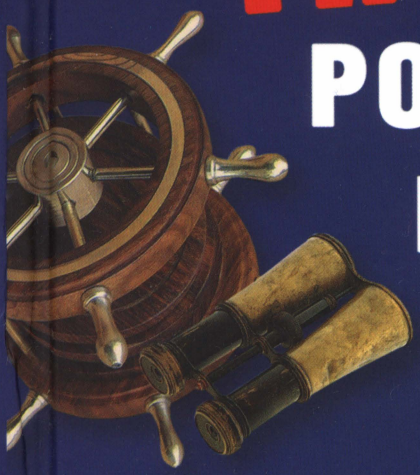
Морская летопись

ТИТАНИК
РОЖДЕНИЕ И ГИБЕЛЬ



Алексей Широков

ТИТАНИК
РОЖДЕНИЕ И ГИБЕЛЬ



Морская летопись

Алексей Широков

«ТИТАНИК»

Рождение и гибель

Москва
«Вече»

УДК 94(100-87)
ББК 63.3(0)53+39.42
Ш64

Scan By Vitaliks & Kali

Широков, А.Н.

Ш64 «Титаник». Рождение и гибель / Алексей Широков. — М.: Вече, 2012. — 320 с.: ил. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-4444-0117-0

«Титаник»... Сто лет спустя после гибели имя его стало нарицательным. Когда-то это был прекрасный трансатлантический лайнер, о котором говорила вся Европа. Он имел самое современное радио и электрооборудование, лифты, роскошные рестораны, гимнастический зал, бассейн и лучшие для своего времени средства безопасности. Несмотря на несовершенства, с точки зрения сегодняшнего дня, «Титаник» до сих пор остается настоящей гордостью английского судостроения.

В очередной книге серии представлен рассказ об истории создания и короткой жизни легендарного лайнера.

УДК 94(100-87)
ББК 63.3(0)53+39.42

ISBN 978-5-4444-0117-0

© Широков А.Н., 2012
© ООО «Издательство «Вече», 2012

Льву Скрягину
ПОСВЯЩАЕТСЯ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Зоопланктон. В ярком луче прожектора он похож на тополиный пух, мягко плывущий по московской улице. Но дно Атлантического океана не похоже на московскую улицу в июньский зной — даже летом температура воды здесь не поднимается выше 1° С, хотя совсем недалеко протекает относительно теплый Гольфстрим. А давление на глубине 3,9 км просто чудовищное, оно в 408 раз превышает нормальное атмосферное.

Здесь покоится «Титаник». Это его последнее пристанище и одновременно точка притяжения внимания многих людей мира. В этой «бездонной» бездне царит вечный мрак. Наверное, луч прожектора никогда бы не спустился в эту безмолвную пустыню, если бы не события ночи 14 апреля 1912 г.

«Титаник»... Почти сто лет спустя это имя стало нарицательным и часто употребляется в метафорическом смысле. Но когда-то оно принадлежало прекрасному трансатлантическому пароходу, который готовился к выходу в первый рейс. Сейчас это лишь нагромождение ржавого металла, пристанище редких рыб и бактерий, разъедающих сталь.

«Титаник» можно сравнить с мостом между двумя эпохами. Он был одним из самых современных судов с радио, электрическим освещением, лифтами, гимнастическим залом, бассейном и современными средствами безопасности, такими, как водонепроницаемые переборки.

Его строили с широким размахом, но по технике, которая очень мало изменилась со времен строительства первых судов с железными корпусами, более чем за полвека до его появления. Однако «Титаник» был в десять раз их больше. Несомненно, из

строительства «Титаника» мир извлек гораздо меньше уроков, чем из его катастрофы.

Несмотря на свои недостатки с точки зрения сегодняшнего дня, «Титаник» до сих пор остается настоящей гордостью современных жителей Белфаста, предки которых создали его; огромным достижением, показавшим, что построенные здесь суда — одни из лучших в мире. Столкновение лайнера с айсбергом никак не умаляет уровня мастерства, вложенного как в сам корпус, так и в его пышные интерьеры.

Рассказ о гибели «Титаника» захватывает, но история создания и короткой жизни этого колосса притягивает еще больше.

Глава I
РОЖДЕНИЕ КОНГЛОМЕРАТА

1 января 1891 г. пятнадцатилетняя Энни Мур из ирландского графства Корк получила сверкающую 10-долларовую золотую монету, став первым иммигрантом, прошедшим через новый приемный пункт на Эллис-Айленде в Нью-Йорке. А всего в тот день на борту «Невады», «Виктории» и «Сити-ов-Париж» прибыли более 700 человек.

Пункт на острове Эллис («Острове слез») был рассчитан на прием до 7000 человек в сутки. Нью-Йорк был главным портом прибытия больших масс иммигрантов, искавших новую жизнь в Америке, но суда, их привозившие, шли также в Бостон, Филадельфию, Балтимор, Сан-Франциско, Саванну, Майами и Новый Орлеан. Убегая от бедности и голода во время нехватки картофеля в 1845—1850 гг., ирландские иммигранты быстро стали самой многочисленной группой переселенцев в США.

Но не только ирландцы уезжали на запад. В 1850 гг. около 2,5 млн человек переехали в Америку, и почти миллион из них приехали из Германии и восточной Европы. В Америку ехали и многочисленные искатели приключений, соблазненные возможностью быстрого и легкого обогащения. В 1865 г. после окончания Гражданской войны в США поток иммигрантов в Нью-Йорк увеличился еще сильнее. В 1870 гг. на американском континенте проживало уже 11,5 млн иммигрантов, увеличив население США до 50 млн, а Нью-Йорк стал первым городом, число жителей в котором превысило 5 млн. Однако такой прирост не был обу-

словлен лишь завершением Гражданской войны. Вторым важным фактором послужило начало эпохи пара на море.

В 1867 г. судоходная компания «Уилсон & Чэмберс», обремененная непомерными долгами свыше £500, пошла с молотка. Эта фирма, созданная в 1845 г. в Ливерпуле (который в те времена являлся главным портом Великобритании) Генри Трелфоллом Уилсоном и его партнером Джеком Пинкелтоном, успела построить флотилию парусных клиперов, ходивших под торговой маркой «Уайт Стар» и принадлежавших к числу лучших и быстроходнейших судов своего класса. Компания обслуживала маршруты Дальнего Востока и Австралии во время «золотой лихорадки» в тех местах, а также перевозила в обратном направлении шерсть, полезные ископаемые, китовый жир и другие импортные товары. Когда накал страстей стих, упал и доход компании.

В 1857 г. Пинкелтона сменил новый партнер, Джеймс Чэмберс, и шесть лет спустя компания купила первый пароход — «Ройял Стандарт». Как и все его современники, помимо паровой машины, судно несло вдобавок полное парусное вооружение. По неизвестным причинам 4 апреля 1864 г. пароход столкнулся с крупным айсбергом, когда шел под парусами из Мельбурна. Несмотря на серьезные повреждения мачт, рангоута и такелажа, корпус остался цел, а отличная работа паровой машины позволила судну дойти до Рио-де-Жанейро для проведения ремонта.

На суше компания столкнулась с драматическими событиями иного рода. Желая объединиться с двумя другими компаниями и потерпев неудачу, Уилсон и Чэмберс оказались на пороге долговой ямы, и попытка организовать полноценное пароходство закончилась крахом.

И вот 18 января 1868 г. единственные сохранившиеся активы компании (флаг, торговую марку и остаток репутации) за £1000 приобрел 31-летний Томас Генри Исмей. Сделку финансировал ливерпульский банкир Густав Швабе.

Исмей, сын кораблестроителя, начинал в 1850 гг. учеником корабельного маклера на фирме «Имри, Томлинсон & К°», но мечтал о создании собственного пароходства. В товариществе



с Уильямом Имри Исмей основал «Океанскую пароходную компанию»[1], которая стала работать под приобретенной маркой «Уайт Стар Лайн».

В августе 1870 г. молодая компания спустила на воду свой первый пароход — железный «Оушеник», ориентированный на перевозку пассажиров через Северную Атлантику и ставший также одним из первых представителей судов нового поколения. Построенный с размахом, «Оушеник» стал первым судном с нетрадиционной обтекаемой формой корпуса, напоминавшей спортивную яхту, с совершенно необычным соотношением длины и ширины—10: 1 (типичное соотношение в то время было 8: 1). Для удобства пассажиров, в особенности состоятельных, каюты и салон первого класса перевели с кормы, где они обычно размещались, в центральную часть. Это позволило удалить их от шума винтов и расположить там, где меньше всего ощущалась качка. Пароход брал по 166 салонных пассажиров и 1000 трюмных.

Надстройка составляла с корпусом единое целое, заменив ряд разрозненных структур, «прикрученных» к главной палубе. В светлые и просторные каюты первого класса с большими иллюминаторами подвели водопровод и паровое отопление, электрические звонки позволяли вызывать стюарда. Новейшие удобства для пассажиров и комфортабельные каюты сделали «Оушеник» действительно незабываемым, а новизна и роскошь отныне стали отличительным признаком судов «Уайт Стар», построенных на судостроительном заводе «Харланд & Вольф».

Примерно через год «Уайт Стар» в дополнение к «Оушенику» спустила на воду однотипные ему суда — «Атлантик», «Балтик» и «Рипаблик». В следующем году вступили в строй еще большие «Сельтик» и «Адриатик». Таким образом, к 1875 г. «Уайт Стар» обладала уже десятком лайнеров. Не все они предназначались исключительно для Северной Атлантики — «Уайт Стар» ходила на Ближний Восток, в Индию, на Дальний Восток и в Австралию.

---

[1] O.S.N.C., Oceanic Steam Navigation Company, Ltd. (*англ.*). — *Примеч. авт.*

Огромная катастрофа случилась 1 апреля 1873 г., когда погиб «Атлантик». Он наскочил на Марс-Рок возле канадского Галифакса. Судно боролось со штормом, это привело к перерасходу угля, и капитан стал сомневаться, что его хватит до Нью-Йорка. Поэтому решили идти в Галифакс на бункеровку. Но по серьезной навигационной ошибке пароход оказался западнее вычисленной позиции и разбился о скалы, не дойдя всего 15 миль до пункта назначения. В одной из самых страшных морских катастроф погибли 546 человек, среди которых было много детей. Расследование причин катастрофы указало на недостаточные запасы угля, поскольку возникшие обстоятельства можно было предвидеть, но «Уайт Стар» опровергла это.

На протяжении следующих лет уровень успешных рейсов был ниже среднего даже с учетом того, что требования по безопасности того времени были гораздо ниже сегодняшних.

В 1893 г. во время рейса бесследно исчез грузовой пароход «Нароник», 11 февраля 1899 г. в Нью-Йорке во время бурана из-за скопления большой массы льда и снега на верхних палубах опрокинулся «Германик» (1875). Лайнер подняли и вернули в строй. Позже он неоднократно менял владельцев, пока не оказался у турецкого хозяина, который в 1950 г. сдал его на слом (только «Парфия» компании «Кьюнард» прослужила дольше — ее отправили на слом после восьмидесяти шести лет эксплуатации).

17 марта 1907 г. «Сювик» в обратном рейсе из Австралии сел на мель Стэг-Рок около побережья Корнуолл, потеряв носовую часть. Пароход взяли на буксир и отвели на ремонт. В 1909 г. затонул «Рипаблик», столкнувшись в тумане с лайнером «Флорида». К счастью, почти всех из 1650 пассажиров и членов экипажа обоих судов удалось спасти «Балтику» благодаря первому в истории случаю успешной передачи сигнала бедствия по радио с пассажирского судна.

Полный же список инцидентов, связанных с именем пароходства, заметно выделяет его среди других трансатлантических компаний, у которых на рубеже веков такого рода инцидентов тоже имелось предостаточно.

По этой причине «Уайт Стар Лайн» требовалось упрочить позиции лидера в Северной Атлантике, и в 1899 г. она построила новый лайнер, который считался прорывом в судостроении XIX столетия.

Им стал второй «Оушеник», имевший длину 215 м и вместимость 17 274 т, — самый большой лайнер своего времени и первый, превзошедший длину гигантского, но несчастного «Грейт Истерн» Изамбара Брюнеля.

К этому времени пароходы больше не вооружали вспомогательными парусами, поэтому всю длину корпуса «Оушеника» с крейсерской кормой и гладкими обводами занимала надстройка с просторными помещениями, над которой доминировали трубы пропорциональной высоты и формы, подчеркивая уникальный и привлекательный внешний вид.

Внутренние помещения прекрасно выполняли возложенные на них функции богатых апартаментов. «Оушеник» мог принять 410 пассажиров первого, 300 второго и 1000 третьего классов. Первый класс путешествовал в обстановке чрезвычайной роскоши, обедая в ресторане на 400 мест, над которым высился шестиметровый купол атриума, а дополнительный свет поступал через широкие бортовые иллюминаторы. Библиотека была лучшей во всей Атлантике.

Лайнер имел хороший ход и много раз пересекал океан на средней скорости выше 20 уз., но этого не хватало для завоевания легендарной «Голубой ленты». Вместо борьбы за скорость судно символизировало начало политики «Уайт Стар Лайн» по обеспечению комфорта, пышности и высокого уровня обслуживания. Конструкция корпуса окажется столь удачной, что через сорок лет на основе проекта этого лайнера будет создаваться «Титаник». А всеми любимый «Оушеник» прослужит вплоть до начала Первой мировой войны и погибнет в 1914 г. на мели Шетлендз.

Ввод в эксплуатацию нового «Оушеника» совпал со смертью Томаса Генри Исмея, властного руководителя компании. В наступавшем новом веке управление компанией ложилось на плечи его старшего сына, Джозефа Брюса Исмея. Между 1901 и 1907 гг. он

ввел в строй четыре новых парохода: «Сельтик», «Седрик», «Балтик» и «Адриатик», или «Большую четверку», как их называли. Построенные, как обычно, на «Харланд & Вольф», они имели ход в 16—17 уз. Будучи тихоходнее своих конкурентов, суда были отделаны на самом высоком художественном уровне, с применением лучших материалов и оборудования. Благодаря этому «Уайт Стар Лайн» стала воплощением элегантности океанского путешествия в викторианскую эпоху.

Перевозка огромных масс людей и грузов приносила судоходным компаниям немалые прибыли, борьба за которые вынуждала судовладельцев совершенствовать оборудование судов и повышать их скорость, чтобы пересекать океан быстрее, делать больше рейсов в тот же промежуток времени, перевозить больше пассажиров и грузов в каждом рейсе. Время совершения рейса становилось причиной острейшего противоборства. Ведь это сулило твердые доллары и центы, фунты и шиллинги прибыли от продажи билетов и заключенных грузовых контрактов.

К началу 1870 гг. уже свыше 95 % пассажиров, прибывавших в Нью-Йорк, спускались с борта парохода. Наряду с десятками мелких пароходных компаний появились «Гамбург-Америка Лайн», «Холланд-Америка Лайн», «Лейланд Лайн», «Доминион Лайн», «Рэд Стар Лайн», «Френч Лайн», «Кьюнард Лайн» и «Инман Лайн», пересекавшие Атлантику, соперничая друг с другом за грузы и пассажиров.

Сперва казалось, что дела хватит на всех. Но в 1873 г. из-за спада американской экономики конкуренция обострилась, и компаниям пришлось бороться за прибыль по-настоящему. Ведь тарифы постоянно снижались, а с ними снижались и доходы пароходств, которые лишались средств на строительство новых пароходов. Суда меняли владельцев или сдавались в аренду другим компаниям, что приводило к их неизбежному слиянию, особенно после того, как крупнейший тогда американский финансист Джон Пирпонт Морган заинтересовался судоходством.

План Моргана был прост: создать гигантский международный трест с преобладанием американского капитала, который получил



бы право контролировать все крупные судоходные компании. Тогда конкурентов можно будет легко поставить на колени и останется лишь диктовать суммы, обеспечивающие необходимую прибыль.

Внимание Моргана привлекли два американских судовладельца: Клемент Гриском и Бернард Бейкер. Гриском владел пароходством «Америка Лайн» и участвовал в «Американской международной судоходной компании»[1], которая, в свою очередь, финансировала «Рэд Стар Лайн». Бейкер владел компанией «Атлантик Транспорт Лайн» (АТЛ) и поглощенной в 1896 г. ливерпульской «Нэшнл Лайн». Примерно в то же время Гриском приобрел ливерпульскую «Инман Лайн».

Интересы Грискома и Бейкера к пароходствам оставались острыми. Гриском искал финансирования для строительства шести новых судов у филадельфийского банкирского дома «Дрексель & К°», имевшего тесные взаимоотношения с «Банком Моргана» в Нью-Йорке. С другой стороны, Бейкер размышлял над продажей своей АТЛ британской «Лейланд Лайн» — одному из крупнейших грузовых перевозчиков Атлантики.

В конечном счете Грискому удалось убедить Бейкера объединить свои ресурсы на благо будущего американского торгового флота. АТЛ Бейкера слилась с «Международной судоходной компанией»[2] Гриском, который нашел финансовую поддержку у Дж. П. Моргана. Так совпали интересы всех заинтересованных лиц.

Таким образом, Гриском и Бейкер стали единоличными американскими судовладельцами в трансатлантическом бизнесе. Их суда ходили под флагами США, Великобритании и Бельгии. Это позволяло тресту получать выгоду от преданных пассажиров, желавших путешествовать на «родных» пароходах.

В 1902 г. «Международная судоходная компания» сменила свое имя на «Интернэшнл меркантайл марин К°» (Международный

[1] American Steamship Company, American Line (*англ.*). — *Примеч. авт.*

[2] INC, International Navigation Company (*англ.*). — *Примеч. авт.*

трест торгового флота, ИММ)[1] и стала одним из могущественных игроков в Северной Атлантике. Неожиданно новый конгломерат сделал еще несколько агрессивных шагов, авторство которых приписывают лично Моргану.

В том же году ИММ купила «Лейланд Лайн» за $11 млн, «Доминион Лайн» за $4,5 млн и «Уайт Стар Лайн» за $32 млн (£10 млн). Сегодня суммарная цифра этого капиталовложения составила бы несколько миллиардов долларов и вызвала бы бурю на фондовых биржах, что повлияло бы на промышленность, экономику и политику многих стран мира.

А тогда покупку восприняли как последовательный переход британского торгового флота в американские руки, что вызвало немалый шум в британской прессе. «Кьюнард Лайн», конкурент «Уайт Стар», также попала в поле зрения Моргана, но британское правительство предприняло поспешные шаги к тому, чтобы «Кьюнард» осталась британской.

Ответ Моргана не заставил себя ждать. ИММ спровоцировал коммерческую войну и приобрел контрольный пакет в «Холланд-Америка Лайн» через консорциум, объединивший главные германские линии — «Гамбург—Америка» и «Норддойчер—Ллойд».

В намерения Моргана входил не только контроль над ценами на трансатлантических маршрутах, но и рационализация расписания движения. Например, три судна трех разных пароходств не должны были сниматься на Англию в один и тот же день. Эти суда рекламировались и боролись за одних пассажиров, за одни и те же грузы. Резонно было бы отправить три судна в разные дни с большей пользой для дела. Еще лучше, если крупный лайнер с грузом, пассажирами и почтой станет выходить из Нью-Йорка ежедневно.

Следуя по пути снижения платы за проезд третьим классом до £2, Морган надеялся фактически монополизировать Северную Атлантику. Единственным препятствием к достижению этой цели оставался «Кьюнард».

---

[1] IMM, International Mercantile Marine Company (*англ.*). — *Примеч. авт.*

Великобритания вошла в двадцатое столетие, продолжая господствовать на пассажирских маршрутах Северной Атлантики под большим давлением со стороны конкурентов. Угрожали не только скоростные немецкие суда, но и лучшие британские пароходства, которые на самом деле уже не являлись британскими.

Но судоходство по-прежнему определяло жизненный путь этого островного государства, а в военное время торговый флот оказывался просто необходимым. В 1853 г., во время Крымской войны, бóльшая часть флота «Кьюнарда» была реквизирована британским Адмиралтейством. Суда «Кьюнард» и «Уайт Стар» доставляли войска в Южную Африку во время Англо-бурской войны 1899—1902 гг. Адмиралтейство рассчитывало и впредь иметь возможность реквизировать британские торговые суда, несущие британский флаг и имеющие британский экипаж. Ведь в военное время опасно рассчитывать на иностранцев.

Учитывался и другой военный аспект. Королевский ВМФ предложил строить новые торговые пароходы с учетом возможности их преобразования во вспомогательные крейсера, способные обеспечивать конвои и обгонять большинство военных судов. (Самый передовой английский военный корабль «Беллерфон», спущенный на воду в 1907 г., обладал максимальным ходом в 21 уз.)

Британское правительство и Адмиралтейство решили сделать ставку на «Кьюнард», которая в то время впуталась в порочную коммерческую войну с ИММ: Морган продолжал выжимать ее прочь в попытке установить атлантическую монополию.

Поскольку законы не позволяли правительству напрямую поддержать «Кьюнард» субсидией, в 1903 г. лорд Инверклайд, председатель совета директоров пароходства, обратился со встречной просьбой к правительству. Чтобы конкурировать с немцами и «Уайт Стар Лайн», Инверклайд задумал построить два новых судна, которые оказались бы больше, быстроходнее и роскошнее всех построенных ранее. От правительства он требовал лишь ссуду, но по особым условиям: £2,6 млн под 2,75 % годовых на 20 лет. Сегодня подобная цифра для правительства не кажется слишком большой, но спустя 100 лет, в начале двадцать первого века, на строительство

одного подобного судна потребовалось бы £550 млн. За эти деньги «Кьюнард» обещал предоставить суда Адмиралтейству в качестве вспомогательных крейсеров, транспортов или плавучих госпиталей по первому требованию.

Для Адмиралтейства такое предложение не стало сюрпризом. Двадцать лет назад правительство уже частично финансировало строительство «Тевтоника» и «Маджестика» для «Уайт Стар». Просто масштаб Инверклайда и огромная сумма кредита сделали его таким смелым.

За конструированием судов и твердым выполнением спецификаций Адмиралтейства будет наблюдать независимый инспектор. Кроме того, закладывались меры по установке «арматуры», необходимой для подготовки судов к военному использованию, и выделению складских площадей для ее хранения и обслуживания.

«Кьюнард» гарантировала, что скоро почтовые пароходы будут выходить из Ливерпуля через Куинстаун в Нью-Йорк каждую неделю по субботам. Также компания обязалась устроить сортировочные отделения на борту всех судов, перевозивших почту. Пароходство не будут предоставлять суда во фрахт никому (кроме правительства Индии), и ни одно из судов со скоростью хода свыше 17 уз. не будет продано без разрешения правительства.

Соглашение требовало от «Кьюнарда» поддерживать все суда в пригодном для плавания состоянии и готовыми к проверке, поскольку все они могут при необходимости перейти под контроль Адмиралтейства. Все суда должны быть зарегистрированы под британским флагом, и все капитаны, офицеры и не менее 75 % команды должны быть британцами. В целом компания также оставалась под британским управлением. Поэтому все ее директоры и старшие управляющие также должны быть британскими подданными. Пароходству запрещалось продавать долевое участие в нем иностранцам или иностранным компаниям. Более того, в договоре содержались пункты и подпункты, описывающие обязательства «Кьюнарда» вплоть до заклепок в корпусе.

Лорд Инверклайд боялся быть потопленным «пиратом» Морганом. К тому же, приняв «королевский шиллинг», «Кьюнард» мог



приступить к строительству самых современных судов в мире. А они требовались, и как можно скорее. Поэтому строительные контракты заключили одновременно с двумя заводами. Для «Лузитании» (первого судна) выбрали верфь «Джон Браун» в Клайдбанке, а строительство «Мавритании», судна-близнеца, поручили заводу «Свен, Хантер & Уигхем Ричардсон» в Ньюкасле.

Романтические имена судов были позаимствованы из эпохи Римской империи: Лузитания — это римская Португалия, а Мавритания — римское Марокко. Духом романтизма были насыщены и интерьеры судов, наделяя их, однако, индивидуальными характерами. (В точности противоположный подход применит «Уайт Стар Лайн» через несколько лет при достройке «Олимпика» и «Титаника», решив сделать их более похожими на суда-близнецы.) Внося еще больше собственных различий в новые пароходы «Кьюнарда», по соглашению с владельцем судостроительные заводы конкурировали между собой в надежде построить самый большой, быстроходный и лучший корабль.

«Лузитанию» закончили строить первой. Ее киль заложили в июне 1904 г., и через два года корпус был готов к спуску на воду. Длина нового лайнера составила 239 м (более чем на 45 м длиннее немецкого «Кайзер Вильгельм-дер-Гроссе»). Леди Инверклайд разбила бутылку шампанского о нос «Лузитании» на глазах у 20 000 зрителей. К сожалению, лорд Инверклайд не дожил до этого счастливого момента — он умер в 1905 г. в возрасте 44 лет.

Корпус «Лузитании» был разделен на 34 водонепроницаемых отсека, у нее было 192 топки в 27 котлах, дающих пар для движения со средней скоростью в 24—25 уз. при умеренной погоде.

Однако пар приводил в движение не поршни, а самые большие в мире турбины. Впервые турбины у «Кьюнарда» появились на небольшом лайнере «Кармания», спущенном на воду в 1905 г. Однотипное судно «Каронию» оснастили традиционными поршневыми машинами и сравнили производительность близнецов. «Кармания» оказалась более эффективной, потребляла меньше топлива и развивала большую скорость, чем «Карония». Поэтому приняли решение: все новые пароходы компании оснащать только турбинами.

Турбины более дороги в производстве, поскольку требовали применения дорогих материалов и передовых производственных технологий. Но вышеуказанные преимущества оправдывали начальные затраты. Теоретически более плавная работа турбины при передаче мощности на винт, чем у поршневой машины, должна была снизить вибрацию судна, обеспечивая комфорт пассажирам. К сожалению, в жизни сложилось иначе.

Когда «Лузитания» отправилась на скоростные ходовые испытания, неистовая дрожь охватила судно. Чтобы справиться с проблемой, корму пришлось укрепить дополнительными балками, для чего разобрали 142 каюты второго класса. На эти работы ушел целый месяц. Наконец, в сентябре 1907 г. лайнер передали владельцу и открыли для осмотра. Полюбоваться на чудо техники и искусства пришли тысячи человек.

Жилые помещения своим комфортом превосходили все известные до тех пор на трансатлантических линиях. Двухэтажный ресторанный зал первого класса был рассчитан на 500 человек и оформлен в стиле Людовика XVI, так же были отделаны и салоны. Площадь большого салона составляла 330 м², в нем были оборудованы два мраморных камина; площадь курительного салона составляла 260 м², а библиотеки — 21 м². На судне имелись даже два сверхроскошных помещения — королевские апартаменты. При каждом столовая, салон, две спальни, ванная, туалеты и комнаты для прислуги.

Штукатурка, отделанная золотой фольгой и рукой художника Джеймса Миллара, позволила создать в общих помещениях атмосферу георгианской эпохи или эпохи Луи Сеиза. Лифты, вентиляторы, часы и прочее электрооборудование, подключенное к бортовой электросети «Лузитании» длиной 483 км, ясно давали понять, что это судно современно во всех отношениях. А кресла и столы из резного дуба обладали грацией и элегантностью лучших лондонских отелей.

Помещения второго класса по уровню комфорта почти не отличались от первого. И здесь в распоряжении пассажиров были ресторанный зал, курительный салон, салон отдыха и библиотека.

Значительно лучше позаботились и о пассажирах третьего класса. На судне было 36 одноместных кают, 250 двухместных,

остальные — трех- и четырехместные. Лишь 25 кают были рассчитаны на шесть и восемь человек. В третьем классе имелась столовая на 340, дамский салон на 90 и курительный салон на 110 мест. В первом классе могли разместиться 563 пассажира, во втором — 464 и в третьем — 1138. Экипаж состоял из 900 человек.

Через месяц после начала эксплуатации «Лузитания» без всякого шума вернула «Голубую ленту», которую «Кьюнард» отдал в 1898 г. немецкому лайнеру «Кайзер-Вильгельм-дер-Гроссе», преодолев 2780 миль за 4 суток 19 часов и 52 минуты со скоростью 24 уз. Потом она передаст почетный титул своей «сестре» «Мавритании», которая пройдет океан со скоростью в 26 уз., сократив время плавания до четырех с половиной дней. Этот рекорд «Мавритания» сохранит с 1909-го по 1929 г., а несчастную «Лузитанию» 7 мая 1915 г. потопит германская субмарина, погубив при этом 1200 жизней.

«Лузитания» и «Мавритания» восстановили «Кьюнард» в статусе ведущей пароходной линии Северной Атлантики. Компания не только создала величайшие суда, продемонстрировав навыки, находчивость и техническую доблесть британских рабочих, но и посрамила высокомерие немцев. С нарастанием политической напряженности между двумя нациями, которая через семь лет перерастет в войну, новые пароходы прославлялись как народные чемпионы. Это подняло «Кьюнард Лайн» в глазах британцев на позиции «всебританского» пароходства, гордости нации. Но эта гордость неожиданно разделилась между несколькими подданными короля Эдуарда VII.

Глава II
ВЫЗОВ БОГАМ

Теплым июльским вечером 1907 г. сверкающий лимузин «мерседес» остановился у подъезда большого белого особняка на фешенебельной лондонской Белгрейв-Сквер, где проживали богатейшие люди Англии. Шофер в униформе распахнул дверь пассажирского салона, из которого показался мужчина высокого

роста, в прекрасном костюме, но без шляпы. Он галантно предложил руку даме, одетой в черное вечернее платье, и проводил ее в дом.

Дж. Брюс Исмей и его жена Флоренс были приглашены на обед в Дауншир-Хауз[1], лондонскую резиденцию лорда и леди Пиррие. Вид хозяина дома мог вызвать смущение — Пиррие страдал ревматизмом, поэтому его ноги были закутаны в теплый плед. Сидевшая на другом конце стола леди Пиррие энергично обмахивалась веером и жаловалась на жару сидящим сбоку от нее гостям. Но Брюс Исмей не обращал внимания на эксцентричность хозяев. Супруги часто бывали в этом доме, поэтому он привык говорить здесь не только о погоде. В то время не было принято обсуждать деловые вопросы за столом, поэтому вскоре после обеда джентльмены удалились в соседнюю комнату к сигарам и хересу, поскольку предмет их дискуссии был более чем серьезен.

Исмея и Пиррие связывали тесные деловые отношения. Пиррие был председателем правления компании «Харланд & Вольф» в Белфасте, одной из крупнейших верфей мира. Исмей занимал должность председателя правления «Уайт Стар Лайн» и одновременно являлся президентом и управляющим директором ИММ.

Они оба питали глубочайший интерес к делам друг друга, поскольку все суда «Уайт Стар» строились в Белфасте; каждый был серьезно озабочен огромным вниманием, которое получили новые пароходы «Кьюнарда», уже заслужившие прозвища «Океанских борзых» («Ocean greyhound»).

Исмей настаивал, что «Уайт Стар», долгое время работавшая с лучшими судами, не должна внезапно попасть в разряд «выбывшей из забега» в глазах британской публики, захваченной патриотической истерией, порожденной успехом «Лузитании» и «Мавритании».

Исмей полагал, что «Кьюнард» не заслуживает чести считаться первой британской судоходной линией — «Уайт Стар» по-

[1] Ныне — резиденция атташе по культуре посольства Испании в Великобритании (г. Лондон, Белгрейв-Сквер, д. 24). — *Примеч. авт.*

прежнему несет флаг королевства, хотя принадлежит ИММ и не является истинно британской. Если так пойдет и дальше, пожалуй, «Кьюнард» станет ведущим игроком в театре трансатлантического судоходства. Разумеется, Пиррие полностью понимал, как сложившаяся ситуация скажется на «Харланд & Вольф»: значительное сокращение бизнеса «Уайт Стар» приведет к уменьшению заказов и к возможному банкротству завода в Белфасте.

Вначале казалось, что нужно обогнать «Кьюнард» в скорости пересечения океана и отбить у них «Голубую ленту», однако это выглядело непрактично: скоростные гонки не были приоритетом «Уайт Стар», хотя в прошлом компания неоднократно завоевывала престижный приз. В любом случае победа в скорости вряд ли вызовет новый прилив энтузиазма британцев. Кроме того, ведению борьбы за скорость имелись значительные технические препятствия: самые быстрые суда «Уайт Стар» («Тевтоник», «Оушеник» и «Адриатик») могли дать лишь 21 уз., а пароходы «Кьюнард» ходили на скорости в 26 уз.

Единственно возможным для успешного состязания и победы над «Борзыми» было строительство более мощного турбохода, поскольку мощность поршневых машин подвинулась к своему пределу. Но новые турбины отнимут несколько лет на строительство и огромную уйму денег, которые можно было потратить на другие аспекты устройства судна. Ведь на помощь правительства, оказанную Инверклайду, в сложившихся условиях рассчитывать не приходилось. Увеличение скорости также означало сокращение грузовых и пассажирских помещений в угоду машинам. А это было невыгодно с финансовой точки зрения, поэтому лозунгом компании давно стали элегантность и роскошь при умеренной скорости.

Во время долгой дискуссии, продлившейся до позднего вечера, партнеры обсуждали все возможные пути, в итоге обнаружив благоразумный подход, который вернет пароходству «Уайт Стар» утраченную гордость.

Не было смысла нарушать сложившиеся традиции компании «Уайт Стар Лайн», поэтому было решено создать бóльший по

размерам, более роскошный, безопасный и самый впечатляющий океанский корабль в мире. Они построят судно столь же изящное и элегантное, как зал, в котором они сидели, но красота эта будет масштабнее — ей позавидуют все пароходства и морские державы. Конечно, это требовало огромных расходов, но они знали, что это привлечет пассажиров, которых в то время было достаточно.

К концу девятнадцатого столетия «Инман Лайн» имела в Европе более 3000 агентов по продаже билетов, которые завлекали родственников людей, эмигрировавших в Америку. Поэтому к концу 1907 г., несмотря на ужесточение порядка въезда, в США прибыло еще больше переселенцев — только через Эллис-Айленд прошло 1,25 млн. Эти пассажиры не путешествовали в дорогих, роскошных апартаментах, они были из третьего или низшего класса. Но выручки от них хватало на закупку угля до Нью-Йорка и обратно на целый пароход. Также учитывалась и почтовая субсидия — на доставке почты можно было делать неплохие деньги.

Однако реальная прибыль поступала от состоятельных пассажиров, позволявших себе путешествовать в самых изысканных апартаментах и требовавших самого предупредительного обслуживания. Исмей и Пиррие решили сделать их новый лайнер единственным выбором для путешествия богатейших людей эдвардианской эпохи. По этому плану им требовалось как минимум два судна, но почему не три? Ведь именно по челночному принципу работали «Тевтоник», «Адриатик» и «Оушеник»... Поздней ночью партнеры принялись за выработку основных идей на бумаге и даже набросали эскизы внешнего вида пароходов.

Для новых лайнеров они выбрали имена, отражавшие их могущественный статус: «Олимпик», «Титаник» и «Гигантик». Имя первого корабля происходило от Олимпа — наиболее высокого горного массива в Греции, расположенного у берегов залива Термаикос Эгейского моря. По преданиям древних греков, здесь обитали их боги во главе с Зевсом. С этой точки зрения название «Титаник» несет как бы недобрый знак, поскольку титанами называли полубогов — детей Урана и Геи, которые подняли мятеж против богов-олимпийцев, но были низвергнуты ими в Тартар. Кроме

того, в более поздних мифах титанов отождествляли с гигантами. По всей видимости, отсюда происходит название третьего лайнера, которому суждено погибнуть в том самом Эгейском море.

Когда лимузин Исмеев двинулся в обратный путь по душным ночным улицам, Дж. Брюс придался приятным мечтаниям о том, как однажды его роскошный лайнер триумфально войдет в нью-йоркский порт.

С самого начала планы общего расположения гигантских судов детально продумывались. Первый класс, например, должен был получить огромный салон отдыха, курительный салон, большой приемный зал, два пальмовых корта (веранды) и библиотеку. Ресторанный зал должен был по высоте занимать три палубы и завершаться стеклянным куполом. Ниже его предполагали устроить турецкие бани с плавательным бассейном и гимнастическим залом.

В конечном счете, некоторые из этих идей уменьшились в масштабах или вовсе удалились из проекта, в то время как другие — расширились и приняли реальный облик. Так, например, гимнастический зал, первоначально располагавшийся в нижней части судна, был перенесен на верхнюю палубу и уменьшен в размере, были добавлены еще два лифта, общее количество которых теперь равнялось трем для первого класса, а один был предназначен для второго.

Три новых судна класса «Олимпик» были почти идентичными, но очень скоро стало ясно, что из практических соображений одновременно удастся построить лишь два из них. Пытаться построить сразу три крупнейших судна в мире даже на таком мощном заводе, как «Харланд & Вольф», было невозможно.

Первыми решили строить «Олимпик» и «Титаник». Их конструировали по общим планам, хотя внесенные изменения в процессе разработки и строительства привели к незначительным различиям между ними. Все же их можно было узнать, как двух близнецов. Пиррие и Исмей вначале видели их на 30 м длиннее «Лузитании» и «Мавритании», с четырьмя мачтами и тремя трубами, однако вскоре мачт стало только две, а труб — четыре.

Существовало популярное мнение, что число труб напрямую связано с мощью и величием парохода. И поскольку «Лузитания» и «Мавритания» имели четыре трубы, то и лайнеры класса «Олимпик» должны были иметь четыре. На практике для отвода дыма от котлов требовались лишь три трубы, а четвертая оставалась «экспонатом» и использовалась только для вентиляции. Расстояние от козырьков труб, которые высились в 18 м от палубы, через надстройку до киля составляло 53 м.

Когда вопрос с трубами решился, внимание сосредоточилось на размерах корпуса. Строительство судна, длиннее «кьюнардов» на 30 м, было делом пугающим. Построенная на Тайне «Мавритания» обогнала свою «сестру» с Клайда, добравшись до длины в 240 м (790 ф.). В планы «Олимпика» и «Титаника» была заложена длина в 269 м (882 ф. 9 д.), однако во многих спецификациях против длины первого стоит цифра: 269,1 м (883 ф.). Рекламируя «Титаник» на плакатах, «Уайт Стар Лайн» занижала его длину до 268,9 м (882 ф. 6 д.). И, окончательно запутывая все дело, про «Титаник» часто говорят, что он на 10 см (4 д.) был короче «Олимпика».

Без сомнения, аргументы в пользу этих нескольких дюймов будут полоскать до бесконечности, но факт остается фактом: «Олимпик» реализовал замысел Пиррие и Исмея. Он стал самым большим в мире до того, как «Харланд & Вольф» передала «Титаник» владельцам. Регистровый тоннаж «Олимпика» составил 45 324 дл. т[1], «Титаника» — 46 428 дл. т, что сделало его крупнее собрата, но они, без всяких сомнений, были судами одного класса.

После возвращения в Белфаст Пиррие созвал конструкторский совет, за долгие годы уже ставший обычным по составу. Он всегда старался окружить себя «выдающимися людьми», которым полностью доверял и мог обращаться открыто с любыми вопросами.

---

[1] Здесь и далее подразумеваются «длинные» английские (регистровые или брутто) тонны, в которых обычно принято обозначать валовую регистровую вместимость судна, которая является мерой объема его внутренних помещений (1 рег. т = 100 ф.[3] или 2,83 м[3]). — *Примеч. авт.*

Поэтому в совет вошли он сам, его шурин Александер Карлейль (директор-распорядитель верфи, отвечавший за проект в целом), Томас Эндрюс (директор конструкторского бюро) и Эдвард Уайлдинг (заместитель Эндрюса и ответственный за технические расчеты).

Вчетвером они занялись превращением концепции судов класса «Олимпик» в реальный проект, который со временем станет целостной стальной реальностью. Разработка конструкторских чертежей (а в случае «Олимпика» и «Титаника» они насчитывали 433 отдельных документа) для строительства судна было делом трудным и долгим частично из-за того, что детали проектов менялись много раз. Исмей настоял на своем участии в начальной стадии проектирования, но его больше волновала отделка интерьеров, чем техника и устройство судов. Поэтому он не присутствовал даже на ходовых испытаниях, но все же приложил руку к содержанию окончательных спецификаций.

Начав свою службу подмастерьем, Карлейль отработал к этому времени на верфи уже тридцать семь лет. Проект корпуса класса «Олимпик» представлял собой увеличенную модель «Оушеника» 1899 г., автором которого был сам Карлейль. Кроме того, он разрабатывал проекты интерьеров новых лайнеров, планы установки машин и механизмов, а также общие вопросы строительства.

Томас Эндрюс полностью отвечал за разработку проектной документации двух лайнеров-близнецов и формально подчинялся Карлейлю, но обычно общался с Пиррие напрямую. Его заместитель Эдвард Уайлдинг отвечал за общее управление различными конструкторскими конторами завода и играл ключевую роль в технических расчетах, особенно по остойчивости, контролю за повреждениями и безопасности. После британского расследования гибели «Титаника» Пиррие негласно возложит на него ответственность за смерть Томаса Эндрюса и в течение часа уволит с завода.

Люди начали строить суда на берегах залива Белфаст-Лох за 250 лет до «Титаника», когда они впервые поселились у подножия холма Кейв-Хилл. История фирмы «Харланд & Вольф» и одно-

временно современной эры судостроения в Белфасте началась в 1791 г., когда предприимчивый шотландский кораблестроитель Уильям Ритчи наблюдал за работами по спрямлению реки Лаган. Запланированные к постройке, современные по тому времени портовые сооружения оказались идеальными для создания нового предприятия, и Ритчи обратился за разрешением на организацию судоремонтных мастерских. Он стал не только ремонтировать суда, но и строить их, за 20 лет повысив численность своей компании с 10 до 100 рабочих. Хью, брат Ритчи, вместе с партнером Алистером Маклейном основал на берегу Лагана другую верфь и в 1820 г. спустил на воду первый ирландский пароход «Белфаст». До 1851 г., когда портовая комиссия разрешила начать освоение острова Куинз-Айленд, здесь работали уже несколько судостроительных заводов.

Упомянутый остров образовался при «срезке» излучины реки в 1841—1846 гг., но вскоре оставшийся пролив засыпали, и остров как таковой исчез. До 1849 г. это место называлось Дарган-Айленд, по имени человека, который выравнивал канал, но затем остров переименовали в Куинз-Айленд в честь королевы Виктории.

Первой верфью на острове стала крошечная фирма «Томпсон & Кирван», а через два года Роберт Хиксон основал здесь первый завод по строительству железных судов. Почти сразу Хиксон объявил вакансию на должность управляющего, и эту работу получил молодой инженер Эдвард Джеймс Харланд.

Родившийся в Скарборо в мае 1831 г., Эдвард был сыном врача. Его отец интересовался всякими механическими штучками, почему и отдал сына учеником в механические мастерские «Роберт Стивенсон» в Ньюкасле-на-Тайне. В 1851 г. Харланд переехал в Глазго и устроился в фирму «Дж. & Г. Томпсонов» по строительству морских паровых машин. Здесь он провел два года и вернулся в Тайнсайд, поступив на должность управляющего верфью «Томас Тоуард». Через год ему исполняется двадцать три, и он уезжает в Белфаст, где получает место управляющего у Роберта Хиксона.

Здесь молодой Харланд столкнулся со спорами по заработной плате, проблемами снабжения и общим беспорядком в инду-



стрии, далекой от процветания. Чтобы расставить все по местам, ему требовалась помощь, и по совету старого друга, немецкого предпринимателя Густава Швабе (который участвовал в делах ливерпульского пароходства «Бибби Лайн») Харланд нанял в помощники Густава Вольфа, племянника Швабе.

Густав Вильгельм Вольф родился в ноябре 1834 г. в Гамбурге в семье коммерсанта. Вначале он учился в Германии, но в четырнадцать лет его отправили в Ливерпульский колледж. Окончив его через два года, он поступил подмастерьем в манчестерскую машиностроительную фирму «Джозеф Витворт & К°». После этого он служил чертежником в другой компании и наконец был нанят Харландом. Двум управляющим удалось вдохнуть новую жизнь в предприятие, но в 1858 г. Хиксон решил оставить судостроение и предложил Харланду купить завод за £5000.

Вновь спросив совета старого друга, Харланд обсудил предложение с Густавом Швабе, который не только поддержал покупку, но и предложил финансовую помощь. Вскоре Густав Вольф проявил себя блестящим бизнесменом, перехватив заказ «Бибби Лайн» на постройку трех судов — «Венецианa», «Сицилианa» и «Сирианa». Спущенный на воду в 1859 г., «Венецианн» до сих пор числится под № 1 в книге заказов «Харланд & Вольф».

Вольф стал партнером Харланда в 1860 г., когда на воду сошли «Сицилиан» и «Сириан» (№ 2 и 3 по книге заказов), а уже с 1 января 1862 г. компания официально сменила название и стала именоваться «Харланд & Вольф» — «Деловое партнерство по строительству и ремонту железных судов и машин и всего связанного с этим производства».

В 1860 г. Харланд стал председателем Портовой комиссии. Вступив на политическую стезю, в 1885—1886 гг. он был мэром Белфаста, а затем был произведен в пэры. Три года спустя его избрали в парламент от Северного Белфаста и переизбирали вновь в 1892 и в 1895 гг.

Вольф также был депутатом парламента от Восточного Белфаста восемь лет, начиная с 1892 г. У него был дом в Белфасте, но последние годы он все реже и реже стал появляться в Ольстере и

умер в Лондоне в 1913 г. Эдвард Харланд занимался делами завода вплоть до своей кончины в 1895 г. Тогда председателем компании стал Уильям Джеймс Пиррие.

Пиррие начал свою карьеру в «Харланд & Вольф» в 1862 г., когда ему было лишь пятнадцать лет. В то время компания насчитывала около 100 служащих, и его взяли учеником по «джентльменскому» соглашению, за которое родители платили иногда до £100 в год. Поэтому место подмастерья мог занять только хорошо обученный мальчик из среднего класса, ведь уплаченная за него сумма составляла годовой заработок лавочника или трехмесячное жалованье инженера.

Уильям Джеймс Пиррие родился в Квебеке в 1847 г. Его отец-ирландец умер, когда сын был еще мал, и мать Элиза увезла мальчика домой в графство Даун. По окончании начальной школы в Белфасте он поступил в Королевскую белфастскую школу, а оттуда пришел на «Харланд & Вольф» платным учеником. Он числился управляющим-стажером, переходя из отдела в отдел, но работал, в основном, чертежником.

В 1869 г. Пиррие удостоился чести — его назначили главным проектировщиком престижного «Оушеника», а в 1874 г., когда ему исполнилось только 27, он стал третьим партнером «Харланд & Вольф». Благодаря безграничной энергии и энтузиазму молодой управляющий погрузился в работу с головой, уходя на завод ранним утром и возвращаясь домой поздним вечером.

Амбициозному и волевому Пиррие удалось заслужить на верфи высочайший авторитет. Ему нравилось работать над самыми современными судами, в создании которых применялись новейшие разработки. К 1875 г. компания выросла из маленьких мастерских, состоящих из одного причала и 48 рабочих, в большой завод с шестью стапелями и рабочей силой свыше 1000 человек. Завод строил суда, отплывающие в четыре конца света. Суда, которые становились все больше, лучше и быстроходнее прежних.

В 1879 г. Пиррие женился на Маргарет Монтгомери Карлейль, сестре Александера Карлейля, одного из лучших конструкторов завода. Через несколько лет Эдвард Харланд передал ему дела по

управлению заводом, и Пиррие купил Ормистон-Хауз — огромный особняк в районе Восточного Белфаста, где жил сам Харланд до своей смерти в сочельник 1895 г.

Ормистон окружали громадные сады с видами на Куинз-Айленд и площадки «Харланд & Вольф», где в 1897 г. Пиррие (в то время лорд-мэр Белфаста) устроил праздник в честь герцогов Йоркских, которых встречали тысячи детей из окружных воскресных школ. Также Пиррие работал в Портовой комиссии и стал пэром в 1906 г.

Ко времени размышлений с Брюсом Исмеем о судах класса «Олимпик» Пиррие стал уже богатым и влиятельным человеком. Хотя Исмей был на 15 лет моложе великого судостроителя, он тоже обладал значительным состоянием. Эти двое не были простыми мечтателями, колдующими над планом строительства величайших судов. Они четко представляли, на что идут. Пиррие обладал многолетним опытом по строительству всемирно известных пароходов, а Исмей был связан с наиболее мощным судоходным предприятием на планете. Два компаньона очень хорошо понимали друг друга, поскольку «Харланд & Вольф» и «Уайт Стар Лайн» связывали давние тесные отношения.

Сделка с покупкой марки и флага «Уайт Стар Лайн» финансировалась предпринимателем Густавом Шавбе. Они с Томасом Исмеем договорились, что условием сделки станет строительство новых судов компании на заводе в Белфасте, компаньоном в котором участвовал его племянник Густав Вольф. С этого момента «Уайт Стар» и «Харланд & Вольф» были неразрывно связаны, поскольку новые суда оплачивались наличными и долей в пароходстве. Поэтому в последующие годы дела «Уайт Стар Лайн» глубоко интересовали «Харланд & Вольф».

Вскоре к делам отца присоединился Джозеф, старший сын Томаса Исмея, и пароходство вошло в период своего процветания, завоевав завидную репутацию за богатство пассажирских помещений.

Джозеф хорошо знал флот «Уайт Стар». Он родился 12 декабря 1862 г. и детские годы провел в доме, окна которого выходили

на реку Мерсей. Юному Джозефу было очень просто узнавать пароходы отцовской компании — проходя мимо дома, они непременно салютовали!

Старший Исмей был весьма состоятельным человеком и выразил свою родительскую любовь к сыну в манере, принятой у grande bourgeoisie[1] времен промышленной революции: он отослал мальчика в пансион, когда тому минуло всего восемь лет. Это был пансион Эльстри в Хартфордшире. Оттуда в возрасте тринадцати лет Исмей-младший переехал в Харроу. Исмей никогда не учился в университете, но прожил год во Франции, где у него был частный учитель, после чего приступил к четырехлетнему периоду постижения наук в конторе своего отца. Затем в течение года он путешествовал по миру (и отнюдь не третьим классом). В возрасте двадцати четырех лет Брюс Исмей, как его обычно называли, был отправлен в нью-йоркский офис «Уайт Стар Лайн», где прослужил пять лет, поднявшись до должности агента компании на самом главном ее направлении. Здесь в 1880 гг. он стал заметной фигурой в высшем обществе.

В 1888 г. в Нью-Йорке он женился на Джулии Флоренс Шиффелин. Церемония, на которую желал попасть весь свет, проходила в церкви Небесного покоя на Пятой авеню. Невеста была в платье из белой парчи, отделанной кружевами. Ее кружевную вуаль удерживала диадема, а на шее в нити прекрасных жемчугов красовалась бриллиантовая подвеска. После церемонии в резиденции родителей невесты на Восточной 49-й улице состоялся прием. Новобрачные казались созданными для привилегированного и расточительного нью-йоркского образа жизни.

Их первая дочь, Флоренс, родилась в 1889 г., а затем на свет появился сын Генри. В душное и жаркое лето 1891 г. мальчик тяжело заболел, и врачи посоветовали увезти его подальше из знойного города, совершив океанское путешествие. Семья отправилась на «Тевтонике» в Ливерпуль, но состояние Генри ухудшалось все сильнее, и он умер вскоре после прибытия в Англию.

---

[1] Крупная буржуазия (*фр.*). — *Примеч. авт.*

Исмеи обосновались в Ливерпуле в особняке Сандхейс района Моссли-Хилл, откуда Брюсу ежедневно приходилось ходить за шесть километров в контору «Уайт Стар» на Уотер-стрит. В 1896 г. компания переехала в новое здание («Альбион-Хауз») на углу Джеймс-стрит и Стрэнда, построенное по проекту архитектора Р.Н. Шоу, который проектировал «Новый Скотленд-Ярд» в Лондоне.

Понимая, как шатко положение его компании в конкуренции с германскими фирмами в трансатлантических перевозках, и зная о намерении Моргана установить в этой сфере свое господство, вместе с другими британскими судовладельцами Томас Исмей попытался создать оборонительный патриотический альянс. Уйдя в отставку в 1892 г., он тем не менее продолжил свою деятельность в этом направлении, но так и не добился реальных результатов до самой своей смерти 23 ноября 1899 г.

Вскоре Дж. Брюс Исмей, занимавший место председателя компании «Уайт Стар Лайн» после отставки отца, вступает в переговоры с Дж. П. Морганом о ее продаже. Это не означало, что любимое детище Томаса Исмея требовалось сбыть с рук как можно скорее после его смерти, — это был способ остаться конкурентоспособным на рынке.

Исмей и лорд Пиррис, который был к тому времени главным пайщиком «Уайт Стар» с правом голоса еще в «Харланд & Вольф» и ИММ, договорились о значительной сумме компенсации от ИММ, которая (в отличие от «Уайт Стар») не была обязана платить дивиденды своим акционерам. Морган согласился принять «Уайт Стар» за отступные, равные десятикратной прибыли, которая компания получила в исключительно успешном 1900 г. При этом он не возражал, чтобы Брюс Исмей оставался в кресле директора-распорядителя.

Кроме того, Морган гарантировал, что суда компании и после их включения в американский трест будут обслуживаться исключительно британским экипажем, останутся резервом британского ВМФ и в случае войны будут переданы в его распоряжение. Договор был подписан, и 31 декабря 1902 г. Исмей получил первый платеж в £3 млн.

Однако вскоре ИММ оказался в большом затруднении. Запутанные дебри американских финансов охватил очередной кризис, быстро упало доверие к ценным бумагам, и поспешно созданный трест, отягощенный письменными обязательствами на сумму $150 млн, очутился на пороге банкротства. Главный соперник Моргана в сфере больших финансов Эндрю Карнеги злорадно заявил, что Морган наконец-то ухватил лакомый кусок, который не в силах проглотить. В этой сложнейшей ситуации Дж.П. Морган в поисках выхода мобилизовал все силы, и одним из его шагов стало предложение Брюсу Исмею возглавить ИММ.

Американский финансист хорошо знал достоинства директора-распорядителя «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 США, а замкнутый Исмей очень не любил нарушать установленный распорядок жизни и надолго покидать семью.

Поскольку падение ИММ повредило бы положению и репутации дела, которое в течение трех десятилетий создавали он и его отец, в конце концов Исмей согласился и в феврале 1904 г. стал президентом огромного судоходного треста. Он получил этот пост от серьезно заболевшего президента «Американ Лайн» А.С. Грискома и оставался на нем до своей отставки в 1912 году.

Способности и энергия Брюса Исмея, а также предпринимательский талант вице-президента американца Ф.А.С. Франклина, руководившего нью-йоркским отделением, сумели в течение четырех лет вывести ИММ из кризиса. Кроме того, Исмей входил в советы директоров четырех британских страховых и трех транспортных компаний.

Положение «Уайт Стар Лайн» внутри ИММ было запутанным. Акции «Океанской пароходной компании», которая работала на рынке под маркой «Уайт Стар Лайн», были преобразованы в акции новой ливерпульской «Международной судоходной компании» (что могло ввести в заблуждение несведущих, поскольку компания

с таким названием уже существовала в Нью-Джерси). Еще больше запутывало дела то, что ИММ преобразовала эти акции в акции двух трестов Моргана, сделав их залогом под эмиссию еще одного выпуска акций.

Джеймс Исмей (младший брат Брюса) и Уильям Имри (бывший партнер Томаса Исмея) покинули совет директоров «Океанской пароходной компании», но Дж. Брюс Исмей (председатель и директор-распорядитель) и Гарольд Артур Сэндерсон в нем остались. То же самое сделал Уильям Джеймс Пиррие из «Харланд & Вольф». Исмей (который получал £20 000 в год как президент) и Пиррие позднее ввели в совет директоров ИММ самого Моргана, сделав его одним из пяти «голосующих членов» (Пиррие, Чарльз Стил, Исмей, П.А.Б. Уайденер и Морган), что для Исмея было гарантией выживания «Уайт Стар».

Таким образом, все доли в компании, кроме шести персональных, принадлежали «Международной судоходной компании», которая, в свою очередь, контролировалась пенсильванской «Филадельфия». К 1912 г. ИММ имел капитализацию свыше £37 млн, флот из 120 пароходов общим тоннажем 1 067 425 т и еще шесть судов в процессе строительства.

Хотя Исмей отвечал за работу ИММ, финансирование этой организации шло от легендарного Моргана. Джон Пирпонт Морган был грозной и значительной фигурой, «мышечной силой» американской экономики на протяжении более тридцати лет.

Магнат-миллиардер исходил из правила, что любое из предприятий, которое ему подчиняется, должно давать прибыль. В молодости Дж.П. Морган записывал, на что он расходует каждый цент (с возрастом, когда его здоровье стало ухудшаться, он держал для этой цели нескольких бухгалтеров и юристов). Он был так богат и могуществен, что смог в одиночку «спасти» Америку, когда она в 1895 г. стояла перед угрозой прекращения золотой конвертируемости доллара.

Дж.П. Морган, потомок английского рода, берущего свое начало от знаменитого пирата Генри Моргана, помимо морского разбоя, сделавшего состояние на работорговле, родился 17 апреля

1837 г. в Хартфорде, штат Коннектикут, в семье Джуниуса Спенсера Моргана, крупного торговца и директора страховой компании, и его жены Джульетты, урожденной Пирпонт. Именно от матери он унаследовал свой непропорционально большой нос. Ревматическая лихорадка, которой он заболел в возрасте пятнадцати лет, сделала его на всю жизнь хромым.

Среди других болезней его юных лет были экзема, мигрень, слабость и потеря памяти; он боролся со всем этим, активно занимаясь спортом, в частности, плаванием на яхтах. Когда врачи посоветовали сократить число выкуриваемых им сигар, он заявил, что не может сократить их число ниже двадцати в день.

Джон Морган получил среднее образование в Швейцарии и поступил в Геттингенский университет в Германии, по окончании которого представлял собой блестящего светского молодого человека, знавшего несколько языков и имевшего удивительную память на числа. Подобно Исмею в 1857 г. он начинал работать в конторе своего отца в Нью-Йорке, где на первых порах служил простым клерком.

Но его способности и предоставленные отцом стартовые возможности позволили преобразовать отцовское предприятие в самый влиятельный частный банк Америки. Его «Морган Гэранти Траст Компани» занималась строительством железных дорог, а его «Юнайтед Стейтс Стил» в 1901 г. заняла твердые позиции в сталелитейной промышленности, полностью вытеснив оттуда Эндрю Карнеги.

В 1907 г. Морган выкупил падающую американскую горную промышленность, чтобы не допустить обвала Уолл-стрит. Он стремился не рисковать зря, отвергнув однажды предложение купить «Дженерал моторс» всего за полмиллиона долларов. Примерно в это время личное состояние Моргана оценивалось огромной суммой в $20 млрд, и его поддержание было искусством, которым его хозяин в совершенстве владел.

В первую очередь он был именно банкиром и, без сомнения, в таком качестве являлся наиболее влиятельным в своей сфере. Морган также вошел в историю как крупный филантроп и коллек-

ционер произведений искусства, которые он скупал в невероятных количествах. После его смерти в 1913 г. принадлежавшие ему картины составили обширную экспозицию в музее «Метрополитен» в Нью-Йорке. Морган являлся президентом этого музея; он являлся также командором нью-йоркского яхт-клуба. Но как бизнесмен Морган был весьма жесток.

Великий финансист хорошо умел использовать людей для достижения своих целей, поэтому, решив организовать североатлантическую судоходную монополию, он потребовал от Исмея: «Дайте мне самые лучшие пароходы». Исмей знал, что у него не будет второго шанса вывести свою любимую «Уайт Стар Лайн» в авангард борьбы, чтобы конкурентам не хватило и десяти лет, чтобы догнать его.

1910 год был отмечен уходом от дел завода Александера Карлейля, шурина Пиррие. Описывая Карлейля, обычно рисуют портрет эксцентричного и талантливого кораблестроителя, вольнодумца, не согласного с диктаторской манерой Пиррие управлять заводом. Областью его непосредственного участия в создании судов класса «Олимпик» являлись спецификации оборудования и совместное с Эндрюсом предложение о размещении трех шлюпок на всех шлюпбалках, что составило бы 48 (в какой-то момент предложили даже 64). Это число было постепенно уменьшено во время дискуссий Пиррие и Исмея, пока не осталось лишь 16 стандартных 9-метровых вельботов и четырех складных шлюпок.

По сей день бушуют дебаты: если бы хватило времени на спуск большего числа шлюпок, удалось бы спасти больше людей с «Титаника»? Но существует твердое убеждение, что сокращение их числа повлияло на решение Карлейля уйти с завода после сорокалетней и безупречной службы на нем. Его место занял Томас Эндрюс, родной племянник Пиррие.

Эндрюс представлял одно из самых почтенных семейств Ольстера, имевшее множество деловых интересов, включая ткацкую индустрию. Отец Томаса Эндрюса, которого тоже звали Томасом, был известным политиком местного значения, его дядя был судьей, а брат стал премьер-министром Северной Ирландии. Рожденный

в 1873 г., Томас учился в Королевской белфастской школе, как его отец и лорд Пиррие.

Как Пиррие, Томас поступил на «Харланд & Вольф» платным учеником и сумел постичь все аспекты кораблестроительного дела. Он изучал ремесла рабочих, строивших суда, и посещал вечернюю школу по техническому черчению, механике, машиностроению и теории кораблестроения. По окончании ученичества спустя 12 лет, в 1901 г., его заметили и приняли в престижное Королевское общество кораблестроителей.

Примерно в это время его назначили управляющим конструкторскими работами на «Харланд & Вольф». Он занимался строительством лайнеров «Адриатик», «Балтик», «Седрик» и «Селтик» для «Уайт Стар», судов для «Холланд-Америка» и «Рэд Стар». Все, кому доводилось работать с ним, отмечали в нем добросовестность, очарование и добродушие.

Хотя его коллеги привыкли отзываться о нем хорошо, Томас Эндрюс оставался племянником лорда Пиррие (сыном его сестры Элизы). Вера окружающих в Эндрюса подкреплялась силой его характера, которую он продемонстрировал через несколько лет на борту «Титаника». В июне 1908 г. Томас женился на Хелен Рейли Бэрбур, дочери бывшего директора «Харланд & Вольф», а через два года родится его единственная дочь Элизабет.

«Уайт Стар Лайн» полагала, что выполнила все требования Дж.П. Моргана по созданию «самого прекрасного судна», поэтому Брюс Исмей посетил Белфаст 29 июля 1908 г. для просмотра документов проекта. После формального представления он дал свое одобрение и произошел обмен верительными грамотами. Корпуса первых двух судов класса «Олимпик» внесли в журнал заказов «Харланд & Вольф» за номерами 400 («Олимпик») и 401 («Титаник»).

Проект «Титаника», даже с учетом того, что он был «братом-близнецом» «Олимпика», уникален. «Титаник», без сомнения, был роскошным лайнером, но отдельные элементы его внутреннего убранства могли показаться знакомыми искушенным путешественникам. Интерьер многих лайнеров того времени был удиви-

тельно похожим, поскольку в различных проектах использовали адаптации базовых разработок.

Проектирование интерьеров не всегда исполнялось силами «Харланд & Вольф», а подрядчики, конечно, использовали свои прежние разработки на «Титанике», а затем снова применяли их, выполняя другие заказы. Точно также и проекты для «Титаника» и «Олимпика» могли оказаться адаптацией прежних разработок. Это могло проявляться как в используемых материалах, так и в стиле.

Учитывая уровень доверия между компаниями, официальные контракты между ними не заключались. Лайнеры будут строиться по исторически сложившемуся принципу «издержки плюс», т.е. общая стоимость строительства определялась добавочным процентом к затратам завода. Фиксированную стоимость определили в £3 млн за оба судна (примерно по $7,5 млн за каждое), но по окончании строительства «Харланд & Вольф» могла предъявить заказчику дополнительные счета. Интересно, что финансовый год на судостроительном заводе начинался 1 июля, поэтому верфь оказалась с прибылью перед началом строительства судов нового класса.

Глава III
СТРОИТЕЛЬСТВО

В Белфасте подготовка к строительству крупнейших судов велась многие годы. Все, кто был связан с судостроением, знали, что заказчики всегда требуют невозможного. Портовая комиссия Белфаста издавна взаимовыгодно сотрудничала с дирекцией «Харланд & Вольф». Ее председателем был Эдвард Харланд, также состоял в ней и лорд Пиррие. Вместе с Густавом Вольфом они вершили местную политику, создав для себя привилегированное положение, что, в свою очередь, побуждало власти поддерживать портовую инфраструктуру в современном состоянии и продвигать местную судостроительную промышленность.

Некоторые полагали, что «Харланд & Вольф» спекулирует этим, добиваясь исполнения своих желаний. Конечно, при недостаточной поддержке Пиррие мог заявить о переводе завода на Клайд или Тайн. Это привело бы к потере 15 000 рабочих мест как в самом Белфасте, так и в подсобных предприятиях. Однако власти Белфаста хорошо понимали, что множество семей города имеют средства к существованию лишь благодаря успешной деятельности «Харланд & Вольф».

Поэтому решение о постройке самого большого сухого дока, принятое в 1902 г. Портовой комиссией, ни у кого не вызвало удивления. Встреча Пиррие и Исмея в Дауншир-Хауз, где они произвели на свет планы судов класса «Олимпик», произойдет лишь через четыре года, но все уже грезили пароходами-гигантами, и Белфаст должен был обладать конкурентоспособностью с другими английскими городами — центрами судостроения. В итоге «Олимпик» и «Титаник» едва поместились в новый сухой док, построенный без учета их размерений.

Новое сооружение получило название «Сухой док Томпсона», контракты на его сооружение были заключены в 1903 г. со сроком исполнения в три с половиной года. Главным подрядчиком стала лондонская фирма «Скотт & Миддлтон», но местные компании тоже вовлекались в работы стоимостью £350 000 (по нынешним ценам стоимость составила бы от £50 до 100 млн или от $95 до 190 млн), с привлечением около 500 рабочих.

Док, имевший ширину 39 и длину 259 м, был оборудован затвором, с учетом толщины которого длина дока составляла 270 м. Без дополнительных мер «Олимпик» и «Титаник» поместиться в него не могли. Миллионы тонн бетона, кирпича и гранита пошло на строительство стен и основания толщиной почти 6 м. Глубина нового дока потребовала проведения дорогостоящих дноуглубительных работ в реке напротив ворот, чтобы крупнотоннажные суда могли войти в них. На затопление сухого дока требовалось 105 млн л воды, но паровые насосы могли осушить его менее чем за три часа.

Постройка дока «Томпсон» привела к обрушению близлежащего дока «Александра», работы затянулись почти на восемь лет, поэтому первым в новый док вошел «Олимпик» 1 апреля 1911 г.

К 1908 г. территория «Харланд & Вольф» на Куинз-Айленде состояла из верфей Масгрейв, Куинз, Эберкорн и Виктория. Для обеспечения строительства новых кораблей Пиррие предложил снести три стапеля (№ 2, 3 и 4) на территории Куинз и построить вместо них бок о бок два новых, более длинных. Меньший по размерам старый стапель сохранил обозначение «№ 1», а два основных получили наименования «№ 2» и «№ 3». Над последними планировали развернуть гигантский портальный кран (позже над стапелем № 1 также будет сооружен стальной портал).

Контракт на строительство портальной системы по техническим условиям «Харланд & Вольф» получила машиностроительная компания Уильяма Эррола из Глазго. В 1887 г. Эррол построил мост «Тэй-Рейл» на месте моста, рухнувшего в 1879 г., и мост «Форт-Рейл», который был открыт в 1890 г. Также он принимал участие в строительстве известного лондонского моста «Тауэр-Бридж».

Учитывая громадный тоннаж новых корпусов (лорд Пиррие предвидел в ближайшем будущем дальнейший рост размеров судов), в качестве основания стапеля впервые на «Харланд & Вольф» применили бетон. Раньше стапель представлял собой утрамбованную площадку с уложенными поперек нее шпалами и покрытую старыми стальными листами. Теперь сотни рабочих разбирали три старых стапеля, удаляя тысячи тонн спрессовавшейся земли и глины из-под них. Затем по направлению к воде глубоко в землю загнали сотни двенадцатиметровых дубовых свай. Площадку по всей длине новых стапелей залили бетоном на глубину 1,2 м, оборудовали анкерными кольцами и трамвайными путями для паровых кранов и локомотивов.

Портал «Эррол», под пролетом которого размещались стапели № 2 и № 3, представлял собой решетчатую стальную конструкцию шириной 82, длиной 256 и высотой 69 м, которую поддерживали три ряда стальных опор, по 11 в каждом. Каждый ряд колонн был перекрыт решетчатыми балками, на которых работало несколько грузоподъемных систем, включая три подвижные рамы, по одной на каждый стапель. Попасть наверх можно было на четырех лифтах и по многочисленным проходам. Портал построили к сроку

закладки киля «Олимпика», которая состоялась 16 декабря 1908 г. Этот комплекс из 6000 т стали доминировал над Белфастом, пока его окончательно не разобрали в конце 1960-х.

Из-за огромных размеров будущих корпусов и по причине отсутствия свободных площадей у строителей стапеля возникла проблема. Бóльшая часть материалов на строительную площадку подвозилась паровыми кранами, локомотивами и лошадьми, поэтому необходимо было сохранить постоянство уклона, который образовался еще во времена снесенных стапелей. Поскольку лайнеры класса «Олимпик» на 50 % превосходили все прежние, для удлинения стапеля в носовой части применили толстые деревянные брусья, которые позволили удлинить плоскость уклона. Со стороны казалось, что вся площадка приподнималась, но фактически вершина уклона лежала почти в одной восьмой длины от носовой части.

Даже с учетом активного строительства двух гигантов класса «Олимпик» другие работы на «Харланд & Вольф» не прекращались. Из 15 000 рабочих завода в работах на «Олимпике» принимали участие не более 4000 человек. Столько же требовал и «Титаник». Остальные рабочие выполняли не менее важные заказы — строительство «Номадика» и «Трафика», новых тендеров для «Уайт Стар Лайн». Два судна длиной примерно по 67 м предназначались для работы во французском порту Шербур, в Нормандии.

Гигантские размеры лайнеров класса «Олимпик» требовали соответствующих им по габаритам глубин акваторий портов и длин причалов. Центральная контора «Уайт Стар Лайн» по-прежнему оставалась в Ливерпуле, но все трансатлантические операции были переведены в Саутгемптон, расположенный «напротив» Шербура и являвшийся наиболее удобным местом погрузки и выгрузки пассажиров. Хотя оба лайнера были зарегистрированы в Ливерпуле («Титанику» не доведется побывать в нем), они выходили из Саутгемптона и перед выходом в Атлантику на Нью-Йорк делали остановки в Шербуре и Куинстауне.

Портовые сооружения Саутгемптона могли принимать самые длинные суда, а порт Шербур — нет. Лайнеры были слиш-



ком большими, чтобы подойти к пристани, поэтому вставали на якорь на некотором расстоянии от берега, а «Номадик» и «Трафик» курсировали между бортом лайнера и берегом. «Номадик» обслуживал пассажиров первого и второго классов, а «Трафик» — третий класс, багаж и почту. Точно также поступали и в Куинстауне, где пароходы обслуживали тендеры «Америка» и «Ирландия».

От властей порта Нью-Йорк «Уайт Стар» потребовала удлинения пирсов, но в этом ей отказали, объяснив «опасностью для судоходства» дальнейшее вторжение причала в воды реки Гудзон. Обсуждались идеи переноса атлантических грузо-пассажирских терминалов на Лонг-Айленд или даже в Бостон, на мыс Монток. Однако «опасность» моментально испарилась, когда на сцену вышел авторитет Дж.П. Моргана. Человек, который мог сместить Президента США, фактически владел Уолл-стрит и доброй частью всех железных дорог, не видел препятствия в образе портовых властей Нью-Йорка. Поэтому причалы «Уайт Стар» в Челси расширили.

Казалось, больше ничто не может помешать строительству «Олимпика» и «Титаника». Через четыре месяца после начала работ над корпусом № 400 под гигантским порталом «Эррол» на стапеле № 3 был заложен «Титаник» (№ 401). Их заказчики в отличие от конкурирующих компаний не делали тайны из имен будущих колоссов — информационные доски в головах стапелей крупными буквами извещали всех об этом. Впервые в истории два столь крупных судна строились одновременно на одной судостроительной верфи.

Рабочие завода, их семьи и жители Белфаста безмерно гордились кораблями, которые строили на Лагане, и считали их лучшими в мире. Суда действительно занимали большое место в их жизни. Они медленно прорастали на заводах из ничего, превращаясь в массивные фигуры, заметные даже на большом расстоянии каждому, кто доходил до конца улицы или вытягивал шею, стоя на крыльце дома. Звук клепальных молотков постоянно напоминал, что в Белфасте обретает форму новое судно. Вид и звук,

сопровождающие его рождение, составляли неотъемлемую часть повседневных будней каждого жителя города.

Для таких людей, как лорд Пиррие, Дж. Брюс Исмей или Томас Эндрюс, суда «Уайт Стар Лайн» также составляли главную часть их жизни. Они тратили много дней на обсуждение, разработку и планирование лучших океанских лайнеров. Но даже они не имели истинной, материальной связи с «Титаником» в отличие от людей, действительно строивших его, жителей Белфаста, работавших на заводе «Харланд & Вольф» каждый день с 7: 10 утра до 17: 30 вечера. Они ели не в удобных столовых, где питалась дирекция, а прямо в тени своих «подопечных», принося еду из дому. У них был десятиминутный перерыв на завтрак в 10: 00 и получасовой на ленч в 13: 00.

Строителям приходилось работать до 60 часов в неделю, включая субботнее утро (с 7: 50 до 12: 30). Они облагались штрафами за опоздание по любой причине, за поломку инструментов или оборудования завода или нарушение установленных правил. Рабочие могли потерять дневное жалованье, даже если они отправлялись посмотреть на спуск судна, которое строили. Им полагались недельный отпуск в июле и по два дня на Рождество и Пасху, при этом они зарабатывали в среднем около £2 в неделю. Отпуска не оплачивались, и женам приходилось экономить по шиллингу в неделю от зарплаты мужа, чтобы покрыть эти «праздники». Если они работали в ночь пятницы и всю субботу то, заработок повышался до £5 в неделю. Курить на территории завода не разрешалось нигде.

На заводе существовала уникальная система учета рабочего времени. При проходной имелась табельная контора, в которой каждый клерк отвечал за 400 рабочих. Учет осуществлялся с помощью особого деревянного пропуска. Эта дощечка размером около 4×7 см имела два небольших выступа с одной из коротких сторон, между которыми был выбит учетный номер.

Когда утром рабочий приходил на завод, ему вручали пропуск, который он носил при себе весь день. Если в процессе работы ему требовались специальные инструменты или оборудование, он вручал свой пропуск кладовщику в виде залога. Если он не

возвращал полученного в срок, то пропуска ему не отдавали. По окончании смены рабочий должен был вернуть свой пропуск табельщику, который рассчитывал дневную плату. Если пропуска не было, то рабочий не только не получал денег, но должен был платить штраф.

Старшему персоналу или управляющим жилось немного легче, но, если они отвечали за других, им приходилось приступать к своим обязанностям раньше 6: 00, чтобы контролировать рабочих. Исключением был лорд Пиррие, который имел привычку приходить в 7: 00 и весь день контролировать продвижение дел во всех отделах. В отличие от рабочих он не отмечал своего прихода и ухода.

Рабочая сила «Харланд & Вольф» — 15 000 человек во время строительства «Титаника» — уходила из своих домов рядовой застройки на рассвете и собиралась возле проходной завода. Здесь к ним подходили безработные в надежде получить место чернорабочего на один день во время ежедневного утреннего найма, ведь на верфи всегда требуется несколько лишних рабочих рук.

Чтобы иметь постоянную работу, многим пришлось пойти по ступеням отцов и обучиться ремеслу. Учениками становились в четырнадцать лет и следующие пять лет обучались разным занятиям — на «Харланд & Вольф» суда строили от киля до интерьеров.

Как на любом производстве того времени, ученик частично сам оплачивал инструменты. После пятилетнего пребывания в подмастерьях он мог продвинуться дальше и получить профсоюзный билет квалифицированного водопроводчика, котельщика, клепальщика, лудильщика, плотника, сверловщика, крановщика, декоратора, кузнеца, металлиста, токаря по дереву, монтера, судомонтажника, конопатчика, электрика, маляра или другой из десятков профессий.

Конечно, хорошо иметь постоянную и притом безопасную работу на судоверфи. Но несчастные случаи на производстве в девятнадцатом и начале двадцатого столетия являлись профессиональным риском и летальные исходы были будничными. В судостроительной индустрии было взято за правило иметь одного погибшего на потраченные £100 000.

По окончании работ на «Титанике», которые обошлись в £1,5 млн, на совещании дирекции «Харланд & Вольф» зачитали доклад о несчастных случаях, произошедших за время строительства. Оказалось, что их зарегистрировано 254: 69 при машиностроительных работах (6 было помечено как «тяжелые») и 185 на верфи, из которых 8 закончились смертельно. Общая сумма компенсационных выплат за эти несчастья составила £4849 3 шиллинга и 5 пенсов. Компания даже купила два новых автомобиля под кареты «скорой помощи» и поставила их на стоянку возле главных ворот, чтобы как можно скорее развозить раненых рабочих по больницам. Когда дневная работа заканчивалась или завод закрывали на выходные, автомобили сдавались в аренду, чтобы окупить их содержание.

