

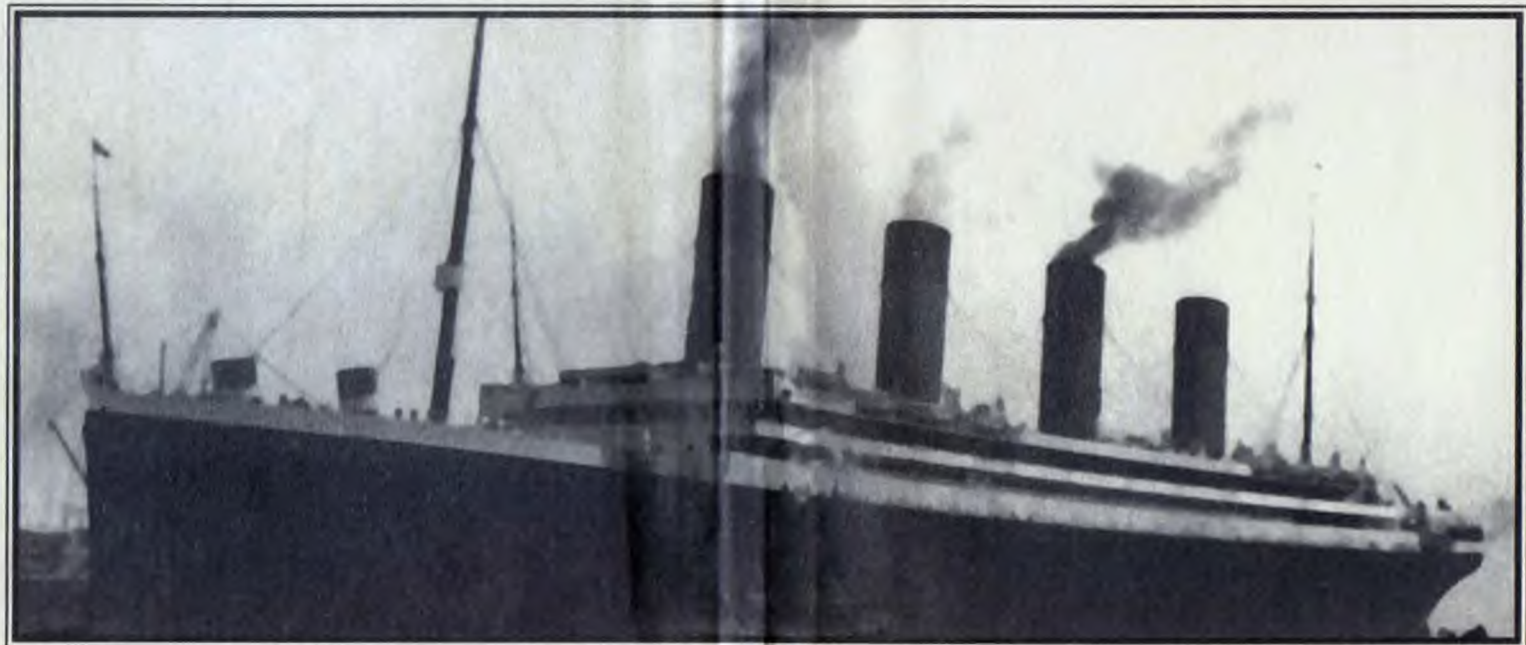
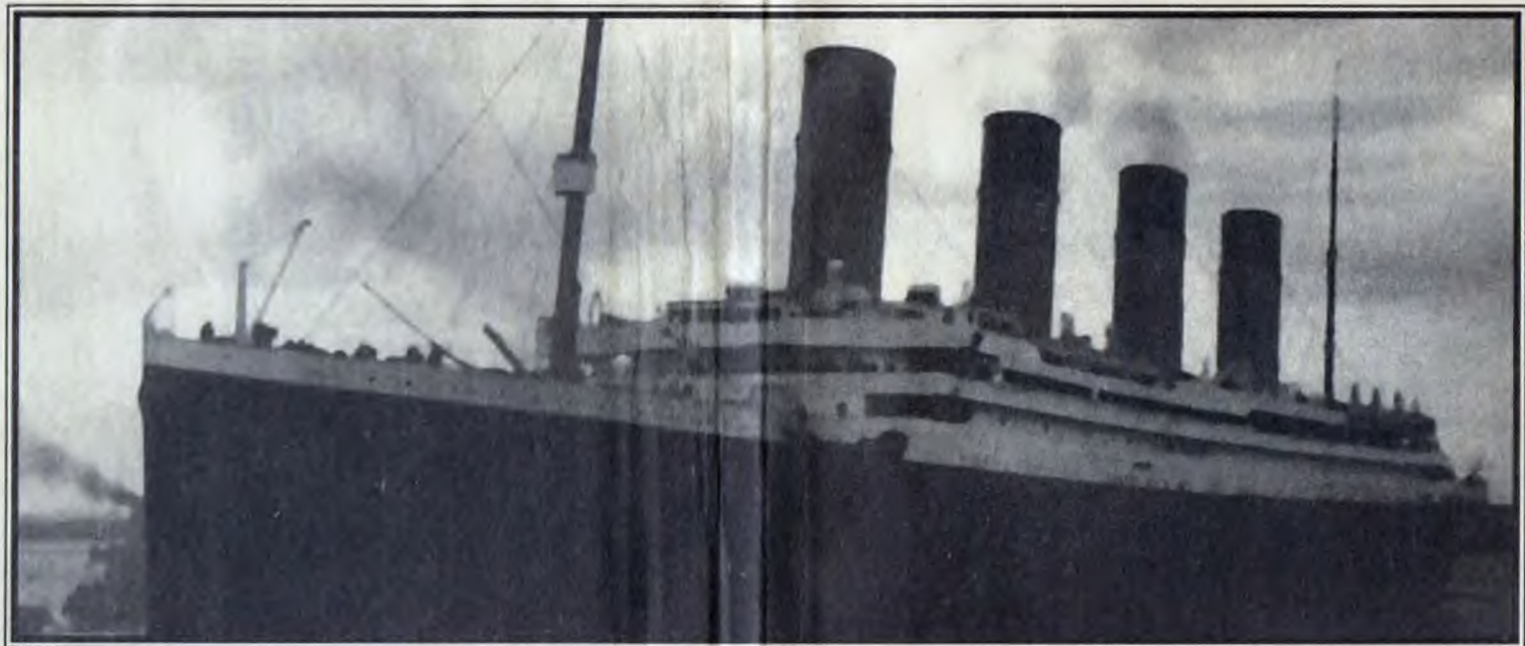
ВЕЛИКИЕ ТАЙНЫ



