое в мире судно того времени затонуло в течение 55 минут, но благодаря хорошо организованной спасательной работе из 1136 раненых и членов команды, находившихся на палубе, погибли только тридцать человек. Когда судно начало уходить под воду, корма его поднялась и над водой появились все еще работавшие тридцативосьмитонные мощные винты. Несколько спасательных шлюпок не успели отплыть на безопасное расстояние, и возникший водоворот подтянул их к вращавшимся винтам. Люди, не сумевшие выскочить и отплыть, были разорваны. Эта трагедия заняла главное место в общих потерях человеческих жизней. Капитан «Британика» до последней минуты пытался вывести судно на мель недалеко от острова Кея, поэтому все машины и винты находились в рабочем состоянии. К сожалению, замысел капитана не удался, и несчастные в спасательных шлюпках за попытку спасти судно заплатили самую высокую цену.

В 1976 году известный французский океанограф Жак Ив Кусто решил найти корпус «Британика». На исследовательском судне «Калипсо» он прибыл в район пролива Кея и с помощью подводного радара приступил к поискам. Через несколько дней, в пяти километрах от обозначенного на британских картах места затопления «Британика», на глубине 110 метров, он нашел его. Сначала корпус осмотрела двухместная подводная лодка, спущенная с палубы «Калипсо». В последующие дни вместе с подлодкой водолазы совершили 68 спусков. Пребывание их под водой, исходя из глубины, на которой находился «Британик», ограничивалось пятнадцатью минутами, и после каждого подъема они проводили два с половиной часа в восстановительной камере. «Британик» лежал на морском дне на боку, деревянные предметы и облицовка большей частью уже исчезли, а металлические листы были покрыты раковинами моллюсков, кораллами, грибами и прочими морскими живыми организмами. В тридцати метрах от носовой части в корпусе судна зияло огромное отверстие.

В течение долгих шестидесяти лет два вопроса в связи с гибелью «Британика» оставались без ответа: натолкнулось ли судно на мину или его настигла торпеда, и второе, не транспортировало ли оно военный груз — оружие и мины, что полностью противоречило его назначению плавучего

госпиталя.

Сразу же после катастрофы большинство команд судов, избежавших кораблекрушения, утверждали, что в судно попала торпеда; некоторые даже заявляли, что видели подводную лодку. Эта версия в целом принималась, и гораздо меньше сторонников было у версии взрыва, вызванного столкновением с миной, хотя позднее и выяснилось, что именно в этом месте за два-три дня до катастрофы немецкая подводная лодка U-73 установила мины, практически заминировав район. Поборники теории торпедирования считали важным, что взрыв произошел между половиной восьмого и восемью часами утра, то есть во время завтрака, когда по палубе в главную столовую шли от 300 до 400 офицеров и врачей, одетых в форму цвета хаки королевского корпуса медиков, очень напоминавшую форму регулярной армии; кроме них по судну передвигались работники служб, форма которых была более светлого цвета. Командир вражеской подводной лодки, наблюдавший в перископ за движением на судне, решил, что «Британик», несмотря на то что на его борту отчетливо были видны красные кресты, перевозил войска. Он отдал приказ выпустить торпеду.

Тем не менее многие специалисты, включая и Кусто, поражались, как могло такое большое судно с герметическими переборками затонуть так быстро после взрыва одной торпеды или одной мины. Объяснение, почти достоверное, пришло с обнаружением большого количества угля, разбросанного по морскому дну. С этой минуты Кусто был убежден, что первый взрыв торпеды или мины, воспламенил взрывоопасную угольную пыль — судно оказалось в кольце угольных бункеров, а вслед затем произошел следующий мощный взрыв, который разорвал борт судна и разбросал массу угля. Сегодня большинство экспертов с данным заключением Кусто соглашается, так же как и с убеждением, что «Британик» не был обстрелян торпедой, а натолкнулся на мину. Этот довод подтверждает и то обстоятельство, что никогда не сообщалось, что какая-то немецкая подводная лодка, действовавшая в то время в районе Эгейского моря, доложила о нападении и взрыве крупного судна или что о таком нападении кто-то когда-то упоминал. Водолазы, обследовавшие внутренности остова, также не нашли никаких военных материалов или других доказательств того, что «Британик» был ничем иным, как плавучим госпиталем. Этим был дан ответ и на другой, долго остававшийся без ответа вопрос.

Печально, что и это прекрасное судно бороздило моря и океаны столь непродолжительное время, пока не прогремел трагический взрыв, хотя данная потеря даже приблизительно не может сравниться с масштабами

трагедии «Титаника».

О «Титанике», погребенном в глубинах океана в четырехстах милях к югу от Ньюфаундленда, никогда не забывали, и время от времени в мировой печати появлялись сообщения о планах его поисков и подъема. Сразу же после катастрофы семьи миллионеров — Асторы, Гуггенхеймы и Уайднеры — обсуждали вопрос о подъеме «Титаника» с американской фирмой «Мерритт энд Чэпмэн», специализировавшейся на подводных спасательных работах. Они хотели найти тела своих погибших родственников и должным образом их похоронить. Однако, несмотря на наличие достаточных финансовых средств, специалисты понимали, что с технической точки зрения такая операция в то время была неосуществима. Обсуждался даже план сбросить на морское дно заряды динамита в надежде, что от взрывов на поверхность поднимутся некоторые тела. Но и от этого в конце концов отказались.

Позднее появился еще целый ряд проектов подъема «Титаника». Например, предлагалось заполнить корпус судна пингпонговыми шариками или прикрепить к нему баллоны с гелием, которые поднимут его на поверхность. Было и множество других проектов, по большей части фантастических. Наиболее реальный проект был предложен в 1968 году Обществом по спасению «Титаника», основанным англичанином Дугом Вулли. Суть его заключалась в том, чтобы к корпусу судна прикрепить емкости, наполненные водородом, полученным путем электролиза морской воды. Но и этот план остался только на бумаге, поскольку Вулли не смог собрать 300 миллионов долларов для его финансирования.

Разумеется, прежде чем серьезно обсуждать возможности подъема «Титаника», его сначала надо было найти. Те, кто полагали, что это легко, поскольку координаты, в которых он затонул, известны и нужно только прибыть на указанное место, обозначенное координатами 41°46’ северной широты и 50°14’ западной долготы, глубоко ошибались.

Первую, действительно серьезную попытку найти «Титаник» предпринял техасский нефтяной магнат Джек Гримм. Этот богач, который уже финансировал несколько необычных экспедиций — поиски «дыры» на Северном полюсе, Ноева ковчега в Турции, чудовища в шотландском озере Лох-Несс или снежного человека в Тибете, — казалось, намеревался любой ценой войти в историю. Он зафрахтовал специальное судно «Г. Дж. У. Фей», пригласил двух известных в мире океанологов и 14 июля 1980 года вышел из Флориды к Ньюфаундленду. Замысел экспедиции состоял в том, чтобы исследовать район вблизи координат, переданных

«Титаником», а в случае неудачи переместиться на восток, поскольку помощники Гримма считали, что общепризнанные координаты гибели «Титаника» ошибочны. Экспедиция располагала гидроакустической аппаратурой SEA MARC, которую спускали под воду и буксировали за судном.