Факт о восьми погибших на работах таких масштабов сегодня выглядит позорным, но в те времена он считался «допустимой» нормой. За легендарностью, обретенной «Титаником» за прошедшее время, легко забывается, что он был построен почти сто лет назад и тот уровень охраны труда просто не сопоставим с сегодняшним.

Меры безопасности на «Харланд & Вольф» не отличались от применяемых на других заводах, но это никак не умаляет трагедии семей погибших восьмерых человек. Из них двое были клепальщиками, что неудивительно, учитывая всю опасность работы с заклепками. Клепальщики работали над всеми частями судна, начиная с тускло освещенных внутренних закоулков до продуваемых всеми ветрами плоскостей в двадцати пяти метрах выше подмостей, установленных вокруг будущего корпуса.

Весь стальной каркас «Титаника» скреплялся простыми заклепками — сварка в то время лишь зарождалась (с помощью ее на «Титанике» сделали лишь расширительные швы в надстройке). Применялись как стальные заклепки, так и заклепки из ковкого чугуна. Методы, применявшиеся для ковки стали и расклепки элементов конструкции корпуса, были стандартными для британской судостроительной промышленности того времени и сохранялись неизменными вплоть до Второй мировой войны. Поэтому бригады



клепальщиков были истинными «королями» верфи, заслужившими почет и уважение представителей других ремесел за опыт и мужество, — их условия работы были по-настоящему опасны, но подобный риск в то время был неизбежным.

Бригада клепальщиков обычно состояла из четырех-пяти человек: нагревателя, ухватчика, держателя (иногда ухватчик исполнял и роль держателя) и двух клепальщиков. Нагреватель поддерживал огонь в угольной жаровне или печи, в которой нагревались заклепки. По цвету он определял, когда заклепка «доходила» до нужной температуры (3—4 мин), вынимал ее из огня и как можно скорее щипцами передавал ее ухватчику. Тот перехватывал ее своими щипцами и бежал к месту работы клепальщиков, где передавал раскаленную заклепку держателю. Держатель загонял заклепку в отверстие, просверленное или пробитое в двух наложенных друг на друга стальных листах.

Клепальщики (один левой рукой, другой — правой) одновременно расковывали заклепку каждый со своей стороны листа гидравлическими молотками до тех пор, пока она не принимала нужной формы, прочно сдавливая вместе оба листа. Как кузнецы, работавшие у горна, клепальщики сильно потели, поэтому всегда держали возле себя много воды, чтобы спасаться от обезвоживания.

Рабочим приходилось работать быстро, чтобы «посадить» еще горячую заклепку на место, но было еще одно основание для их лихорадочного темпа. Каждую забитую заклепку подсчитывали (в день их набиралось до 200), и в конце недели бригада получала соответствующий расчет, деля деньги по своему усмотрению. Это заставляло крутиться каждого, поэтому клепальщики все время подгоняли нагревателей и ухватчиков, чтобы те их непрерывно снабжали новыми заклепками. Беготня с выемкой и доставкой следующей раскаленной заклепки часто и приводила к несчастьям. Из двух клепальщиков, погибших во время строительства «Титаника», один — пятнадцатилетний ухватчик Самуэль Скотт, второй — девятнадцатилетний нагреватель Джон Келли. Первый упал с лестницы на подмостях, другой — свалился со стапеля.

Строительство нового лайнера класса «Олимпик» началось путем укладки стальных пластин киля толщиной 3,81 см. Киль — это «спинной хребет» судна, корень, на котором растет весь корпус. Непосредственно на пластинах был уложен килевой брус — монолитный стальной брус толщиной 7,62 см, обеспечивавший жесткость конструкции. К нему крепились пластины вертикального киля, на которые вновь укладывали ряд горизонтальных пластин. Таким образом, по всей длине будущего корпуса судна получалось нечто вроде двутавровой балки высотой около 1,3 м.

По бокам от килевого бруса устанавливались первые балки (стрингеры), обеспечивающие продольную жесткость вдоль длины корпуса. На судах класса «Олимпик» устанавливали по четыре днищевых стрингера на каждой стороне между центральной балкой и крайним листом. Кроме них, под будущим машинным отделением для повышения жесткости установили дополнительные стрингеры. Стрингеры и киль скреплялись между собой поперечными балками (шпангоутами).

Образовавшееся двойное дно клетчатой системы с флором на каждом шпангоуте считалось главной составляющей безопасности — если листы днища будут повреждены, вода не пройдет дальше верхних пластин. Глубина двойного дна по центральной линии равнялась 1,6 м, кроме участка паровых машин, где глубина составляла 1,98 м. Для свободного перетока балластной воды поперечные флоры имели кольцевые каналы, создавая эффект медовых сот, но некоторые были сплошными, образуя перегородки между танками. Двойное дно было поделено так, что по ширине судна получилось четыре отдельных водонепроницаемых отсека. Перед машинным отделением и за ним водонепроницаемое деление имелось лишь по центральной линии, за исключением переднего и заднего танков, образуя по два водонепроницаемых отсека.

Между крайним листом и скуловым закруглением располагались бортовые или скуловые танки. Как и в танках двойного дна, в них размещался водяной балласт. Во время похода через Атлантику на «Титанике» сжигались сотни тонн угля в день, но нужно брать в расчет еще вес израсходованной пресной воды и пищи, которые

необходимо было восполнять за счет балласта для сохранения остойчивости корпуса. Чтобы восполнять вес воды, балласт равномерно закачивали в танки по мере необходимости.

Но двойное дно имело вышеописанную конструкцию не везде. Внутри трюмов № 1, 2 и 3 (перед переборкой «D») «второе» дно представляло собой непосредственно обшивку корпуса. Крайние листы в этих объемах были продлены вниз лишь под очень небольшим внешним углом к перпендикуляру. Настил второго дна не продлевался до стыка с листами обшивки. Фактически вместо двойного дна в передних трюмах имелись так называемые внутренние балластные танки. Ко времени строительства «Титаника» эта система давно уже устарела. Ключевой особенностью устройства корпуса «Титаника» под передними трюмами являлось отсутствие защиты от поступления забортной воды при повреждении скулового закругления или борта корпуса.

За переборкой «D» начиналось современное ячеистое двойное дно. Крайние листы по-прежнему обрывались почти вертикально для стыка с горизонтальными листами обшивки днища. Однако флоры выдвигались наружу скуловыми кницами, формируя скуловое закругление. Эти бракеты были приклепаны к крайним листам поперечными настилами. Второе дно здесь было продлено горизонтально поверх книц, до обшивки корпуса на высоту 2,13 м над килем. Хотя чертежи и не говорят об этом, сформированные скуловым закруглением бортовые танки, по всей видимости, были непроницаемыми.

При строительстве «Олимпик» однажды сфотографировали как головное судно класса еще до установки скуловых книц, которые на этой исторической фотографии разбросаны по двору возле здания завода «Харланд & Вольф».

Поскольку бортовые танки продлевали второе дно до обшивки над скуловым закруглением, двойное дно за переборкой «D» обеспечивало защиту от поступления забортной воды через днище или скуловое закругление.

После завершения обшивки конструкция стала водонепроницаемой палубой второго дна, на которой позже установят котлы и

двигатели. Над ней корпус строился по традиционной поперечной системе набора, усиленной рамными шпангоутами, которые шли до самых верхних палуб. Поперечная жесткость судна частично обеспечивалась 15 поперечными водонепроницаемыми переборками, специально укрепленными и усиленными на случай непредвиденных воздействий при столкновении и крепились к палубам, двойному дну и листам обшивки двойными углами.

Со второго дна по обоим бортам корпуса поднимались шпангоуты («ребра»), к которым крепилась наружная обшивка («кожа»). Если мы представим себе киль в виде позвоночника человека, то шпангоуты выполняют здесь функцию ребер, а именно — придают скелету жесткость. «Ребра» поднимались с уровня второго дна до палубы мостика («B»), которая была на восемь палуб выше. Шпангоуты высотой по 20 м отстояли друг от друга на расстоянии 91 см, но в носовой части это расстояние сокращалось до 60 см, а в кормовой — до 69 см.

Шпангоуты представляли собой швеллер глубиной 25,4 см в средней части с угловыми и реверсивными балками на концах шпангоута под углом в 45°. Для повышения жесткости между ними с определенной частотой располагались рамные шпангоуты. В области расположения тяжелых машин и механизмов прочность повысили путем установки через небольшие расстояния рамных шпангоутов с особо прочными консолями, соединявшими шпангоуты с бортовыми танками, а также скуловые консоли для обеспечения максимальной жесткости корпуса при штормовой погоде.

На уровне каждой палубы, вплоть до нижней («G»), к рамным шпангоутам перпендикулярно крепились швеллерные концевые бимсы глубиной 25,4 см, а выше ее — менее глубокие бимсы для обеспечения стабильности. Каждый концевой бимс крепился к шпангоутам жесткими поддерживающими консолями большой толщины и уголками для повышения прочности. К концевым бимсам крепились карлингсы — основа для настила палуб.

Конструкцию завершали четыре дополнительных днищевых стрингера, проходящие вдоль всей длины корпуса. Они состояли

из пластин, соединенных глубокими уголками сверху и снизу. Из-за того, что в машинных отделениях требовалась вся ширина корпуса, эти балки здесь прерывались. Чтобы компенсировать это, в машинном и турбинном отделениях установили особую коленчатую (уголковую) конструкцию. Каждая из них по структуре напоминала одну из четырех главных продольных балок.

Между продольными балками на определенном расстоянии друг от друга установили стойки (вертикальные колонны), которые по высоте заходили за уровень средней палубы («F», третья палуба от второго дна). Каждая стойка состояла из цельностальных колонн. Выше палубы «F» стойки заменяли цельностальные пиллерсы меньшего диаметра. Это необычное решение, предложенное Томасом Эндрюсом, позволило ставить пиллерсы чаще, превращая всю конструкцию в жесткую сеть соединенных между собой ячеек.

Вся эта технически аккуратная и методичная работа заняла больше года, а всю конструкцию целиком было видно уже с борта парохода, подходившего к порту Белфаст. Журналист Филсон Янг писал:

На самой плоской из плоских равнин вдруг возникал настоящий железный лес, сбросивший листву. Но стоило лишь подобраться ближе, как лес оживал. От корня до самых верхних ветвей его переполняли живые существа, иногда походившие на отряды муравьев, копошащихся в порах коры, а затем превращались в птиц на ветках леса. Но в конце концов они оказывались множеством карликов, роившихся среди стального каркаса размером с собор, но хилым на вид, как паутина.

В начале апреля 1910 г. набор корпуса был завершен и можно было приступить к его обшивке. Описание внутренней структуры «Олимпика» и «Титаника» указывает, что «Харланд & Вольф» сделала все возможное для обеспечения максимальной прочности корпусов будущих пароходов. Было жизненно важно обеспечить наивысший уровень жесткости корпуса для безопасности и комфорта в штормовом море. Поэтому к прочному внутреннему набору корпуса крепились стальные листы 9,14 х 1,82 м толщиной 2,54 см. Проклепанные вместе, они формировали настил палуб.

В верхней части корпуса толщина настила палуб «С» и «В» (шельтердек и мостика) возрастала до 3,81 см. Бортовая (или наружная) обшивка имела толщину 2,54 см и была необычно тяжелой для судов такого класса. Но, поскольку скорость парохода класса «Олимпик» не стояла на первом месте, повышение толщины обшивки роли не играло.

Листы наружной обшивки имели одинаковый размер с листами настила палуб и прямоугольную форму. Размеры были стандартными для сталелитейного производства того времени. Интересно, что химический состав современных стальных листов, употребляемых в судостроении, уже давно изменился, а их размеры по-прежнему те же, что использовались в начале XX в.

Существующий миф о низком качестве применяемой стали получил развитие благодаря чистой ретроспективе. Во второй половине XIX в. происходила замена прежнего способа производства стали — пудлингования — на новые, прогрессивные: мартеновский и конвертерный (сначала — бессемеровский). Действительно, сталь, поставлявшаяся на «Харланд & Вольф» фирмой «Далзелль & Д. Коллвилз и К°», была изготовлена кислым мартеновским способом. Хотя технология производства и позволяла четко и непрерывно контролировать химический состав получаемого металла, в нем все же оставался избыток примесей (такие, как сера и фосфор), ведь вплоть до начала XX в. в качестве руды, как правило, использовали железный колчедан — минерал из класса сульфидов. Эти примеси и вели к снижению прочности на разлом, особенно в условиях холодной воды, которая снижала вязкость (способность стали деформироваться в обычных условиях), вымывая марганец, связывавший остаточную серу. Без достаточного количества марганца сера в совокупности с чугуном формировала сульфид железа, из-за которого (особенно вдоль межзеренных границ) образовывались слабые места, приводившие к развитию микротрещин. Соотношение марганец—сера в образцах стали «Титаника», извлеченных со дна, были определены как 6,8: 1 — ничтожно мало в сравнении с современной сталью, у которой это соотношение равно 200: 1. Присутствие фосфора, даже в мельчай-



ших количествах, также играло значительную роль при появлении начальных микротрещин.

Сталь по своему качеству, молекулярной структуре и прочностным свойствам была ближе к чугуну, но в тот период вся сталь, применяемая на британских судоверфях, производилась одинаково. При строительстве «Титаника» использовалась сталь наивысшего качества, которая еще долгие годы после него являлась промышленным стандартом. Обвинения в применении низкокачественной стали и заклепок в адрес строителей «Титаника» несостоятельны. (К слову, русский ледокол «Ермак», благополучно проплававший в полярных водах не одну навигацию, был построен из точно такой же стали в 1899 г. на английской верфи «Армстронг» и разобран на лом лишь после 1964 г.) Только опыт Второй мировой войны потребует более глубокого изучения составляющих элементов стали и их стандартизацию.

Обшивку крепили к внутренней структуре вдоль бортов полосами, проходившими по всей длине корпуса. Эти пояса обшивки укладывались внахлестку с «внешним» и «внутренним» выступами. Выступы требовались для надежного склепывания поясов между собой, но лишали внешнюю поверхность корпуса гладкости, что напоминало черепичную крышу. Сегодня пластины обшивки соединяются встык и провариваются до образования гладкого обтекаемого шва (и гладкой поверхности), но в 1910 г. подобной альтернативы еще не существовало. Швы пластин были проклепаны двумя рядами, а накладки — тремя или даже четырьмя рядами для повышения прочности, особенно на днищевой обшивке. В подводной части применяли заклепки из ковкого чугуна, а на скуловых закруглениях швы зачеканивались[1], если изучить архивные фотографии, то поверхность обшивки в этой области корпуса выглядит более гладкой.

Интересно, что одним из факторов, оказавших влияние на разлом корпуса, является распространение микротрещин вокруг

[1] Внутренний край наружней пластины подрубался зубилом так, чтобы он «въедался» в пластину, расположенную под ним. Этим повышалась водонепроницаемость обшивки. — *Примеч. авт.*

заклепочных отверстий. Для судов класса «Олимпик» заклепочные отверстия до расклепывания листа на шпангоуте перфорировались через листы обшивки холодным способом (пробивались пробойником и кувалдой).

Это весьма агрессивный процесс, создающий микротрещины по периферии заклепочных отверстий. Кроме того, заклепки на «Титанике», в основном, загонялись на места гидравлическим инструментом, что создало остаточные сжимающие напряжения, которые впоследствии не снижались, поскольку остывшие заклепки накрепко прижимали лист к шпангоуту.

Частицы сульфида усиливали нагрузки в структуре стали, превращая микротрещины в макротрещины, что приводило к образованию видимых разломов. Британское Адмиралтейство, финансировавшее строительство «Лузитании» и «Мавритании», настояло на необходимости сверловки всех заклепочных отверстий, чтобы предотвратить распространение микротрещин.

После столкновения «Олимпика» с крейсером «Хок» в 1911 г. Эдвард Уайлдинг, заместитель Томаса Эндрюса, заметил образование микротрещин в листах, не расположенных непосредственно в зоне удара. Он полагал, что микротрещины приводят к разломам, и требовал изменения правил инспектирования «Ллойда» для включения в них испытания на удар и разрыв. Требуя сверловки заклепочных отверстий в качестве защитной меры, он тем не менее осознавал дороговизну этого предложения и его финансовую неэффективность для пароходных компаний с учетом довольно длительной окупаемости пароходов. Лишь к 1930 г. классификационные общества полностью отвергнут способ холодного перфорирования. Но «Олимпик» страдал от трещин в обшивке корпуса во время всей своей службы.

В области скулового закругления прямо к обшивке в центральной части корпуса по обоим бортам крепился скуловой киль глубиной 63,5 см, имевший длину около 90 м. Он служил своеобразным амортизатором, предвестником современных стабилизаторов, снижая бортовую качку при штормовой погоде.

На сооружение корпуса и почти полной надстройки ушло 24 000 т стали. Только 1500 т ушло на заклепки (3 млн шт.), из них 270 т — на набор корпуса.

Внутри «Титаник» имел восемь основных палуб, от «А» (следующая под шлюпочной) до «G» внизу. Все они были оборудованы помещениями для пассажиров и команды. Под палубой «G» располагалась платформа (орлоп-дек), большую часть которой занимали машинные, грузовые и складские помещения по концам, а на самом нижнем уровне располагалось второе дно — фундамент машин и котлов. Кроме скуловых закруглений, сечение корпуса было почти квадратным — форма, при которой можно использовать внутренние пространства с наивысшей эффективностью.

Как только клепальщики закончили свою работу, за обработку некоторых соединений принялись конопатчики. На деревянных парусных судах конопаченье состояло в забивании просмоленного каната в пазы между досками обшивки или настила палубы для обеспечения водонепроницаемости. На «Титанике» работа конопатчика заключалась в промазывании «слабых» швов особой замазкой, поступавшей под высоким давлением из гидравлических пистолетов. Филсон Янг писал:

Время шло. Существа, прораставшие из железных ветвей под шумные песни рабочего лязга, мерзли зимой и жарились под летним солнцем, пока не начали обретать форму, от которой замирало дыхание. Они обретали форму корабля, и корабля столь исполинского и непостижимого, что он высился над домами и холмами возле воды.

В общей сложности строительство «Олимпика» отняло у «Харланд & Вольф» 7 месяцев и 6 дней, что являлось выдающимся достижением, учитывая, что новый флагман компании «Уайт Стар» был самым большим судном в мире. В это время корпус «Олимпика» весил уже 24 600 т.

19 октября 1910 г. все листы обшивки были приклепаны на свои места, и на следующий день «Олимпик» был спущен на воду со стапеля № 2, на несколько месяцев опережая своего близнеца. Новый корпус покрывала светло-серая грунтовка, кроме подвод-

ной части, окрашенная против обрастания специальным составом красного цвета. Светлая окраска позволяла фотографам сделать более привлекательные снимки, ведь это было выгодно для создания судну широкой известности. Так оно и вышло.

Хотя обшивку «Титаника» к этому времени уже завершили, нужно было провести еще проверку ее водонепроницаемости, затопив некоторые из отсеков: если вода не потечет изнутри, она не попадет внутрь корпуса и снаружи.

Еще до закладки киля на машиностроительный завод поступили заказы на строительство котлов. Когда корпус уже строился, последовали указания на производство других важных компонентов, которые устойчивым потоком стали подвозиться к стапелю № 3 из подразделений «Харланд & Вольф» и от других производителей.

На платформе со стальными колесами в упряжке из 20 лошадей местный перевозчик «Джон Харкнесс & К°» доставил 15-тонный носовой якорь, высотой с дом. Он хранился в люльке и отдавался специальным краном в случае угрозы бортового дрейфа судна при сильном течении или в приливе. Каждый из бортовых якорей весил порядка 8 т, а каждое звено цепи для них (выше роста человека) — по 79 кг. Две цепи в сборе имели вес по 80 т каждая.

С завода «Дарлингтон Фордж Компани» привезли монолитные консоли под валы ходовых винтов. Покрытые листами обшивки, консоли выводили винты вдоль правого и левого бортов, образуя обтекаемые «крылья». Центральный винт располагался ближе к корме, поскольку его гребной вал проходил через старнпост монолитной балки ахтерштевня обыкновенной формы. Этот винт вращался во фронте руля, повышая эффективность управления, поскольку при движении «отталкивался» от его пера. Также отлитый на «Дарлингтон Фордж» руль состоял из шести сегментов, которые в сборе давали перо высотой 23,77 и глубиной 4 м в самой широкой его точке.

Руль (101 т) подвесили на петлевом соединении к рудерпосту под свесом юта, шельтердека и кормовой части салонной палубы. Румпельный механизм для вращения руля, который, как и прочее



судовое оборудование, имел пугающе большой размер, разместили на палубе «С». Даже шток руля, вращаемый механизмом, имел 60 см в диаметре. Работу румпельного механизма обеспечивали две трехцилиндровые паровые машины, из которых одна была основной, а другая — резервной. Механизмом можно было управлять вращением штурвала из рулевой рубки или с ютового швартовного мостика. Как и оснастка руля, туннели гребных валов составляли с корпусом единое целое, поэтому его и части машинного оборудования с необходимой оснасткой смонтировали внутри корпуса, когда он еще стоял на стапеле № 3.

После спуска на воду корпусу предстоял долгий период достройки, прежде чем он станет завершенным судном, но палубные брусья и обшивка формировали неотъемлемую составную часть его прочности, поэтому работы над ними следовало завершить до того, как корпус коснется воды.

Перегруженный оборудованием «Титаник» будет сложно остановить после спуска на воду, поэтому еще в процессе строительства корпуса его механизмы в частично собранном виде законсервировали на берегу. По этой же причине было бы нелепым монтировать на «Титанике» надстройку, трубы и мачты, отделывать его внутренности, пока он покоился на стапеле. Но оборудование энергетической установки уже было установлено внутри корпуса.

Глава IV
КРЕЩЕНИЕ ТИТАНА

После спуска на воду «Олимпик» провел несколько месяцев в достройке. К этому времени к спуску уже был готов «Титаник», и лорд Пиррие решил обставить это событие по-праздничному в отличие от других подобных церемоний на «Харланд & Вольф», которые всегда были буднично простыми.

29 мая 1911 г. «Олимпик» должен был выйти из Белфаста на двухдневные ходовые испытания, чтобы получить аттестацию Ми-

нистерства торговли на годность к плаванию и приему пассажиров. Перед этим новый лайнер открыли для осмотра. Собралась длинная очередь из тысяч желающих полюбоваться на роскошный пароход, заплатив за это по 5 шиллингов, что составляло дневную зарплату (собранные средства перевели в местные благотворительные учреждения). Когда «Олимпик» вернулся полностью аттестованным, он стал одним из очевидцев спуска на воду своего судна-близнеца, которого уже ждали новые тендеры «Номадик» и «Трафик».

Портовая комиссия объявила о спуске «Титаника» в местной газете, приглашая всех желающих покупать билеты в особую гостевую зону вдоль набережной Альберт-Куэй, откуда открывался отличный вид на все происходящее. Шиллинг, уплаченный за каждый билет в многочисленных лавках Белфаста, направлялся в виде пожертвования в местные больницы. Ожидалось, что официально приглашенные таким образом зрители не станут единственными. Муниципальный совет даже пустил дополнительные трамваи, чтобы справиться с огромными толпами народа, спускавшимися к судостроительному заводу.

31 мая погода соответствовала грандиозности события. Небо было прозрачным, сияло солнце, и прохладный южный бриз с залива заставлял множество флагов и вымпелов трещать в воздухе, еще больше усиливая волнение. С одной стороны на верхней балке портала «Эррол» красовался флаг Великобритании, с другой ее украшал флаг США, а посредине вился красный вымпел с белой пятиконечной звездой «Уайт Стар Лайн»; морскими сигнальными флагами было выложено пожелание удачи.

«Уайт Стар Лайн» решила привлечь к событию максимальное внимание, подгадав на этот же день отплытие «Олимпика» из Белфаста. Поэтому уже к утру толпы народа общей численностью в 100 000 человек собрались на песчаных отмелях Лагана, а в заливе было не протолкнуться от паромов и прогулочных пароходиков, устраивавших экскурсии к «Олимпику», стоявшему на якоре в Белфаст-Лох. Интересно, что гороскоп на 12: 15 для точки с координатами Белфаста среди прочего предрекал опасности на воде, несчастные случаи в путешествиях и смерть близких.

Зрители, приглашенные на церемонию персонально от «Харланд & Вольф», заняли свои места на трех трибунах, построенных по этому случаю на верфи. Одна из них была отведена для репортеров, некоторые из них прибыли из США. Две другие занимали «белые воротнички» судостроительного завода и гости компании. Вторая трибуна, расположенная напротив форштевня «Титаника», предназначалась наиболее именитым гостям лорда Пиррие (у него и у его жены 31 мая был общим днем рождения), среди которых были мэр Белфаста Макморди с супругой, Томас Эндрюс, старший исполнительный директор «Уайт Стар Лайн» Сэндерсон, Брюс Исмей с семьей и владелец судна, приехавший из Америки специально по этому случаю, Дж.П. Морган. Отсюда гости слушали приветственные речи и наблюдали за ходом приготовлений к спуску.

Как и подобает самому грандиозному и современному в мире судну, «Титаник» спускали по самой современной технологии. В отличие от обычной схемы, когда выбивались все деревянные подпорки и блоки, удерживающие корпус, пока он не начинал двигаться по дорожкам, «Титаник» удерживали на месте гидравлические курки. Они забирали нагрузку от подпорок, облегчая их уборку перед спуском. После этого курки можно было отдать и «Титаник» элегантно съезжал в воду. Чтобы корпус весом 24 360 т действительно поехал вниз, дорожки смазали смесью жира и масла общим весом в 22 т.

В полдень лорд Пиррие покинул гостей, чтобы обойти стапель, проверить ход работ по уборке подпорок и осмотреть механизмы курков. В это время в воздух взлетела красная ракета, призывая все мелкие суда покинуть залив, поскольку приближалось время спуска. По этой же причине на корме «Титаника» подняли красный флаг.

В 12: 10 в воздух взлетела вторая ракета, возвещая о пятиминутном предупреждении и приказывая закрыть ворота «Харланд & Вольф», чтобы больше никто не мог попасть на территорию завода. Все рабочие, выбивавшие колоды из-под корпуса «Титаника», ушли со стапеля. Наконец Пиррие приказал запустить третью и четвертую ракеты, после которой отдали курки.

Бутылка шампанского не разбилась о штевень «Титаника», никто не нарек его именем, никто не суетился. Лишенный дополнительной пышности и церемонности, масштаб зрелища все равно оставался огромным. Журналист Филсон Янг писал:

Только вода могла заставить поплыть этого монстра. Сперва она коснулась рамы, увлекая ее за собой по дорожкам стапеля. Медленно, но потом все быстрее и быстрее, корпус съезжал вниз, набрав скорость мчащегося скакуна. Постепенно он весь сошел в воду, и его погружение словно возмущало волны, которые обрушивались на берега. Когда гигант наконец остановился, то тысячи пигмеев подняли невообразимый и радостный гул, приветствуя свершившееся чудо.

Будущий лайнер просто вышел в свой первый рейс, продлившийся 62 секунды. Два цепных шлейфа по 80 т, прикрепленные к якорным клюзам, пробежали по дну реки и остановили корпус на скорости в 12 уз., после того как он прошел по воде больше половины собственной длины.

«Титаник» уже начал сходить в воду под всеобщее ликование, когда на стапеле разыгралась трагедия: Джеймс Доббин выбирался из-под корпуса, когда на него свалилось несколько брусьев. Тяжело раненного, товарищи вытащили его и поспешили в больницу, где он скончался.

Приветственные крики зрителей утихли, и они стали расходиться по домам. Для именитых гостей накрыли ленч в зале заседаний совета директоров «Харланд & Вольф» на Куинз-Айленде. Для прессы и других гостей устроили богатый ленч в отеле «Сентрал» в Белфасте.

В 14: 30 «Номадик» доставил на борт «Олимпика» несколько пассажиров, среди которых были Пиррие, Исмей, Морган и Томас Эндрюс (как глава гарантийной группы). На следующий день в полдень «Олимпик» вышел в Ливерпуль, где ошвартовался на Мерсее, привлекая всеобщее внимание. Вскоре он отправится в Саутгемптон, откуда выйдет в свой первый рейс к другому берегу Атлантики. В это время шла подготовка к коронации короля Георга V, двоюродного брата царя Николая II, что в значительной степени

снизило внимание публики к событию, столь торжественному и значимому для «Олимпика», «Уайт Стар» и «Харланд & Вольф».

Тем временем корпус «Титаника» готовились перевести в достроечный бассейн. Для этого были вызваны буксиры «Александра», «Хорнбай», «Геркуланиум» и «Уэллеси» от ливерпульской «Алексендра Тоин Компани», а пятый, «Геркулес», принадлежал «Харланд & Вольф».

В достроечном бассейне имелось еще одно приобретение судостроительного завода — подержанный плавучий кран из Германии, с помощью которого на «Олимпик» и «Титаник» загружали тяжеловесное оборудование. Вместе с краном приехали и немецкие рабочие, чтобы наладить его и обучить местных, из-за чего на заводе возникало много стычек. Однако 200-тонный кран, поднимавший груз весом 150 т на высоту до 45 м, был просто необходим для установки таких предметов, как, например, стотонные котлы.

Каждый хотя бы раз видел фотографию котлов, расставленных рядами в цеху «Харланд & Вольф». Однако не все имеют представление о принципе их работы и о том, насколько тяжелым был труд людей возле их прожорливых топок.

Конечно, основная задача котла состоит в превращении воды в пар для силовой установки, однако для ее решения существует два пути. Можно пропускать воду через горячие топочные газы с помощью системы теплообменных трубок — такая конструкция котла называется водотрубной. Второй принцип состоит в обратном процессе: заполнить котел водой и пропускать через систему теплообменных трубок горячие топочные газы, которые затем выводить наверх через дымоходы, — эта конструкция котла именуется дымогарной или жаротрубной. Она нашла применение в «шотландских» морских котлах, которые были установлены на борту «Титаника».

Три гофрированные трубы, расположенные в основании котла, служили топками. Именно здесь сгорал уголь (в терминах железнодорожных локомотивов — огневая коробка). После установки в котельном помещении на борту парохода в дополнение к на-

весным дверцам топки оборудовали чугунными колосниковыми решетками, которые разделяли их на верхнюю и нижнюю половины. Уголь загружали на решетку, где он сгорал, а зола проваливалась под нее и накапливалась в нижней половине, именуемой зольником (он также служил поддувалом).

Горячие топочные газы проходили через камеру сгорания позади топки, поднимались вверх и выходили во фронт котла по горизонтальным дымогарным (жаровым) трубам. Большинство фотографий запечатлели котлы еще до установки в котельных помещениях, поэтому выходы этих трубок четко видны. После монтажа в котельном помещении верхнюю часть фронта каждого котла закрывали выводами дымоходов, которые образовывали вертикальные дымовые коробки. Так горячие топочные газы из жаровых труб попадали по дымоходам в гигантские трубы «Титаника». Дымовые коробки также оснащались дверями-заглушками, открыв которые, можно было чистить и обслуживать дымогарные трубы котлов.

Кроме этого, каждый котел оборудовался системой трубопроводов. Прежде всего для приготовления пара требовалась пресная вода, которая должна была покрывать дымогарные трубы. Постоянство нужного уровня воды внутри котла контролировалось по прибору. Также требовалось отводить выработанный пар в машинное отделение, для чего имелись измеритель давления и предохранительный клапан.

На борту «Титаника» имелось 5 однопроточных (имели топки только в одном конце и располагались перед машинным отделением) и 24 двухпроточных котла. Последние представляли собой два однопроточных котла со «срезанными» задними стенками, «состыкованные» воедино. У них топки в центральной части выходили в общую камеру сгорания, по которой газы попадали в жаровые трубы. Двухпроточные котлы имели диаметр 6,9 м и длину 6 м, однопроточные были на 1,3 м короче. Общая площадь поверхности нагрева составляла 43 934 м², а площадь колосниковых решеток равнялась 1056 м². Во всех котельных, кроме № 1, стояли двухпроточные котлы. Во всех помещениях котлы располагались вдоль



линии поперек корпуса. Топки выходили в нос и в корму перед угольными бункерами, отделявшими одну котельную от другой. Сквозной проход через все котельные обеспечивали металлические трапы и мостки, проложенные над котлами.

Суточная вахта по обслуживанию котлов требовала 48 кочегаров, 20 штивщиков и 5 старших кочегаров, смена которых составляла 4 часа. Каждая котельная требовала 4 штивщика и 8—10 кочегаров. Члены экипажа, ответственные за котельное оборудование и примыкавшие к ним угольные бункеры, получили обобщенное наименование «черной банды»[1]. Этот термин держится и в наши дни, в эпоху дизеля. Строго говоря, «черной бандой» называли штивщиков и кочегаров — людей из кочегарок и бункеров, но пассажиры зачастую именовали так всех членов экипажа «снизу», вплоть до младших механиков (поскольку большинство из них были перепачканы угольной пылью или машинным маслом). Термины «истопник» и «кочегар» являются различными наименованиями одного и того же лица, но именно кочегар получил признание на море. Людей, выполняющих работу по отапливанию котлов на берегу, обычно именуют истопниками.

Работа кочегара на котлах по праву требовала определенного мастерства и не ограничивалась лишь подбрасыванием угля в топку. Кочегар следил за огнем не только через дверь топки, но и через дверь зольника. Темные тени под колосниками сигнализировали об образовании кокса — тяжелых, сплавленных между собой кусков угля или негорючих минералов. Шлак вместе с «хорошим» углем, уложенные слишком плотным слоем, сокращали воздушную тягу и снижали эффективность горения. Если возникший эффект оставался незамеченным длительное время, то приводил к снижению выработки пара и перерасходу топлива.

В редких случаях огонь выбивался за пределы топки, в которой уголь сгорал с высокой интенсивностью. При этом огонь напоминал скорее раскаленные «облачка» пара, «испарявшиеся» с поверхности угля и «вылетающие» в дальний конец топки. По

[1] Black gang (*англ.*), дословно «черная шайка». — *Примеч. авт.*

цвету «облачков» и поверхности огня («накал») кочегар мог судить о том, насколько эффективно уложен уголь и требует ли он дополнительной обработки.

Если поверхность огня везде имела яркий светло-желтый оттенок, толщина углей была эффективной. Красноватый оттенок говорил о чрезмерно плотной укладке, а при слишком тонкой укладке в углях выгорали дыры («кратерное» горение), которые можно было заметить по тускло-красному свечению внутри ярко-белого.

Поддержание топок с их жадным «угольным аппетитом» было физически тяжелой и истощающей работой. Пот лился рекой, а у кочегара не было никакой возможности передохнуть, облокотившись на ручку лопаты. Огонь требовалось поддерживать постоянно и при этом следить за тем, чтобы уголь сгорал с должной эффективностью, с наибольшим жаром и чистейшим пламенем. Это требовало много труда в непосредственной близости от открытых топок, в буквальном смысле «дышащих» жаром.

Во время каждой шуровки до загрузки очередной шихты угля кочегар при необходимости выполнял все нижеследующие действия или некоторые из них. При появлении шлака кочегар «срезал» огонь — проводил скребком вдоль колосников в области скопления шлака, поднимая его наверх. Затем он разбивал шлак на части скребком или выбрасывал его из топки захватом (двурогим гаком). Для очистки колосниковой решетки от золы и шлака со стороны зольника применялась шуровочная пика. Иногда для устранения темных пятен в огне хватало только пики.

Если перед загрузкой новой шихты требовалось упорядочить уже имеющийся в топке уголь (у опытного кочегара подобное случалось редко), пользовались «тяпкой» для легкой обработки поверхности горения. После этого по всей поверхности горящего угля распределялось несколько полных лопат свежего угля. Все операции выполнялись в считаные минуты, как можно быстрее, чтобы двери топки и зольника оставались открытыми минимально короткое время. Это позволяло избежать слишком сильного притока «холодного» воздуха котельной (если воздух температурой 40—50 °С можно назвать холодным).



В противоположность небольшим пароходам, на борту которых топки просто загружались и огонь в них поддерживали по мере необходимости, котельные «Титаника» были оборудованы шуровочными индикаторами «Килрой», которые представляли собой подобие таймеров, приказывающих кочегарам открыть дверцы топки с указанным номером через определенный заранее интервал времени. Эти устройства были столь же безжалостными и бесчеловечными, как надзиратели над галерными рабами в античные времена, но обеспечивали эффективный режим сжигания и повышали экономичность.

На контрольном мостике машинного отделения вахтенный механик выставлял передатчик на желаемый интервал (8, 9, 10 и т.д. минут) в зависимости от требуемого количества пара и числа рабочих котлов. По истечении заданного времени в каждом котельном помещении раздавался звонок, и диск в индикаторе переводился на нужную цифру, обозначавшую номер топки, с которой в это время нужно было работать кочегару.

Процесс беспощадно повторялся без остановки и гарантировал сжигание угля с наибольшей эффективностью одновременно во всех работающих котлах. Учитывая удаление передней котельной на 90 м от машинного отделения и 159 топок в 29 котлах, распределенных по 6 помещениям, необходимость в подобной координации очевидна.

В случае двухпроточных котлов шуровочный индикатор предотвращал одновременное открытие с обоих концов симметрично расположенных топок, ведь при этом в камеру сгорания (расположенную между ними) попадало слишком много воздуха.

Шуровочные индикаторы не следует путать с иллюминированными котельными телеграфами, с помощью которых объявлялось (обычно заранее) о режиме выработке пара, который ожидался в машинном отделении спустя относительно короткий промежуток времени (в следующие 15—30 мин). Эти устройства представляли собой вертикальный корпус с набором разноцветных табличек (сверху вниз: красная «STOP» — «глуши», синяя «SLOW» — «малый», зеленая «HALF» — «средний», белая «FULL» — «полный»)

и не предусматривали передачи определенных приказов (как машинные телеграфы), требовавших незамедлительного исполнения. Например, приказ «полный» на котельном телеграфе появлялся задолго до того, как главному механику поступал приказ «полный вперед» с капитанского мостика от вахтенного помощника. Кроме телеграфов, вахтенный механик, не покидая своего поста, мог отдавать приказания кочегарам по громкой связи.

Обычно, если судно выходило или входило в порт, число оборотов гребных валов повышали или понижали постепенно и машинное отделение извещали с мостика об ожидаемых изменениях скорости. После этого из машинного отделения заранее изменялись показания котельных телеграфов для значительного повышения или понижения скорости горения в топках, что влекло за собой изменения темпа выработки пара. Заблаговременное извещение было важным для поддержания эффективной работы «шотландских» котлов, поскольку большой объем воды в них требовал некоторого времени для повышения или понижения темпа выработки пара.

Аналогичным образом одна или несколько котельных получали приказ «глуши» за несколько часов до окончания рейса, когда пароход шел на низкой скорости, чтобы принять лоцмана и подойти к доку либо встать на якорь. Приказ «глуши» в котельных не всегда означал полное тушение котлов. В обычных условиях он означал прекращение регулярного поддержания огня, частичное закрытие дымовых заслонок и вьюшек зольников, а также поддержание «задавленного» огня в целях снижения до минимума выработки пара и стравливания котельной воды через предохранительные клапаны.

Запуск холодного котла и доведение в нем давления пара до рабочего представляли собой весьма длительный процесс, который мог занять до восьми часов. Одним из препятствий являлся большой объем воды внутри «шотландского» котла. Нужно было разогреть всю воду сразу в отличие от водотрубного котла, в котором в каждый конкретный момент времени разогревается сравнительно небольшой объем воды, проходя по системе трубок через камеру сгорания.



Все процедуры по запуску в работу холодного дымогарного котла с тремя топками хорошо описаны в руководстве «*The Marine Steam Engine*» (1911):

Для постепенного повышения температуры и максимального снижения риска взрыва этот процесс требует не менее восьми часов. Часто все три топки зажигают одновременно, поскольку не существует устоявшихся правил для достижения лучших результатов. Но на практике лучше затопить только одну топку, а через некоторое время — остальные. Возможно, это наилучший порядок действий.

Раскладка огня. *На пол перед каждым из котлов укладывают необходимый запас угля, который в процессе будет пополняться. Колосники каждой топки следует «затравить», т.е. покрыть слоем углей средних размеров. Затем одну топку (обычно нижнюю) «растапливают», т.е. укладывают дрова так, чтобы способствовать доступу воздуха ко всей поверхности горения. Возле горловины топки дрова укладывают на промасленную щепу. После этого дрова «покрывают», т.е. горстями заполняют пространство между дровами и венцом топки мелко дробленным углем.*

Разведение огня. *Поджигают промасленную щепу. При этом дверцы топки остаются широко открытыми, а дверцы зольника закрытыми для обеспечения хорошей тяги через колосники, чтобы огонь подхватил уголь на решетке и поджег его. Дверцы холодных топок и их зольников следует держать закрытыми для предотвращения поступления в камеру сгорания холодного воздуха. Разведение огня в одной из топок вызывает циркуляцию воды и способствует стабильности температуры водной массы.*

По мере горения огонь постепенно добирается до мелкого угля сверху и спустя примерно два часа стабильное горение идет уже в горловине топки. После этого можно разводить огонь в одной или обеих боковых топках. В них дрова укладывают в переднем конце колосников и «покрывают» их мелким углем. Дверцы топки и зольника находятся в том же положении, как и дверцы средней (горящей) топки. Если огонь разводят только в одной боковой топке, другую следует запускать не позже, чем через час.

Распространение огня. *Примерно через четыре часа огонь из центра «растянется», т.е. распространится из передней части топки на частично горящий уголь, уложенный в других местах решетки. После этого дверцы топки закрывают, а дверцы зольника открывают для поступления воздуха под колосники, чтобы способствовать горению угля по всей поверхности. Другие топки обрабатываются точно так же через пять-шесть часов по усмотрению.*

Приблизительно в это время вода в котле начинает кипеть и давление на манометрах поднимается. Теперь темп горения можно регулировать зазором дымовых заслонок в соответствии с объемом пара, который требуется для работы машин.

Поддержание огня предусматривало периодическое освобождение топки от золы. В конце каждой четырехчасовой смены проводилась очистка одной из шести топок двухпроточного котла, т.е. каждая топка очищалась один раз в течение 24 часов. При этом топке давали почти полностью выгореть и погаснуть. После этого дымовую заслонку над топкой закрывали, чтобы полностью затушить огонь в ней.

Оставшийся «хороший» уголь «оттребали» в ту сторону решетки, которую не подвергали чистке, а золу и шлак выгребали на стальной настил палубы и производили чистку колосников. После этого «хороший» уголь «оттребали» на зачищенную поверхность решетки и весь процесс повторялся с «грязной» стороны. По окончании чистки «хороший» уголь вновь распределяли по всей площади колосников и «покрывали» слоем «свежего» угля.

Кочегар нуждается в постоянном пополнении шихты возле котла. Эту самую грязную и тяжелую работу выполняли штивщики. При этом они занимали самую низшую ступень в социальной иерархии на борту и зарабатывали меньше всех. Даже кубрики и кают-компании штивщиков располагались отдельно от кочегаров.

Штивщики перемещали уголь из одного места бункера в другое, чтобы обеспечить необходимое его количество для помощников кочегаров (они также числились на борту штивщиками),

которые, в свою очередь, следили, чтобы у ног кочегара всегда имелась груда угля. Несложно догадаться, что штивщики занимались штивкой, т.е. укладывали и распределяли уголь в бункерах для его равномерного расходования, чтобы избежать крена парохода.

Во время простоя в порту почти все члены команды могли уволиться на берег, побыть с семьями или отдохнуть в местной пивной. А штивщикам приходилось укладывать и размещать уголь для следующего рейса, который грузили в бункеры через шахты с барж.

После выхода в море работа штивщиков в промозглых стальных катакомбах бункеров продолжалась в такт качке судна. На лицах, освещенных тусклым светом единственного переносного фонаря, свисавшего с палубы наверху, у них была мокрая холстина. По ходу рейса темп их работы ускорялся, поскольку запас угля в нижних бункерах истощался и его нужно было перегружать сверху.

У штивщиков, выполнявших роль помощников кочегаров, дела обстояли несколько лучше их собратьев по бункерам. Но все равно их работа была тяжелой. Обычно лишь один помощник назначался на котельный проход (другими словами, двое на смену в котельных № 2—6). Они работали с темпом кочегаров, подвозя уголь от дверей бункера напротив каждой топки, и при необходимости забирали золу и шлак (при сжигании в среднем по 650 т угля в сутки образовывалось свыше 100 т шлака и золы). Отходы подвозились к эжектору золы (их было по два в котельных № 2—6) и перегружались в воронку с решеткой, расположенную чуть выше палубы. Затем задраивали крышку и включали насос. Струя морской воды под давлением 105 т/м^2 подхватывала мусор в длинную наклонную трубу и выстреливала его через отверстие, расположенное в 6—9 м над ватерлинией в борту корпуса.

В порту такой «выстрел» мог легко задеть проходящее мимо судно. Кроме того, на стоянке бортовое электрооборудование питалось паром из котельной № 1, не оборудованной эжекторами золы. Поэтому для ее выгрузки применялись подъемники «Рэйлтон, Кэмпбелл & Кроуфорд», установленные в котельных № 2—6.

Золу в мешках грузили на подъемник и поднимали в отсеки зольников на палубах «E» и «F» для последующей выгрузки на баржу и утилизации через имевшиеся здесь лацпорты.

Помощники кочегаров также помогали остудить и вычистить горячий шлак, который выгребался из топок на настил палубы котельной по окончании каждой смены. И это еще не все. Штивщиков часто заставляли выполнять другую непристойную и трудную работу в технических помещениях судна. Когда спрос на уголь падал (например, в штормовую погоду, когда скорость хода снижалась), свободных штивщиков ставили на чистку машин и механизмов от смазки, чистку и покраску междудонного пространства под машинным отделением и тому подобные неприятные работы, не требовавшие особых профессиональных навыков.

Кочегары и штивщики были «крепкими орешками», как и выполняемая ими работа, поэтому управление «черной бандой» требовало от механиков определенного подхода, основанного на опыте и здравомыслии. Хотя их работа была самой непрезентабельной среди прочих должностей, она оставалась одной из наиболее важных, ведь без нее пароход не смог бы сдвинуться с места. Поэтому, несмотря на непритязательный социальный статус на борту, члены «черной банды» гордились своим делом.

Вот так своим нелегким трудом кочегары и штивщики заставляли работать котлы. Поглощая примерно по 650 т угля в сутки, котлы «Титаника» превращали воду в пар высокого давления (151 т/м^2 с допустимой перегрузкой до 302 т/м^2) для движения могучих машин, которые смонтировали на борту парохода еще до спуска корпуса на воду.

Традиционная силовая установка применялась на судах класса «Сельтик» («Большая четверка», 1901—1907 гг.), показавших устойчиво умеренную полезную скорость в 16 уз. и обеспечивших при этом большую экономию — каждое судно сжигало всего лишь по 280 т угля в сутки. С увеличением корпуса «Балтика» до размеров самого крупного лайнера в мире существующая силовая установка не позволяла выдерживать рейсового расписания. Поэтому ее модифицировали для выработки большей мощности.

Для хода еще больших по размерам судов класса «Олимпик» на полезной скорости в 21 уз. при любой погоде требовалась выдача гораздо большей мощности, что подводило существующую силовую установку к лимиту ее возможностей.

Таким образом, родилась идея комбинированной паротурбопоршневой установки, которую опробовали на канадских маршрутах. У «Харланд & Вольф» имелся недостаток опыта по турбинам и прочим технологическим новшествам, которыми пользовалась «Кьюнард», строя свои турбоходы на бюджетные средства. К тому же «Харланд & Вольф» придерживалась эволюционного подхода проб и ошибок.

Поэтому в состав силовой установки решили включить турбину низкого давления системы Парсонса, не выполнявшую роли основного двигателя, что было ново. Хотя турбина и не имела передовой конструкции, она вполне оправдывала свой вес, в целом повышая эффективность и производительность. Для экономии турбина питалась так называемым мятым (уже отработанным) паром от основных двигателей, поршневых машин. Обычно такой пар просто выбрасывался через дымовые трубы или охлаждался, конденсировался и вновь попадал в котлы для повторного нагрева.

Успешное применение турбины на «Лаурентике» (в сравнении с «Мегантиком», который строился одновременно с первым и был оборудован поршневыми машинами) в 1909 г. убедило «Уайт Стар» применить комбинированную силовую установку на новых судах, поскольку скорость здесь не была приоритетной, а на первом месте стояла экономичность. Это и определило окончательный уход «Уайт Стар» от традиционной силовой установки.

Для питания паром оборудования машинного отделения над котлами через все котельные помещения проходили два главных паропровода. Поскольку в них попадал пар от всех котлов, диаметр этих труб увеличивался по мере приближения к машинному отделению и в точке входа в него составлял 53 см у каждой.

Пройдя сквозь последнюю водонепроницаемую переборку в машинное отделение, каждый паропровод заканчивался быстродействующим аварийным стопорным краном, который можно

было закрыть за несколько секунд в случае разрыва магистрали. Перед аварийными кранами между магистралями имелся перекрестный трубопровод, чтобы паром из любой магистрали можно было питать сразу обе машины или только одну, когда вторую выводили из работы. От аварийных кранов пар попадал в два больших сепаратора (по одному для каждой машины), дренировавших пар от конденсата и жестких частиц осадка, которые могли образовываться в паропроводах. От сепараторов пар шел к «главным клапанам» или дроссельным заслонкам.

Две перевернутые[1] разнонаправленные поршневые машины тройного расширения с прямым действием[2] системы Джерроу, Шлика и Твиди[3], давали проектную мощность по 15 000 л.с. Каждая машина высотой около 12 м вращала боковые валы, на которых сидели винты с тремя накладными лопастями диаметром по 7,162 м. При движении вперед машина правого борта вращала винт по часовой стрелке, а машина левого борта — против часовой стрелки. Станина одной поршневой машины весила 195 т, каждая колонна (по восемь на машину) — 21 т. Один цилиндр высокого давления весил 50 т, один коленчатый вал — 118 т. Каждая машина в сборе весила 1000 т.

Термин «поршневой» происходит от механического движения поршней в цилиндрах машины, которые двигаются вверх и вниз, т.е. возвратно-поступательно. Движение каждого поршня посредством штока передается большому коленчатому валу под

---

[1] Термин обозначает положение цилиндров над коленчатым валом. — *Примеч. авт.*

[2] Т.е. безредукторные. — *Примеч. авт.*

[3] Для снижения вибрации, согласно этому принципу, радиусы кривошипов коленчатого вала располагаются по отношению друг к другу не под прямым углом. Начиная от поршня цилиндра высокого давления (цвд) в верхней мертвой точке (двс), порядок расположения кривошипов и углов между ними был следующим: цвд в двс, поворот на 106° для цвд в двс, поворот на 100° для переднего цнд в двс поворот на 54° для заднего цнд в двс и поворот вновь на 100° для возврата цвд в двс.

ним. На деле принцип действия этих массивных двигателей схож с работой двигателей внутреннего сгорания современных автомобилей. Отличие состоит в том, что рабочий ход поршню сообщают не газы, расширяющиеся после сгорания топлива в цилиндре, а пар, используемый в тех же целях.

Имеется еще одно значительное отличие. В двигателе автомобиля поршень осуществляет рабочий ход только в одном направлении, а в паровой машине — в обоих, поскольку поршни в последних имеют две рабочие поверхности (поршни двойного действия). Это означает, что сначала пар попадает на одну рабочую поверхность поршня, двигая его вверх, а затем на другую поверхность, двигая поршень вниз. Кроме того, у паровой машины нет «тактов», свойственных работе автомобильного двигателя. Любое движение поршня является рабочим ходом, в конце которого расширенный пар выпускается незадолго до того, как свежий пар попадает на другую поверхность для нового движения поршня в противоположном направлении.

Управление машинами осуществлялось с контрольного мостика, который именовали «стартовой платформой». Она располагалась между двумя машинами под колоннами передних цилиндров низкого давления. Отсюда механики управляли поступлением пара и направлением вращения валов машин. Во время входа и выхода из порта на платформе присутствовал главный механик с двумя старшими механиками и тремя помощниками. Главный механик стоял в центре и следил за выполнением приказов, поступавших по машинным телеграфам с ходового мостика. Двое старших механиков работали с узлами управления паровыми машинами, а один из их помощников регистрировал в журнале по электрическим часам время поступления и приказы главного механика и капитана. Двое других помощников «отзванивали» исполнение приказов по машинным телеграфам, установленным чуть дальше за контрольным мостиком.

Для пуска паровой машины тройного расширения механик открывал дроссельную заслонку, которой регулировался объем подаваемого пара. Штоки поршней впускных клапанов через рас-

ширительную кулису приводились в действие тягой коленчатого вала, состоявшей из двух эксцентриков (один для прямого хода, второй для обратного). Эта система именуется парораспределительным кулисным механизмом Стефенсона.

Механизм позволял управлять как направлением вращения коленчатого вала, так и подачей пара в цилиндры. При перемещении кулисы в крайнее положение один из эксцентриков высвобождался, а второй проворачивал коленчатый вал на угол опережения (для прямого или обратного хода винта). Если кулиса переводилась в центральное положение, оба эксцентрика получали равносильное воздействие, прекращая подачу пара в цилиндр и останавливая паровую машину даже при полностью открытом дросселе. В других положениях кулисы подача пара в цилиндр отсекалась в некоторой промежуточной точке хода поршня. При этом уже впрыснутый пар расширялся в цилиндре до максимума, что позволяло снизить его потребление при выработке требуемой мощности (например, на полном ходу точку отсечки обычно выбирали равной 40—45 % хода поршня).

Для реверсирования и установки точки отсечки для каждого парового двигателя применялась отдельная парогидравлическая машина прямого действия «Браун», которая одновременно приводила в действие рычаги, соединенные с расширительными кулисами клапанов всех цилиндров. Кроме того, эта же машина управляла клапанами отсечения пара от турбины. Для выполнения реверса вначале нужно было остановить паровые машины (10—20 сек. с момента получения соответствующего приказа с мостика), затем изменить направление их движения (30—50 сек.) и отсечь пар от турбины (еще 10 сек.).

После пуска машины дроссель, установленный у впускного клапана первого, самого маленького цилиндра высокого давления диаметром «всего» 1,3 м, впускал в него порцию пара под давлением 151 т/м^2 с температурой 201 °С. После расширения пара в цилиндре и продвижения его вверх или вниз пар «слабел». Имея на выходе из цилиндра давление 55 т/м^2 и температуру 161 °С, пар направлялся в цилиндр среднего давления диаметром 2,13 м.



Здесь процесс повторялся, пар снова «слабел» и под давлением в 17 т/м² подавался в два цилиндра низкого давления. Поскольку один и тот же пар расширялся в них трижды, поршневые машины «Титаника» имели тип тройного расширения.

Поршни с ходом в 1,9 м толкали коленчатый вал с силой, равной 15 000 лошадям — столько могут дать примерно сто двигателей современных автомобилей, но на частоте лишь 75—83 об/мин, — намного медленнее, чем в автомобиле (в котором коленчатый вал вращается даже на холостом ходу с частотой почти 1000 об/мин). Как в случае автомобильного двигателя, каждый цилиндр отрабатывал с небольшой разницей во времени, чтобы проворачивать коленчатый вал непрерывно и согласованно. При частоте оборотов, равной 75, одна машина потребляла пара до 2,8 т/мин.

Покинув оба цилиндра низкого давления диаметром по 2,46 м, пар имел давление лишь 6,33 т/м² (87 °С), т.е. почти в два раза ниже нормального атмосферного давления (около 10,33 т/м²). Это происходило из-за необычайно сильного вакуума, порождаемого на выходе из цилиндра охлаждением пара, уходившего в конденсаторы. Казалось, что уже на этом этапе энергия пара исчерпана полностью, но на самом деле он содержал скрытый ее запас, который можно было «выжать» с помощью турбины низкого давления.

В отличие от поршневой машины турбина могла вырабатывать мощность, продолжая расширять пар вплоть до глубокого вакуума, свойственного конденсаторам. Вращавшая напрямую центральный четырехлопастной монолитный винт «Титаника» (из марганцовистой бронзы, как и два бортовых) диаметром 5,032 м, многоступенчатая реактивная нереверсивная турбина низкого давления потребляла обильный «мятый» пар от поршневых машин, расширяя его до выходного давления в 0,7 т/м². В этой точке пар, превратившийся в теплый туман (около 21 °С), выводился в главные конденсаторы.

Принцип действия паровой турбины схож с принципом ветряной мельницы. На основе этой аналогии легко представить ветряную мельницу с сотнями очень маленьких лопастей вместо

шести или восьми больших. Собрав много колец с такими лопастями (словно объединив несколько ветряных мельниц общим валом) и поместив их внутрь большого цилиндра (оборудованного неподвижными лопастями), можно получить реактивный турбинный двигатель.

По сегодняшним меркам, турбина, установленная на «Олимпике» и «Титанике», имела самую примитивную конструкцию. Но даже такую турбину в начале века изготовить было непросто. Например, в рабочем колесе (цилиндрический ротор диаметром 3,7 м; вес около 130 т) нужно было нарезать канавки для установки в них тысяч полированных лопаток переменной длины, способных выдерживать относительно высокие ротационные давления.

Работая на паре с давлением лишь 6,33 т/м², турбина производила значительную мощность в 16 000 л.с. с частотой 165 об/мин (максимальное число оборотов составляло 190). В отличие от поршневых машин турбина не имела реверса, поэтому для ее обхода паром в системе имелся особый трубопровод. Когда поршневые машины пускали на реверс или скорость движения падала ниже средней (частота вращения коленчатого вала паровой машины снижалась до 50 об/мин), два больших распределительных клапана направляли пар от поршневых машин в конденсаторы напрямую, полностью минуя турбину. Также имелся специальный регулятор для аварийного обхода турбины паром в случае угрозы повышения частоты вращения ротора (при поломке вала ходового винта или по иным причинам).

Как только пар закончил свою работу в машинах, его нужно было вновь вернуть в котлы в виде питательной воды, которую снова можно было нагреть до парообразного состояния. Кроме того, для снижения затрат топлива в процессе производства пара из возвращенной питательной воды ее температуру требовалось повысить перед повторной подачей в котлы.

Хотя отработанный пар из машин имел давление ниже атмосферного (только 0,7 т/м²) и был намного холоднее пара на выходе из котлов, он все еще оставался паром и нуждался в конденсации до жидкого состояния. Эту задачу выполняли конденсаторы, но



при этом они имели две функции. Первая и очевидная состояла в сжатии полученного от машин истощенного пара в питательную воду для ее возвращения в котлы. Вторая и не менее важная их функция заключалась в повышении до предела КПД машин путем снижения давления, до которого можно было расширять пар. Это достигалось созданием и поддержанием вакуума, в который выбрасывался отработанный пар.

Вакуум создавался путем охлаждения пара, поступавшего в конденсатор. По мере конденсации температура пара падала, и он уменьшался в объеме. В свою очередь, это приводило к снижению давления в самом конденсаторе. Расширяясь, вакуум затягивался внутрь турбины и в выпускные трубы поршневых машин, подключенных к их цилиндрам низкого давления. Все эти трубопроводы объединялись в одну магистраль, по которой отработанный пар попадал в конденсаторы.

Два огромных конденсатора с общей площадью охлаждения почти 5000 м^2 при температуре 16 °С, установленные вдоль бортов турбинного отсека, имели конструкцию, схожую с устройством автомобильного радиатора. Но в отличие от последнего трубки конденсатора полностью скрывались внутри его корпуса.

Истощенный пар поступал внутрь корпуса сверху и направлялся вниз, протекая вдоль и вокруг трубок, в которых циркулировала холодная морская вода. Она отбирала у пара остаточный нагрев, заставляя содержавшуюся в нем воду конденсироваться и оседать на холодных поверхностях трубок. Оттуда вода крупными каплями скатывалась в основание корпуса конденсатора.

Сдвоенные воздушные насосы «Веир-Дюэль» снимали сжатый пар с конденсаторов. Воздух и неконденсирующиеся газы также отсасывались и выбрасывались одновременно с выпуском воды. Последнее было важно для поддержания вакуума внутри конденсаторов и предотвращения насыщения этими газами питательной воды, которая собиралась на дне корпусов конденсаторов. Насосы этого типа состояли из двух поршневых блоков, один из которых отбирал питательную воду со дна конденсатора, а второй отсасывал газообразные отходы.

Насосы по отдельным магистралям подавали воду в два питательных танка (по 10 561 л), расположенных возле передней переборки турбинного отсека по обеим сторонам от паровой магистрали.

Из каждого танка по трубопроводам вода самотеком пересекала водонепроницаемую переборку и накапливалась в двух других танках, распложенных по обоим бортам машинного отделения. Эти танки именовались сборниками конденсата.

Сдвоенные насосы по каждому из бортов качали питательную воду из сборников конденсата, прогоняя ее через фильтры, установленные попарно возле передней переборки отсека. Фильтры очищали воду от смазки, окалины и прочих твердых частиц.

Очищенная питательная вода под давлением закачивалась вверх, на поверхностный нагреватель «Веир Юнифлекс», установленный на передней поперечной переборке машинного отделения по правому борту. Внутри этого теплообменника питательная вода проходила по трубкам, вокруг которых пропускался отработанный пар от электрогенераторов. Таким образом, эффективно использовалась теплота отработанного пара и температура питательной воды повышалась до 60 °С. Здесь пар от динамо-машин, сжатый при прохождении нагревателя, дренировался в питательные танки и возвращался в систему питания котлов.

Миновав поверхностный нагреватель, питательная вода под давлением закачивалась выше, в общий нагреватель прямого нагрева, расположенный на передней переборке машинного отделения (на уровне палубы «D» по миделю). В нем вода нагревалась еще сильнее, поскольку проходила внутри через клапан с пружинным возвратом и падала на коническую дисперсионную пластину. Упав на нее, вода по каплям проходила через отработанный пар, поступавший от многочисленного вспомогательного оборудования.

После силовой установки и динамо-машин вторым по величине потребителем пара на борту «Титаника» являлся камбуз. Поэтому нагреватель размещался здесь не случайно — в него поступал обильный отработанный пар от различного оборудования кухни первого и второго классов, а также из расположенной по

соседству буфетной первого класса, где работали паровые нагреватели для тарелок.

Так температура питательной воды повышалась до 110 °С и конденсировала поступавший отработанный пар, сразу возвращая его в систему питания. Кроме этого, нагреватель прямого нагрева выводил из питательной воды большую часть кислорода и прочие газы, тем самым снижая коррозию внутри котлов. Для отсоса отделенных газов между нагревателем и конденсаторами имелся трубопровод, создававший необходимый вакуум.

Лишенная давления в нагревателе, питательная вода самотеком попадала в четыре пары главных питающих насосов, установленных на уровне настила палубы вдоль бортов машинного отделения. Насосы подавали котельную воду в систему питающих магистралей котельных под давлением, превышавшим рабочее давление котлов. К магистралям насосы подключались через клапанные коробки, позволявшие любому насосу питать любую магистраль.

Из магистралей вода уже под ручным контролем подавалась в котлы до уровня, покрывавшего топки и дымогарные трубы, но при этом оставалось необходимое пространство над поверхностью воды для выработки пара. Переполнения следовало избегать также для предотвращения «заливки», т.е. попадания воды в паропроводные магистрали, что могло привести к серьезным повреждениям и даже к разрушению паропроводов и оборудования под действием гидравлического удара.

Весь цикл шел непрерывно, если силовая установка работала. Имелась меньшая по размерам вспомогательная конденсационная система, собиравшая отработанный пар от различных агрегатов во время стоянки в порту, когда большинство котлов не работало и основная конденсационная и возвратная системы не требовались.

Поскольку для питания котлов можно было использовать исключительно пресную воду, морская вода применялась лишь для охлаждения трубок конденсатора. Четыре центробежных электронасоса, имевших входные и выходные отверстия диаме-

тром 74 см, обеспечивали мощную циркуляцию морской воды через конденсаторы, засасывая ее через входные отверстия в днище и выбрасывая отработанную воду через сдвоенные отверстия сливных танков, расположенных по обоим бортам корпуса возле ватерлинии. Выброс этой воды в виде двух мощных потоков легко можно заметить на большинстве фотографий «Титаника».

На ходовых испытаниях двигатели «Олимпика» показали себя превосходно. Официально были обнародованы данные о выдаче номинальной мощности в 46 000 л.с., но на самом деле двигатели способны были дать до 50 000 л.с. в рабочем режиме. Во время ходовых испытаний была зафиксирована выработка максимальной валовой мощности в 59 000 л.с. Максимальная скорость составила 24 уз. При этом главные двигатели вращали валы с частотой 83 об/мин, а турбина работала на полной мощности в 18 000 л.с. В штатном режиме частота оборотов главных двигателей соответствовала 78 об/мин и скорости в 22,5 уз.

Время подтвердило экономичность комбинированной установки. В первом рейсе «Мавритания» сжигала 850 т угля в сутки, а «Олимпик» — лишь по 620 т угля в сутки (было задействовано не менее 90 % топок) с учетом большего водоизмещения в сравнении с расчетными 720 т, а шел он на средней скорости 21,7 уз. четверо суток. И это даже несмотря на плохую погоду, свежий бриз 17 июня 1911 г. и движение против течения. По прибытии в Нью-Йорк пассажиры были единогласны в том, что этот «огромный роскошный отель» имеет весьма слабую вибрацию. Ее развитие предотвращали паровые машины, вращавшие валы в противоположных направлениях. Нужно также отметить, что первопричиной вибрации служат не столько двигатели, сколько винты.

Забегая вперед, стоит отметить, что 9 апреля 1913 г., по окончании переоборудования «Олимпика» в конце 1912-го — начале 1913 г., британское Министерство торговли предписало нести у турбины круглосуточную вахту на всех турбоходах и следить за лопастями ротора и креплениями.

Характеристики «Олимпика» по-прежнему оставались превосходными. В одном из довоенных рейсов восточного направления



в течение целых суток лайнер поддерживал скорость свыше 24 уз. Только после войны турбина сильно износилась и потребовала ремонта, который произвели в Белфасте.

Поршневые машины подверглись тщательному осмотру и профилактике во время переоборудования 1932/1933 гг., но это потребовалось лишь через 21 год службы и прохождения 1 250 000 миль (что составляет около 225 000 000 оборотов на средней скорости в 22 уз.), что однозначно свидетельствует в пользу их качества. В 1933 г. «Олимпик» вновь показывал себя хорошо. Несмотря на мелочи, тщательные и частые осмотры двигателей и опорных плит не выявили каких-либо проблем.

В середине 1933 г. во время третьего рейса туда и обратно двигатели были осмотрены вновь и с легкостью давали средний ход в 21,5 уз. на частоте 75 об/мин несмотря на то что в это время года погода на Атлантике стояла бурная и переход занял 5 дней 15 часов. Это произвело впечатление на Министерство торговли, и даже во время своего последнего рейса в октябре 1935 г. (к сожалению, на слом) главный механик отметил, что двигатели ведут себя даже лучше, чем новые в 1911 г.

Опыт конструкторов «Харланд & Вольф», высокий уровень проектирования и производства создали надежную силовую установку, обеспечившую высокую экономию топлива для мощности 59 000 л.с. в расчете на л.с./час для трехвинтовых турбинных лайнеров класса «Лузитании» (в сравнении с максимальной валовой мощностью «Лузитании» в 75 000 л.с.).

Несмотря на критику в адрес паротурбопоршневой установки и ее минусы в сравнении с чисто турбинной, нельзя отрицать, что она стала прекрасным инженерным решением, полностью отвечающим духу пароходов класса, «Олимпика» в частности, ставшего одним из наиболее успешных океанских лайнеров прошлого столетия.

Пока механики и монтажники колдовали над силовой установкой, электротехников и электриков поглотила масса работы по электрическому оснащению. Главная генераторная установка на палубе второго дна была в то время самой крупной из пред-

назначенных для морского применения и по мощности превосходила многие береговые электростанции. Она состояла из четырех паровых динамо-машин мощностью по 400 кВт, изготовленных бедфордской фирмой «У.Х. Эллен, Сын & К°», которые давали постоянный ток 16 000 А напряжением в 100 В.

Эти трехколенчатые агрегаты вертикального типа с принудительной системой смазки и мощностью в 580 л.с. работали с частотой 325 об/мин. Поршневые машины крутили валы динамо-машин смешанного возбуждения. В них было по одному цилиндру высокого давления диаметром около 43 см и по два цилиндра низкого давления диаметром около 50 см. После прохода через них пара под давлением 130 т/м^2 его выводили в конденсаторы.

Пар подавался по двум независимым паропроводам вдоль левого борта, подключенным к пяти однопроточным котлам котельной № 1 и к двум котлам левого борта котельной № 2. Также генераторы были подключены к дополнительному паропроводу, соединенному с пятью котлами котельной № 1, с двумя котлами левого борта котельной № 2 и двумя правого в котельной № 4.

В дополнение к основным генераторам имелись два аварийных мощностью по 30 кВт. По устройству они напоминали основные, но эти компаунд-машины были двухколенчатыми. Они располагались на палубе «D» (6,4 м выше ватерлинии) в выгородке кожуха турбинного отделения и подключались по выбору к котлам котельных № 2, 3 или 5 автономными паропроводами, проходившими вдоль потолка служебного прохода на палубе «E».

От основных динамо-машин ток по тяжелым кабелям в резиновой изоляции (каждый сечением 3,81 см^2) передавался на распределительный щит генераторного отсека, изготовленного фирмой «Дорман & Смит». С него можно было управлять работой каждого генератора по отдельности. На палубе платформы имелся щит управления главными фидерами на 25 панелей, оборудованный распределителями для управления двумя контурами каждой панели (всего 50 контуров, каждый емкостью по 600 А). Все главные прерыватели и переключатели были рассчитаны на работу с током 6000 А, защищались плавкими предохранителями



и контролировались амперметром и консольной контрольной лампой на каждой панели. Прерывателями можно было управлять вручную или с помощью автоматических блоков контроля перегрузки «Ферранти».

От фидерного щита отходили 48 кабелей и поднимались вертикально по двум магистральным шахтам левого и правого борта. Кабели терминировались в главных предохранительных коробках на каждой палубе, от которых отводились ветви отдельных цепей. Цепи расходились вдоль основных коридоров к распределительным коробкам. От них ответвлялись кабели к конкретным потребителям.

Цепи разделялись на пассажирские помещения, салоны, служебные и грузовые помещения, зоны оборудования, на отдельные механизмы и их группы. Они имели независимое управление. Например, цепи питания и отопительных приборов при необходимости можно было разнести с освещением, а распределительные шины питания и освещения можно было объединить.

Конечно, в каютах и других отсеках судна имелись местные выключатели для управления работой освещения и различного оборудования. Главные кабели и ветви цепей изготавливались из луженой меди, покрывались резиновой оболочкой и жестко переплетались между собой. В машинных отделениях применялись армированные кабели, заключенные в свинцовую оболочку и также переплетенные. В котельных помещениях для защиты от влаги и механического воздействия кабели проходили по стальным трубам. Всего по судну было проложено более 300 км кабеля.

Общее число ламп накаливания, установленных на борту, достигало 10 000 (от 8 до 100 свечей, т.е. примерно от 30 до 70 Вт), большая часть которых были новейшими танталовыми. В каютах первого класса имелись розетки для подключения настольных ламп и вентиляторов, а также специальные двухнитевые лампы с регулируемой силой света (для ночников). В складских и некоторых других служебных помещениях применялись лампы накаливания с угольной нитью.

Необходимо отметить наличие более 500 аварийных электрических ламп во всех коридорах, общественных помещениях, отсеках и на палубах судна. Они были подключены к отдельным цепям, которые питались аварийными динамо. В аварийную цепь через переключатели питания также входили: пять дуговых прожекторов, семь грузовых светильников и светильников возле входных дверей, радиотелеграф «Маркони», топовые, бортовые и кормовые навигационные огни, освещение мостика, штурманской и рулевой рубок, ламповые телеграфы Морзе и четыре шлюпочные электролебедки.

Большая часть электроарматуры в жилых помещениях была изготовлена из майолики, которая не тускнела и не ржавела со временем. В общественных помещениях, на главных трапах и в каютах первого класса электрооборудование стилизовали под декор определенного периода, начиная от строгого стиля эпохи Возрождения до утонченного декора времен Людовика XVI. Арматура центральной лестницы первого класса была изготовлена по оригинальным французским образцам, и отдельные ее элементы стоили до нескольких сотен фунтов стерлингов.

В областях расположения первого и второго классов имелись подсвеченные таблички, направлявшие пассажиров к трапам и общественным помещениям. В разных местах стояло 1500 кнопок для вызова стюардов. В гимнастическом зале можно было увидеть притягательные цветные панно с изображением поперечного сечения лайнера класса «Олимпик» и карту с сетью пароходных маршрутов «Уайт Стар» по всему миру.

За центральной лестницей первого класса установили три пассажирских лифта фирмы «Отис» грузоподъемностью по 10 человек. Необходимость в них была несомненной, ведь расстояние между верхней и нижней палубами в первом классе составляло 16 м. Шахты лифтов обдувались воздухом сверху вниз, чтобы в пассажирские помещения не тянуло снизу гарь из котельных и машинного отделения.

Для безопасности лифты были оборудованы приводом со взаимосвязанной механической и электрической блокировкой.

Клети двигались на круглых стальных бегунах по направляющим, что повышало плавность хода. Электрическое управление состояло из выключателя и самоцентрирующейся съемной ручки. Были приняты и особые меры защиты на случай проезда или недоезда точки схода из-за невнимательности лифтера или отказа управления.

Другие электроподъемники предназначались для кладовых, почтового отделения и буфетных, снабжающих ресторан и каюты офицерского состава. Они имели кнопочное управление.

Палубные грузовые краны для обслуживания трюма изготовила фирма «Стоферт & Питт», шесть из них имели грузоподъемность 2,5 т, и два по 1,5 т. 2,5-тонные кран-балки имели радиус поворота от 8 до 9 м и высоту подъема около 30 м. 1,5-тонные имели радиус 8,1 м и высоту подъема 24 м. Подъемный механизм имел систему блокировок, что повышало плавность и упрощало работу. Кран-балки приводились в действие раздельными двигателями подъема и поворота. Большие краны поднимали груз со скоростью 48,8 м/мин, меньшие — 61 м/мин, скорость поворота была одинаковой для всех и составляла 152,4 м/мин.

В дополнение к кранам на борту имелись 4 трехтонные грузовые лебедки на трюмных люках, а также 4 электрические шлюпочные лебедки грузоподъемностью по 762 кг фирмы «Сандерленд Фордж & Инжиниринг К°. Лимитед». Еще на борту было 150 других электродвигателей мощностью от $^1/_2$ до 40 л.с.

По техническим условиям «Харланд & Вольф» фирма «Эвершед & Вигнолз» изготовила рулевые указатели, установленные на мостике. Трехтональные паровые свистки на первых трех трубах также были электрофицированы и приводились в действие вахтенными помощниками с капитанского мостика. Для подачи сигнала нужно было лишь нажать кнопку, но имелась и электрическая система контроля «Уиллетта-Брюса», включавшая свисток автоматически на 8—10 секунд каждую минуту, что было удобно при туманной погоде.

В различных помещениях судна было установлено 48 часов (включая знаменитые «Честь и Славу, венчающие Время»), все они были электрическими и работали синхронно, обеспечивая

единство отсчета времени. Они управлялись главными тактовыми часами, расположенными в штурманской рубке, где их регулировали в зависимости от текущей долготы (атлантическое поясное время, AST).

Разница между временем по Гринвичу (GMT) и нью-йоркским (NYT или EST) составляет пять часов. По данным последних исследований, имеются все основания полагать, что разница во времени между «Титаником» и Нью-Йорком на момент столкновения с айсбергом составляла 1 час 33 минуты. По показаниям старшины рулевых Хиченса, каждую ночь, начиная со второй, часы переводили назад на 44—47 минут, поскольку «Титаник» смещался за сутки по долготе на 11—12° к западу, а во вторую ночь часы перевели сразу на 1 час 59 минут. Часы переводили ночью, а не в полдень, как это принято на других судах, чтобы не мешать пассажирам.

Однако если принять это во внимание, то первый сигнал бедствия был послан «Титаником» не в 00: 15, а в 23: 58, а последняя радиограмма — в 2: 00, а не в 2: 17 по бортовому времени «Титаника»! Таким образом, «Титаник» затонул не в 2: 20, а около 2: 00—2: 05 утра 15 апреля.

Оборудование часов изготовила фирма «Магнета Тайм К°. Лимитед» с учетом изменений, необходимых для обеспечения точности хода класса морских хронометров. Главные тактовые часы могли управлять одновременно 100 вторичными часами. Повсюду на судне имелись особые коллекторы для установки дополнительных циферблатов без вмешательства в существующую проводку.

Учитывая опыт эксплуатации «Олимпика» (во многих помещениях на борту которого было душно), значительную долю в электрооборудовании занимали вентиляторы, которых насчитывалось 76. Из них 12 штук диаметром от 102 до 140 см использовались в кочегарках (для принудительной тяги котлов вентиляторы на «Олимпике» и «Титанике» не применялись), а 64 — для вентиляции жилых помещений, включая всасывание и нагнетание, причем часть вентиляторов нагнетали горячий воздух. Совокупный ток, потребляемый вентиляторами, составлял 5250 А.

Везде применялись вентиляторы типа «Сирокко» фирмы «Дэвидсон & К°», приводимые в действия моторами «Эллен», разработанными по техническим условиям «Харланд & Вольф», и предусматривающие не только ручное управление, но и автоматическое изменение скорости в соответствии с конечной системой воздуховодов, к которой они подключались. Это особенно важно, поскольку постоянная скорость при частом изменении условий работы вызывала либо их перегрузку, либо недогрузку.