Р. ГАРДИНЕР, Д. ВАН ДЕР ВАТ

ЗАГАДКА «ТИТАНИКА»







THE RIDDLE OF THE TITANIC

ROBIN GARDINER & DAN VAN DER VAT

WEIDENFELD & NICOLSON • LONDON • 1995

**Р. ГАРДИНЕР
Д. ВАН ДЕР ВАТ**

ЗАГАДКА «ТИТАНИКА»

ББК 88.5
Г 20

**Robin Gardiner & Dan van der Vat.
The Riddle of the Titanic.**

© Robin Gardiner & Dan van der
Vat, 1995. All rights reserved.

© Перевод. Помогайбо А., 1998.

© Издание на русском языке. Вече,
1998.

© Научное редактирование.
М. Галынский, 1998.

ISBN 5-7838-0098-8

ВСТУПЛЕНИЕ

ТАЙНОЕ СТАНОВИТСЯ ЯВНЫМ

С того времени, как франко-американская экспедиция в 1985 году обнаружила останки «Титаника», интерес к давней трагедии не только не угас, но, напротив, постоянно возрастает. Любая информация, так или иначе связанная с катастрофой, вызывает живейший интерес. Об этом, в частности, свидетельствует освещение в газетах открытого 15 апреля 1995 года в Гринвиче первого мемориала, посвященного катастрофе.

Мы можем привести только несколько весьма показательных примеров, относящихся к последней четверти 1994 года: выставка поднятых с «Титаника» предметов, проходившая в Национальном морском музее в Гринвиче, в день своего открытия собрала буквально толпы народа; это было в сентябре, в ноябре же одна из японских компаний объявила о строительстве точной копии «Титаника» — эта копия будет служить «плавающим отелем и местом проведения конференций» — стоимость этого проекта 100 миллионов фунтов стерлингов; документально воспроизводящий события катастрофы спектакль «Гибель «Титаника»», поставленный на сцене во второй раз после 1969 года, проходит при полных залах.