Но Джеку Гримму удача не улыбнулась. Несмотря на огромные расходы, «Титаник» не обнаружили ни в 1980 году, ни в ходе второй и третьей экспедиций в 1981 и 1983 годах. Причина неудачи заключалась в дилетантстве и упрямстве Гримма. Не повезло ему и с погодой — за время трех экспедиций он провел в районе гибели «Титаника» в общей сложности лишь 40 суток, да и то лишь однажды скорость ветра была менее 13–18 миль в час. В таких условиях работать было очень тяжело. Кроме того, Гримм приступил к работе, не имея ни полного представления, где будет вести поиски, ни достаточного времени для их расширения. Поиски он вел бессистемно — вместо сплошного обследования района часто метался из стороны в сторону и возвращался туда, где, как ему казалось, приборы что-то обнаружили. И наконец, он не доверял ученым, которые его сопровождали, и действовал вопреки их советам.

Тринадцать лет готовился к поискам «Титаника» руководитель лаборатории глубоководных исследований Вудс-Холского океанографического института в штате Массачусетс д-р Роберт Д. Баллард. Этот выдающийся морской геолог изучил все доступные исторические материалы, касавшиеся знаменитого судна. Его обширные научные знания были подкреплены высоким профессионализмом технического персонала одного из ведущих океанографических научных учреждений мира. Шаг за шагом он шел к своей цели.

Конечно, основной предпосылкой успеха задуманной экспедиции было наличие необходимого технического оборудования, а для этого нужны были деньги. В начале 70-х годов были построены лишь опытный образец мини-подводной лодки «Элвин», которая могла опускаться на глубину около 2000 метров с командой из трех человек, и буксируемое устройство *ANGUS* (*Acoustically Navigated Geological Underwater Survey*). Основное судно буксировало погруженный *ANGUS,* а его камеры в это время производили съемку морского дна. Но «Элвин» не мог достичь глубин, где находился «Титаник», а *ANGUS* не был достаточно оперативен — отснятый материал можно было проявить и изучить, только подняв аппарат на поверхность. Поэтому доктор Баллард предложил командованию военно-морского флота оказать финансовую поддержку в разработке двух более

совершенных устройств: подводной лодки без экипажа «Арго» и робота «Ясон». «Арго», как и *ANGUS*, представлял собой металлическую конструкцию, оснащенную пятью видеокамерами и двумя гидроакустическими системами. На поверхности «Арго» должно было буксировать основное судно, а робот «Ясон», соединенный с ним кабелем, включался тогда, когда обнаруживалось нечто, что требовало более тщательного изучения. Комбинация «Арго» — «Ясон» позволила бы исследователям, находящимся в рубке основного судна, вести тщательные наблюдения за морским дном. Руководство военно-морского ведомства поняло, какие возможности сулит это предложение, и выделило требуемые средства. Летом 1985 года строительство «Арго» на стапеле Вудс-Холского института было завершено, и военно-морское ведомство решило финансировать его трехнедельные испытания (в безупречности первоначальной идеи робота «Ясон» появились сомнения, поэтому его строительство было приостановлено). Это был миг, которого д-р Баллард ждал несколько лет. Для испытаний он выбрал район гибели «Титаника», и обнаружение останков судна стало бы лишь логическим финалом.

Итак, для обследования района, размеры которого Баллард определил как минимум в сто квадратных миль, отводилось всего три недели. Ученый понимал, что время может поставить его в затруднительное положение, поэтому обратился с предложением о сотрудничестве во Французский национальный океанографический институт, с которым он уже успешно сотрудничал в прошлом и где среди ведущих специалистов были его друзья. Французы согласились. Программа экспедиции была разделена на два этапа: сначала исследовательское судно «Сюруа» под руководством приятеля Балларда Жан-Луи Мишеля обследует определенный район морского дна с помощью своей новой гидроакустической аппаратуры *SAR*, а затем американское исследовательское судно «Норр» с помощью «Арго» проведет визуальную проверку всех заслуживающих внимания объектов, которые обнаружит *SAR*. Один из объектов, как верил Баллард, может оказаться «Титаником». После этого «Арго» и *ANGUS*, также доставленный судном «Норр», обеспечат видео– и фотосъемку.

Время, оставшееся до начала экспедиции, д-р Баллард и Жан-Луи Мишель посвятили окончательному уточнению района поисков. Они собрали множество данных о месте давней катастрофы, не оставив без внимания и вопрос о точности места гибели «Титаника», то есть координат, которые рассчитал четвертый помощник капитана Боксхолл. В конце концов они обозначили район первоначальных поисков площадью в сто одну квадратную милю, а в случае неудачи решили обследовать еще сто

пятьдесят квадратных миль. Районы частично перекрывали друг друга. Вместе первый и второй этапы экспедиции должны были занять пять недель.

5 июля 1985 года «Сюруа» прибыл в обозначенный район и начал обследование морского дна. Доктор Баллард присоединился к французам 22 июля. Действия «Сюруа» напоминали стрижку газона: он шел в одном направлении до границы района, разворачивался и шел обратно, снова разворачивался, и так повторялось многократно. *SAR*, похожий на большую торпеду, был прикреплен кабелем к «Сюруа» и погружался на глубину почти 4000 метров, зависая в 200 метрах над дном океана. При каждом галсе он охватывал полосу шириной более полумили.

К концу четвертой недели «Сюруа» обследовал 70 процентов площади первоначального района поисков, но «Титаника» так и не обнаружил. В связи с другими обстоятельствами французское судно вынуждено было завершить свое участие в экспедиции 6 августа. Результаты поисков для Жан-Луи Мишеля и его товарищей явились большим разочарованием. Но, как сказал д-р Баллард, стало хотя бы известно, где «Титаника» нет. Теперь эстафету должны были принять американцы.

Судно «Норр» с «Арго» и аппаратом *ANGUS* на палубе пришло в район поисков 24 августа всего на двенадцать суток. Руководил операцией д-р Баллард, но на «Норре» находились также Жан-Луи Мишель и два сотрудника Французского океанографического института. Днем 25 августа «Арго» был впервые опущен в морские глубины. После шести дней безрезультатных поисков д-р Баллард начал серьезно опасаться за успех экспедиции: для поисков оставалось всего пять дней. Кроме того, начала портиться погода.