Отопление судна частично осуществлялось в совокупности с вентиляцией. В общих чертах принцип сводился к нагнетанию горячего воздуха вентиляторами через отдельные воздуховоды, что позволяло поддерживать комфортную температуру даже при самой плохой погоде.

В каютах и салонах первого класса вентиляцией и отоплением могли управлять сами пассажиры и прислуга. Каждая каюта этого класса оборудовалась дополнительным обогревателем «Прометей», которых на борту было 520 (они потребляли совокупный ток 5000 А).

В дополнение к приточным вентиляторам теплого и горячего воздуха имелась система вентиляторов, забиравших отработанный воздух из уборных, камбузов, продуктовых кладовых и прочих помещений, чем обеспечивалось проветривание всех помещений судна.

Для устройства системы вентиляции на верхней палубе зачастую устанавливали чрезмерное число обтекаемых раструбов (чем отличалась, например, «Мавритания»). В противоположность этому примененные на борту «Олимпика» и «Титаника» вентиляционные обтекатели отличались «ирландизмом», т.е. почти полным их отсутствием.

Конечно, принудительная циркуляция воздуха делала свое дело, но она была шумной и вызывала сквозняки. Традиционные иллюминаторы сохраняли популярность среди пассажиров, поскольку позволяли проветривать каюту индивидуально. Но вместе с воздухом через открытый иллюминатор в каюту часто попадала морская вода, если пароход двигался по неспокойному морю. На помощь в реше-

нии этой проблемы пришел незатопляемый иллюминатор «Атли», впервые примененный на борту пароходов-близнецов, «Компании» (1892) и «Лукании» (1893) пароходства «Кьюнард».

Обычный бортовой иллюминатор дублировался устройством, обеспечивавшим поступление свежего воздуха в каюту при любых погодных условиях. Оно состояло из дополнительного стекла и блока клапанов, который монтировался внутри каюты над иллюминатором. Когда открытый иллюминатор заливался волной, вода поднимала клапан, закрывая его и предотвращая проникновение влаги в каюту. Стекая, вода вновь открывала клапан, через который воздух свободно проходил через вентиляционное отверстие. Такие же клапаны применялись для вентиляции других помещений на борту. Хотя система и работала, она оказалась слишком дорогой и не нашла применения на других судах «Кьюнард». Но эти устройства установили в помещениях «Титаника», расположенных поблизости от ватерлинии (например, в ресторанном зале второго класса), а также в носовой и кормовой частях, ведь он был самым роскошным лайнером своего времени.

Телефонная система делилась на навигационную и внутреннюю подсети. Навигационная обеспечивала связь между рулевой рубкой и баком, марсовой площадкой («вороньим гнездом»), машинным отделением и ютом. Также имелись линии между каютой главного механика и машинным отделением, между машинным отделением и кочегарками.

Применялись морские телефонные аппараты громкой связи новейшей конструкции, изготовленные фирмой «Алфред Грэм & К°». Исключением являлась каюта главного механика, в которой установили универсальный аппарат для вызова как звонком, так и голосом. Аппараты были изготовлены в различных вариантах.

На баке и юте телефонные аппараты разместили внутри полированных латунных футляров, установленных на переносных стойках. В «вороньем гнезде» переносной телефон был закреплен под металлическим козырьком.

В рулевой рубке мостика установили четыре аппарата, каждый из которых был снабжен индикатором, на котором во время по-



ступления вызова в дополнение к взведению флажка загоралась сигнальная лампа.

В машинном отделении было задействовано три телефона. Аппарат для связи с котельными работал вместе с комбинированным переключателем и индикатором, взводящим флаг и зажигающим лампу. В каждой котельной телефон установили под металлическим козырьком. Помимо визуального индикатора, имелась дополнительная трубка.

Внутренняя подсеть обеспечивала связь между каютами через центральный коммутатор емкостью 50 номеров (на палубе «С» возле центральной лестницы). Каюты были оборудованы громкоговорящими аппаратами «Грэм» в виде ручного устройства с круглым металлическим рычагом и распределительной коробкой. Достаточно было снять трубку и сообщить станции, с кем именно нужно соединить. На станции оператор слышал вызов по громкоговорителю, видел загоревшуюся сигнальную лампу вызывающего и соединял его с нужным абонентом. Таким образом, устранялась задержка между вызовом и соединением. Связь между различными кладовыми и камбузом, пекарней, мясной лавкой и т.п. осуществлялась по прямым линиям.

Питание обеих систем осуществлялось от бортовой осветительной цепи с понижением напряжения, при этом для снижения шумов генератора ввели индуктивные фильтры. Имелась резервная батарея, которая включалась автоматически при отказе основного питания.

Для движения в туманную погоду, например, вблизи от побережья или маяка, использовались подводные колокола и аппаратура фирмы «Сабмэрин Сигнал Компани» для приема сигналов от них. В небольшие отсеки внутри корпуса ниже ватерлинии по левому и правому борту установили микрофоны, которые соединялись с приемником в штурманской рубке. Эти сигналы позволяли определить точное местоположение судна.

Щелчком выключателя управлялись и главные водонепроницаемые двери «Титаника». Они стояли на нижних палубах, на переборках, разделявших корпус на 16 водонепроницаемых от-

секов. Эта мера безопасности в случае угрозы серьезных повреждений корпуса предотвратит затопление всего судна. Проникнув внутрь корпуса, вода не пройдет дальше поврежденного отсека, а «Титаник» мог оставаться на плаву, если затопленными окажутся одновременно два из них.

Эта идея не была новой. Еще за шестьдесят лет до появления «Титаника» Изамбар К. Брюнель впервые оснастил водонепроницаемыми отсеками «Грейт Истерн», спущенный на воду в 1858 г., который по праву считается настоящим примером обеспечения водонепроницаемости корпуса (в дополнение к 15 поперечным переборкам и двойному дну он имел одну продольную переборку, которая создавала 32 отсека).

Сложность заключалось в том, что водонепроницаемые переборки превращали коридоры в тупики. Двери в переборках, в особенности предусмотренные для пассажиров, создавали слабые места, через которые вода непременно прорвалась бы. Но сплошные переборки посреди пассажирских коридоров и палуб мешали и вызывали неудобства. «Уайт Стар Лайн» не могла позволить себе заставлять пассажиров взбираться по лестницам на палубу выше переборки в надежде обойти ее.

Хотя «Грейт Истерн» был чудом техники безопасности, пережившим две крупные катастрофы, он никогда не был успешным с финансовой точки зрения и проработал в качестве пассажирского лайнера лишь пять лет. Крупнейшее судно в мире свои последние годы провело на стоянке в Ливерпуле в качестве достопримечательности и рекламного щита.

Этот урок не прошел даром для других пароходных компаний. Учитывая жесткую трансатлантическую конкуренцию конца 1800-х — начала 1900 гг. ни одна из них не могла позволить себе принести скорость или комфорт пассажиров в жертву безопасности и при этом выжить экономически. Снижение планки, установленной «Грейт Истерн», хорошо показывает Уолтер Лорд:

Слово инженеров не долго оставалось последним <...> отличное судно больше не считалось чудом кораблестроения. Это судно делало деньги. <...> Пассажиры требовали внимания; стюарды

могли лучше обслуживать их, если в водонепроницаемых переборках будут двери. Главная лестница требовала просторных площадок на каждой палубе, делая невозможным создание водонепроницаемой палубы. <..> Кочегары могли работать с большей эффективностью, если убрать продольные переборки и расположить бункеры поперек по всей ширине судна. Двойное дно и так съедает ценную пассажирскую и грузовую площадь; двойного дна будет достаточно. <..> Одна за другой меры безопасности, реализованные на «Грейт Истерн», отбрасывались в интересах повышения конкурентоспособности судна. <..> Когда «непотопляемый» «Титаник» был готов, он был похож на «Грейт Истерн»: у него тоже было 15 поперечных переборок. <..> Но даже это было обманчиво. Переборки «Грейт Истерн» поднимались на 10 м над ватерлинией, у «Титаника» — лишь на 3 м.

Летом 1909 г. профессор А.Н. Крылов направил в Англию группу слушателей кораблестроительного отделения Морской инженерной академии во главе с инженером Владимиром Полиевктовичем Костенко, который послужил прототипом корабельного инженера Васильева в «Цусиме» А.С. Новикова-Прибоя. Будущим корабелам надлежало ознакомиться с постановкой кораблестроения на английских заводах, в частности, на заводах фирмы «Джон Браун», подрядившейся помогать русской промышленности в создании паротурбинных силовых установок для русских дредноутов.

В июне 1909 г. эта группа среди прочих заводов посетила также «Харланд & Вольф» в Белфасте. Когда Александер Карлейль показывал русским модель, на которой можно было увидеть внутреннее устройство корпуса «Титаника», наметанный взгляд Костенко, уже прошедшего Русско-японскую войну, сразу отметил, как опасна упрощенная система защиты непотопляемости на этих гигантских судах.

Когда Костенко указал Карлейлю на опасность такой конструкции для живучести судна, тот высокомерно заявил, что все эти соображения — «требования военных теоретиков вроде вашего Крылова», не диктуемые практикой, но неимоверно осложняющие планировку пассажирского лайнера. И действительно, уповая на

надежность своей системы, англичане прорезали все палубы такими сходами в обеденные салоны, которые не уступали парадной лестнице Зимнего дворца в Петербурге или вестибюлю театра Гранд-опера в Париже.

Когда «Титаник» столкнулся с айсбергом и затонул, у А.Н. Крылова были все основания написать в очерке о гибели лайнера, что этот величайший и роскошнейший в мире корабль погиб, «как древний Вавилон, от развратной роскоши».

Тем не менее решили поднимать водонепроницаемые переборки от пола корпуса вплоть до палубы, пока это казалось рациональным. Самая низкая из них дошла лишь до палубы «F» — первая палуба, оказавшаяся выше ватерлинии по всей длине корпуса. Таким образом, удалось поделить корпус 15 водонепроницаемыми переборками, которые образовали 16 отсеков. Переборки обозначались буквами от «A» до «H» и от «J» до «P», начиная от передней. Переборки «I» не было.

Платформа (орлоп-дек) позади турбинного отделения и перед форпиковой переборкой была водонепроницаемой. Все палубы в каждом из отсеков имели обширные отверстия или люки в них, так что забортная вода в случае повреждения могла подниматься по ним свободно.

Переборки «A» и «B» доходили до палубы «C», но водонепроницаемыми они были только до нижней стороны палубы «D». Переборки «A», «B» и «P» в кормовой части не имели отверстий, а все остальные — имели (на них были установлены водонепроницаемые двери). Переборки от «D» до «O» имели вертикальные водонепроницаемые раздвижные двери для кочегаров и механиков на уровне пола машинного и котельных помещений. На палубе «G» водонепроницаемые двери в переборках отсутствовали. На палубе «E» и «F» для сообщения между различными пассажирскими отсеками водонепроницаемые двери имелись почти на всех переборках. Они были горизонтальными, с накладными коваными пластинами из стали, повышавшими их прочность. Двери на палубе «F» были такими же, как и на палубе «E», но имели литые стальные секции с ребрами жесткости.

Все водонепроницаемые двери можно было закрыть ручным приводом с палубы уровнем выше водонепроницаемой переборки либо с палубы прямо над дверью. Для задраивания таких дверей на пассажирских палубах требовался специальный ключ, который имелся только у старших стюардов.

Нижняя часть переборки «С» была задублирована и выполнена в форме кофердама (водонепроницаемой перемычки). Насколько позволяли условия, верхние стороны переборок сводились в одну плоскость, но в отдельных случаях их требовалось разводить, отступая вперед или назад, так что палуба, в сторону которой производили развод, выполняла роль водонепроницаемой поверхности, завершая таким образом водонепроницаемость всего отсека.

Автоматические водонепроницаемые двери (12 шт. на переборках с «D» по «O») стояли в нижней части корпуса, где членам экипажа требовалось переходить из отсека в отсек, особенно в котельных и машинных отделениях. Эти двери представляли собой массивные литые конструкции из чугуна с ребрами жесткости, изготовленные по новейшему проекту «Харланд & Вольф», и действовали вертикально. Они удерживались над комингсами и опускались в нижнее положение гидравлическими приводами, которые приводились в действие выключателем из рулевой рубки. Процесс занимал 20—30 секунд, и при этом раздавался звонок тревоги. В случае аварии двери можно было закрыть ручным приводом. Имелась и автоматическая система, реагирующая на уровень воды в отсеке. Цитата из официальной заметки «Уайт Стар Лайн»:

Дверь удерживается в открытом положении фрикционной защелкой, которую можно отпустить с капитанского мостика мощным электромагнитом. В случае столкновения или по иной необходимости капитан просто переводит электрический переключатель, закрывая все двери одновременно, делая судно практически непотопляемым.

Постоянные упоминания в прессе о системе водонепроницаемых дверей и отсеков наряду с двойным дном и прочной конструкцией корпуса заставили общественность поверить в это

и окрестить «Титаник» непотопляемым. Двойное дно спасало при посадке на мель, водонепроницаемые отсеки защищали корпус при столкновении. Что еще могло встретиться кораблю в открытом море?

Что касается обеспечения пожарной безопасности, то «Титаник» не был оснащен какой-либо противопожарной системой, однако был укомплектован гидрантами и пожарными шлангами, расположенными на судне по специально разработанному стратегическому плану. Пожарные магистрали на верхних палубах снабжались водой насосами, качавшими воду в резервуары на шлюпочной палубе, позади третьей трубы. Из этих же танков питалась водопроводная система, подававшая воду в некоторые каюты первого класса.

Пресная вода делилась на питьевую и котельную. Питьевая вода хранилась в танках двойного дна (962 т) и в 6 бортовых танках генераторного отсека, а также в танке позади водонепроницаемой переборки «С» в трюме № 3. Котельная вода хранилась в танках двойного дна под машинным и турбинным отделениями вместимостью 1000 т, использовалась для выработки пара и подавалась также в бортовой водопровод, но для питья она была непригодна.

Для восполнения ее запасов на борту «Титаника» имелась опреснительная установка, состоящая из трех испарителей «Куигганс» фирмы «Ливерпуль Инжиниринг & Конденсер К°» производительностью по 60 т пресной воды в сутки. Питьевая вода на пути из двойного дна на кухню и в питьевые фонтанчики проходила через фильтры «Пастер». По каютам и общим помещениям питьевую воду разносили стюарды и разливали в графины.

В тех каютах, где не было проточной воды, стояли шкафы из красного дерева с умывальниками в виде чаш (даже на шлюпочной палубе они использовались во всех каютах, кроме одной). Стюард наливал воду по мере необходимости через воронку в верхней части шкафа, которая соединялась с металлическим резервуаром за зеркалом. Фарфоровая чаша переворачивалась и убиралась, если была не нужна. Если требовалась вода (которая в подобных

умывальниках была только холодной), чаша откидывалась и открывался кран. Грязная вода переливалась в контейнер внизу, когда чашу опрокидывали. Стюард выливал грязную воду, когда контейнер наполнялся. Сегодня даже трудно себе представить, чтобы кто-то таскал тяжелую воду повсюду и заполнял умывальник за умывальником. Но в те дни это было обычной практикой. Хорошо отделанные рукомойники имели также полку, подставки для стаканов и два ящика.

Горячая морская вода для ванн и душа подавалась из главной конденсационной установки через накопительные цистерны на шлюпочной палубе, где поддерживалась в горячем состоянии. Излишек воды при заполнении накопителей возвращался в систему. Холодная морская вода также закачивалась в цистерны прямо из океана. Она подавалась в души, ванные, туалеты, а также в пожарные магистрали.

Работы на «Титанике» продолжались в лихорадочном темпе все лето 1911 г. Принимали свой облик надстройка с мостиком и рулевой рубкой, каюты помощников капитана, гимнастический зал, своды общих помещений первого класса и купол над центральной лестницей. А глубоко внизу шел монтаж машин и механизмов, включая два холодильных агрегата по левому борту машинного отделения. Их изготовила фирма «Дж. & Е. Хэлл Лимитед» из Дартфорда (существует по сей день).

Каждая холодильная установка состояла из двух сдвоенных компрессоров, использующих в качестве хладагента диоксид углерода (углекислый газ). В конденсаторы закачивалась морская вода из танка на нижней палубе, охлаждая газ, сжиженный при большом давлении. Затем хладагент подавался в рубашки охлаждения различных отсеков и возвращался в компрессоры для повторного использования. Рубашки состояли из оцинкованных трубок, согнутых в форме серпантина и уложенных вдоль стенных и потолочных переборок. Воздух вокруг трубок охлаждался и опускался вниз. Его заменял более теплый, и процесс охлаждения повторялся.

Выработанным холодом агрегаты питали рефрижераторные склады, расположенные на платформе, продовольственные кладо-

вые на нижней палубе и множество других холодильных камер и ледников на кухнях, камбузах и в барах на верхних палубах. Также система охлаждала воду, бившую из питьевых фонтанчиков в разных частях судна, и, как ни иронично это звучит, применялась для изготовления льда и мороженого.

Каждая рабочая бригада в разных частях судна выполняла определенный вид работ, например, краснодеревщики точили балясины и перила, а плотники обшивали стальные стены деревянными панелями, изготовленными в мастерских «Харланд & Вольф». Они руководствовались «Книгой технических условий строителя», на 300 страницах которой излагались положения по оснащению и отделке судна с учетом изменений, выявленных на «Олимпике».

Например, руководство имело такие разделы, как «короба, настилы, шкафы, двери и ограды» (22 страницы) или «водопроводные работы» (16 страниц), «вентиляция и обогрев» (31 страница), «настенные светильники, окна и пр.» (6 страниц), «лепнина и покраска» (10 страниц).

Перечень деталей отделки, обстановки и устройства пассажирских апартаментов занимал 120 страниц, а описанию суперлюкса на палубе «В» посвящалось больше страницы:

Анфилада по левому борту состоит из двух спален и гостиной, с уборной и гардеробной, расположенными между спальнями; гостиная располагается в переднем конце анфилады за входом первого класса. Задняя спальня декорируется H & W, стены обшиваются дубовыми панелями во французском стиле; эта комната имеет два койко-места — 6'9" × 2'9" и 6'6" × 4'3" [2,06×0,84 м и 1,98×1,23 м]; *канапе с овальным столом перед ним; умывальник с двумя раковинами; туалетный столик 3'0"* [91,44 см] *со стулом и электрический обогреватель; пол застилается синим ковром. В передней спальне два бронзовых койко-места тех же размеров, другие предметы мебели, как для задней спальни, но декор комнаты и стиль мебели, принятые у A. Heaton & C°. В гостиной от A.H. & C° круглый стол в центре, два кресла и два обычных стула, сервант, секретер, угловой письменный стол со стулом, две*

кушетки, камин и восьмигранный журнальный столик; утвержденные панели, декор и стиль мебели. Уборная состоит из ванной и туалета; в ванной — ванна с душем, открытая раковина, откидное решетчатое сиденье и электрический обогреватель. Пол ванной, туалета и соединительного коридора между комнатами укладывается плитками линолеума. Гардеробную для каждой из спален оборудовать вешалками для пальто и шляп и подходящим комодом с ящиками.

Анфилада по правому борту состоит из двух наборов комнат со спальней в каждом, гардеробной, ванной и туалета. В каждый набор можно войти из переднего или заднего коридоров через вестибюль и персональный поперечный коридор. Между двумя наборами комнат располагаются салон и веранда, которые обособленно сообщаются со спальней каждого набора. В переднем конце салона оборудовать небольшой буфет и спальню прислуги по соседству с передним набором комнат и входами из переднего и заднего коридоров. В каждой спальне по два койко-места шириной 4'6" и 2'6" [1,37×0,76 м]; канапе с маленьким круглым столиком перед ним; кресло, письменный стол и стул; туалетный столик, совмещенный с умывальником, и стул; электрический обогреватель. В центр салона поставить круглый стол на четверых человек; четыре стула для обеденного стола; диван; четыре кресла; угловой письменный стол со стулом; маленький квадратный столик и стул; сервант и камин. Ванные комнаты с ваннами и душем, раковина и откидное сиденье.

На веранде поставить три канапе с маленькими квадратными столиками перед ними, два стула с круглыми спинками, два кресла, и два маленьких круглых столика.

Комнаты прислуги отделать темным красным деревом, установить пульмановскую кровать, диван, гардероб, складной умывальник, электрический обогреватель и красный ковер.

По соседству с этими номерами размещались:

12 кают с дубовой мебелью проекта «А»

14 кают с дубовой мебелью и бронзовыми кроватями проекта «В» (две из них с дубовыми же кроватями)

6 кают в стиле Адамса (белые)

4 каюты в стиле Людовика XVI (дуб)

2 каюты в стиле Людовика XV (серые)

2 каюты в стиле ампир (белые)

2 каюты (одна по правому и одна по левому борту) в переднем конце от этих номеров должны быть в красном дереве.

Описания и перечни диванов, платяных шкафов, письменных столов (пять вариантов) и стульев (более тридцати разновидностей) занимали страницу каждый, а пятьдесят вариантов столов (для пассажирских кают и ресторанных залов) — почти две страницы. Вот некоторые выдержки:

...Отделать линию палубы и прокрасить ее двумя слоями желтой краски. Отделать имя, порт приписки и прокрасить их двумя слоями желтой краски. Высота букв имени для носовой части — 18'' [45,72 см], *для имени и порта приписки на корме — 12''* [30,48 см].

[Для кухонь первого и второго классов:] *Четыре котла с паровым подогревом по 80 галлонов* [363,69 л] *с цельным барабанами из лучшего металла, с завальцованными кромками и собранными на потайном крепеже; полированное чугунное дно с полированными молдингами; шлифованная медная крышка, луженая изнутри и оборудованная полированными латунными петлями и ручкой; с балансирным противовесом...*

...РЫНДЫ. Один судовой колокол из желтой меди диаметром 23'' [58,42 см] *для фок-мачты.*

Один судовой колокол из желтой меди диаметром 17'' [43,18 см] *для «вороньего гнезда» на фок-мачте.*

Один судовой колокол из желтой меди диаметром $9^1/_2$'' [24,13 см] *для капитанского мостика.*

...В почтовое отделение на палубе «G» должен поступать горячий воздух через заслонки из потолочных коробов, подключенных к вентилятору № 69 на палубе «D», который забирает воздух от вентилятора 14" × 6" [35,56×15,24 см] *на крыше, поступающий через зонтичный вентилятор 20"* [51 см] *на палубе «C».*



...12 швабр с ручками; 12 резиновых скребков с ручками; 36 пемзовых камней с ручками; 48 ведер для краски; 48 малярных кистей разных размеров; 12 небольших малярных кистей; 72 кокосовые обметки, 24 из них с ручками; 50 кг белой хлопчатобумажной ветоши; 1 котелок припоя...

...Соорудить две цельностальные мачты, усиленные уголками с наклоном 2'' на фут. Фок-мачта должна опираться на салонную палубу [«D»], *грот-мачта — на шельтердек* [«C»]. *«Воронье гнездо» оборудовать на фок-мачте на подходящей высоте; выполнить из стальных листов, надежно прикрепленных к мачте. Внутри мачты для подъема в «воронье гнездо» смонтировать стальную лестницу.*

Хотя книга содержала важные наставления для ремесленного люда на «Харланд & Вольф», слепо ей не подражали. Пользуясь своим опытом и авторитетом, десятники завода мастерски следили за качеством работы своих подчиненных, поэтому все задания выполнялись на самым высоком профессиональном уровне — от простой покраски до монтажа витража и самой сложной резьбы.

Большое внимание уделялось и монтажу более крупных сооружений, например, четырех колоссальных труб. Они выходили из цехов «Харланд & Вольф» полностью собранными и укладывались на специальные рамы, посаженные на железнодорожные тележки. Паровая машина медленно толкала тележки с тяжелым грузом по путям запутанной трамвайной сети судостроительного завода, пока не доползала до достроечного дока. Там гигантский плавучий кран поднимал трубы с рам, изящно переворачивал их в вертикальное положение и опускал в нужную точку шлюпочной палубы «Титаника».

С приближением осени работа шла в хорошем темпе, и Брюс Исмей предложил назначить «Титаник» в первый рейс ранней весной 1912 г. В этот момент казалось, что его успеют достроить вовремя, поэтому 18 сентября 1911 г. «Уайт Стар Лайн» объявила о дате отплытия своего новейшего лайнера — 20 марта 1912 г. Через два дня решение будет пересмотрено из-за скандального

инцидента возле острова Уайт, откуда «Олимпик» прибежит в Белфаст, «поджав хвост».

Город Саутгемптон лежит на слиянии рек Итчен и Тест. Воды обеих рек образуют канал Саутгемптон-Уотер, который протекает с северо-запада на юго-восток, по направлению к острову Уайт, расположенному у центральной части южного побережья Англии и прикрывающему порт от штормов. Корабль, спускающийся по реке, может повернуть на юго-запад, в широкий поток вод Те-Солента, или на юго-восток, в еще более широкий канал, называемый Спитхед, к северу от которого лежит Портсмут, главная гавань британского Военно-морского флота. Три водных потока встречаются в одном месте, для кораблей крайне негостеприимном, с коварными мелями и банками, из которых наиболее известна отмеченная буями мель Брэмбл. Спокойные воды скрывают опасное дно, и чем больше судно, тем меньше у него возможностей для маневра. Опытный лоцман здесь совершенно необходим.

20 сентября 1911 г. английский крейсер «Хок» подходил к мысу возле города Каус на севере острова Уайт, направляясь в Те-Солент и Портсмут, когда его капитан Уильям Блант вместе с командой наблюдали за «Олимпиком». Почти в шесть раз превышая тоннаж 7500-тонного «Хока», «Олимпик» имел прекрасный вид, набирая скорость в Те-Соленте. Снявшись с причала в Саутгемптоне в 11: 25 с 1313 пассажирами на борту, лайнер входил в пролив возле плавмаяка Кэлшот-Спит в 12: 34 дня. Через несколько минут он замедлился с 19 до 11 уз., чтобы повернуть налево у бакена Уэст-Брэмбл и обойти опасную мель, которую тот отмечал.

Вскоре стало ясно, что «Олимпику» и «Хоку» не хватит места для расхода бортами. Командир крейсера Блант приказал изменить курс, поскольку суда продолжали идти параллельными курсами навстречу друг другу и расстояние между ними опасно сокращалось. Затем «Олимпик» стал набирать скорость, а «Хок» попытался отвернуть прочь, чтобы избежать столкновения, но вместо этого он лишь приблизился к «Олимпику». «Хок» попал в носовую волну «Олимпика», и его потянуло под лайнер.

Раздвигая водные массы носом, любое судно порождает турбулентные потоки (похожие на водовороты) вдоль правого и левого бортов, которые движутся к корме. Во время прохода «Олимпика» крейсер оказался в полуметре от правого борта лайнера, поэтому столкновение стало неизбежным. С ужасающим скрежетом «Хок» ударил своим носовым подводным тараном в борт «Олимпика», пробив две огромные дыры в обшивке корпуса возле кормы — одну над и одну под ватерлинией. Стальной нос крейсера смялся, словно фольга, и в какой-то миг даже показалось, что «Хок» вот-вот перевернется. Лишь каким-то чудом этого не случилось. Оба капитана приказали закрыть водонепроницаемые двери, благодаря которым оба судна с большими повреждениями остались на плаву.

Очевидцем этой аварии стала Виолетта Констанция Джессоп, горничная «Олимпика». Позже она окажется в числе спасенных с «Титаника», а во время Первой мировой будет спасена и с «Британника», на борту которого она служила сестрой милосердия. Присутствие на борту всех трех лайнеров класса «Олимпик» во время катастрофических для них инцидентов сделало историю жизни Виолетты Джессоп популярной среди исследователей и историков.

Кто был виновником случившегося? Сперва обвинения пали на капитана Бланта, ведь это «Хок» наскочил на «Олимпик». Но последующее расследование, организованное ВМФ, выявило небрежную навигацию на «Олимпике». «Хок» отправился на ремонт в Портсмут, а «Олимпик» высадил пассажиров на тендер с острова Уайт и вернулся в Саутгемптон, где провели осмотр полученных им повреждений. За две недели наложили временный пластырь, и лайнер ушел на ремонт в Белфаст, где имелся единственный сухой док, в котором он мог поместиться.

К сожалению, столкновение с «Хоком» не стало единственным событием, омрачившим первые месяцы службы «Олимпика». Лайнер вышел в свой первый рейс 14 июня 1911 г. и, сделав остановки в Шербуре и Куинстауне, прибыл в Нью-Йорк через семь дней, совершив трансатлантический переход за 5 дней 16 часов и 42 минуты на средней скорости более 21 уз.

Его прибытие в Нью-Йорк привлекло внимание не только огромных толп зевак, но и владельцев других судов, ошвартованных в порту. Когда «Олимпик» шел к удлиненному причалу № 59, турбулентные потоки от его винтов привели в движение многие суда, и швартовы едва удержали их на местах. Под корму «Олимпика» затянуло буксир «О.Л. Хелленбек», и произошло столкновение. «Олимпик» отделался лишь царапинами, но владельцы буксира оценили причиненный им ущерб в большую сумму и предъявили «Уайт Стар Лайн» иск на $10 000. Он был опротестован пароходством, и дело развалилось из-за недостатка доказательств.

Во время обоих столкновений «Олимпиком» командовал капитан Эдвард Джон Смит. Он родился довольно далеко от моря — в Хенли графства Стаффордшир 27 января 1850 г. в семье гончара. Тем не менее, бросив школу в тринадцать лет, Тед отправляется в Ливерпуль, чтобы провести годы ученичества на кораблях. Уже в 1869 г. Смит стал юнгой на борту клипера «Сенатор Уэббер» компании «Гибсон & К°», а в 1880 г. перешел в «Уайт Стар Лайн» и получил должность четвертого помощника капитана на «Сельтике». Карьера его была довольно успешной, и уже в 1887 г. ему доверили командовать «Рипабликом».

В тот же год он женился на Саре Элеоноре Пеннингтон, но семья проводила вместе мало времени, поскольку Смит быстро стал одним из ценнейших капитанов «Уайт Стар Лайн» не только на трансатлантических, но и на австралийских маршрутах. Он последовательно командовал 17 судами «Уайт Стар», включая «Коптик», «Маджестик», «Балтик» и «Адриатик».

Поскольку пароходы «Уайт Стар» стали сниматься на Нью-Йорк из Саутгемптона, Смит уехал из ливерпульского Мерсисайда. С женой и дочерью Хелен он обосновался в «Вудхэде», огромном доме из красного кирпича, с двумя фасадами на улице Уинн-Роуд в Вествуде, пригороде Саутгемптона.

Принято считать, что послужной список этого морехода к моменту вступления в должность капитана «Титаника» был безупречным. Но менее чем через два года после начала службы в компании началась серия его неудач. 14 февраля 1888 г. он впервые в жизни

провалил очередной квалификационный экзамен на диплом капитана дальнего плавания[1], засыпавшись на задаче по навигации (но успешно пересдал экзамен через три дня и 20 февраля получил диплом). Через год в день своего 39-летия Смит посадил «Рипаблик» на мель у входа в нью-йоркскую гавань. В течение пяти часов продолжалось беспомощное стояние, пока пароход не стянули с мели и не доставили в порт буксиры. Вскоре после этого раскололась труба над паровым котлом, при этом три члена экипажа были убиты и семеро покалечены. Капитан Смит послал в компанию рапорт, в котором сообщал о минимальном ущербе. В декабре 1890 г. Смиту удалось повторить свой «успех» и посадить на мель пароход «Коптик» неподалеку от Рио-де-Жанейро. По данным рапорта, ущерб удивительным образом снова оказался минимальным.

Шли годы, а с ними повышался и статус капитана Смита в иерархии пароходства. Он безупречно служил империи во время Англо-бурской войны, возглавляя войсковые транспорты на пути в южную Африку. За это Смита наградили Транспортной медалью, Орденом резерва и званием капитана 3-го ранга резерва британского Военно-морского флота. С этого момента все пароходы под командованием Смита гордо несли синий флаг британского военно-морского резерва в отличие от обычного красного флага британского торгового флота.

В 1901 г. он вступил в командование пароходом «Маджестик», который был построен в 1890 г. В пять утра 7 августа 1901 г. на подходе судна к Нью-Йорку из-за короткого замыкания внезапно загорелась полотняная ширма одного из помещений. Выше огня было проделано отверстие в борту, чтобы пламя залила вода. Но утихший было огонь проник в другие помещения, вызывая удушливый дым. В конце концов огонь удалось погасить, но в этом деле есть одна странная деталь — капитан Смит впоследствии утверждал, что о пожаре ему ничего не было известно. Учитывая крайнюю опасность пожара на море, можно только удивляться подобной беззаботности.

[1] Extra Master Mariner (*англ.*). — *Примеч. авт.*

Став в 1904 г. старшим капитаном пароходства[1], Смит служит исключительно на флагманских кораблях «Уайт Стар»; первым таким кораблем стал второй «Балтик». 3 ноября 1906 г., когда корабль находился в Ливерпуле, в трюме вспыхнул пожар. Огонь удалось залить водой, но 640 тюков хлопка оказались поврежденными.

В середине мая 1907 г. во время стоянки в Нью-Йорке совершавшего свой первый рейс «Адриатика» капитан Смит оказал милость ведущей американской газете «Нью-Йорк таймс», согласившись на интервью. Естественно, репортер поинтересовался, каким был самый драматический инцидент в его долгой карьере. Седобородый капитан ответил, что он не встречался ни с какими серьезными происшествиями и думает, что никогда и не встретится: *«Я не могу представить событие, которое вынудит корабль затонуть. <...> Современное судостроение сделало это практически невозможным»*. Что это, лицемерие, самоуверенность? А может быть, слепая вера в технический прогресс?

Тринадцатью месяцами позже при подходе к Нью-Йорку в канале Амброз «Адриатик» под командованием Смита напоролся на мель и провел в неподвижности пять часов; это случилось 4 ноября 1909 г. У капитана Смита появилась уверенность, что посадка на мель не всегда представляется серьезным происшествием. Опыт Смита говорил ему, что судно может и не пострадать.

Несмотря на все эти события, «Уайт Стар» стала назначать его капитаном каждого нового судна, выходившего на ходовые испытания или в первый рейс, а харизматичная натура Смита сблизила его с богатыми пассажирами, пересекавшими Атлантику. Некоторые из них специально покупали билеты на пароходы, которыми командовал капитан Смит.

---

[1] Звание «Коммодор флота "Уайт Стар Лайн"» (Commodore of the White Star Line Fleet) присваивалось капитанам торговых судов за долголетнюю безупречную службу и было отменено в 1882. Отличия: право поднимать флаг «Уайт Стар Лайн» с широкой белой каймой; одна широкая полоса золотого галуна вместо трех и одной с петлей (капитанских). Э. Дж. Смита называли коммодором неофициально. — *Примеч. авт.*

Это был человек с крупной, даже величественной фигурой, с бородой, похожей на ту, какая была у короля Георга V. При общении он буквально излучал дружелюбие и добрый юмор и никогда не повышал голоса. Хотя Смит и устанавливал на кораблях суровую дисциплину, он был столь же популярен среди помощников и экипажа (что встречается совсем не часто), которым также льстило плавать вместе с человеком, чьи взаимоотношения со светскими пассажирами принесли ему известность «капитана миллионеров». За глаза команда ласково звала его Эджи.

Обычно капитанам и помощникам выплачивалась дополнительная премия, если в течение года судно не попадало в аварию; это правило показывает, как часто происходили разного рода инциденты. Ко времени, когда капитан Смит стал командовать самым большим в мире кораблем, первым из класса «Олимпик», он был самым высокооплачиваемым мореходом мира, имея £1250 в год. Его премия приносила ему (если приносила) дополнительно £200, то есть примерно 16 % от жалованья.

Происшествия с буксиром и крейсером не оказали существенного влияния на карьеру Смита. В конце концов, они произошли, когда «Олимпик» входил или покидал порт, а в это время им командовал местный лоцман (капитан присутствовал на мостике и мог вмешаться, чего не сделал). Однако Смит имел одну причуду, которую очень живо вспоминал его второй помощник, Лайтоллер, второй по рангу в команде из выживших в катастрофе «Титаника»: *«Было очень поучительно смотреть, как он ведет судно на полном ходу по запутанным каналам при входе в Нью-Йорк. Один особенно опасный поворот <...> заставлял нас буквально краснеть от гордости, когда капитан огибал его, рассчитав дистанцию с поразительной точностью; руль перекладывался так, что судно проходило мимо берега буквально в одном футе»*. Сухопутному жителю этого удовольствия не понять, но неудивительно, что капитан встречался с мелями так часто. Вот таким был человек, который на борт «Титаника» ступит капитаном. Но в октябре 1911 г. он все еще командовал самым большим сломанным судном, направлявшимся в сухой док «Томпсон» в Белфасте.

Когда «Олимпик» шел на север, все работы на «Титанике» приостановились — сухой док нужно было затопить, вывести из него незавершенный лайнер и ошвартовать у стенки. Но из-за осадки «Титаника» его можно было вывести из дока только во время прилива, когда глубина воды гарантировала безопасность киля, ведь никто не хотел посадить новехонький лайнер на дно. Точно также «Олимпику» требовалось ждать прилива, чтобы войти в док.

Масштаб повреждений и необходимость скорейшего возвращения «Олимпика» в строй требовали перевода рабочих с «Титаника» для помощи в ремонте. Однако работы на «Титанике» полностью не остановились, даже когда «Олимпик» встал на шестинедельный ремонт; дату первого рейса нового парохода отложили лишь на три недели — до 10 апреля 1912 г.

Работы по достройке «Титаника» шли всю осень 1911 г. и зиму 1912 г. Установили и проверили работу машин и механизмов, включая насосы в котельных на нижних палубах. Насосы питали водой котлы и качали ее в междудонные отсеки, управляя балластом. Установленные в особых камерах внутри котельных для защиты их от золы и угольной пыли, насосы также использовали для пыле- и золоудаления.

Пока на нижних палубах монтировали машины, в надстройке «Титаника» шли технические работы совсем иного рода. Здесь все палубы от «В» и выше были разделены на три секции двумя расширительными швами по всей ширине, от одного борта до другого. Эти швы обеспечивали гибкость корпусу в штормовой погоде.

Северная Атлантика регулярно давала «взбучку» быстроходным лайнерам, словно проверяя их прочность. Когда «Титаник» вставал на большую волну, то она удерживала только центральную часть корпуса, а нос и корма повисали в воздухе. Сила тяжести тянула их вниз, заставляя прогибаться. Точно так же корма и нос могли оказаться на гребне волны, а центр мог повиснуть без опоры. Сталь, применяемая в строительстве современных судов, обладает нужной гибкостью, чтобы компенсировать это явление, но во времена «Титаника» требовались расширительные швы.

Говоря общо, расширительные швы представляли собой «разрывы» надстройки, позволявшие ей изгибаться. «Разрывы» соединялись на манер дверных петель (по другим данным, швы были сварными), что позволяло им отклоняться вместе со всем корпусом, но лишь на несколько сантиметров, поэтому никто на борту не мог этого заметить. Передний расширительный шов на «Олимпике» имел кожаный покров (это можно увидеть на многих фотографиях верхних палуб).

Включение расширительных швов в проект судов класса «Олимпик» позволило применить более тонкие листы обшивки в самой надстройке. Летом 1911 г. в свет вышел специальный выпуск британского журнала «Шипбилдер», целиком посвященный «Олимпику» и «Титанику». Авторитетное издание отмечало, что обшивка палубы мостика («В») и шельтердека («С») для повышения плотности выполнена из элементов с удвоениями.

При появлении роскошных лайнеров, кораблестроители столкнулись с перспективой создания чрезмерно просторных пространств под общие помещения первого класса, сохраняя при этом жесткость конструкции корпуса. Если бы при строительстве надстройки использовали более тяжелые конструкции, размещение просторных помещений внутри ее оказалось бы под вопросом. Широкие променады на борту «Олимпика», вызывавшие неподдельное восхищение, никогда бы не появились.

Настоящая надстройка начиналась жесткой палубой, какой являлась палуба «В», обозначавшая вершину эквивалентного бруса, если рассматривать корпус судна, как балку. Именно поэтому на лайнерах класса «Олимпик» на палубе «В» и выше имелись большие прямоугольные окна, а ниже этой палубы в бортах были только круглые иллюминаторы.

В марте 1912 г. в сухом доке провели обследование состояния корпуса «Олимпика», обнаружив «чрезвычайное напряжение» в легкой обшивке палубы «В». Это выразилось в мелких трещинах вокруг углов больших оконных рам, расположенных в областях между расширительными швами и поблизости от них. Трещины затронули лишь слой краски, т.е. носили поверхностный характер,

и их можно было различить лишь при близком рассмотрении. Но они говорили о необходимости дополнительного изучения расширительных швов на борту больших лайнеров.

К доку для погрузки на борт «Титаника» начали прибывать различные предметы инвентаря и оборудование. «Ирвин & Селлэрс» и «Джеймс Корри» подвозили пиломатериалы, «Дж. Риделл & К°» — жестяные и скобяные изделия, а «Роберт Кирк» — огнеупорный кирпич. Еще больше фирм было занято доставкой мебели, обивочных материалов и белья — 45 000 столовых салфеток, 25 000 полотенец, 18 000 простыней, 7500 махровых банных полотенец, 6000 скатертей, 4000 передников и 3500 рулонных полотенец должны были отплыть на «Титанике». Это лишь малая часть перечня предметов домашнего хозяйства парохода, отлично иллюстрирующая объемы снабжения во время завершения строительных работ, ведь за одну ночь никак не успеешь погрузить 45 000 салфеток.

Время строителей неумолимо истекало. Малярам приходилось делить график работ, чтобы не мешать укладчикам ковров. В ванных плиточники работали вместе с электриками, которые монтировали настенные и потолочные светильники. Штабеля мебели ожидали своей очереди, когда линолеумные полы общих помещений будут натерты.

Оформители интерьеров из «А. Хитон & К°» наводили блеск в суперлюксах на палубе «В». Представители ливерпульской «Генри Уилсон & К°. Лимитед» следили за тем, чтобы их отличное оборудование для кухни не поломали руки нерадивых установщиков. Главные механики из «Р. Вейгуд & К°» проверяли и перепроверяли работу пассажирских лифтов и служебных подъемников. Отделочную службу «Харланд & Вольф» беспокоила задержка партии изделий от гаагской фирмы «Х.П. Муттерс & Зун»: «Их пледы и стеганые одеяла прибыли на той неделе еще до того, как они нам понадобились. А теперь нам приходится ждать обивку для холла ресторанного зала. Ты подумай!»

Одной из красот всего лайнера была хрустальная люстра в 21 лампу, висевшая над центральной лестницей. Ее поставила



лондонская «Пери & К°» с Бонд-стрит. Лондонской фирме «Голдсмитс & Силверсмитс Компани Лимитед» с Риджент-стрит заказали столовое серебро. Фарфор для ресторана порционных блюд должен был поставить «Ройял Кроун Дерби», а «Стоньер & К°» из Ливерпуля должна была обеспечить фарфором прочие ресторанные помещения судна. Книги и журналы для бортовых библиотек доставят в Саутгемптон прямо из «Таймс» и Лондонского книжного клуба.

Были запланированы поставки дверных ручек и плашек для них, табличек и другой дверной фурнитуры, а также настенных бра от лондонской фирмы «Н. Барт & К° Лимитед». Замки, лампы и электрооборудование поступали от фирмы «Уильям Макгеч» из Глазго, а все типы металлических кроватей (включая бронзовые для кают «люкс») и матрасы — от бирмингемской фирмы «Хоскинс & Сювелл Лимитед», пружинные матрасы «Ви-Спринг» поставляла лондонская «Маршалл Сэнитэри Мэтресс К°».

Ежедневно прибывали предметы более практического назначения: навигационные планы и карты от «Господ Филлипса, Сына и Племянника», спасательные жилеты (3560 шт. — их было вдоволь) от лондонской «Фрозбери», навигационные огни от «Уильяма Харви» из Глазго, судовые компасы от «Кельвина, Боттомли & Берда», четыре сейфа «Милнер»...

Все это время сотни плотников, декораторов и водопроводчиков трудились в чреве судна. Комнату отдыха турецких бань и резервуар бассейна выложили кафельной плиткой. Укладчики натянули и уложили аксминстерские и вилтонские ковры на толстый черновой пол, скрывший под собой грубую сталь палубного настила. Многие из рабочих никогда не видели такой роскоши. Хрустальные канделябры, установленные электриками, стоили больше, чем они получали за год.

В субботу 3 февраля «Титаник» успешно завели в сухой док. За процедурой наблюдал лорд Пиррие, бесконечно довольный скорым завершением достроечного периода. Но задержки возникали снова. Забастовка котельщиков не слишком выбила работы из графика, но это сделал старший брат-близнец. 24 февраля

1912 г. «Олимпик» уже два дня шел через Атлантический океан в восточном направлении, когда он на что-то налетел под водой, сломав лопасти винта по левому борту. Ходили слухи, что это был затонувший корабль, но все опасные обломки кораблекрушения, угрожающие судоходству, отмечаются на картах, поэтому такие слухи бросали тень на качество навигации «Олимпика». Кроме того, на расстоянии 1207 км от побережья Ньюфаундленда лайнер не мог налететь на подводные обломки — глубина океана в этой точке слишком велика.

Но даже если бы он задел подводные обломки, корпус должен был получить повреждения по всей длине. Скорее всего, он налетел на обломок корпуса парусного судна или топляк, всплывший, но плавающий под поверхностью воды и незаметный сверху. Турбулентные потоки, вызванные «Олимпиком», могли потревожить затопленный обломок и затянуть его под винт. Конечно, такое столкновение предугадать невозможно.

Предмет, о который ударился лайнер, был достаточно твердым, чтобы срезать лопасть винта. При этом корпус больших повреждений не получит, но потеря лопасти тут же обнаружится, разбалансировав гребной вал. Он начнет сильно вибрировать, угрожая сломаться, нанести повреждения корпусу и даже сломать паровую машину.

«Олимпик» снова под командованием капитана Смита продолжил свой путь в Шербур на пониженной скорости. Прибыв в Саутгемптон 28 февраля, высадив пассажиров, сгрузив багаж и почту, на следующий день лайнер ушел в Белфаст с урезанным экипажем. Второстепенный состав (персонал ресторана, кухни, стюарды и некоторых моряков) рассчитали и уволили на берег до окончания ремонта, но за это время они имели право наняться и на другое судно.

«Олимпик» прибыл в Белфаст 1 марта, обнаружив, что «Титаник» все еще занимает сухой док. Во время очередного прилива 2 марта в 10: 00 утра они начали меняться местами, и «Титаник» поставили на якорь, пока «Олимпик» вставал в док. Затем «Титаник» занял место «Олимпика» в достроечном бассейне, а

из сухого дока откачивали воду, чтобы осмотреть повреждения «Олимпика».

Замена потерянной лопасти отняла не более суток, но во время трудного выхода и разворота «Олимпика» в сторону моря для возвращения в Саутгемптон его корпус посадили на дно. Невероятно, но его нужно было вновь ставить в док для осмотра подводной части, т.е. начинать все с начала. Тем временем «Титаник» ждал своей очереди.

Наконец 7 марта «Олимпик» вышел в Саутгемптон, чтобы оттуда отправиться в рейс, дату которого перенесли на 13 марта. Можно было вновь приступить к «Титанику» и окончательно подготовить его к ходовым испытаниям 1 апреля.

Фактически Министерство торговли следило за работами на «Титанике» регулярно, контролируя все, от установки четырех компасов (два на ходовом мостике, один на площадке шлюпочной палубы и еще один на кормовом швартовном мостике) до небольшого прогиба в палубах, необходимого для стока набортной воды.

На «Титанике» установили радиопередатчик «Маркони». Его подключили к проводам двойной воздушной антенны и проверили в работе. Передатчик питался от бортовой электросети, резервного генератора или аккумуляторных батарей в радиорубке. Передача и прием шли успешно, поэтому «Титанику» присвоили позывной MGY.

Как это ни странно, до сих пор не обнаружено ни одной цветной фотографии «Олимпика» или «Титаника», хотя к этому времени популярность фотопластинок «Автохром» братьев Люмьер достигла своего апогея.

На деле большая часть почтовых карточек и фотографий, показывающих «Титаник», в особенности изображающих интерьеры лайнера, фактически иллюстрируют судно-близнец. Лишь на самой последней стадии достройки в последние недели марта во внешний облик «Титаника» внесли основное различие между двумя пароходами. Учитывая опыт «Олимпика», для защиты пассажиров первого класса от водяной пыли и дождя переднюю половину

променада палубы «А» закрыли стальными щитами с большими латунными рамами окон, которые обычно находились в закрытом положении и опускались с помощью особого ключа.

Вероятнее, однако, это уловка Исмея с целью закамуфлировать сокращение общественных помещений первого класса на борту «Титаника» в угоду дополнительным каютам. Поэтому на борту «Олимпика» подобное «новшество» не появилось. В истории больших лайнеров редкость, когда столь важное изменение происходит в самый последний момент. Есть мнение, что эти окна помешали многим пассажирам сесть в шлюпки в ночь гибели «Титаника».

У Исмея сложилось мнение, что на борту «Олимпика» было слишком просторно, слишком большие площади занимали общественные помещения. На «Олимпике» были две прогулочные палубы, проходящие по всей длине надстройки, — верхний променад, открытый по всей длине на палубе «А» и нижний, застекленный, на палубе «В». Исмей понимал, что с точки зрения доходности один из этих промендов на следующем пароходе класса («Титаник») выгоднее использовать под дополнительные каюты первого класса, устроив здесь в том числе два «миллионерских» апартамента и Café Parisien, «Парижское кафе». Ресторан порционных блюд оказался настолько популярным в течение первого года эксплуатации «Олимпика», что его вестибюль на борту «Титаника» был значительно расширен; также расширили и холл ресторана первого класса на палубе «D».

Среди последнего оборудования на «Титаник» установили деревянные шлюпки с клинкерным набором из желтой сосны, построенные на «Харланд & Вольф». Шлюпки с нечетными номерами разместили по правой стороне палубы, с четными — по левой. Шлюпки № 1 и 2 были дежурными катерами (те же шлюпки, но с транцевой кормой), 7,6 × 2 м, и вмещали до 40 человек. 14 основных шлюпок были вельботами 9 × 2,7 м, вмещали по 65 пассажиров. Шлюпбалки для этих 16 спасательных средств установила компания «Уэлин Дэвит & Инжиниринг К°».

Подвешенную на балке «Уэлин» шлюпку можно было завести за пределы борта корпуса парохода, спустить ее на воду, а затем

повернуть балку для подвески на нее следующей шлюпки. Каждая пара балок была рассчитана на три шлюпки, но, к сожалению, их исключили из конечного проекта. Длина шлюпталей из манильских канатов позволяла опускать шлюпки с помощью шлюпочных лебедок, установленных на палубе.

На борту также установили складные шлюпки конструкции Энгельгардта, изготовленные фирмой «Макалистер & Сын» из Глазго. Они имели неглубокие деревянные днища и парусиновые борта, которые можно было поднять и закрепить, так получалась посудина на 47 человек. Две из них положили на крыши кают помощников капитана и еще две — на променаде, возле дежурных катеров сразу за мостиком. В общей сложности мест в шлюпках «Титаника» хватало на 1178 человек.

И в современном капиталистическом мире ни один предприниматель не станет по доброй воле делать что-то, чего от него не требуют предписания. Нормы Министерства торговли по вместимости спасательных шлюпок базировались на объемах в футах, определенных в законе «О коммерческой перевозке» 1894 г. Вместимость самого большого судна акт принимал равной 10 000 т, которая давно была перекрыта судами, построенными за прошедшие годы. Для «Титаника» эти устаревшие правила требовали наличия 9625 фт^3, что в переводе на места соответствовало примерно 960 пассажирам. Шестнадцать шлюпок «Титаника» составляли в целом 9752 фт^3 плюс 1506 фт^3 от объема складных шлюпок (их установка была утверждена «Уайт Стар» 5 мая 1911 г.). Все шлюпки «Титаника» имели вместимость в 11 327,9 фт^3, что даже превышало требования Министерства торговли более чем на 6 %.

Однако то же Министерство торговли выдало «Титанику» аттестат, по которому лайнер получал разрешение на выход в море с 3547 пассажирами и членами команды. Таким образом, мест в шлюпках могло хватить примерно для трети всех людей на борту при полной загрузке. В Нью-Йорк на «Титанике» отправятся 2207 человек — только для половины из них окажутся места в шлюпках.

Уволившись 30 июня 1910 г. с «Харланд & Вольф», Александер Карлейль устроился на фирму Акселя Уэлина, которая разрабатывала шлюпбалки для новых лайнеров «Уайт Стар».

Начиная с середины XIX в., широкое распространение получили так называемые радиальные шлюпбалки, которые приводились в действие вручную. Но увеличение размеров спасательных шлюпок требовало механизировать операцию их вываливания за борт и подъема с воды. Первым, кто обратил внимание на несовершенство радиальных шлюпбалок, был английский инженер Аксель Уэлин. В 1880 годах появились предложенные им заваливающиеся шлюпбалки.

Идея заключалась в том, что вращение стрелы при вываливании шлюпки за борт осуществляется относительно горизонтальной оси, параллельно борту судна (у радиальной шлюпбалки вращение осуществлялось вокруг вертикальной оси, перпендикулярно судну).

Сам конструктор утверждал, что разработанные им балки могут нести по три и даже четыре шлюпки. Карлейль настаивал на 48 шлюпках, но окончательное решение оставалось на усмотрение заказчика.

Еще 9 марта 1910 г. Уэлин отправил в Министерство торговли чертеж, по которому на 16 парных балках размещалось 64 шлюпки. Через неделю после этого предложения Министерство торговли выдало предписание установить на борту «Олимпика» и «Титаника» по 32 шлюпки на 16 парных балках Уэлина двойного действия, по 8 на каждой стороне. А в июле 1910 г., после ухода Карлейля, «Харланд & Вольф» отправил в министерство план, по которому лайнеры получали на каждом борту по 8 шлюпок общим числом 16...

В первой половине 1911 г. по этому вопросу собиралась консультативная комиссия, на которой Карлейль, представляя теперь «Уэлин Дэвит & Инжиниринг К°. Лимитед», продемонстрировал два плана. На одном было показано принятое распределение шлюпок, другой базировался на предложении Уэлина (до 4 шлюпок на каждой паре балок).



В итоге комиссия вновь отвергла предложение Карлейля. Ему показали план по размещению складных шлюпок. Расстроенному старому корабельщику ничего не оставалось делать, как подписаться под решением, принятым большинством голосов. Впрочем, в пункте нехватки мест в шлюпок для каждого «Титаник» не стал исключением. Точно также дело обстояло на борту любого другого пассажирского судна того времени, в том числе на «Лузитании» и «Мавритании». Лишь после гибели «Титаника» их доукомплектовали, что не повысило число спасеннных с «Лузитании» 7 мая 1915 г.

Несмотря на хорошую организацию и планирование при подготовке «Титаника» в первый рейс, несколько вещей буквально опоздают на него. Например, большой книжный шкаф для библиотеки второго класса доставят слишком поздно. Его будут продавать и перепродавать, пока он не окажется в конторе одного из государственных учреждений.

В Белфасте начали подбирать команду. Еще во время строительства корпуса на верфи появлялись многие члены будущей машинной службы, чтобы понаблюдать за ходом сооружения систем, с которыми им вскоре предстояло иметь дело. Теперь, в марте, они приехали на завод и остались вместе с судном, некоторые даже жили на его борту.

Набиравшая силу угольная забастовка поставила на прикол многие суда из-за нехватки топлива. Среди них был и «Оушеник», с которого списались несколько помощников капитана. Первый помощник Чарльз Лайтоллер прибыл на «Титаник» 20 марта.

На «Титанике» помощников капитана было семь: трое старших и четверо младших. Все они имели капитанские дипломы. На мостике постоянно стоял вахту один из старших помощников (хотя официально считалось, что капитан находится на мостике постоянно, т.е. к нему можно было обратиться в любое время). Старшие несли вахту в режиме «четыре часа через восемь», а младшие работали по более сложному графику, общей сложностью по двенадцать часов в день. Помощники, возглавлявшие вахту, после четырех часов дежурства имели восемь часов перерыва, однако

у них имелись еще и некоторые дополнительные обязанности. К примеру, старший помощник заполнял судовой журнал (утраченный во время катастрофы).

Работа офицеров на трансатлантических линиях была престижной и высокооплачиваемой. Однако она требовала от людей не только высочайшей квалификации, но и крепких нервов. Лайнеры работали по жесткому расписанию, шли полным ходом в условиях ограниченной видимости, а при хорошей погоде не снижали хода даже в районах скопления айсбергов. Все было подчинено одной цели — своевременно доставить пассажиров в пункт назначения. Связанную с этим сильнейшую физическую и психологическую нагрузку мог выдержать не каждый. Многие уходили с трансатлантической линии в поисках более спокойного места.

Младшие помощники — Питман, Боксхолл, Лоу и Моуди — получили телеграммы от морского суперинтенданта «Уайт Стар Лайн», в которых их просили прибыть в ливерпульскую контору 26 марта к 9: 00 утра и получить билеты до Белфаста. Отправившись из Ливерпуля в 22: 00 того же дня, они приехали в Белфаст и взошли на «Титаник» в полдень 27 марта, доложив о своем прибытии старшему помощнику Мэрдоку.

Уильям Макмастер Мэрдок родился 28 февраля 1873 г. в шотландском городке Далбитти в семье капитана Самюэля Мэрдока. В школе Уильяма запомнили как способного и прилежного ученика, но поскольку его дед тоже был морским капитаном, то странно было бы ожидать от юного Уильяма другого выбора. После окончания школы он начал пятигодичное обучение в Ливерпуле и уже через четыре года получил диплом второго помощника капитана. После работы на парусниках в должностях второго и первого помощника Уильям Мэрдок в возрасте 23 лет получил капитанский диплом.

Мэрдок мечтал работать офицером на крупных пассажирских судах. Случай представился ему в 1899 г., когда началась Англо-бурская война в южной Африке. Мэрдок прошел обучение и получил звание лейтенанта Королевского военно-морского флота.

Это было одним из требований, которые предъявляли крупные судоходные компании к своим офицерам.

Вскоре Уильям поступил на службу в компанию «Уайт Стар Лайн» и был назначен вторым помощником капитана на пассажирский лайнер «Медик», обслуживавший линию между Ливерпулем и Австралией. Позднее, в 1901 г., Мэрдок перешел на новый лайнер «Руник», также работавший на австралийской линии.

В одном из австралийских рейсов Уильям встретил 29-летнюю школьную учительницу из Новой Зеландии, очаровательную Аду Флоренс Бэнкс. Между ней и молодым офицером завязалась продолжительная переписка, и дело закончилось свадьбой в 1907 г. А четырьмя годами раньше Мэрдок был переведен на самую престижную и высокооплачиваемую работу — на трансатлантическую линию. Он стал вторым помощником капитана нового лайнера «Арабик».

Именно на «Арабике» произошел случай, который характеризует Мэрдока как хладнокровного и грамотного судоводителя. Мэрдок прибыл ночью в ходовую рубку сменить вахтенного помощника Фокса, когда последний заметил вблизи огонь какого-то судна по левому борту. Фокс отдал приказ «право руля» («лево руля» в 1907 г.), и рулевой начал крутить штурвал. Тогда Мэрдок бросился к штурвалу, оттолкнул рулевого и выровнял курс. Фокс повторил приказ, но Мэрдок не отреагировал.

Через несколько секунд в нескольких метрах от «Арабика» прошло крупное судно. Люди в рубке инстинктивно прижались друг к другу, ожидая неминуемого столкновения, но ничего подобного не произошло. Если бы не своевременные грамотные действия Мэрдока, трагедии было бы не избежать. Единственным человеком, который не был доволен произошедшим, оказался Фокс. Он был старше Мэрдока по должности, и получилось, что последний нарушил субординацию, фактически отменив отданный приказ. В дальнейшем пути Мэрдока и Фокса разошлись.

После 1904 г. Мэрдок работал вторым помощником капитана еще на «Сельтике», «Джерманике» и «Седрике». В мае 1911 г. Уильям Мэрдок был назначен первым помощником капитана на новый лайнер «Олимпик», откуда его перевели на «Титаник».

Фрэнсис Карраферс служил в Белфасте в должности инженера и судового инспектора от Министерства торговли уже шестнадцать лет и описывал свои обязанности так: «*Обмер тоннажа судов и инспектирование корпуса, машин и оборудования в процессе строительства для пассажирской аттестации; инспектирование корпуса в процессе строительства, проверка соответствия проектов принятым габаритам и нормам, наблюдение за качеством выполняемых работ и правильным расположением переборок и дверей на них, а также соответствия их высоты принятым нормам*».

Карраферс заявлял, что во время строительства он посещал «Титаник» 2000 раз. Он испытывал и замерял, экспериментировал, задавал бесконечные вопросы, выдавал многочисленные отчеты. Теперь, в марте, когда работы на «Титанике» близились к концу, его труд тоже заканчивался. Вместе с Лайтоллером он проверил водонепроницаемые переборки и двери. 25 марта, когда «Титанику» присвоили международный флажный сигнал «HVMP», под командованием Лайтоллера отдали и подняли гигантский носовой якорь, спустили на воду и подняли на балки все 16 шлюпок. По словам господина Карраферса, «все оборудование работало удовлетворительно».

В этот же день «Титаник» застраховали. За $100 премии обеспечивалось покрытие в $5 млн (£1 млн, что составляло лишь $^2/_3$ от стоимости постройки судна) на срок с 30 марта 1912 г. по 30 марта 1913 г. Страховка покрывала как полную потерю судна, так и выход его из строя. Ответственность за это приняла на себя нью-йоркская страховая компания «Атлантик», распределив риск между многими американскими и европейскими компаниями, среди которых был и знаменитый «Ллойд». Учитывая совокупный объем застрахованных в 1912 г. морских рисков в £6,75 млн, страховка одного только «Титаника» на £1 млн выглядит просто огромной.

«Уайт Стар Лайн» нажимала на рабочих «Харланд & Вольф», чтобы они завершили все работы к сроку, когда «Титаник» направится на юг и на его тиковые палубы ступит нога пассажиров.

30 марта, пока «Титаник» все еще оставался в Белфасте, о возникших трудностях писали газеты «Саутгемптон таймс» и «Гемпшир экспресс»:

Причал «Уайт Стар» не останется пустым надолго — после отплытия «Олимпика» в среду его место займет «Титаник». Что бы ни случилось с углем [из-за забастовки горняков], «Уайт Стар Лайн» уверена, что ей удастся не только отправить «Олимпик» в среду, но и «Титаник» в первый рейс через неделю. В Нью-Йорке на «Олимпик» погрузят дополнительный уголь, поэтому имеющегося угля хватит для бункеровки «Титаника». Продажа билетов на оба рейса идет интенсивно, и отплытие двух крупнейших судов в мире друг за другом с разрывом в несколько дней вызывает большой интерес.

Официальные лица попросили нас известить о том, что «Титаник» не будет открыт для осмотра. На этот счет к ним поступило много просьб, на которые так часто приходилось отвечать учтивым «нет», что мы предложили записать ответ на граммофон! «Титаник» выйдет в Те-Солент без фанфар. За неделю временного простоя в доке нужно сделать очень многое, поэтому нет никакой возможности пускать людей на борт без дела.

На борт «Титаника» все же пригласили репортеров этих двух газет, которые 6 апреля 1912 г. опубликовали следующий отзыв:

В порту ошвартован «Титаник», о котором вряд ли стоит много говорить, учитывая известность «Олимпика». Совсем немногие удостоились чести посетить судно с момента его прибытия в Саутгемптон утром четверга и выразить свой восторг. Кто-то скажет, что «Олимпик» — это все, чего можно желать, но «Титаник» — это нечто большее! Если кто и улыбнется такому сравнению, то им придется согласиться с тем, что «Уайт Стар Лайн» предприняла все возможное для эффективного улучшения «Олимпика». «Титаник» совершил восхитительное путешествие из Белфаста в Саутгемптон, и на его борту был мистер Морган («Морган, Гренфелл и К°») с представителями лондонской и саутгемптской контор.

Эти господа отметили ряд изменений на «Титанике». С особым интересом они осмотрели каюты увеличенных размеров с персональными прогулочными палубами, соединенными с роскошными гостиными комнатами. Восхитительным дополнением стало «Кафе Паризьен», объединенное с рестораном. Впервые под кафе использовано палубное пространство перед рестораном, что является абсолютно новой возможностью на пароходах.

«Кафе Паризьен» предстает в виде очаровательной солнечной веранды, со вкусом отделанной фахверком и обставленной небольшими группами стульев вокруг удобных столиков. Кафе служит дополнением ресторана, ведь завтраки и обеды сервируют здесь также превосходно, как и в самом ресторане.

Особенность ресторанного зала, в котором одновременно могут обедать 550 пассажиров, состоит в обособленных альковах, где семьи и компании могут разместиться в полуприватной обстановке. Хорошо продумано обслуживание пассажиров второго класса. Ресторанный зал занимает всю ширину судна и имеет места на 400 человек. Каюты высшего качества, променады необычайно просторные, а застекленный променад представляется уникальной особенностью. Помещения третьего класса также очень хороши, и судно принимает в целом 3500 пассажиров и команды.

Хотя редкий житель Белфаста читал эту заметку, все они по праву гордились качеством работы, вложенной в «Титаник». В некоторых современных ему сообщениях пароход даже называют «гордостью Белфаста». Однако далеко не каждый испытывал такие же теплые чувства по отношению к судостроительному заводу. Корни этого недовольства лежат в религиозных противоречиях, которые издавна отравляют жизнь народа Ольстера.

Борьба протестантства с католицизмом, о которой упоминал еще Джонотан Свифт, и политическое размежевание повлияли на «Харланд & Вольф», как и на любое другое предприятие региона. Судостроительный завод всегда считался «протестантским» пред-



приятием, хотя сама компания отказывалась признать это официально. В действительности за всю историю завода на нем работала лишь горстка католиков. Даже в 1992 г., после принятия самых жестких законов по борьбе с дискриминацией, на нем числилось только 5 % рабочих-католиков.

Эта диспропорция имеет историческую подоплеку. Завод расположен в Восточном Белфасте, который традиционно считался протестантским, а работали на нем всегда местные жители или нанятые по семейной рекомендации, которую на «Харланд & Вольф» высоко почитали. Сила семейных связей подразумевала, что вновь принятый будет усердно трудиться, чтобы не осрамить своих родственников. Попутно такой путь вел к сохранению квалифицированных рабочих рук в протестантском сообществе Восточного Белфаста.

С преобладанием протестантов в рабочей силе на верфи сокращалась религиозная вражда, поскольку горстка католиков видела, что их товарищи прекрасно работают бок о бок с ними. Но всегда находилось небольшое, но основательное препятствие, мешавшее принятию католиков, во времена наибольшего нарастания напряженности в обществе религиозный предрассудок брал верх — тенденция, сохранившаяся и сегодня. В 1970 г. волнения переросли в перестрелки на улицах Белфаста. Отряд из 100 рабочих «Харланд & Вольф» обыскивал цеха, преследуя известных им католиков, а в 1994 г. рабочего-католика Мориса О'Кейна застрелили прямо на территории завода.

Во время строительства «Титаника» под руководством лорда Пиррие, поддерживавшего движение за самоуправление Ирландии, среди рабочих-протестантов возникало много волнений. Это особенно волновало организацию «Оранж Ордер» («Оранжевый порядок»), в значительной степени доминирующую среди протестантского населения.

Кроме религии, существовала и политика. Антибританские настроения среди ирландских католиков усиливались неурожаями в XIX веке и массовым голодом, которым британское правительство не считало нужным заниматься. Образовалось «Ирландское

республиканское братство» (ИРА), начавшее борьбу за силовое отделение от Великобритании.

Когда «Титаник» обретал форму на стапеле, климат на улицах Белфаста был переменчивым. Но раздираемое на части общество пыталось уверить себя и остальной мир, что они могут порождать не только горечь и ненависть, но и гигантский, самый современный океанский лайнер. «Гордость Белфаста» для некоторых горожан стал символом надежды на перемены, как восхитительное чудо, возникшее в стране с такой страшной враждой.

Глава V
В АТЛАНТИКУ!

1 апреля 1912 г. «Титаник» должен был выйти на ходовые испытания, но сильный ветер вынудил отложить их на день. Было только 6:00 утра, но уже собралась огромная толпа желающих посмотреть на его отход. «Титаник» выглядел очень элегантно с почти отвесным форштевнем, немного поднимающейся золотой палубной линией в области главной палубы и традиционной нависающей кормой. Надстройка выглядела цельно, а четыре палевые трубы пропорциональной формы располагались по всей длине корпуса столь удачно, что весь корабль имел стилистически завершенный вид. Черно-белый лайнер сверкал в солнечном свете ранней весны.

На борт прибыли Фрэнсис Карраферс, инспектор Министерства торговли, Гарольд Сэндерсон, один из директоров «Уайт Стар Лайн», Томас Эндрюс и его помощник Эдвард Уайлдинг с девятью представителями гарантийной группы. В гарантийную группу «Харланд & Вольф» вошли только лучшие, опытные и наиболее уважаемые рабочие верфи. Они понимали, что дирекция компании ценит их опыт и доверяет высокую ответственность представлять завод в первом пробеге нового огромного парохода. Они твердо знали, что их будущее, как ключевых сотрудников, надежно связано с будущим компании. Поэтому быть избранным в члены гарантийной группы почиталось за великую честь.

Все члены гарантийной группы «Харланд & Вольф» радовались открывшейся возможности получить в награду за свою многотрудную работу поездку на океанском лайнере. Многим из них впервые доведется выйти в океан. Это был шанс посмотреть, насколько хорошо установлено то или иное, легко или трудно обращаться с имеющимся оборудованием в море. Требовалось на месте решить или наметить решение возникших в пути вопросов и учесть приобретенный опыт в будущем.

Руководителем гарантийной группы, намеченной к отплытию на «Титанике», стал, конечно, Томас Эндрюс. Он знал каждый лист, балку, коридор и переборку нового судна лучше, чем кто-либо, и идеально подходил для представления завода «Харланд & Вольф» на высшем уровне. Ожидалось, что он возглавит компанию после Пиррие. К сожалению, этому не суждено было сбыться.

В 9:00 утра из второй и третьей труб потянулся дымок, означая не только запуск котлов, но и кухонных плит — в этот день на борту подадут первый обед. В 10:00 коммодор Смит скомандовал отход, и буксиры вывели «Титаник» в Белфаст-Лох. Экипаж состоял из трех сотен человек, включая 80 кочегаров и штивщиков.

К ходовым испытаниям отнеслись намного более поверхностно — времени до выхода в первый рейс оставалось мало. Это было уже второе испытание корабля класса «Олимпик», и оно вызывало меньше интереса, чем первое. Действительно, какие новые знания оно могло дать? Если «Олимпик» последовательно, шаг за шагом проходил полный цикл испытаний за два дня, то для «Титаника» ограничились одним днем; если точно, то двенадцатью часами в открытом море. Кроме того, трансатлантические лайнеры во время рейсов шли, в основном, по прямой линии и не совершали каких-либо сложных маневров, кроме изменения курса на несколько градусов. Маневры в порту выполняли за них буксиры. Поэтому и опыт управления этими судами у капитанов и их помощников был весьма однообразен.

Буксиры отвели «Титаник» примерно на две мили от ирландского побережья и отправились в обратный путь, а огромный лайнер впервые остался в одиночестве в открытых водах. Вдруг по фалу

взлетел бело-голубой флажок с литерой «А»: «Начинаю ходовые испытания». Прошло мгновение тягостного ожидания, и в чреве корпуса раздался звон телеграфов — машинам ход. Слабая, почти незаметная дрожь прокатилась по корпусу. Наконец поршни машин получили полный пар и коленчатые валы раскрутили боковые винты. Отработанный пар ударил в лопатки турбины, и «Титаник» ожил!

Отвесный форштевень резал воды залива, отбрасывая в стороны туман мелких брызг, который с набором скорости свистел и клубился, оставляя за кормой широкий пенный след. «Титаник» мчался все быстрее и быстрее, пока не разогнался до 20 уз.

Приступили к выполнению серии маневров с разгоном, остановками и поворотами на разных скоростях, а Карраферс отмечал в блокноте эффективность работы парохода и оборудования. Провели ряд поворотов для проверки управляемости «Титаника». На скорости в 20,5 уз. руль положили на борт, и «Титаник» совершил полный поворот «с небольшим креном». Поворачивая, лайнер прошел вперед по инерции 640 м.

Когда капитан Смит пригласил инспектора на ленч в ресторанный зал первого класса, машине левого борта дали полный задний, а машине правого борта — полный ход вперед. После ленча была запланирована аварийная остановка. Смит перевел машинный телеграф с позиции «полный вперед» на «полный назад». С этого момента до полной остановки пароход прошел полмили (около 930 м). Никто даже не мог подумать, что совсем скоро «Титанику» предстоит совершить похожий маневр, но уже не в экспериментальных целях.

Пароход вывели в Ирландское море в 64-километровый пробег для проверки его эффективности на прямой. Во время этого и обратного рейса «Титаник» несколько раз на короткое время набирал 21 уз., но проверку максимальной скорости планировали провести после полной приработки машин. Ожидалось, что при хорошей погоде пароход способен набрать полную скорость в 24 уз. во время первого пересечения океана.

Радиотелеграфисты «Маркони» Джек Филлипс (24 года) и его помощник Гарольд Брайд (22) тоже были на борту, занимаясь

наладкой радиоаппаратуры и посылкой проверочных радиограмм азбукой Морзе, ведь голосовой радиосвязи тогда еще не существовало.

Прежде чем выдать «Титанику» аттестат с разрешением на прием пассажиров, «действительный в течение года, начиная с 2.4.12», Карраферс «проверил» все, от спасательного оборудования до дистилляционной установки, работу якорей, дипломы руководящих членов экипажа и механиков. Он не забыл даже предъявить счет за свои услуги. Никто из тех, кто был в тот день на мостике «Титаника», так и не узнал до конца его реальных навигационных характеристик.

Теперь «Титаник» формально был готов вступить в строй, и «Харланд & Вольф» официально передала пароход «Уайт Стар Лайн». У Томаса Эндрюса и его гарантийной группы больше не было времени для отдыха на берегу, поскольку после возвращения в Белфаст нужно было торопиться. Уже на следующий день ожидался прилив, поэтому отплытие в Саутгемптон назначили на 20: 00 2 апреля 1912 г. Чтобы не упустить прилив и добраться в Саутгемптон без задержки, пришлось отменить долгожданную остановку в Ливерпуле, где лайнер планировали открыть для публики.

Лишь одно событие омрачало выход на юг — в угольном бункере № 10 по правому борту котельной № 6 обнаружили возгорание. Это явление было обычным на борту судов того времени и, конечно, не могло задержать переход. Нескольким штивщикам поручили очистить бункер от угля, что было их обычной задачей — перебрасывать лопатами уголь из одного бункера в другой, чтобы при сжигании части угля во время рейса корпус парохода сохранял вертикальное положение. Одна из самых грязных и тяжелых работ на пароходе. При этом борьба с огнем никак не премировалась, и уголь продолжал гореть целую неделю, пока бункер не вычистили до конца.

К 10: 30 утра 3 апреля «Титаник» телеграфировал, что находится в 150 милях восточнее маяка Фастнет. В хорошую, но пасмурную погоду он обогнул Корнуолл и вошел в Ла-Манш. На

борту «Титаника» на пути из Белфаста в Саутгемптон, помимо представителей гарантийной группы завода, находился Вайков ван дер Хеф, единственный пассажир, купивший билет первого класса на этот короткий технический рейс. Направляясь в Нью-Йорк, Ван дер Хеф погиб вместе с «Титаником», но его тело нашли.

Вблизи острова Портленд «Титаник» разошелся со своим старшим «братом» «Олимпиком». Это были последняя встреча двух гигантов и их единственная встреча в море. Уже на закате «Титаник» миновал остров Уайт и Спитхед, прошел плавмаяк Нэб. Медленно он вошел в залив Саутгемптона, красные и зеленые огни бакенов раскинули перед ним красочную приветственную дорожку. На борт поднялся лоцман. Словно мираж, огромный лайнер медленно двигался к порту под темнеющим весенним небом, его силуэт четко выделялся на фоне берегов Госпорта по левому борту.

У дока «Уайт Стар»[1] лайнер встретили буксиры «Аякс», «Гектор», «Вулкан», «Нептун» и «Геркулес» компании «Рэд Фаннел Лайн». В ярком свете мощных дуговых прожекторов они аккуратно развернули «Титаник» на 90° на углубленном поворотном кругу в фарватере реки Тест, поскольку на 10 апреля ожидался отлив и выполнение этого маневра будет затруднено. Резкие свистки пронизывали ночную тьму, когда крошечные буксиры подводили огромную массу лайнера кормой вперед к причальной стенке. Пройдя 570 миль, «Титаник» благополучно ошвартовался на причале № 44 сразу после полуночи.

В Страстную пятницу 5 апреля «Титаник» оделся в красочные флаги и вымпелы, приветствуя Саутгемптон и его жителей. В субботу 6 апреля была набрана большая часть экипажа. Отмена рейсов пароходов из-за нехватки угля вынудила моряков списаться на берег, поэтому, когда объявили набор команды «Титаника», от желающих не было отбоя. Каждый хотел получить работу на новом, с иголочки лайнере, да еще и под командованием Эджи Смита — с ним ходили лучшие из лучших.