В этот же период мы получили новые грозные предупреждения об опасности беспечного отношения к морским путешествиям. Примерно 900 человек погибли на пароме «Эстония» в Балтийском море; в Индийском океане загорелся и затонул туристический лай-

нер «Акилле Лауро» (к счастью, погибли только три человека). Еще одна катастрофа, связанная с паромом, произошла на Филиппинах в 1987 году (в результате чего семидесятипятилетний рекорд «Титаника» по количеству погибших был перекрыт, поскольку в этой катастрофе погибли 4375 человек).

За десятилетие после обнаружения «Титаника» в Северной Атлантике на глубине двух с половиной миль к кораблю было совершено полдюжины погружений, которые позволили поднять примерно 3600 предметов. Однако скоро стало ясно, что ответы на давние вопросы, связанные с «Титаником», не смогут быть решены с помощью одних лишь погружений. Можно даже сказать, что вновь полученные фотографии, фильмы и сами предметы, находившиеся некогда на корабле или принадлежавшие пассажирам и поднятые из глубин, пожалуй, только отвлекают нас от главных загадок, связанных с этим судном. К сожалению, даже поднятый с морского дна колокол с «вороньего гнезда» (наблюдательная площадка для впередсмотрящих — *прим. перев.*), сигнал с которого возвестил о роковом айсберге, как оказалось, не нес на себе названия этого самого роскошного из кораблей своего времени.

Таким образом, останки гигантского лайнера, когда-то являвшегося гордостью «Уайт стар», а ныне представляющие собой гигантскую могилу, не могут, несмотря на все предпринятые усилия, сообщить нам чего-либо нового для разгадки тайн, оставленных последним рейсом этого корабля.

Приходится еще раз внимательно изучить все, что связано с этими тайнами, столь привлекающими внимание авторов многочисленных книг и их читателей на протяжении многих десятилетий с той памятной ночи с 14 на 15 апреля 1912 года, когда «Титаник» погрузился в водную пучину. К сожалению, нельзя осмотреть борт, вспоротый айсбергом, поскольку именно этим бортом корабль лежит на грунте. Однако хо-

рошо видно нечто другое, а именно — отверстие у носа корабля, которое удивительно напоминает результат взрыва. Оно представляет собой новую загадку, поскольку никто об этом отверстии никогда не упоминал.

В своем исследовании мы постарались не брать ничего на веру без доказательств — даже то, что найденный корабль действительно был «Титаником». Кропотливые поиски так и не позволили обнаружить кормовую плиту с названием судна. Более того, первооткрыватель останков корабля д-р Баллард, который в 1986 году возглавлял американскую исследовательскую группу, сообщил одному из авторов, что на лайнере не было найдено вообще ничего, что несло бы на себе название «Титаник». Напротив, во время этих исследований была обнаружена водонепроницаемая переборка, которой на плане «Титаника» указано не было...

Вообще говоря, вопрос с переборкой спорен, поскольку официальные схемы «Титаника» сгорели в результате авианалета во время второй мировой войны. Однако несомненно то, что координаты корабля, покоящегося на дне, сильно отличаются от тех, которые были указаны в сигналах бедствия, даже если взять в расчет действие течения. Важность этого факта очевидна.

Целью написания данной книги явилось стремление найти объяснение загадок, связанных с кораблем — как старых, так и появившихся сравнительно недавно, — используя как недавние находки, так и свидетельские показания — часто весьма противоречивые — тех, кому удалось спастись во время кораблекрушения.

Подробное исследование предоставляет самые разные ответы на связанные с «Титаником» вопросы — от довольно банальных до весьма фантастических. Более чем банальным, к примеру, является тот факт, что «Уайт стар» платила некоторым свидетелям за жела-

тельные свидетельские показания. Фантастической же может выглядеть версия, что «Титаник» был подменен.

Но даже наиболее скептически настроенный читатель будет удивлен, насколько много фактов, помимо водонепроницаемой переборки, указывают на то, что «Титаник» был заменен практически идентичным ему «Олимпиком».

Все эти вопросы будут подробно рассмотрены в книге. Но, учитывая интересы самых нетерпеливых читателей, некоторые факты мы приведем в самом начале. Оба корабля принадлежали компании «Уайт стар лайн», соответствующая документация которой исчезла полностью (но, в отличие от плана «Титаника», совсем не из-за налетов «Люфтваффе»). Проплавав всего несколько месяцев, корабль был серьезно поврежден в столкновении с крейсером, а позднее потерял лопасть гребного винта во время одного из своих рейсов. Собственники корабля понесли большие убытки, поскольку на время ремонта корабль выбывал из борьбы за пассажиров на североатлантических маршрутах, а иск против военно-морского флота так и не был удовлетворен.