1 сентября 1985 года в ноль часов 48 минут на мониторе, связанном с видеокамерой «Арго», показались какие-то странные тени. Вскоре стало ясно, что это не что иное, как разбросанные по дну обломки судна. «Титаника»?! Никто из присутствовавших в операторской и напряженно вглядывавшихся в экран не решился сразу разбудить д-ра Балларда — никто еще не был уверен до конца, что это «Титаник», и никому не хотелось выглядеть смешно в глазах ученого. Наконец, когда появился силуэт огромного судового котла, послали за шефом. Баллард, измученный неудачами, еще не спал и, узнав о том, что происходит, пулей вылетел из каюты. Одного взгляда на экран было достаточно. Он увидел огромный цилиндрический предмет с тремя круглыми отверстиями в одной из стенок. Сомнений не было — это был один из котлов «Титаника». Впервые, через 73 года после катастрофы, глаза человека увидели останки знаменитого

судна.

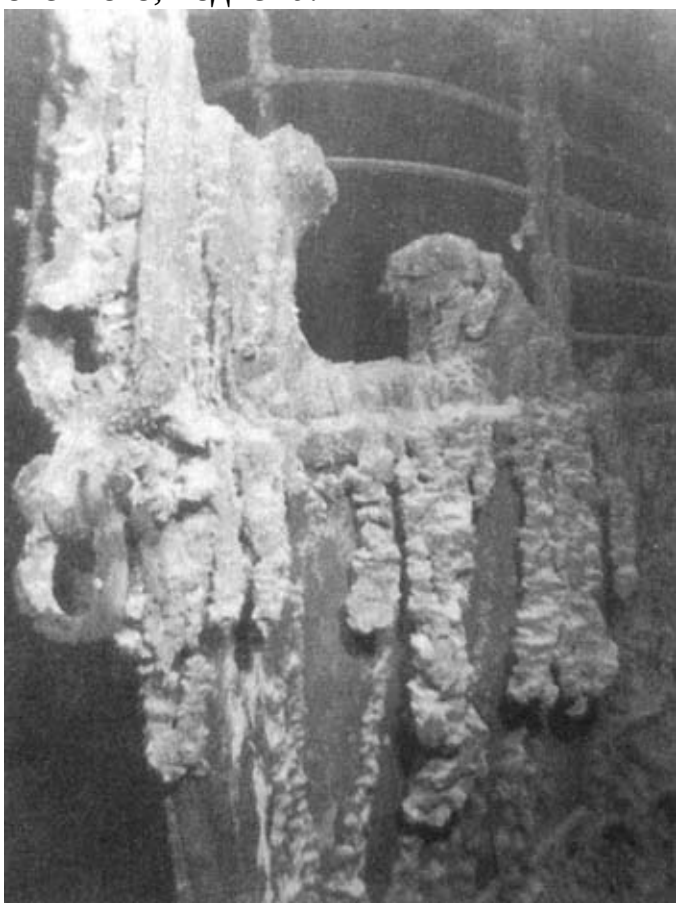
На следующий день был обнаружен корпус «Титаника», и на дно немедленно отправили *ANGUS* для проведения фотосъемки. Большой неожиданностью и одновременно разочарованием явилось отсутствие кормы «Титаника». Из этого следовало, что огромный корпус судна разломился при погружении на две части. В оставшиеся четыре дня на «Норре» практически никто не спал. «Арго» и *ANGUS* сделали тысячи фотографий. По морскому дну было разбросано невероятное количество предметов: это были части надстроек, обломки оборудования кают, рассыпавшийся уголь, бутылки вина, детали приборов, куски обшивки. Наконец обнаружили и вторую часть разломившегося корпуса — корму судна, находившуюся примерно в 650 метрах от носовой части. Ни корма, ни носовая часть, опустившись на дно, не перевернулись. Самое большое судно в мире покоилось в своей могиле, как бы вытянувшись в длину. В этом положении оно и пролежало на дне океана три четверти столетия.

Сообщение о том, что «Титаник» найден, как молния, облетело весь мир. По возвращении в Вудс-Ход д-ра Балларда ожидали не только толпы людей, но и десятки репортеров, теле– и кинооператоров. Ему пришлось ответить на сотни вопросов. Но оставалось еще многое, на что он ответить не мог.

Через год, 12 июля 1986 года, д-р Баллард и его команда вернулись к месту гибели «Титаника» на судне «Атлантис II», на сей раз уже без французов. Они располагали отличной подводной лодкой «Элвин», которая могла погружаться на 4000 метров, и роботом «Ясон юниор» — существенно улучшенным вариантом первоначального «Ясона». Основную долю расходов по проведению новой экспедиции взял на себя военно-морской флот США, поставив в качестве главной задачи проверку работоспособности робота «Ясон юниор». В носовой части «Элвина» находилась титановая кабина шарообразной формы диаметром два метра для экипажа из трех человек. Автономное движение обеспечивали аккумуляторы. «Элвин» был оснащен видеокамерами, фотоаппаратами и акустическим телефоном для связи с «Атлантисом II». Спереди же имелась механическая рука и выступающая конструкция, служившая «гаражом» для робота «Ясон юниор». Робот весом 152 килограмма был соединен с «Элвином» семидесятиметровым кабелем, оснащен собственным двигателем, видео– и кинокамерами. Четыре электромотора обеспечивали высокую маневренность, управление велось дистанционно из кабины «Элвина».

13 июля д-р Баллард с двумя сотрудниками вошли в шарообразную

кабину. Кран поднял с палубы мини-подводную лодку, опустил ее на воду, и начался первый, продолжавшийся два с половиной часа, спуск к обломкам «Титаника». Четыре «гири», прикрепленные к корпусу лодки, тянули ее вниз. Когда она достигла дна, ее освободили от двух «гирь», и лодка смогла свободно передвигаться. Для подъема на поверхность необходимо было освободиться от двух оставшихся «гирь». Во время первого спуска д-р Баллард смог осмотреть корпус «Титаника» всего в течение двух минут. В аккумуляторах произошло короткое замыкание, и, к большому сожалению команды, не осталось ничего другого, как всплыть. На глубине четырех километров, при давлении 500 килограммов на один квадратный сантиметр рисковать было нельзя. Д-р Баллард и его коллеги хорошо понимали, что при любой аварии практически нет надежд на спасение. В случае несчастья теоретически существовала единственная возможность — отделить заднюю часть корпуса лодки и в шарообразной кабине, как в ракете, вылететь на поверхность. Но таких испытаний никогда не проводилось, и никто не знал, какие последствия ожидают исследователей в результате такого, почти мгновенного, подъема.



Сталактиты ржавчины уже многие годы покрывают носовую часть остова «Титаника»

На следующий день после устранения неполадок приступили ко второму спуску. «Элвин» опустился на дно и приблизился к носовой части «Титаника». Только теперь стало видно, что она погрузилась более чем на двадцать метров в ил и песок. Левый якорь находился всего в двух метрах от дна, а правый лежал на нем. Борта судна были покрыты ржавчиной, образовавшей огромные «сталактиты». Это была работа бактерий, для которых металл служил источником питания. На глаз невозможно было определить степень разрушения корпуса «Титаника», но позднее эксперты Вудс-Холских лабораторий установили: «Титаник» в таком состоянии, что любая попытка поднять его приведет к тому, что корпус рассыплется на части.