---

[1] В 1922 г. док получил название «Ocean Dock» — «Океанский док». — *Примеч. авт.*

Произошли переназначения в командном составе. Учитывая уже имеющийся опыт работы на судах нового класса и по личной просьбе старого друга Смита, в первый рейс «Титаника» назначили старшего помощника с «Олимпика». Генри Тингл Уайлд «спихнул» прежнего старпома Мэрдока на пост первого помощника, а бывшего первого помощника Лайтоллера — на пост второго, который раньше занимал Дэвид Блэр (ему пришлось покинуть судно). Младшие помощники остались на своих постах без изменений. Это внесло некоторый беспорядок, но, по словам Лайтоллера, за два дня они совершенно освоились.

Полностью укомплектовать экипаж было просто, а вот заполнить пароход пассажирами было сложнее. Для такого престижного судна, каким был «Титаник», следовало ожидать ажиотажа при продаже билетов на первый рейс, но длительная забастовка угольщиков расстроила график и многим потенциальным пассажирам пришлось изменить свои планы еще до того, как ситуация с углем нормализовалась.

Существовало опасение, что всеобщая забастовка горняков задержит и отплытие «Титаника». Но для пополнения его бункеров уголь перегрузили с других пароходов «Уайт Стар». В результате на борту оказалось не 8000 т, а лишь 5892 т угля. За время стоянки в Саутгемптоне сожгли около 415 т для поддержания пара, питавшего отопление, электрогенераторы и другое необходимое электрооборудование, включая подъемные краны. Погрузка угля была делом грязным в буквальном смысле, вот почему нижнюю часть корпуса у большинства пароходов того времени красили в черный цвет.

Бункеровка осуществлялась вручную с барж, стоящих вдоль бортов. Бункеры (угольные ямы) располагались на нижних палубах и уходили глубоко под ватерлинию, но предусматривали возможность относительно быстрой загрузки. В бортах корпуса имелись люки, которые открывали прямой доступ в трюм прямо над бункерами.

Угольные порты на «Титанике» имели особую конструкцию, учитывая их расположение. Их крышки были самыми нижними

отверстиями корпуса, и любая течь через них могла привести к катастрофическим последствиям. Крышки имели повышенную прочность и при задраивании плотно прилегали к обшивке корпуса, образуя с ней единое целое. Они выдерживали удары волн, контакты с буксирами, напряжения корпуса и другие внешние воздействия.

Крышка удерживалась в закрытом положении монолитной стальной распоркой-траверсой, которая охватывала высоту проема изнутри. Траверса крепилась к крышке шпилькой большого диаметра, которая проходила сквозь крышку и снаружи завершалась массивной гайкой. Когда гайку закручивали, крышка плотно прижималась к корпусу, закрывая люк. Перед тем как задраить, фланец крышки промазывали свинцовым суриком, который еще сильнее уплотнял соединение.

После откручивания гайки петли позволяли полностью открыть крышку наружу. Перед каждым угольным портом на крепительных утках, расположенных по бокам и выше от отверстия, подвешивали платформу или помост.

У каждого порта имелась таль, свисавшая с блока утлегаря. Последний представлял собой треугольную консоль, прикрепленную к надстройке под окнами прогулочной палубы («А»). Утлегари были оборудованы петлями, поэтому в походном положении складывались и закреплялись вдоль борта. Для бункеровки (или покраски корпуса) их отводили в сторону и оснащали грузовыми полиспастами и талями (как и штаг-корнаки над передней доккамерой). К одному концу тали крепили ковш на четверть тонны (вроде ведра, но больших размеров), в который на барже лопатами загружали уголь и поднимали к платформе перед портом, где грузчики опрокидывали уголь в бункер.

Провалившись в шахту, горы угля скапливались на стальных настилах верхних бункеров на уровне палубы «G». Как можно быстрее штивщики перегружали лопатами прибывавший уголь в тачки и ведра и переправляли его в досыпные горловины, выходившие в нижние бункеры, где уголь равномерно укладывали. Как только нижние бункеры заполнялись, оставшийся уголь распределялся в верхних бункерах вокруг каждого котельного помещения.

Штивщики выполняли эту работу посменно от начала поступления угля до полного его распределения по бункерам спустя 48 часов в грязи и мокрой холстине вокруг лица для защиты от удушливой пыли. За процессом следило неусыпное око главного механика Джозефа Белла, который контролировал крен судна и управлял балластом во время погрузки и распределения угля по бункерам.

Работа не заканчивалась даже после того, как последний ковш угля падал в бункер. Нужно было очистить все от черной жирной угольной пыли, которая оседала толстым слоем не только снаружи. Несмотря на то что перед бункеровкой закрывали все иллюминаторы, двери, окна и все вентиляционные отверстия, пыль неизбежно проникала во все закоулки внутри судна.

Шестинедельная забастовка горняков завершилась только 6 апреля, поэтому темп продажи билетов ко дню отплытия 10 апреля наверстать уже не удалось. Из Саутгемптона на борту лайнера отплывали 922 пассажира. Пассажиры еще подсядут в Шербуре и Куинстауне (в особенности в третий класс) и доведут общее число до 1316 человек, включая 606 каютных (первый и второй классы) и 710 третьего класса, но все равно это лишь половина от 2436 человек расчетной пассажировместимости лайнера. С учетом известных обстоятельств можно порадоваться, что не все места оказались заняты.

Согласно данным прейскуранта «Уайт Стар» на проезд в то время года, цены были следующими:

Первый класс (каюта с гостиной) — £870 / $4350

Первый класс (спальное место) — £30 / $150

Второй класс — £12 / $60

Третий класс — от £3 до £8 / $40

Стоимость зависела от типа каюты и совместного проживания в ней (что снижало стоимость проезда на 40 % или больше). Например, квалифицированные рабочие «Харланд & Вольф» получали £2 ($10) в неделю, чернорабочие, — по £1 в неделю или меньше. За место в первом классе им пришлось бы трудиться от 4 до 8 месяцев.

Нужно отметить, что курс обмена в 1912 г. составлял $5:£1 и с учетом темпа инфляции американский доллар сегодня составляет лишь 1/16 доллара 1912 г. В соответствии с этим пассажир третьего класса «Титаника» сегодня заплатил бы за место от $240 до $640, пассажир второго класса — от $720 до $960. Набор комнат первого класса с верандой обошелся бы в $69 600.

Тем временем шла подготовка к выходу в первый рейс. В огромных количествах на причал поступала разная столовая утварь. Ее требовалось погрузить на борт, учесть в инвентарных книгах и разложить по складам и буфетным. Вместо разбившихся и поломанных предметов тут же заказывали новые.

Прибывал генеральный груз: страусовые перья, грецкие орехи, ящики с книгами, соломенные изделия, сафьян, джутовая мешковина, грибы, оливковое масло, штабель дубовых брусьев с пометкой «не для балласта»... В общем, различные грузы на 11 500 мест общим весом 559 т, которые могли оказаться в то время на борту любого быстроходного пассажирского лайнера. Часто грузоотправителям приходилось оплачивать такую перевозку по завышенным тарифам, но они получали компенсацию в виде низких страховых взносов, ведь груз на борту такого судна находился в «полной» безопасности!

В Пасхальное воскресенье порт опустел. Над пароходами, тихо стоявшими по причалам, высился гордый «Титаник». Все работы прекратились, даже дым не тянулся из труб. О теплящейся жизни говорили лишь синий кормовой флаг да звон судового колокола, который мерно отбивал проходящие часы над затихшим портом, последние часы спокойствия, которые выпали на долю этого корабля...

В понедельник активность возобновилась, но походила теперь на суету, поскольку до рейса оставалось меньше трех дней. Поезда подвозили продовольствие, которое перегружали в просторные рефрижераторные и складские помещения в кормовой части палубы «G».

Холодные кладовые были загружены едой, которой хватило бы на армию: 40 т картофеля; 34 т свежего мяса; 22 т мороженого;



11,34 т домашней птицы и дичи; 5 т свежей рыбы; 3,4 т грудинки и ветчины; 1,4 т кофе и чая; 40 000 яиц; 200 бочек с мукой; 36 000 апельсинов; 16 000 лимонов; 5678 л молока; 20 000 бутылок пива и крепкого портера; 1500 бутылок вина. В бары курительных салонов всех классов поступило 8000 сигар[1]. И это лишь часть запасов, необходимых на питание 2000 пассажиров и экипажа, включая компоненты последнего обеда первого класса, поданного на борту «Титаника».

И вот этот день настал. Около 7:00 утра капитан Эдвард Джон Смит в высоком котелке и длинном сюртуке вышел из своего кирпичного дома с двумя остроконечными крышами на Уинн-Роуд, сел в поджидавшее такси и помахал на прощание жене Элеоноре и двенадцатилетней дочери Хелен, стоявшим в дверях. Такси покатило по Вествуд-Парк через центр города и спустилось с холма к докам. Поднявшись на борт около 7:30 утра, Смит сразу направился в свою каюту, где выслушал доклад старпома Уайлда об отплытии. Сам Уайлд прибыл на борт в 6 часов утра. В 8 часов на корме был поднят синий флаг британского Военно-морского резерва.

Поскольку нашелся один пассажир, купивший билет на рейс из Белфаста в Нью-Йорк, «Титаник» вместе с ним и почтой совершил свой первый рейс по маршруту Белфаст—Саутгемптон. Но пассажиры, которые к 9:30 утра 10 апреля стали прибывать на борт «Титаника», чтобы отправиться с ним в первый рейс, не обратили никакого внимания на эту деталь. Зато они отчетливо почувствовали резковатый запах свежей краски, который многие из них будут помнить всю свою жизнь...

Местный инспектор Министерства торговли провел последнюю проверку и выдал аттестат в том, что судно готово к выходу в рейс. Несмотря на строгую проверку, включавшую спуск двух шлюпок, инспектору не сообщили о пожаре в угольном бункере либо он просто не придал ему значения. В это же время суперин-

[1] Продовольственный лист «Титаника» утрачен. Перечень приводится по данным для «Олимпика». — *Примеч. авт.*

тендант «Уайт Стар Лайн» в Саутгемптоне выслушал доклад Эдварда Смита: судно укомплектовано, машины и котлы в порядке, навигационные документы и карты действительны.

В 9: 30 утра на борт поднялся Исмей с женой Форенс и тремя детьми, Томом, Джорджем и Эвелин. Еще вчера на ландолете «Даймлер» они прикатили из Лондона, где жили в фешенебельном районе Мейфэр, и провели ночь в отеле «Саут-Вестерн». Из окон их номера были видны четыре трубы «Титаника», похожие на башни. Миссис Исмей с детьми была в восторге от экскурсии по судну, особенно им понравилась анфилада комнат с персональной верандой, откуда открывался потрясающий вид на утесоподобный левый борт лайнера. Эти комнаты с номерами B52, 54 и 56 занимал мистер Исмей.

Тем временем Исмей поздоровался со своим секретарем У.Х. Харрисоном, который должен организовать встречу директоров ИММ на борту «Титаника» в Нью-Йорке. Исмей намеревался понаблюдать за лайнером в первом рейсе и посетить главную американскую контору ИММ, чтобы обсудить детали своей отставки с поста президента треста. Ричард Фрай, камердинер Исмея, прибыл раньше, чтобы распаковать вещи своего хозяина. Он занимал каюту B102 на другой стороне холла и ожидал начала путешествия с нетерпением. Харрисон и Исмей путешествовали бесплатно «по приглашению», но все же имели билеты. Фрай ехал по билету Исмея и отдельно не упоминался.

Поезд, согласованный с расписанием парохода, в 7: 30 утра отправился с лондонского вокзала «Ватерлоо» и в 9: 30 выгрузил в Саутгемптоне 497 пассажиров третьего и 245 пассажиров второго класса — все они стремились увидеть «Титаник».

Пассажиры третьего класса. Они попадали на борт через кормовую прихожую на палубе «С» или по передним сходням, которые приводили в низкие коридоры палубы «D» в носовой части. Их пристально осматривал чиновник медицинской службы, изучал «карточку осмотра», которая выдавалась «иммигрантам и пассажирам третьего класса». Британские подданные проходили быстро, а иностранцев (особенно скандинавов) рассматривали

тщательнее. Пароходство не имело никакого желания везти в Соединенные Штаты больных, чтобы потом везти их обратно за свой счет.

Затем они проходили окрашенные в белый цвет стальные прихожие, заглянув в привлекательную общую комнату. Пытаясь понять жесты и указания стюардов, они спускались по стальным трапам и исчезали в лабиринте коридоров, за которыми должны были оказаться их маленькие каюты.

Им казалось, что каюты не имели жестких номеров, поэтому они часто останавливались, пытались спрашивать и дискутировать со стюардами, иногда на повышенных тонах и с выразительными жестами. Тут и там в звонких стальных коридорах раздавались детский плач и непонимающие крики взрослых пассажиров.

Все каюты третьего класса были поделены на секции, обозначенные буквами латинского алфавита. На каждом билете была проставлена соответствующая буква. После того как пассажиров направили (или перенаправили несколько раз) в нужную секцию, они все-таки отыскивали свое место. После этого к измученному стюарду-переводчику Л. Мюллеру (обитал в секции «М» кормовой части палубы «Е») подходили новые пассажиры. Никто не объяснил им и их спутникам, как пройти в общую комнату, столовый зал или на открытую палубу. Указателей в голых коридорах почти не было, поэтому пассажирам третьего класса приходилось разбираться самим, часто преодолевая помимо этого еще и языковые барьеры. Наконец, отыскав выход на променад, они прилипли к леерам и стали ждать отплытия.

Многие из выживших пассажиров третьего класса вспоминали дни своего путешествия на «Титанике» как одни из самых ярких в их жизни. Люди, привыкшие порой к тяжелому и грязному будничному труду, неожиданно получили несколько роскошных выходных на борту «Титаника». У них появилась возможность полюбоваться на океан, хорошо поесть и выпить эля, завести знакомства на борту и вообще повеселиться от души.

Любой лайнер, отплывающий в Америку в начале XX века, представлял собой настоящий Вавилон: на его борту можно было

встретить граждан всех крупных государств мира, которых, кстати, тогда было раз в десять меньше, чем теперь.

Бытуют легенды о том, что на «Титанике» было много русских пассажиров. Конечно, можно называть русскими поляков и финнов, югославов и даже болгар. Встречается даже упоминание о «русском кассире», якобы спасшем на «Титанике» массу людей и пожелавшем остаться на борту вместе с капитаном. К слову, среди служащих ресторана порционных блюд кассиры имелись, но обе они были кассиршами; должности «главного кассира» на «Титанике» не было вообще.

Действительно, на борту «Титаника» были пассажиры из стран, входивших в состав Российской империи. Но это еще не означает, что они были русскими. Русских по национальности на «Титанике» не было. Скорее всего, упоминание как о «русском» связано привычкой у иностранцев, сохраняющейся до сих пор, именовать русскими граждан всех стран, входивших в состав Российской империи (и СССР). Однако по фамилиям этих пассажиров можно сделать предположение об их национальности.

27-летняя портниха Белла Муур с 6-летним сыном Мейером ехала в Америку к дяде третьим классом. Ее муж за несколько лет до того погиб на войне, по-видимому, Русско-японской. Они должны были отплыть на более дешевом пароходе компании «Уайт Стар», но из-за вышеупомянутой забастовки угольщиков все запасы топлива (как и пассажиры) были переданы «Титанику». Эта пара благополучно села в шлюпку и выжила в катастрофе. Белла снова вышла замуж.

Арон Мозес Трупянский был продавцом. Купил билет в каюту второго класса за £13. Погиб, тело его не было обнаружено.

Мириам и Ешуа Канторы также плыли вторым классом (билет за £26). Ешуа был из Витебска, Мириам — из Москвы. Ешуа погиб, похоронен в Нью-Йорке. Его 24-летняя жена спаслась.

Также спаслась Анна Высоцкая из Одессы, а ее муж Самуэль Абельсон погиб (плыли вторым классом за £24).

Погиб и 52-летний Самуэль Гринберг (билет второго класса за £13), тело нашли.



24-летняя пассажирка третьего класса (билет за £8 1 шиллинг) Жанна Дропкин (Драбкина?) из Могилева спаслась и уже через год вышла в Нью-Йорке замуж.

Подданными русского царя были Роза Пинская из Варшавы и Лия Розен с сыном Фрэнком Филлипом (Лия родилась в Варшаве и была замужем за англичанином). Пинская была пассажиркой второго класса, а Розен — третьего. Обе спаслись.

Еще одна пассажирка «Титаника» имела отношение к России (вернее, к Азербайджану). Дагмара Брайл была замужем за инженером Уно Абергомом, который работал у братьев Нобелей на нефтепромыслах в Баку, где они и жили до октября 1917 г. Дагмара тоже спаслась.

На «Титанике» также было несколько десятков финнов. Часть из них были подданными Швеции, но большая — России. Большинство из них погибли. Одна из американских газет выразила особые сожаления по поводу гибели десятков финнов, которые могли бы принести много пользы Америке.

Пассажиры первого класса в количестве 202 прибыли более поздним поездом, но и они с багажом успели подняться на борт «Титаника», когда его свистки вместе с паром изрыгнули рев, который эхом прокатился по окрестностям, напоминая о снятии на Шербур в полдень.

На мостике уже распоряжался лоцман Джордж Бойер, который командовал «Олимпиком» во время столкновения с крейсером «Хок», поэтому лоцманский красно-белый полосатый флаг уже трепетал на клотике мачты.

10 апреля 1912 г. королевский почтовый пароход «Титаник» отправился из Саутгемптона в свой первый атлантический рейс. Он был не только крупнейшим судном мира, но также и самым большим движущимся объектом, созданным человеком. Чтобы оттащить его от причала в фарватер реки Тест, откуда он мог пойти собственным ходом, потребовалось шесть мощных буксиров. Список пассажиров «Титаника» был похож на справочник «Кто есть кто в США» — главная причина волны газетных публикаций после гибели парохода.

По округе полетел острый аромат доброго уэллского угля. Набрав скорость в узком канале, «Титаник» проходил мимо лайнеров «Оушеник» (он отдал свой уголь «Титанику») и «Нью-Йорк», ошвартованных бок о бок на причалах № 38 и 39. «Нью-Йорк» стоял с «внешней» стороны причала, близко к ходу «Титаника». Построенный в 1888 г. на реке Клайд, «Нью-Йорк» был одним из лучших лайнеров своего времени и в 1892 г. завоевал «Голубую ленту» за самое быстрое пересечение Атлантики, но он не шел в сравнение с «Титаником». Новый лайнер был более чем на 106 м длиннее «Нью-Йорка» и более чем в четыре раза превышал его тоннаж — разница, которая чуть не привела к аварии.

«Титаник» поднял волны, вызвавшие сильный «канальный эффект», поэтому шесть швартовых канатов «Нью-Йорка» толщиной в руку лопнули, словно нитки. Никем не управляемый «Нью-Йорк» с рабочими на борту стал дрейфовать под «Титаник», словно сплавной плот. Капитан Смит, поняв опасность, бросил ручки машинного телеграфа на положение «стоп». Расстояние между левым бортом «Титаника» и кормой «Нью-Йорка» не превышало трех метров. Столкновение казалось неизбежным, и толпы людей, наблюдавших за отходом «Титаника», как и его пассажиры на палубах, не верили своим глазам. Они шли любоваться, как огромный корабль отправляется в свой первый рейс, а станут очевидцами нелепого фиаско.

Капитан буксира «Вулкан», который сопровождал «Титаник», сумел бросить конец на «Нью-Йорк», но он тоже не выдержал. Второй конец укрепил рабочий на борту «Нью-Йорка», и он выдержал, позволив «Вулкану» оттащить злополучный пароход, когда тот был всего в одном метре от борта «Титаника». Так едва удалось избежать столкновения с лайнером, имя которого по иронии судьбы означало и пункт назначения «Титаника». Поэтому спустя час он продолжил путь к французскому Шербуру — первой точке своего путешествия.

С учетом последующих событий кажется, что контакт «Нью-Йорка» с «Титаником» мог оказать спасительное действие. Столкновение на низкой скорости могло вызвать минимальные

повреждения, но отход «Титаника» наверняка отложили бы для ремонта, и беды посреди Атлантики четыре дня спустя не случилось бы.

Пассажиры осваивались на борту и пили чай, оставив позади суету отплытия. «Титаник» шел через Ла-Манш к побережью Нормандии, не пытаясь наверстать упущенное время. К трем часам дня свет яркого весеннего солнца приобрел нежно-абрикосовые оттенки. Постепенно тени, отбрасываемые им на палубах и через иллюминаторы в каютах, стали удлиняться, на фок-мачте трещал французский триколор.

В Шербуре не было подходящего по размерам причала, но порт имел удобную бухту для остановки в ней. Спустя шесть часов пути ярко освещенный электрическим светом на фоне красочного неба, омытого розовыми, голубыми и желтыми красками прекрасного весеннего заката, «Титаник» отдал якорь.

Как и в Саутгемптоне, пассажиры прибывали на особых поездах, которые отправлялись из Парижа в 9: 40 утра и прибывали на шербурский морской вокзал в 15: 45. Обычно пассажиры сразу же пересаживались на тендеры, доставлявшие их к борту лайнера, который только что прибыл в бухту. Но 10 апреля часовая задержки «Титаника» в Саутгемптоне заставила 274 пассажиров ожидать его прибытия на тендерах или на вокзале до 18: 00.

Среди богатых и знаменитых в уютный холл первого класса на палубе «D» вошел полковник американской армии Арчибальд Грейси, выпускник Военной академии сухопутных войск в Уэст-Пойнте. Этот бодрый усатый господин средних лет с внимательными глазами большую часть жизни посвятил сочинению военно-исторических романов. Он еще не знал, что совсем скоро ему предстоит написать повествование о четырех днях и одной ночи собственной жизни, которому суждено стать последним и самым главным его творением.

Полковник Грейси ничего не знал о Моргане Робертсоне. Возможно, прочитав его книгу, изданную в 1898 г., он бы задумался сейчас, плыть ли ему на «Титанике». Робертсон был мало кому известным писателем, автором 14 романов. Однажды удача вроде

бы улыбнулась ему — он написал новеллу, озаглавленную странным названием «Тщетность».

Фабула книги вкратце сводилась к следующему. В Англии построили небывалой величины трансатлантический лайнер, которому дали название «Титан». Он считался непотопляемым, самым комфортабельным, роскошным и самым быстроходным в мире. Право совершить на нем первое плавание через океан выпало на долю «сильных мира сего» — миллионеров Старого и Нового Света. Холодной апрельской ночью «Титан» со всего хода врезался в айсберг и затонул. Спасательных шлюпок на борту гигантского корабля не хватило, и большая часть пассажиров (а всего их было около двух тысяч) погибла..

И что самое удивительное: причина, место и время года катастрофы одни и те же. Совпадали даже параметры пароходов. Северная Атлантика оказалась немым свидетелем страстей человеческих — героизма, подлости, великодушия и трусости. Столь мрачный сюжет романа не пришелся по вкусу англичанам — представителям сугубо морской нации, и о «Тщетности» вскоре забыли.

После 1898 г. повесть не переиздавался вплоть до 1912 г. Но потом.. Американские издатели правильно рассчитали, что катастрофа всколыхнет интерес читателей к книге Робертсона. Тема «Титаника» после его гибели стала очень популярной — появились одноименные туалетная вода, папиросы. Сувениры с изображением лайнера расходились тысячами. И Робертсон переиздает повесть под новым названием «The Wreck of the Titan or Futility» («Крушение "Титана", или Тщетность»). И к автору приходит слава. Сейчас повесть «Тщетность» переиздается на английском языке чуть ли не к каждой годовщине гибели «Титаника». Любопытно, что все последующие переиздания «Тщетности» делались как раз по варианту книги образца 1912 г. Даже в 1998 г., к столетнему юбилею выхода «Тщетности», не был издан вариант 1912 г.

Чуть ранее энтузиасты из американского «Исторического общества "Титаника"»[1] все же разыскали и опубликовали небольшим

[1] THS, The Titanic Historical Society, Inc. (*англ.*). — *Примеч. авт.*



тиражом оригинальный текст. Оказалось, что Робертсон во втором издании многие технические параметры своего мифического «Титана» изменил так, чтобы максимально приблизить их к реальным размерам «Титаника»! Например, поменял водоизмещение и мощность своего корабля и «убрал» с палубы паруса, которые присутствовали в первоначальном варианте. Впрочем, неизвестно, внес ли изменения в повесть Робертсон по своей инициативе или по настоянию издателя.

Были в «Тщетности» и другие существенные отличия от реальной истории «Титаника», о которых ревнители мифа стараются молчать. Так, в повести столкновение лайнера с айсбергом не является кульминацией сюжета. Безумный капитан «Титана» пытается установить рекорд по времени плавания из США до Европы. Корабль идет на полном ходу, по пути разносит в щепки деревянную рыбацкую шхуну (но не останавливается, чтобы подобрать выживших) и только потом «ловит» айсберг. Но это еще не конец: главный герой и его любимая успевают с тонущего корабля перескочить на ледяную глыбу, терпят лишения, сражаются с белыми медведями (!), но в итоге все заканчивается счастливо.

Английский журналист Уильям Стед, главный редактор «Пэлл-Мэлл Газет», 22 марта 1886 г. (за 26 лет до катастрофы) опубликовал статью от имени очевидца «Как почтовый пароход затонул в Атлантике». Неизвестный пароход тонет, столкнувшись с другим судном, причем шлюпок для спасения всех пассажиров не хватает. В конце заметки редактор написал: «Это то, что может случиться...»

Стед интересовался паранормальными явлениями, посещал клуб ясновидцев и оккультистов. Был глубоко убежден, что можно предвидеть и изменить собственное будущее. Покинув редакцию газеты в 1890 г., Стед основал влиятельный ежемесячник «Ревью-ов-ревьюз». В специальном рождественском выпуске 1892 г. вышла повесть под заглавием «Из Старого мира в Новый». В ней Стед описывает посещение чикагской Международной выставки в 1893 г. Во время воображаемого атлантического рейса в начале мая на борту «Маджестика» пароходства «Уайт Стар» одному

ясновидящему пассажиру приходит видение о том, что пассажиры судна «Энн и Джейн», которое затонуло после столкновения с айсбергом, ждут спасения. «Маджестик» спасает всех и уходит на юг, чтобы самому не погибнуть по той же причине.

В апреле 1912 г. он сам оказался на пути из Старого мира в Новый. Стед путешествовал из Англии в Нью-Йорк по личному приглашению президента Тафта посетить Мирную конференцию, которая должна была открыться 21 апреля в «Карнеги-холл». Стед купил билет на... «Титаник» и погиб вместе с ним.

Селия Лайтон-Текстер свои юные годы провела на острове Уайт, где ее отец был смотрителем маяка. Позже, когда она стала писать стихи, ее лирические работы были связаны с морем. В 1874 г. в сборнике ее стихотворений оказалась поэма под названием «Вера». В ней Текстер почти в точности описывает события, которые произойдут апрельской ночью 1912 г. Но поэтесса умерла в августе 1894 г., так и не узнав о том, насколько верным оказалось сделанное ею предсказание.

Робертсон, Стед, Текстер. Они не были даже знакомы друг с другом. Их объединяет лишь повествование о страшной катастрофе. Предсказание или предостережение?

В начале 1912 г. в Берлине был издан роман Герхарда Гауптмана «Атлантида». В нем изображалась гибель почтово-пассажирского экспресса «Роланд», направлявшегося из Саутгемптона в Нью-Йорк. История эта символизировала для писателя общественную катастрофу, к которой неудержимо шли Германская империя и вся предвоенная Европа.

Можно сказать, что гибель «Титаника» тоже стала олицетворением своеобразной катастрофы — крушения слепой веры и преклонения перед безжалостным и бездушным техническим прогрессом, который в начале века, набирая обороты, подминал под себя все новых и новых «слепцов».

«Титаник» пробыл на рейде Шербура всего 90 минут. За это время он не только принял на борт свыше 140 пассажиров первого и 130 пассажиров второго классов, но и высадил 13 пассажиров первого и 7 пассажиров второго класса, насладившихся полным

событий и дорогостоящим пересечением Ла-Манша. К 20: 00 уже совсем стемнело, отбыли тендеры «Номадик» и «Трафик», доставивший багаж, грузы и почту. Вновь раздался троекратный рев свистков, известивших город о том, что новый пароход покидает старушку Европу. Через несколько минут на «Титанике» подняли якорь, и лайнер отправился к своему последнему причалу — Куинстауну.

Прибытие «Титаника» в 11: 30 дня в субботу 11 апреля ожидали тендеры «Америка» и «Ирландия» вместе с флотилией маленьких суденышек. Предприимчивые ирландские торговцы принялись за экстерриториальные воды, пытаясь соблазнить состоятельных пассажиров лайнера к покупке их товаров, пока «Титаник» стоял на якоре мористее Куинстауна. Тендеры доставили более ста пассажиров третьего класса, немного пассажиров второго класса и почту, обменяв все это на семерых пассажиров первого класса, купивших билеты до Ирландии. Среди сошедших был и иезуитский настоятель Фрэнсис Браун, обогативший мировую историю серией уникальных и последних фотоснимков, сделанных им на борту «Титаника».

Почтовые отправления, написанные на борту корабля и не предназначавшиеся для адресатов в Америке, также «сошли» в Куинстауне на сушу, чтобы продолжить свой дальнейший путь. Когда эта возня завершилась, капитан Смит стал готовиться к выводу «Титаника» в Атлантику. Подняли якорь правого борта, следующая остановка ожидалась в Нью-Йорке в среду 17 апреля 1912 г.

В 13: 30, когда лодочки торговцев отошли прочь, могучие машины «Титаника» вывели его в Атлантику под жалобные звуки волынки Юджина Дэли, пассажира третьего класса из Куинстауна. Дэли грустил о том, что покидает зеленые луга Ирландии, но ему повезет — он увидит Америку.

Погода для этого времени года была необычно тихой. Небо было чистым, легкий ветерок гнал по океану мелкую зыбь. Но громада «Титаника» держалась на ней стабильно и не поддавалась качке. Утренний туман рассеялся за каких-то десять минут, и яр-

кое весеннее солнце освещало великолепную панораму, которую горожанам доводится видеть крайне редко.

Большинство пассажиров наслаждалось отдыхом в салонах и холлах, уютно проводя в них время между едой, которая в то время считалась главным событием дня. Завтрак подавали между 8: 30 и 10: 30, ленч был в 13: 00—14: 30, обедали между 18: 00 и 19: 30. Об этом извещал судовой горнист П. Флетчер, созывая пассажиров в ресторанные и столовые залы мелодией «Старого английского ростбифа» — традиционный обеденный сигнал на борту лайнеров «Уайт Стар». Поскольку в первом рейсе пассажиров было немного, то в ресторанном зале первого класса все они могли разместиться в одну смену.

Океанские лайнеры ходили по ортодромии — кратчайшему пути между пунктами отправления и назначения. Капитан Смит повел «Титаник» по южному курсу, который считался самым безопасным для пересечения океана в жаркие летние месяцы. Следуя этим курсом, Смит надеялся избежать опасных низких температур и дрейфующего льда, который встречался севернее.

Каждую весну, когда становится теплее и морозы уходят на север, несколько тысяч айсбергов (гигантских обломков ледников) откалываются от арктического ледового шельфа. В тот год в Гренландии была самая теплая за тридцать последних лет весна. Это вызвало появление большого количества айсбергов и плавучего льда. Двигаясь к югу, влекомые холодным Лабрадорским течением, или на северо-восток, подхваченные теплым Гольфстримом прямо на трансатлантические маршруты, айсберги постепенно тают, раскалываясь на ледяные поля. Ежегодно лишь несколько сотен айсбергов заходит далеко на юг, но за неделю до выхода «Титаника» в рейс поступило необычно много сообщений о дрейфующих льдах из этого района.

С заходом солнца берег окончательно скрылся за кормой. Показался французский рыболовецкий траулер. Он подошел так близко к «Титанику», что его борт омыло носовой волной лайнера. Рыбаки приветствовали колосс, а «Титаник» ответил взрывным ревом свистков.



Эта встреча оказалась последней весточкой с земли. «Титаник» уходил навстречу солнцу, оставляя позади себя золотистый пенный след, который таял и растворялся в безбрежном океане.

Глава VI
ПО ПАЛУБАМ

«Олимпик» и «Титаник» были не только гораздо больше своих предшественников, но и обладали изысканными интерьерами, создавая атмосферу утонченности и грации эдвардианской эпохи в миниатюре. «Титаник» являлся самым настоящим колоссом, однако его внутренняя планировка была на удивление простой и, можно даже сказать, элегантной по сравнению с «Лузитанией» и «Мавританией», которые при таком сопоставлении выглядят весьма тяжеловесно.

В планах «Титаник» имел девять палуб, десятая (самая нижняя) была вторым дном. Чтобы пассажирам было легче разобраться в них, семь верхних, на которых размещались пассажирские помещения, обозначили буквами латинского алфавита от второй сверху, прогулочной («A») до нижней («G»). Выше прогулочной располагалась шлюпочная, под нижней — платформа, а ниже ее шло второе дно.

Второе дно — настоящее основание судна. Характерной особенностью судов класса «Олимпик» в носовой части этой палубы стали коридор кочегаров и лестничный колодец с двумя винтовыми трапами. Эта конструкция позволяла всей «черной банде» (т.е. кочегарам, штивщикам и смазчикам) переходить из своих кубриков на палубах «D», «E», «F» и «G» в технические помещения, минуя пассажирские.

Проходящие здесь паропроводы доставляли пар для приведения в действие брашпиля и прочего палубного оборудования, а также забирали от них мятый пар. По всей длине коридор был водонепроницаем и в кормовом конце закрывался вертикальной водонепроницаемой дверью такой же конструкции, как и все

двери на втором дне. Для откачки этих помещений имелись особые насосные установки.

Конструкция этого комбинированного горизонтально-вертикального прохода заслуживает более детального рассмотрения. Хотя это и не очевидно, коридор кочегаров возвышается над лежащими под ним балластными танками в головной части трюма № 2. Стены туннеля составляют внешние стороны крайних листов танков. И тоннель, и лестничный колодец были водонепроницаемы только до верхней стороны палубы «G». В кормовом конце туннеля на переборке «D» также имелась водонепроницаемая дверь.

Многие описания коридора кочегаров не рассматривают примыкающий к нему вестибюль в переднем конце котельной № 6. Это необычное пространство на самом деле было 17-м по счету водонепроницаемым отсеком на уровне второго дна, обладающим сомнительной исключительностью по количеству водонепроницаемых дверей в нем — четыре.

Передний конец вестибюля защищал коридор кочегаров от затопления уже упомянутой водонепроницаемой дверью в переборке «D». Такая же раздвижная дверь имелась и в кормовом конце вестибюля, отделявшая его от котельной № 6. Также в этом крошечном отсеке имелось две водонепроницаемые двери с ручным управлением. Эти обычные навесные двери вели в два резервных угольных бункера трюма № 3. Помещения этих бункеров располагались слева и справа от коридора кочегаров, чем и объяснялось наличие двух дверей. Пятым отверстием в вестибюле был лаз спасательной лестницы, ведущей на палубу «F».

Лестничный колодец в переднем конце коридора кочегаров не имел водонепроницаемых закрытий на палубах. Из-за своей необычной конструкции колодец начинался за переборкой «B» на втором дне. На палубе «G» он неожиданно перемещался в пространство перед переборкой «B», в которой имелось небольшое углубление. В ночь 14—15 апреля вода поднялась по этому колодцу, не затопив трюма № 2, как этого можно было ожидать, а затопила трюм № 1 и все прочие помещения, размещавшиеся перед переборкой «B».

Сместив в корму грузовые трюмы и резервные угольные бункеры в нос, в передней части корпуса разместили котельную № 6, в которой установили 4 из 29 огромных дымогарных паровых котлов. Каждый из них походил на гигантский барабан почти 5 м в диаметре с тремя топками в каждом конце на расстоянии 6 м друг от друга (такие котлы называют двухпроточными). В каждом конце помещение имело вместительные бункеры, размещенные как можно ближе к топкам, чтобы ускорить доставку угля кочегарам, кидающим его в ненасытные топки. Это делалось не по доброте к кочегарам — на первом месте стоял вопрос эффективности и быстроты отопления. Угольные бункеры (и котлы) нумеровались от кормовой части к носовой и, кроме бункера № 11 в носовой части, располагались попарно.

Конечно, за котельной № 6 и водонепроницаемой переборкой размещалась котельная № 5. Корпус судна в этой точке входил в свою полную ширину, составлявшую для «Титаника» внушительную цифру — 28,2 м (92 ф. 6 д.). Это на 1,2 м больше ширины «Мавритании». Поскольку помещение увеличилось, здесь установили на один котел больше, но бункеры размещались так же, как в котельной № 6. Котельный дым из помещений № 6 и 5 отводился по дымоходным каналам, пересекавшим каждую палубу, и выходил наружу через переднюю трубу.

Котельные № 4 и № 3 также имели по пять котлов, но дым от них выводился через вторую трубу, а в котельных № 2 и 1 — через третью. Котельная № 1 немного отличалась, поскольку здесь установили котлы длиной 3,6 м с топками только в одном конце. Эти однопроточные котлы вырабатывали пар во время стоянок и для хода не использовались. Из каждой котельной выходили дополнительные паропроводы для питания вспомогательного оборудования, например, паровых лебедок и электрогенераторов. «Титаник» имел столько электроарматуры на борту, что потреблял гораздо больше электроэнергии, чем самый современный отель того времени.

За котельной № 1 располагалось главное машинное отделение длиной 18 м, самое обширное помещение на судне. Оно

поднималось через платформу, нижнюю («G»), среднюю («F») и верхнюю («E») палубы, возвышаясь на высоту двух палуб над потолками котельных. Машинное отделение во всю ширину корпуса занимали две огромные поршневые машины высотой в трехэтажный дом каждая. Возле левого борта были установлены два холодильных агрегата для обеспечения работы рефрижераторного грузового отсека и других холодильников на борту. По направлению к корме располагалось еще одно машинное отделение, занятое меньшей по размеру, но чуть более мощной паровой турбиной.

В помещении позади турбинного отсека размещались четыре больших электрогенератора, также питаемые паром. По бокам от них вдоль бортов разместили танки с пресной водой. Позади отсека располагалась конусообразная корма судна, из которой выходили валы трех гигантских винтов. Здесь же имелись резервные площадки для установки двух дополнительных электрогенераторов.

Над вторым дном располагалась платформа, а в носовой части имелась короткая промежуточная палуба, именуемая платформой трюма (нижняя орлоп-дек). В носовой части две эти палубы использовались под общий склад и цепной ящик, в котором хранилась якорная цепь, когда якорь не использовался. Цепной ящик поднимался вверх, вплоть до палубы «F». Остальное пространство до котельной № 6 занимали грузовые отсеки.

Именно здесь хранился темно-вишневый «Рено» Type CB 12CV Coupe de Ville 1912 года выпуска (частично разобранный и упакованный в ящик), купленный во Франции пассажиром первого класса из кают B96/98, богатым филадельфийцем Уильямом Картером и застрахованный им в лондонском «Ллойде» на $5000 при отправке в США. Спаслось все семейство Картеров, включая горничную (они хотели взять в шлюпку и своего престарелого эрдельтерьера, только Лайтоллер не позволил), а их камердинер Александер Кэирнс и шофер Чарльз Алдворт погибли. Позже Картер потребовал от «Ллойда» страховое возмещение за авто, утонувшее с «Титаником» (а от пароходства — $300 за двух собак).



Здесь же хранили и другие грузы, направлявшиеся в Америку (например, ящик с оборудованием для Американского аэроклуба, 856 рулонов линолеума для «Уайткомб, Макгрехлин & К°» или 11 тюков с резинками для нью-йоркского отделения «Нэшнл Сити Бэнк»).

Платформа перед котельной № 6 предназначалась для хранения багажа пассажиров первого и второго классов. Багажный склад располагался по левому борту судна, а напротив, по правому борту, такое же большое пространство отводилось под мешки с почтой, которых в первом рейсе «Титаника» было 3364. Оставшееся пространство платформы, обширную утробу судна, занимали котельные, машинный и турбинный отсеки, но за последним (над электрогенераторами) располагалась другая полезная площадь. Здесь находились распределительный щит, обеспечивавший работу разветвленной электросети судна, и ряд складских помещений: массовый склад, рабочий склад стюардов и кладовая минеральной воды. Здесь же размещались продовольственные кладовые, склады овощей и фруктов, винные погреба. За складом вин и спиртов располагалась специальная кладовая для шампанского, которое употребляли, в основном, пассажиры первого класса. По правому борту и за этими складскими площадями были оборудованы холодильники для хранения скоропортящихся грузов, а также дополнительный грузовой отсек в кормовой части платформы. В него сверху вел грузовой люк № 6.

Над платформой, на нижней палубе («G»), носовая часть использовалась под склад и цепной ящик, поднимавшиеся с палубы ниже. По пути к корме начинались первые жилые зоны «Титаника» — кубрик на 15 старших кочегаров по левому борту и на 30 смазчиков по правому. В каждом кубрике была душевая, а непосредственно за ними — первые пассажирские помещения: несколько кают третьего класса, расположенные над передним грузовым отсеком во всю ширину корпуса.

Дополнительные отсеки для багажа первого класса отделяли эти пассажирские места от следующей области расположения третьего класса по левому борту и судового почтового

отделения по правому. Не следует забывать, что «Титаник» был «королевским почтовым пароходом»[1] и имел на борту все необходимые условия для перевозки и сортировки почты. Над почтовым хранилищем (оборудованным электроподъемником), рядом с охраняемым складом для заказных писем (которых в рейсе «Титаника» было 200 мешков) работали пять почтовых клерков, сортируя письма, бандероли и пакеты, пока пароход шел в Нью-Йорк.

После выхода из Куинстауна вся почта, которая оставалась на борту «Титаника», предназначалась для США. На первом этапе все письма нужно было разложить по штатам, а затем — по отдельным городам. Именно этим и занимались почтовые клерки. На каждого из них приходилось по 40—50 ячеек.

Ручная сортировка обычно выполнялась со скоростью 800—900 отправлений на человека в день. Но почтовые служащие на «Титанике» были мастерами своего дела, поэтому могли успеть за день разложить до 1000 штук, т.е. до 50 000 отправлений, или 25 мешков в день. «Титаник» вез 200 мешков заказных писем, на первичную сортировку которых требовалось около 8 дней. Но рабочий день почтовых служащих составлял десять часов, поэтому срок сортировки сокращался. Кроме того, от них требовали полностью завершить работу к приходу лайнера в Нью-Йорк.

В центре между каютами третьего класса и почтовым отделением располагался корт для игры в сквош. Это новомодное помещение длиной 9 и шириной 6 м занимало пространство до палубы «F». Им могли пользоваться исключительно пассажиры первого класса. Опытные игроки могли забронировать корт в справочной конторе на палубе «C» по цене два шиллинга за полчаса. Кроме сквоша, здесь можно было поиграть в теннис с мячом, для чего выдавали сетку. Зрители могли наблюдать за играющими с галереи, расположенной на палубе «E» в кормовой части корта. Новичков обучал опытный инструктор Фредерик Райт. В каждом рейсе планировали проводить турниры и к прибытию в Нью-Йорк

[1] R.M.S., Royal Mail Steamer (*англ.*). — *Примеч. авт.*



объявлять чемпиона. Корт усиленно рекламировался «Уайт Стар» как пример грандиозности и прочности «Титаника».

За турбинным отсеком была оборудована группа рефрижераторных продовольственных кладовых. Вся провизия «Титаника», от говядины, птицы, дичи, баранины до бекона, сыра, масла и мороженого, хранилась здесь. Отдельный отсек был отведен под машину для приготовления льда.

Кормовая часть палубы «G» располагалась на уровне ватерлинии и отводилась под первые пассажирские каюты второго класса: в основном на две или четыре койки и две трехместные. Эти типичные каюты, тем не менее, были весьма добротно обставлены. В большинстве из них стояла кровать из красного дерева, хотя и двухэтажная, но имевшая шторы, хоть как-то уединявшие их обитателей. Здесь также стояли даваны-кровати, на которых можно было посидеть днем; на полу была не голая крашеная сталь, а линолеум. Электрические светильники висели на стенах, облицованных деревянными панелями. Имелся даже складной умывальник красного дерева и гардероб. Абсолютная завершенность придавала каютам второго класса на «Титанике» уровень, соответствующий первому классу на борту большинства судов-конкурентов «Уайт Стар Лайн». Но ни в одной из них не было ни ванны, ни туалета. Удобства располагались палубой выше.

За каютами второго класса следовали двух-, четырех-, и шестиместные каюты третьего класса в самой корме. Большинство пассажиров этого класса путешествовали за океан единственный раз в жизни, поэтому «Уайт Стар» желала оставить об этом незабываемое воспоминание, и постаралась на славу. Хотя в них не было богатого убранства, эти помещения все же были просторны и светлы. Оформление было простым — обычные гладкие стены, покрашенные белой краской. Но поскольку многие из их обитателей за прожитые годы ни разу не встречались с унитазом, и такая обстановка казалась для них роскошью.

Небольшие двухместные каюты имели складные пульмановские койки, чтобы днем жизненное пространство расширялось. Хотя эти каюты были самыми спартанскими, в них тоже были

линолеум, электрическое освещение и в большинстве случаев раковина с проточной водой. Это было настоящей роскошью в сравнении с массой «иммигрантских» пароходов того периода и гораздо лучшая спальня, чем в домах многих пассажиров третьего класса!

Несомненно, эти каюты были наименее желанными, учитывая их расположение в одной из зон, больше других страдающих от килевой и бортовой качки во время прохода через Атлантику. Именно поэтому члены экипажа низшего звена и пассажиры, купившие самые дешевые билеты, располагались в носовой части и на корме.

Часть кают третьего класса по левому борту предусматривала «транспортабельность»: перегородки можно было передвигать, уменьшая или увеличивая помещения по требованию. Можно было не только изменить их планировку, но и вообще убрать каюты, превращая всю занимаемую ими площадь в грузовую. Это позволяло сделать путь из Нью-Йорка в Саутгемптон более прибыльным, поскольку не находилось достаточно пассажиров, готовых довольствоваться дешевым «иммигрантским» билетом в восточном направлении. Гораздо больше было товаров американского производства, которые требовалось доставить в Европу, поэтому каюты третьего класса, удобно расположенные над задним грузовым отсеком, превращали в полезную грузовую площадь.

Забираясь вверх на палубу «F», которая также именовалась средней, в носовой части можно было видеть традиционный склад и цепной ящик сразу за ним. Палуба «F» была первой, расположенной выше ватерлинии, поэтому вдоль бортов в разных точках здесь можно было встретить задрайки над шахтами угольных ям, через которые в порту выполняли неприятные и грязные работы по бункеровке.

Вдали, как обычно, виднелись кубрики экипажа, предназначенные для кочегаров (53) и старших смазчиков (4). За ними следовало свыше 70 кают третьего класса, число мест в которых варьировалось от двух до десяти. На этой палубе под пассажирские помещения отводилось гораздо больше места, поскольку вторже-

ние котельных с нижних палуб сильно уменьшилось и дымоходы ушли вверх по направлению к трубам. Сюда сильно вторгались высота корта для сквоша и его зрительная галерея.

С правой стороны от стен корта в окружении кают третьего класса, имелись койки почтовых клерков, расположенные над почтовым отделением. Хотя места предусматривались лишь для четверых, на «Титанике» было пять клерков. Эти люди не были служащими «Уайт Стар Лайн», они работали на морские почтовые отделения, которые базировались в Саутгемптоне и Нью-Йорке. На борту лайнера служащие почтового отделения питались в кают-компании в средней части палубы «С» вместе с радиотелеграфистами.

За время рейса «Титаника» почтовые клерки разобрали около 400 000 единиц корреспонденции из 1758 мешков, загруженных в Саутгемптоне, 1142 — загруженных в Шербуре, и 194 — в Куинстауне. Им также приходилось заниматься почтовыми карточками и письмами, которые пассажиры отправляли с «Титаника». Марки на них гасили почтовым штемпелем «Трансатлантического почтового отделения»[1] с цифрой «7», означавшей номер бригады, обслуживавшей почтовое отделение в данном рейсе. Бригады не были постоянно закреплены за судном и менялись по графику.

До наших дней сохранилось лишь несколько оттисков этого штемпеля, сделанных именно во время рейса «Титаника». Они имелись на почтовых отправлениях, адресованных на континент или жителям Британских островов на пути из Саутгемптона в Куинстаун и «сошли» там с «Титаника». Через неделю после гибели лайнера несколько оттисков штемпеля с цифрой «7» обнаружили вместе с телом Оскара Вуди на ярлыках от мешков с американской почтой, которые он упаковывал. Кроме него, было обнаружено и тело Джона Марча.

Трое из почтовых клерков были американцами — Уильям Логан Г'уинн, Джон Стар Марч и Оскар Скотт Вуди, а Джон Ричард Яго Смит и Джеймс Бертрам Вильямсон были британцами.

[1] T.P.O., Transatlantic Post Office (*англ.*). — *Примеч. авт.*

Старшим среди них на борту «Титаника» был пятидесятилетний американец Джон Марч. Вечером 14 апреля 1912 г. далеко в Атлантике все вместе они отмечали сорок четвертый день рождения Оскара Вуди на небольшой вечеринке.

В следующем отсеке по левому борту находились бельевой склад и сушилка. На «Титанике» не было стационарной прачечной или химчистки в современном понятии, поскольку в то время для стирки белья применяли вредный четыреххлористый углерод. Но в уборных третьего класса все же имелись корыта для стирки.

В том же отсеке по правому борту имелась еще одна новинка — плавательный бассейн. «Олимпик» и «Титаник» одними из первых пароходов могли похвастаться бассейном на борту. Причем не в грузовом отсеке, кустарно затянутом парусиной, как на некоторых других пароходах. Бассейн был стационарным, светлым и современным, с двумя душевыми кабинками и раздевалками вдоль него. С другой стороны он освещался дневным светом из бортовых иллюминаторов. Пол вокруг резервуара был выложен толстенной восьмигранной метлахской плиткой производства «Виллерой & Бох» (существует по сей день) белого цвета с голубой окантовкой.

Сам бассейн 10 х 4 м, который также называли плавательной ванной, был целиком выложен белой и голубой кафельной плиткой и заполнен подогретой соленой водой на глубину 1,8 м. В него вели две лесенки с тиковыми перилами. Мужская половина первого класса могла пользоваться им бесплатно с 6: 00 до 9: 00 утра. Позже сюда пускали по билетам, которые продавались в справочной конторе на палубе «С» за $1 или 4 шиллинга. С 10: 00 до 13: 00 в бассейн пускали только дам, а мужчины могли поплавать вновь с 14: 00 до 18: 00. Как и корт для сквоша, бассейн могли посещать лишь пассажиры первого класса. Полковник Грейси, написавший одно из лучших повествований о «Титанике», пользовался бассейном утром в день столкновения лайнера с айсбергом:

Ни в одном бассейне прежде я не испытывал такого наслаждения. Но насколько бы снизилось мое удовольствие, если бы я предчувствовал, что это погружение могло стать для меня

последним, ведь перед рассветом следующего дня я буду барахтаться посреди океана при температуре воды — 3 °С!

Плавательный бассейн был не единственным местом развлечения пассажиров первого класса на палубе «F». За ним размещались парная, горячевоздушная баня, электробаня (где посетителя грели электролампами), умеренная комната, прохладная комната отдыха и банные комнаты. Сейчас подобный комплекс называется сауной, на «Титанике» он назывался турецкими банями. Они работали по тому же принципу, что и плавательная ванна, — т.е. по билетам (дамы с 10: 00 до 13: 00, мужчины — с 14: 00 до 18: 00). Посетителей обслуживал штат слуг и массажисток. Впервые в мире бани и полноценный бассейн появились на борту «Адриатика» той же «Уайт Стар Лайн» в 1907 г.

Самой потрясающей частью турецких бань, несомненно, была комната отдыха. Она была отделана попурри из арабских стилей XVII в. и обставлена низкими полотняными палубными креслами, восточными диванчиками с подголовными валиками и многогранными столиками по бокам от них. Перегревшиеся в парной или горячей, посетители бань могли здесь расслабиться и выпить по стаканчику холодной воды из мраморного фонтанчика, любуясь ажурными настенными узорами. Через причудливые каирские решетки декорированных иллюминаторов струился свет, напоминая о великолепии и загадочности Востока.

Изразцы, покрывавшие стены выше рейки тиковой цокольной части, действительно завораживали. Они были собраны в голубые и зеленые узкие вертикальные и горизонтальные панели. На одной стене располагался стилизованный питьевой фонтанчик, а по правому борту стоял изысканный туалетный столик с зеркалом. Вид прекрасно дополняли позолоченные потолочные балки и карнизы с плафонами темно-вишневого цвета и бронзовыми арабскими светильниками. Пол покрывали квадратные плитки линолеума с геометрическим рисунком темно-синего цвета. Здесь совершенно забывалось, что вы находитесь на борту парохода посреди Атлантического океана.

Ритуал посещения турецких бань викторианской эпохи сейчас утрачен. Впрочем, это очень походило на посещение современ-

ной сауны. Посетители проходили из сухой парной в умеренную комнату и завершали свою одиссею прыжком в бассейн. После освежающего купания наступало время расслабиться в экзотичной прохладной комнате за чтением книги или сигарой.

Напротив комплекса турецких бань, за которыми из-под палубы поднимались воздуховоды и дымоходы котельной, находились чуланы и кубрик с койками на 40 стюардов третьего класса и 15 поваров. За ними следовало первое общее пассажирское помещение, занимавшее всю ширину корпуса судна, но в него также вторгались дымоходы. Это был столовый зал третьего класса длиной 30 м и состоящий из двух пространств, равномерно разделенных водонепроницаемой переборкой по всей ширине судна. Стены были окрашены белой эмалевой краской. За самым маленьким столом усаживались восемь обедающих, но сидели они на отдельных стульях, а не на общих лавках. Здесь пассажиры встречались на завтраках, ленчах (которые в третьем классе именовались обедом), обедах (назывались чаем и подавались каждый вечер) и на поздних ужинах. Каждый столик обслуживался закрепленным за ним стюардом. Так люди, в жизни занимавшиеся в основном тяжелым обслуживающим трудом, на борту «Титаника» сами получали обслуживание.

Ежедневное меню печаталось на обороте почтовой карточки, которую каждый пассажир при желании мог отправить своим родным и поделиться впечатлениями о путешествии в третьем классе на борту нового гигантского лайнера, — весьма тонкая уловка «Уайт Стар Лайн» для привлечения пассажиров-эмигрантов.

Питание пассажиров третьего класса входило в стоимость билета, но от этого не становилось скупым. На завтрак официанты здесь подавали овсянку с молоком, копченую селедку или бифштекс с луком, вареный картофель, свежий хлеб и масло, мармелад, чай или кофе. Обед начинался с супа, затем шли солонина и солянка из капусты с картофелем, затем фруктовая запеканка (например, рисовая с персиками). Помимо мясных блюд, на выбор предлагали рыбные и кошерные для ортодоксальных пассажиров. К чаю подавали что-нибудь горячее, сыр и пикули, сдобные булочки с изюмом



или хлеб с вареньем. Сыр, печенье, чай или кофе предлагались в обед и во время чая, а также были основными составляющими позднего ужина. Пассажиры третьего класса за один день на борту получали гораздо больше пищи, чем когда-либо. В столовом зале было 470 мест, поэтому питались здесь в три смены.

В кормовой части столового зала располагались буфеты, камбуз и жилые помещения мясников, пекарей и стюардов. Вопреки распространенному мнению, собачник располагался не под четвертой трубой, а по соседству с камбузом третьего класса, поскольку за кормление его обитателей отвечали мясники.

Кубрики и помещения машинной службы заполняли правый и левый борт следующей секции палубы «F», разделенные куполом машинного отделения. Главный механик и его помощники имели каюты на правой стороне палубы, прямо над двигателями, но у них была своя небольшая прогулочная площадка на левой стороне шлюпочной палубы — между третьей и четвертой трубами. Обедали они над своими каютами — в кают-компании на палубе «E». Перейти с левого борта на правый в этом месте палубы «F» мешало машинное отделение, поэтому нужно было спуститься в него, пройти через него и вновь подняться по трапу.

Далее всю кормовую часть палубы занимали двух- и четырехместные каюты второго класса. Хотя большинство из них имели умывальники разных форм, в каютах на палубах «F» и «G» не было туалетов, а на палубе «G» туалетов не было вообще. Поэтому пассажиры из кают палубы «G» пользовались туалетами на расположенной выше палубе «F». Тем же, кто размещался в каютах носовой части палуб «G» и «F», по нужде приходилось подниматься еще выше, на палубу «E».

Верхняя палуба («E») — самая нижняя из палуб, по которым можно было пройти из конца в конец почти по всей длине корпуса, хотя здесь тоже шли короба дымоходов, а в кормовой части высился купол машинного отделения. В районе расположения дымоходов котельных на этой палубе размещались вентиляторы.

В самом носу палубы размещались склад и кубрики штивщиков, таскавших уголь к топкам. Здесь были койки более чем на

70 штивщиков, а также кубрик 44 матросов, общие помещения экипажа, несколько пассажирских кают, уборных и туалетов третьего класса. Здесь же была каюта главного старшины корабельной полиции, отвечавшего за поддержание порядка на борту.

В первом и последнем рейсе на «Титанике» было 892 члена команды, большая часть которой размещалась на палубе «E», хотя 108 кочегаров проживали в носовом кубрике под палубой бака и еще 140 человек (кочегары и стюарды третьего класса) обитали в кубриках на палубах «F» и «G». Каждое из подразделений экипажа имело на борту свою зону, а система проходов и трапов позволяла им перемещаться к рабочим местам незаметно для пассажиров.

Левый борт был отдан под каюты и кают-компании экипажа от плотников и старших рулевых до поваров, мойщиков и пекарей. Однако большую часть кают занимала армия официантов, стюардов и их помощников, составлявших значительную часть экипажа. Вдоль их кают и коробов дымоходов проходил широкий проход, служивший кратчайшим путем из одной оконечности судна в другую. Выходя к кают-компании механиков в кормовой части, коридор был постоянно забит членами экипажа, спешившими с вахты и на вахту. По сходству с главной рабочей магистралью Ливерпуля (порт приписки «Титаника») он завоевал прозвище «Большой шотландской дороги».

Здесь короба дымоходов становились еще уже, и за ними по правому борту появляются первые каюты пассажиров первого класса. В центральной части палубы «E» располагались внутренние каюты первого класса, предназначенные, в основном, для личных камердинеров и горничных, следовавших за океан вместе со своими хозяевами, тоже пассажирами первого класса, но расквартированными на палубах выше. Мимо этих кают шел другой, более узкий коридор, служивший кратчайшим путем из одной оконечности судна в другую. Среди командного состава он получил прозвище «Парк-лейн».

Каюты первого класса на этой палубе имели самый низкий уровень среди подобных апартаментов судна. Они были рассчитаны на двоих, троих и четверых человек и были обставлены латунными



койками с низкими оградами. Ограды шли от изголовья на четверть длины койки и предотвращали от падения во время качки. Такие же ограды имелись на кроватях в более дорогих номерах, где служили единственным напоминанием о том, что это — каюта на борту корабля, а не номер в роскошном отеле.

Стены кают на палубе «E» были обшиты деревянными панелями, скрывавшими под собой детали набора корпуса и трубопроводы. На окрашенных панелях были развешаны репродукции картин. В каюте имелись электрическое освещение и, конечно, кнопка вызова стюарда. За такую каюту пассажиры выкладывали по £23 в один конец, но стоимость билета не включала питание.

В кормовой части, за каютами первого класса по правому борту и двумя водонепроницаемыми дверями с ручным приводом, размещались двух- и четырехместные каюты второго класса, а также одна большая каюта для шести музыкантов лайнера. Дополнительные места для них (а на «Титанике» музыкантов было восемь) и отдельная каюта для инструментов размещались по соседству. Скрипач Уоллас Хартли, которого переманили с кьюнардовской «Мавритании», руководил оркестром, когда квартет играл в ресторанном зале первого класса. Оставшееся трио — альтист, виолончелист и пианист — поочередно играли в ресторанном зале второго класса или в холле перед рестораном порционных блюд (A la carte) на палубе «B». Оркестрантам требовалось наизусть знать 352 произведения из «музыкальной книги» «Уайт Стар» и распознавать их по номеру, который произносил руководитель.

На этой же палубе помещались каюта помощников казначея и парикмахерская второго класса. На борту было две парикмахерских — кроме второго класса, еще одна (для обслуживания мужчин первого класса) размещалась на палубе «C». Оба салона были оборудованы по последнему слову. Здесь были фены для сушки волос, мужчины могли подстричься или роскошно побриться, сидя в настоящих парикмахерских креслах. В парикмахерских продавали безделушки, сувениры, почтовые карточки, книги, журналы и газеты.

Напротив кают второго класса (по левому борту) находились помещения экипажа, картофельная кладовая и каюты третьего класса, которые занимали также всю кормовую часть. Хотя кажется странным, что на одной палубе имелись каюты всех классов, пассажиры были строго разделены. В свою очередь, это не мешало при необходимости пройти по всей палубе «E» из одного ее конца в другой.

Чтобы пассажиры разных классов не могли попасть в чужую зону, для них предусматривались отдельные трапы и отдельные лифты (в третьем классе лифта не было). Они стали еще одним уникальным нововведением на «Титанике», призванным усилить ощущение присутствия в роскошном отеле. За центральной лестницей первого класса располагались три лифта с лифтерами, которые останавливались на палубах с «E» по «A» (прогулочная). Единственный лифт, размещенный в трапе второго класса на корме, шел вверх с палубы «F» до шлюпочной.

Сегрегация происходила не только между пассажирами разных классов. Большое расстояние, разделявшее носовую и кормовую части, привело судовладельцев к мысли разделить эмигрантов по признаку пола. В третьем классе мужчины и женщины (неженатые или путешествовавшие обособленно) располагались в разных концах судна — мужские места были в носовой части, женские — в кормовой. Очевидно, от одиноких пассажиров первого и второго классов ожидали приличного поведения в отличие от третьего, в котором пассажиры могли превратить «Титаник» в «корабль любви».

Единственным местом на борту, где мужская и женская половины могли свободно встречаться, оставалось открытое пространство третьего класса в носовой части палубы «D» (салонной). Оно представляло собой голый настил, расположенный за складом и двумя кубриками с уборными на 108 кочегаров, несших вахту посменно. Посредине его площадку пересекали шахта люка, который вел к резервным угольным бункерам на втором дне, и шахта трюма № 2, одного из основных грузовых отсеков. Четыре трапа возле каждого угла помещения уходили вниз до уровня палуб «E»

и «F». В центре помещения по правому борту имелся лацпорт для посадки пассажиров третьего класса.

Свободное пространство при необходимости можно было использовать под дополнительный грузовой отсек. Палуба «D» была самой высокой палубой, проходящей по всей длине корпуса, и имела высоту 3,2 м, которая в переднем конце снижалась до 2,74 м, а в кормовом — до 2,90 м за счет прогиба настила.

Выйдя за жесткие границы этой области, проходим мимо 50 кают первого класса по правому и левому борту с помещениями для прислуги и общими уборными (в области под передней трубой). Коридоры приводят нас к посадочным прихожим, расположенным по обоим бортам судна. В порту во время посадки пассажиров двери этих прихожих становились самыми низкими входами на борт, но очень удобными для посадки с тендера. В море посадочные прихожие объединяли пассажирские коридоры с холлом ожидания.

Расположенный здесь холл служил нижней площадкой великолепной центральной лестницы в стиле эпохи Вильгельма и Марии второй половины XVII в., минимальная ширина которой составляла 2,4 м. Холл вместе с лестницей занимал 25,30 м длины корпуса. Чугунные решетки с изысканным узором, деревянные балюстрады, покрытые замысловатой инкрустацией, вместе с колоннами, украшенными резными капителями, очаровывали и делали подъем по ней до уровня шлюпочной палубы незабываемым. Стены радовали теплотой мореного дуба, а лестничный колодец завершался богато украшенным куполом из матового стекла, заключенного в чугунную оправу.

На верхней площадке под куполом размещались часы, получившие столь же тщеславное название, как и сам «Титаник», «Честь и Слава, венчающие Время». С левой стороны размещалась фигура Чести, фиксировавшая события на дощечке и правой ногой опиравшаяся на земной шар. С правой стороны беззаботная Слава, у ног которой стоял лавровый венок, держала пальмовую ветвь над Честью. Между ними на резном пьедестале размещались электрические часы, т.е. Время. Вся композиция внушала превосходство

и уверенность в себе. Действительно, часы известны и учтены, а ангелы даруют небесное благословение времени, бегущему над волнами. Что еще требовалось для достижения успеха и богатства?

Но опустимся вновь на площадку парадной лестницы на палубе «D». Холл здесь был обставлен элегантными диванами с бархатной обивкой, столиками, плетеными креслами, а темно-красный аксминстерский ковер высшего качества с голубым и золотым рисунком покрывал пол во всю ширину корпуса парохода. Стену, противоположную лестнице (короб дымоходов), украшал французский гобелен. Общий мотив помещения был якобитским, с литыми настенными светильниками из бронзы на панелях красного дерева, окрашенных в белый цвет. За рамами больших витражных окон из хрусталя находилась еще одна рама с рифленым матовым стеклом, а за ним — два ряда больших иллюминаторов, равномерно освещавших помещение днем, а в сумерки и ночью — с помощью подсветки, скрытой за матовым стеклом (точно такую же конструкцию имели и витражные окна ресторанного зала). Это позволяло полностью забыть о том, что холл и ресторанный зал располагались глубоко в чреве парохода.

На потолке с украшениями из гипсовой лепнины сверкали восьмиугольные хрустальные люстры, создавая в помещении яркую и воздушную атмосферу. Стены украшали гипсовые кариатиды. Здесь пассажиры первого класса нежились за коктейлями в ожидании приглашения на обед и проходили в ресторанный зал первого класса через две дубовые двери, украшенные чугунными решетками с золоченым орнаментом. Двери располагались по обе стороны от короба дымоходов второй трубы. Заднюю стену холла рассекали огромные арочные окна, выходившие в ресторанный зал.

Имея в длину 35 м и вновь занимая всю палубу по ширине, этот зал был самым большим общим помещением на судне. Одновременно он мог вместить более 550 человек. В российских изданиях того времени упоминалось, что ресторанный зал первого класса «своими размерами в полтора раза превосходил самый большой в Москве ресторанный зал "Метрополя"». «Уайт Стар Лайн» так описывала его:

Огромный зал в лучших английских традициях, отражающий ранний период Якова I. Но вместо мрачного дуба XVI—XVII веков богатый белый цвет в совокупности с падужным и богато отделанным потолком создает здесь ощущение необыкновенного простора и заслуживает высочайшие отзывы. Дубовая мебель, обитая зеленой кожей, гармонично сочетается с отделкой. Уютные альковы отгораживают от общего зала, создавая уединенную обстановку. Для еще большего уединения на время обеда можно воспользоваться ширмами, выдаваемыми по требованию.

Центральную часть зала можно было преобразовать в танцевальную площадку, поэтому здесь имелось пианино. Пол украшали линолеумные плитки, образующие вместе золотисто-красный замысловатый узор. В противоположном от холла конце ресторанного зала имелась буфетная первого класса, за которой располагались кладовки серебряной, стеклянной и фарфоровой посуды, столовых приборов.

Минуя их, попадаем на камбуз длиной 14 м, где на двух самых больших в мире кухонных плитах готовили пищу для первого и второго классов. Здесь было 19 духовых шкафов, 4 гриля, 2 больших ростера, паровые печи, паровые прессы и ряд электроприборов для чистки, резания, обдирания, рубки и сбивания. Здесь также имелись холодильные камеры, пекарня с тестомесильной машиной, кондитерская с машиной для приготовления мороженого, мясная лавка и угольный бункер для отапливания кухонных плит.

Именно здесь приготовили последний обед первого класса. Уровень обслуживания и кухни на борту «Титаника» полностью соответствовали обещанию компании подавать блюда, которыми могут похвастаться лучшие отели Лондона, Парижа и Нью-Йорка.

Меню обеда 14 апреля (напечатанное внутри обложки с изображениями Европы и Колумбии, венчавшими лучистую белую звезду) для богатейших пассажиров начиналось с канапе по-адмиральски или устрицами по-русски, за которыми следовал консоме «Ольга» (густой ячменный суп). Предлагалась отварная семга под взбитыми сливками и вступительное блюдо «филе

миньон Лили» (небольшие кусочки поджаренной нежной мраморной говядины), или жареный цыпленок по-лионски, или (для вегетарианцев) фаршированные кабачки.

Далее шел ягненок под мятным соусом, или маринованный в кальвадосе жареный утенок под яблочным соусом, или жареный филей говядины. Все сервировалось гарниром из овощей, отварного риса или картофеля. Были даже романский пунш с жареными голубями на кресс-салате и холодный салат из спаржи с шампанским — желто-оранжевый винегрет. Если еще оставался аппетит, элита «Титаника» могла отведать и фуа-гра (паштет из гусиной печени). На десерт подавали запеканку «Уолдорф», персики в желе из шартреза, эклеры с шоколадной глазурью, с французским ванильным кремом или с французским ванильным мороженым. В завершение банкета предлагался выбор свежих фруктов и сыров. Разумеется, каждое блюдо сопровождалось соответствующими винами лучших урожаев.

Вопреки популярной легенде капитан Смит не председательствовал во главе большого стола, за котором обедали видные и богатые пассажиры. Он предпочитал шестиместный стол, располагавшийся в переднем конце центральной части зала. В туманную погоду при выходе и входе в порт он заказывал еду на мостик или в каюту, где его обслуживал личный стюард Дж.А. Пейнтон. Брюс Исмей занимал двухместный столик в среднем алькове по левому борту.

За 17-метровой буфетной и камбузом (по правому борту и чуть дальше к корме) были расквартированы госпиталь (12 коек) и изолятор (6 коек) с отдельным трапом в помещение операционной на палубе «С». Рядом с ней располагались и каюты судовых врачей. Операционная третьего класса располагалась на палубе «D» у кормового трапа. Все помещения отвечали уровню небольших первоклассных больниц Англии и Америки, имея большой набор оборудования и медикаментов. К сожалению, до настоящего времени не обнаружено ни одного фотоснимка этих помещений на борту «Олимпика» или «Титаника». В те времена потенциальным пассажирам старались не напоминать об их здоровье, чтобы не

внушать опасность заболеть или получить увечье на борту судна. Интересно, что сейчас о готовности оказать медицинскую помощь в путешествии принято говорить широко и заблаговременно.

Здесь командовал пожилой доктор Уильям Фрэнсис Норман О'Лафлин, судовой врач-ирландец, верой и правдой отслуживший на море сорок лет и пользовавшийся на борту большим авторитетом. Когда он уходил на «Титанике», О'Лафлину было 62. Незадолго до отплытия он рассказал своему другу о завещании, в котором просил похоронить его в море. Провидению было угодно исполнить последнюю волю старого доктора. Помощником врача на «Титанике» был хорошо образованный Джон Эдвард Симпсон, 37-летний доктор из Белфаста.

В точности неизвестно, кого из пассажиров и от чего они лечили в единственном рейсе «Титаника». Доподлинно известно, что несколько беременных пассажирок благополучно родили вскоре после спасения и прибытия в Нью-Йорк. Наверное, судовые врачи помогали им в поездке. Еще одна пассажирка родила ровно через девять месяцев после отъезда из Англии. Возможно, этот ребенок был «вдохновлен» романтической атмосферой «Титаника».

На борту лайнера был зафиксирован лишь один случай оказания медицинской помощи. Утром 14 апреля пассажирка первого класса Ирен Харрис спускалась к себе в каюту С83 из читального зала. Неожиданно поскользнувшись на куске пирожного, она упала с лестницы и сломала правую руку. Доктор Симпсон наложил ей гипс.

Лазарет обслуживал стюард Уильям Данфорд. Пассажиры первого класса могли вызвать стюардессу Эвелин Мерсден, имевшую квалификацию медсестры. Экономка третьего класса Кэтрин Уэллис не имела медицинского образования, но могла проинформировать докторов о заболевших пассажирах.

Также в отдельном отсеке по соседству с кожухом турбинного отделения располагалось помещение аварийных генераторов.

Сразу за камбузом располагалась буфетная второго класса, которая была уменьшенной копией буфетной первого класса. Затем двери коридора распахивались в ресторанный зал второго

класса, в котором пассажиры сидели за длинными столами на крутящихся креслах, намертво прикрепленных к палубе (подобное встречалось на многих лайнерах в 1912 г. даже в первом классе). Посетители входили в зал прямо с трапа второго класса, блестящие балюстрады и стены которого, одетые в полированные панели из мореного дуба, уже не были столь захватывающими, как на лестнице первого класса, но все же отвечали уровню хорошей английской гостиницы.

Ресторанный зал вновь занимал всю ширину корпуса лайнера и имел длину 22 м, здесь одновременно могли разместиться 394 человека. Хотя пищу готовили на той же кухне, меню второго класса было гораздо скромнее, но все же включало шесть блюд на выбор. Обед в воскресенье 14 апреля состоял из овощного супа, рыбного блюда, жареного цыпленка с рисом, молодого ягненка или жареной индейки с овощами и гарниром из картофеля или риса, различных десертов, орехов, фруктов, сыра и кофе.

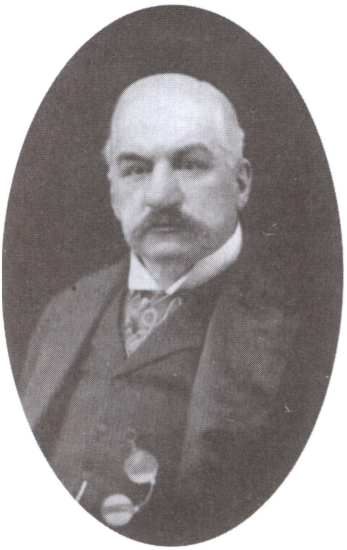
Кормовой выход из зала приводил к еще одному трапу и каютам второго класса за ним, а на корме палубы «D» вновь были трап и каюты третьего класса.

Над салонной помещалась палуба «C» (шельтердек или навесная палуба) длиной 137,16 м. За оборудованием паровых шпилей и якорным устройством, кают-компаниями и камбузами экипажа в носовой части следовали лазарет команды (4 койки) и площадка для погрузочных работ, оборудованная двумя электрическими кранами для люков бункера и трюма № 2. В заднем конце бака имелись двери, которые вели в свободное пространство третьего класса палубой ниже, поэтому прямо оттуда пассажиры этого класса могли попасть на открытый променад, роль которого выполняла док-камера. Расположенный в заднем конце док-камеры металлический трап вел лишь на палубу «B», поэтому попасть к апартаментам первого класса на палубе «C» отсюда было невозможно.

По соседству с док-камерой начинались отдельные каюты, а возле кормового трапа имелся салон для прислуги первого класса, путешествовавшей со своими хозяевами. Не существует ни одной



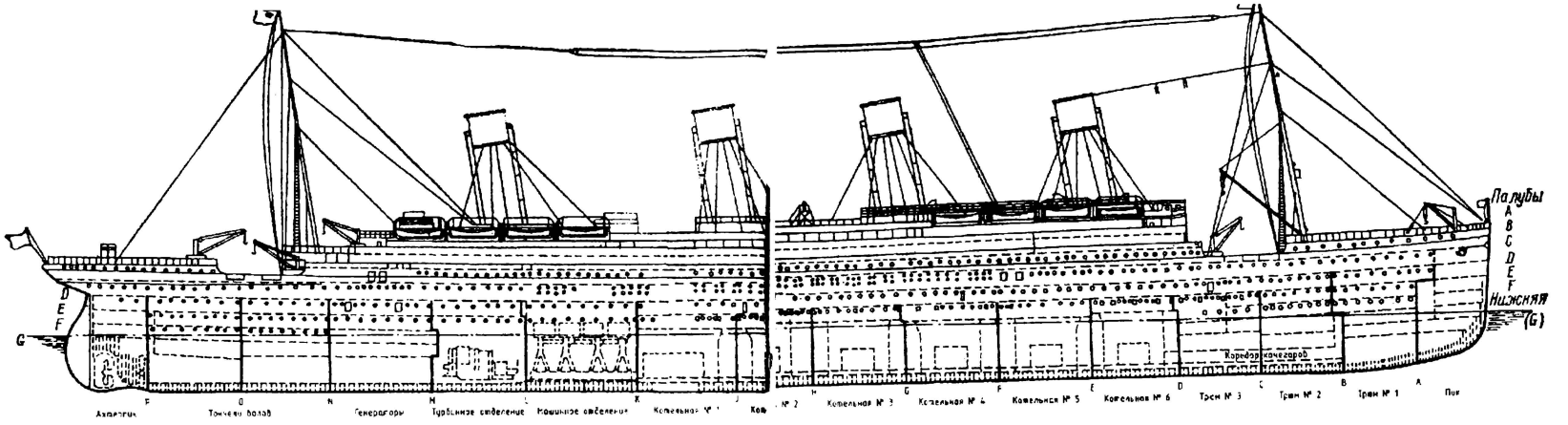
Отцы-основатели и их восприемники-партнёры одной из крупнейших верфей Европы «Харланд & Вольф». Слева направо: Густав Вольф, Уолтер Уилсон, Уильям Джеймс (позже лорд) Пиррие, Эдвард Харланд. На врезке — Томас Эндрюс, сменивший Александера Карлейля. 1876—1885 гг.