К этому следует добавить, что: (а) в марте 1912 года оба корабля оказались в одном месте, стоя бортом к борту, и что (б) для подмены требовалось лишь немногим больше, чем сменить несколько пластин с названиями кораблей. Даже посуду и белье, которые имелись на обоих кораблях и принадлежали «Уайт стар», менять не было необходимости.

Внимательное рассмотрение результатов двух официальных расследований — американского и британского, а также некоторых дополнительных материалов, появившихся впоследствии, оставляет ощущение, что эти расследования так и не были доведены до логического конца, не ответили на главные вопросы и оставили неразрешенными многие противоречия. Можно привести такой пример:

Почему американское расследование никоим образом не затронуло банкира и финансового магната Дж.Пиерпонта Моргана, истинного владельца корабля?

Кроме того, мы попытались выявить истинную роль тех лиц, которых официальные расследования сделали «козлами отпущения» — капитана Стэнли Лорда с «Калифорниэна», находившегося всего в нескольких милях от места катастрофы, но не предпринявшего ничего, чтобы прийти на помощь гибнущему судну, и Дж.Брюса Исмея, директора-распорядителя «Уайт стар лайн», который со спокойным сердцем шагнул в спасательную шлюпку, оставив за своей спиной сотни обреченных на смерть женщин и детей.

Мы также убедились, что командование капитана Смита отнюдь не являлось таким безупречным, как это считалось. Послужной список капитана во многом напоминает историю самой «Уайт стар», в которой капитан Смит был «коммодором» (звание «коммодор» присваивается капитанам торговых судов за особые заслуги — прим.перев.), а история эта просто-таки изобилует авариями. И здесь возникают еще две загадки:

Были ли компанией «Уайт стар» подкуплены двое спасшихся членов экипажа, которые во время столкновения находились на капитанском мостике? Подкуплены для того, чтобы давать нужные свидетельства — как на расследовании, так и впоследствии? Что за тайну они должны были хранить?

Поступали ли перед столкновением три проигнорированных помощником предупреждения из «вороньего гнезда» на капитанский мостик?

Среди этих и других загадок, больших и малых, главной остается следующая:

Почему капитан Смит решил увеличить ход корабля, идя навстречу продвинувшемуся далеко на юг обширному ледяному полю, о наличии которого его предупреждали несколько раз, — как до рейса, так и во время плавания?

Мы также постарались внимательнее рассмотреть многие другие моменты:

* исчезновение биноклей, предназначавшихся для передсмотрящих;

* возникший в бункере корабля пожар, скрытый капитаном Смитом и потушенный буквально за несколько часов до столкновения;

* удивительное нежелание главного помощника Уайлда переходить на этот корабль;

* отмена заказов на билеты пятьюдесятью пятью пассажирами (среди которых был и Дж.П.Морган) буквально в последний момент перед отплытием;

* внезапные значительные изменения облика «Титаника», сделанные за несколько дней до отхода корабля в рейс;

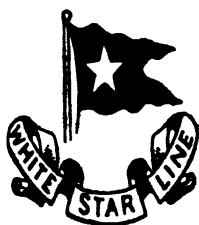
* вопрос о «таинственном корабле», который мог пройти мимо тонущего судна, имея возможность спасти всех, в то время как в итоге спасся лишь каждый третий.

Но необходимо отметить, что, хотя многое в этой трагедии понять и разгадать так и не удалось, а многие предложенные ответы и теории являются спорными, история «Титаника» остается наиболее значительной трагедией в истории транспорта.

*Робин Гарднер
Дан ван дер Ват
Оксфорд и Лондон, апрель 1995 г.*

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ПЕРЕД СТОЛКНОВЕНИЕМ



*Отправляющиеся на кораблях в море,
производящие дела на больших водах,
Видят дела Господа и чудеса его в пучине:*
Псалом 106, Псалтырь

*Разве, чтобы плавали вольно они,
Им не достало морского простора?
Что же за рок их сюда заманил —
Дивный корабль и плавучую гору?
Целия Тракстер, «Место встречи»*

1

КЛАСС «ОЛИМПИК»