Осмотрели палубу, и глазам предстала мрачная картина. Вместо досок ее покрывал слой из мельчайших раковин моллюсков, которые за три четверти века уничтожили практически все дерево. Стало ясно, что ситуация внутри судна та же: прекрасная обшивка, мебель — все это уже, видимо, давно исчезло. Сохранились лишь некоторые детали, сделанные из тика и дуба.

Почти три часа «Элвин» кружил вокруг «Титаника», и все это время работали его видеокамеры. Но затем он вынужден был подняться наверх, поскольку начали «садиться» батареи. Подъем чуть было не окончился серьезной аварией. При ударе о поверхность воды «Ясон юниор» выскользнул из «гаража», и упасть на дно ему помешал лишь соединительный кабель, на котором он и повис. Водолазы, ожидавшие мини-подводную лодку, не могли работать в заштормившем море, и вернуть робот назад можно было, только обрубив кабель и подняв «Ясон юниор» на палубу «Атлантиса II» отдельно от «Элвина». Еще немного, и прибор стоимостью во много сотен тысяч долларов мог бы быть безвозвратно потерян. Но все обошлось.

Ремонтом робота занимались всю ночь, а утром последовал третий спуск. Пока «Элвин» «отдыхал» на палубе «Титаника», «Ясон юниор» проник по парадной лестнице внутрь судна. Великолепного стеклянного купола, когда-то закрывавшего ее сверху, уже не было, от роскошной лестницы не осталось и следа, не было и знаменитых часов на стене. Но чудом сохранилась одна из люстр, висевшая теперь лишь на нескольких проводах. От этой картины сжималось сердце — это было все, что осталось от некогда сверкавшего роскошью самого крупного судна в мире.

Каждый день, за исключением одного, лодка «Элвин» опускалась к «Титанику». Д-р Баллард участвовал во всех спусках, остальные два члена команды — «водитель» и оператор робота — менялись, как и было предусмотрено программой. Во время шестого погружения, 18 июля, мини-подводная лодка тщательно обследовала дно вокруг «Титаника». Во время восьмого погружения, 21 июля, «Элвин» направился к кормовой части судна, находившейся в 650 метрах от новой части и тоже погруженной почти на 15 метров в песок и ил. Выступало лишь пять с половиной метров борта гигантской кормы, большая же ее часть и три винта были невидимы. Перед всплытием «Элвин» осмотрел палубу кормовой надстройки, и там его механическая рука положила памятную металлическую плиту в честь умершего друга и помощника Балларда фотографа Билла Тэнтума, а также всех тех, кто нашел здесь последнее прибежище в ночь на 15 апреля 1912 года.

Через семь с лишним десятилетий от этих людей не осталось и следа. За все время работ не было найдено никаких человеческих останков. Вероятно, об этом позаботились глубоководные обитатели моря. Исчезла и одежда. Несколько раз находили сохранившуюся обувь, возможно, благодаря консервирующим элементам, которыми пропитывалась кожа. И всякий раз, когда камеры «Элвина» или робота находили и фотографировали обувь, возникало гнетущее чувство — три четверти века назад здесь лежало тело одного из 1500 погибших.

Последний, одиннадцатый, спуск состоялся 24 июля. По этому случаю д-р Баллард укрепил на носовой части «Титаника» вторую металлическую плиту от нью-йоркского клуба изобретателей с надписью, обращенной ко всем, кто, возможно, в будущем тоже доберется до «Титаника»: «Оставить его в покое». Двенадцатидневная экспедиция завершилась, и «Атлантис II» взял курс на Вудс-Хол.

В результате успешной экспедиции, проведенной д-ром Баллардом и его сотрудниками, «Титаник» открыл много тайн, хранимых им в течение семидесяти четырех лет. Одним из самых значительных открытий стало подтверждение того, что огромное судно лежит на дне отнюдь не в целости, как вначале полагал и д-р Баллард. В течение всех этих лет, вопреки показаниям очевидцев и свидетелей, считалось, что «Титаник» затонул неповрежденным и таким опустился на морское дно. Это подтвердили и официальные исследования, проведенные в 1912 году. Но теперь было доказано обратное. Доктор Баллард пришел к выводу, что, поскольку обе части корпуса, лежащие на дне, значительно удалены друг от друга, а возле кормы нагромождены обломки, значит, судно переломилось надвое либо на

поверхности, либо сразу же после начала погружения. Когда носовая часть все больше погружалась, а корма поднималась, давление на киль достигло такой силы, что он в конце концов не выдержал и переломился в самом уязвимом месте конструкции, то есть между третьей и четвертой трубами, где находились парадная лестница и вентиляционная шахта машинного отделения. Обе части корпуса падали на дно со скоростью около 50 километров в час. Первой его достигла носовая часть, и только через несколько минут — корма. Обломки падали на дно в зависимости от своего веса, наиболее легкие предметы погрузились на четырехкилометровую глубину через несколько часов.

Исследования Балларда внесли ясность и в вопрос о пробоине, образовавшейся при столкновении судна с айсбергом. Все эти годы считалось, что айсберг разорвал носовую часть «Титаника» по правому борту от первого до пятого водонепроницаемого отсека (шестой был лишь слегка задет) на длину около 100 метров. Было достаточно очевидцев, подтверждавших, что сразу же после удара именно сюда хлынула морская вода. Достаточно вспомнить показания кочегаров Фредерика Бэрретта и Джорджа Бичэмпа из команды спасательной шлюпки № 13. И хотя большинство специалистов утверждали, что айсберг при столкновении должен был вспороть борт судна, как консервную банку, нашлись и сомневающиеся, которые считали, что мощные стальные листы, скорее, согнулись и разошлись в швах, но не разорвались. Уже в ходе лондонского расследования катастрофы Эдвард Уилдинг, один из конструкторов судоверфи «Харленд энд Волфф», представил результаты интересной экспертизы. На основании данных о времени, в течение которого вода затопила некоторые помещения трюма, он рассчитал, что за первые сорок минут после столкновения в трюм поступило 452,6 кубических метра воды. Он определил, что поступление такого количества воды за такое время возможно при пробоине размером чуть больше одного квадратного метра. Если допустить, что ее длина составляла 80 метров, то при площади в один квадратный метр ее ширина должна была быть всего около двух сантиметров. Разумеется, это было совершенно нереально, и Уилдинг уже тогда высказал предположение, что пробоина на «Титанике» должна была быть не в виде трещины, а иметь совсем другую форму. Но, несмотря на заключение авторитетного эксперта, официально было признано, что причиной гибели «Титаника» стала длинная горизонтальная трещина.