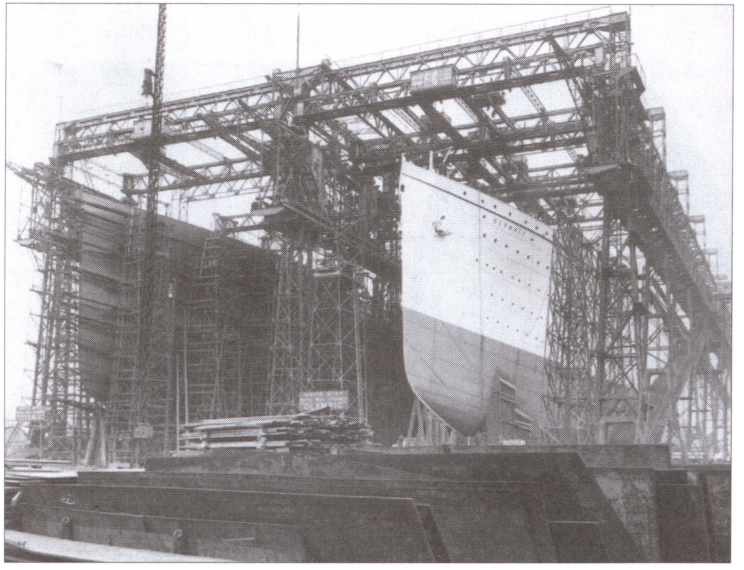
Дж.-П. Морган (1837—1913), американский предприниматель, банкир и финансист



Лорд Пиррие (слева) и Дж. Брюс Исмей обходят корпус «Титаника» перед спуском его на воду. 31 мая 1911 г.



Общий вид с делением на отсеки пароходов класса «Олимпик»



Два первых лайнера класса «Олимпик» на стапелях под порталом «Эррол». Для фотографов и кинооператоров корпус «Олимпика» (справа) покрыт светлой грунтовкой. Обшивка корпуса «Титаника» близится к завершению. Снимок сделан за одну-две недели до спуска на воду «Олимпика». Октябрь 1910 г.



«Титаник» (справа) пришлось вывести из сухого дока «Томпсон», чтобы заменить утраченную лопасть винта на «Олимпике» (слева), который вводят в сухой док. Это последняя встреча двух гигантов в Белфасте. 2 марта 1912 г.



Капитан Эдвард Джон Смит (1850—1912)



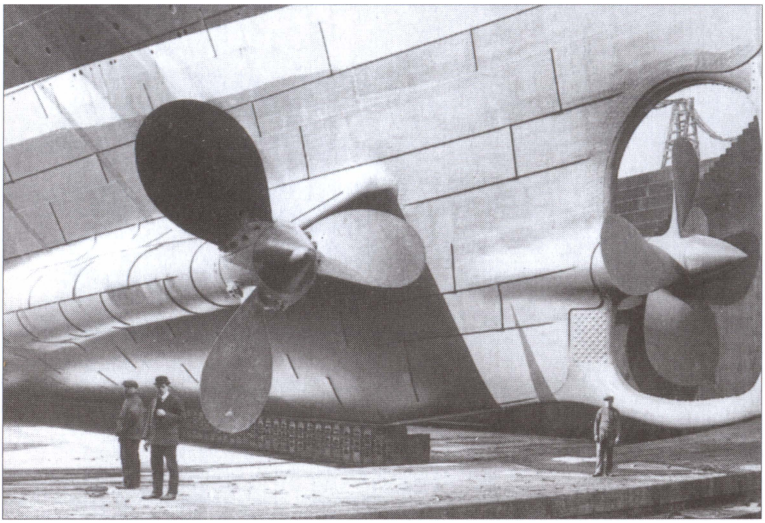
Гарольд Сидней Брайд (1890—1956), младший радиотелеграфист



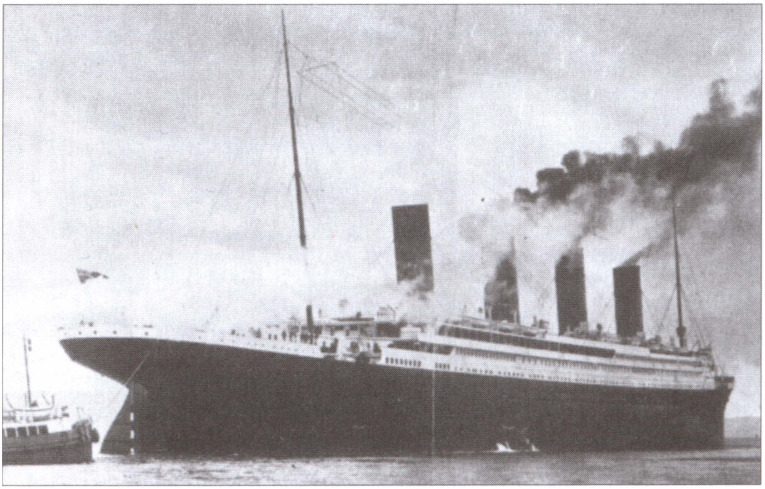
Уильям «Уилл» Макмастер Мэрдок (1873—1912), первый помощник капитана



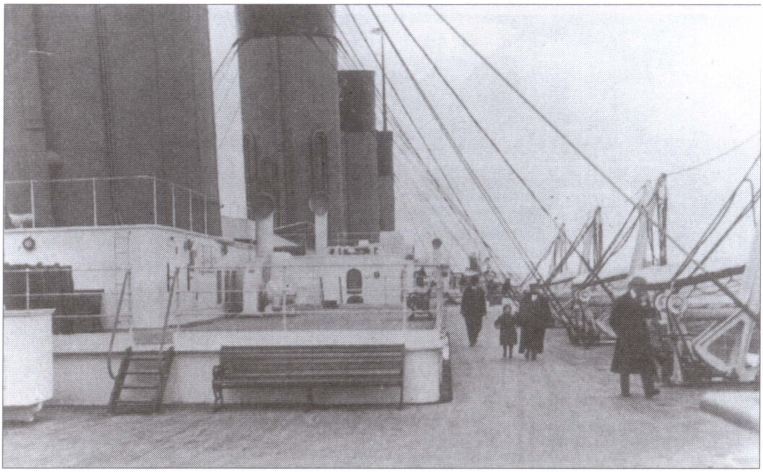
Джон Джордж «Джек» Филлипс (1887—1912), старший радиотелеграфист



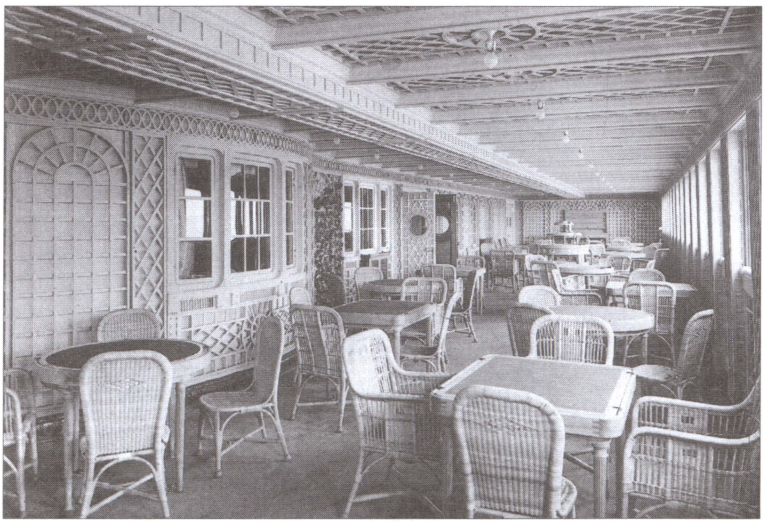
Левый и центральный винты «Олимпика» в сухом доке «Томпсон» (снимки винтов «Титаника» до сих пор не обнаружены). Поверхность обшивки в подводной части выглядит более гладкой. Здесь применялись потайные заклёпки из ковкого чугуна, а швы между листами зачеканивались



«Титаник» выходит на ходовые испытания в залив Белфаст-Лох. 2 апреля 1912 г.



Шлюпочная палуба «Титаника» по правому борту. Шлюпки вывешены за борт, но на время океанского перехода их вернут в штатное положение (над палубой), чтобы они не препятствовали обзору назад с крыла мостика. Снимок сделан во время остановки в Куинстауне. 11 апреля 1912 г.



Раннее фото Café Parisien (Парижского кафе). К моменту выхода в первый рейс здесь будет больше вьющейся зелени на решётках. Слева — открытые двери в ресторан порционных блюд (A la carte)

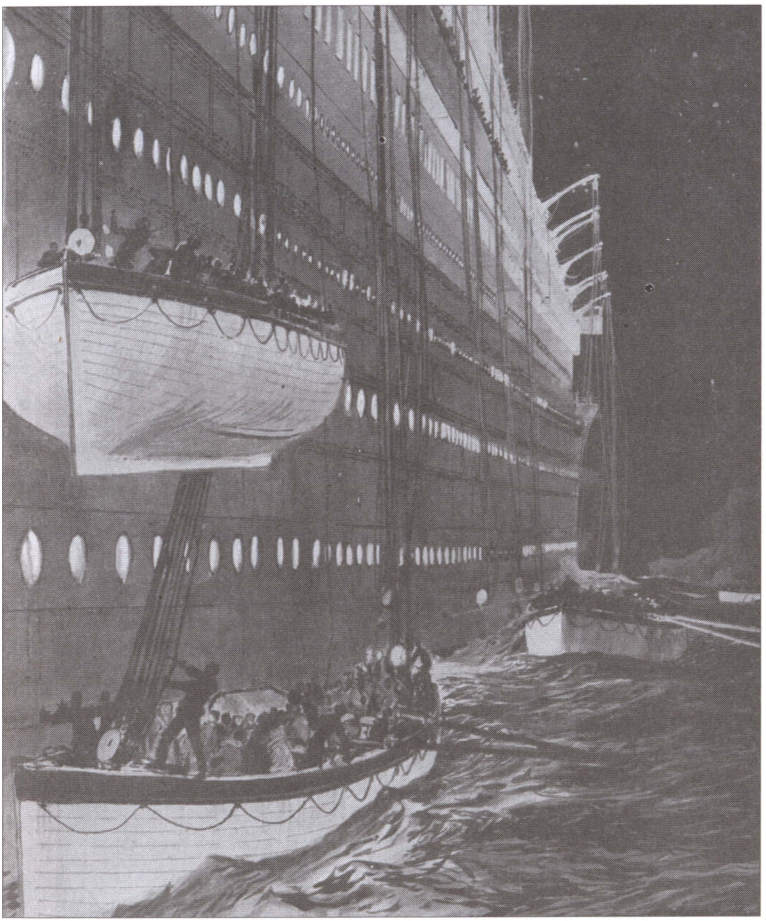
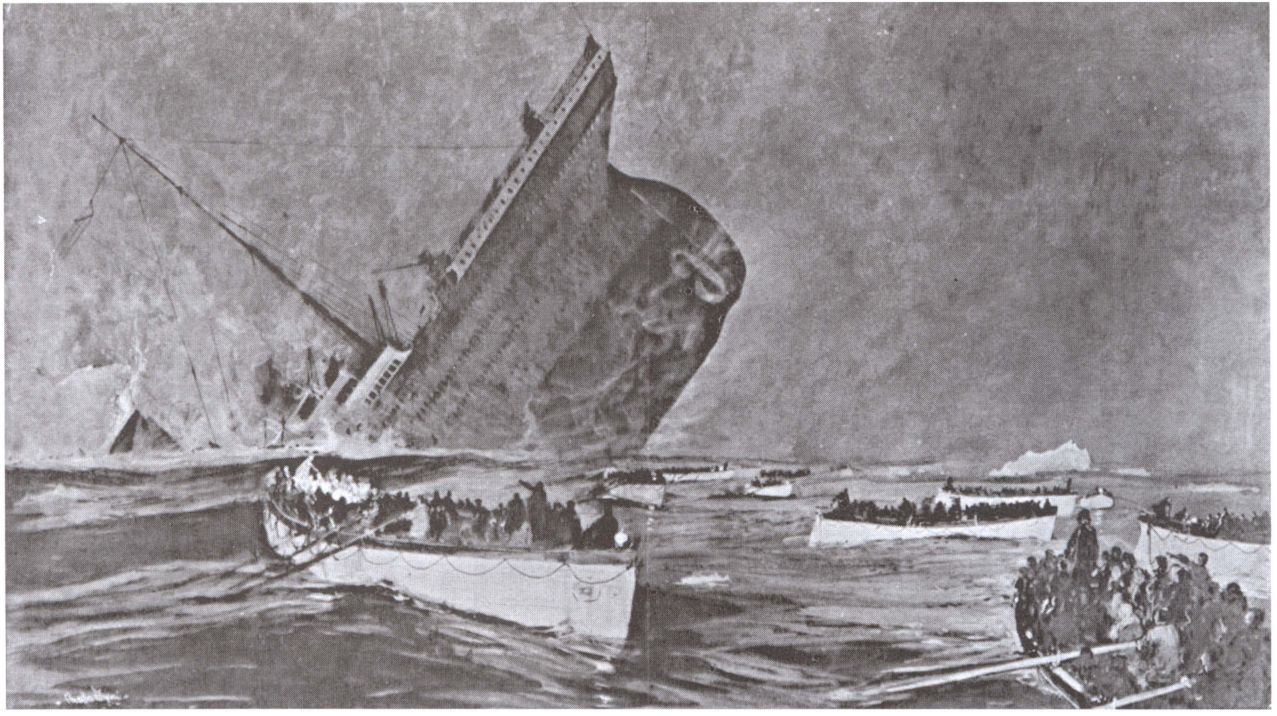


Рисунок из одного английского иллюстрированного приложения 1912 года. Художник запечатлел момент спуска на воду шлюпок «Титаника»



Последние секунды «Титаника». Иллюстрация начала XX века

фотографии этого помещения, поэтому о его обстановке можно только гадать. Скорее всего, она была весьма спартанской — стены украшали панели белого цвета. Салон мог вместить одновременно 56 человек. Здесь были шесть длинных столов и кресла, привинченные к полу, который покрывали плитки линолеума (как в ресторанном зале второго класса или в парикмахерской).

По сути, все пассажирские каюты с этой палубы (здесь их было 148 штук) и выше принадлежали первому классу. В большинстве из них было по две спальни и персональные ванные, однако планировка предусматривала двери между ними, что позволяло быстро объединять их и продавать пассажирам целые группы кают. Например, «Уайт Стар» могла предложить одноместный номер с ванной и такой же номер без ванны, но такой же отдельный, как и первый.

Самыми желанными были номера с гостиными или столовыми. Гостиные были оформлены самым искусным образом, подражая великолепию разных стилей и эпох — Людовика XV, Ренессанса, королевы Анны, ампира, старо- и ново-голландскому. Они были обставлены лучшей мебелью в соответствии с эпохой, а стены были обшиты панелями из полированного дуба, красного дерева или платана. Например, чтобы подходить к стилю Адама, настенные панели и декоративные гипсовые галтели потолка окрашивались в нужный цвет.

Ни в одном из номеров не встречались голые трубы или стальные конструкции, которые напоминали о местонахождении постояльца на борту парохода. Даже каминные полки по оформлению дополняли атмосферу выбранной эпохи. Кровати были бронзовыми, дубовыми или из красного дерева, но большие по размеру, чем в стандартных каютах. Над изголовьем висели бра для чтения, дополняя ряд настенных и потолочных светильников. В некоторых номерах имелись даже электрические потолочные вентиляторы и электрообогреватели.

Возле центральной лестницы по правому борту имелись справочная контора и контора казначея, а по внутренним сторонам коридора левого и правого бортов располагались меньшие

по размерам внутренние (стандартные) каюты первого класса. Большинство из них предназначалось для размещения личной прислуги пассажиров первого класса. Здесь же (во внутренней части по левому борту) находилась и парикмахерская первого класса, а напротив нее, но немного дальше к корме (прямо над госпиталем) — операционная.

За сегментом первого класса находилась прогулочная палуба второго класса — крытая область палубы, защищенная от погоды сплошным фальшбортом с большими окнами. Этот променад также выполняла функции посадочного холла — два других помещались ниже, на палубе «E» перед складскими портами, и выше, на палубе «B». Ступени лестницы, устланные красным ковром, уходили вниз уютного лестничного колодца, облицованного дубовыми панелями с легкими деревянными перилами. Можно было не спускаться по лестнице, а сесть в кабину лифта, отделанную кленом, и опуститься на нужную палубу.

Другой трап второго класса, расположенный ближе к корме (внешние двери были в бортах на палубе «E»), не имел лифта. Здесь же проходило основание грот-мачты, которая крепилась к корпусу двумя палубами ниже. Трап соединял палубы «C», «D», «E», «F» и «G». Для посадки пассажиров с тендера через входы на палубе «E» имелся один забортный парадный трап, который можно было установить на любом из бортов лайнера. Тиковый трап имел складную площадку и портативные подпорки, оборудованные веревочными леерами. Установленный трап находился в метре от поверхности воды (с учетом осадки порожнего судна) и хранился под потолочной переборкой сразу за внешними входными дверями. Нижний его конец предусматривал подъем и спуск с помощью балки прямо над входом.

Между променадами правого и левого борта расположилось еще одно уютное и богато декорированное помещение — библиотека второго класса. Стены зала были обшиты платановыми панелями, которые украшала защитная рейка из красного дерева. Мебельная обстановка также была выполнена из красного дерева и покрыта драпировкой. Ширину передней стены занимал

громадный книжный шкаф (который на «Титанике» не успели установить), а широкие окна, драпированные шелковыми занавесями, прорезали боковые переборки и выходили на променад. Пол покрывал пушистый вилтоновский ковер коричневого цвета, дополняя тихую и мирную атмосферу этого уголка.

Кормовая часть крытой прогулочной палубы по обоим бортам выходила на открытую палубу позади библиотеки. Это была кормовая док-камера — задняя грузовая площадка лайнера, над которой высились четыре электрических крана и несколько паровых лебедок. Люки отсюда вели прямо в рефрижераторные грузовые отсеки платформы глубоко внизу, но вся палуба вокруг них отводилась под променад третьего класса. Выходившие на нее в кормовой части двери трапа третьего класса пятиметровой ширины служили одним из способов посадки на борт. Другой посадочный вход этого класса располагался ниже, в носовой части палубы «D», и еще один — в носовой части палубы «E».

Пассажиры третьего класса наслаждались новизной ощущений каждой минуты своего пребывания на «Титанике», проводя много времени на открытом променаде (все дни путешествия погода была отменная), среди развлечений преобладала игра в скакалку смешанно-парного типа, но случались и импровизированные футбольные матчи.

Как и следовало ожидать, входы третьего класса были такими же «грандиозными», как и в первом классе, — стальные балки с рядами заклепок, окрашенные в белый цвет, с такими же крашеными белыми стальными листами на потолке. Тем не менее на этом корабле удобства были предусмотрены даже для пассажиров низшего класса в отличие от большинства других, меньших по размерам судов.

В посадочной прихожей по левому борту был устроен небольшой бар, а в кормовой части имелась курительная комната третьего класса, занимавшая половину ширины корпуса. Стены комнаты были отделаны дубовыми панелями, пол покрывал линолеум, на котором стояли столы и стулья, создавая эффект большого салонного бара, в котором пассажиры с удовольствием играли в карты

и домино. По правому борту напротив курительной комнаты располагался зал отдыха или общая комната. Это светлое, просторное помещение, отделанное сосновыми панелями, окрашенными в белый цвет, занимали тиковые скамейки, столы и стулья. Оно предназначалось для народных гуляний и отдыха, поэтому у задней стены стояло пианино. Судовые музыканты здесь не играли, но среди пассажиров всегда находились желающие импровизировать и петь хором.

Последний кормовой отсек на палубе «С» был румпельным, его занимали оборудование рулевого устройства и кормовые шпили.

Над палубой «С» размещалась палуба мостика или «В». Ее переднюю часть длиной 39,1 м занимала палуба бака со шпилями и каналами якорных цепей, которые одним концом уходили в цепной ящик, а другим соединялись с якорями правого и левого бортов. В носовой оконечности палубы был уложен тяжелый центральный якорь. По соображениям безопасности пассажиры сюда не допускались.

Два винтовых трапа вели с палубы бака ко второму дну и коридору кочегаров. В кормовом конце бака высилась фок-мачта. Между ее спредерами и спредерами ее «сестры» — грот-мачты в кормовой части, на высоте 9 м над трубами (для предотвращения помех от топочных газов) была натянута 183-метровая двойная Т-образная антенна судового радиотелеграфа. Она жужжала и потрескивала, неизменно привлекая к себе внимание пассажиров, гулявших по шлюпочной палубе.

За мачтой располагалась передняя грузовая док-камера длиной 15,24 м, а дальше следовала часть палубы мостика, составлявшая единое целое с надстройкой «Титаника». На фронтальной переборке между двух круглых окон, освещавших внутренние проходы, размещалась овальная латунная доска с эмблемой завода «Харланд & Вольф», строителя «Титаника».

Здесь планы предусматривали передний открытый променад и 30 салонных номеров, состоящих из большой каюты с двуспальной кроватью и другой обстановкой, к которой примыкали ванная и гардеробная. Они были декорированы в разных стилях, включая

эпохи Людовика XV и XVI, Адама и ампир. На этой палубе располагались основные каюты первого класса общим числом 97 штук с местами на 198 человек.

Дальше располагалась прихожая. Ступая на борт через нее, пассажир первого класса сразу оказывался в просторном холле, прямо перед центральной лестницей шириной почти 5 м, которая связывала шесть палуб, имела высоту более 18 м и над верхней площадкой завершалась массивным стеклянным куполом, под которым висела хрустальная люстра с 21 лампой.

За ней по левому и правому бортам были расположены два самых лучших, «миллионерских» номера на борту. Каждый имел по две спальни с ванной и гардеробами между ними и большую гостиную. Пол первой спальни покрывал ковер, стены были обшиты дубовыми панелями и отделаны во французском стиле. Помимо одно- и двуспальной кроватей обстановка комнаты состояла из умывальника, туалетного столика и дивана. Другая спальня имела такие же размеры и обстановку, как первая, но была отделена в ином стиле.

В центре богатой гостиной стоял большой круглый стол с креслами, возле стен стояли дополнительные стулья. Здесь были письменный и журнальный столы, а также не совсем сочетавшийся с обстановкой камин с мраморной полкой. К каждому номеру «прилагалась» не имеющая себе равных персональная веранда шириной 4 м и длиной 15 м. Эти полностью застекленные променады были обставлены канапе, столиками и плетеными креслами, сидя в которых можно было отдыхать и наслаждаться видами океана через широкие окна. Потолки были отделаны накладными дубовыми балками, вторившими елизаветинским плашечным мотивам вокруг окон комнат, выходивших на веранду. По соседству с верандой имелись буфетная и каюта прислуги. Эти самые дорогостоящие номера обходились в £870. Стоимость включала использование одной дополнительной внутренней каюты для прислуги.

В первом рейсе «Титаника» номер правого борта в Шербуре заняла Шарлотта Кардеза с сыном Томасом. Ее багаж состоял из 14 дорожных сундуков, 4 чемоданов, 3 дорожных корзин и

укладки с медикаментами. В багаже было 70 платьев, 38 пар обуви и 10 меховых манто. Другой номер с верандой, который вначале был забронирован для Дж. П. Моргана, занимал Брюс Исмей с камердинером и секретарем. Морган перед самым отплытием отказался от поездки и разрешил Исмею занять его комнаты. Обставленные и оформленные по вкусам Моргана, апартаменты были пожизненно закреплены за ним.

Номера первого класса, занимавшие центральную часть палубы «B», имели меньшую площадь, чем апартаменты с верандой, но были также шикарно оформлены в соответствии с одной из исторических эпох, выбранных для «Титаника». Они занимали всю палубу, пока не упирались в холл кормового трапа первого класса, который уходил вниз до палубы «D». Как и центральную лестницу, его украшали дубовые балюстрады и купол с кованой чугунной решеткой. На верхней площадке не было часов. За холлом по правому борту располагалась веранда ресторана порционных блюд — весьма дорогостоящее нововведение в трансатлантических рейсах.

На «Титанике» этот променад именовался «Кафе Паризьен» — место, ставшее популярным среди молодых пассажиров первого класса и вносившее в мелодию лайнера французскую ноту. Решетчатое оформление стен веранды, увитых плющом и лозой, и такой же потолок с обнаженной электроарматурой создавали атмосферу знаменитых кафе, расположенных на тротуарах парижских улиц. Из широких окон правого борта помещение заполнял дневной свет, превращая его в «залитую солнцем веранду», как описывала рекламная брошюра. Окна опускались, и тогда помещение наполнялось океанским бризом. Плетеная мебель вносила элемент открытости, но посетители могли наслаждаться едой и обслуживанием того же уровня, что и в ресторане порционных блюд.

Остаток этой секции палубы «B» по левому борту занимали холл, кухня и буфетная ресторана порционных блюд. Холл был оформлен в георгианском стиле, стены покрывали деревянные резные панели, окрашенные в белый цвет. Пол был выложен линолеумными плитками и устлан изысканными коврами. Элегантные кресла и диваны имели шелковую обивку. В одном углу стояло

пианино, а центральную часть занимала лестничная площадка кормового трапа первого класса.

Но большую часть палубного пространства в этом месте занимал непосредственно ресторанный зал. Пышно декорированный в стиле эпохи Людовика XVI, ресторан был отделан панелями светлых тонов из французского орехового дерева с богатой текстурой, некоторые детали которых были позолоченными. Колонны в резных футлярах с позолоченными декоративными деталями поддерживали лепной потолок, украшенный изысканными цветочными мотивами. Пол покрывал аксминстерский ковер розового цвета (на «Олимпике» здесь были линолеумные плитки). Большое внимание было уделено бронзовым люстрам, дверным ручкам, петлям и прочим элементам, изготовленным с большим мастерством и подчеркивающим стиль эпохи. Резная мебель была изготовлена из того же дерева, что и стенные панели. Кресла имели обивку персикового цвета с золотой вышивкой. Одновременно 140 посетителей за 49 столами, освещенными светом хрустальных настольных ламп, могли наслаждаться блюдами меню итальянского ресторатора Луиджи Гатти.

Пассажиры, выбиравшие этот ресторан, получали скидку по билетам (если в их стоимость входило питание), ведь они платили отдельно за обеды в учреждении синьора Гатти. Ресторан работал с 8:00 до 23:00. За шесть пенсов здесь можно было заказать пинту «Мюнхенского» пива из бочки. Само собой, имелся и большой выбор бутылочного пива.

Гатти владел двумя ресторанами в лондонских фешенебельных отелях «Ритц» — «Адельфи» и «Стрэнд». Ему была предоставлена лицензия на управление рестораном порционных блюд, поэтому в первом рейсе «Титаника» вместе с ним на борту оказались его повара, метрдотель, управляющий и официанты — французы и итальянцы по большей части. Десять из них были родственниками Гатти, и этот рейс оказался для них первым океанским путешествием. Весь персонал ресторана размещался в каютах на палубе «Е» по левому борту возле картофельной кладовой. Все они погибли, включая синьора Гатти.

Под грот-мачтой за рестораном размещались трап и открытые прогулочные палубы второго класса, а надстройку по центру занимал курительный салон. Не уступающий по размеру салонам первого класса на борту некоторых пароходов, курительный салон второго класса «Титаника» от пола до потолка был облицован резными дубовыми панелями и обставлен дубовыми столами и креслами. Последние были обиты темно-зеленой кожей. Пол покрывали плитки линолеума специально подобранных рисунков, а в центре передней стены доминировал прекрасно оборудованный бар.

На корме за док-камерой располагалась палуба юта длиной 32 м. Эта закругленная палуба и палубы под ней создавали свес для рулевого привода, как у рыболовецкой шхуны. Здесь были установлены кормовые шпили, два электрических подъемных крана для грузов и кормовой мостик на высокой платформе, с которого руководили швартовкой. Здесь имелись запасной штурвал и нактоуз, четыре спасательных круга и флагштоки. С правого борта на мостике размещался корпус лага со шкалой, буксируемый привод которого позволял фиксировать скорость и расстояние, пройденное пароходом. Телефонной связью и телеграфами ютовый мостик соединялся с передним капитанским. Открытое палубное пространство под ним также отводилось под променад для пассажиров третьего класса.

Вторая из верхних палуб «Титаника» — «А», или прогулочная, длиной свыше 152 м — предназначалась только пассажирам первого класса. Центральную часть занимала здесь надстройка неправильной формы, ширина которой варьировалась от 7,32 до 22 м. Прикрытую сверху настилом шлюпочной палубы, переднюю часть променада длиной 58,52 м по бокам закрывали стальные экраны с широкими опускающимися окнами — главное внешнее различие между «Титаником» и «Олимпиком».

В передней части палубы размещались 34 небольшие каюты первого класса с окнами на променад по обеим сторонам от центральной лестницы. От нее вдоль правого борта и мимо дымоходов второй трубы шел коридор с дверью-вертушкой, пройдя по

которому можно было попасть в читальный зал первого класса. Выходящий окнами на прогулочную палубу левого борта, зал был отделан в георгеанском стиле деревянными фасонными панелями, покрашенными в белый цвет и отражавшими свет, падавший через окна эркера со шторами гвоздичного цвета. Каждый входящий сюда сразу ощущал просторность зала.

Потолки украшала лепнина, а пол была застлан ковром розового цвета. Контрапунктом помещения служил большой бутафорский камин с позолоченной решеткой и электрическими часами над ним. Обставленный удобными мягкими креслами для чтения и более удобными для письма темными фигурными стульями, расставленными перед письменными столами, зал больше всего подходил дамам.

На столах имелись подставки, в которых лежали бумага и конверты с логотипом пароходной компании для составления писем. В парикмахерском салоне на палубе «D» наряду с другими сувенирами продавались почтовые открытки с изображением «Титаника», которые пользовались большим спросом у пассажиров. Почтовые ящики размещались в разных местах корабля, откуда почтовые клерки регулярно забирали отправления для сортировки.

К читальному залу примыкал салон первого класса. Из всех общих помещений «Титаника» этот зал больше других шел в сравнение с лучшими отелями мира. Его оформление подражало якобитскому стилю XVII в. или стилю эпохи Людовика XV, словно повторяя зал Версальского дворца. Полированные деревянные панели, украшенные изысканной резьбой, нежно подсвечивали канделябры электрических настенных светильников. Огромные зеркала отражали свет, падавший из больших окон с витражными стеклами, а свет огромной центральной люстры позволял любоваться тонкими узорами лепного потолка. Возле одной стены стоял великолепный камин с резным украшением и зеркалом над ним, а у противоположной стены высился искусно отделанный книжный шкаф красного дерева. Помещение было обставлено удобной мягкой мебелью, обтянутой зеленым вельветом. Пол устилал ковер

с витиеватым флоральным рисунком, а из окон открывались прекрасные виды на океан. В одном из углов стояло пианино.

Взяв книгу, пассажиры могли пройти в читальный зал по соседству или расположиться на одном из кресел или диванов, расставленных вокруг. Здесь также стояли столы для игры в карты или письма, тихие альковы располагали к непринужденной беседе, а мгновенные услуги стюарда — к потягиванию утреннего кофе или послеполуденного коктейля.

Пройдя по коридору вдоль левого борта, мимо буфетной и бара салона, мимо третьей дымовой трубы, выходим к кормовому трапу первого класса. Хотя это изначально не планировалось, возле него разместили две большие каюты. Апартаменты правого борта на пути из Саутгемптона в Куинстаун занимал Фрэнсис Браун, в память о котором нам осталась коллекция замечательных и редких фотоснимков «Титаника». Точно такую же каюту по левому борту занимал Томас Эндрюс.

С площадки кормового трапа две двери вели в курительный салон первого класса. Темные панели красного дерева, покрывавшие стены этого зала в раннем георгеанском стиле, были богато украшены резьбой и перламутровой мозаикой. Панели, скрывавшие короба воздуховодов, уходивших в турбинное отделение, украшали орнаментальные витражи с изображением пейзажей, античных кораблей, исторических и мифологических персонажей. Подсвеченные изнутри, они придавали помещению теплую атмосферу. Огромные витражные окна эркеров выходили на открытый променад. Пол устилали линолеумные плитки синего и красного цвета с флоральным рисунком, чередовавшиеся в шахматном порядке.

Над полкой мраморного камина висела большая картина «Порт Плимут» кисти известного британского художника Норманна Вилкинсона (картина его же работы под названием «Приближение к Новому миру» с видом на порт Нью-Йорка висела в том же самом месте на борту «Олимпика»). Этот камин был единственным настоящим камином на борту судна и действительно топился углем. Дымоход выходил на шлюпочную палубу (здесь имелась двойная изоляция, чтобы пассажиры не обожглись



о раскаленный металл) и попадал в четвертую дымовую трубу. Камины в салоне и читальном зале первого класса были лишь архитектурными элементами и не имели даже встроенного электрообогревателя.

Как и в салоне по соседству, в фюмуаре тоже имелся бар. Однако мебельная обстановка была более массивной — кожаные кресла красного дерева с подголовниками и стулья вокруг бесчисленных карточных столиков. Если читальный зал больше подходил для дам, то этот зал имел мужской характер, напоминая собой лондонский клуб. Здесь висела карта маршрута, и ежедневно в полдень на нее наносили данные о суточном пробеге — этого требовала традиция, существовавшая на всех трансатлантических пароходах: с четверга до пятницы 386 миль; с пятницы до субботы 519 миль; с субботы до воскресенья 546 миль..

С кормовой стороны к курительному салону примыкали веранда и пальмовый дворик. Эти помещения были призваны усилить впечатление от «Титаника», как от загородного дворца или теплого летнего кафе, поскольку стиль оформления напоминал средиземноморский. Решетчатая отделка стен, похожая на оформление «Парижского кафе», была увита гирляндами зелени, поэтому при выходе из курительного салона через дверь-вертушку пассажир словно попадал в оранжерею. Плетеная мебель вместо плюшевых ковров салона лишь стимулировала эту иллюзию. Здесь были арочные окна от потолка до пола, солнечный свет из которых отражался в зеркалах, выполненных в форме окон. Пол был выложен линолеумными плитками оранжевого и белого цветов в шахматном порядке. Раздвижные двери по обе стороны корта вели на прогулочную палубу возле грот-мачты. Пальмовый дворик и примыкавший к нему променад были излюбленными местами для игр детей из первого класса.

Последней палубой была шлюпочная. В самой нижней точке палуба имела высоту 28,194 м над килем. В передней ее части на расстоянии 57,92 м от носовой оконечности помещались капитанский мостик и рулевая рубка. На стенах мостика, открытого с обоих боков, поблескивали различные приборы и оборудование.

Пять механических телеграфов фирмы «Дж. У. Рей & К°» с большими круглыми барабанами стояли вдоль передней переборки с опускающимися рамами окон: два машинных, швартовный, маневровый и аварийный. На каждом из машинных телеграфов имелась контрольная круговая шкала, которая сигнализировала о направлении вращения валов паровых машин. В кабинах крыльев мостика имелись кнопки управления свистками для оперативной подачи сигналов в туман и ящик для биноклей. В нижней части кабины имелась дверца для замены навигационного огня, который располагался с внешней стороны. На крыше обеих кабин стоял фонарь лампового телеграфа Морзе.

В центре помещения (прямо перед помещением крытой рулевой рубки) доминировали нактоуз компаса и резервный штурвальный привод, которым пользовались для управления судном вблизи берегов и опасных мест, а также в плохую погоду. Стальную поверхность палубы покрывал тиковый решетчатый пол, который был уложен и в рулевой рубке.

На переборке в крытой рулевой рубке висели щиток управления водонепроницаемыми дверями машинного отделения и котельных, кнопка включения сигнала тревоги, приемник подводного сигнала и рулевой указатель. Здесь были установлены главный штурвал и рулевой компас. Задублированные главные тактовые часы были установлены на переборке штурманской рубки, расположенной за рулевой по левому борту.

Дверь из рулевой рубки по правому борту вела в капитанскую навигационную рубку — нечто среднее между конторой и кабинетом, соединявшим частные апартаменты с рабочими. Окно в передней стене позволяло капитану наблюдать за происходящим на мостике.

Далее следовали каюта капитана Смита и его помощников: старший помощник Генри Тингл Уайлд (39 лет, ходил со Смитом на «Олимпике», погиб с «Титаником»), первый помощник Уильям Макмастер Мэрдок (41, погиб), второй помощник Чарльз Герберт Лайтоллер (38), третий помощник Герберт Джон Питман (34), четвертый помощник Джозеф Гровс Боксхолл (28), пятый по-



мощник Гарольд Годфри Лоу (28) и шестой помощник Джеймс Пол Моуди (34, погиб).

За ними следовали помещения радиорубки, откуда радиотелеграфист Джек Филлипс и его помощник Гарольд Брайд принимали сообщения и отбивали морзянкой ответы «Титаника» другим судам и береговым станциям, попадавшим в диапазон передатчика (563 км). Филлипс и Брайд относились к рангу младших помощников капитана, но в состав экипажа не входили, оставаясь служащими «Маркони».

Расположение радиорубки на борту судов класса «Олимпик» вызывает некоторые кривотолки у историков из-за кардинальных изменений в проекте. Оригинальное расположение для всех судов класса, выполненное при проектировании «Олимпика» и реализованное на его борту, предполагало установку радиоаппаратуры на шлюпочной палубе внутри комплекса кают командного состава по левому борту надстройки. Именно эту конфигурацию можно видеть на многих ранних планах и фотографиях.

Однако в период между отстройкой «Олимпика» и «Титаника» владельцы решили перенести комплекс радиорубки во внутреннее пространство надстройки, расположив его по центральной линии (заняв пространство, используемое на «Олимпике» под курительную комнату и буфетную офицеров), чтобы освободить ценнейшие окна для устройства суперлюксов первого класса. В радиорубке «Олимпика» окно располагалось прямо над рабочим столом радиотелеграфистов, а на «Титанике» был оборудован световой фонарь, выходящий на крышу надстройки. Позднее на «Олимпике» произошли точно такие же изменения.

Оборудование радиостанции располагалось в двух смежных помещениях: звукоизолированная «тихая» комната, в которой разместили шумный передатчик, и собственно радиорубку — контору с рабочими местами радиотелеграфистов, различными панелями управления и приемником. Радиорубка была подключена к судовому телефонному коммутатору возле центральной лестницы на палубе «С», но прямой телефонной связи с мостиком не было. Позже на «Олимпике» и «Британике» эту проблему решили уста-

новкой пневматической трубы. Также к радиорубке относилась спальня радиотелеграфистов. Радиотелеграфисты пользовались уборной офицерского состава, расположенной напротив.

Крыша «офицерского домика» образовывала небольшую палубу вокруг первой трубы, на которой размещались палубный изолятор ввода воздушной антенны и две складные спасательные шлюпки по каждой стороне. За надстройкой командного состава центральную часть палубы занимал большой стеклянный купол высотой 1,83 м, скрывавший огромную хрустальную люстру над центральной лестницей и выходы с ее верхней площадки на палубу. За ним располагалось еще одно «удобство» первого класса — гимнастический зал, попасть в который можно было только с открытого променада шлюпочной палубы.

Расположенный справа вдоль дымоходов второй трубы, гимнастический зал имел стены из резных панелей без особых изысков, окрашенные в белый цвет. Нижняя часть стен была отделана панелями из мореного дуба. В центре узковатого прямоугольного помещения стояла скамейка для отдыха. Пол был выложен белыми линолеумными плитками с узором в виде алмазов коричневого цвета. Через семь арочных окон с рифленым матовым стеклом помещение заполнял дневной свет. На стене, противоположной входу, висела цветная карта мира с подсветкой, на которой были изображены маршруты «Уайт Стар Лайн», а справа от нее — продольный разрез «Титаника» с обозначением всех палуб, также подсвеченный изнутри.

Зал мог похвастаться самыми современными спортивными агрегатами набиравшей популярность механотерапии. Некоторые из них (велоэргометр, гребной снаряд, силовой противовес и боксерская груша) остаются популярными до сих пор. А «электроверблюд» и «электроконь» сейчас нам уже не очень знакомы. Но пассажиры 1912 г. были рады покачаться на их спинах, когда «Титаник» мягко скользил по поверхности океана.

В отличие от сегодняшнего дня, когда востребованность физического труда в мире в целом сократилась, во времена «Титаника» спортом занимались лишь привилегированные слои общества или

профессионалы, зарабатывавшие себе этим на жизнь. Поэтому в третьем классе гимнастический зал был попросту не нужен — обитатели этого класса и так всю жизнь занимались, в основном, физическими нагрузками.

Дамы пользовались гимнастическим залом с 9:00 до 13:00 дня, мужчины — с 14:00 до 18:00.

Оставшуюся часть центральной секции шлюпочной палубы занимал купол салона первого класса. На его крыше размещалась бронзовая площадка, на которую можно было забраться по трапу. Здесь был установлен один из судовых компасов, изолированный от магнитных помех, вносимых железом корпуса. Также здесь имелись кладовки палубных кресел и купол курительного салона первого класса.

Между куполом машинного отделения и третьей трубой имелся трап стюардов, который соединял со шлюпочной все палубы до «Е». Металлические трапы в носовой и кормовой частях соединяли шлюпочную палубу с палубами «А» и «В». Вдоль правого и левого бортов шли променады механиков (по миделю) первого и второго класса (в кормовой части).

Однако главными на этой палубе были шлюпки. По первоначальным планам их было 48 или даже 64, но это число было уменьшено в угоду расширения променада и для снижения чувства перегруженности. Пассажиров заверяли, что «Титаник» был самым современным и безопасным судном, поэтому «лишние» шлюпки не требовались. В окончательном проекте под первый класс отводились восемь шлюпок (и два маленьких катера) впереди и восемь шлюпок для второго класса в кормовой части. Четыре складных плота были дополнительными, доводя число спасательных средств «Титаника» до 20. Таким образом, для пассажиров третьего класса места в шлюпках вообще не предусматривались.

Кроме того, считалось, что даже в самых сложных условиях тонуть такой огромный пароход будет долго. За это время можно запросить помощь по радио и использовать шлюпки для *пересадки* людей с «Титаника» на подошедшее спасательное судно. Для этих целей шлюпок было более чем достаточно.

Чиновники Министерства торговли сообщили во время британского расследования, что водонепроницаемые переборки, наличие радиосвязи и «безопасный» трансатлантический маршрут, которого с 1898 г. все судоходные компании согласились придерживаться, стали главными факторами, из-за которых было позволено иметь на борту неполное число спасательных шлюпок.

Кроме того, имелась и в целом благоприятная статистика. За десять лет, с 1871 по 1881 г., в морских катастрофах на англо-американских маршрутах погибли 822 человека (включая погибших с «Атлантика», принадлежавшего «Уайт Стар»); за десять лет до 1891 г. погибли 247 человек (из них только семьдесят три были пассажирами) из трех с четвертью миллионов перевезенных благополучно; до 1901 г. погибли только девять пассажиров из шести миллионов; за десять лет до 1911 г. погибли пятьдесят семь пассажиров и членов экипажей.

В наше время гибель одного даже не самого крупного авиалайнера разом уносит больше жизней. При этом сейчас вновь входит в моду мания гигантизма: проектируются и строятся многопалубные «воздушные "Титаники" с бассейнами, барами и полноразмерными спальнями на борту. И это при том, что средств спасения с гибнущего пассажирского самолета до сих пор *вообще никаких* не имеется. Тем не менее люди все равно продолжают летать самолетами, не требуя обеспечения их спасательными средствами. В этом смысле океанские лайнеры не отличались от авиалайнеров, они являлись единственным транспортным средством, связывавшим два континента через просторы океана. У людей просто не было иного выбора (впрочем, как и ныне).

Пассажиры первого класса могли рассчитывать, что следующие семь дней они проведут в обстановке наивысшего комфорта и роскоши, которая отвечает или даже превосходит все, с чем они сталкивались на берегу. Без сомнения, для них «Титаник» был престижным пятизвездочным плавучим отелем со всеми мыслимыми удобствами и прелестями, каких можно было ожидать от подобного учреждения. По этому поводу метко высказался известный капитан и писатель Джозеф Конрад:

Что до меня, то я, скорее, готов поверить в непотопляемость судна водоизмещением 3000 тонн, чем 40 000. И никакого парадокса тут нет. Невозможно увеличивать толщину перекрытий и стальной обшивки до бесконечности. Тоннаж, габариты — это не преимущество, а недостаток. Когда читаешь в газетах о случившемся, поневоле приходит в голову: будь этот злосчастный пароход на пару сотен футов короче, катастрофы, быть может, удалось бы избежать. Правда, в этом случае пассажирам пришлось бы путешествовать без бассейна и французского кафе, а ведь это, согласитесь, большое неудобство!

Как неприятно думать о том, что есть люди, которые не могут пять дней своей жизни провести без роскошных апартаментов, кафе, оркестров и прочих прелестей. Я уверен, что эти люди сами в них не нуждаются — им их усиленно навязывает обычная торговая конкуренция. Если вы завтра уберете прочь всю эту роскошь, люди все равно будут путешествовать.

Глава VII
ИСКРЫ В ЭФИРЕ

24 марта 1896 г.[1] в физическом кабинете Петербургского университета, где обычно проходили заседания физико-химического общества, царило оживление — преподаватель Кронштадтской минной школы А.С. Попов делал сообщение о своих новых работах. Сняв со стоявшего у кафедры прибора чехол, Попов сказал: «Прошу внимания. Мы начинаем. Мой помощник П.Н. Рыбкин, находящийся в химической лаборатории[2], будет передавать сигналы лучами Герца. Эти сигналы запишет стоящий перед вами аппарат Морзе».

[1] 7 мая 1895 г. А.С. Поповым был продемонстрирован сконструированный им грозоотметчик. Именно этот день считается с тех пор днем изобретения радио. — *Примеч. авт.*

[2] Передатчик располагался в 250 м от приемника. — *Примеч. авт.*

В зале наступила тишина. Глаза всех были устремлены на приемник, около которого стоял и Попов и его старый учитель Ф.Ф. Петрушевский. Тишину прервали глухие пощелкивания телеграфного аппарата. Раздались и разом смолкли изумленные возгласы.

Собравшиеся физики недоуменно посматривали то на антенну, вертикально висевшую за окном, то на приемник. Петрушевский взглянул на первые точки и тире на телеграфной ленте и, расшифровав их по азбуке Морзе, подошел к висевшей на стене черной классной доске и четко написал мелом: «Г».

Снова защелкал аппарат. Петрушевский написал на доске еще одну букву: «Е». Точки, тире, тире, тире, точки, и на доске появилось два слова: «Генрихъ Герцъ».

Еще не кончилась передача, на доске не были еще написаны последние буквы, как шумно поднялись и молодые физики, и старые ученые, восторженно повторяя одни и те же слова: «Генрих Герц!. Генрих Герц!»

Ученые окружили Попова и наперебой пожимали ему руки, поздравляя его с величайшим изобретением. Первыми словами, которые передал Попов при первом публичном испытании своего прибора, было имя ученого, положившего начало практическому применению электромагнитных волн.

Моряки в изобретении Попова увидели такое средство связи, о каком издавна мечтали на флоте и которое надежно связывало суда с берегом, как бы далеко они ни были в море. У А.С. Попова и в мыслях не было патентовать свое изобретение, — он шел в ногу с Фарадеем, Максвеллом и Герцем, никогда не патентовавшими своих изобретений и считавшими их достоянием науки, достоянием всего человечества. В 1900 г. на IV Всемирном электротехническом конгрессе в Париже А.С. Попову были вручены большая золотая медаль и почетный диплом за изобретение радио.

До применения радио дальность действия морской связи ограничивалась пределами видимости. За этими пределами связь между судами и судном с берегом прекращалась, всякий контроль за их движением и состоянием нарушался, судьба людей, груза и судна оставалась неизвестной до прихода его в порт. Можно при-

вести огромное множество примеров, когда недалеко от берега или поблизости от других находящихся в море судов гибли люди, не имея возможности сообщить о своем бедственном положении и попросить помощи. Если в военном флоте широкое внедрение радиосвязи было вызвано причинами чисто военного характера, то на торговых судах появление радиотелеграфа в первую очередь обуславливалось необходимостью подать сигнал бедствия.

В декабре 1898 г. «искровым телеграфом» оборудуется первое судно — английский плавучий маяк «Ист-Гудвин». Штатное место этого маяка находилось у восточной части песчаных мелей Гудвин-Сэндз, расположенных у юго-восточной оконечности Англии. Прошло три месяца, и с маяка в эфир впервые в истории радиосвязи полетели сигналы бедствия, зовущие на помощь. Ранним туманным утром 3 марта 1899 г. на маяк налетел заблудившийся в тумане пароход «Р.Ф. Мэттьюз». Сообщение о столкновении было принято радиостанцией берегового маяка на мысе Саут-Форленд, расположенного в 12 милях от «Ист-Гудвина». Высланные на помощь буксиры отвели тонущий маяк на мелкое место и сняли с него экипаж.

С каждым месяцем беспроволочный телеграф продолжал завоевывать симпатии моряков всех стран. В 1900 г. радиостанцией оборудуется крупнейший немецкий лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе».

Широкое распространение радиотелеграфа на морских торговых судах началось с 1902 г., когда стало известно, что 11 декабря 1901 г. итальянскому инженеру Гульельмо Маркони с помощью профессора Флеминга удалось установить радиосвязь между Корнуоллом (Англия) и Сент-Джонсом (Ньюфаундленд). Эта первая трансатлантическая радиограмма состояла из буквы «S».

Благодаря большой энергии и организаторскому таланту Маркони сумел привлечь к радиотелеграфии внимание английского Адмиралтейства и создать акционерную компанию, получившую название «Международная компания морской связи Маркони». Сделать это Маркони было нетрудно, т.к. его мать, англичанка, дочь небезызвестного фабриканта Эндрю Джеймсона (его фамилию

можно и сейчас прочесть на бутылках знаменитого шотландского виски), имела большие связи в Британском почтовом ведомстве.

Англичане сразу поняли громадное значение нового средства связи для своего торгового флота, который в начале XX в. занимал первое место в мире, составляя две трети мирового тоннажа, и быстро раскупили акции новой компании. В это время появляются фирмы по производству радиоаппаратуры, вместе с которыми рождается и конкуренция. Компания «Маркони» имела договор с правительствами Англии и Италии, согласно которому, эти две страны обязаны были применять у себя радиоаппараты только системы Маркони и запрещать своим станциям поддерживать связь между судами, оборудованными радиоустановками других систем, даже в случае просьбы о помощи гибнущего судна. Чтобы обеспечить условия нормальной работы радиосвязи, необходимо было выработать такие положения, которые регулировали бы деятельность радиостанций не только в пределах одной страны, но и во всем мире.

В 1903 г. в Берлине состоялась Первая международная радиотелеграфная конференция. В ней приняли участие представители восьми стран: России, Германии, Австро-Венгрии, Франции, Англии, Испании, Италии и США.

Вопреки кабальным договорам, навязываемым компанией «Маркони», конференция решила, что береговые радиостанции обязаны принимать и передавать радиограммы от судов или адресуемые судам в море вне зависимости от системы применяемых радиоаппаратов. В протоколе этой конференции было записано, что преимущество в радиопередачах предоставляется радиограммам с призывом о помощи и извещениям о несчастных случаях. На этой конференции делегат Италии впервые предложил установить специальный радиотелеграфный сигнал для судов, терпящих бедствие. Он предложил сигнал «SSS DDD» (.... —. —. —.). Его предложение по стандартизации сигнала не было принято, но в итоговом протоколе конференции появилась статья, обязывавшая радиостанции внимательно следить за сигналами бедствия, поступавшими от кораблей.

Однако твердого решения по этому вопросу принято не было, и выбор единого сигнала бедствия был отложен до второй международной конференции. Но компания «Маркони» не стала считаться с мнением закончившейся конференции и внутренним циркуляром от 7 января 1904 г. ввела для судов, оборудованных радиоаппаратами ее системы, сигнал бедствия «CQD» (— —.—.— —.— —.).

Этот сигнал состоял из сигнала общего вызова всех станций — «CQ» (—.—.— —.—), к которому добавили букву «D» (—.). Эту букву выбрали потому, что с нее начинается английское слово «danger» (опасность). Сочетание трех букв в мнемонической форме представляло собой английскую фразу «Come quick, danger» («идите быстрее, опасность»). Но поскольку речь шла о судах, оборудованных радиоаппаратами компании «Маркони», появившийся сигнал назвать единым международным сигналом бедствия было нельзя. Довольно часто призыв о помощи по радио передавался без всякого сигнала бедствия.

В 1906 г. в Берлине состоялась Вторая международная конференция. В ее работе приняли участие представители 25 стран, в том числе такие крупнейшие страны мира, как Россия, Германия, Англия, Франция, США, Япония и др. Одним из основных вопросов конференции был вопрос об установлении единого радиотелеграфного сигнала бедствия. Представитель «Маркони» настаивал на введении в качестве единого международного сигнала бедствия сигнал «CQD». Представитель США выступил с резким возражением против введения сигнала «CQD», утверждая, что при передачах и приеме сигнал «CQD» часто путают с сигналом общего вызова «CQ». К тому же оба эти сигнала широко применяются береговыми телеграфистами. Конференция взяла сторону американских представителей — заменить «CQD» каким-нибудь другим ясным и четким сигналом. Те же американцы предложили принять в качестве радиотелеграфного сигнала бедствия сигнал международного свода сигналов «NC», означающий «терплю бедствие, нужна немедленная помощь». Но и это предложение было отклонено.

Представитель немецкой фирмы «Телефункен» в качестве единого сигнала бедствия предложил принять сигнал «SOE» (..—.) — позывные судов, оборудованных аппаратурой этой фирмы. Во время обсуждения один из делегатов заметил, что предложенный сигнал имеет серьезный недостаток, поскольку буква «E» по азбуке Морзе передается одной точкой, которая при дальнем приеме или в перегруженном эфире может быть искажена и даже не понята. Решено было букву «E» заменить вторым «S». Получилось «SOS» (..— — —..) — короткий, ритмичный сигнал, состоящий из трех точек, трех тире и трех точек; он мог быть легко понят, если даже его начнут передавать очень быстро и непрерывно. Как запись в кодах Морзе, так и запись буквами одинаково хорошо читаются как «вниз», так и «вверх» ногами. Предложение было принято почти единогласно.

Сначала сигнал не имел буквенного эквивалента. Однако поскольку в международно признанном к тому моменту варианте азбуки Морзе буква «S» кодировалась последовательностью трех точек, а «O» — трех тире, то сокращение «SOS», помогавшее запомнить сигнал, напрашивалось само собой. Впрочем, впервые оно появилось в 1907 г., уже после принятия сигнала, в газетном отчете о конференции.

Поскольку сигнал «SOS» передается без обычных для азбуки Морзе интервалов между буквами (каждый интервал должен быть равен по продолжительности пяти «точкам»), вполне возможны и другие варианты его прочтения: «VTB», «IJS» и «SMB». Следует, впрочем, признать, что ни один из них не может сравниться по удобству запоминания с «SOS». Интересно, что в американской версии азбуки Морзе начала XX века, несколько отличавшейся от международной, трем тире соответствовала цифра пять, так что сигнал иногда называли не «SOS», а «S5S».

Таким образом, «SOS» в самом начале своего появления не имел ничего общего с трагической фразой «Спасите наши души». Уже значительно позже моряки различных стран стали в шутку истолковывать сочетание этих трех букв такими мрачными фразами, как «Save our souls» («Спасите наши души»), «Save our



ship» («Спасите наше судно»), «Send our succour» («Пошлите нам помощь»), «Swim or sink» («Плыть или тонуть»), «Спасите от смерти» и т.д.

Статья XVI международной конвенции, подписанной в Берлине 3 ноября 1906 г., устанавливавшая немецкий сигнал бедствия в качестве международного стандарта, гласила: «Корабли, терпящие бедствие, должны использовать сигнал .. — — —.., повторяемый через краткие промежутки». Конвенция вступала в силу 1 июля 1908 г. Несмотря на то, что «SOS» был формально принят как международный сигнал бедствия на море, радисты еще долго использовали параллельно с ним сигнал «CQD».

Тем не менее радио в 1912 г. все еще оставалось чем-то вроде чудной новинки, переживавшей свое детство, если не младенчество. Действительно, диапазоны приема/передачи были ограничены, производительность отдельных устройств — маргинальной, опытных радистов не хватало, а быстро растущее число соглашений и правил этикета требовали упорядочения. Чего заметно недоставало — так это стандартизации. Имелись десятки типов аппаратуры, две разные азбуки Морзе (американская и международная), не было правил относительно распорядка дежурства, который должны были соблюдать операторы. Также не было и единогласия относительно принадлежности радиотелеграфистов к тому или иному подразделению экипажа судна.

Частично это объяснялось тем фактом, что радиотелеграфисты на самом деле не работали на пароходство. Вместо этого имелись частные компании, контролировавшие индустрию радиосвязи и «сдававшие внаем» своих сотрудников для обслуживания радиостанций на борту судна: французская «Компани Женераль Трансатлантик», немецкая «Телефункен», уже упоминавшиеся американская и британская «Маркони». Поэтому двое радиотелеграфистов «Титаника» хотя и числились в судовой роли, на самом деле оставались сотрудниками британской компании «Маркони».

Все суда «Уайт Стар» были оборудованы радиостанциями после успешного применения радио в 1909 г. при спасении пас-

сажиров и команды с лайнера этого пароходства «Рипаблик» (пароход столкнулся с итальянским лайнером «Флорида»). К 1912 г. радиостанциями были оснащены почти все североатлантические пассажирские лайнеры.

Безусловно, в большинстве случаев применялось оборудование компании «Маркони». Радиостанция «Маркони», установленная на борту «Титаника», была самой мощной из всех, установленных на борту торговых судов того времени.

Большая часть радиопередающей аппаратуры располагалась в «тихой» комнате и состояла из пяти независимых контуров, преобразующих постоянный ток судовой электросети в мощные, регулируемые радиочастотные колебания, которые затем передавались в атмосферу через воздушную антенну.

Первичный контур брал постоянный ток из судовой осветительной электросети через местный распределительный щит и главный коммутатор. Электродвигатель-генератор, рассчитанный на мощность 5 кВт (из которых в антенну попадало около 500 Вт), состоял из электродвигателя постоянного тока, напрямую соединенного с генератором переменного тока, установленным на едином основании. Два реостата (один последовательно подключенный к обмотке двигателя, другой — к возбуждающей обмотке генератора) позволяли управлять силой искрового разряда. Генератор выдавал переменный ток напряжением до 300 В с частотой 70 циклов. Двухпанельный щит управления позволял контролировать как ток, проходящий через обмотки двигателя (постоянный), так и проходящий через корпус генератора (переменный), и имел плавкий предохранитель для главного контура. Для создания резонанса в цепи путем введения в фазу как тока, так и напряжений, совместно с регулятором скорости двигателя использовалась регулируемая катушка индуктивности.

Нажимая на телеграфный ключ в радиорубке, оператор приводил в действие двойной электромагнитный ключ первичной цепи, последовательно соединенный с повышающим трансформатором замкнутой магнитной системы. Таким образом генератор замыкался на трансформатор, который повышал напряжение

переменного тока до 10 000 В для зарядки главного конденсатора. Телеграфный ключ был закорочен с головными телефонами оператора, чтобы защитить его уши от интенсивного шума во время передачи.

Поскольку ток, поступающий от генератора, имел напряжение 100—300 В, в цепь была включена добавочная катушка для снижения напряжения первичной цепи и защиты оператора от непреднамеренного контакта с высоким напряжением.

Цепь высокого напряжения несла ток от трансформатора с масляным охлаждением к конденсатору. Две безжелезные «реактивные» катушки защищали обмотки трансформатора от высокочастотных колебаний разрядных токов конденсатора и соединяли вторичную обмотку трансформатора с первичным колебательным контуром.

Внутри каждой емкости конденсатора был подвешен контейнер, в котором имелось 36 стеклянных пластин, чередующихся с 17 цинковыми; при этом между каждой парой цинковых пластин имелось по две стеклянных. Конденсатор сохранял заряд высокого напряжения до достижения напряжения пробоя разрядника. После разряда на индукционную катушку конденсатор заряжался вновь. Цикл заряда-разряда повторялся до тех пор, пока ключ был опущен, замыкая цепь.

Четыре ячейки конденсатора управлялись «швейцарским» коммутатором, установленным над емкостями. Для создания нормальной 600-метровой (500 кГц) «длинной» волны ячейки конденсатора коммутировались параллельно. Для 300-метровой (1000 кГц) «короткой» волны банки конденсатора и трансформатор коммутировались последовательно, чтобы увеличить время разряда и обеспечить дополнительную энергию, необходимую для передачи. Кроме того, в колебательный контур требовалось установить дополнительный конденсатор меньшей емкости, чтобы сократить собственную емкость антенны до значения, подходящего для укороченной длины волны.

Нет никаких документальных свидетельств того, что радиостанция «Титаника» работала на «короткой» волне, ведь это

потребовало бы внесения вышеописанных изменений в электрическую схему передатчика. На дне океана в останках «тихой» комнаты был обнаружен управляющий блок коммутатора, и расположение стержней в нем соответствовало настройкам на «длинную» волну.

Высокочастотный первичный (замкнутый) колебательный контур подавал высокое напряжение непосредственно для передачи в антенну. Разрядник в контуре выполнял следующие функции: обеспечивал бездействие контура до полного заряда конденсатора; затем открывал путь высокому напряжению для разряда в форме искры, создавая, таким образом, колебания радиочастоты; и гасил разряд, возвращая разрядник в непроводящее состояние.

На «Титанике» впервые в морской практике использовался разрядник синхронно-вращательного типа, представлявший собой металлический диск с электродами, смонтированный на валу генератора. Разрядник находился в деревянной коробке из тика, отделанной изнутри асбестом. Крышка коробки в рабочем положении была закрыта, чтобы заглушить звуки разрядов и задержать образующиеся при этом газовыделения. Интервал между двумя стационарными электродами регулировался вращением эбонитовой рукоятки на внешней стороне разрядника. 16 электродов на диске соприкасались с двумя неподвижными электродами (соединенными последовательно с закрытым колебательным контуром) с интенсивностью, равной удвоенной частоте вращения вала (около 1200 разрядов в секунду). Операторы принимающих радиостанций легко отличали мелодичный 60-герцовый тон, испускаемый синхронно-вращательным разрядником от звука «Шшшш», порождаемого простым разрядником. Применение разрядника этого типа позволило увеличить дальность передачи.

Для настройки частоты колебаний к длине волны антенны в контур были добавлены спиральная катушка индуктивности и трансформатор связи («джиггер»), спаривающий колебательный и излучающий контуры.

Излучающий или открытый колебательный контур индуктивно передавал колебания в антенну. Длина основной волны антенны



требовала дополнительной индуктивности при передачи «длинных» волн. Маленькая лампа в последовательности с регулируемой катушкой индуктивности, зашунтированные между «джиггером» и «землей» (т.е. корпусом судна), позволяли выполнять точную настройку контура.

Два заземляющих искровых промежутка представляли собой латунные концевики (один для «длинноволновой» конфигурации передатчика, а оба вместе — для «коротковолновой»), соединяющие колебательный и антенный контуры с «землей» через воздушные зазоры, защищали приемную аппаратуру от высоких напряжений передатчика, а также обеспечивали защиту антенны от молний, как автоматический переключатель. Применение этих громоотводов избавило «Маркони» от использования отдельных переключателей, характерных для аппаратуры других фирм-изготовителей. Это устройство состояло из двух латунных дисков, в зазоре между которыми (0,254 мм) находился слюдяной диск.

Принимающая аппаратура размещалась возле рабочего стола в радиорубке и сходилась в единственный контур, преобразующий принимаемые антенной радиочастотные колебания в звуковые сигналы, которые мог слушать оператор. Он состоял из стандартного магнитного детектора того времени и составного приемника «Маркони», обеспечивавшего прием волн в диапазоне 100—2500 м. Это позволило отказаться от низкоэффективных когереров прошлых лет. Детектор использовался для преобразования принятых радиочастотных колебаний в электрические токи, а три независимых контура приемника (первый подключался к антенне, а третий — к детектору) отфильтровывали лишние атмосферные частоты. Далее сигналы поступали в телефонный конденсатор, фильтрующий ненужные гармоники. Очищенные электрические импульсы воздействовали на мембраны головных телефонов, заставляя их вибрировать и порождать звуки, различаемые ухом оператора.

Приемник прямого усиления предусматривал установку любой длины волны и даже имел возможность перенастройки для мгновенного перехода в ненастроенное состояние. Это особенно

полезно в случае выбора поступающих сигналов из широкого диапазона длин волн.

Магнитный детектор, надежный по природе, мог оставаться постоянно подключенным к передающей антенне, распределяя все механические переключения между передающим и принимающим контурами. Более того, в связке с закороченными контактами телеграфного ключа он позволял оператору прерываться во время передачи сообщения в случае ложного приема слушающей станции.

На рабочем столе был закреплен тестовый зуммер для мгновенной проверки принимающего контура. Кроме особого набора инструментов для проверки и наладки контуров, на столе имелись зуммер, гальванометр, настроечная лампа, переменная дроссельная катушка для индикации состояния настройки передающего контура и портативный волномер, покрывающий весь его диапазон.

В качестве резерва на случай аварии имелся ламповый приемник «Маркони». Для его питания (6 В) восемь хлоридных аккумуляторов, обеспечивающие автономную работу в течение 6 часов, постоянно держали в заряженном состоянии, а переключиться на резервную установку можно было с помощью тумблера. На случай аварии питания передатчика имелся независимый генератор на мазуте.

Дополнительный передатчик также располагался в радиорубке и обеспечивал выработку простого разряда в случае отказа основного передатчика. Катушка индуктивности высотой в 25 см вырабатывала переменный ток, достаточный для возбуждения простого разрядника, создавая сигнал, который можно было услышать на расстоянии в радиусе 80 морских миль (148 км) от судна. К аварийному передатчику был подключен отдельный телеграфный ключ.

Двойная Т-образная всеволновая антенна, установленная на «Титанике», повысила мощность и чувствительность как в носовой, так и в кормовой части судна. Антенна поднималась вертикально с крыши «тихой» комнаты и соединялась с горизонтальными кабелями, натянутыми между двумя мачтами судна. Позитивное

подключение между каждым вертикальным вводом снижения и соответствующим ему кабелем в горизонтальной плоскости было сделано с помощью соединителя «Макинтайр».

К двум шестиметровым распоркам-спредерам с обоих концов горизонтальной части крепились два внутренних кабеля на расстоянии 2,44 м и два внешних на расстоянии по 1,83 м от внутренних кабелей. Спредеры удерживались линями, которые можно было поднимать или опускать на фалах, пропущенных через рифовые блоки, закрепленные на клотиках мачт судна. Передний спредер имел четыре гнезда с натяжным изолятором в каждом, от которого шел соответствующий кабель антенны.

Основная длина волны антенны составляла 325 м, что обеспечивало хороший уровень тока для 600-метровой волны и низкий уровень для 300-метровой радиоволны. Физическая длина антенны была навязана следующими причинами: антенну нельзя было сократить менее чем наполовину ее физической длины и мачты «Титаника» располагались на расстоянии примерно в 183 м друг от друга. Тем не менее длину горизонтальной части сократили, чтобы удержаться в пределах излучаемой 300-метровой волны. Это вынудило отнести натяжные изоляторы кормового конца антенны от спредера и расположить их между третьей и четвертой трубами. Поэтому часть антенны после изоляторов использовалась только для ее натяжения. Следует отметить, что кабели снижения (излучатель) необходимо было разместить точно посредине длины горизонтальной части. В противном случае каждая Т-образная ветвь имела бы разную длину волны, делая невозможным точную настройку.

Для изоляции антенны от стальной структуры корпуса судна применили палубный изолятор Брэдфилда[1], рассчитанный на работу с мощностью в 5 кВт и способный выдерживать минимальное напряжение в 30 000 В. Изолятор представлял собой латунный стержень диаметром 3,81 см, вставленный внутрь

[1] Инженер W.W. Bradfield — старший помощник Г. Маркони. — *Примеч. авт.*

длинной эбонитовой трубки, которая проходила через чугунный сальник, вмонтированный в крышу офицерской надстройки. На внешнем конце стержень имел оцинкованный конус, который защищал достаточную длину стержня от брызг, сохраняя ее сухой в любых условиях. Концы снижения антенны крепились к крыше надстройки через натяжные изоляторы и соединялись со скобой конуса двумя свободно висящими кабелями, предохранявшими соединение от вибрации антенных кабелей, что могло вызвать потерю контакта. По ним и передавалась электромагнитная энергия между антенной и изолятором «Брэдфилд». Три эбонитовых диска, распределенных по внешней длине стержня, предохраняли его от искрения во влажную погоду, когда изолятор покрывали соленые капли морской воды.

Гайкой-«барашком» в нижнем конце стержневого изолятора в «тихой» комнате подключалась антенная подстроечная катушка индуктивности, которая, в свою очередь, была подключена к гнезду, расположенному на стене помещения. Оператор в радиорубке мог легко переключить антенну с заземления основного оборудования на индукционную катушку аварийной установки.

Основное оборудование радиостанции обеспечивало гарантированный прием/передачу в радиусе 250 миль (около 460 км) при любых атмосферных условиях, но фактически связь могла поддерживаться на расстоянии до 400 миль (около 740 км), тогда как ночью рабочий диапазон часто достигал 2000 миль (3700 км).

В январе 1912 г. «Титанику» были присвоены радиопозывные «MUC». Спустя некоторое время позывные «Титаника» были заменены на «MGY», ранее принадлежавшие американскому судну «Йель». Как доминирующая радиокомпания, «Маркони» ввела свои собственные радиопозывные, большинство из которых начинались на букву «М», что означало радиостанцию «Маркони» вне зависимости от ее расположения и страны приписки судна, на котором она была установлена. На Лондонской радиоконференции 1912 г. (после гибели «Титаника») радиопозывные были стандартизованы и присваивались уже по географическому принципу.



Старший радиотелеграфист «Титаника» Джон «Джек» Филлипс родился 11 апреля 1887 г. и жил со своими родителями и двумя сестрами над магазином мануфактурных товаров в местечке Фарнкомбе на Хай-Стрит, что неподалеку от Годалминга (графство Суррей). После окончания средней школы он прошел экзамены на государственную службу и стал работать телеграфистом в местном почтовом отделении.

Джек покинул Годалминг в марте 1906 г., чтобы поступить в школу радиотелеграфистов компании «Маркони», которая находилась в Сеафорт-Бэрракс в Ливерпуле.

В школе изучали не только азбуку Морзе. Здесь читались лекции по электричеству, магнетизму, теории распространения радиоволн, практики поиска и устранения неисправностей оборудования, а также лекции по правилам и инструкциям радиотелеграфной конвенции.

Действительным неудобством радиосвязи того времени было вмешательство одного оператора в передачу другого. В то время подобные инциденты случались, но были исключением, а не правилом. Радиотелеграфная конвенция однозначно описывала поведение операторов в плане передачи сообщений определенных типов. Например, абсолютно запрещалось вмешиваться в передачу сигнала бедствия.

Лекции по теории распространения радиоволн давали операторам представления о влиянии ионосферы на радиосвязь и о том, почему прием/передача в ночное время суток возможны на большие расстояние, чем в дневное. Конечно, эта выгода в дальности и чистоте приема/передачи означала, что большая часть работы радиотелеграфиста смещалась на ночные часы, когда свободные от вахты члены экипажа будут спать. Также студентов обучали ремонтировать аппаратуру в морских условиях.

Как и многих сегодняшних молодых людей, знакомящихся с рождающимися технологиями, молодое радио заворожило Филлипса. Он прекрасно знал теоретические основы радиосвязи того времени и набил руку в практике, умудряясь выжимать все возможное из непослушной иногда аппаратуры.

После окончания учебы (Филлипс окончил радиотелеграфную школу с высшей оценкой в своем классе) в августе 1906 г. он был направлен младшим радиотелеграфистом на лайнер «Тевтоник» (пароходство «Уайт Стар»). Следующие 2 года он проработал на нескольких лайнерах, среди которых «Лузитания», «Мавритания», «Кампания» и «Оушеник».

В 1908 г. его перевели на трансатлантическую станцию «Маркони» в Клифдене, что на ирландском побережье, где молодой Джек лично знакомится с Г. Маркони. Эта была первая трансатлантическая радиолиния, и здесь Филлипс занимается обменом радиограммами с релейной станцией «Маркони», расположенной в канадском Глэйс-Бей (Новая Шотландия).

Покинув Клифден в 1911 г., Филлипс возвращается на морскую службу и попадает на лайнер «Адриатик». А уже в марте 1912 г. его направляют в Белфаст, на должность старшего радиотелеграфиста нового лайнера компании «Уайт Стар», «Титаник», строительство которого завершается на верфях «Харланд & Вольф». Этот серьезный молодой человек отметил свое двадцатипятилетие всего за 4 дня до смерти — 11 апреля 1912 г.

Помощник Филлипса, младший радист Гарольд-Сидней Брайд родился в семье Артура и Мэри Анн Роу 11 января 1890 г. в Лондоне. У Гарольда были братья Артур, Фрэнк, Эдвин и сестра Мария Целеста. Позднее семья переехала в графство Кент.

В возрасте 20 лет Гарольд шокировал всю окрестность, построив антенну в отцовском саду, чтобы практиковаться в телеграфии. Он поступил в школу «Маркони» в Ливерпуле (эту же школу окончил и Филлипс), где 28 июня 1911 г. сдал экзамен по беспроводной телеграфии. На экзамене он принимал и передавал сообщения со скоростью 22 слова в минуту. Диплом отмечал его знания и навыки как «очень хорошие».

Летом 1911 г. Брайд поступает в «Международную морскую компанию связи Маркони», где получает свое первое назначение на флот. В течение года он работал на «Хаверфорде», «Лузитании», «Лафранке», «Ансельме». В марте 1912 г. Брайд получает назначение на «Титаник». К этому моменту ему исполнилось 22 года.

Оборудование «Маркони» было доставлено на «Титаник» ко времени ходовых испытаний 2 апреля. Филлипс и Брайд потратили целый день на его установку и настройку. Проверочные передачи они осуществляли со станциями на мысе Малин-Хэд (северное побережье Ирландии, позывные «MH») и Ливерпуля (Сифорт, позывной «LV»). Станция в Малине, расположенная на самой северной оконечности Ирландии, известной как мыс Бэнбаз-Кроун, получила первый морской «радиопривет» с новехонького судна. По иронии судьбы сейчас в Малине расположен Met Éireann — крупный ирландский метео- и спасательный центр.

На этом этапе радиосвязь на «Титанике» уже работала, поскольку капитан Смит радировал отчеты управляющему директору Брюсу Исмею в ливерпульскую контору о прохождении ходовых испытаний прямо с борта лайнера.

К 3 апреля аппаратура была окончательно отлажена и работала четко, Филлипс и Брайд обменялись сообщениями с береговыми станциями на Тенерифе (на расстоянии 2000 миль) и даже в Порт-Саиде (расстояние свыше 3000 миль).

Оба радиста на короткое время покидали борт лайнера в Саутгемптоне. Филлипс списался на берег до 6 апреля, но вскоре вернулся, чтобы проверить комплектность запасных частей. Брайд вернулся на борт к 23: 30 9 апреля.

В день отплытия, 10 апреля 1912 г., оба радиотелеграфиста встали рано. Им нужно было окончательно проверить и подготовить оборудование. Они распределили время рабочих смен по личной договоренности. Филлипс, как старший, брал на себя вахту 20: 00—02: 00, а Брайд заступал на вахту 02: 00—08: 00. Дневные часы не распределялись: операторы радиостанции сменяли друг друга по взаимной договоренности, однако круглосуточное дежурство поддерживалось неукоснительно.

Правила того времени не требовали несения круглосуточной вахты, поэтому радисты зачастую работали по расписанию, которое составлял для них капитан. В случае «Титаника» это означало, что Филлипс и Брайд работали посменно по 12 часов 7 дней в не-

делю. На меньших судах, чем «Титаник», один оператор обычно работал смену по 15—18 часов.

Работа не была трудной в обычном смысле этого слова, но требовала долгих часов принужденной неподвижности и интенсивной концентрации, поскольку оператор сидел за столом, с наушниками на голове и с рукой на ключе, что было изнурительно. Причем платили за эту работу относительно немного. Например, Филлипс, как старший радист, получал лишь £8 в месяц, а Брайд — только £5 (часть денег выплачивала «Уайт Стар», а другую часть — «Маркони»). Однако они осознавали, что принадлежат к касте избранных, способных поймать сообщение буквально из воздуха неуклюжим аппаратом, которые были у большинства их представителей и на других станциях. Часто их именовали прозвищем «sparks», «искровики».

Все сигналы передавались на нескольких предопределенных и соседствующих диапазонах частот, поэтому одновременно можно было услышать два и даже три разных сигнала. Радисту требовалось распознать нужный и выделить сообщение, записав его на бланке. Даже общались они лишь им понятными сокращениями, например «ОМ» («old man» — «старик», приятель) или же — знаменитый ответ Филлипса радисту «Калифорниана» Эвансу: «GTHOMQRT» («Go to hell, old man. Shut up, I'm busy». — «Иди к дьяволу, приятель. Заткнись, я занят»).

Двое радиотелеграфистов «Титаника» носили форму с эмблемами «Маркони» на пуговицах и фуражках и подчинялись только капитану судна. Большую часть времени они проводили в радиорубке с перерывами на еду, а питались они в кают-компании на палубе «С», отведенной специально для радиотелеграфистов и почтовых клерков.

По соглашению с пароходством радиотелеграфисты бесплатно принимали служебные сообщения (переговоры между судами, владельцами или сообщения, имеющие отношение к навигации) длиной до 30 слов в день. Превышение оплачивалось владельцами парохода из расчета половины текущего тарифа. В свою очередь, «Уайт Стар Лайн» обеспечивала их питанием и проживанием.



Диапазон передачи и приема увеличивался по ночам, и в это время можно было поймать сигналы (или ретрансляционные передачи с окружающих судов) самой мощной британской береговой станции в Польдху (позывные «MPD»), которая передавала новости, биржевые котировки и частные сообщения.