22 июля 1986 года, во время одного из последних спусков, робот «Ясон юниор» тщательно обследовал и сфотографировал весь правый борт носовой части корпуса. От форштевня до третьей водонепроницаемой

переборки он был погружен в ил и песок, так что установить характер повреждения в его нижней части не представлялось возможным. Но дальше, там, где предполагаемая трещина еще должна была бы быть видна, никакой трещины не было. Стальные листы были вогнуты внутрь. Заклепки, которые их держали, вероятно, выпали, и через образовавшиеся щели вода ворвалась внутрь. Еще дальше от носа были обнаружены две вертикальные вмятины и покоробленные стальные листы. Интересно, что несмотря на сильную деформацию стальной обшивки, здесь ничто не свидетельствовало о том, что заклепки отсутствуют или разошлись швы. Эта деформация, без сомнения, была результатом удара носовой части о морское дно. Удар был настолько сильным, что нарушил всю конструкцию этой части корпуса. Еще дальше, примерно на уровне ходового мостика, стальные листы в некоторых местах были покороблены по горизонтали, швы между ними разошлись, и виднелись отверстия от выпавших заклепок.

В 1991 году, через пять лет после завершения обследования корпуса «Титаника» доктором Баллардом, на место катастрофы прибыла группа ученых во главе с канадским морским геологом Стивом Блэском. В распоряжении его команды имелись две подводные лодки, которые, как и мини-подводная лодка Балларда «Элвин», позволяли проводить исследования на больших глубинах. После одного такого погружения к остову судна исследователи подняли на поверхность кусок металлического листа диаметром 25 сантиметров и толщиной 2,5 сантиметра с тремя отверстиями от заклепок. Когда после очистки на листе были обнаружены остатки бывшей краски, стало абсолютно ясно, что он был частью одного из металлических листов, покрывавших корпус «Титаника». Однако главное внимание привлекли края листа: они не были гладкими и ровными, как это могло бы произойти при разломе высококачественной стали. Края были настолько неровными, как будто это был осколок хрусталя.

Через три года после находки, в августе 1994 года, данный кусок стали был подвергнут специальному исследованию в лаборатории канадского министерства обороны в Галифаксе. От него был взят образец, который укрепили на специальном держателе и подвергли так называемому тесту Шарпа на прочность металла. Суть состояла в том, что на укрепленный образец обрушивался тридцатикилограммовый маятник. К месту удара был подсоединен электроизмерительный прибор, фиксировавший силу удара, которому образец либо должен противостоять, либо поддаться. Перед укреплением на держателе образец погрузили в спиртовую ванну температурой 1,7 градуса Цельсия, примерно такой же температуры, какой была морская вода в месте катастрофы «Титаника» в ночь с 14 на 15 апреля

1912 года. Быстро переместив образец из ванной, его укрепили на держателе, маятник привели в движение. При ударе раздался треск, маятник, практически без остановки, продолжал наносить удары, в результате образец, разрезанный на два куска, вылетел из держателя. Такой же эксперимент сразу был проведен с другим, достаточно большим образцом стали, которой обшивают корпуса современных судов. В этом случае образец от удара маятника не разломился, а прогнулся в форме буквы V, и движение маятника остановилось.

Ход испытания, за которым следила вычислительная машина, и последующие исследования подтвердили, что сталь, из которой были сделаны листы, покрывавшие корпус «Титаника», была очень ломкой. При ударе об айсберг листы не прогнулись, а треснули. Ломкость испытательного образца в канадской лаборатории была вызвана отнюдь не тем, что данный кусок металла пролежал на 4000-метровой глубине Атлантики более восьмидесяти лет; при одинаковых тестах сталь 1911 года и найденная на судоверфи «Харленд энд Волфф» в Белфасте, где строился «Титаник», реагировала идентично. Значит бесспорен факт, что сталь, использованная для обшивки корпуса «Титаника», была ломкая и в момент производства, а в ледяной воде, в которой он оказался в результате столкновения с айсбергом, она стала еще более ломкой.

Канадский металлург Кен Кэрис Аллен, изучавший в Галифаксе образец стали из обшивки «Титаника», сказал: *«Для того чтобы достичь одинаковой ломкости у сегодняшней высококачественной стали, мне пришлось бы снизить температуру до минус 60–70 градусов Цельсия»*. И добавил: *«Тогда о свойствах металла многое еще было неизвестно… Сегодня такое судно никто бы не спустил на воду»*. Примесь серы в стали, из которой был сделан «Титаник», была слишком значительной.

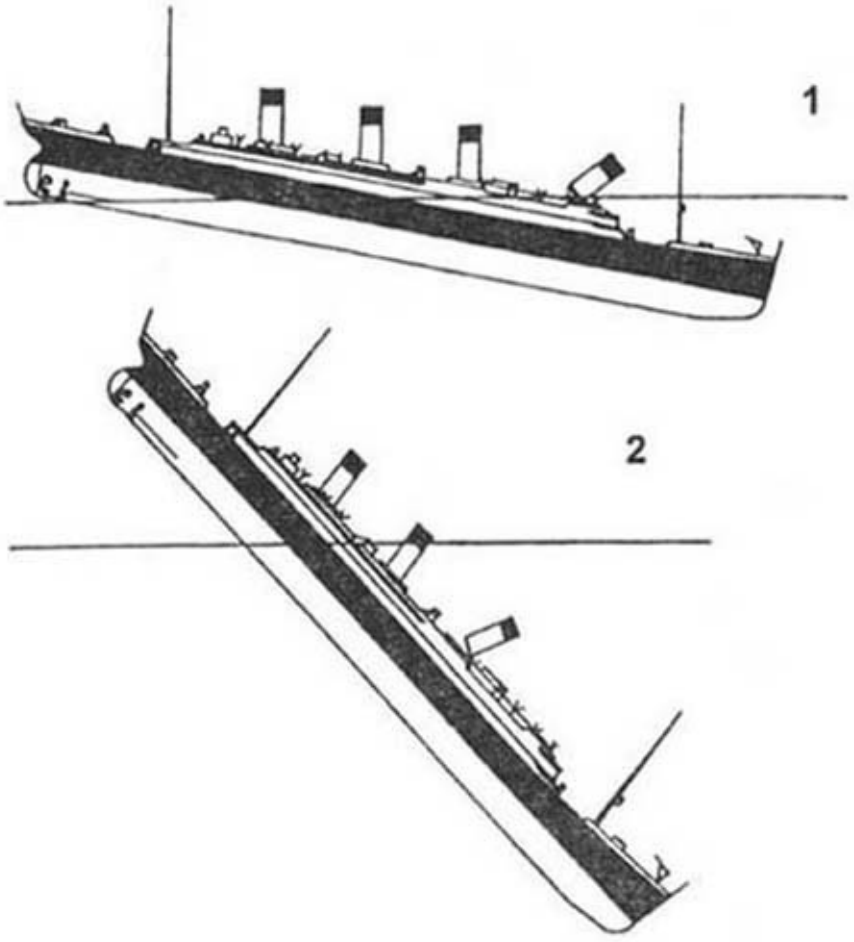
Информацию об опытах, проводившихся в лаборатории Галифакса, в 1995 году напечатал журнал «Попьюлар сайенс». В заключение на основе отзывов конструкторов морских судов и с учетом всех результатов и показаний «Попьюлар сайенс» воспроизводит ход событий в ту трагическую ночь 1912 года следующим образом:

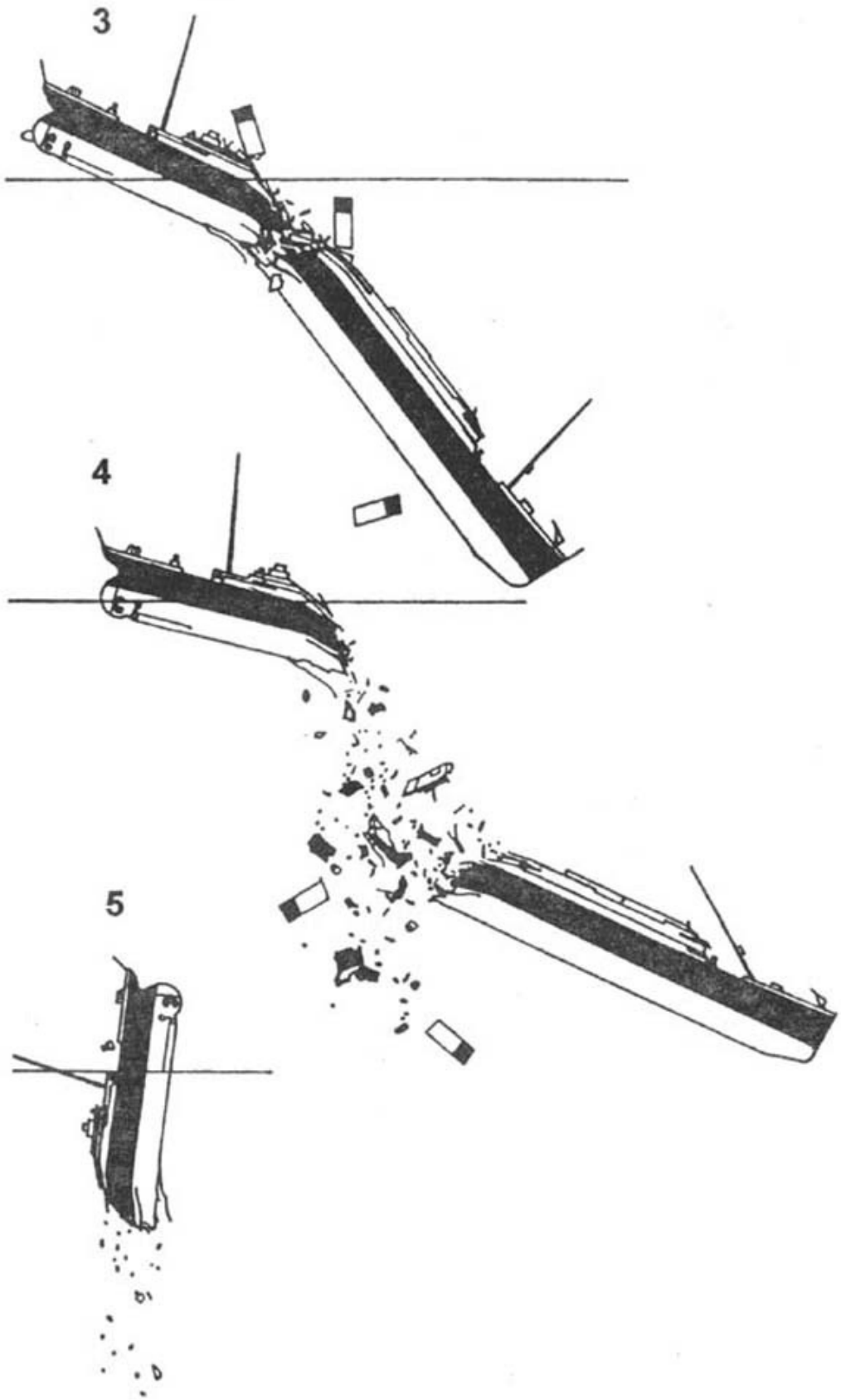
> «**23 часа 40 минут 14 апреля 1912 года**: судно трется бортом об айсберг. Если бы его обшивка была сделана из стали с низким содержанием серы, она вогнулась бы вовнутрь, а не треснула. Заклепки выпали бы и швы между листами разорвались, вода проникла бы внутрь, но значительную силу удара она бы амортизировала. Возможно, судно резко замедлило

бы ход или даже оттолкнулось бы от айсберга. „Титаник“ с наибольшей долей вероятности был бы серьезно поврежден, но продержался бы на воде достаточно долго и дождался бы помощи. Вместо этого лед проламывает хрупкую обшивку, первые шесть отсеков затоплены, и вода переливается через переборки.

2.00 часа — 2 часа 20 минут 15 апреля: наклон „Титаника“ составляет 45 градусов, корма поднимается на высоту двадцатиэтажного дома. Центр судна подвергается давлению в 7,5 тонны на квадратный сантиметр. Весь остов судна внезапно разваливается, и корпус ближе к центру разламывается на уровне поверхности воды или сразу под ней. Судовой киль сгибается, обшивка дна под давлением воды сворачивается. Ледяная морская вода обрушивается на всё судно, и сталь разламывается на куски. Раскатистый грохот, который слышен в спасательных шлюпках, — это, по всей вероятности, звук трескающегося металла. Носовая часть отделяется от кормы. В какой-то момент кажется, что корма опускается, но вдруг она начинает резко подниматься, занимает почти вертикальное положение и исчезает под водой. Отсеки, в которых еще находится воздух, подвергаются внешнему давлению не слишком глубоко под толщей воды. Происходит резкое выравнивание давления, и взрыв разбрасывает во все стороны тонны материала.

2 часа 30 минут — 3.00 часа: носовая часть опускается на дно и погружается в ил и песок. Корма удаляется от нее почти на восемьсот метров. Подводный дождь обломков продолжается еще несколько часов».


1
2


3
4
5

Разлом и погружение «Титаника» (по Балларду)

2 часа 17 минут. Носовая часть погрузилась в воду, рухнула первая труба. Большая волна движется к корме и срывает ходовой мостик, надстройки с каютами офицеров и стеклянным куполом над парадной лестницей (1).

Носовая часть ушла под воду, обламывается вторая труба. Корма поднимается под углом 45°, и киль испытывает огромные перегрузки (2).