Новости перепечатывал казначей и вывешивал их в курительном салоне первого класса. Лишь через шесть недель эти «бюллетени» превратятся в печатную листовку «Оушен таймс», первый выпуск которой состоится 1 июня 1912 г. и будет распространяться среди пассажиров.

Когда все приготовления к отплытию были завершены, оба радиотелеграфиста были готовы к ежедневной обработке пассажирских радиограмм, направленных на и от «ADVISELUM» — позывной, присвоенный «Титанику» для персональных сообщений пассажиров.

Пассажиры первого класса испытывали почти ребяческое восхищение в посылке сообщений друзьям и знакомым с просторов Атлантического океана. В результате Филлипс и Брайд тратили много времени на работу с частными радиограммами, не имевшими никакого касательства к лайнеру или навигации, а содержавшими главным образом вариации типа: «Прекрасно провожу время, жаль, что тебя нет со мной»...

Чтобы послать персональную радиограмму, пассажиры первого класса обращались в контору эконома на палубе «С», расположенную по правой стороне носового входа первого класса. Там написанное на бланке сообщение оплачивалось по тарифу 12 шиллингов 6 пенсов за первые десять слов и по 9 пенсов за каждое лишнее слово (в 1912 г. существенная сумма, но только не для пассажиров первого класса). Затем сообщение по пневматической трубе передавалось в радиорубку, где дежурный оператор станции проверял число слов и передавал сообщение. В конце дня, исходя из общего числа оплаченных и переданных слов, производился взаиморасчет между радиотелеграфистом и клерком конторы эконома. За 36 часов после выхода из Саутгемптона и до столкновения с айсбергом радиотелеграфисты «Титаника» приняли и отправили 250 пассажирских радиограмм.

Над рабочим столом радиотелеграфистов в раме располагалась особая схема («Marconi Telegraph Communication Chart»), обновлявшаяся ежемесячно. Она отображала ежедневный график движения судов в Атлантическом океане, оборудованных радиотелеграфами компании «Маркони». По ней радиотелеграфисты могли быстро и точно определить, с какими именно «братскими» судами они находятся в географической близости на текущий момент для обмена сообщениями.

Поступающие сообщения записывались дежурным оператором и распечатывались на бланке «Маркони». Затем «марконограммы» передавались пневмопочтой в контору экономa. По получении их дежурным клерком сообщения доставлялись адресату в одно из общественных помещений или пассажирскую каюту мальчиком-рассыльным.

Сообщения, имеющие касательство к навигации, доставлялись непосредственно на мостик, располагавшийся в нескольких шагах вниз по коридору левого борта, проходившего вдоль кают помощников капитана.

Сообщения, адресованные лично капитану, доставлялись в его каюту, расположенную по правому борту. Забегая вперед, отметим, что связь с экономом была налажена прекрасно и все частные радиограммы отправлялись и принимались без проволочек, ведь пассажиры платили за это. Но частные сообщения имели тенденцию накапливаться и иногда задерживали обработку сообщений, связанных с безопасностью и управлением судном. К сожалению, установленной процедуры обработки радиограмм на «Титанике» (равно как и на любом другом судне) не было, если только сообщение не было адресовано лично капитану. Поэтому можно сказать, что Филлипс и Брайд делали все возможное для своевременной обработки поступающих радиограмм.

«Титаник» получил множество сообщений с поздравлениями и добрыми пожеланиями успешного первого рейса: например, в пятницу утром от лайнера «Эмпресс ов Бриттен», направлявшегося из Галифакса в Ливерпуль; в полдень от судна «Ла Турень», принадлежащего «Френч Лайн» , которое шло из Нью-Йорка в Гавр.

Каждое «приветствие» также содержало предостережение о льдах, что было весьма обычным для апрельского перехода.

Около 23 часов пятницы, 12 апреля радиостанция «Титаника» вышла из строя. Причина перебоя в работе крылась в одном из контуров передатчика, и Филлипс с Брайдом провели в поисках и локализации неисправности всю ночь. Возможно, в это время могли бы быть получены новые сведения о ледовой обстановке, если бы не...

Наконец, между 4: 30 и 5 часами утра субботы им удалось обнаружить короткое замыкание во вторичной обмотке трансформатора и устранить его с помощью изоленты. Больше аппаратура сбоя не давала.

Руководство по эксплуатации передатчика не требовала от операторов диагностирования и устранения неисправности, если она крылась в одном из контуров высокого напряжения. В этом случае нужно было переходить на резервную аппаратуру. Способность решить проблему своими силами демонстрирует уровень профессионализма радиооператоров «Титаника», а также их честолюбие и дотошность.

Пятница перешла в субботу, 13 апреля. Все суда, идущие как в западном, так и в восточном направлениях, встречали лед около 41°50' северной широты: «Президент Линкольн», «Сэн-Лорен», «Ист-Пойнт», «Авал»... Некоторые сообщали об опасности и по радио: «Лед между 41° и 42° нордовой и между 49° и 50° вестовой... Ледяные поля, гроулеры, ледяные горы...» Другие, у которых не было радиостанций, не могли сообщить об этом до прибытия в порт. «Маниту», «Калифорния» — судно компании «Анкор Лайн», «Корби», «Миннесота»... И в субботу — «Бордерер», «Хеллиг Олаф»... В воскресенье: «Монткалм», «Канада», «Маунт-Тэмпл», «Коринтиан», «Корсикан»...

В полдень Брайд мог связаться с конкуренткой «Лузитанией», на которой он ранее служил вторым радиотелеграфистом. Вскоре после полудня в зону радиодосягаемости телеграфа «Титаника» вошла «Виктория Луиза», ранее «Дойчланд» — еще один четырехтрубный пароход компании «ГАПАГ». Эта была необычная

и, вероятно, единственная «встреча» в эфире сразу трех четырехтрубных судов из четырнадцати построенных за всю историю мореплавания и короткую историю «Титаника».

Воскресенье, 14 апреля. Время «Титаника» все быстрее убывало...

9 часов утра: Получена радиограмма от «Каронии», которая шла из Нью-Йорка в Ливерпуль через Куинстаун: «Капитану "Титаника" — суда, идущие в западном направлении сообщают о горах, гроулерах и ледяных полях по 42° нордовой, от 49° до 51° вестовой, 12 апреля. Приветствую, Бэрр». Сообщение было передано на мостик капитану Смиту, который, в свою очередь, передал его своим помощникам.

1: 42 пополудни: Получена радиограмма от «Балтика», совершавшего рейс Нью-Йорк—Ливерпуль через Куинстаун: «У нас умеренные переменные ветры и чистая, хорошая погода, начиная с выхода. Греческий пароход "Афенаи" сообщает о прохождении айсбергов и ледяных полей 41°51' северной широты, 49°52' западной долготы. Прошлой ночью говорил[1] с германским нефтетанкером "Дойчланд" [из] Шецина[, следующим на] Филадельфию; неуправляемый, нехватка угля. Дол. 40°42' Н шир. 55°11' В. Просит сообщить в Нью-Йорк и другим пароходам. Желаю вам и "Титанику" успеха. Капитан». Сообщение было передано капитану Смиту во время его разговора с Исмеем. Смит передал радиограмму Исмею, и тот положил ее в карман. В 19: 15 Смит попросит вернуть сообщение для передачи его в штурманскую рубку.

1: 45 пополудни: Получено частное сообщение от лайнера «Америка», адресованное Военно-морскому гидрографическому управлению США в Вашингтоне. В сообщении содержалась просьба передать его дальше, поскольку радиостанция «Америки» была маломощной и не «добивала» до побережья США. Просьба была исполнена: «"Америка" миновала два больших айсберга в 41°27' Н, 50°8' В 14 апреля».

[1] Под термином «говорили» в 1912 г. подразумевалось, что два судна сблизились и их капитаны смогли переговариваться голосами через рупор. — *Примеч. авт.*

Поскольку сообщение касалось навигационной обстановки, оно требовало передачи на мостик, что не было сделано.

5: 30 пополудни. Температурные изменения теперь заметили и пассажиры, гулявшие по палубам. Температура быстро падала, и многие пассажиры ушли с открытого воздуха, отдав предпочтение теплым помещениям. Между 17: 30 и 19: 30 температура понизилась еще на несколько градусов, упав до ноля.

7: 30 пополудни. «Титаником» перехвачена радиограмма «Калифорниана» «Антиллиану»: «Шесть тридцать пополудни по судовому хронометру; широта 42°3' N, долгота 49°9' W. Три больших айсберга идут 5 милями южнее нас. Наилучшие пожелания, Лорд». Брайд вручил сообщение одному из помощников капитана на мостике (позднее он не мог вспомнить, кому именно). Лично капитану Смиту это сообщение о ледовой обстановке не передали; в это время он был в ресторане порционных блюд и наслаждался обедом, данным четой Уайденеров. Среди прочих гостей были Тайеры и Картеры, майор Батт и сын Уйденеров, Гарри.

9: 40 пополудни: «Титаником» получена радиограмма: «"Месаба" — "Титанику". На широте 42° N до 41°25', долгота 49° W до 50° 30' W видел много тяжелого пакового льда и скопление больших айсбергов, также и ледяные поля, погода хорошая, чистая». Это сообщение так и не попало на мостик «Титаника». Почему? Ведь в нем ясно указывается опасность прямо по курсу лайнера.

На этот счет имеется несколько версий и предположений. Основное — Гарольд Брайд ушел вздремнуть, и старший радиотелеграфист Джек Филлипс оставался на посту один, чрезвычайно занятый передачей частных радиограмм на станцию Кейп-Расс, расположенную на американском побережье, и попросту не обратил на него внимания. Другое предположение. Все сообщения, переданные на мостик, шли с префиксом «MSG», что означало персональное сообщение для капитана (этого требовали правила, чтобы подчеркнуть важность радиограммы). А в данном конкретном случае вместо этого префикса радист «Месабы» использовал префикс «Отчет о льдах». При получении сообщения с префиксом «MSG», Джек Филлипс, опытный и знающий радист, обязательно

довел бы его до сведения капитана Смита и отправил бы соответствующий ответ. Но если следовать подобной теории, то предупреждения об опасности не должны волновать на судне никого, кроме капитана. Известнейшее сообщение радиста «Калифорниана» о том, что судно остановилось, окруженное льдами, так грубо прерванное Филлипсом, также шло без префикса «MSG».

10: 30 пополудни: Идущий в восточном направлении грузовой пароход «Раппаханнок» во время прохода через обширное ледяное поле повредил руль. Капитан парохода Альберт Э. Смит, наблюдая огни «Титаника» на траверзе, связался с ним прожекторным телеграфом и передал азбукой Морзе: «Только что прошел через обширное ледяное поле и миновал несколько айсбергов». Через несколько минут «Титаник» подтвердил: «Сообщение получено, спасибо. Спокойной ночи».

Если бы данные всех этих сообщений нанесли на карту, то стало бы ясным, что предполагаемый курс «Титаника» пересекает огромный ледяной пояс, протяженностью около 75 миль (139 км).

10: 55 пополудни. Остановленный льдом десятью милями севернее курса «Титаника», капитан грузо-пассажирского парохода «Калифорниан» Стенли Лорд попросил своего радиотелеграфиста оповестить об этом окружающие суда. Сирил Эванс вклинился в передачу «Титаника»: «Старик, окружены льдом и остановились...» Раздраженный тем, что его перебивают, «Титаник» отстучал: «Замолчи, заткнись, я занят работой с Кейп-Расс».

Эванс начал свое сообщение неофициально, поэтому Филлипс прервал его без всяких церемоний. Ему следовало начать с приветствия: «Капитан "Калифорниана" — капитану "Титаника"» или передать признак важности «U» (судно находится в опасности). К тому же за день Филлипс передал на мостик ряд радиограмм, из которых ясно следовало, что «Титаник» входит в район, буквально набитый плавающим льдом. Поэтому еще одно подобное сообщение представилось ему малозначительным. У него накопилась масса текущей работы.

Эванс прекратил передачу предупреждения и настроил приемник на передачу, шедшую с «Титаника» на мыс Расс, где рас-

полагались маяк и радиостанция страховой компании «Ллойд». Чуть позже он выключил радиоприемник и лег спать, как обычно в 23: 30. Это был долгий день для единственного радиотелеграфиста «Калифорниана»...

Глава VIII
МАНЕВР МЭРДОКА

Каждый день плавания в 10: 30 утра, кроме воскресенья, капитан Смит, облаченный в парадную форму с медалями, совершал полный обход вместе с представителями различных служб, как этого требовали правила «Уайт Стар». Он заглядывал не только в служебные, но и в пассажирские помещения всех классов, пока не добирался до котельных и машинного отделения, где его сопровождал главный механик. Завершив обход, капитан возвращался на мостик и отдавал указания помощникам о проблемах и замечаниях, обнаруженных им при обходе, а также указания по управлению пароходом.

В воскресенье капитан Смит, освобожденный от обязанности совершать обход корабля, провел религиозную службу, которая началась в ресторанном зале первого класса в 10: 30 и продолжалась сорок пять минут. Это была единственная возможность для пассажиров других классов увидеть роскошные апартаменты владельцев самых дорогих билетов. Капитан Смит вел богослужение не по общему молитвеннику англиканской церкви, а по молитвеннику «Уайт Стар Лайн». Судовой оркестр обеспечивал музыкальное сопровождение. Месса завершилась примерно в 11: 15 дня исполнением прекрасного старого гимна «*Oh God, our Help in Ages Past*».

В полдень на большой карте Атлантического океана, заключенной в дубовую раму и висевшей на стене в вестибюле трапа первого класса на палубе «А», появился новый флажок с данными о расстоянии, пройденном за истекшие сутки. Во время трансатлантических рейсов пассажиры на сей счет часто держали пари.

«Уайт Стар» имела правило, по которому на ее кораблях каждое воскресенье проводились шлюпочные учения, но это «правило» давно уже стало «исключением». То воскресенье не выбилось из этого ряда — учебную тревогу отменили из-за сильного ветра, хотя он и довольно быстро стих, а если и дул, то только за счет движения самого «Титаника».

Поскольку спасательных шлюпок было меньше, чем пассажиров, учения могли бы принести больше вреда, чем пользы, зародив во многих пассажирах неуверенность за свою судьбу. Английские законы вообще шлюпочных тревог не предусматривали. Штивщик Джордж Кэвелл сообщил на пятый день британского расследования, что он в таких учениях на кораблях «Уайт Стар» никогда не участвовал, кроме единственного раза, когда корабль стоял в нью-йоркской гавани (то есть когда пассажиров не было и ни у кого не возникло бы чувства тревоги).

Судно шло ходко. Винты вращались с частотой 75 оборотов в минуту, скорость составляла 22,5 уз. Пока пассажиры наслаждались безветренным и мирным путешествием, капитан Смит запланировал повышение скорости парохода до максимальной. В воскресенье 14 апреля топились 24 из 29 котлов, и вскоре ожидался пуск в работу остальных. Хотя позднее Брюс Исмей отрицал факт своего приказания о повышении скорости, он, без сомнения, знал о намерениях капитана, поскольку они входили в общий план оценочных испытаний, согласованный еще до начала рейса.

Позже против Исмея выдвигались обвинения, будто бы он заставил Смита «разгоняться», чтобы в первом же атлантическом рейсе «Титаника» завоевать «Голубую ленту». Мягко говоря, это не может соответствовать действительности, учитывая осведомленность Исмея в скоростных характеристиках «Титаника», — он никогда не развил бы 26 уз., которые дала «Мавритания». Кроме того, прибытие в порт раньше расписания в ночь вторника 16 апреля было невыгодно и по практическим соображениям, ведь в этом случае судну будет сложно швартоваться и придется отложить до утра торжественную церемонию встречи. Вероятно, Исмей желал перекрыть скоростной рекорд «Олимпика» (22,75 уз.).



В номере газеты «Нью-Йорк Таймс» от 15 апреля 1912 г. можно найти маленькую заметку «Уайт Стар Лайн», почти похороненную под сообщениями о трагедии. Ее текст передал в издательство Исмей уже с борта «Титаника» после того, как скорость хода была увеличена: лайнер прибудет в Нью-Йорк не в среду 17 апреля, а в 16 часов вторника, 16 апреля. Если подобное и случилось бы, то долго удерживать высокую скорость «Титанику» было не под силу — угля на борту было в обрез.

Этот вопрос сильно волновал капитана Смита, ведь без угля «Титаник» станет неуправляем и окажется беспомощной игрушкой в океане. Капитан хотел заставить Исмея отказаться от дальнейшего повышения скорости, но сделать это тактично. Поэтому он передал своему работодателю радиограмму, полученную днем от «Балтика». Долгое время этот поступок Смита расценивался неоднозначно. Сообщение о ледовой обстановке было, конечно, важно, но о ней Смит был осведомлен. Гораздо существеннее для капитана оказалось известие от танкера «Дойчланд», который сжег весь уголь и беспомощно дрейфовал в океане, не способный продолжить свой путь и представляя серьезную опасность для других судов. Все это Смит и постарался объяснить Исмею. Ведь директор «Уайт Стар» не хочет, чтобы его «Титаник» привели в Нью-Йорк на буксире, как посмешище для всего света. Сделал Исмей надлежащие выводы или нет, могло проясниться только на следующий день плавания.

После полудня заметно похолодало, и пассажиры покинули палубные кресла, отдав предпочтение комфортному теплу просторных салонов. Раздвижные окна «Кафе Паризьен» были закрыты, но это не мешало юным влюбленным, сидящим на красных и коричневых подушках плетеных кресел, наслаждаться видом океана через большие окна в латунных рамах.

В читальном зале первого класса пассажиры мирно листали книги и свежие номера журналов. Библиотека контрастировала с атмосферой, царившей в курительном салоне. Здесь полным ходом шла игра в вист, бридж и покер. Один из игроков жульничал, поскольку был профессиональным шулером, путешествовавшим с одного парохода «Уайт Стар» на другой.

В главном салоне трио из судового оркестра исполняло популярные мелодии: музыку из оперетт, вальсы Штрауса, салонные пьесы и совсем юный тогда регтайм. Гул разговоров прерывался случайным смехом, стуком чашек и звоном бокалов. Дети играли в крытом променаде по соседству с библиотекой второго класса. Она прекрасно подходила для коротания времени в тот холодный апрельский вечер.

Одна за другой на небе высыпали звезды, словно зажглись тысячи далеких окон, и вскоре пустота небосклона заполнилась сияющими небесными телами. Падение температуры загнало внутрь мужчин, женщин и детей третьего класса. Последние без всякого разрешения стюардов использовали трапы и коридоры нижних палуб под свои забавы, создавая там веселую и беззаботную атмосферу.

Конечно, главными событиями дня были выходы и общение пассажиров до и после обеда. Пассажиры первого класса одевались к обеду официально: мужчины в смокингах с черными бабочками, дамы облачались в самые элегантные вечерние платья. Было важным оказаться замеченным во время выхода к обеду, поэтому пассажиры из кают на нижних палубах поднимались на лифте на верхнюю площадку центральной лестницы и пешком спускались вниз, в холл ресторана на палубе «D». Здесь они встречались с новыми друзьями, с которыми познакомились днем и выпивали, перед тем как отправиться на обед.

После обеда оркестр продолжал играть и начинался бал, но по правилам «Уайт Стар Лайн» в день отдохновения (воскресенье) балов не проводили. Официоз во втором классе был мягче, а в третьем вообще царила неформальная атмосфера и пассажиры рано ложились спать.

Роскошный закат стремительно превратился в прозрачную безлунную ночь, с наступлением которой впередсмотрящим приказали особенно пристально следить за айсбергами и дрейфующим льдом. Среди членов команды «Титаника» были шесть человек, в обязанности которых входило наблюдение за морем. Они работали

попарно в «вороньем гнезде»[1] — небольшая огороженная площадка на фок-мачте в 15 м над палубой бака. Их вахта длилась два часа, давая им четырехчасовой перерыв между сменами.

Вахтенные помощники «Титаника» имели привычку лично следить за обстановкой с открытой части мостика, особенно в сложных навигационных условиях. Поэтому двух впередсмотрящих вполне хватало. Известно, что Фредерик Флит передавал предупреждения об опасности три раза за получасовой промежуток, предшествовавший столкновению. Эти сигналы вахтенными помощниками были признаны ложными. Дело в том, что «воронье гнездо» было открыто всем ветрам, и, даже если воздух был неподвижен в ночь катастрофы, движение корабля со скоростью 22 уз. означало, что впередсмотрящему постоянно дул в лицо морозный ветер со скоростью 11 м/с. От этого глаза у него не могли не слезиться и ему время от времени приходилось прятаться от ветра за бортик. В этот момент «Титаник» двигался вслепую.

На борту торговых судов в обычную практику вошло назначение дополнительных впередсмотрящих, особенно на пост в носовой части, когда возникала опасность встречи со льдом. Такого впередсмотрящего на «Титанике» не было. Однако первый помощник Мэрдок приказал закрыть грузовой люк на палубе бака, чтобы свет не мешал наблюдать за обстановкой с мостика и из «вороньего гнезда».

Впередсмотрящие были недовольны отсутствием биноклей, хотя они напоминали об этом с самого выхода из Саутгемптона. Бинокли выдавались на пути из Белфаста в Саутгемптон, но позже их отобрали. Этому факту так и не нашли объяснения. Якобы бывший второй помощник капитана Блэр, покинув «Титаник», оставил их запертыми в ящике своей каюты, а Лайтоллер, временно занявший каюту Блэра, об этом не знал. Но несколько биноклей имелось на мостике, о чем Лайтоллер не мог не знать.

Нужно отметить, что бинокли, выпускавшиеся до Первой мировой войны, не имели просветленных линз, способных собирать

[1] Craw's nest (*англ.*). — *Примеч. авт.*

и усиливать световой поток. Поэтому в сложившихся условиях видимости при первоначальном обнаружении препятствия они могли лишь помешать. К тому же увеличение снижает поле зрения. Но после обнаружения препятствия на расстоянии бинокль мог бы оказаться полезным для его изучения. Впередсмотрящий Фредерик Флит, допрошенный на расследовании, утверждал, что с биноклем он смог бы раньше распознать в темной массе айсберг, но, когда его спросили, насколько раньше, последовал ответ: «Достаточно, чтобы убраться».

Тем временем «Титаник» продолжал идти по широким просторам Атлантики международным «южным маршрутом», которым пароходы следовали с 15 января по 14 августа. На карте, где был проложен курс, стояла пометка «ледяные поля между мартом и июлем», которая относилась к району, лежащему всего в двадцати пяти милях к северу от трансатлантического маршрута, которым шли суда, направлявшиеся на запад. Эта же карта имела другое предупреждение, которое относилось к району, указанному пунктиром, нанесенным южнее (!) выбранного маршрута: «Айсберги встречаются в пределах этой линии в апреле, мае и июне». Таким образом, капитан Смит знал о неблагоприятной ледовой обстановке независимо от полученных радиограмм, причем еще до отправления в плавание.

Международный маршрут движения судов через Атлантику начинался примерно у юго-западной оконечности Ирландии (маяк Фастнет), и примерно на половине пути он доходил до точки с координатами 42 °с.ш. 47° з.д., которая именовалась «поворотной». До этой точки корабли следовали в юго-западном направлении, после нее — почти точно на запад, пока не достигали траверза маяка Амброз и гавани Нью-Йорка. Днем капитан Смит оставил своему вахтенному помощнику распоряжение в журнале для приказов — сделать поворот в 17: 50, пятьюдесятью минутами позже «точки поворота».

Поскольку на протяжении трех лет, с 1903-го по 1905 г., на этом пути часто появлялись льды (хотя не в таком большом количестве, как в 1912 г.), точку поворота было решено передвинуть с

42° до 41 °с.ш., оставив прежнее значение долготы 47° з.д.; другими словами, точка поворота переместилась на шестьдесят миль к югу. До сих пор остается загадкой, зачем капитан сделал это и почему он не изменил курс к югу еще дальше.

Опасности, которые несут айсберги судам, были хорошо известны в 1912 г. Более того, они были хорошо известны капитану Смиту. Оказывается, он предсказал участь «Титаника» своим американским друзьям в 1910 г. В то время Смит командовал «Адриатиком», другим лайнером «Уайт Стар». 18 апреля 1912 г. «Нью-Йорк Таймс» процитирует это письмо:

Большие айсберги, дрейфующие в теплую погоду, тают более быстро под водой, чем над ней. При этом в подводной части образуется иногда острый и низкий риф длиной 60—90 м. Если судно прокатится по одному из таких рифов, то половина днища корпуса окажется срезанной. Некоторые из нас могут пойти на дно вместе с судном.

Ранним вечером, когда пассажиры рассаживались за обедом в ресторанах, температура упала ниже 4 °С. Около 21: 00 капитан Смит покинул обед, данный в его честь филадельфийским банкиром Джорджем Уайденером и его семьей, чтобы получить доклад об обстановке на мостике от второго помощника Лайтоллера. Температура была чуть выше нуля, но, следуя общепринятой практике судоходства того времени, решили поддерживать текущую скорость и зорко следить за льдом. В 21: 30 капитан удалился в свою каюту.

Видимо, помощники капитана «Титаника» тоже уверовали в его сверхнадежность, несокрушимость и непотопляемость. Они верили и в своих проверенных в деле впередсмотрящих. Даже если бы Филлипс принес последнее предупреждение на мостик, еще не известно, последовали бы за этим какие-либо дополнительные меры. Даже капитан воспринимал льды больше как помеху в навигации, чем чрезвычайную опасность для судна. Виной всему самоуверенность. Она может возникнуть у всякого, кто окажется высоко над водой в окружении нескольких десятков тысяч тонн стали.

Когда в 22: 00 первый помощник Уильям Мэрдок, тепло одетый и с шарфом вокруг шеи, сменил второго помощника Лайтоллера, последний сообщил, что появление льда можно ожидать в любой момент. Одновременно со сменой вахты ответственность за безопасность «Титаника» и 2000 человек на борту перешла от Лайтоллера к Мэрдоку. Температура уже упала ниже точки замерзания. Лайтоллер совершил круговой обход всех палуб, как это требовалось от старших офицеров по уставу компании, и поспешил в свою каюту, к теплой койке. Но долго отдыхать ему не пришлось.

На вахте, кроме Мэрдока, остались четвертый помощник Джозеф Боксхолл (занимался вычислением координат в штурманской рубке), шестой помощник Джеймс Моуди (в рулевой рубке, дважды отгороженной от внешнего мира), старшина рулевых Роберт Хиченс (там же) и Алфред Олливер, старшина рулевых, который должен был сменить Хиченса через два часа. Он работал с компасом на навигационной площадке, расположенной между второй и третьей дымовыми трубами.

В условиях опасности следовало перевести рулевого на резервный штурвал мостика, чтобы подготовиться к исполнению аварийных рулевых команд, а офицерам наблюдать за обстановкой впереди с крыльев, поскольку лед видно лучше с уровня воды, чем с высоты «вороньего гнезда». Но Мэрдок оставался на мостике один.

Над Северной Атлантикой стояла ясная безлунная ночь, воздух был чист и прозрачен, на небе ярко мерцали звезды. Океан напоминал необъятное зеркало, затянутое черным крепом. Такое спокойствие нетипично для океана. Хорошая видимость, спокойный океан и холод — явные признаки скорого появления льда. При такой погоде «Титаник» должен был идти среди гроулеров и увертываться от случайных ледяных гор еще за несколько часов до столкновения. Хотя нельзя исключить и вероятность меньшей плотности плавучих льдов по курсу «Титаника», чем возле «Калифорниана», поэтому «Титаник» шел до сих пор по чистой воде.

Пробило семь склянок (23: 30). Черное звездное небо отражалось в воде, словно сливаясь с ней воедино. В «вороньем



гнезде» «Титаника» замерзавшие впередсмотрящие Реджинальд Ли и Фредерик Флит заметили странный туман над горизонтом и сумели разглядеть в нем черную массу. Флит доложил о ней шестому помощнику Джеймсу Моуди по телефону. На самом деле впередсмотрящие приняли за дымку скопление пакового льда, фосфорисцирующее в звездном свете. Покидая мостик, капитан просил вызывать его при возникновении любых сомнений и особенно при появлении тумана, даже легкой дымки. Однако Флит доложил лишь о черной массе. Мэрдок знал о том, что по курсу «Титаника» лежит ледяное поле. Он решил, что темная масса — это не что иное, как свободный проход среди льдов. Ведь в отличие от Флита и Ли он видел на горизонте именно лед, а не дымку.

В 23: 40, спустя несколько минут, Флит наконец-то разглядел громаду айсберга на расстоянии, которое позже определят в 457 м. Ударив три раза в сигнальный колокол, он позвонил на мостик по телефону и сообщил Моуди об айсберге прямо по курсу.

На американском расследовании Хиченс и Флит показали, что первая команда рулевому последовала лишь полминуты спустя после колокола. (Флит в этот момент был занят разговором с Моуди и не мог оценивать обстановку в полной мере.) Что делал Мэрдок эти полминуты?

Первый помощник Мэрдок был судоводителем со стажем — последний опыт его работы включал девять полных рейсов «Олимпика». Мэрдок распознал айсберг и отреагировал на него еще до сигнала впередсмотрящих. Иначе, учитывая время на визуальное движение носа после первого приказа рулевому, нет объяснения тому, как носовая часть могла повернуть влево в тот момент, когда Флит еще передавал предупреждение по телефону.

Но почему Мэрдок повернул именно влево? С таким же успехом он мог повернуть «Титаник» и вправо. Этому есть объяснение — «Титаник» поворачивал влево чуть быстрее, чем вправо, поскольку его двигали три винта. Каждый винт порождает как прямую тягу, так и боковую за счет турбулентности водных потоков. Винт, вращающийся влево, толкает корму влево. Точно так же винт, совершающий обороты вправо, дигает вправо и корму

при движении вперед. Два винта «Титаника» вращались вправо, склоняя корму чуть вправо (и поворачивая нос влево) при движении вперед. Поэтому лайнер поворачивал влево чуть быстрее, чем вправо. Выполняя левый поворот, Мэрдок использовал естественную особенность «Титаника», о которой он был осведомлен.

Едва заметив айсберг, Мэрдок сразу понял, что при левом повороте винт правого борта окажется в опасной близости со льдом, особенно в том случае, если лед находится под водой и располагается ближе к судну, чем надводная часть. Удар об лед вращавшимся винтом мог сломать одну или несколько его лопастей и даже передать ударную волну дальше, вызывая поломку вала и паровой машины. Подобное повреждение, полученное «Олимпиком» менее двух месяцев назад при столкновении с неизвестным предметом, мигом пронеслось в голове Мэрдока, когда он мысленно взвешивал все возможности.

Единственное, что могло спасти винт правого борта и его вал, — это остановка паровой машины, которая вела его. Однако остановка лишь правой паровой машины вызовет ассиметричный толчок. Винт левого борта, продолжая вращение вправо, склонит носовую часть вправо, несмотря на действия рулевого. Результатом станет лобовое столкновение с айсбергом, которого первый помощник пытался избежать. Для спасения винта правого борта оставалась лишь одна возможность — остановить все двигатели.

Четвертый помощник Джозеф Боксхолл на расследовании сообщил: когда он пришел на мостик после столкновения, то увидел, что ручки обоих телеграфов стоят на положении «полный назад»; он также слышал, как Мэрдок докладывал об этом капитану Смиту. Именно это и дает основание историкам верить, что Мэрдок отзвонил вниз аварийный останов («полный назад»).

Аварийный останов был последней надеждой Мэрдока по предотвращению столкновения. На полном заднем ходу носовую часть не повело бы влево (на это указывали впередсмотрящие во время расследования). Корма отошла бы вправо и под действием сохранившейся инерции от движения вперед почти неуправляемо поворачивалась бы на айсберг, поскольку после остановки турбины

эффективность руля «Титаника» значительно снижалась. Мэрдок наверняка знал об этом.

За исключением Боксхолла, показания других членов команды противоречат предположению о том, что машинам был дан аварийный реверс. Теоретически возможно было среверсировать машины за 10—30 секунд после ответа на приказ машинного телеграфа и перенаправить предназначенный для турбины мятый пар в конденсаторы, чтобы обеспечить «полный назад», но это противоречит показаниям очевидцев. Никто из тех, кто спасся из котельных и машинного отделения, не подтверждает получения приказа «полный назад».

При отработке реверса турбина останавливалась не сразу, поскольку у паровых машин на нее работали отдельные цилиндры. До тех пор, пока мятый пар не перенаправили в конденсатор для выработки полной мощности в новом направлении, центральный винт продолжал вращаться. С учетом небольшого периода времени, прошедшего от передачи приказов по машинному телеграфу до столкновения, можно предположить, что центральный винт продолжал работать на руль во время столкновения даже после того, как поршневые машины остановили и (предположительно) пустили на полный реверс. Это сходится с показаниями смазчика Томаса Рэнджера, который заметил, что турбина под ним (он в этот момент находился в отсеке распределительного щита палубой выше) остановилась примерно через две минуты после того, как он и главный электрик почувствовали дрожь вдоль корпуса.

В машинном отделении не были готовы к выполнению аварийных приказов, поскольку режим работы двигателей не менялся уже более трех суток. На контрольном мостике не оказалось вахтенных механиков, поэтому драгоценные секунды были утеряны.

Смазчик Фредерик Скотт в момент столкновения был в машинном отделении и заявил на британском расследовании следующее: *«Вначале я заметил "стоп" основным [паровым] машинам. [Приказы Мэрдока поступили вниз как по основным, так и по аварийным телеграфам.] Все четыре указывали на*

"стоп". Два смазчика на втором дне побежали обратно — они недавно обслуживали машины и оказались ближе всех».

Сразу после этого котельный телеграф сигнализировал «глуши», приказывая закрыть дымовые заслонки над топками котлов. Старший кочегар Фредерик Берретт разговаривал со вторым механиком Джеймсом Хескетом в тот момент, когда табличка телеграфа котельной сменилась с белой («полный») на красную («глуши»). Закрытие дымовых заслонок было обычной предосторожностью для предотвращения выработки лишнего пара, когда вращение двигателей остановлено. По логике аварийного реверса телеграфы котельных помещений должны были остаться в прежнем положении («полный»).

Прямым доказательством отсутствия аварийного реверса служит и то, что ни один из более 700 спасенных не помнит грохота и вибрации в кормовой части, что являлось неотъемлемой составляющей подобного действия (которое отрабатывалось на ходовых испытаниях 2 апреля 1912 г.). Таким образом, паровые машины просто остановили, прекратив подачу пара. В момент столкновения «Титаник» двигался на айсберг лишь за счет инерции.

В общепринятой версии катастрофы правый борт в носовой части прогладил по айсбергу во время выполнения судном левого поворота (в сторону от опасности). Истинный метод движения судна противоречит этому предположению. В этом случае повреждения корпуса от ударов и рикошетов по правому борту протянулись бы до кормы, а носовые отсеки остались бы неповрежденными. В результате «Титаник» затонул бы кормой, а не носом. В ходе британского расследования Эдвард Уайлдинг указал на несостоятельность объяснения катастрофы, произошедшей по причине одного лишь левого поворота:

После того, как корпус прекратил рваться у переднего конца [котельной] № 5, судно немного подтолкнуло себя на айсберг или толкнуло сам айсберг, так что корма точно описывала обратный круг под штурвалом, ударившись об айсберг еще раз кормовой частью.

Нет никаких свидетельств о повреждениях, полученных корпусом за котельной № 5. Также нет и данных о контактах между



корпусом и айсбергом далее, чем передняя док-камера. Дежурная шлюпка правого борта «Титаника» для непосредственного использования находилась на талях за бортом. Несмотря на указания очевидцев о том, что верхняя точка айсберга была выше шлюпочной палубы, шлюпка не была им задета, как и четыре обычные шлюпки, находившиеся с внешней стороны борта у кормовой оконечности шлюпочной палубы. Все эти свидетельства противоречат мнению Уайлдинга о втором ударе в кормовой части.

Согласно мнению впередсмотрящих и рулевого, нос «Титаника» уже до столкновения повернул на два румба (22,5°) влево, из чего можно заключить, что нос «Титаника» огибал айсберг. В этой ситуации следовало ожидать контакта возле точки поворота корпуса, которая находилась примерно на $^1/_3$ его длины от носа. Левый поворот вызвал бы повреждения части корпуса, находящейся возле этой точки и дальше к корме по всей длине в противоположность истинным повреждениям в передней части, при которых мидель и кормовая часть вообще избежали контакта с айсбергом. Единственной очевидной причиной этого парадокса может служить факт завершения первым помощником Мэрдоком его обходного маневра. К сожалению, Мэрдок повернул на айсберг (т.е. вправо) немного раньше, чем требовалось, — носовая часть не получила должного отклонения влево от опасности. Мэрдок не учел возможности наличия у айсберга протяженного подводного шельфа и обошел лишь видимую, надводную его часть. Тем не менее общепринятая версия о том, что судно повернуло влево, повредив правый борт, должна быть пересмотрена: «Титаник» поворачивал вправо («лево руля» в 1912 г.), когда столкнулся с айсбергом.

Обходя айсберг, Мэрдок воспользовался типичным маневром для судов с механическим рулевым приводом. Вначале он повернул судно влево, чтобы «очистить» нос, а затем сразу переложил штурвал и повернул на айсберг (для отведение кормы в сторону от ледяной горы). Второй поворот требовал приказа рулевому «право руля» («лево руля» в 1912 г.). Показания трех членов команды подтверждают предположение о маневре Мэрдока. Первым это подтвердил старшина рулевых Алфред Олливер, который ушел в

рулевую рубку (закрытая часть мостика), когда айсберг прошел вдоль правого борта. Он рассказал о случившемся на американском расследовании:

Сенатор Бартон: Известно ли вам, был ли штурвал вначале положен право на борт или нет?

Олливер: Нет, сэр, это мне неизвестно.

Бартон: Но вы знаете, что он был положен лево на борт после вашего появления?

Олливер: После моего появления. Да, сэр.

Бартон: Где был айсберг, когда переложили штурвал?

Олливер: Айсберг шел к корме.

Бартон: То есть, тогда была дана команда «лево на борт»?

Олливер: То есть, тогда была дана команда «лево на борт». Да, сэр.

Бартон: Кто дал команду?

Олливер: Первый помощник.

Бартон: И эта команда была немедленно выполнена?

Олливер: Немедленно выполнена, и шестой помощник был тому свидетелем.

Старшина рулевых Джордж Роу нес вахту на ютовом мостике и следил за гакабортным буксируемым лагом «Уолкер», а также наблюдал за кормой. На американском расследовании он заявил:

Сенатор Бартон: Слышали ли вы скрежет айсберга вдоль борта судна, когда находились там?

Роу: Нет, сэр.

Бартон: Так что вы не знаете, терся ли он о борт там или нет?

Роу: Нет, сэр.

Бартон: Каково ваше мнение об этом?

Роу: Полагаю, этого не было.

Бартон: Вы убеждены, что не слышали трения?

Роу: Да, сэр.

Бартон: Не думаете ли вы, что если бы штурвал был «право на борт», корма должна была оказаться прямо напротив айсберга?

Роу: Получается, что так, если бы штурвал был «право на борт».

Матрос Джозеф Скэрротт курил на баке в момент столкновения. Он протискивался на палубу ниже, когда заметил, как айсберг скользит вдоль правого борта судна. На британском расследовании Скэрротт заявил, что штурвал «Титаника» был в положении «лево на борт» (правый поворот) и корма отвернулась в сторону ото льда. Пассажир первого класса Джордж Хардер подтверждает наблюдение Скэрротта из своей каюты (E50):

Я услышал глухой шум, а затем почувствовал вибрацию судна и своего рода грохот, скрежет вдоль борта корпуса. Когда я подошел к иллюминатору (который был закрыт), то увидел, как мимо проходит айсберг. Айсберг был на расстоянии от 15 до 30 м.

Свидетельства указывают на то, что первый помощник Мэрдок намеревался совершить маневр по обходу айсберга. Между двумя приказами рулевому он дал команду «стоп» обеим машинам для предотвращения повреждения винта правого борта.

Таким образом, когда «Титаник» врезался в айсберг, он поворачивал вправо — на айсберг. Тот факт, что «Титаник» в последний момент оказался повернут на север, хотя должен был направляться на запад, можно принять как дополнительное подтверждение этого предположения.

То, что большая часть людей на борту судна не заметили ничего необычного в случившемся, является наиболее значимым аспектом в цепи обстоятельств встречи «Титаника» с айсбергом. Преобладающее число пассажиров спали в течение самых зловещих секунд их жизни. Кроме тех, кто находился глубоко внизу, в носовой части судна, никто не почувствовал сильного удара и не услышал оглушительного грохота. Была лишь небольшая вибрация или отдаленный шум.

Лучше всего это можно описать вибрацией и скрежещущим звуком. За этим скрежещущим звуком последовала вибрация... казалось, что винты наскочили на что-то ...Слабая вибрация

вслед за скрежетом, как будто о дно, казалось, шла из носовой части. Скрежет продлился пару секунд.

Чарльз Лайтоллер, второй помощник, каюта на шлюпочной палубе.

Я не ощутил удара, но казалось, судно тряхнуло так же, как при неожиданном включении полного реверса, такая же вибрация, которой было достаточно, чтобы разбудить любого спящего. Не так, чтобы судно столкнулось с чем-либо серьезным — просто легкая дрожь.

Джозеф Скэрротт, матрос 1-го класса, палуба бака.

Во время столкновения я проснулась и услышала, как остановились машины, но не ощутила вибрации. Мой муж продолжал спать.

Эмилия Райерсон, пассажирка каюты B63.

Я спала и проснулась, когда услышала легкий треск. Я не обратила на него внимания, пока не услышала, что двигатели встали.

Чарльз Стенгель, пассажир каюты C116.

Было лишь небольшое колебание, о котором нечего и говорить...

Альберт Пирси, стюард, буфетная третьего класса, палуба «F».

Характерное описание этого явления на расследованиях принималось к сведению с осторожностью. Однако в данном случае имеются свидетельства очевидцев, находившихся в разных местах. Многие из воспоминаний содержат общие ключевые элементы: событие продолжалось лишь несколько секунд, не было сильного толчка, слабый шум (часто описываемый как скрежет металла), исходивший от днища судна.

Все детали, вытекающие из свидетельских показаний, значимы в равной степени. Нет рассказов о том, что из-за удара люди слетели

с верхних полок, никто не свалился со знаменитой центральной лестницы первого класса, столы в курительном салоне первого класса не пошатнулись, а стоящие на них напитки не пролились. Все спасшиеся с «Титаника» приходят к общему соглашению в том, что встреча 53 000 т стали (водоизмещение) с предположительно сотнями тысяч тонн льда прошла гладко.

Однако обычно столкновения судов с айсбергами не проходят столь уж незаметно. За три дня до фатального несчастья с «Титаником» другое судно шло через то же самое ледяное поле — французский пассажирский лайнер «Ниагара» врезался в айсберг носом вечером четверга 11 апреля 1912 г. Несчастье произошло в тот момент, когда пассажиры обедали. По сообщениям газеты «Нью-Йорк геральд» от 17 апреля 1912 г., результат столкновения оказался ошеломляющим:

Пассажиры попадали с кресел, разбивая тарелки. Предметы сервировки разлетелись по салонам. В следующий момент среди пассажиров началась паника, они с криками и плачем ринулись на палубы...«Я подумал, что мы погибли», — сообщил вчера капитан Яхем. «Прибежав на мостик, я подумал, что мы столкнулись с другим судном. Но потом я увидел, что это был айсберг, что мы окружены льдом повсюду, насколько можно было видеть сквозь туман. Мои надежды на спасение пассажиров и судна возросли... Уверен, что капитан Смит испытал то же самое и практически в том же месте, где «Титаник» пошел на дно»

Несмотря на столь жуткие воспоминания, все пассажиры с французского лайнера остались живы, судно дошло до порта своим ходом. Видимо, по этой причине модно клеймить первого помощника Мэрдока за то, что он не направил «Титаник» на айсберг носом. Это, конечно, не было практичным решением для столь опытного офицера палубной команды независимо от воображаемой выгоды. Кроме того, умышленно идти на лобовое столкновение — это противоречит человеческой психологии, направленной на подсознательное желание избежать опасности, уйти от нее.

Тем не менее дискуссия вокруг возможности прямого столкновения поднимает интересный вопрос о его последствиях

для носовой части крупного судна, подобного «Титанику». На слушаниях британского расследования свидетельствовал Эдвард Уайлдинг, главный кораблестроитель на «Харланд & Вольф» (после Томаса Эндрюса). Он сообщил, что в случае прямого столкновения носовая часть «Титаника» должна была деформироваться, словно кузов современного автомобиля после крэш-теста. Эта «гармошка», расплющиваясь в течение нескольких секунд, рассеяла бы основную силу удара (около 3563 МДж). По мнению Уайлдинга, сжатие корпуса судна подобным образом снизило бы число раненых среди пассажиров и команды, которым удалось избежать ловушки в сложившихся отсеках носовой части.

Менее драматичный и наиболее часто обсуждаемый скользящий удар на скорости в 22,25 уз. мог привести к свойственным лишь ему разрушениям: внезапный подъем палубы по отношению к незакрепленным предметам. Внезапный эффект рикошета вызвал бы у людей, находящихся в передней трети судна, ощущения, сходные с внезапным землетрясением в гостинице: спящие пассажиры третьего класса в носовой части попадали бы с полок, а пассажиры, идущие по коридорам, попадали бы на палубу. Любой из описываемых ударов оставил бы в памяти неизгладимое впечатление, но никто из более семисот пассажиров не припоминает ничего подобного. За исключением людей из кочегарок, все спасенные вспоминают происшествие как легкую вибрацию судна, отдаленный грохот.

Вариант скользящего удара: корпус ударяется о лед, отскакивает, ударяется снова, снова и снова на протяжении 100 м вдоль носа. Описание столкновения, приведенное вторым помощником Чарльзом Лайтоллером (во время инцидента он находился в своей каюте) в своих автобиографических воспоминаниях 1935 г. («*Titanic and Other Ships*»), отражает точку зрения большинства:

Удар отпружинил нос в сторону. Затем снова удар, на этот раз немного дальше к корме. Каждый удар повреждал обшивку ниже ватерлинии, поскольку судно было недостаточно прочным, чтобы противостоять их силе.

Иными словами, «Титанику» не повезло настолько, что его борт прокатился по подводной части айсберга с силой, достаточной для

деформации стальной обшивки корпуса, но недостаточной, чтобы сбросить пассажиров с коек. Это кажется весьма маловероятным, особенно с учетом скорости в момент столкновения в 22 уз. Единичный скользящий удар обычно приводит к образованию значительной пробоины в месте непосредственного столкновения, сводя к минимуму повреждения в других областях.

Если скользящего удара не было, что тогда привело к столь обширным повреждениям? «Титаник» ударился о подводный выступ айсберга при попытке обогнуть слева его видимую часть. Иными словами, «Титаник» ненадолго сел на лед. Так же считают и основоположники этой версии произошедшего, американские исследователи Паркс Стефенсон и Дэвид Браун.

Казалось, он едва обойдет его, но полагаю, что лед оказался под водой.

Реджинальд Ли, впередсмотрящий, «воронье гнездо».

В носовой части «Титаника» у хвостовика форштевня имелся отчетливый срез. Элемент киля под машинным отделением и котельными был прямым. Впереди, за переборкой «В», он начинал подниматься под углом примерно в 14°, пока не встречался с хвостовиком форштевня на носовой оконечности.

Как будет показано далее, эта конструктивная особенность, при которой полная осадка не достигалась до кормового конца трюма № 1 (прямо перед переборкой «В»), оказалась весьма значимой. В процесс посадки были вовлечены две клинообразные формы: угловой хвостовик форштевня и наклонная подводная часть айсберга.

Удар почти вертикальной стальной стены о лед не был сильным. Напротив, первоначальный контакт был ограничен формой объектов. Хвостовик форштевня «Титаника» поднимался под углом примерно 14°, так что ниже переборки «А» у шпангоута 140 он был выше глубины киля на 2,1 м. По этой причине дно вдоль хвостовика форштевня поглощало лишь малую долю веса судна в течение первого мгновения контакта. По мере того как клинообразные

формы корпуса и айсберга приходили в полный контакт, стальной корпус, оказывая давление на лед, немедленно обрушил его более мягкие части, обнажая под ними твердую сердцевину.

Скольжение по илу или песку будет беззвучным и не вызовет никакой вибрации. Волоча баржу по реке, капитан буксира может и не замечать, что баржа села на мель, пока не обратит внимание на то, что движение вперед прекратилось и буксир стоит на месте. В нашем случае стальной корпус «Титаника», ударившись о твердую сердцевину льда, мог породить звук, который порождают камешки, брошенные в жестяную банку, или звенья цепи, спускаемые из якорного клюза:

Я сидела на кровати и готовилась выключить свет. Мне показалось, что сильного удара вообще не было. Мы словно прокатились по тысяче камешков. В этом не было ничего, внушающего страх...

Г-жа Стюарт Уайт, пассажирка каюты С32.

Меня разбудил скрежет по дну судна. Сперва мне показалось, что мы потеряли якорь с цепью, и они «пробежали» у нас под днищем.

Джордж Саймонс, впередсмотрящий, кубрик в носовой части.

Звук. Я думал, мы становимся на якорь.

Герберт Питман, третий помощник, каюта на шлюпочной палубе.

Воздействие при посадке могло быть относительно небольшим, когда наклонный форштевень встретился, а потом прокатился по подводной части айсберга. У шпангоута 118, что на 3 м впереди переборки «В», ситуация изменилась. Наклонный хвостовик форштевня кончился, и начался прямой киль. Рассуждая логически, именно в этой точке «Титаник» ощутил полное воздействие посадки. При прохождении льда этим участком, структура корпуса должна была испытать более сильный толчок:

Мне показалось, что судно настигла необычно сильная волна, вызвавшая что-то вроде вибрации.

Майор Артур Пошан, пассажир каюты С104.

Пока крушился лед, мы слышали скрежет вдоль днища судна.

Роберт Хиченс, старшина рулевых, рулевая рубка.

Сильного удара, вибрации не было. Грохотанье в течение 10 секунд, что-то вроде того...

Уолтер Брайс, матрос первого класса, возле кают-компании матросов.

Судно сотрясалось, были небольшие толчки, из чего я заключил, что сломался один из винтов.

Джордж Кроу, стюард, примерно в 15 метрах от миделя, палуба «Е».

Скользя по подводному ледяному уступу, правый борт «Титаника» мог слегка приподняться. Это было почти незаметно внутри корпуса, на нижних палубах. Однако «воронье гнездо», расположенное на высоте почти 30 м, было прекрасным местом для обнаружения крена судна:

Казалось, судно слегка накренилось на левый борт, когда мы ударились об айсберг ... совсем чуть-чуть на левый борт, когда правым оно ударилось об айсберг.

Реджинальд Ли, впередсмотрящий, «воронье гнездо».

Оказалось, что пассажир перового класса Хью Вулнер также заметил слабый крен на левый борт во время столкновения:

Мы ощутили ... что-то похожее на перекатывание, замедление, но не удар, а затем — легкий наклон, будто все помещение пошатнулось.

Хью Вулнер, пассажир, курительный салон первого класса.

В настоящее время путем исследования останков на дне невозможно доказать или опровергнуть утверждение о том, что «Титаник» действительно сел на подводный выступ айсберга, поскольку носовая часть стоит вертикально и зарыта в донные отложения. Кроме того, картина повреждений может оказаться «смазанной» из-за последующего удара носовой части о дно океана и последующих добавочных повреждений, полученных при этом набором корпуса. Чтобы найти подтверждение этой теории, можно воспользоваться описанием похожего случая.

В 1992 году «Куин Элизабет-2» на пути в Нью-Йорк ударилась о скалу южнее острова Каттиханк у побережья Массачусетса. В этот момент лайнер шел на скорости около 18 уз. и его днище оказалось вскрыто большими валунами, но сильного удара не произошло. Также как и на «Титанике», пассажиры «Куин Элизабет-2» не ощутили последствий случившегося.

Я из Калифорнии, поэтому могу сравнить это лишь с большим землетрясением.

Линда Робинсон, пассажирка «Куин Элизабет-2».

Пассажиры на борту «Куин Элизабет-2» испытали более сильный толчок, чем пассажиры «Титаника», поскольку в их случае лайнер ударился о твердые камни, которые спрессовались при контакте. Несмотря на это, как и на «Титанике», не было раненых, никто не упал на палубу, и паника не началась. По данным газеты «Нью-Йорк Таймс», пассажиры на борту «Куин Элизабет-2» больше были обеспокоены закрытием судового казино, а не повреждениями, полученными судном. Это позволяет сделать вывод о том, что при посадке большого пассажирского лайнера на высокой скорости на твердый объект происходит лишь мягкий толчок.

«Путешествие» «Титаника» по льду происходило мягко и в тот момент, когда он вошел в полное взаимодействие со льдом. Первый удар пришелся как раз на 3,5 м вперед от переборки «В», в передний конец коридора кочегаров. Масса и кинетическая

энергия судна вызвали направленный вверх сдвиг поперечных и продольных днищевых балок.

Через 77 лет после «Титаника» нефтеналивной танкер «Эксон-Вальдез» налетел на скалы Блай-Рифа в проливе Принца Вильгельма на Аляске. Рабочие судостроительного завода, восстанавливавшие корпус танкера, обнаружили, что многие рамные шпангоуты были изогнуты, а стрингеры — смещены. Подобные же повреждения должны были получить и элементы набора корпуса «Титаника».

Например, смещение вверх стрингеров, скрепляющих крайние листы балластного танка трюма № 1, немедленно передалось бы во второе дно коридора кочегаров. Это повлекло бы смещение металла вокруг основания винтовых трапов, ведущих наверх, к жилым помещениям кочегаров и штивщиков.

По данным отчета британского расследования... *«спустя пять минут после столкновения, было обнаружено поступление забортной воды через пол коридора кочегаров по правому борту»*. Подобное затопление в точности соответствует ожидаемому при посадке. Смещение крайних листов могло вызвать затопление не только прохода кочегаров, но и трюма № 2 вокруг.

Отчет о расследовании британского министерства торговли точно связывает затопление коридора и трюма № 2, но невероятным образом относит это к предположению глубокого проникновения айсберга внутрь судна. В разделе отчета «Описание степени повреждений» говорится, что *«борт судна был полностью поврежден от переборки "В" к корме, открывая коридор кочегаров, который расположен в одном метре от наружной обшивки корпуса, что привело к затоплению и коридора и трюма»*.

Для этого льду требовалось не только перфорировать стальную обшивку, но и продвинуться глубоко внутрь корпуса, чтобы повредить коридор, расположенный далеко от борта. При этом ледовый выступ должен был иметь форму кинжала или стилета, чтобы уложиться в вычисленный размер пролома (около 3,6 м^2) и перфорировать корпус перпендикулярно его поверхности (иными словами, нанести прокол) в противоположность параллельному движению

вдоль корпуса (образовывая протяженный разрыв или их серию). Это противоречит известной механике столкновения.

Скорее всего, при первом ударе корпус «Титаника» располагался параллельно горизонтальной оси айсберга. Однако судно шло не по прямой, а завершало правый поворот, перемещаясь всем корпусом с поворотом носовой части к айсбергу для выполнения задачи Мэрдока по отклонению кормы в сторону.

По-видимому, ледяной уступ, на который сел «Титаник», поднимался под углом вверх, задев борт выше ватерлинии. Поэтому отклонение носовой части вправо еще больше подтолкнуло корпус на скат шельфа айсберга. Сверху казалось, что носовая часть ударилась об айсберг бортом сразу за док-камерой. Несомненно, одно из этих взаимодействий и вызвало обрушение значительного объема льда на полубак «Титаника» (передняя док-камера). Поскольку не обнаружено повреждений на верхней части правого борта и очевидцы не упоминают о повреждениях леерного ограждения, оснастки, а также о громком и продолжительном металлическом скрежете, неизбежно сопутствующем подобному воздействию, это единственное объяснение схода льда на палубу лайнера.

Лед был обнаружен в носовой части док-камеры. Почему только там? Потому, что корпус в этой точке вошел в полный контакт со льдом, а уже в районе задней части док-камеры «Титаник» соскользнул с подводного ледяного выступа в результате завершения маневра Мэрдока либо подводный выступ обломился, увлекая за собой объемистую глыбу из надводной части, которая и рухнула на палубу. Возможно даже, что в этот момент айсберг качнулся в сторону борта «Титаника» и он прогладил край айсберга, даже не содрав еще свежей белой краски с внешней стороны борта. Тогда немного льда могло отлететь и на шлюпочную палубу.

Стандартный прием отведения небольших судов от причальной стенки: оттолкнуться носом от вертикальной стойки, повернув руль по направлению к причалу, и работать машиной вперед. Этот прием должен сработать и для больших судов, но сложно найти для этого стойки достаточных размеров и надежности.

Хотя Мэрдок и не планировал выполнять этот маневр, он его в точности и выполнил. Контакт между бортом судна и айсбергом помог отклонить корму в сторону. Этот быстрый поворот также привел в контакт с айсбергом и форпик перед тем, как корпус вскользь соскочил с уступа подводной части айсберга. К моменту, когда айсберг встал на одну линию с котельным помещением № 6 (сразу за мостиком), судно освободилось. Возможно, полного веса корпуса хватило, чтобы обломить уступ, на котором «ехал» «Титаник», или геометрия пересечения была такой, что корпус быстро сорвался с подводного уступа. Все происшествие от начала до конца заняло не более 10 секунд, а, скорее всего, 8 секунд, исходя из времени, которое требуется судну для прохождения расстояния порядка 90 м на скорости в 22,3 уз.

Если принять гипотезу о том, что «Титаник» действительно сел на айсберг в отличие от традиционного мнения, что он задел его вдоль корпуса, поднимается множество вопросов о повреждениях, произошедших непосредственно в момент столкновения. Общепринятый сценарий столкновения не может в достаточной мере осветить механику разрушения форпика и коридора кочегаров или охарактеризовать столкновение в соответствии с рассказами очевидцев.

Тип повреждений, ожидаемый от эффекта посадки, должен соответствовать действительным повреждениям «Титаника», описанным очевидцами и данными осмотра остова на дне. Скольжение тысяч тонн стали по подводному ледяному шельфу должно было вызвать большие повреждения в обшивке и передаться шпангоутам и стрингерам под ней. Уже первый сильный удар должен был разрушать двойное дно. Это разрушение можно только вообразить, поскольку оно расположено в недоступной даже для современных эхолотов части корпуса.

Фотографии днища «Куин Элизабет-2», сделанные после ее посадки на каменистый грунт, дают возможность представить, что именно испытала более хрупкая обшивка корпуса «Титаника». Эти повреждения по большей части несущественны, поскольку открывают для забортной воды лишь балластные танки, располо-

женные под водонепроницаемым вторым дном. Более серьезные прямые повреждения, повлекшие за собой затопление, произошли, вероятно, в кормовой части трюма № 1 и в носовой части трюма № 2 возле переборки «В».

После обнаружения в 1985 г. корпуса на дне представилась возможность изучить сталь, из которой был построен «Титаник». Лабораторному анализу подвергли как образцы стальной обшивки, так и заклепки, их скреплявшие. Исследования, проведенные Металлургическим отделением Американского института по стандартизации и технологиям (NIST), имели своей целью проверить гипотезу о том, что сталь «Титаника» была ломка по современным стандартам для судостроительных материалов.

Полученные данные показали, что сталь «Титаника» имела нужный запас прочности, однако обладала слишком низкой устойчивостью к разломам в условиях морской воды при температуре ее замерзания, что как раз соответствовало условиям в ночь столкновения. Тем не менее нет достаточных свидетельств в пользу того, что хрупкость стали сыграла роль в процессе начального затопления судна.

Одной из значительных ошибок, допускаемых при исследовании катастрофы с «Титаником», является отсутствие должного внимания по отношению к другому, не менее крупному плавучему объекту — айсбергу. Основополагающими факторами фатальных повреждений, полученных «Титаником», служат размеры, форма, плотность и твердость льда этой плавучей горы.

Чтобы разобраться в том, что произошло при встрече льда и стали 14 апреля 1912 г., нужно иметь представление о сущности льда. Исследования, проводившиеся в 1990 гг. годы Центром инженерии ресурсов холодных океанов (C-CORE, г. Сент-Джон, Ньюфаундленд), установили, что кубики льда для коктейлей, получаемые в обычном домашнем холодильнике, имеют всего 10 % от твердости стали — слабый противник стальному корпусу судна. Однако лед внутри айсберга средних размеров (с каким столкнулся «Титаник») может иметь температуру до −25 °C. Сердцевина айсберга почти в 10 раз прочнее кубика льда и в со-



стоянии «сделать вызов» стальной обшивке океанского лайнера. Обычно прочность льда на раздавливание составляет лишь около 1 % от прочности стали.

Также было установлено, что твердый лед в подводной части айсберга отличается более плотной кристаллической структурой с небольшими газовыми карманами. Отдельные кристаллы льда, формирующие подводную часть айсберга, более крупные и прочные, чем кристаллы, находящиеся на воздухе. Наоборот, надводные части состоят из более мягкого льда с большими газовыми карманами.

В то время как прочность льда зависит от температуры, различия между льдом над и под ватерлинией айсберга определяются относительными температурами воздуха и воды, а также последними переворотами и отрывом от массы льда. Сталь, как правило, гораздо прочнее льда. В последнее время было мало случаев повреждения льдом судов со стальным корпусом. Тонкая стальная обшивка может быть вдавлена, а шпангоуты вокруг — изогнуты. Столкновения со льдом судов, идущих на высокой скорости и не предусматривающих подобного воздействия, вызывали перфорирование корпуса.

Д-р Ричард Маккенна, директор по инженерии льда, C-CORE.

Айсберги имеют различные размеры и формы в зависимости от места их откола и возраста. Нет в мире двух айсбергов одинаковой формы, которая изменяется в процессе таяния льда. Изучающие это ученые смогли сформировать перечень наименований айсбергов:

Плоский (Tabular) — плоский сверху, с крутыми или вертикальными сторонами. Большая часть с горизонтальными слоями, очень твердые. Длина по отношению к высоте менее 5: 1.

Глыбовый (Blocky) — плоский сверху с крутыми вертикальными сторонами.

Неплоский (Non-Tabular) — категория покрывает все типы, не имеющие плоскости, включая куполообразные, скошенные, глыбовые и остроконечные.

U-образный (Drydocked) — айсберги, имеющие разрушения в виде U-образной расселины.

Остроконечный (Pinnacled) — айсберг с одним или более центральными шпилями.

Клинообразный (Wedged) — плоский сверху, с крутыми вертикальными сторонами в одном конце и скошенный в другом.

В дополнение к наименованиям, описывающим их форму, айсберги можно распределить и по размерам. На первом месте этого списка — крупные айсберги, высотой 46—75 м над водой и длиной более 250 м. Самые маленькие айсберги — это гроулеры (куски айсбергов), имеющие высоту меньше метра и длину до 5 м.

Айсберг, вставший на пути «Титаника», скорее всего, отломился от гренландского Якобсхафенского глетчера. Более 85 % всех айсбергов в Северной Атлантике происходят из этого ледника или близлежащего ледника Гумбольдта. Ежегодно здесь откалывается около 40 000 средних и крупных айсбергов. «Новым» айсбергам требуется год и более, чтобы пройти на юг через пролив Дейвиса. Изредка более 2 % из них доходят до 48 °с.ш. Однако в апреле 1912 г. большому объему льда удалось продвинуться еще дальше на юг по Лабрадорскому течению. В момент столкновения «Титаник» оказался чуть-чуть южнее 42 °с.ш. Айсберги из Якобсхафенского ледника можно охарактеризовать как остроконечные.

Очевидцы, описывающие айсберг «Титаника», почти все соглашаются в том, что фатальная ледяная гора имела по крайней мере один высокий пик. Старшина рулевых Томас Роу, шагавший взад и вперед по кормовому мостику и заметивший айсберг, вначале подумал, что видит мачты и паруса судна. Другой старшина, Алфред Олливер, находился в таком положении, что не мог видеть ничего, кроме верхней части айсберга. Он рассказывал, что кончик айсберга проскользнул мимо, когда он шагал по шлюпочной палубе. Впередсмотрящий Фредерик Флит вспоминал, что у айсберга была большая остроконечная верхушка.

Утром 15 апреля главный стюард немецкого судна «Принц Адельберт» сфотографировал айсберг с широким мазком красной краски вдоль ватерлинии. Айсберг, изображенный на этом

знаменитом снимке, долгое время считали «убийцей "Титаника"». У него был центральный пик с двумя низкими фланговыми вершинами. В темноте можно было принять лед за три мачты парусного судна.

Не сохранилось четкого свидетельства о горизонтальной длине фатального айсберга. Предполагают, что его длина составляла 60—120 м. Этот диапазон соответствует примерной высоте в 18—30 м, о которой упоминают очевидцы. Исходя из этого, можно предположить, что «Титаник» стал жертвой обычного айсберга средних размеров. Предполагали, что это была остроконечная гора, начавшая превращение в U-образную форму.

Лишь спустя почти 90 лет с того момента, как «Титаник» пошел на дно Атлантики, на свет появилась первая подлинная фотография «настоящего» айсберга. Все это время она тихо лежала в частной коллекции, а в апреле 2000 г. ее обнаружил и купил немецкий журналист Хеннинг Пфайфер. Анализ снимка по данным свидетельских показаний позволяет сделать однозначный вывод — это действительно тот самый айсберг. Его форма полностью подходит под описание, сделанное матросом «Титаника» Джозефом Скэрроттом (он сравнил ледяную гору с видом скалы Гибралтара) и совпадает с рисунком Колина Кэмпбелла Купера, пассажира «Карпатии».

Кто же сумел сделать столь уникальный фотоснимок? Чех Степан Ржегоржек оказался на борту немецкого парохода «Бремен» 20 апреля 1912 г. в непосредственной близости от места столкновения «Титаника» с айсбергом. Здесь с парохода увидели обломки кораблекрушения и множество тел жертв, подбирать которые было направлено кабельное судно «Маккей-Беннет». Айсберг, который встретился им на пути, имел единственный свежий разлом с полосами красной краски. Ржегоржек сфотографировал его. После прибытия в Нью-Йорк 25 апреля он распечатал снимок айсберга на почтовых карточках и описал на их обороте увиденное родителям и брату Джозефу в маленькую чешскую деревушку Долни Штепанице, у подножия Крконошских гор.

Айсберги плавают, поскольку плотность льда их сердцевины (около 900 кг/м^3) меньше плотности морской воды (около

1025 кг/м^3). Когда айсберг откалывается от материнского льда, над водой поднимается более 20 % от его общей высоты. Причиной тому служит снег, который часто образует его верхнюю часть, а он имеет гораздо меньшую плотность (т.е. легче по весу), чем сердцевина айсберга.

Ледяные горы весьма непостоянны, а потому они очень часто переворачиваются в воде в процессе своей жизни. После нескольких переворотов гора среднего возраста теряет снежную верхушку, обнажая плотную, глубоко замерзшую сердцевину. В результате над водой поднимается небольшая часть айсберга. Старшие горы вообще плавают лишь с $^1/_8$ частью над водой.

Самым существенным фактором в понимании того, что случилось с «Титаником», служит то, что под водой айсберги, как правило, на 20—30 % длиннее, чем над водой. Так, гора длиной 30 м над водой под ней может иметь от 37 до 40 м. Наклонные ледяные уступы, отходящие в сторону под водой, составляют существенную угрозу для судна, проходящего возле айсберга. Вот что говорится об этом в практическом пособии по навигации (*«American Practical Navigator», 1995*):

Подобные выступы обычно гораздо быстрее образуются в процессе таяния и эрозии айсберга над водой, чем под ней. Выступы могут отходить и от вертикальных ледяных откосов (фронтов льда), образующих массивный ледниковый щит. Кроме выступов, значительные подводные части айсбергов могут выдвигаться за его пределы на большой глубине.

Практические аспекты управления судами во льдах также обсуждаются в пособии по навигации. Капитанов предостерегают от контакта с плавучим льдом (*«American Practical Navigator», 1995*):

Избегайте скользящего удара. Этот маневр может привести к отклонению кормы под лед. При необходимости ударяйте в лоб на малой скорости. Обходите углы и выступы, но не делайте при этом резких поворотов, которые могут привести корму под лед, что вызовет повреждение винта, вала или руля. Не рекомендуется использовать полный руль без крайней необходимости,

поскольку он может привести корму или среднюю часть корпуса судна на лед.

Печально известная неустойчивость айсбергов — результат их случайных форм в совокупности с неоднородным таянием льда, которые могут заставить айсберг неожиданно переориентироваться в воде. Другая причина переворота — откол гроулеров. Плоские айсберги считаются самыми устойчивыми. Наименее устойчивые — куполообразные и клинообразные горы, которые могут перевернуться через секунду без видимых причин.

Гренландские айсберги состоят из уплотненного снега, период сжатия которого занимает 10—15 тыс. лет. В результате получается лед, содержащий множество мелких воздушных пузырьков, отражающих солнечный свет, что дает айсбергам характерный белый цвет. Лазурные полосы обычно являются результатом повторного замерзания талой воды и не содержат воздушных пузырьков. Лед, не содержащий воздуха, синеватый по цвету. Темные полосы, проходящие сквозь айсберг, вызваны грязью и камнями, захваченными из материнского ледника. Более светлые полосы — это слои атмосферной пыли. Британское расследование допрашивало об айсбергах исследователя Антарктики Эрнеста Шеклтона:

Я видел множество айсбергов, которые казались черными изнутри. Если это не из-за плотности льда, то из-за содержания воды, которая не отражает света.

На основе данных этих наблюдений можно составить точное обобщение столкновения «Титаника» с айсбергом средних размеров. Сталь корпуса имела достаточную прочность, чтобы противостоять относительно мягкому льду, из которого обычно состоит надводная часть айсберга. По всей видимости, сталь судна прекрасно выдержала произошедший высокоскоростной удар. Однако более холодный (а потому — более прочный) лед подводной части айсберга вызвал повреждения. Высокоскоростной удар айсберга может объяснить образование пролома в обшивке корпуса и последовавшее его затопление через двойное дно.

Пока судно катилось поперек ледяного выступа, его носовая часть изгибалась вверх, что никак не предусматривалось конструк-

торами. Этот подъем перекинулся и на правый борт, что и привело к поперечным разрушениям корпуса. Сдвиг проклепанных листов обшивки относительно друг друга мог вызвать нарушение водонепроницаемости стыков или срез заклепок, особенно если последние были ослаблены существенным количеством шлака в них (как это и было доказано путем исследования образцов, взятых с «Титаника» на дне океана). Подобные условия могли привести лишь к медленному проникновению в корпус забортной воды, однако потеря множества заклепок вдоль горизонтального стыка привела бы к открытию большой его протяженности и поступлению гораздо большего объема воды.

Поперечные повреждения могли повлиять и на закрытие автоматических водонепроницаемых дверей. Эти литые чугунные двери задвигались сверху вниз по направляющим — клинкетам и имели высоту 4,8 м от нижнего опорного бруса до верха гидравлических остановов, которые управляли свободным падением двери. Малейший перекос направляющих мог остановить их спуск еще до того, как они полностью закрылись. Поскольку элементы набора двери крепились не к основанию, а были привинчены непосредственно к переборке, малейшее отклонение последней от вертикали приводило к нарушению положения стержней останова, что, в свою очередь, приводило к остановке спуска двери еще до завершения хода (это в точности случится на борту «Британика»).

Также важно заметить, что обратных цепей не было, поэтому на мостике невозможно было оценить, закрыта дверь или нет. Есть некоторые доказательства того, что водонепроницаемая дверь вестибюля в кормовой оконечности коридора кочегаров внесла значительный вклад в гибель «Британика». Отказ той же двери на «Титанике» также мог сыграть свою роль в затоплении. Рассмотрим возможные повреждения по отсекам.

Форпик не был поврежден при первоначальной посадке, поскольку не имел контакта со льдом до тех пор, пока айсберг не оказался возле трюма № 3. Во время движения носовой части боком при правом повороте, форпик протащило по ледяному выступу, вызывая потерю водонепроницаемости пикового танка.

Забортная вода, поступавшая в него, проникла в корпус до переборки «А» и затопила платформу трюма.

Трюм № 1 и танки под ним были вскрыты под сокрушительным натиском льда, который пришелся на расстоянии примерно 3,35 м впереди от переборки «В». Вода свободно поднялась в трюме № 1 до уровня платформы, которая была водонепроницаема (за исключением лестничного колодца, ведущего на бак).

Трюм № 2 был вскрыт в передней части на пути переборки «В» под сокрушительным натиском льда. Ограждение колодца винтового трапа кочегаров сместилось из-за подъема конструкций. Вода затопила коридор кочегаров, колодец винтового трапа и трюм № 2, в котором вода могла подняться до платформы, которая была водонепроницаема. Выше этого уровня вода могла подняться по шахте люка до полубака (док-камеры). По лестничному колодцу винтового трапа кочегаров вода свободно поднялась до уровня нижней палубы («G»), по которой могла затопить пространство перед переборкой «В» над трюмом № 1.

Трюм № 3 мог и не быть вскрытым под натиском льда, поскольку от прямого контакта его хорошо защищало двойное дно. Айсберг мог снести скуловое закругление и скуловые кницы, расположенные под настилом второго дна. Затопление почтового хранилища на палубе платформы могло произойти из-за разрыва горизонтального стыка. Если автоматическая водонепроницаемая дверь в переборке «D» не закрылась до конца, тогда вода из коридора кочегаров могла проникнуть в трюм № 3 через открытые двери бункера, расположенные в вестибюле головной части котельной № 6.

Примечание: Отчет британского расследования в части затопления предполагает, что вода в трюме № 3 достигла уровня 7,3 м над килем за первые 10 минут после столкновения (по данным о затоплении почтового хранилища на платформе трюма). Однако трещина в трюме № 3 над платформой могла привести к тем же последствиям, даже если трюм под платформой был, по существу, сухим.

Котельное помещение № 6, скорее всего, не было повреждено льдом напрямую — вода проникла сюда через трещину,

вызванную поперечными повреждениями. Скорость затопления этого отсека спорная. Старший кочегар Берретт на британском расследовании утверждал, что вода поднялась здесь на высоту 4,2 м от второго дна за первые 10—15 минут. Однако быстрое затопление могло быть вызвано неплотным закрытием водонепроницаемых дверей в вестибюле. Вероятно, поступление воды в это помещение обусловлено вскрытием стыков под действием поперечных повреждений при ударе о лед.

Котельное помещение № 5. Была вскрыта лишь небольшая по протяженности часть стыка, который служил продолжением вскрытого стыка котельной № 6, продолжавшегося за переборку «E» (поступление воды было замечено и в бункере, разделявшем два отсека). Перекос поддерживающих продольных балок (стрингеров) мог нарушить целостность переборки «E» с последующими повреждениями вдоль правого борта.

Таким образом, следствием посадки на лед стало немедленное затопление трюмов № 1 и 2. Вода, поднимавшаяся по шахте люка № 1, напирала на брезент, заставляя его издавать звуки, описанные очевидцами. Воду в трюме № 2 удерживала платформа, но поднимавшаяся по лестничному колодцу вода начала быстро затапливать нижнюю палубу («G») впереди от переборки «B». Эта та вода, которая заставила покинуть свои кубрики спавших там смазчиков и кочегаров еще до полуночи. Если котельная № 6 затапливалась так быстро, как это указано в отчете британского расследования, то она проникла через неплотно закрытые водонепроницаемые двери вестибюля в кормовой части коридора кочегаров. После полуночи или около того началось вторичное затопление через люки, шлюзы, лацпорты и другие отверстия набора корпуса.

Относительно равномерное затопление отсеков и небольшой крен «Титаника» на протяжении всего времени вплоть до его окончательного погружения под воду также косвенно свидетельствуют в пользу версии кратковременной посадки корпуса на лед.

На основе переоценки последнего маневра первого помощника Мэрдока, объединения показаний очевидцев о характере столкновения, переоценки отчетов свидетелей о повреждениях



и осмотра остова на дне можно прийти к однозначному выводу о том, что «Титаник» на короткое время «сел» на подводный выступ айсберга.

Глава IX
ПЕРЕЛОМ

Удар о лед был достаточно сильным, чтобы частично вскрыть двойное дно корпуса для поступления забортной воды и передать ударную нагрузку поддерживающим элементам корпуса, что нарушило водонепроницаемость коридора кочегаров. Под влиянием кинетической энергии судна правый борт еще дальше задвинулся на шельф айсберга, поперечные деформации прогнули обшивку правого скулового закругления, срезали заклепки из ковкого чугуна, сломали зачеканенный шов, что вызвало расщепление поясов обшивки глубоко под ватерлинией и открыло путь для поступления забортной воды в котельные № 6 и 5. Поперечная переборка между ними слегка разупрочнилась из-за перекоса продольных балок, еще больше усиливая течь. Возможно, свою лепту в ослабление переборки внес и пожар в угольном бункере.

Весь инцидент с момента обнаружения айсберга и до того, как «Титаник» соскочил с подводного ледового шельфа, занял 37 секунд. Это время определено экспериментально на борту «Олимпика» при проведении британского расследования. Именно за это время «Олимпик» на полной скорости повернул на два румба влево. Однако на эту цифру могли повлиять многие факторы, включая точность свидетельской оценки того, как далеко нос сместился влево во время выполнения Мэрдоком маневра в обход айсберга. Сообщается о двух румбах (около 23° по компасу), но каков предел погрешности этих предположений? 37 секунд — цифра весьма возможная, но не абсолютная.