2 часа 18 минут. Корпус разламывается, рушатся третья и четвертая трубы. Корма погружается в воду, и после перелома киля обе части судна отделяются друг от друга (3).

Носовая часть опускается на дно, корма погружается в воду. На дно падает большое количество обломков (4).

2 часа 19 минут. Передняя часть кормы, заполненная водой и сместившимися на нее механизмами, становится почти вертикально и поворачивается вокруг своей оси. Примерно через минуту она исчезает под водой (5).

9 апреля 1997 года, за пять дней до восьмидесятипятилетия со дня трагедии, американская газета «Нью-Йорк таймс» опубликовала информацию об ультразвуковом исследовании затонувшего судна, в ходе которого было установлено, что айсберг не образовал в корпусе «Титаника» ни одной значительной пробоины, но шесть небольших отверстий находятся на площади одного квадратного метра.

Из всего сказанного следует, что в течение нескольких десятилетий идут поиски ответа на вопрос, в чем была подлинная причина гибели «Титаника». Появилось несколько гипотез, но степень достоверности той или другой из них определяется техническими возможностями поисковых команд, поскольку правильный ответ скрывается под почти четырьмя тысячами метров морской воды и многометровыми наносами ила и песка, в которые, падая на дно океана, погрузилась носовая часть с роковыми отверстиями. Через них внутрь судна ринулись сотни тонн воды.

Все прежние результаты исключают, что айсберг — как это считалось в течение трех четвертей столетия — прорезал длинную, проходящую более чем через пять отсеков, открытую трещину в борту судна. Наиболее достоверно: стальные листы после столкновения треснули, швы разошлись, и через образовавшиеся трещины ринулась вода. Так

утверждали очевидцы из числа членов команды, находившихся в момент катастрофы в нижних помещениях «Титаника».

После завершения второй экспедиции в 1986 году д-р Баллард заявил, что он даже не помышляет когда-нибудь еще раз вернуться к «Титанику». Несмотря на то что у него имелась такая возможность, он не взял с морского дна ни одного предмета и к обломкам знаменитого судна отнесся очень бережно и деликатно. Он работал как ученый и исследователь и других целей не преследовал. Прошел год, и на место давней трагедии пришло французское океанографическое судно «Надир» с мини-подводной лодкой «Наутильо» — двойником американского «Элвина», и роботом «Робином». Французы не были так сентиментальны, как д-р Баллард. Они подняли со дна моря почти девятьсот предметов, в том числе один из сейфов «Титаника». Часть из них они продемонстрировали общественности во время большого телевизионного шоу. Их акция вызвала неоднозначную, но преимущественно отрицательную реакцию. В адрес французов раздалась резкая критика, некоторые американские и британские газеты, не колеблясь, назвали их «гробокопателями». Действия французской экспедиции осудили и здравствовавшие тогда пассажиры «Титаника», которых в середине 1987 года во всем мире было двадцать пять человек. Все они единодушно высказались за то, чтобы место последнего упокоения 1500 человек навсегда осталось памятником великой морской катастрофы. Одна из них, Эва Харт, заявила: «Это не спасение, это пиратство. Ведь там 1513 человек… и один из них мой отец».

Эва Харт умерла в Лондоне в феврале 1996 года в возрасте 91 года. Всю жизнь она помнила, как отец посадил ее в спасательную шлюпку со словами: «Держи маму за руку и будь хорошей девочкой». Тогда она, семилетняя, направлялась с родителями в Канаду. В последние десятилетия умерли уже в очень солидном возрасте и другие спасшиеся в кораблекрушении «Титаника». Так, в июне 1992 года в Фолл-Риверсе, штат Массачусетс, в доме престарелых умерла 103-летняя Мэрджори Робб, которая возвращалась на «Титанике» с отцом и сестрой Мадлен из Египта в Соединенные Штаты; обе сестры спаслись, отец погиб. В январе 1997 года тоже в доме престарелых Саутгем-птона умерла столетняя Эдит Браун-Хайсман. С отцом и матерью они путешествовали и возвращались из Южной Африки через Англию в Соединенные Штаты. *«Мой отец стоял на накренившейся палубе тонущего „Титаника“, в одной руке у него было бренди, в другой — сигара, он не переставал кричать, что мы увидимся в Нью-Йорке»*, — вспоминала она. Пятнадцатилетняя Эдит с матерью

спаслись, отца они уже никогда больше не увидели. Ирония их трагедии была в том, что им с большим трудом удалось приобрести три последних билета второго класса в Саутгемптоне, откуда выходил «Титаник». Сегодня тех, кто пережил гибель роскошного непотопляемого «Титаника», осталась горстка, и их голос, отстаивающий право полутора тысяч погибших на вечный покой, становится все более слабым. К сожалению, остов «Титаника» лежит в международных водах, права собственности на него никто официально не предъявлял, и современному пиратству, подкрепленному совершенной техникой, практически нельзя воспрепятствовать. Не может помешать этому и принятый в середине 1987 года конгрессом США закон, запрещающий на территории Соединенных Штатов продажу и демонстрацию предметов, поднятых с «Титаника». Кроме того, конгресс США призвал считать корпус «Титаника» международным памятником и оставить его в покое.

После изучения части снимков, сделанных французской экспедицией, пятый частный канал французского телевидения 20 сентября 1987 года сообщил сенсационную новость: причина катастрофы «Титаника» — не столкновение с айсбергом, а пожар, вызвавший взрыв в трюме. За три дня до катастрофы на угольном складе судна якобы возник страшный пожар, который команда пыталась тайно ликвидировать, но это ей не удалось. В доказательство своего утверждения французские журналисты показали кадры фильма, снятого роботом «Робин»: сильнее всего была повреждена средняя часть судна, тогда как ближе к носовой части, именно в той, которой судно столкнулось с айсбергом, повреждения обнаружены не были.

Вероятно, сегодня в мире нет другого человека, который знал бы о «Титанике» и его трагическом плавании больше, чем д-р Баллард. В своей книге «Находка „Титаника“», изданной в 1987 году, Баллард так описывает события на судне в воскресенье 1912 года:

> «Все шло хорошо, и, чтобы дела шли еще лучше, накануне удалось наконец ликвидировать пожар, тлевший в носовом угольном бункере котельной № 5».