Казалось, корпус «Титаника» почти замер на месте. Через несколько секунд на мостике появился озабоченный капитан Смит. «Титаник» имел крен в 5° на правый борт за счет плавучести

неповрежденных отсеков двойного дна по левому борту, выталкивающих его на поверхность. Оценив положение и убедившись, что водонепроницаемые двери закрыты, капитан приказал четвертому помощнику Боксхоллу спуститься вниз и осмотреть повреждения в районе расположения кают третьего класса под палубой бака.

Тем временем непривычная остановка двигателей взволновала других помощников, которые поспешили на мостик, как и Брюс Исмей. Вернулся Боксхолл и доложил, что повреждения не обнаружены. После этого Смит дал в машинное отделение команду «малый вперед», очевидно, чтобы остановка судна ночью посреди океана не вызвала тревоги среди пассажиров.

Однако, что наиболее вероятно, Смит возобновил движение под давлением Исмея, надеясь довести «Титаник» до Галифакса. Путь до этого новошотландского порта был ближе, чем до Нью-Йорка, но он привлекал внимание Исмея по-другому. Испытав внезапный шок от одной мысли, что его личная гордость, его чудесный и рахваливаемый на все лады «Титаник» поврежден, президент ИММ испугался нежелательной огласки. Галифакс в то время был небольшим городом, и в нем легче было удержать ситуацию под контролем, управляя потоком информации (в то время новости распространялись еще не так быстро, как теперь). К тому же из Галифакса можно будет без труда переправить пассажиров «Титаника» в Нью-Йорк или любой другой город США и Канады.

Это подтверждает текст радиограммы, полученной пароходом «Виргиниан» в 23: 51 и переправленной в бостонскую контору «Уайт Стар» через канадскую береговую радиостанцию. Из Бостона она дошла до нью-йоркской конторы пароходства по наземному телеграфу. Текст именно этой радиограммы (а не радиограммы с просьбой оказать помощь) Смит лично принес в радиорубку. Это решение капитана косвенно подтверждается изменением курса с западного на северный (старшина рулевых Роберт Хиченс еще 40 минут после столкновения оставался у штурвала). Иначе при возобновлении движения «Титаник» стал бы описывать гигантскую окружность, так как руль остался бы в

крайнем правом положении после обходного маневра. Пароход двигался теперь параллельно огромному ледяному полю, находясь всего в нескольких десятков метров от него. На правом крыле мостика в эти минуты можно было увидеть капитана Смита, на левом — первого помощника Мэрдока. Они спокойно смотрели вперед, и создавалось впечатление, что оба несут вахту в обычном режиме.

Вероятно, это возобновление хода, в конечном счете, и погубило «Титаник» так быстро. До того, как капитан приказал «малый вперед», водоотливные насосы в котельной № 6 справлялись с ее поступлением. Фактически лайнер держался на плаву за счет насосов. Это положение он мог бы сохранять, пока на его борту имелись запас угля и пар для работы насосов. Во всяком случае, до рассвета он бы не затонул, если бы удавалось поддерживать текущий уровень воды, затапливавшей котельную № 6. Но как только «Титаник» тронулся вновь, давление воды под палубой второго дна быстро возросло, и она стала поступать внутрь корпуса через образовавшиеся бреши с большим напором, в конце концов, перекрыв мощность насосов. Движение продолжалось не менее двадцати минут, после чего «Титаник» остановился, пройдя около трех миль на север, но этого было достаточно, чтобы его положение стало необратимым. Четыре года спустя из-за этой же ошибки погибнет третий по счету «Олимпик», корпус которого уже стоял на стапеле.

Пассажиры, засидевшиеся после обеда в салонах за разговорами или игрой в карты, вышли на палубы. Некоторые из них увидели по правому борту уходящий вдаль айсберг. Кто-то из любопытных стал хватать с палубы куски льда. В этот миг никто и не подумал, что корабль тонет.

Внизу, на платформе судовой плотник Хатчинсон увидел иную картину. Здесь почтовые клерки спасали мешки с почтой из уже затопленного хранилища и перебрасывали их в почтовое отделение на палубу выше. Но вода оказалась сильнее их желания выполнить свой долг, почтовое отделение вскоре также оказалось затопленным. Добросовестные почтовые служащие уже не могли

ничего сделать. Хатчинсон обратил внимание на быстрый приток воды и, прибежав на мостик, сообщил об этом капитану. Вместе с ним, Томасом Эндрюсом и старпомом Уайлдом Смит спустился вниз и лично осмотрел повреждения.

Эндрюс на листках своего блокнота быстро произвел расчет. Он знал, что за первые 10 минут после удара об айсберг вода поднялась на 7,3 м в трюмах № 2 и № 3, на 2 м в трюме № 1, в почтовой кладовой, в котельной № 6. Она поступала и в котельную № 5, но пущенные на полную мощность насосы успевали ее откачивать. Всего за двадцать минут четвертый от носа водонепроницаемый отсек затопило до ватерлинии. Эндрюса как молнией ударило. «Титаник» мог продержаться на плаву с двумя затопленными водонепроницаемыми отсеками или с затопленными четырьмя носовыми, но айсберг вскрыл пять.

Наконец в машинное отделение поступила команда «стоп». Пароход остановился навсегда, и Эндрюс назвал капитану Смиту время, когда «Титаник» пойдет ко дну. Получилось так, что он ошибся почти на целый час. После остановки парохода темп затопления вновь упал, продлив жизнь лайнеру вдвое назначенного срока.

Теперь у капитана не оставалось выбора — нужно было спускать шлюпки и эвакуировать людей, но при этом избежать паники. Первыми он приказал сажать в шлюпки женщин и детей. Поскольку на борту не было системы оповещения, стюардам пришлось бегать по каютам и будить пассажиров, помогая им облачиться в спасательные жилеты. Когда слух о затоплении парохода дошел до третьего класса, в коридорах возникла давка — многие пытались пробраться на шлюпочную палубу и тащили за собой весь свой небогатый скарб. Для многих состоятельных пассажиров их багаж не играл особой роли, но для иммигрантов, собиравшихся начать новую жизнь, потеря багажа означала потерю всего, что они имели.

Тем временем четвертый помощник Боксхолл вычислил координаты «Титаника» — 41°44' с.ш., 50°24' з.д. Эти координаты указывали на точку более чем в 20 милях к западу от места, где



«Титанику» суждено опуститься на дно. Боксхолл не стал вновь снимать положение звезд над горизонтом и рассчитывать текущую позицию «Титаника» по таблицам углов, а просто воспользовался своими вычислениями, сделанными в 20: 00, внеся в них поправку, учитывающую пройденное расстояние. Чуть позже Боксхолл еще раз «уточнит» свои расчеты и выдаст 41°46' с.ш., 50°14' з.д. Эта позиция окажется уже в 13 милях к западу от фактической точки залегания «Титаника» (41°43.5' с.ш., 48°13' з.д.).

Капитан передал координаты радиотелеграфистам. Брайд только что сменил Филлиппса, но теперь сам Филлипс сел к аппарату и приготовился послать сигнал бедствия: «CQD MGY..» «MGY CQD..»

Мелодичный тон радиостанции «Титаника» полетел в ранние утренние часы 15 апреля 1912 г. над необъятными просторами Северной Атлантики в отчаянной мольбе о помощи. Крупнейший пароход «Титаник» тонет... Эфир наполнился и загудел морзянками радиостанций как других судов, так и расположенных на побережье США и даже Европы. Первыми сигнал «Титаника» приняли станция Кейп-Расс, пароходы «Ла-Прованс» и «Франкфурт» в 23: 58 по бортовому времени «Титаника» (в 22: 25 по нью-йоркскому):

«CQDCQDCQDCQDCQDDEMGYMGYMGYMGYMGYMG-Y4144N5024W».

«CQD» (6 раз) *«DE»* («это») *«MGY»* (6 раз) *«41.44 H»* (нордовая — северная широта) *«50.24 B»* (вестовая — западная долгота).

Пароходы, находившиеся за пределами дальности прямого радиообмена с «Титаником», узнавали о катастрофе от других судов, получивших его сигнал бедствия. Сигнал принял и «Олимпик», который в это время находится в 500 милях от «Титаника» на пути в Англию, но единственной надеждой «Титаника» оказалась «Карпатия» пароходства «Кьюнард», поскольку она оказалась лишь в 58 милях (107 км) от тонущего парохода. Вскоре Филиппс получил ответ, что «Карпатия» изменила курс и на всех парах мчится на помощь.

«Титаник» стоял неподвижно в ночи на зеркальной глади океана. Из выпускных трубопроводов первых трех его огромных

труб с неистовым ревом, сотрясавшим тихое звездное небо, извергался пар. Выработанный котлами, для движения он был уже не нужен, теперь пар требовался лишь для вращения динамо-машин и отливных насосов.

Согласно штатному расписанию, первый помощник Мэрдок руководил посадкой пассажиров в шлюпки с правого борта, а второй помощник Лайтоллер — с левого. В первую очередь Мэрдок приказал стюардам собирать пассажиров и следить, чтобы на всех были надеты спасательные жилеты. Вместе с третьим помощником Питманом они подготовили к спуску первую шлюпку. Но некоторые дамы отказывались расставаться с мужьями и предпочитали остаться на громадном «Титанике», чем оказаться в океане в одной из утлых на вид лодочек. Пока никто не верил, что огромный лайнер затонет. Первую шлюпку спустили в 00: 45 утра.

Главной причиной отсутствия какой-либо четкой стратегии явилась общая атмосфера чрезмерной самоуверенности, порожденная технологическими достижениями той эпохи. Когда же судно попало в катастрофу, эта самоуверенность перешла в другую крайность — отрешенность от действительности.

Для заполнения шлюпок руководство корабля избрало принцип «только женщины и дети» (или по крайней мере «в первую очередь»). Но даже тогда помощники не могли не совершать ошибок, поскольку все детали спасательных мер заранее продуманы не были. Сам спуск проходил беспорядочно, хотя при этом был проявлен настоящий героизм как отдельных помощников, так и матросов, и пассажиров. На капитане же Смите лежит главная вина за то, что он не обеспечил систематический поиск женщин и детей по всему кораблю для полного заполнения шлюпок.

Мэрдок собирал всех пассажиров, которые желали покинуть судно, и, поскольку времени не было, спускал недогруженные шлюпки до уровня нижних палуб, где они могли бы принять еще людей, а старшим в шлюпках приказывал держаться поблизости от судна, чтобы в дальнейшем подбирать людей из воды.

Команду капитана эвакуировать женщин и детей оба офицера выполняли по-разному. Мэрдок, когда видел, что женщин и детей



поблизости больше нет, разрешал занимать места в шлюпках мужчинам, и этим спас немало жизней. Лайтоллер же категорически запрещал мужчинам садиться в шлюпки, даже если они не были до конца заполнены. Все, кто выходил на правый борт, в течение первого этапа эвакуации имели возможность занять место в шлюпке и спастись в отличие от тех, кто попадал на левый борт. Лишь самые последние шлюпки спустили полностью загруженными и даже с перегрузом. По свидетельствам очевидцев, Мэрдок держался уверенно и спокойно и даже мог себе позволить пошутить, что, безусловно, успокаивало пассажиров и предотвращало панику.

Как только спустили первую шлюпку, Боксхолл заметил на расстоянии 6 миль (10 км) огни судна по левому борту и решил привлечь его внимание пиротехническими сигналами[1]. Восемь из тридцати шести выпущенных «ракет» производства «Коттон Паудер и К°», представляли собой пороховые заряды, выбрасывавшие высоко в небо белые шарики, с пушечным грохотом взрывавшиеся над «Титаником» и опадавшие вниз белым звездным дождем. Однако из-за особого состояния атмосферы и поверхности воды той ночью (эффекты атмосферного поглощения и зеркала Ллойда) высокие частоты звука не могли распространиться на значительное расстояние и привлечь внимание людей на борту неизвестного судна.

Другие помощники и капитан Смит тоже видели огни, но судно не отвечало по радио и на вызовы ламповым телеграфом также не реагировало. Свидетелем величайшей трагедии стал грузовой пароход «Калифорниан», радиста которого так резко оборвал Филлипс. Свидетельские показания позволяют сделать однозначный вывод об этом. Это же подтверждают и расчеты на основе условий видимости и координат двух судов. «Движение» и последующий «уход» «неизвестного судна» обусловлены дрейфом «Титаника» и растущими дифферентом на нос и креном на правый борт, из-за чего мостик опустился ниже начального положения и огни «неизвестного судна» попросту скрылись за линией горизонта.

---

[1] Единого международного свода сигналов не существовало, у каждого пароходства были свои. — *Примеч. авт.*

«Калифорниан» (пароходства «Лейланд Лайн», также входившего в трест ИММ) находился севернее «Титаника» на расстоянии не более 17 миль. Позднее этот факт подтвердился благодаря записям Джозефа Кеннона, радиста грузо-пассажирского парохода «Бирма»[1], принадлежавшего «Русскому восточно-азиатскому пароходному обществу». Однако эти данные не были приняты во внимание британским расследованием. Фирма «Маркони», составлявшая сводный журнал радиообмена по просьбе британского расследования, попросту проигнорировала их, поскольку этот радиообмен относился к радиостанциям конкурирующих производителей — на борту «Бирмы» был установлен радиопередатчик компании «Де-Форест». Более того, никто из экипажей пароходов «Бирма» или «Виргиниан» (последний пароход, с которым «Титаник» поддерживал радиообмен) не был приглашен на расследование в качестве свидетелей.

Даже если бы «Калифорниан» и пошел бы на всех парах к «Титанику» со своей максимальной скоростью в 12 уз., заметив первую сигнальную ракету, он вряд ли поспел бы вовремя, ведь ему требовалось продираться через ледовое поле в кромешной тьме. Случайный удар о лед единственным винтом мог привести к аварии, и пароход оказался бы обездвиженным.

Даже если бы он успел подойти к лайнеру, «Калифорниану» потребовалось бы встать вплотную к борту «Титаника», чтобы люди смогли просто прыгать с тонущего парохода на палубу. Ведь времени для пересадки с имеющихся шлюпок, их повторного подъема на борт «Титаника» и повторной загрузку почти не оставалось, а никаких других средств для перемещения людей с борта на борт (брезент, трапы, сети и т.п.) предусмотрено не было. К тому же поднимать шлюпки на «Калифорниан» в условиях плохой освещенности тоже было опасно (штатные прожекторы на обоих судах отсутствовали). Учитывая все вышесказанное, капитан Стенли

[1] См. *Приложения. Сообщения в эфире после столкновения «Титаника» с айсбергом*; сообщение, поступившее в 6 часов утра 15 апреля. — *Примеч. авт.*

Лорд мог лишь попытаться пойти на выручку «Титанику», освободив себя от моральной ответственности и всенародного позора, которые довлели над ним весь остаток жизни.

Одна за другой вдоль обоих бортов спускались на воду шлюпки и по тихой гладкой поверхности океана, под стук и хлопанье весел, отходили прочь от «Титаника» в ночную тьму. С момента удара об айсберг прошел час. Гигантское судно тонуло. Вот как описывает это Уолтер Лорд в книге «Последняя ночь «Титаника»»:

Его высокие мачты и четыре большие трубы четким черным силуэтом вырисовывались на фоне ночного безоблачного неба. От его прогулочных палуб, от длинных верениц иллюминаторов исходил яркий, слепящий свет. Из шлюпок можно было видеть людей, облепивших поручни леерного ограждения; в тихом ночном воздухе слышалась мелодия регтайма. Ярко освещенное, оно было похоже на оседающий под бременем собственной тяжести праздничный пирог.

Среди пассажиров на шлюпочной палубе правого борта распространился слух, что «Титаник» способен продержаться не менее восьми часов. На выручку ему спешит несколько пароходов, а «Олимпик» прибудет примерно через час. Каким прекрасным мог оказаться вид залитых электрическим светом двух пароходов-близнецов, остановившихся бок о бок посреди спокойной глади бескрайнего океана! Если бы это действительно было так...

На «Титанике» спускали на воду последние шлюпки. Ровные ряды бортовых иллюминаторов лайнера теперь уже жутковато светились из-под воды, нелепо контрастируя с ярко и почти празднично освещенными палубами. Второй помощник капитана Чарльз Лайтоллер во время разбирательства катастрофы заявил, что видел Брюса Исмея. В накинутом поверх пижамы пальто и ковровых ночных туфлях он стоял у шлюпки, с которой матросы снимали брезентовый чехол, он ни с кем не разговаривал, ни к кому не обращался, а потом, словно загипнотизированный, направился в сторону кормы, где смотрел, как в шлюпку сажали детей и женщин.

Потом он подошел к шлюпке «С», которая уже висела на талях за бортом. Нос лайнера уходил под воду, вода начала заливать палубу. Как только Исмей толкнул голое весло, его взгляд упал на кольцо с гравировкой: «Будь внимателен». Это кольцо подарила ему Флоренс еще до свадьбы.

Разборная шлюпка «С» заскрипела на балках, внезапно дрогнула и, хныча, начала опускаться. Эта шлюпка оказалась последней для стоявшего возлее нее человека. Он остался на опустевшей палубе, на пороге жизни и смерти. Мгновения летели стремительно...

Он все еще колебался, когда макушки голов были уже у его ног и продолжали опускаться. Брюс Исмей собрался, скользнул туфлей по борту и прыгнул, вмиг оказавшись в рядах спасенных.

Движение было настолько быстрым, что даже кошка не успела бы моргнуть глазом. Волна облегчения пронизала мозг. Как только шлюпка ударилась о воду, он вновь воспрял и поблагодарил себя за прыжок. Но рука, лежащая на парусине борта, подсказывала ему другое — чувство безопасности такое же тонкое, как этот холст.

Он встречался с Акселем Уэлином. Конструктор шлюпбалок проявил изобретательность: на них можно было разместить больше шлюпок. Инструкции будут изменены, нужно быть к этому готовым. Но их еще не изменили, поэтому можно обойтись лишь шлюпками, подвешенными на балках, и несколькими разборными. Само слово теперь дразнило его, — «разборные». Он, глава «Уайт Стар Лайн», путешествовавший, чтобы подготовить список улучшений и довести будущий «Гигантик» до совершенства, сидит теперь, опоясанный несколькими рядами мягкой непромокаемой ткани.

Брюс Исмей отвернулся от своего гибнущего чудесного творения. Он глубоко дышал, помагая матросу грести веслом. Шлюпка шла прочь от заката славы «Титаника». Взгляд Исмея вновь упал на кольцо. Кольцо ответило: «Будь внимателен».

Разве он не был внимателен? Он старался ничего не упустить. Консультировался с главным механиком Беллом в Куинстауне, обеспокоенный запасами угля. Встречался с пассажирами, обхаживал их. Приказал повысить скорость хода. Планировал сам

совершить полный обход, от днища до клотика, перед прибытием в Нью-Йорк...

Приток воды из множества отверстий начал превышать мощность отливных насосов «Титаника». На самом деле темп затопления снизился примерно с 400 т/мин за первый час затопления, поскольку давление начало выравниваться. Судно почти достигло равновесия в течение второго часа затопления, но потеря плавучести в затопленной носовой части начала утягивать отверстия в корпусе и водопроницаемые палубы под воду, вызывая вторичное затопление. К этому времени «Титаник» был обречен, как и подсчитал Томас Эндрюс.

Было 2 часа утра, и темп событий начал ускоряться. Ходовой мостик лайнера уже ушел под воду. Покидая свой пост, педантичный Филлипс щелкнул рубильником электродвигателя. Генератор встал, и «голос» «Титаника» умолк навсегда. Филлипс отправился на звуки оркестра, доносившиеся с кормы. Брайд хотел пойти за ним, но заметил группу, сталкивавшую с надстройки на палубу складную шлюпку «В» и решил помочь им. Это был последний миг, когда он видел Филлипса.

Спускать последние складные шлюпки «А» и «В» уже не было времени. Мэрдок, старпом Уайлд, второй радиотелеграфист Брайд и несколько пассажиров пытались освободить их, чтобы они всплыли на поверхность, когда «Титаник» затонет. Многие видели Мэрдока в последний раз, когда он пытался обрезать концы, крепившие шлюпку «В». Вдруг большая волна окончательно залила палубу и смыла почти всех, кто работал со шлюпкой. Извергая снопы искр и сажи, в воду обрушилась передняя труба парохода, вздыбив мощный водяной вал...

В письме Аде, вдове Мэрдока, которое подписали все спасшиеся помощники капитана «Титаника», Лайтоллер писал: «*Я был одним из последних и, конечно, последним офицером, видевшим Мэрдока.. Он работал с полной отдачей, освобождая складную шлюпку по правому борту.. Мистер Мэрдок погиб, исполняя свой долг*». Ада Мэрдок после гибели супруга вскоре вернулась в Новую Зеландию. Она пронесла свою любовь через всю жизнь и

говорила, что жалеет только об одном, что у них с Уильямом не было детей.

В этот момент около 35 000 т воды полностью затопили носовую часть и ее изгибающий момент вскрыл передний компенсационный шов надстройки. Плавное оседание в течение первых двух с половиной часов затопления противоречит популярному представлению о том, что, затопив один отсек, вода перелилась через водонепроницаемую переборку, затем затопила следующий отсек и т.д. Под воду ушли бак, палубные отверстия (такие как люки трюма № 1 и 2) позволили воде проникнуть и растечься внутри корпуса вдоль водопроницаемых палуб «C» и «D». Кроме того, на верхних палубах многие иллюминаторы оставались открытыми.

Символы Чести, Славы и Времени, так красиво и обнадеживающе смотревшиеся в ярком «солнечном» свете парадной лестницы «Титаника», разбились под напором тысяч тонн морской воды, хлынувшей через лопнувший стеклянный купол.

Время вышло для пятнадцати сотен душ, погибавших с Честью и Славой «Титаника». Теперь с ними остались лишь ангелы, чтобы проводить в последний путь по незримой лестнице, освещенной уже другим, призрачным светом. Время отказалось от них.

Переливаясь в неповрежденные отсеки с водопроницаемых палуб, морская вода пошла через вентиляционные короба, кабельные каналы и проходы, затопив наконец котельную № 4. Темп затопления резко усилился. Потеря плавучести теперь была эквивалентна 40 000 т воды, заполнившим носовую часть в противоположность весу части корпуса длиной примерно 80 м, которую ничто не удерживало, когда корма начала отрыв от поверхности.

В области корпуса позади третьей трубы, которая стала слабым местом из-за больших свободных пространств, занимаемых куполом машинного отделения и лестничным колодцем кормового трапа, накопились напряжения. Эквивалентный брус (т.е. корпус судна, рассматриваемый как балка), уже подвергнутый стрессу из-за достижения предела текучести стали, начал изгибаться. Разрыву обшивки способствовало нарастающее развитие трещин вокруг заклепочных отверстий и отверстий в корпусе.

Корпус «Титаника» можно сравнить с пустотелой коробкой, которую с внешней стороны поддерживает обшивка, а изнутри — продольные и поперечные балки и переборки. Когда кормовая часть лишилась опоры, напряжения в корпусе возросли и начали ломать его снизу вверх, от киля. Лучше всего состояние обломков на дне иллюстрирует картонная трубка, подверженная такому же напряжению — она разрушится снизу вверх и сильно расплющится по бокам, когда нижняя часть деформируется. Именно так разрушался и корпус «Титаника».

«Титаник» разваливался, но место разрыва корпуса никто из основных очевидцев (пассажир третьего класса Олаус Абельсет, матрос Фрэнк Осман, повар Джон Коллинз, шеф-пекарь Чарльз Джуфин) не мог видеть, поскольку это происходило под водой — на глубине 30 м или больше. Никто из свидетелей не видел и разлома палуб в надстройке; отсюда и родилась легенда о том, что лайнер затонул целиком. Они лишь слышали звук, похожий на взрыв, и связывали его со взрывом котлов. Однако исследования обломков на дне океана показывают, что котлы до сих пор в целости и стоят на своих основаниях. «Взрыв», скорее всего, был связан с разрушением киля и его отделением от бортовой обшивки.

Носовая часть была тяжелей кормовой и все больше уходила под воду, а корма еще сохраняла достаточный запас плавучести и тянула вверх. Вода затопляла ее не постепенно, как носовую, а с более резким темпом. Поэтому воздух, сохранившейся в кормовой части, покидал ее под большим давлением. Корма начала погружаться в воду под тяжестью носовой части, когда воздух еще не полностью из нее вышел. Из-за перепада давлений под водой корму сдавило, и она не выдержала.

Носовая и кормовая части начали отделяться друг от друга, ломая шпангоуты двух главных поперечных переборок в котельной № 1, и эта часть корпуса распалась на два обломка[1]. Лишившись

[1] В августе 2005 эти фрагменты длиной около 12 и 27 м были обнаружены примерно в 500 метрах от основного поля обломков экспедицией телекомпании «History Channel».

поддержки переборки, элементы набора палубы провалились. Корпус продолжал сжиматься, разрушив наборные элементы двойного дна под машинным отделением. Электрические кабели лопнули, как лопнули и паропроводы динамо-машин. Свет дернулся и погас. В определенный момент под водой набор двойного дна окончательно не выдержал нагрузок, и корпус развалился на две основные части.

Надстройка не составляла единого целого с корпусом (что обычно и для современных судов), поэтому разлом кормового расширительного шва лишь сигнализировал об имеющихся напряжениях на верхних палубах, но они были ограничены небольшой областью. Основообразующей конструкцией корпуса был именно киль, который и испытывал чрезмерные перегрузки. Поскольку разлом шел от киля к верхним палубам, корма не могла отвалиться в сторону, всплыть и встать на ровный киль, она лишь немного осела на поверхности океана, освобожденная от мертвого груза в виде носовой части. Но давление воды и собственный вес (тяжелая силовая установка) затягивали ее вниз. Кроме того, падение кормы на ровный киль вызвало бы огромную волну, которую наверняка заметили бы очевидцы.

Из показаний Эдварда Уайлдинга на слушаниях 1915 г. по поводу компенсационных выплат известно, что котлы должны были сорваться с мест, когда корпус принимал наклон в 35°. Осмотр на дне океана котельной № 2, которая оказалась сразу за областью разрыва, показал, что котлы до сих пор стоят на своих основаниях. По данным последних расчетов экспертов, лайнер затонул с дифферентом на нос около 17° и корма перед разломом поднималась над поверхностью воды лишь на 15—20 м.

Если так, то как же люди из шлюпок могли видеть, как корпус занял почти перпендикулярное положение, прежде чем окончательно погрузился под воду? Из шлюпок дифферент казался больше, что и привело к рождению мифа о положении корпуса перед разломом под 45° и выше. Сперва разлом проявился в области скулового закругления правого борта и корма накренилась на этот борт, задирая вверх левый.

Началось быстрое затопление поврежденных нижних отсеков, нарушая баланс кормы и приподнимая ее. Последняя по инерции движения в сторону разлома (происходило отделение верхних палуб, ведь носовая часть в области разлома продолжала тянуть вниз) начала приподниматься, но все же маловероятно, что она приняла перпендикулярное положение — паровые машины должны были сорваться со своих опорных плит. Однако и сейчас на дне они по-прежнему сохраняют вертикальное положение, установленные на своих проектных основаниях и утратив лишь передние цилиндры низкого давления, отвалившиеся при разломе корпуса.

Остаточная плавучесть кормы временно противодействовала прогрессу затопления, пока находившийся в ней воздух не вытеснился через отверстия в корпусе. Разрывы в обшивке левого борта или ход затопления кормовой части вызвали ее вращение против часовой стрелки вокруг вертикальной оси. Гидростатическое давление постоянно сжимало поврежденные отсеки кормовой части, пока она затапливалась и тонула, что под конец усилило скорость погружения.

По ходу погружения или при ударе о дно произошел финальный «взрыв» — давление окончательно сжало корму, и оставшийся в ней воздух высвободился с огромной силой, разорвав обшивку и настилы палуб, превратив их в «лохмотья». После отрыва носовой части «агония» кормовой части продолжалась недолго, не более пяти минут (оторвавшиеся во время разлома корпуса паровые цилиндры залегают на дне неподалеку от основной массы останков кормы).

Данное описание разлома корпуса связывает воедино показания свидетелей, конструкцию и физические характеристики структуры корпуса, а также состояние обломков на дне океана. Примеси в стали, отказ от сверловки заклепочных отверстий, снижение эластичности стали из-за холодной воды и грубозернистая структура стальных листов обшивки только ускорили гибель «Титаника».

Неравномерное затопление само по себе создало максимальный изгибающий момент более 50 Мт/м², что намного превысило

предел текучести стали. Ни одно судно, даже современное, построенное из стали марки А36 (ГОСТ 5521—93) методом сварки, не сможет выдержать такое непомерное напряжение корпуса.

Рассвет 15 апреля 1912 г. для «Титаника» так и не настал, его не стало около 2: 05 утра по бортовому времени (00: 32 по времени Нью-Йорка). В самый последний момент, когда корма совсем скрылась под водой, Чарльз Джуфин, шеф-пекарь лайнера, спокойно шагнул с нее в воду, даже не замочив волос. Каким-то чудом ему удалось продержаться в ледяной воде в течение двух часов, несмотря на ужасающий холод. Потом его подобрала опрокинутая вверх днищем складная шлюпка «В». Несомненно, своим спасением он был обязан большому объему алкоголя, принятому перед тем, как лайнер затонул. Шотландский виски подействовал, как эффективный антифриз. Он оказался одним из немногих счастливчиков на «Титанике».

Давно и часто возникает вопрос: был ли «Титаник» обречен, когда столкнулся с айсбергом? Да, лайнер был обречен. Но даже после рокового решения капитана Смита о продолжении движения на Галифакс способы заставить пароход продержаться на воде дольше еще оставались. Ведь «Титаник» обладал достаточным запасом живучести в первый час затопления к тому моменту, когда все поврежденные отсеки были полностью затоплены. Когда люди активно борются за живучесть судна, шансов спасти его и себя намного больше: надо лишь знать об имеющихся в их распоряжении средствах и, выбрав оптимальный способ, грамотно его реализовать.

Вливающаяся вода топила носовую оконечность, поэтому нужно было создать момент, противодействующий моменту, дифферентующему судно на нос, и достаточный по величине, чтобы палуба «Е», до которой были доведены средние восемь водонепроницаемых переборок, не погрузилась в воду. Это предотвратило бы переливание воды по этой палубе из носовых отсеков в смежный и в следующие за ним. С этой целью следовало затопить кормовые отсеки.

Еще мичманом эту идею выдвинул С.О. Макаров, опубликовав в 1875 г. статью в «Морском сборнике». После того как в 1883 г.



при сходных с «Титаником» обстоятельствах погиб броненосец «Виктория», флагман английской средиземноморской эскадры (его протаранил другой корабль эскадры, погубив половину экипажа), Макаров на опытах с моделью доказал, что гибель броненосца можно было предотвратить контрзатоплением кормовых отсеков. Его приглашали в Лондон прочесть лекцию об этом методе, о чем писали английские технические журналы.

Если капитан «Титаника» Смит и не знал об этом, то опытный и интересовавшийся техническими новинками Томас Эндрюс должен был знать об этой идее. Но, как уже говорилось выше, при строительстве пассажирских судов требовалось идти на компромисс между живучестью судна и комфортом пассажиров, поэтому о подобных сценариях во время строительства просто не думали.

Как показывают расчеты, контрзатопление было самой реальной возможностью спасти судно, так как запас плавучести обеспечивал непотопляемость при заливании и пяти носовых, и трех кормовых отсеков. В случившейся ситуации, когда затапливались второй, третий, четвертый и пятый носовые отсеки, достаточно было заполнить водой лишь два последних кормовых отсека, а частичное заполнение водой еще и 14-го отсека обеспечивало полное устранение дифферента — пароход становился на ровный киль!

Предпочтение следовало отдать затоплению кормовых отсеков до верха переборок. Заполнять эти отсеки следовало поочередно: сначала ахтерпик, а затем смежный с ним 15-й отсек. Чем раньше приступили бы к закачиванию воды, тем выше была бы вероятность спасения судна, так как по мере заполнения кормовых отсеков снижалось возрастание дифферента на нос, а значит, снижалась скорость затопления поврежденных отсеков и становилась реальной стабилизация, когда прекращается дальнейшее поступление забортной воды.

Лайнер также можно было спасти, затопив кормовые отсеки самоналивом забортной воды. Правда, в этом случае пришлось бы затапливать уже не два, а четыре отсека, а в 13-м отсеке помещались электрогенераторы. В этом случае пришлось бы задействовать

аварийные динамо-машины на палубе «D», зато пароход остался бы на плаву.

Конечно, без предварительно разработанного плана контрзатопление реализовать было сложно, поскольку в нештатной обстановке сложно учесть все факторы, которые могли привести к полному затоплению судна раньше, чем оно затонуло на самом деле. Например, помешать успешной реализации этого плана могли различные отверстия, через которые вода могла проникнуть из принудительно затопленных отсеков в соседние или на палубы выше водонепроницаемой обходным путем, ведь таких отверстий, шахт, каналов и т.п. было по соседству с машинным и котельными отделениями предостаточно. Кроме того, при контрзатоплении могли возникнуть напряжения, подобные тем, что в итоге привели к разлому корпуса. Поскольку при затопленных кормовых и носовых отсеков возникшего изгиба корпуса могли не выдержать как поперечные переборки, так и киль.

Также «Титаник» могли спасти, если бы удалось облегчить его носовую оконечность. Как поступали в старину, чтобы облегчить корабль? Сбрасывали за борт пушки, рубили мачты... Якоря «Титаника» вместе с цепями весили около 270 т. Если бы суммарный вес сбрасываемого за борт превысил 800 т, положение было бы спасено. Во всяком случае, сбросив якоря за борт, уже продлили бы жизнь парохода по крайней мере втрое. Никому и в голову не могло прийти выбросить якоря и другие ненужные теперь «тяжести» из носовой части, чтобы снизить скорость ее погружения в воду. Это наверняка восприняли бы как «порчу имущества компании». Ведь именно такое обвинение прозвучало из уст стюарда, когда пассажир первого класса, теннисист Ричард Уильямс, высадил плечом заклинившую дверь, спасая запертого пассажира из каюты.

Существует мнение, что загружая шлюпки сверх их вместимости, можно было спасти больше жизней. К сожалению, это вряд ли было возможно. Шлюпка № 11, в которой были 70 человек вместо положенных 65, осела в воду почти полностью — планширь оказался всего в нескольких сантиметрах от воды.

В шлюпку № 12 пересели почти все спасавшиеся на опрокинутой кверху днищем складной шлюпке «В», включая второго помощника Лайтоллера, младшего радиста Брайда, семнадцатилетнего Джека Тайера и полковника Грейси. Поэтому перед прибытием на «Карпатию» в шлюпке № 12 под командованием Лайтоллера оказалось более 75 человек (некоторых он не разглядел). На море к утру поднялось небольшое волнение, и волны уже начали заливать ее, поэтому шлюпка с трудом подошла к пароходу, так она была перегружена. Следовало полностью загружать первые из спущенных на воду шлюпок (например, в шлюпке № 7, первой спущенной с «Титаника», были только 28 человек, в шлюпке № 5 — всего 35—36 человек, а в № 6 — вообще лишь 24 человека вместо 65 положенных по проекту).

Больше людей спаслось бы в том случае, если бы места в шлюпках были на всех. Кроме того, требовалось больше шлюпбалок, чтобы одновременно спускать большее число шлюпок. Если бы шлюпок было достаточно, а число шлюпбалок осталось прежним (как это предлагал Аксель Уэлин в последней модификации проекта), на спуск других шлюпок могло просто не хватить времени.

Кроме того, спасти больше людей можно было, соорудив плоты, как это сделали матросы в рассказе Б.С. Житкова «Механик Салерно». Материала на «Титанике» нашлось бы предостаточно, а море было спокойно. За два часа можно было соорудить не один плот, спустить его на пустых шлюпочных талях и подвести в область расположения внешних входных дверей на палубе «Е». Затем установить парадный трап, предназначенный для посадки пассажиров второго класса с тендера, и с помощью него сажать на плот людей. Кроме того, с этого же трапа можно было усаживать людей в шлюпки, спущенные на воду с недогрузом.

В неординарной ситуации и действовать нужно было нестандартно, проявить смекалку. Особенно этого следовало ожидать от помощников капитана, большинство которых были весьма опытными моряками. Позже, когда во время Первой мировой войны Лайтоллеру довелось командовать военным кораблем, то с пробоиной в носовой части он довел раненое судно до порта

кормой вперед. Возможно, аналогично можно было поступить и с «Титаником»: обратное движение ослабило бы приток забортной воды в поврежденные отсеки подводной части корпуса. И ведь догадался же Лайтоллер расставить людей в две колонны на дне перевернутой складной шлюпки «В», чтоб управлять ее положением на воде! К сожалению, во всем остальном он старался действовать строго по инструкции.

Вышесказанное не следует воспринимать как обвинение. Можно ли ставить в вину инженеру Эндрюсу недостаток знаний о реальных запасах живучести «Титаника»? Можно ли ставить в вину капитану Смиту, что он, поверивший в непотопляемость судна и уверенный в его полной безопасности, узнав противоположное, впал в прострацию и фактически устранился от исполнения обязанностей? Конечно же, нет.

Каждый человек знает и умеет лишь то, чему научился сам или чему научил его жизненный опыт. Поэтому несправедливо обвинять одного человека в не способности на поступки другого. В данных обстоятельствах требовались качества, которыми они не обладали. Эндрюс не был Брюнелем, Смит — Макаровым. Безнравственно и бессмысленно корить погибших за допущенные ими промахи, а вот о присущих всем людям недостатках, эти ошибки порождающих, говорить следует. Если мы не хотим, чтобы трагедия повторялась, необходимо выяснить причины, повлекшие ее. Печально, но человечество не всегда умеет (и еще реже хочет) извлекать из прошлого уроки.

С рассветом показалось, что шлюпки окружены множеством парусных судов. Когда совсем рассвело, оказалось, что это вовсе не корабли, а айсберги. В нежном утреннем свете они окрасились в розовый, розовато-лиловый, голубой и белый цвета. Картина была настолько прекрасной, что двенадцатилетней пассажирке второго класса Рут Бейкер в шлюпке № 13 показалось: никакого «Титаника» никогда и вовсе не существовало.

К 4: 00 утра, когда подошла «Карпатия», в живых оставались лишь те, для кого нашлось место в шлюпке. По подсчетам капитана Артура Генри Ростона, на борту его парохода оказались 202 пасса-



жира первого, 115 второго, 178 третьего класса, четверо офицеров и 206 членов экипажа — итого 705 человек с погибшего лайнера «Уайт Стар». Но и они были спасены исключительно благодаря радиостанции на борту «Титаника», служившей единственной связью колосса с внешним миром.

За эти несколько часов в пижаме Исмей превратился в опустошенную скорлупу. Механически он забрался по тиковым планкам лестницы Иакова на палубу конкурента. Пробормотал в ответ на рукопожатие моряка, принял кофе. Повернуть на Нью-Йорк? Да, да, как пожелаете. Проводили по коридору в просторную каюту с койкой. «Не оставляйте меня здесь одного», — схватил он рукав стюарда. Пришел доктор, и «разобранный» на части Исмей предался забвению, которого настоятельно желал. Брюс Исмей был под опиатом.

Великодушный человек в золотом галуне, вошедший в каюту, что-то сказал. Он поступил не слишком мудро и добавил, что придет позже. Нет, нет, не сейчас. Что-то насчет «Олимпика»... пассажиры пристально следят, как гибнет пароход. А потом шел «Гигантик», который уже строился в Белфасте в сопровождении целой цепочки забот. Снова пришел доктор и еще раз ввел наркотик.

За два дня после катастрофы «Титаника» курс акций компании «Маркони» поднялся с 55 до 225 пунктов — совсем неплохо для акций, которые всего год назад приносили по $2 дивидендов. Пока «Карпатия» сохраняла официальное радиомолчание, стали распространяться тревожные слухи. Не то чтобы они исходили из официальных источников, просто радиолюбители и радиотелеграфисты-профессионалы «вылавливали» из радиообменов между судами в Атлантике не предназначенные для посторонних ушей сообщения и передавали их дальше.

В 6: 15 вечера 15 апреля 1912 г. горькая правда наконец дошла до Нью-Йорка. Телеграфом «Олимпик» сообщал, что «Титаник» затонул, а «Карпатия» подобрала шлюпки и возвращается в Нью-Йорк с 675 спасенными на борту. Это сообщение было задержано в пути на несколько часов, причины задержки никто не знает, однако нет никаких доказательств, подтверждающих предположение газеты «Уорлд» о том, что это было работой уолл-стритских «медведей»

(биржевых спекулянтов, играющих на понижение акций) и грузоотправителей, старавшихся успеть перестраховать свои грузы.

Уже на следующий день на страницах петербургских газет появились первые сообщения о гибели «Титаника». 19 апреля министр торговли и промышленности С.И. Тимашев направил своему английскому коллеге телеграмму с соболезнованиями по поводу катастрофы, «лишившей английский флот одного из лучших его судов и сопровождавшейся гибелью стольких человеческих жизней..». В российских газетах появились заметки морских специалистов, комментирующих состояние кораблестроения в Англии, недостатки конструкции «Титаника», опасность плавания во льдах. 22 апреля в Технологическом институте корабельный инженер В.Л. Татаринов прочитал доклад о причинах гибели «Титаника». 28 апреля в Адмиралтейском соборе в присутствии послов Англии и США, а также морского министра России адмирала И.К. Григоровича была отслужена заупокойная панихида по погибшим в море людям. 5 мая вышел в свет первый номер ежедневной рабочей газеты «Правда», также опубликовавшей заметку «К гибели "Титаника"» о ходе британского расследования катастрофы. Также «Титанику» были посвящены публикации в российских журналах «Нива» и «Огонек». В 1913 г. директор «Русского регистра» Р.М. Ловягин издал книгу «Гибель "Титаника"», в которой сделал попытку анализа причин катастрофы, исходя из известных в то время фактов.

«Карпатия» подходила к Нью-Йорку с жертвами «Титаника» и первыми мифами и легендами о катастрофе (многие из них продолжают успешно тиражироваться до сих пор). За два дня Брюс Исмей почти восстановился. Этот коллега Рострон такой понимающий. Полетели телеграммы с пометкой «YAMSI»[1], выдавая персональные директивы:

[1] Перестановка букв фамилии «Исмей» (ISMAY — YAMSI). Никто не знал, почему он прибегал к этой простой уловке, подписывая свои каблограммы. Позднее именно это заставит влиятельного американского сенатора подозревать Исмея в попытках изложить события в выгодном ему свете, дабы избежать ответственности. — *Примеч. авт.*

Желательно как можно скорее вернуть домой оставшуюся команду «Титаника». Задержите «Седрик», отложив его отправление до утра пятницы, если вы не имеете ничего против. Предполагаю возвращаться на нем лично. Пожалуйста, отправьте для меня на «Седрик» одежду и обувь. У меня ничего не осталось. Жду ответа.

YAMSI.

Эти проклятые шлепанцы!

Он прибыл в Нью-Йорк 18 апреля в 21: 25, на борту его встретили Франклин и Сэндерсон. Потом ввалились эти ужасные политиканы, размахивая газетами, а он ведь даже не ступил еще в город! Долго провожали его к личному автомобилю на причале. Молнии и лампы-вспышки ослепляли из сгущавшейся тьмы.

Его люди говорили о невозможности задерживать пароход, но они попробуют заставить ждать «Лапландию». Политики и их допросы. Свет рампы так ужасен в подобные моменты... «Думали, что лучше сказать вам по прибытии, а не раньше. Уверен, вам будет приятнее прочесть это, — личная каблограмма от вашей жены. Вскоре мы должны быть в "Уолдорфе"»...

Очень рада вашему спасению, но огорчена постигшему вас ужасному бедствию. Приплыву в субботу, чтобы возвратиться вместе с вами.

Флоренс.

Уже на следующий день Брюс Исмей был внимателен, постоянен и четок. Он запретил всем судам ИММ покидать порт, пока на них не окажется достаточно мест в шлюпках для размещения всех пассажиров и членов экипажа.

Утром, в пятницу 19 апреля, в отеле «Уолдорф-Астория» американский сенат с непривычной поспешностью начал расследование гибели «Титаника». Расследование представлял Уильям Смит, сенатор от штата Мичиган, состоятельный адвокат и владелец газет. Раньше сенатор сам путешествовал на судах, которыми управлял капитан Смит, поэтому его «очень опечалила» весть о том, что «Титаник» погиб под командованием такого опытного моряка. «"Титаник" был всего лишь дубликатом "Олимпика"»...

Исмей не сопротивлялся, повторяя, что ни одно судно компании впредь не выйдет из порта, пока на его борту не будет достаточно шлюпок. Он уступил должностным лицам компании: необходимо уменьшить число пассажиров в каютах. Решение на скорую руку.

Брюс Исмей нес публичное искупление. Нью-Йорк, Вашингтон. Что за чертовщину понаплела желтая пресса. Он написал Флоренс, чтобы она не приезжала. Он будет слишком занят сенатским расследованием. Но письма шли, ежедневно, и письма от друзей тоже. Послания с поддержкой на столе в фойе... и так постоянно.

Вчера в Куинстаун на борту «Адриатика» прибыл мистер Брюс Исмей, и его встречала миссис Исмей. Чиновники таможни и официальные лица «Уайт Стар Лайн» были единственными, кого допустили на борт кроме пассажиров.

Сэр Дж. Наттинг из Дублина, прибывший из Нью-Йорка, сообщил, что мистер Исмей не жаловался на сенатском расследовании катастрофы «Титаника», но высказал мнение, что отдельные американские газеты были несправедливы к нему, даже не дожидаясь окончания слушаний.

Кажется, мистер Исмей страдал от нервного возбуждения до посадки, но за время путешествия его здоровье улучшилось. В основном он оставался наедине с собой, его ни разу не видели на променаде, он очень редко появлялся на нижних палубах.

Все, чего он хотел, — встречи с Флоренс. Лицо «Уайт Стар Лайн» осталось в неприкосновенности и было спасено. На следующий день, 12 мая 1912 г., семья вернулась в родной Ливерпуль под громовые рукоплескания огромной толпы, собравшейся на пристани.

Бледный и измученный, он швырнул свой котелок в толпу и исчез в автомобиле, а прессе выдали заранее подготовленное вкрадчивое заявление. В нем сообщалось о невозможности обсуждать стоявшее на очереди внутреннее расследование, но от всего сердца выражалась благодарность за полученные им обращения поддержки и сочувствия.



Ливерпуль всегда был добр к Исмеям. Дж. Брюс напился досыта сочувствием, оказанным городом по его возвращении. Это вечное уважение и даже обожание морского сердца Англии вызвал его отец, великий Томас Генри Исмей.

Его любили за открытый им в прошлом веке Ливерпульский пенсионный фонд моряков, за который Исмея-старшего наградили серебряным сервизом и расписным адресом на пергаменте. На открытии «Океанской пароходной компании» Т.Г. Исмею торжественно вручили его портрет кисти прерафаэлитского художника Джона Эверетта Миллэ... Задумчивость лопнула, как мыльный пузырь, когда впереди грозно обрисовалось британское расследование. По крайней мере, он был уже дома...

Если расследование катастрофы, инспирированное американским сенатом, и несло в себе хотя бы небольшое рациональное зерно, то британское расследование, проведенное Министерством торговли, которое выдало разрешение на эксплуатацию «Титаника» с недостаточным числом шлюпок на борту, имело единственную цель — снять с себя всякую ответственность за трагедию.

Даже место для слушаний выбрали подходящее — манеж Лондонского шотландского полка. Это здание со множеством галерей и стеклянным куполом над ним было вместительным, но по этой же причине имело плохую акустику — голоса ораторов глохли и раздваивались, отражаясь эхом, поэтому часто невозможно было расслышать, о чем говорят на кафедре.

Требовалось закопать как можно глубже слухи о разломе корпуса. Ведь в этом случае на «Уайт Стар» мог обрушиться вал исков о возмещении ущерба от родственников погибших. Это было равносильно финансовому краху, посольку Дж. П. Морган вряд ли согласился бы их оплатить. Следовало все свалить на айсберг, так некстати занесенный течением далеко на юг. Ах, как выручил Лайтоллер со своей «отбеливающей щеткой». И вообще все из команды повели себя так верно, так понимающе...

Британское расследование всю тяжесть моральной ответственности за гибель пассажиров «Титаника» возложило на плечи Стэнли Лорда, капитана «Калифорниана», находившегося «так

близко» от места катастрофы и не предпринявшего ничего, чтобы прийти на помощь.

Если в Ливерпуле все выглядело приподнято, надежды Исмея разбились об отчет, который он прочитал в июле 1912 г. При поверхностном рассмотрении он реабилитировал его... но почему оставались вопросы? Исмей читал, и ему хотелось дописывать между строк лорда Мерсея. Вместо обычной болтовни о методе его спасения Мерсей удостоил его тайными подозрениями, которые вызывали открытое порицание.

В ходе разбирательства нападки были сделаны в отношении морального облика двух пассажиров — сэра Космо Дафф-Гордона и господина Брюса Исмея. В задачи суда не входит разбор этих обстоятельств, и я обошел бы их молчанием, если бы чувствовал, что оно будет истолковано верно...

Как скользко. Дальше — словно Понтий Пилат, распятый публично:

... что касается нападок на Брюса Исмея, то они выражаются в предположении, что пост директора-распорядителя пароходства накладывает на него некоторую моральную ответственность — оставаться на борту до тех пор, пока судно не затонет. Не могу согласиться с этим. Оказав помощь многим пассажирам, Исмей понял, что последняя по правому борту разборная шлюпка «С» начинает опускаться. В это время поблизости не было других. Для него оставалось место, и он прыгнул в нее. Не прыгни, он лишь добавил бы свою жизнь к числу погибших.

Мерсей не обвинял напрямую, но все же поставил клеймо: Исмей заслужил жизнь, но только благодаря терпимости окружающих. Обязанности не требовали от него оставаться на борту, но этого требовала мужская честь. Брюс Исмей был проклят, но освобожден от ответственности.

Он хотел остаться президентом «Уайт Стар Лайн» после отставки из ИММ, но отрицательное мнение американской общественности разрушило эти планы. Однако до 1916 г. он оставался членом британского комитета ИММ. Затем началось его изгнание. Сперва увеличилась дистанция в обществе, после Брюс Исмей сам

начал отступать, отдалившись от лондонской трескотни и морских интересов.

Покинув ИММ, Исмей продолжал оставаться членом совета директоров многих компаний, в особенности Лондонской северо-западной железной дороги. После объединения с другой железной дорогой Исмею неоднократно предлагали возглавить новое объединение, но он наотрез отказывался, не желая вновь стать центром всеобщего внимания. После Первой мировой войны он продал Сэндхейз, свой загородный дом неподалеку от Ливерпуля, но еженедельно продолжал появляться в городе и посещал заседания правления компании.

Оставив активную деловую жизнь, Исмей не стал затворником. Он любил гулять по лондонским паркам, посещал концерты. Его дом на Хилл-стрит, 15, стал местом встречи семьи и друзей на небольших вечеринках. Пока его зрение не стало ухудшаться, несколько отличных сезонов он провел в арендуемом поместье Гленигл в Шотландии, где охотился и ловил рыбу.

Разбитый Брюс Исмей больше никогда не путешествовал через Атлантику. Океан довлел над ним, словно тучи, вплоть до дня его смерти. Остаток своей жизни он прожил под бременем собственной вины. Но удаление от лондонского общества высвободило время для Ирландии.

Еще в январе 1913 г. Дж. Брюс Исмей купил зе́мли вместе с домом на берегу Каслы в графстве Голуэй. Он готовился в тот же год покинуть судоходный конгломерат и компанию, созданную его отцом. Костелло-Лодж станет его убежищем от всех несчастий, связанных с именем «Титаник». Никто и никогда не произнесет этого имени в стенах, в которых Исмей проведет следующую четверть века.

Возможно, эта терапия основывалась на отвращении, ведь Атлантика плескалась совсем рядом с Костелло-Лодж. Буквально на западе был Нью-Йорк. Светлоликая богиня, поднимающая свое светило за золотой дверью, легко могла вызвать бурю... но огни, мерцавшие перед Исмеем, были лишь призраками.

Он вновь перенесся в хиленькую шлюпку на атлантической зыби, съезжая по каменистому склону позади дома. Чаще шлюпка

оказывалась посреди спокойной заводи реки Корриб, где он удил лососей. Исмей рассказывал, что за один сезон ему удалось поймать их до трехсот. Здесь ссутулившийся Брюс Исмей просиживал часами наедине со своими мыслями. Он вспоминал все, что ушло.

Однажды зимой в начале 1920 гг. (когда точно, не помнит никто) усадьбу дотла сожгли повстанцы, именующие себя ИРА. Это было время, когда состоятельные дома в Ирландии полыхали повсюду. Неизвестно, оказался ли Исмей дома и пришлось ли ему еще раз бежать и провести ночь в пижаме. Но перед ним предстали обугленные руины, и он принимал деятельное участие в восстановлении и отделке дома, один прокопченный кирпич за другим. Новый дом закончили к 1925 г., и после этого он стал его неприступной усадьбой. Его дети — Маргарет, Том, Джордж и Эвелин — обзавелись семьями, и летом в имение часто приезжали внуки.

В 1934 г. Исмей окончательно отошел от дел. Пароходная компания, основанная его отцом, в которую он сам вложил столько труда, объединилась с главным конкурентом «Кьюнард Лайн». Поскольку новое руководство сочло их «излишними», буквально в два года почти все суда с палевыми трубами и черными козырьками на них пошли на слом.

В конце 1936 г. тяжелое заболевание привело к ампутации правой ноги. Он был прикован к инвалидному креслу и мог передвигаться только на костылях, но все же провел лето 1937 г. в ирландском поместье, а ранней осенью вернулся на Хилл-стрит.

В сентябре на севере в шотландский Инверкитинг для окончательной разборки буксировали остатки старого доброго «Олимпика», в который он вложил так много времени и надежд. 14 октября Исмей перенес тяжелый инсульт и умер три дня спустя. Ему было семьдесят четыре. В парке усадьбы Флоренс установила камень, который стоит там по сей день:

В память о Брюсе Исмее, который провел здесь много счастливых часов в 1913—1937. Он любил уединенные места, и верил — все вокруг нас вечно, чего нужно желать и нашим душам.

Его останки предали огню. Как ни иронично это звучит, одним из присутствующих на церемонии оказался человек, подписавший-

ся именем Э. Дж. Смит. Но это был другой Эдвард, представитель Торговой палаты, управлявший когда-то дублинским портом.

Говорят, что Флоренс часть праха своего возлюбленного отвезла в Костелло-Лодж и развеяла там по саду. Как это было бы поэтично, если бы прибрежный бриз подхватил частичку пепла и унес в море.

Из некролога, опубликованного в лондонской «Таймс» 23 октября 1937 г.:

Последние годы его сердцем было прекрасное поместье в Голуэе и рыбалка. У заядлого рыболова оставалось время для нуждающихся жителей графства. Многие из них с грустью сожалеют о его уходе, и с глубокой любовью будут хранить память «его Чести» многие годы. <..>

В делах Исмей был строг. По характеру молчаливый, он обладал очаровательным гостеприимством. ***Имел экстраординарную память*** *и своим успехом обязан прилежанию, честности и сообразительности, — качествам, унаследованным от отца. <..> Несколько дней назад он вновь заболел и вскоре скончался, оставив жену, двух сыновей и двух дочерей.*

Младший из них, Джордж Брюс Исмей, остается связанным с Северной Атлантикой — он служит в «Кьюнард Уайт Стар Лимитед». Старшая дочь, Эвелин, вышла замуж за Бейзила Сэндерсона (сын почтенного Гарольда Сэндерсона, хорошо известного в мире североатлантического судоходства), занимающего сегодня различные ответственные посты в торговом флоте.

Имел экстраординарную память... И Исмей докажет свою внимательность к самым мелким деталям. В своем завещании он не обошел вниманием даже прислугу. Помимо лондонского дома и ирландского поместья, к Флоренс перешел обширный целевой фонд, доставшийся Брюсу от отца, а другие душеприказчики получили право распоряжаться остатком личного состояния Исмея в ее пользу. После уплаты внушительных пошлин его наследство составило £669 718 чистого дохода.

Кольцо с гравировкой, которое было на Исмее в ночь гибели «Титаника», сохранилось. Оно перешло по наследству семье Чейпи

от Маргарет, дочери Исмея и жены бригадного генерала: «Моей дочери Маргарет... мое кольцо с гравировкой "Будь внимательна"...» О семье Исмея сегодня мало кто помнит на его родине и в Кастелло-Лодж живет теперь американский миллионер. Но кольцо по-прежнему напоминает о нем...

После смерти мужа Флоренс Исмей, ставшая британской подданной после свадьбы, долгие годы навещала своих детей и внуков, разъехавшихся по Англии и Америке. В 1949 г. она вновь получила американское гражданство, но последние годы провела в Англии, где и умерла в 1963 г.

Хотя спасшиеся помощники капитана «Титаника», которые когда-то были сливками «Уайт Стар Лайн», и не понесли наказания, как капитан Лорд, их карьеры так и не восстановились. Ни одному из четырех выживших помощников так и не доверили командовать судном.

Во многом благодаря показаниям второго помощника Чарльза Герберта Лайтоллера компании «Уайт Стар Лайн» удалось сохранить свою репутацию. Лайтоллер был самой колоритной фигурой из всей офицерской группы «Титаника». О нем отзывались как о жестком капитане, вполне подходящем под прототип героя романов Джозефа Конрада.

В Первую мировую он служил в британском ВМФ и был награжден орденом «За выдающиеся заслуги», а потом занимал должность старшего помощника на пароходе «Сельтик». Отдав тридцать лет морю и двадцать из них «Уайт Стар» и недовольный тем, как пароходство ценит его услуги, он уволился из компании.

У него были птицеферма и яхта «Бродяга», на которой Лайтоллер вместе с сыном в июне 1940 г. отправился на выручку войскам союзников, окруженных у Дюнкерка. Еще до гибели «Титаника» сестра Чарльза Лайтоллера часто беспокоилась о нем и его беспечном отношении к опасности, на что он с неизменным смехом самоуверенно отвечал: «Не беспокойся, в море не так уж много воды, чтобы я утонул. Я никогда не утону». Скончался 8 декабря 1952 г.

Третий помощник, Герберт Джон Питман прошел во флоте через Первую и Вторую мировые. В 1946 г. за долгую и безупречную

службу его наградили орденом Британской империи. Скончался 7 декабря 1961 г.

Четвертый помощник, Джозеф Боксхолл еще дважды возвращался к «Титанику». В первый раз это произошло в 1958 г. на водохранилище Руислип, расположенном неподалеку от киностудии «Пайнвуд», где снимали ряд эпизодов фильма «Незабываемая ночь» по книге Уолтера Лорда. Боксхолл выступал в роли технического консультанта. Вторично он встретился с лайнером в 1967 г., когда его прах развеяли в точке, в которой, по его расчетам, «Титаник» ушел на дно. Выписка из судового журнала:

«Скотия», Нью-Йорк — Саутгемптон, 12 июня 1967 г., 9: 38, долгота 41°46' северная, широта 50°14' западная. Во время краткой церемонии в море захоронен прах капитана Дж.Г. Боксхолла.

Пятый помощник, Гарольд Лоу, стрелявший для усмирения паникующих пассажиров третьего класса, штурмовавших шлюпки, стал третьим помощником на «Медике», одном из судов «юбилейного» класса, совершавших регулярные рейсы между Великобританией и Австралией. 12-тысячетонный «Медик» был много меньше «Титаника» и принимал лишь 320 пассажиров. Имея ход в 13,5 уз., он мог взять солидный объем грузов. Однако это назначение нельзя было считать продвижением по службе. Во время Первой мировой Лоу служил в ВМФ, а после войны ушел на покой. Скончался 12 мая 1944 г. от гипертонии.

В дневниках Гарольда Брайда отмечено, что его диплом на право работы радиотелеграфистом утонул вместе с «Титаником» и 25 июня 1912 г. ему выдали дубликат. После спасения из катастрофы он вернулся на родину героем. Старые школьные учителя говорили, что Гарольда спасли курсы по плаванию, которые он посещал в юности.

Брайд некоторое время работает телеграфистом в лондонской почтовой конторе, а в 1913 г. возвращается на морскую службу и поступает радистом на пароход «Медина». В 1914 г. его переводят на релейную станцию, расположенную на берегу Шотландии (это была одна из первых радиостанций перехвата британской разведки).

Оставив работу у «Маркони» примерно в 1916 г., Брайд служит на борту тральщика королевского ВМФ «Монас-Айзл» в 1918—1919 гг. Его последним морским назначением был пост радиста на пароме через Ла-Манш, где он проработал до 1922 г. Позже он на некотрое время стал комиссионером, пока не удалился на покой в Шотландию.

Родственники отзывались о нем, как о коренастом человеке небольшого роста, с вьющимися волосами. Брайд очень любил хорошую шутку и сам любил пошутить. За всю свою жизнь он никогда никому не рассказывал о том, что был на «Титанике». Гарольд Брайд скончался от рака легких в больнице Глазго 29 апреля 1956 г.

Дж. П. Морган был в Европе, когда «Титаник» снимался на Нью-Йорк, и собирался вернуться в США на борту нового флагмана флотилии ИММ. Для него была приготовлена каюта B52, декорированная в его вкусе. Однако Морган так и не появился на борту парохода, заявив о тяжелой болезни.

Возможно, Морган и чувствовал себя плохо для трансатлантического рейса, но через два дня после катастрофы репортер одной из газет обнаружил его на французском курорте минеральных вод А-ле-Бейн, где Морган остановился в отеле «Гранд» вместе со своей французской любовницей.

За свою пеструю жизнь Морган многократно переживал финансовые бури и экономические катаклизмы. Говорят, что трагедию «Титаника» он воспринял глубоко. С финансовой точки зрения потеря лайнера и последовавшие иски на возмещение убытков были огромными, сорвав его планы по созданию североатлантической монополии. Политическая ситуация в Европе скатывалась к войне, еще больше мешая ему. Но отдельные материальные потери покрывали страховки.

Однако потерю престижа перед лицом конкурентов восстановить было невозможно. Кроме того, на семидесятипятилетнем старике тяжким грузом повисла смерть 1500 пассажиров. Ведь через трест ИММ эти пассажиры доверяли ему свою безопасность в путешествии за океан, а Морган превыше всего ценил доверие.

Однажды он заявил комитету конгресса, что при открытии кредита капитал и активы для него, как для банкира, значат очень мало. Больше всего он ценил характер просителя: «Человек, имеющий крепкие гарантии, но которому я не доверяю, не получит у меня денег». Дж. П. Морган умер в возрасте 76 лет спустя год после катастрофы «Титаника».

Другой важной персоной на борту «Титаника» должен был стать лорд Пиррие, но он тоже отказался от путешествия. После катастрофы он продолжал руководить «Харланд & Вольф», когда на верфь пришел «Олимпик» для надстройки водонепроницаемых переборок, расширения двойного дна и установки дополнительных шлюпок.

Несмотря на то что после гибели «Титаника» Пиррие сильно переживал гибель своего племянника Томаса Эндрюса, его личная репутация и репутация «Харланд & Вольф» в отличие от Исмея и «Уайт Стар Лайн» не пострадали.

В политике Пиррие чувствовал себя не очень уютно из-за сочувствия ирландскому гомрулю, но на деловом фронте «Харланд & Вольф» под его руководством уверенно шел вперед. В состав завода вошла купленная верфь в Говэне, на реке Клайд, а в 1914 г. после начала Первой мировой, Пиррие отдал всю энергию и судостроительные таланты на службу своей стране.

Завод перестраивал 14 торговых судов во вспомогательные крейсеры, а после начал массированную программу военного строительства. Перед тем, как фирма переключилась на строительство легких крейсеров «Глориус» и «Виндиктив», модернизованные в процессе строительства в авианосцы, она построила 10 линкоров. Затем Пиррие основал авиазавод, где строились истребители-бомбардировщики «Авро-504». Вскоре его назначили главным инспектором торгового флота, и он основал отдельную верфь под скоростное строительство дешевых однотипных судов для замены утраченных во время войны. В 1917 г. «Харланд & Вольф» построил пять таких судов, а в 1918 г. их было сдано уже 11 и еще 23 ожидали постройки.

В 1921 г. Пиррие стал виконтом и в 1922 г. стал одним из первых сенаторов, избранных в новый парламент Северной Ирландии.

Также он был членом ордена Святого Патрика, членом тайных советов Ирландии и Великобритании, канцлером университета Куинз в Белфасте и шерифом графств Антрим и Даун.

Уже больной, Пиррие отправился в южноамериканский круиз и сильно простудился в Чили. Простуда быстро перешла в воспаление легких. Но безапелляционный Пиррие настоял на продолжении круиза на борту «Эбро». 7 июня 1924 г. лайнер вошел в Панамский канал, и Пиррие пожелал полюбоваться видами с палубы. В 23: 30 того же вечера он скончался от бронхопневмонии и его бальзамированное тело домой доставил «Олимпик», построенный на «Харланд & Вольф». Подчеркивая заслуги лорда, газеты вышли с заголовками: «Ушел величайший кораблестроитель мира».

После кончины властного правителя на «Харланд & Вольф» не нашлось человека, способного управлять заводом столь же эффективно. Кроме этого, вместе с Пиррие ушли в небытие и многие секреты компании, поскольку в последнее время он стал замкнутым и ни с кем не делился своими мыслями. Возможно, отправной точкой к потере интереса к делам и будущему компании стала смерть племянника, которого бездетный Пиррие любил, как сына.

Александер Карлейль, шурин Пиррие, не хотел плыть на «Титанике». Но он специально приехал из Лондона в Саутгемптон понаблюдать за отходом нового парохода и на вопросы о том, почему он не на борту, отвечал, что его не пригласили.

У Карлейля было трое детей, и после ухода с «Харланд & Вольф» он стал немного эксцентричным — собирал автографы и катался по Лондону на велосипеде еще до того, как это стало модно. Каждый день в любую погоду он плавал по Серпантину в Гайд-Парке и умер через год после Пиррие, в возрасте 71 года от сильной простуды.

Компания, которой эти двое посвятили большую часть своих жизней, с годами все шире развивалась. Верфь «Масгрейв», основанная Пиррие, стала центром производства «Харланд & Вольф» во время двух мировых войн.

За прошедшие к концу Второй мировой войны тридцать лет завод построил почти 140 кораблей для ВМФ, включая шесть авиа-

носцев. Один из крейсеров назвали именем города, в котором он был построен. «Белфаст» спустили на воду 17 марта 1938 г., в день Святого Патрика, и сдали ВМФ всего за месяц до начала Второй мировой в 1939 г. В ноябре 1939 г. при выходе из залива Ферт-оф-Форт он наскочил на мину, ремонт занял три года. Вступив наконец в строй, «Белфаст» стал одним из самых мощных кораблей флота. Он сопровождал северные конвои и удостоился чести начать артподготовку при открытии второго фронта в Нормандии. Сейчас он поставлен на вечную стоянку на Темзе, в тени Тауэр-Бридж и стал плавучим музеем.

В течение тех же тридцати лет «Харланд & Вольф» построил 130 торговых судов. Такая «плодовитость» сильно раздражала немцев, бомбивших верфи завода в апреле и мае 1941 г. Им удалось разрушить половину цехов, но за два года «Харланд & Вольф» сумел полностью восстановиться.

После войны завод продолжал строить большие и современные суда, включая авианосец «Игл» и «Канберру» — самое большое и роскошное пассажирское судно, построенное на заводе в послевоенный период. Сданная заказчику в 1960 г., «Канберра» служила войсковым транспортом во время конфликта на Фолклендах в 1982 г.

Постоянно развиваясь, чтобы оставаться в авангарде судостроительной промышленности, «Харланд & Вольф» реорганизовала верфь «Масгрейв» в начале 1960-х, сделав то же самое, что сделал лорд Пиррие более полувека назад, при подготовке к строительству лайнеров класса «Олимпик». Шесть стапелей перестроили в пять больших для строительства крупнотоннажных судов. Здесь в 1969 г. построили первый британский супертанкер «Марина» (190 000 т) и освоили новый секционный метод строительства корпуса.

Постепенно процесс постройки смещался со стапеля в сборочный цех и сухой док размером 556×93×11,5 м, над которым появились огромные козловые краны «Голиаф» (1969) и «Самсон» (1974 г., на 10 м выше первого), доминирующие в силуэте Белфаста. Краны обладают грузоподъемностью в 500 и 840 т соответственно. Промежуточный затвор, устанавливаемый на четырех позициях,

позволяет делить камеру дока на части различной длины при поточно-позиционной постройке судов меньших размеров.

Хотя компания продолжала демонстрировать техническое мастерство, создавая современные суда для нефтяной промышленности в 1970—1990 гг., «Харланд & Вольф» стал символом британского промышленного спада. Компания упустила большинство заказов в пользу иностранных конкурентов и к 1975 г. оказалась перед лицом банкротства. Ужаснувшись перспективе потерять тысячи рабочих мест в Белфасте, британское правительство национализировало завод, затратив миллиарды на его субсидирование. После пятнадцатилетнего постепенного падения «Харланд & Вольф» выкупили его же рабочие совместно с норвежским судостроительным магнатом Фредом Олсеном. К сожалению, поддерживать кораблестроительную компанию оказалось невозможно. Последним судном, построенным здесь в 2003 г., стал паром «Энвил-Пойнт».

В это время на заводе остались лишь 130 рабочих, а когда-то здесь работали до 35 000 человек. «Харланд & Вольф» продолжает существовать на доходы от регулярных заказов по ремонту и обслуживанию судов всех типов, обеспечивает консультационную поддержку другим судостроителям и нефтяной промышленности. Он даже занимается постройкой мостов, что звучит немного иронично, ведь когда-то для сооружения портальных кранов над стапелями «Олимпика» и «Титаника» был нанят инженер-мостостроитель.

Можно было ожидать, что потеря «Титаника» нанесет большие убытки, но «Уайт Стар Лайн» не собиралась сдавать позиции в судоходстве, несмотря на требования гигантских компенсаций и вызванное этим большую негативную рекламу. Пароходству пришлось выплатить почти £3,5 млн за потерянные жизни и имущество.

Несмотря на это, общее число трансатлантических пассажиров в 1913 г. составило 2,6 млн, и доля «Уайт Стар» в этой совокупности была высокой. Пароходство перевезло более 191 000 пассажиров, что сравнимо с цифрой «Кьюнард»—200 000. Немецкий «ГАПАГ» доставил 250 000 — поток американских иммигрантов, в основном, продолжал поступать из Германии и Восточной Европы.

Все изменилось через год, с началом войны. В 1914—1918 гг. бóльшая часть флота «Уайт Стар» была реквизирована на военные цели, а оставшаяся — простаивала до конца войны. Недостаток пассажиров чрезвычайно затруднил поддержание жизнеспособности регулярного сообщения. Это усугубляла нехватка людей и угля, уходившего на военные корабли. «Уайт Стар» как-то умудрялась поддерживать пассажирское сообщение в военные годы, кроме 1917-го, но число рейсов было невелико.

В июне 1912 г. «Олимпик» чудом избежал столкновения со скалой к северу от мыса Лендс-Энд на юго-западной оконечности Англии, которую должен был обогнуть с юга. Только переход на «полный задний» ход спас корабль в самый последний момент.

После перестроек и оснащения дополнительными шлюпками в 1913 г. лайнер получил прозвище «два [судна] в одном». Он продолжал ходить за океан даже после начала мировой войны, но поток пассажиров сократился из-за угрозы потопления лайнера германскими подводными лодками.

Через шесть месяцев «Олимпик» был конфискован ВМФ под войсковой транспорт и отправился в Грецию в причудливом разноцветном камуфляже. Контрастные полосы и геометрические фигуры обманывали вражеских разведчиков, но делали элегантный лайнер похожим на жертву граффити.

В 1918 г. «Олимпик» вначале обстрелял, а потом потопил германскую подлодку, протаранив ее, — единственный случай победы торгового судна над германским военным кораблем за всю войну. Американские солдаты, находившиеся на борту, собрали деньги на мемориальную доску, установленную в честь этого события на борту «Олимпика».

Переоборудованный под жидкое топливо и отреставрированный, «Олимпик» продолжил атлантическую службу под флагом «Уайт Стар Лайн». Популярность его держалась на прежнем уровне, лайнер олицетворял собой эталон комфорта Северной Атлантики, а за свою героическую военную карьеру даже удостоился почетного прозвища «Надежный старина» («Old Reliable»).

16 мая 1934 г. при подходе к Нью-Йорку в сильный туман «Олимпик» протаранил и потопил плавучий маяк LV—117 «Нантакет», погубив семь человек из экипажа маяка. На следующий год «Олимпик» сняли с рейсов, но, поскольку покупателя на стареющий лайнер не нашлось, его продали на слом. Последний раз своим ходом он шел в Джарроу на реке Тайн, где на заводе «Томас Уард & Сыновья» его выпотрошили перед буксировкой в Инверкитинг на окончательную разделку.

В Тайнсайде устроили аукционы по продаже интерьеров лайнера, большую часть которых за £800 приобрел Дуглас Смит, директор фабрики красок «Смит & Уэлтон». Конторское здание фабрики вскоре украсили арочные окна из гимнастического зала «Олимпика». В здании установили и двери из кают, включая отделку коридоров из резных дубовых панелей с трапа, резного входа и ресторанного зала второго класса. Работникам фабрики нравилось обедать в столовой, отделанной резным деревом из курительного салона первого класса «Олимпика» и освещенной люстрами из коридоров первого класса. Даже туалеты столовой были с «Олимпика».

Третий из тройки великолепных лайнеров, который предполагалось назвать «Гигантиком», заложили 30 ноября 1911 г. Когда через пять месяцев затонул «Титаник», работы над новым пароходом остановились. В свете американского и британских расследований, а также анализа причин катастрофы со стороны «Харланд & Вольф» и «Уайт Стар Лайн» в конструкцию будущего лайнера решили внести масштабные изменения. Эпическое имя, самое вдохновенное из тройки, сменили на имя, олицетворяющее нацию — «Британик». И история корабля оказалась связанной только с этой нацией — он никогда не обслуживал пассажиров на международных линиях.

Удлиненные переборки (которые рассекли большую часть помещений первого класса) и двойное дно сделали «Британик» самым крупным судном класса, доведя его тоннаж до 50 000 т. Зато на палубе «А» напротив центральной лестницы планировали установить настоящий орган, улучшить бассейн, создать гимна-

стический зал во втором классе и устроить отдельную дамскую парикмахерскую с маникюрным салоном.

На борту лайнера установили новые портальные шлюпбалки, на которых размещалось по шесть шлюпок, но не все балки успели заменить, когда «Британик» спешно покинул завод в декабре 1915 г. В феврале 1914 г. планировалось ввести его в строй в начале 1915 г., но начало войны летом 1914 г. наложило вето не только на планы первого рейса «Британика», но и на завершение его строительства. Рабочие и материалы потребовались на военные нужды, а роскошный лайнер отодвинули на второе место.

В итоге «Британник» задействовали под госпитальное судно, его помещения вместо роскошных кают, курительных салонов, библиотек и ресторанов заполнили больничные койки, а корпус покрасили в белый цвет с зеленой полосой и красными крестами по всей длине. Перед Рождеством 1915 г. с экипажем и медицинским персоналом он отчалил в свой первый рейс к греческому острову Лемнос через Неаполь. На Лемносе «Британик» принял на борт раненых из боев в Дарданеллах и направился в Саутгемптон, куда прибыл в январе 1916 г.

Челночные рейсы между Саутгемптоном и Эгейским морем продолжались до 21 ноября 1916 г. В этот день «Британик» вышел из Неаполя в 8: 00 утра, и при входе в пролив острова Кея в носовой части по правому борту произошел сильный взрыв. Позже выяснилось, что пароход напоролся на подводную мину, которую накануне установила германская субмарина U-73.

Даже с улучшенным делением на отсеки «Британик» в отличие от «Титаника» затонул[1] в течение 55 минут, но благодаря

[1] Корпус «Британика» на дне Эгейского моря обнаружила экспедиция под руководством Ж.И. Кусто в 1975 г. В октябре 1976 г. он предпринял новую экспедицию и обследовал корпус. В общей сложности ныряльщики совершили 68 погружений на глубину 110 м. На батисфере «Ныряющее блюдце» к «Британику» спускалась и 86-летняя Шейла Макбет Митчелл (Mitchell), ставшая после этого самой известной очевидицей его гибели. Киносъемки этой экспедиции легли в основу документального фильма «Загадка "Британика"» (1977) из серии «Подводная одиссея команды Кусто II».

хорошо организованной спасательной работе из 1136 раненых и членов экипажа погибли только 30 человек. Капитан «Британика» до последней минуты пытался вывести судно на мель неподалеку от острова Кея, поэтому, когда нос судна погрузился и буквально воткнулся в дно на глубине 122 м, а корма задралась над водой, ходовые винты все еще продолжали вращаться. Под них затянуло одну из шлюпок. Так «Британик» стал самым большим невоенным судном, погибшим в Первую мировую войну.

Даже если бы «Британик» выжил и вошел в строй в качестве пассажирского лайнера, весьма возможно, что из-за неудобств, причиненных делением на дополнительные отсеки, он в отличие от «Олимпика» не получил бы столь высокого признания среди богатых пассажиров, которым старалась угодить компания своими пароходами. Снижение доходов могло сказаться на судьбе лайнера так же фатально, как столкновение с айсбергом или подрыв на германской мине.

Всего из тридцати пяти кораблей, которыми располагала «Уайт Стар» к 1914 г., погибло десять. После войны отрасль медленно восстанавливалась, и «Уайт Стар» на некоторое время вновь стала бриллиантом в короне ИММ. В 1920 г. европейский экономический спад сильно повлиял на трансатлантическое торговое судоходство. Снизилось число эмигрантов, возросло число богатых туристов, следующих в Европу, а в США приняли законы по защите национального торгового флота. Поскольку суда «Уайт Стар Лайн» продолжали ходить под британским флагом, ИММ не желал отвечать за них. В 1927 г. компанию продали за £8 млн (с убытком в 2 млн), и она вошла в состав «Ройял Мейл Стим Пэкет Компани». Американские «обломки» ИММ отошли к компании «Юнайтед Стейтс Лайнз».

Глава «Ройял Мейл» лорд Килсент занял место Пиррие на «Харланд & Волф»; он имел свои интересы и в «Юнион Кастл Лайн», «Сазерн Рейлуэй» и «Мидлэнд Бэнк». Однако до Дж. П. Моргана ему было далеко. Вместе с Гарольдом Сэндерсоном, единственным членом совета директоров «Уайт Стар», который остался из состава совета доморгановских времен, он основал новую компанию

под названием «Уайт Стар Лайн Лимитед» и приобрел еще два дизельных лайнера («Георгик [II]» и «Британик [III]»), совершенно истощив этим свои финансы. В 1931 г. по парламентскому запросу правительство создало комиссию по расследованию деятельности «Ройял Мейл», по завершению работы которой Килсент был обвинен в фальсификации финансовой отчетности компании и приговорен к году тюрьмы. В результате «Ройял Мейл» оказалась на пороге банкротства.

В 1933 г. британское правительство предложило финансировать пакетное соглашение о слиянии «Уайт Стар» с ее старым конкурентом, компанией «Кьюнард». Последняя в это время уже начала работы над «Куин Мэри» и строила планы относительно «Куин Элизабет».

30 декабря 1933 г. обе компании подписали соответствующее соглашение, при этом «Кьюнард Лайн» получила 68 % акций. После этого правительство Великобритании выделило кредит в размере £9,5 млн (билль от 27 марта 1934 г.). Объединенная компания стала называться «Кьюнард Уайт Стар Лайн»[1].

Таким образом, «Кьюнард» оказалась из тех, кто смеется последней и после слияния на правах старшего партнера новой «Кьюнард Уайт Стар» прекратила постройку «Оушеника (III)», который вновь должен был стать самым большим судном в мире. На мачтах судов стали развиваться флаги обеих компаний, но в 1947 г. «Кьюнард» завладела полным пакетом акций, и 1 января 1950 г. «Уайт Стар Лайн» прекратила свое существование навсегда. По сведениям Национального морского музея в Гринвиче, не сохранилось даже бумаг и документации «Уайт Стар». В декабре 1960 г. отправился на слом дизельный «Британик (III)», последнее крупное судно «Уайт Стар Лайн» и третий пароход с таким именем.

Построенные специально для обслуживания лайнеров класса «Олимпик» в порту Шербура, тендеры «Номадик» и «Трафик» намного пережили своих старших братьев. «Трафик», спущенный

[1] Cunard White Star Line Limited (*англ.*). — *Примеч. авт.*

на воду через два дня после «Номадика», перевозил с берега и на берег пассажиров третьего класса, багаж и почту. Он подходил к «Титанику» лишь один раз, но выполнял важные задачи в Первую мировую — перевозил войска с больших транспортных пароходов в Шербур, откуда они уходили на восточный фронт.

После войны «Трафик» вернулся к своим гражданским обязанностям, но в 1927 г. его продали «Шербурскому паромному обществу», и он стал обслуживать все суда в порту, а не только пароходы «Уайт Стар Лайн». В 1934 г. компанию преобразовали, и тендер переименовали в «Инженера Рибеля». В 1940 г., когда Францию оккупировали нацисты, тендер затопили, чтобы им не мог воспользоваться враг. Но немцы подняли его и включили в вооруженный эскорт конвоев. В январе 1941 г. его окончательно торпедировали и потопили.

Обслуживание «Титаника» не было единственной задачей брата-близнеца «Номадика». Как и «Трафик», он возил войска во время Первой мировой и в 1927 г. тоже был продан, но по соглашению он всегда должен был обслуживать суда «Уайт Стар» в Шербуре. В 1934 г. «Номадик» переименовали в «Инженера Минара», и в 1940 г. он принимал участие в эвакуации союзнических войск с французского побережья.

Послевоенная перестройка порта в Шербуре и упадок трансатлантического судоходства сделали «Инженера Минара» убыточным. В 1968 г. тендер обслуживал «Куин Элизабет», последний крупный лайнер незадолго до его продажи на Дальний Восток. Потом «Инженера Минара» продали новому владельцу, а в 1974 г. его продали еще раз, и он вновь получил свое старое имя — «Номадик».

Его привезли в Париж и переделали в плавучий ресторан. Много лет он простоял на Сене, неподалеку от Эйфелевой башни, пока не пришел в плачевное состояние. Наконец в 2003 г. его отбуксировали в Гавр.

Корпус «Номадика», который строился бок о бок с пароходами класса «Олимпик» на «Харланд & Вольф», остается последним «плавучим» звеном в цепи, связывающей нас с «Титаником». Эта

физическая связь может разрушиться, как разрушается сталь, но «Титаник» все равно будут помнить, пока сохраняется интерес к его короткой жизни, породившей столь долгую историю.

Глава X
СТО ЛЕТ СПУСТЯ

Планы по поиску «Титаника» впервые обсуждались уже через пять дней после трагедии. Винсент Астор, сын архимиллионера Джона Джейкоба Астора IV, объявил о своем желании отыскать место залегания судна и пробраться в его корпус, чтобы извлечь оттуда погибшего отца. Но его тело обнаружилось буквально на следующий день.

В том же 1912 г. идея подъема «Титаника» ради захоронения тел погибших вместе с ним пассажиров и членов команды обсуждалась вновь. Семьи Асторов, Гуггенхеймов и Уайденеров планировали привлечь «Меритт и Чэпмен Деррик & Урекинг Компани», которая выполняла подводные спасательные работы. 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.

В 1913 г. Чарльз Смит, архитектор из Денвера, предложил использовать для подъема корпуса «Титаника» подводную лодку, оснащенную электромагнитами. Другой изобретатель предложил использовать магниты, прикрепленные к понтонам, вместе с которыми корпус судна всплыл бы на поверхность. В 1914 г. журнал «Популярная механика» опубликовал заметку, предсказывая, что однажды дети погибших смогут увидеть фотографии останков парохода на дне.

Но вскоре о поисках и подъеме «Титаника» забыли — мир переживал более глобальные потрясения. Лишь с приходом 1950 гг.

вновь вспомнили и о лайнере, и о его «драгоценных» грузах. Писали о золотых слитках, стоимость которых оценивалась в десятки миллионов долларов, о мешках с бурскими алмазами на пять миллионов. Указывалось, что в сейфах лайнера хранились украшения и драгоценности на сумму до двух миллиардов долларов! Мало того, один из богатых пассажиров вез с собой бесценный манускрипт персидского поэта и ученого Омара Хайяма в эмалевом переплете, украшенном драгоценными камнями. Другой — коллекцию старинных рукописей, купленных в Лондоне. И они тоже ушли на дно вместе с прочими произведениями искусства.

Легенду о золоте продвигал кладовщик Фрэнк Прентис. Много лет спустя он вспоминал о том, как якобы помогал грузить золотые и серебряные слитки. В манифесте такой груз не значится, но это не исключает самой возможности его наличия. Золото составляло часть торговых отношений между Великобританией и США и часто отправлялось на борту английских почтовых пароходов в виде почты, поэтому оно и не значится в манифесте. К сожалению, Банк Англии хранит тайну своих операций сто лет. Если такая отправка и имела место, в 1912 г. ее сохранили в секрете от дотошных репортеров.

В 1953 г. «охота» за лайнером возобновилась, когда «Риздон Бисли Лимитед», британская судоподъемная фирма, отправилась к месту предполагаемой гибели «Титаника» и с помощью эха от взрывов пыталась составить карту океанского дна. Их попытки отыскать судно не увенчались успехом. Но во многом благодаря этому в 1955 г. Уолтер Лорд вновь пробудил интерес общества к драме, опубликовав «Незабываемую ночь». Спустя три года по этой книге в Англии был снят известный кинофильм («A Night to Remember»).

Следующей значительной попыткой обнаружить судно стал проект на сумму $5 млн англичанина Дугласа Уолли. В 1966 г. он предложил найти «Титаник», обложить его пластиковыми контейнерами с водой, пропустить сквозь них электрический ток, чтобы полученные путем электролиза газы, по его заявлению, подняли судно. Уолли также изучал вариант подъема лайнера с помощью нейлоновых баллонов, заполненных воздухом.



В 1970 г. Уолли основал «Компанию спасения "Титаника"», объявил, что обладает всеми правами на его останки, и анонсировал план его поисков, подъема и буксировки в Ливерпуль. Там он хотел восстановить пароход и превратить в плавучий музей. Но ему так и не удалось собрать нужную сумму на осуществление проекта.

Тем не менее эта идея не осталась без внимания. Стали появляться сообщения о том, что в Англии готовится экспедиция по подъему «Титаника». В то время считалось, что трагически затонувший в 1912 г. огромный корабль лежит на глубине 3800 м, занесенный толстым слоем ила.

«Эксперты» предполагали, что на такой глубине нет кислорода и температура такая низкая, что дерево, ткани и, возможно, даже тела людей сохраняются в первозданном состоянии. Все останется так, как в ночь 14 апреля — продукты на кухнях, багаж в каютах, — отличный «футляр» для сохранения образчика эдвардианской эпохи в неприкосновенности.

Однако, кроме технической стороны дела, оставался вопрос: можно ли вообще поднять судно с такой глубины? И десять членов международной экспедиции — семеро англичан, двое венгров, один австриец — однозначно заявляли, что это осуществимо. Их не смущал тот факт, что до сих пор не одно судно не было поднято с глубины, превышавшей 100 м.

Но оптимизм этих людей можно было понять. Восемь лет «венгерская часть» экспедиции — механик Ласло Саске и юрист Амбриуш Балаш — разрабатывали оригинальный метод подъема. Этот же метод (правда, безотносительно к «Титанику») в июне 1940 г. предлагал ленинградский инженер С.В. Волков. Суть его сводилась к следующему. Посредством электролиза на большой глубине морская вода разлагается на составные элементы и полученные таким образом водород и кислород наполняют пластмассовые резервуары, которые должны увлечь корабль на поверхность.

Работа эта сложная и громоздкая, поистине «титаническая». Затраты на нее оценивались суммой около £2 млн. Но ведь полагали, что в сейфах «Титаника» лежит золота на сумму £8 млн. Тем не менее, это был наиболее реальный проект с технической

точки зрения, и осуществить его, в принципе, были возможности. Но вопрос «Где находится "Титаник"?» все еще оставался без ответа. И вот почему.

Дело в том, что точных координат того места на дне, куда опустился «Титаник», не знал никто. Точнее, они были, но большинству исследователей было ясно, что во время своего довольно длительного погружения «Титаник», конечно же, не стоял на одном месте, а дрейфовал от той точки, где его пытались отвернуть от столкновения с айсбергом. Это сильно затрудняло поиски.

Однако находились люди, считавшие что найти «экспресс миллионеров» не составит никакого труда. В начале 1980 гг. они всерьез взялись за дело подъема «Титаника». В основном, это произошло благодаря выходу на экраны фильма «Поднять "Титаник"» («Raise the "Titanic"») по мотивам одноименного романа Клайва Касслера. Именно благодаря этой в некотором смысле навязчивой идее было обнаружено место на дне океана, где залегает знаменитый пароход.

Тем временем интерес к подъему «Титаника» не угасал, что доказывает целый ряд других предложенных проектов. Артур Хики, транспортный подрядчик из Англии, предложил заморозить корпус лайнера изнутри, чтобы он всплыл на поверхность, подобно кубику льда.

Другой теоретик, Джон Пирс, планировал заморозить «Титаник», обложив его сетью, наполненной азотом. Предлагались и другие необычные схемы подъема, включая план по заполнению корпуса судна шариками для пинг-понга или 180 000 т жидкого воска. Было и множество других проектов, по большей части фантастических. Их столь большое число во многом было вызвано убеждением в том, что лайнер лег на дно в целости, а не развалился на части. Еще бы, это же все-таки был «Титаник»!

Первую серьезную с финансовой точки зрения попытку найти злосчастный лайнер предпринял техасский нефтяной магнат Джек Гримм. Миллионер, финансировавший уже несколько необычных экспедиций, казалось, намеревался любой ценой войти в историю. Он зафрахтовал исследовательское судно «Фея» и пригласил для

участия в экспедиции двух известных в мире океанологов. 14 июля 1980 г. судно вышло из Флориды к Ньюфаундленду.

Целью экспедиции было исследование района вблизи известных всему миру координат, определенных четвертым помощником Боксхоллоом, а в случае неудачи переместиться на восток. Экспедиция располагала гидроакустической аппаратурой «Си Марк», которую опускали под воду и буксировали за судном.

Но на этот раз Джеку Гримму удача не улыбнулась. Несмотря на огромные капиталовложения, «Титаник» не обнаружили ни в ходе экспедиции 1980 г., ни в ходе второй и третьей экспедиций 1981 и 1983 гг.

Причина неудач по большей части 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 5—8 м/с. В таких условиях работать было очень тяжело.

Кроме того, Гримм приступил к работе, не имея даже представления о том, где будет вести поисковые работы, ни достаточного времени для расширения их области. Поиски он вел бессистемно — вместо сплошного обследования района часто метался из стороны в сторону и возвращался туда, где, ему казалось, приборы что-то обнаружили. И, наконец, он не доверял ученым, действуя зачастую вопреки их советам. В конце концов он разочаровался в проекте и не стал его продолжать.

Другой человек, на этот раз ученый, приступил к решению вопроса поиска останков лайнера более взвешенно. Тринадцать лет руководитель лаборатории глубоководных исследований Вудз-Холлского океанографического института из штата Массачусетс Роберт Бэллард изучал обстоятельства гибели лайнера. Его обширные научные знания были подкреплены высоким профессионализмом технического персонала одного из ведущих океанографических научных учреждений мира. Он двигался к достижению поставленной цели постепенно и обдуманно.

Еще в 1977 г. британский ВМФ проводил испытания нового глубоководного сонара, предназначенного для обнаружения совет-

ских атомных подводных лодок. Испытания проходили в районе гибели «Титаника», и ходят слухи, что сонар уже тогда обнаружил его обломки на дне океана. Холодная война была в самом разгаре. США и Великобритания вовсе не желали «раскрывать свои карты» СССР, поэтому испытания сонара и весь проект в целом засекретили вплоть до 2027 г. (когда, возможно, приоритет находки «Титаника» на дне Атлантики перейдет к Великобритании).

Однако есть вероятность, что косвенные данные о проекте стали известны Роберту Бэлларду и Биллу Тантуму, основателю «Исторического общества "Титаника"». Уже в октябре 1977 г. Вудз-Холлский океанографический институт отправляет экспедицию на судне «Элко Сипроуб» под командованием Бэлларда в точку с координатами 41°40' с.ш. 50°01' в.д. Правда, тогда он вернулся ни с чем из-за поломки оборудования и недостатка финансирования.

Конечно, основной предпосылкой успеха задуманной экспедиции было наличие необходимого технического оборудования, а для этого нужны были весьма немалые финансовые средства. В начале 1970 гг. был построен лишь опытный образец небольшого глубоководного аппарата «Элвин», в котором команда из трех человек могла работать на глубинах, не превышавших 2000 метров.

Основное судно буксировало погруженный «АНГУС»[1], и его камеры в это время производили съемку морского дна. Но с «Элвином» невозможно было работать на глубинах, на которых покоился «Титаник», а «АНГУС» не был достаточно оперативен, отснятый материал можно было проявить и изучить только после подъема аппарата на поверхность.

Поэтому Бэллард предложил командованию ВМФ США оказать финансовую поддержку в разработке двух более совершенных устройств: необитаемого глубоководного аппарата «Арго» и робота «Джейсон». «Арго», как и «АНГУС», представлял собой металлическую конструкцию, оснащенную пятью видеокамерами и двумя гидроакустическими системами. На поверхности «Арго» должно

[1] ANGUS, Acoustically Navigated Geological Underwater Survey (*англ.*). — *Примеч. авт.*



было буксировать основное судно, а робот «Джейсон», соединенный с ним кабелем, включался в тот момент, когда обнаруживалось нечто, что требовало более тщательного изучения.

Комбинация «Арго»/«Джейсон» позволила бы исследователям, находящимся в рубке основного судна, вести тщательные наблюдения за морским дном. Руководство ВМФ осознало, какие возможности сулит это предложение при последующем использовании оборудования для своих целей, и выделило требуемые средства на... обследование затонувших американских подводных лодок «Трэшер» («Thresher») и «Скорпион» («Scorpion»). Существовали подозрения, что одна из них была потоплена советскими моряками. Кроме того, американское командование интересовалось состоянием ядерных реакторов на борту субмарин.

В результате подписания договора ОСВ-2 об ограничении стратегических вооружений США вынуждены были сократить свой подводный атомный флот, а ненужные лодки планировали просто затопить на большой глубине. Перед реализацией этого плана требовалось оценить последствия длительного пребывания заглушенных ядерных реакторов в морсокой воде. Для этого ВМФ и предложил Бэлларду исследовать места нахождения обломков двух подводных лодок, затонувших в 1963 и в 1968 гг. Что поделать, военных всегда интересуют лишь «недалекие» военные цели. Океанографу ничего не оставалось, как согласиться на это более чем «щедрое» предложение.

Летом 1985 г. было завершено строительство «Арго» на стапеле Вудз-Холского института, и ВМФ выделил средства на трехнедельные испытания аппарата (в безупречности первоначальной идеи робота «Джейсон» появились сомнения, поэтому его строительство было приостановлено).

Это был миг, которого Бэллард ждал много лет. Программа экспедиции была разделена на два этапа: сначала французское исследовательское судно «Сюруа» под руководством Жана Луи Мишеля, друга Бэлларда, обследует определенный район морского дна с помощью нового гидроакустического сонара, а затем американское исследовательское судно «Норр», освободившееся

от основных (секретных) поисков, с помощью «Арго» проведет визуальную проверку всех заслуживших внимание объектов, уже обнаруженных сонаром.

Время, оставшееся до начала экспедиции, Бэллард и Жан Луи Мишель посвятили окончательному уточнению района поисков. Они собрали множество данных о месте катастрофы, не оставив без внимания и вопрос о точности координат места гибели «Титаника», рассчитанных четвертым помощником капитана Боксхоллом. 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 по соседству.

5 июля 1985 г. «Сюруа» прибыл в намеченный район и начал обследование морского дна. Бэллард присоединился к французам 22 июля. К концу четвертой недели «Сюруа» обследовал 70 % площади первоначального района поисков, но «Титаника» так и не обнаружили. Результаты поисков для Жана Луи Мишеля и его товарищей явились большим разочарованием. Но, как сказал Бэллард, стало хотя бы известно, где «Титаника» нет. Теперь эстафету должны были принять американцы, наконец-то завершившие исследование обломков атомных подводных лодок «Трэшер» и «Скорпион».

Судно «Норр» с «Арго» и аппаратом «АНГУС» на палубе пришло в район поисков 24 августа всего на двенадцать суток. Руководил операцией сам Бэллард, но на «Норре» находились также Жан Луи Мишель и два сотрудника Французского океанографического института.

Днем 25 августа «Арго» впервые опустили в морские глубины. После шести дней безрезультатных поисков Бэллард начал серьезно опасаться за успех экспедиции: для поисков осталось всего пять дней. Кроме того, начала портиться погода.

1 сентября 1985 года в 0 часов 48 минут на мониторе, связанном с видеокамерой «Арго», показались какие-то странные тени. Вскоре стало ясно, что это не кривизна дна, а объекты, созданные человеком. Решили послать за шефом. Измученный неудачами Бэллард еще не спал и, узнав о происходящем, пулей вылетел из



каюты. Одного взгляда на экран было достаточно. Он сразу узнал 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 «АНГУС» для проведения фотосъемки. Большой неожиданностью и одновременно разочарованием явилось отсутствие кормы «Титаника». Из этого следовало, что огромный корпус судна разломился при погружении и о его подъеме на поверхность уже и речи быть не могло.

В оставшиеся четыре дня на «Норре» почти никто не спал. «Арго» и «АНГУС» сделали тысячи фотографий. По морскому дну было разбросано невероятное количество предметов: это были части надстройки, обломки оборудования кают, рассыпавшийся уголь, бутылки вина, детали приборов, куски обшивки. Наконец обнаружили и вторую часть разломившегося корпуса — корму судна, лежавшую примерно в 650 м от носовой части.

Ни корма, ни носовая часть, опустившись на дно, не перевернулись. Самое большое судно мира начала века 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.

Через год, 12 июля 1986 г., Бэллард 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 м, и роботом «Джейсон-младший» — существенно улучшенным вариантом первоначального «Джейсона». Основную долю расходов по проведению новой экспедиции снова взял на себя ВМФ США, поставив в качестве главной задачи проверку работоспособности робота.

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 аку-

стическим телефоном для связи с «Атлантисом II». Спереди же имелась механическая рука и выступающая конструкция, служившая «гаражом» для робота. Робот весом 152 кг был соединен с «Элвином» семидесятиметровым кабелем, оснащен собственным двигателем, видео- и кинокамерами. Четыре электродвигателя обеспечивали высокую маневренность, управление велось дистанционно из кабины «Элвина».

13 июля Бэллард с двумя сотрудниками вошли в шарообразную кабину. Кран поднял с палубы батисферу, опустил ее на воду, и начался первый, продолжавшийся два с половиной часа спуск к «Титанику». Четыре «гири», прикрепленные к корпусу лодки, тянули ее вниз. Когда она достигла дна, ее освободили от двух «гирь», и батисфера смогла свободно передвигаться. Для подъема на поверхность необходимо было освободиться от двух оставшихся «гирь».

Спустя почти 75 лет с момента трагических событий апреля 1912 г. Мартин Боуэн, Ральф Холлис и Роберт Бэллард первыми «взошли» на борт «Титаника». Когда Бэллард впервые увидел корпус лайнера собственными глазами, он показался ему «стальной стеной, поднимавшейся с океанского дна».

Но нахлынувшее на исследователей ошеломляющее чувство радости от увиденного быстро сменилось тревогой. Через две минуты в аккумуляторах произошло короткое замыкание, и, к большому сожалению команды, не оставалось ничего иного, кроме как немедленно начать подъем к поверхности. Бэллард и его коллеги хорошо понимали, что при любой аварии надежд на спасение практически нет.

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 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.

Во время восьмого погружения, 21 июля, «Элвин» направился к кормовой части судна, также 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.

Последний, одиннадцатый, спуск состоялся 24 июля. По этому случаю Бэллард укрепил на носовой части «Титаника» металлическую плиту от имени нью-йоркского клуба изобретателей с призывом, обращенным ко всем, кто в будущем тоже доберется до «Титаника»: «Оставьте его в покое». Двенадцатидневная экспедиция завершилась, и «Атлантис II» взял курс на Вудз-Холл.

В процессе этой экспедиции «Титаник» открыл много тайн, хранимых им в течение семидесяти четырех лет. Одним из самых значительных открытий стало подтверждение того, что огромное судно покоится отнюдь не в целости и уже никогда не будет поднято с морского дна. Его красота давно померкла, стальные листы съедает ржавчина, роскошные интерьеры более не существуют. У многих это вызывает сожаление.

Почему же интерес к судну, затонувшему почти столетие назад, продолжает жить? Несомненно, свою роль играет и жажда наживы. Многие считают, что вместе с «Титаником» утонули несметные богатства, для извлечения которых строятся грандиозные планы. Кто-то пытается предпринять шаги по защите останков в виде мемориала, наподобие подводных могил, как охраняются некоторые затонувшие военные корабли.

«Титаник», развалившийся на три части и окруженный полем обломков, раскидан по континентальному шельфу на глубине

3,9 км и сохраняется при температуре 1° С и давлении, превышающем 408 атм (42 МПа, 4,21 кт/м²).

Как показали дальнейшие исследования, именно в этом месте (на 50° з.д.) проходит стержень Лабрадорского течения, и его холодные воды с большой интенсивностью и далеко проникают на юг. В этом районе обостряется мощнейший климатический фронт между северными полярными водами и водами субтропического Северо-Атлантического круговорота. Возникает «стена Гольфстрима», простирающаяся от поверхности до глубины 2000 м и более.

Крупнейший американский гидрофизик Г. Стоммел писал, что вся система Гольфстрима — не что иное, как вторичный феномен взаимодействия субарктических вод и субтропического круговорота. Поэтому «Титаник» неслучайно нашел смертельное для себя скопление айсбергов именно в зоне наибольшего обострения и продвижения на юг фронта холодных вод.

Разрушения корпуса «Титаника» наблюдаются в форме растущей многослойной ржавчины[1] (продукт коррозии), проявляющейся как внутри, так и снаружи останков корпуса. В 1996 и в 1998 гг. рост и плотность этих отложений изучали научные экспедиции, посещавшие останки лайнера. Выяснилось, что многослойные отложения продолжают нарастать и становятся плотнее, а судно продолжает разрушаться. Помимо многослойной ржавчины на корпусе и возле него проживают 24 вида беспозвоночных животных и 4 вида рыб. Из них 12 видов беспозвоночных явно тяготеют к обломкам кораблекрушения, а 9, напротив, их избегают.

С научной точки зрения, «Титаник» дает возможность изучить процесс глубокого океанического разрушение стальных конструкций. Микроскопические лабораторные исследования образцов, взятых на дне, показали, что слоистая ржавчина представляет собой сложную биологическую конкрецию, включающую множество различных колоний бактерий и грибков, образующихся в

[1] Rusticles (*англ.*) — термин, введенный Р. Бэллардом в 1985, когда он впервые увидел описываемые образования на корпусе «Титаника». — *Примеч. авт.*

результате взаимной биологической активности. Эти интегральные структуры имеют шламовые каналы, пористые губкообразные области, ребристые поверхности, кавернозные водяные резервуары, колонны в виде застывших потоков и смолистые наросты, связывающие эти структуры между собой.

Сросшаяся масса многослойной ржавчины варьируется по цвету, текстуре, размеру и форме. Цвета различаются от ярко-желтого до коричневого и даже пурпурного из-за сильно окисленной железной составляющей. Подобные отложения можно наблюдать на внешних поверхностях «Титаника». Здесь они имеют тенденцию к «затоплению» окружающего пространства, нередко спускаясь даже на дно возле корпуса. Слои ржавчины иногда имеют сероватый или черный оттенок. Такие отложения обычно находятся в более ограниченных пространствах, внутри останков корпуса.

Многослойная ржавчина представляет собой плотные структуры с высоким содержанием железа (24—36 %) в виде сложных оксидов и гидроксидов. В структурах, поддерживающих отложения многослойной ржавчины, доминируют матрицы высоко минерализированной культуры с преобладанием гетита[1]. При

[1] Игольчатая железная руда, названная в честь великого немецкого поэта, философа, естествоиспытателя и коллекционера минералов И.В. Гете. Минерал из группы водных окислов железа. Химический состав FeOOH. Содержит примеси марганца и алюминия, а также избыточную адсорбированную воду (гидрогетит). Кристаллизуется в ромбической системе, образуя столбчатые, игольчатые кристаллы и их сростки, натечные агрегаты, а также порошковатые и землистые массы в смеси с гидрогетитом, гидрогематитом и другие (т.н. лимониты, бурые железняки). Цвет буровато-желтый до темно-красновато-бурого. Игольчатые кристаллы Г., собранные в пучки, называются игольчатой железной рудой. Твердость по минералогической шкале 5—5,5; плотность 3,3—4,3 г/см3. Г. в кристалликах, прорастающих кварц, вместе с сульфидами железа и других встречается в гидротермальных месторождениях, которые многочисленны в России и за рубежом. Наибольшее распространение Г. в природе связано с гипергенными и осадочными месторождениями железных руд. Без воды, которая может присутствовать в жидком, твердом или газообразном состоянии, его формирование невозможно.

исследовании отложений был выявлен широкий диапазон вариаций, составляющих их элементов, что само по себе отражает гетерогенную природу этих структур.

Исследования скорости прироста многослойной ржавчины на останках корпуса лайнера проводилось как в 1996 г., так и в 1998 г. Они показали, что отложения имеют плотный вид, но при близком рассмотрении и механическом прикосновении, наросты оказались хрупкими и обычно рассыпались на многочисленные частицы, извергаясь в окружающую воду красным, похожим на порошок материалом.

Изыскания 1996 г. обнаружили наличие около 650 т сухого веса слоистых отложений на внешней стороне носовой части корпуса. Исходя из этого, можно предположить, что за сутки в красную пыль (гетит) и желтый биоколлоид (раствор белков, полисахаридов, нуклеиновых кислот и других биологически активных веществ) превращается 0,13—0,20 т стали корпуса. Если предположить, что в носовой части находится 20 000 т стали и ржавчина «съедает» ее с постоянным темпом, то носовая часть должна исчезнуть полностью примерно через 280—420 лет. Это время исчезновения стали как материала, а сталь в виде структуры корпуса может исчезнуть гораздо раньше.

Химия данного биологического разрушения очень сложна и включает рост микроорганизмов совместно с окислительно-восстановительными реакциями в структурах, и электролизными процессами в стали, на которые влияет рост многослойной ржавчины. В лабораторных условиях можно управлять расположением, формой и темпом ее роста. Несомненно, что биологическое разрушение корпуса «Титаника» происходит под воздействием поглощения железа из стали многослойной ржавчиной, что является основой этих слоистых отложений, как кальций служит основой скелета позвоночных.

В свое время билогическому разрушению подверглись также человеческие останки, дерево и текстиль. Что касается тел погибших, то, по расчетам, они полностью исчезли уже к 1940 г. Считается, что к этому времени исчезли и почти все деревянные



предметы, так как их поглотили глубоководные морские черви. Отдельные изделия из дерева и их фрагменты сохранились на нижних палубах внутри корпуса.

Весьма интересным предметом разложения оказалась ткань: отдельные предметы гардероба с течением времени полностью разложились, другие же остались почти целы (например, шляпы, обнаруженные на нижних палубах). По-видимому, это связано с малой величиной электрических токов, препятствующих биологической активности.

Также нужно учитывать и потоки донных отложений, обтекающих корпус «Титаника» под влиянием течения и вымывающих железо из стали его корпуса. Отдельную опасность несут и глубоководные экспедиции, нарушающие балланс сложившегося здесь биологического равновесия. Отмечены даже случаи сброса мусора и отходов с судов, обслуживающих эти экспедиции, что также не улучшает состояния «Титаника».

Но все же основной вред «Титанику» наносит ржавчина. В 1998 г. было проведено сравнение видеосъемок экспедиций 1986, 1996 и 1998 гг. для выяснения темпа биологического разрушения. Оказалось, что массы слоистой ржавчины на внешней стороне носовой части увеличились на 30 % между 1996 и 1998 гг., что свидетельствует о происходящих разрушениях. Например, носовая часть шлюпочной палубы разрушается со скоростью около 30 см в год. Другие признаки деградации проявляются в области разлома носовой части. Здесь изогнутые и выломанные элементы набора корпуса развалились и открыли доступ к котельному помещению № 2 (стало видно котлы).

Начинают проявляться трещины в обшивке док-камеры. Внутри носовой части многослойные отложения обильно разрастаются повсюду, что также может привести к постепенному разрушению. Только более интенсивные исследования могут предсказать реальный темп биологического разрушения.

Все это наглядно говорит если не о полном исчезновении структуры корпуса в ближайшем будущем, то о последовательном обрушении, ход которого можно прогнозировать. В простом слу-

чае процесс разрушения охватит (в возможном хронологическом порядке) потерю всех сохранившихся надстроек, обвал и разрушение внутренних палуб и переборок, обнажение всего тяжелого механического оборудования трюма, разрыв и обрушение листов обшивки, обнажение двойного дна и, наконец, конечное исчезновение оставшихся конструкций корпуса. Эта цепь событий продлится несколько сотен лет и завершится намного позже того, как «Титаник» перестанет быть узнаваем.

По мнению известного микробиолога Д.Р. Каллимора, одного из основоположников методов изучения биологической активности на «Титанике» и участника нескольких глубоководных экспедиций, на основе совокупности видеосъемок, проведенных до 1998 г., можно предположить темп биологического разрушения. Таблица ниже резюмирует потенциальную потерю железа в носовой части под влиянием различных условий.

Предполагаемое время потери железа из стали носовой части «Титаника» (календарный год)

Скорость роста ржавчины	10 %	20 %	30 %	40 %
Предельная	2020	2026	2034	2045
Высокая	2032	2048	2056	2068
Умеренная	2050	2068	2088	2106
Низкая	2098	2212	2326	2440

Данные следует принимать во внимание с достаточной долей осторожности. 10 % потери железа вероятно повлечет потерю всех надстроек, 20 % — потерю всех внутренних стальных конструкций, поддерживающих и образующих палубы, 30 % вызовет обрушение листов обшивки корпуса, 40 % — сохранятся лишь массивные металлические конструкции (например, котлы).

Чтобы биологическое разрушение пошло в темпе, выше «предельного», в условиях окружающей среды места залегания обломков должны произойти более разительные изменения, которые должны стимулировать рост отложений, чтобы он в несколько

раз превысил указанную величину. Это может произойти при внезапном повышении плотности нутриентов (т.е. питательных веществ бактерий — «морского снега», растворенного органического вещества и/или шлама с океанского дна), что и повлечет за собой ускорение роста многослойной ржавчины. Это может произойти, например, при внезапном повышении температуры, сдвиге в концентрации ионов водорода (pH) или при изменении окислительно-восстановительного потенциала.

«Титаник» — это металл, погруженный в морскую воду, а металлу суждено сгнить. Его не нужно пытаться сохранить, как говорится, прах к праху. Это его Судьба. В некоторой степени окончательное исчезновение останков лайнера положит конец практике извлечения денег из могил и памяти погибших, что так любят западные дельцы.

Если бы корпус на дне использовали только для исследований, это могло бы принести много пользы для науки. Но «Титаник» сегодня — это мощная торговая марка, приносящая до $8,5 млн ежегодно. Это доходы от выставок вещей, поднятых со дна, фотографий корпуса и кают, аукционов, где продаются «сувениры из прошлого». Личные вещи, фрагменты интерьеров и даже обломки корпуса лайнера уже который год выставляются «Сотби», «Кристи» и другими аукционными домами для богатых любителей археологической экзотики.

Хорошим примером тому служит история с образцами духов, поднятых со дна океана. Они принадлежали Адольфу Заальфельду, 47-летнему парфюмеру и преуспевающему бизнесмену-химику немецкого происхождения из английского Манчестера, который направлялся в США, чтобы открыть там свое дело. По семейному преданию, за несколько минут до столкновения «Титаника» с айсбергом Заальфельд наслаждался сигарой в курительном салоне и даже видел фатальный айсберг. Он направлялся в Нью-Йорк, прихватив с собой 65 пузырьков с ароматическими маслами, кожаный чемоданчик с ними лежал в его каюте первого класса C106.

Но в 1912 г. попасть в Нью-Йорк духам было не суждено. Владелец пузырьков умер в Лондоне в 1926 г. и до конца жизни

никогда больше не вспоминал про Америку. Так склянки с духами и ароматическими маслами пролежали на дне океана почти 89 лет, когда чемоданчик нашли на дне и подняли. Когда склянки раскрыли, «вся лаборатория наполнилась цветочным ароматом роз, фиалок и лаванды времен короля Эдуарда». В ходе операции два пузырька разбились, но морское дно оказалось идеальным местом хранения — уцелевшие 63 флакона остались в прекрасном состоянии.

Появилось официальное заявление о намерении выпустить духи на основе обнаруженных эфирных масел под названием «Титаник» к очередной годовщине катастрофы. Тут же нашлись наследники Заальфельда, которые потребовали учитывать их права, ведь духи пахнут не только розами и семейными преданиями, но и большими деньгами. Их производство неизбежно будет означать использование личности Заальфельда, и его потомкам следует выплатить компенсацию...

Хотя сохраняется интерес к «Титанику» как к сундуку с сокровищами, на океанском дне покоятся останки судов, перевозивших гораздо больше ценностей. Так почему же обломки «Титаника» привлекают больше внимания, чем другие? Конечно, это объясняется ворохом вопросов об обстоятельствах трагедии, до сих пор оставшихся без ответов: почему не обратили внимание на предупреждения о льдах; почему скорость повышали, а не понижали; почему «Калифорниан» не ответил на ракеты; наконец, почему ни лорд Пиррие, ни Дж. П. Морган не приняли участия в первом рейсе...

Помогают ли поднятые со дна предметы узнать о трагедии что-либо новое? Если да, то удивительно мало. «Титаник» нес на себе предметы, совершенно аналогичные тем, которые можно было обнаружить на борту других кораблей того времени. В них нет ничего уникального, ничего такого, чего бы мы уже не знали о жизни в начале XX века. Не слишком уникален был и сам «Титаник», если сравнивать его с другими трансатлантическими лайнерами того времени, примерно равными ему по рангу. Немало случилось и трагических катастроф после 1912 года.

Но человечество всегда интересовали загадки, трагические и таинственные совпадения, приводившие к катастрофе. В этом смысле почти «детективная» и короткая история «Титаника» представляет собой лакомый кусочек. Загадки и совпадения складывались одно к одному, словно образуя роковую цепь. А «отгадок» и объяснений множества этих загадочных фактов за всю почти столетнюю историю исследований трагедии было найдено не так уж и много.

Некоторых не удовлетворяют очевидные ответы. Если есть хоть небольшой намек на тайну, его следует постоянно смаковать. Это приводит к рождению теорий тайного сговора о подмене «Титаника» «Олимпиком», который нужно было «списать» после полученных им «серьезных» повреждений. Нонсенс, но и у такой теории есть сторонники. Зачем и кому это было нужно? Во времена пароходов столкновения не были редкостью, а страховка покрывала стоимость погибшего «Титаника» не полностью. Следует учитывать и негативные последствия для репутации компании, выплаты компенсаций, судебные издержки. Кроме того, для человека с состоянием в $20 млрд., который намеревался прибрать к рукам все трансатлантическое судоходство, дорогостоящий ремонт одного, пусть даже крупного парохода не мог стать препятствием на пути к достижению цели.

Хотя в истории «Титаника» самым привлекательным продолжает оставаться элемент мистики и загадочности, наверное, истинной причиной интереса к несчастному судну являются люди. Люди, строившие его, рабочие Белфаста и их семьи, лорд Пиррие, Дж. Брюс Исмей, Дж. П. Морган и все прочие, кто пытался сделать его самым большим, современным и замечательным судном.

Полторы тысячи одновременно погибших в мирное время людей даже для современного мира — трагедия огромных масштабов. Богатство, роскошь и интригующие обстоятельства трагедии способны поддерживать определенный уровень интереса к судну, но именно память о погибших гарантирует «Титанику» вечность.

Поэтому наиболее верный путь к сохранению «Титаника» — это изучение его истории. Благодаря советским глубоководным

обитаемым аппаратам «Мир» созданы замечательные стереофильмы «Титаника» («Titanica») и «Призраки бездны» («Ghosts of the Abyss»). Они внесли значительный вклад в исследование истории «Титаника» и в сохранение памяти о нем, заняв в ней достойное место.

Недавно объявили о намерении создать на месте стапелей, где строились «Олимпик» и «Титаник», мемориальный тематический парк («Titanic Quarter»). Его открытие приурочат к столетию первого рейса «Титаника» в 2012 году. Перестройке подвергнется большая часть территории Куинз-Айленда, но здесь сохранят все, связанное с «Титаником» из того, что еще не успели снести. Начиная с февраля 2002 г. несмотря на выданные охранные грамоты, здесь уничтожили почти все исторические здания, включая кирпичный механический цех XIX в. В здании, известном по фотографиям широкими воротами и белой фирменной вывеской, собирались и отлаживались паровые машины и прочее оборудование «Титаника». Вся эта зона уже давно не используется «Харланд & Вольф», так как сам завод и английское судостроение в целом находятся в глубоком упадке.

Место, где когда-то возвышался портал «Эррол» со стапелями «Олимпика» и «Титаника» (после сноса в конце 1960 гг. от него сохранились лишь остатки оснований стальных колонн), преобразуют в площадь, на которой черным сланцем выложат контуры огромных пароходов. Лицом к реке Лаган, в которой оба лайнера получили первое крещение, встанет скульптура «Грация», представляющая собой стилизованное воплощение памятника женщинам «Титаника», который установлен в Вашингтоне. Здесь ошвартуется и востановленный в первоначальном виде тендер «Номадик», корпус которого выкупили у французских владельцев на аукционе 26 января 2006 г. Сейчас он находится в плачевном состоянии, но после ремонта на «Харланд & Вольф» на борту тендера откроются выставка и мемориальное кафе. Недавно «Номадик» занял заслуженное место в основном разделе Реестра исторических судов Великобритании (NRHV) наравне с клипером «Катти Сарк», караккой «Мэри Роуз» и королевской яхтой «Британия».

Хочется верить, что будет восстановлен до рабочего состояния из руин хотя бы один из трех паровых подъемных кранов, участвовавших в сооружении «Титаника» и сохранившихся на территории «Харланд & Вольф».

Находившийся в коммерческом использовании до 2002 г. сухой док «Томпсон», подлинный современник лайнеров и единственный подходивший им по размерам, послужит основой для голографического контура четырехтрубного гиганта, очерченного в воздухе. Это позволит передать посетителям его размеры.

Восстановят и сводчатое здание, в котором располагалась чертежная мастерская № 2, где «Титаник» рождался на ватмане. Оно входит в комплекс зданий, в которых размещались конторы лорда Пиррие и Томаса Эндрюса. В последние годы здания не использовались и сильно обветшали. Фактически это все, что сохранилось от «Харланд & Вольф» начала XX века.

Поблизости откроется и основная музейная экспозиция, в которой среди прочего появятся полноразмерная реконструкция центральной лестницы «Титаника» с часами «Честь и Слава, венчающие Время» и ресторанный зал первого класса, где будут подавать блюда из меню с борта лайнера.

Остальную часть Куинз-Айленда планируют застроить конторскими и жилыми зданиями, выходящими на просторную зеленую набережную. В целом проект призван отражать выдающуюся морскую историю Белфаста и напоминать о том, что он когда-то был мировым лидером инженерной и технологической мысли, городом прославленных мастеров и художников. Такой мемориальный квартал позволит наилучшим образом сохранить память о «Титанике» и передать ее будущему человечества.

Москва, 2006 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Войтов Д.В.* Подводные обитаемые аппараты. М.: АСТ/ Астрель, 2002.

2. *Гардинер Р., ван дер Ват Д.* Загадка «Титаника». М.: Вече, 1998.

3. *Губачек Милош.* «Титаник». Минск: Попурри, 1998.

4. *Конрад Джозеф.* Размышления, навеянные гибелью «Титаника» // Иностранная литература, 1998, № 8.

5. *Ловягин Р.* Гибель Титаника: Расследования, произведенные в Англии и Америке. СПб.: Типо-литография «Якорь», 1913.

6. *Лорд Уолтер.* Последняя ночь «Титаника» // Перевод с английского Г.С. Дмитриева. Л.: Судостроение, 1983.

7. *Сагалевич А.М.* Глубина. М.: Научный мир, 2002.

8. *Сагалевич Анатолий, Богданов Юрий, Виноградов М.* Океанологические исследования фронтальной зоны Гольфстрима. Полигон «Титаник». М.: Наука, 2002.

9. *Саруханов Ю.Г.* Был ли «Титаник» обречен? // Судостроение, 1992, № 7.

10. *Саруханов Юрий.* Снова о «Титанике» // Катера и яхты, 1998, № 2 (165).

11. *Скрягин Л.Н.* По следам морских катастроф. М.: Морской транспорт, 1961.

12. *Скрягин Л.Н.* Гибель «Титаника». М.: Московский рабочий, 1991.

13. *Скрягин Л.Н.* Человек за бортом. М.: Транспорт, 1992.

14. Скрягин Л.Н. 300 катастроф, которые потрясли мир. М.: Современник, 1996.

15. Смирнов Г.В. Владимир Полиевктович Костенко. М.: Наука, 1995.

16. Смирнов Г.В. Владимир Полиевктович Костенко // Жизнь и деятельность кораблестроителя В.П. Костенко (сборник). СПб: Альманах «Цитадель». Малая серия. 2000.

17. Титаник. Загадка катастрофы. Впечатления очевидцев. Сенсационные подробности. (Авторский сборник) // Серия «Досье». Санкт-Петербург: Олма-Пресс/Нева, 1998.

18. Archbold, Rick & McCauley, Dana. Last Dinner on the Titanic: Menus and Recipes from the Legendary Liner. Toronto: Hyperion/Madison Press, 1997.

19. Ballard, Robert D. The Discovery of the Titanic. Toronto: Warner/Madison Books, 1987.

20. Barnaby, Kenneth C. Some ship disasters and their causes. London: Hutchinson, 1968.

21. Beesley, Lawrence. The Loss of the S.S. Titanic: Its Story and Its Lessons, By One of the Survivors. Mariner Books, 2000.

22. Beveridge, Bruce & Hall, Steve. Olympic & Titanic: The Truth Behind the Conspiracy. Six Star Publishing, 2004.

23. Beveridge, Bruce et al. Titanic — The Ship Magnificent. Vol. I—II. The History Press Ltd., 2008.

24. Bowditch, Nathaniel. The American Practical Navigator: An Epitome of Navigation. Scholarly Press, 1995.

25. Brown, David G. The Last Log of the Titanic. International Marine/Ragged Mountain Press, 2000.

26. Butler, Daniel Allen. Unsinkable: The Full Story of RMS Titanic. Stackpole Books, 1998.

27. Cahill, Richard A. Disasters at Sea: Titanic to Exxon Valdez. Nautical Books, 1992.

28. Cooper, Gary. The Man Who Sank the Titanic?: Life and Times of Captain Edward J. Smith. Stoke-on-Trent: Witan Books, 1992.

29. Chirnside, Mark. RMS Olympic: Titanic's Sister. Stroud: Tempus Publishing, 2004.

30. Chirnside, Mark. The Olympic-Class Ships: Olympic, Titanic, Britannic. Trafalgar Square, 2004.

31. Donzel, Catherine. Luxury Liners: Life on Board. Vendome Press, 2006.

32. Eaton, John & Haas, Charles. Falling Star: Misadventures of White Star Line Ships. W.W. Norton & Company, 1990.

33. Eaton, John & Haas, Charles. Titanic: Destination Disaster: The Legends and the Reality. W.W. Norton & Company, 1996.

34. Eaton, John & Haas, Charles. Titanic — Triumph and Tragedy. Patrick Stephens, 1986.

35. Garner, Bob. The Sinking of the Titanic and Great Sea Disasters. L.T. Myers, 1912.

36. Geschichten Um Das Blaue Band. Rekorde, Legenden, Katastrophen—75 Jahre Gewinn des «Blauen Bandes» durch den Dampfer «Bremen». Bonn: Deutsche Post AG, 2004.

37. Gibbs, P. The Deathless Story of the Titanic: Complete Narrative with Many Illustrations. London: Lloyd's Weekly News, 1912.

38. Gracie, Archibald. Titanic: A Survivor's Story and the Sinking of the S.S. Titanic. *Thayer, John.* The Sinking of the S.S. Titanic. (Two Survivors' Accounts of the Tragedy at Sea.) Academy Chicago Publishers, 1998.

39. Green, Rod. Building the Titanic: An Epic Tale of the Creation of History's Most Famous Ocean Liner. Readers Digest, 2005.

40. Griffiths, Denis. Power of the Great Liners: A History of Atlantic Marine Engineering. Patrick Stephens, 1991.

41. Lightoller, Charles H. Titanic and Other Ships. London: Ivor Nicholson & Watson Ltd., 1935.

42. Lynch, Don & Marschall, Ken. Titanic — An Illustrated History. Toronto: Hyperion/Madison Press, 1992.

43. Lynch, Don & Marschall, Ken. Ghosts of the Abyss: A Journey Into The Heart of the Titanic. Da Capo Press, 2003.

44. Marshall, Logan. The Sinking of the Titanic & Great Sea Disasters: Thrilling Stories of Survivors with Photographs and Sketches. Regent Press, 1912.

45. Maxtone-Graham, John. (Ed.) Olympic & Titanic: Ocean Liners of the Past. New York: Amereon House, 1995.

46. McCluskie, T., Sharpe, M., Marriott, L. Titanic & Her Sisters Olympic & Britannic. Thunder Bay Press, 1999.

47. Report on the Loss of the S.S. Titanic. London: His Majesty's Stationery Office, 1912.

48. Sennett, R. & Oram, H.J. The Marine Steam Engine. 11th ed. Longmans, Green & Co, 1911.

49. The Electrician — Marine issue. Wireless telegraphy for marine intercommunication. June 10, 1910.

50. The Electrician. The electrical equipment of the S.S. «Olympic» and «Titanic». July 28, 1911 & August 4, 1911.

51. The Marconigragh. The Equipment of S.S. «Olympic». July 1911.

52. The Marconigraph. Wireless Equipment of the «Titanic». May 1912.

53. The White Star Liners »Olympic» and «Titanic». The Shipbuilder, Vol. VI, Special Midsummer Number. Newcastle-on-Tyne: Marine Publications, Ltd., 1911.

54. The Year-Book of Wireless Telegraphy & Telephony 1914. New York: Marconi Publishing Corporation, 1914.

55. Warren, Mark D. (Ed.) Distinguished Liners from The Shipbuilders 1907—14. Volume 2. New York: Blue Ribband Publications, Inc., 1997.

56. Young, Filson. Titanic. London: Grant Richards Ltd, 1912.

ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ

1. *Behe, George.* Titanic Inquiry Project (http: //www.titanicinquiry.org/)

2. *Beveridge, Bruce et al.* Titanic Research & Modeling Association (http: //www.titanic-model.com/)

3. *Billnitzer, Dave.* The Titanic & The Californian (http: //home.earthlink.net/-dnitzer/Titanic.html)

4. *Chirnside, Mark.* Mark Chirnside's Reception Room: Olympic, Titanic & Britannic (http: //www.markchirnside.co.uk/)

5. *Dunstan, Glenn.* Titanic Radio Page (http: //www.hf.ro/)

6. *Gittins, Dave.* All at Sea with Dave Gittins (http: //www.titanicebook.com/)

7. *Halpern, Samuel.* Titanicology (http: //www.titanicology.com/)

8. *Hind, Phillip et al.* Encyclopedia Titanica (http: //www.encyclopedia-titanica.org/)

9. *Stephenson, Parks.* Marconigraph (http: //marconigraph.com/)

10. *Wormstedt, Bill.* Titanic (http: //wormstedt.com/titanic/)

ПРИЛОЖЕНИЯ

Сообщения в эфире после столкновения «Титаника» с айсбергом.

Подборка создана на основе данных, подготовленных компанией «Маркони» по запросу британского министерства торговли во время расследования обстоятельств гибели «Титаника». На русском языке публикуется впервые. В целях соблюдения исторической аккуратности в большинстве случаев сохранены сокращения, применявшиеся в то время при передаче сообщений азбукой Морзе. Там, где это возможно и уместно, в скобках дается расшифровка или комментарий. Также даны дополнительные комментарии о событиях, происходивших вокруг радистов и радиорубки.

Компания «Маркони» создавала данную подборку на основе записей радиожурналов[1], которые велись радиотелеграфистами на борту судов, находящихся в регионе гибели «Титаника» и работающих на аппаратуре «Маркони» (а в то время это были почти все суда в мире).

Следует учитывать, что время, указанное для сообщений, может быть не совсем точным, поскольку протокол создавался на основе разных радиожурналов. Кроме того (как уже говорилось выше, в главе IV), разница времени «Титаника» с нью-йоркским временем на момент столкновения с айсбергом составляла 1 ч 33 мин, а не 2 ч 20 мин, как это было принято считать до сих пор. Уточненное время указано наравне с общепринятыми на сегодняшний день отметками.

---

[1] P.V., Procès-verbal (*фр.*) — протокол. — *Примеч. авт.*

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
22: 25	00: 15/23: 58	Кейп-Расс, «Ла Прованс» и «Франкфурт» получают первые сигналы о бедствии «Титаника»: CQD (6 раз) DE («это») MGY (6 раз) координаты 41.44 H (нордовая — северная широта), 50.24 B (вестовая — западная долгота). «Титаник» посылает координаты «Франкфурту» и получает ответ: «OK, оставайся на связи».
22: 25	00: 15/23: 58	«Маунт-Тэмпл» слышит, как «Титаник» посылает CQD. Сообщает, что нуждается в помощи. Дает координаты. Не слышит ответа, просит передать капитану координаты местоположения: 41.44 H, 50.24 B.
22: 28	00: 18/00: 01	«Япиранга» слышит CQD от Титаника». «Титаник» дает CQD в точке 41.44 H, 50.24 B. Требует помощи (вызовы около 10 минут).
22: 35	00: 25/00: 08	«Карпатия» вызывает «Титаник» и сообщает: «Знаешь, что Кейп-Код посылает для тебя серию сообщений?» «Титаник» отвечает: «Идите немедленно. Столкнулись с айсбергом. Это CQD OM («Это сигнал бедствия, приятель»). Координаты 41.46 H, 50.14 B.» «Карпатия» спрашивает: «Передать это капитану? Вам нужна помощь»? «Титаник»: «Да, приходите скорее».
22: 35	00: 25/00: 08	Кейп-Расс слышит MGY, («Титаник»)* дает уточненные координаты 41.46 H, 50.14 B. Его вызывают, нет ответа. (Четвертый помощник Боксхолл только что «скорректировал» позицию судна для радиорубки. Она оказалась на 7 миль западнее первоначальной и в итоге окажется в 20 милях западнее места залегания «Титаника» на дне. Тем не менее новости распространялись быстро. Суда в районе «Титаника» передавали сообщения другим судам, которые были вне прямого радиопокрытия лайнера.

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
22: 35	00: 25/00: 08	А станция на мысе Расс принимала передачи Филлипса напрямую. Вскоре сообщение оператора, передавшего весть о «Титанике» в глубь страны, было принято радиостанцией, находящейся на здании «Нью-Йорк таймс» в Нью-Йорке. В Филадельфии в здании универсального магазина (которое было самым высоким в городе) также недавно была оборудована радиостанция, капитализируя интерес публики к новой технологии. Станция была установлена прямо в одной из витрин магазина, и сигналы с мыса Расс принимал молодой радиотелеграфист Дэвид Сарнов, русский эмигрант и один из реализаторов идеи телевидения. Он также быстро передал новость другим станциям внутри страны. Новый Мир пробуждался под действием трагедии, которая разворачивалась в Северной Атлантике.)
22: 36	00: 26/00: 09	MGY («Титаник») шлет: «CQD. Вот уточненные координаты 41.46 Н, 50.14 В. Требуется немедленная помощь. Столкнулись с айсбергом. Тонем. Не слышно ничего, кроме шума пара». Сообщение отправлено 15—20 раз «Япиранге».
22: 36	00: 26/00: 09	DKF («Принц Фридрих Вильгельм») вызывает MGY («Титаник») и дает координаты на полночь: 39.47 Н, 50.10 В. MGY («Титаник») отвечает: «Вы идете к нам?» DFT («Франкфурт») передает: «Что с вами случилось?» На что MGY («Титаник») сообщает: «Мы столкнулись с айсбергом. Тонем. Пожалуйста, передайте капитану идти к нам». DFT («Франкфурт»): «О'кей, передам».
22: 37	00: 27/00: 10	«Титаник» отправляет следующее: «Я требую немедленной помощи. Столкнулся с айсбергом в 41.46 Н, 50.14 В».

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
22: 40	00: 30/00: 13	«Титаник» дает свои координаты «Франкфурту» и говорит: «Передай своему капитану идти к нам на помощь. Мы во льдах».
22: 40	00: 30/00: 13	«Карония» посылает CQ для MBC («Балтик») и CQD: MGY («Титаник») столкнулся с айсбергом, требует немедленной помощи. (Во время трагедии «Титаника» Чарльз Спеддинг был экономом на «Каронии». Позднее он был очевидцем того, как тонула «Лакония». Свою карьеру у «Кьюнарда» он завершил в должности экономa «Аквитании». Удалившись на покой, в 1926 г. он решил написать книгу воспоминаний о своей морской карьере. Вот как он описывает обстановку на «Каронии» после получения сигналов бедствия с «Титаника»: «В 22: 30 того вечера мы получили сообщение от "Титаника", в котором сообщалось о его столкновении с айсбергом. На тот момент он находился от нас на расстоянии примерно двести сорок миль. Мы наладили связь с германским пароходом "Бреслау"**, который находился примерно в [ста] сорока милях, и с «Карпатией», которая находилась примерно в шестидесяти милях. Около полуночи с «Титаника» сообщили, что он тонет, и попросили близкие к нему суда поспешить. В 2 часа утра он сообщил, что быстро погружается, и это сообщение стало последним, полученным с «Титаника». Полагая, что «Карпатия» подойдет вовремя, капитан Бэрр не был особенно встревожен. Только много позже нам сообщили о всей серьезности бедствия, что вызвало сильное потрясение».)
22: 40	00: 30/00: 13	«Маунт-Тэмпл» слышит, как MGY («Титаник») продолжает передавать CQD. Капитан разворачивает судно, которое в данное время находится примерно в пятидесяти милях от «Титаника».



Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
22: 48	00: 38/00: 21	«Маунт-Тэмпл» слышит, как «Франкфурт» дает MGY («Титанику») свои координаты: 39.47 Н, 52.10 В.
22: 55	00: 45/00: 28	«Титаник» вызывает «Олимпик» и второй раз в истории передает SOS. «Олимпик» в это время находится в 500 милях от «Титаника» на пути в Англию. (Впервые SOS был передан 10 июня 1909 г., когда «Славония», пароход «Кьюнарда», тонул возле Азорских островов. Два других парохода приняли сигнал бедствия и поспешили на помощь. Брайд подшутил над Филлипсом, что это может быть его последняя возможность передать новый сигнал бедствия.)
23: 00	00: 50/00: 33	«Титаник» дает CQD и передает: «Требую немедленной помощи. Координаты 41.46 Н, 50.14 В». Сообщение получено «Сельтиком», «Бирмой» (SBA).
23: 01	00: 51/00: 34	«Бирма» — «Титанику»: «MGY, что с вами случилось?» (У англичанина Джозефа Кеннона, радиотелеграфиста «Бирмы», под рукой оказался старый справочник радиопозывных, поэтому он не сразу смог определить, кто такой MGY (чуть позже он получит расшифровку кода от «Франкфурта»). Тем не менее вскоре «Бирма» ответила «неизвестному» пароходу: «Мы в 100 милях от вас, идем на 14 уз., подойдем к 6: 30. Наши координаты: долг. 40.48 Н, шир. 52.13 В — SBA». На это от «Титаника» пришел лаконичный ответ: «ОК (о'кей) ОМ («старик») — MGY». Этот радиообмен сохранился в записях Д. Кеннона, фрагменты которых 16 июля 1990 г. опубликовала газета «Дейли телеграф». «Бирма» шла из Нью-Йорка на Роттердам и Либаву, ныне — Лиепая.)

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
23: 02	00: 52/00: 35	«Титаник» — «Бирме»: «Столкнулись с айсбергом и тонем; пожалуйста, передайте капитану следовать к нам».
23: 03	00: 53/00: 36	«Карония» — МВС («Балтику»): «SOS, MGY («Титаник») CQD в 41.46 Н, 50.14 В. Требует немедленной помощи».
23: 10	01: 00/00: 43	MGY дает сигнал бедствия. DDC («Цинциннати») отвечает. Координаты MGY: 41.46 Н, 50.14 В. Помощь от DDC не требуется, поскольку МКС («Олимпик») вскоре после этого отвечает на сигнал бедствия.
23: 10	01: 00/00: 43	«Титаник» отвечает «Олимпику», передает координаты как 41.46 Н, 50.14 В и сообщает: «Мы столкнулись с айсбергом».
23: 12	01: 02/00: 45	«Титаник» вызывает «Азиан» и передает: «Нужна немедленная помощь». «Азиан» тут же отвечает и получает координаты «Титаника» как 41.46 Н, 50.14 В, которые немедленно передаются на мостик. Капитан просит радиста запросить подтверждение координат «Титаника».
23: 12	01: 02/00: 45	«Виргиниан» вызывает «Титаник», но не получает ответа. Кейп-Расс телеграфирует «Виргиниану» и просит передать капитану, что «Титаник» столкнулся с айсбергом и требует немедленной помощи.
23: 20	01: 10/00: 53	«Титаник» — МКС («Олимпику»): «Мы столкнулись с айсбергом. Тонем носом; 41.46 Н, 50.14 В. Идите как можно скорее».
23: 20	01: 10/00: 53	«Титаник» — МКС («Олимпику»): «Капитан передает — готовьте шлюпки. Какие у вас координаты»?
23: 25	01: 15/00: 58	«Балтик» — «Каронии»: «Пожалуйста, сообщите «Титанику», что мы идем к нему полным ходом».

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
23: 30	01: 20/01: 03	«Виргиниан» слышит, как MCE (Кейп-Расс) информирует MGY («Титаник»): «Мы идем к вам на помощь. Наши координаты 170 миль к северу от "Титаника"».
23: 35	01: 25/01: 08	«Карония» сообщает «Титанику»: «"Балтик" идет к вам на помощь».
23: 35	01: 25/01: 08	«Олимпик» передает свои координаты на 4: 24 утра по Гринвичу: «40.52 Н, 61.18 В. Вы идете на юг, к нам навстречу?» «Титаник» отвечает: «Мы сажаем женщин в шлюпки».
23: 35	01: 25/01: 08	«Титаник» и «Олимпик» ведут передачу.
23: 37	01: 27/01: 10	MGY («Титаник») передает: «Мы сажаем женщин в шлюпки».
23: 40	01: 30/01: 13	«Титаник» — «Олимпику»: «Мы сажаем пассажиров в малые (т.е. дежурные) шлюпки. Женщины и дети в шлюпках, не продержимся долго». Сообщение также получено «Бирмой».
23: 45	01: 35/01: 18	«Олимпик» запрашивает «Титаник» о погоде, «Титаник» отвечает: «Чистая и спокойная».
23: 45	01: 35/01: 18	«Балтик» слышит, как «Титаник» передает: «Машинное отделение начинает затапливать». (Капитан Смит только что посетил радиорубку и сообщил об этом.)
23: 45	01: 35/01: 18	«Маунт-Тэмпл» слышит, как DFT («Франкфурт») спрашивает: «К вам уже прибыли какие-либо суда?» Нет ответа.
23: 47	01: 37/01: 20	«Балтик» — «Титанику»: «Мы спешим к вам».
23: 50	01: 40/01: 23	«Олимпик» — «Титанику»: «Задействовали все котлы, идем полным ходом».

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
23: 50	01: 40/01: 23	Кейп-Расс передает «Виргиниану»: «Пожалуйста, передайте своему капитану следующее: "Олимпик" на полной скорости идет к "Титанику", но его ("Олимпика") координаты 40.32 Н, 61.18 В. Вы гораздо ближе к "Титанику". На "Титанике" уже сажают женщин в шлюпки и сообщают, что погода спокойная и чистая». «Олимпик» — единственное судно, сообщившее: «Идем на помощь к "Титанику"». Вероятно, прочие суда гораздо дальше от "Титаника"».
23: 55	01: 45/01: 28	Последнее сообщение «Титаника», принятое на «Карпатии»: «Иди как можно скорее ОМ («старик»): машинное отделение затоплено по котлы.» (Брайд накинул на плечи Филлипса пальто и умудрился надеть на него спасательный нагрудник. Натянуть на старшего радиотелеграфиста сапоги оказалось гораздо сложнее. Филлипс спросил, остались ли еще шлюпки, а то, может быть, и сапоги уже не нужны.)
23: 55	01: 45/01: 28	«Маунт-Тэмпл» слышит, как DFT («Франкфурт») вызывает MGY («Титаник»). Нет ответа.
23: 57	01: 47/01: 30	«Карония» слышит MGY («Титаник»), но сообщения неразборчивы.
23: 58	01: 48/01: 31	«Азиан» слышит, как с «Титаника» передают SOS. «Азиан» отвечает «Титанику», но ответа не получает. DFT («Франкфурт») вызывает «Титаник» и спрашивает: «Что с вами случилось?»
00: 00	01: 50/01: 33	«Титаник» — «Франкфурту»: «Дурак, слушай и не мешай работать». «Карония» слышит, как «Франкфурт» работает с «Титаником». «Франкфурт» был на расстоянии 172 миль от MGY («Титаник»), когда был послан первый SOS.



Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
00: 05	01: 55/01: 38	Кейп-Расс — «Виргинианy»: «Мы не слышим "Титаник" уже с полчаса. Возможно, на нем пропало питание». (В это время Филлипс и Брайд боролись с кочегаром, пытавшимся стащить спасательный жилет Филлипса. Брайд схватил его, в то время как Филлипс ударил кочегара кулаком. По всей видимости, последний упал без сознания.)
00: 10	02: 00/01: 43	«Виргиниан» еле-еле слышит передачу с «Титаника», питание радиостанции на нем заметно ослабло. (В 2: 05 утра капитан Смит в последний раз зашел в радиорубку. «Ребята, вы сделали все, что могли. Большего сделать вы не можете. Теперь каждый сам за себя». Филлипс на мгновение оторвался от ключа, затем вновь принялся за работу. Смит сделал вторую попытку: «Побеспокойтесь о себе. Я освобождаю вас». Возникла пауза, затем капитан добавил: «Так уж получилось, ничего не поделаешь». Капитан вышел, а Филлипс продолжал работу.)
00: 20	02: 10/01: 53	«Виргиниан» слышит слабое «VV» из разрядов «Титаника». (Скорее всего, Филлипс передавал тестовый сигнал, а Брайд настраивал регуляторы электродвигателя-генератора передатчика, чтобы компенсировать падающее питание, поступающее от основного источника. Возможно, Филлипс передал двойной мотив из четырех тактов начала Пятой симфонии Бетховена, который как раз похож на «VV» по азбуке Морзе (Ди-ди-ди-дааа, ди-ди-ди-дааа).

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
00: 27	02: 17/02: 00	«Виргиниан» слышит, как «Титаник» вызывает CQ, но не может разобрать сообщение. Передача с «Титаника» оборвалась резко, словно выключили питание. Искровые разряды были расплывчатыми и искаженными. MGY («Титаник») вызвали снова в надежде, что будет задействован аварийный генератор, но ответа не последовало. (На самом же деле Филлипс намеревался передать CQD DE MGY, однако в этот момент питание пропало навсегда — слышно было, как вода заливает ходовой мостик, — и Филлипс сказал Брайду: «Пора уносить ноги!» Они переступили через тело бесчувственного кочегара и выбежали на палубу. Брайд забрался на крышу кают офицеров и помогал спускать складную шлюпку B, Филлипс услыхал звуки оркестра и ушел к корме.)
00: 30	02: 20/02: 03	«Олимпик», его сигнал четкий, — «Виргинианy»: слышит ли тот что-нибудь от MGY («Титаник»). Тот ответил: «Нет. Строго слежу, но больше ничего не слышу от MGY («Титаника»). Он не отвечает».
00: 52		«Карпатия» передает «Олимпику» официальное время погружения «Титаника» в точке 41.46 H, 50.14 B примерно в 2: 20 утра, в 5: 47 по Гринвичу.
01: 25		«Маунт-Тэмпл» слышит, как MPA («Карпатия») передает: «Если вы там, мы запустим ракеты».
01: 40		MPA («Карпатия») вызывает MGY («Титаник»).
01: 58		SBA («Бирма») думает, что слышит «Титаник», поэтому передает: «Идем к вам полным ходом. Должны прибыть к 6: 00 утра. Надеемся, вы в безопасности. Нам осталось лишь 50 миль».

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
02: 00		MPA («Карпатия») вызывает MGY («Титаник»).
02: 28		«Ла Прованс» — «Сельтику»: «Никто не слышит "Титаник" уже около 2 часов».
03: 24		SBA («Бирма») передает: «Мы в 30 милях к юго-западу от "Титаника"».
05: 40		«Паризьен» слышит слабый сигнал от MPA («Карпатии») или иных станций, сообщающих о столкновении «Титаника» с айсбергом. «Карпатия» принимает спасенных со шлюпок «Титаника».
05: 40		«Азиан» с германским мазутным танкером на буксире в рейсе на Галифакс запрашивает новости о MGY («Титаник») у «Олимпика». Позже отправил служебное сообщение, в котором сообщал, что еле-еле слышал, как MGY («Титаник») работал с Кейп-Расс до 23: 00 местного времени. Завершил посылкой SOS в полночь.
06: 00		«Бирма» приняла первое сообщение от MWL («Калифорниан»): продолжает рейс на Бостон. Сообщает, что находится в 15 милях от точки, данной «Титаником». «Бирма» в 22 милях от этой точки. (Это подтверждает показания капитана Лорда британскому расследованию о том, что в момент остановки его судна в окружении льда в 22: 20 14 апреля оно находилось в 19 милях к северо-востоку от точки «Титаника», указанного им в сообщениях. За ночь «Калифорниан» продрейфовал 4 мили в сторону «Титаника» под действием южного течения.)

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
06: 05		«Паризьен» — «Виргиниану»: «ОК. Сообщил капитану Хейнсу, что я слышал переговоры касательно «Титаника» и он решил не возвращаться, поскольку MPA («Карпатия») уже там и MWL («Калифорниан») в 50 милях за кормой от нас, но просит меня остаться на всякий случай».
06: 30		MWL («Калифорниан») посылает CQ (вызов всех станций) и просит сообщить новости о «Титанике». «Бирма» отвечает: «Новостей нет». «Виргиниан» передает время и координаты места гибели «Титаника».
06: 45		«Маунт-Тэмпл» слышит, как MPA («Карпатия») сообщает о приеме на борт 20 шлюпок.
07: 07		«Балтик» — «Карпатии»: «Нужна ли моя помощь в приеме пассажиров? Буду на месте к 4: 30***. Сообщите об изменении ваших координат».
07: 10		«Балтик» — MPA («Карпатии»): «Обменялся сообщениями <..> пассажиры, получаю инструкции на продолжение рейса в Ливерпуль».
07: 15		«Балтик» возобновляет рейс на Ливерпуль, пройдя 134 мили на запад к «Титанику».
07: 40		«Маунт-Тэмпл» слышит, как MPA («Карпатия») дает CQ и сообщает, что не нужно идти к ней. «Предупредите капитана, что нет смысла обходить ледяное поле.» Судно разворачивается.
07: 45		«Олимпик» отправляет MSG (официальное сообщение) владельцам в Нью-Йорк через о. Сейбл: «Связи с "Титаником" не было с полуночи».

Нью-йоркское время	Время «Титаника» (общепринятое/ уточненное)	Передача
07: 55		«Карпатия» — «Балтику»: «Иду на Галифакс или Нью-Йорк полным ходом. Продолжайте рейс на Ливерпуль. Имею на борту около 800 пассажиров».
08: 00		«Карпатия» — «Виргиниану»: «Уходим отсюда со всеми, на борту около 800 пассажиров. Возвращайтесь на нордовый курс».

* Трехбуквенный код однозначно идентифицирует радиостанцию как на берегу, так и на борту судна. Позднее стал применяться четырехбуквенный код, поскольку число судов и станций увеличилось. — *Примеч. авт.*

** Скорее всего, «Франкфурт». — *Примеч. авт.*

*** Вероятно, указано бортовое время судна. — *Примеч. авт.*

Основные технико-экономические характеристики лайнера «Титаник»

Общие сведения	
имя	R.M.S., Royal Mail Steamer Titanic — Королевский почтовый пароход «Титаник»
радиопозывные	MGY
флажный сигнал	HVMP
класс и тип	второй из трех океанских лайнеров класса «Олимпик»
число палуб	9
порт приписки	Ливерпуль, Великобритания
регистрационный номер	131428
строитель	Harland & Wolff Shipbuilders & Engineers Limited, Queen's Island, Belfast — «Харланд & Вольф», г. Белфаст
регистрационный номер верфи	401
Основные даты	
заказан	17 сентября 1908 г.
заложен	31 марта 1909 г.
спущен	31 мая 1911 г. (без крещения)
ходовые испытания	2 апреля 1912 г.
введен в эксплуатацию	2 апреля 1912 г.

первый рейс	10 апреля 1912 г. Саутгемптон (Великобритания) — Нью-Йорк (США); незавершен по причине гибели судна 15 апреля 1912 г.
Водоизмещение, т	
в грузу при расчетной осадке	52 310
порожнее	38 760
дедвейт при расчетной осадке	13 550 (в т.ч. - 6 000 т угля)
валовая регистровая вместимость, брт/нрт	46 328 / 21 831
Главные размерения, м	
длина расчетная габаритная	271,12
длина наибольшая	270,36
длина между перпендикулярами	259,08
ширина расчетная	28,04
ширина наибольшая	29,57
осадка расчетная	12,14
осадка средняя	10,54
Высота, м	
борта от ватерлинии до шлюпочной палубы	18,4
от киля до верхней точки 1-й трубы	53,3
от верха киля до верхнего бимса палубы «D» в точке ее наименьшей седловатости	19,72
глубина расчетная до палубы «С»	20,27
глубина трюма	17,98—17,68
Энергетическая установка	
тип	паротурбопоршневая (комбинированная)
количество паровых котлов	29 дымогарных (24 двухпроточных и 5 однопроточных вспомогательных)
паровая машина	«Харланд & Вольф», 2 х 15 000 л.с.
паровая турбина	«Харланд & Вольф», 1 х 16 000 л.с.
электрогенераторы	«У.Х. Эллен, Сын & К°», 4 х 400 кВт
гребные винты	два 3-лопастных, один 4-лопастной



Скорость хода, уз.	
крейсерская (эксплуатационная)	21
наибольшая	24
Пассажировместимость, чел.	
пассажирских мест всего / занято в первом рейсе	2 566 / 1 317
в том числе I класса	1 034 / 324
II класса	510 / 284
III класса	1 022 / 709
командный состав и экипаж	893
в том числе офицеры	8
палубная команда	66
машинная команда	325
прочий обслуживающий персонал	494

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 3

Глава I
Рождение конгломерата 5

Глава II
Вызов богам 17

Глава III
Строительство 35

Глава IV
Крещение титана 53

Глава V
В Атлантику! 118

Глава VI
По палубам 139

Глава VII
Искры в эфире 177

Глава VIII
Маневр Мэрдока 201

Глава IX
Перелом 235

Глава X
Сто лет спустя 277

ЛИТЕРАТУРА 298

ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ 302

ПРИЛОЖЕНИЯ 303

Научно-популярное издание

Морская летопись

Широков Алексей Николаевич

«ТИТАНИК». РОЖДЕНИЕ И ГИБЕЛЬ

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*
Корректор *С.В. Цыганова*
Верстка *И.В. Левченко*
Художественное оформление *Д.В. Грушин*

ООО «Издательство «Вече»

Юридический адрес:
109004, г. Москва, ул. Николоямская, дом 43, корпус 4.

Почтовый адрес:
129337, г. Москва, а/я 63.

Адрес фактического местонахождения:
127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.

E-mail: veche@veche.ru
http://www.veche.ru

Подписано в печать 19.06.2012. Формат 84×108 $^{1}/_{32}$.
Гарнитура «Times New Roman». Печать офсетная. Бумага газетная.
Печ. л. 10. Тираж 2500 экз. Заказ № 1241.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.
e-mail: printing@yaroslavl.ru www.printing.yaroslavl.ru

ООО «ИЗДАТЕЛЬСТВО «ВЕЧЕ»
ООО «ВЕСТЬ» является основным поставщиком
книжной продукции издательства «ВЕЧЕ»

ООО «Издательство «Вече»

Юридический адрес:
109004, г. Москва, ул. Николоямская, дом 43, корпус 4.

Почтовый адрес:
129337, г. Москва, а/я 63.

Адрес фактического местонахождения:
127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, 48, корпус 1.

Тел.: (499) 940-48-71, (499) 940-48-72, 940-48-73.

Интернет: www.veche.ru
Электронная почта (E-mail): veche@veche.ru

По вопросу размещения рекламы в книгах
обращаться в рекламный отдел издательства «ВЕЧЕ».
Тел.: (499) 940-48-70.
E-mail: reklama@veche.ru

ВНИМАНИЮ ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ!
Книги издательства «ВЕЧЕ» вы можете приобрести также
в наших филиалах и у официальных дилеров по адресам:

В Москве:
Компания «Лабиринт»
115419, г. Москва,
2-й Рощинский проезд, д. 8, стр. 4.
Тел.: (495) 780-00-98, 231-46-79
www.labirint-shop.ru
В Киеве:
ООО «Издательство «Арий»
г. Киев, пр. 50-летия Октября, д. 2б, а/я 84.
Тел.: (380 44) 537-29-20,(380 44) 407-22-75.
E-mail: ariy@optima.com.ua

Всегда в ассортименте новинки издательства «ВЕЧЕ»
в московских книжных магазинах:
ТД «Библио-Глобус», ТД «Москва», ТД «Молодая гвардия»,
«Московский дом книги», «Новый книжный».



Морская летопись

«Титаник»… Сто лет спустя после гибели имя его стало нарицательным. Когда-то это был прекрасный трансатлантический лайнер, о котором говорила вся Европа. Он имел самое современное радио и электрооборудование, лифты, роскошные рестораны, гимнастический зал, бассейн и лучшие для своего времени средства безопасности. «Титаник» до сих пор остается настоящей гордостью английского судостроения.

В очередной книге серии представлен рассказ об истории создания и короткой жизни легендарного лайнера.

ISBN 978-5-4444-0117-0