Д-р Баллард констатирует только это и больше ни в какой связи к пожару не возвращается, никак его не комментирует, ни о каких последствиях не говорит. Гибель «Титаника» пережили несколько кочегаров и грузчиков, работавших в трюме. Если бы там возник серьезный пожар, закончившийся катастрофическим взрывом, они должны были бы об этом знать, и такая сенсация ни в коем случае не осталась бы тайной. За

гораздо менее ценные сведения журналисты предлагали бешеные деньги. Скорее всего, в одном из угольных бункеров произошло самовозгорание угля. В угольных складах это не такое уж редкое явление. Пожар, как говорит д-р Баллард, удалось ликвидировать, и на этом проблема себя исчерпала — она была столь малоинтересной и незначительной, что о ней в дальнейшем не упоминали. Обращает на себя внимание то, что даже очень подробные и солидные публикации не касаются этого эпизода. И только д-р Баллард благодаря своей скрупулезности уделил этому факту одну фразу. Что же касается якобы значительного повреждения средней части корпуса, то французская экспедиция не установила ничего нового по сравнению с тем, что уже было обнаружено в ходе двух экспедиций, проведенных американскими исследователями. По той же причине, что и д-р Баллард, французы не обнаружили серьезного повреждения в носовой части «Титаника». Возможно, следует еще раз подчеркнуть, что сомневаться в катастрофических последствиях столкновения «Титаника» с айсбергом — полный абсурд. Некоторые пассажиры «Титаника», находившиеся на палубе, видели айсберг собственными глазами, другие почувствовали толчок, а третьи были в тот момент в трюме и видели, как внутрь хлынула вода.

О возможностях современной техники не следует забывать, поэтому к останкам «Титаника» тем или иным способом смогут когда-нибудь добраться другие. Не исключены и новые открытия, из глубин океана могут быть подняты новые предметы, возможно, и целые части судна. Но все свидетельствует о том, что уже не будет принципиально новых открытий, которые помогут восстановить истинную картину катастрофы, скрытую от нас десятилетиями.

Результаты американо-французской экспедиции позволили вынести окончательное решение: «Титаник» никогда не будет поднят с морского дна. У одних это вызывает сожаление, но у большинства — радость. Уникальное судно, былая гордость великой морской державы, уже три четверти столетия «отдыхает» в глубинах океана. Его красота давно померкла, стальные листы съедает ржавчина, водонепроницаемые переборки покоробились, роскошные интерьеры не существуют. Но трагическая судьба сверкавшего огнями плавучего дворца никогда не будет забыта.

---

notes

Примечания

1

Для единообразной оценки размеров судна, и в первую очередь размеров его помещений, в мировой практике принято понятие регистровой вместимости. За единицу объема в этом случае принимают регистровую тонну, равную 2,83 м^3, или 100 фут^3. Общая валовая вместимость представляет собой полный объем помещений корпуса и закрытых надстроек, за исключением объемов отсеков двойного дна, а также некоторых помещений и постов, расположенных на верхней палубе и выше. Измеряется в брутто регистровых тоннах (брт). Другой оценкой размеров судна, используемой обычно для военных кораблей, является водоизмещение. Это вес воды, вытесненной полностью оснащенным кораблем (у торговых судов с полным грузом). Измеряется в тоннах. — *Прим. ред.*

2

По новым нормам мощность измеряется в ваттах: 1 л.с. (английская) = 745,7 ватт.

3

Узел — единица скорости в морской навигации, равная 1 морской миле в час (1852 м/ч). — *Прим. ред.*

4

Речь идет об одноименном судне, плававшем под флагом «Уайт стар лайн»; первое было сдано на металлолом в 1895 году.

5

Эти данные взяты из Отчета следственной комиссии лорда Мерси. Другие источники приводят иные данные. Например, д-р Баллард утверждает, что точное число пассажиров неизвестно в связи с неточностями в первоначальных записях, и предполагает, что общее количество пассажиров на палубах «Титаника» составляло 2227 человек.

6

Ортодромия — линия кратчайшего расстояния между двумя точками на поверхности земного шара.

7

Депеши, отправленные по беспроволочному радиотелеграфу, изобретенному Маркони.

8

На международной радиотелеграфной конференции, проходившей в 1903 году в Берлине, восемь главных морских держав (Великобритания, Германия, Австро-Венгрия, Франция, Италия, Россия, Испания и США) пришли к соглашению о введении единого радиосигнала, извещавшего о бедствии на море. Он состоял из букв SSS DDD. Телеграфная компания «Маркони» не признала этот сигнал и в 1904 году ввела на судах, оснащенных ее приборами, сигнал CQD. Он состоял из сигнала общего вызова CQ, к которому добавлялась буква D — начальная буква английского слова danger (опасность). На следующей конференции, тоже проводившейся в Берлине, в 1906 году представители 29 стран-участниц отменили все ранее использовавшиеся сигналы, обозначавшие опасность, и ввели единый радиосигнал SOS. Но станции «Маркони» еще продолжали использовать сигнал CQD.

9

Слово boat, которым воспользовался рулевой, в английском языке означает не только лодка, но и большое судно, и моряки употребляют его для обозначения любого плавучего средства, в данном случае имелся в виду огромный «Титаник».

10

Данные о том, что в складной шлюпке С было 39 человек, приводит полковник Грейси, который сразу же после катастрофы собрал все имеющиеся факты. Это же число указывает и педантичный д-р Баллард. Напротив, в Отчете лорда Мерси говорится о 71 человеке, в том числе о 64 женщинах и детях. Однако у складных шлюпок имелась официальная вместимость — максимум 47 человек. Почему британская следственная комиссия привела такие завышенные и явно ошибочные данные, можно только догадываться. Наиболее вероятным объяснением может служить присутствие в этой шлюпке Брюса Исмея. Только при полной загруженности и даже перегруженности шлюпки, заполненной женщинами и детьми, никто не мог требовать, чтобы, после того как затонул «Титаник», шлюпка вернулась за потерпевшими, боровшимися за жизнь в воде. Шлюпка же, имевшая на борту 39 человек, должна была это сделать. Именно невыполнение этой обязанности ставилось в вину спасательной шлюпке, в которой находились в другие видные персоны.

11

Тем самым радист «Титаника» сообщал, что уже затоплено несколько котельных отсеков.

12

Компенсационные прокладки (швы, заполнения) — элемент конструкции палубной надстройки, обеспечивающий необходимую упругость надстройки при продольных и поперечных изгибах корпуса судна на волне.

13

Эти данные приводит капитан Ростron и большинство источников, включая д-ра Балларда. В Отчете комиссии лорда Мерси сообщается о 711 спасенных, американский автор Уин Крейг Уэйд говорит даже о 713.

14

По возвращении супругов Бишоп в родной город «доброжелатели» распространили слухи, что именно Диккинсон Бишоп был тем человеком, кто переоделся в женскую одежду, чтобы попасть в спасательную шлюпку. Клеветническая кампания против молодой супружеской пары в конце концов привела к тому, что супруги развелись.

15

В 1912 году небольшие суда несли один белый топовый огонь, красный, отличительный, на левом борту и зеленые — на правом и на корме. Крупные суда, кроме этих огней, могли нести и другие белые огни, расположенные за носовым топовым огнем и над ним. Парусные суда несли только бортовые (красный и зеленый) и огонь на корме.

16

Стоит напомнить, что, по терминологии 1912 года, команда «Право руля!» означала, что нос судна должен повернуть влево, а корма — вправо.