История «Титаника», которая сейчас выглядит почти легендой, берет начало с одного послеобеденного разговора, который состоялся в 1907 году в Лондоне. Это была беседа между председателем компании «Харланд энд Волф», известным белфастским судостроителем лордом Пирри и хозяином дома, директором-распорядителем «Уайт стар лайн» Дж. Брюсом Исме-ем. Пирри предложил идею строительства трех лайнеров, превосходящих как по размерам, так и по роскоши все суда, которые бороздили океанские просторы в то время. Пирри считал, что только появление подобных кораблей позволит «Уайт стар лайн» стать до-

стойным конкурентом «Кунард лайн» в перевозках из Англии в Америку по североатлантическому маршруту, самому важному и доходному в пассажирских перевозках. Исмей являлся также председателем владевшей «Уайт стар лайн» компании «Интернэшнл маркентайл марин» (ИММ), владельцем которой был некто иной как крупнейший финансист Дж.Пиерпонт Морган, что означало возможность доступа к значительным средствам; именно Морган впоследствии и являлся истинным владельцем «Титаника». Во время беседы и была заложена основа для будущего трехстороннего альянса, объединившего финансовые возможности Моргана, высокий престиж «Уайт стар лайн» и выдающийся технологический уровень «Харланд энд Волф». Результатом этого союза явились лайнеры класса «Олимпик», ставшие самыми крупными судами на протяжении четверти столетия. Первым кораблем этого класса стал «Олимпик» и, поскольку его несчастья помогут правильно понять, что именно произошло впоследствии с «Титаником», нам придется сначала коротко рассказать и о его судьбе — судьбе корабля, который доставлял, кроме всего прочего, почту Британской почтовой службы (Британская почтовая служба заключала контракты на перевозку своей почты только с самыми быстроходными судами; эти контракты были выгодны и престижны — *прим. перев.*).

Работы над «Олимпиком» начались 16 декабря 1908 года в Белфасте, в специально построенном на острове Квинс-айленд новом эллинге номер два верфи «Харланд энд Волф». Под килевым номером 400 был заложен «Олимпик», под 401 — «Титаник», для сооружения которого тоже был сооружен новый эллинг, номер три. «Титаник» был заложен немного позже, 31 марта 1909 года. Осуществлять работы помогал крупнейший в мире подъемный кран, для маневров которого пришлось продолжить две ветки. К 1 января 1909 года килевая часть «Олимпика» была уже завершена, а

к 20 ноября был закончен «скелет» — каркас из переборок, стоящих вертикально от носа до кормы, а также множества стальных балок, готовых к тому, чтобы на них крепились листы обшивки, изготовленные из низкоуглеродистой стали. Переборки ставились на расстоянии одного ярда друг от друга на протяжении всей длины корпуса, составлявшей 882 фута 9 дюймов от носа до кормы и, в самом широком сечении, 92 с половиной фута от правого до левого борта. Только у носа судна интервалы между переборками были уменьшены до двух футов, да у кормы — до двух футов трех дюймов¹.

Двойное дно корабля с расстоянием между днищами в пять футов три дюйма имело почти плоскую форму, из-за чего весь корпус сильно походил на колоссальный и очень вместительный стальной школьный пенал. В пространстве между обшивками двойного дна были запланированы емкости для воды, как питьевой, так и используемой паровыми двигателями. Внешний корпус обшивался наложенными друг на друга, от середины корпуса к носу и корме, стальными листами. Только для обшивки днища потребовалось полмиллиона заклепок, которые весили в общей сложности 270 тонн — а это составляло только шестую часть того, что должно было приходиться на весь корабль. Клепка осуществлялась при помощи гидравлики, что было в те времена новшеством, только-только появившимся на смену клепке вручную (стоит вспомнить, что и сварку стали применять всего за двадцать лет до этого). Для укрепления кормовой части, поддержки валов гребных винтов и руля (высотой 78 футов 8 дюймов; шесть секций руля в сумме весили 101 тонну) была изготовлена колоссальная отливка, которая составила бы честь любой галерее абстрактного скульптурного искусства.

Но главной характеристикой корпуса — и именно ей позднее уделят особое внимание оба официальных расследования по поводу гибели «Титаника» — явля-

лось наличие пятнадцати водонепроницаемых переборок, дверцы в которых захлопывались при нажатии одной-единственной кнопки на капитанском мостике. Эта особенность судна, согласно специальному, посвященному «Олимпику» и «Титанику» выпуску журнала «Шипбилдер», увидевшему свет летом 1911 года, «делало судно практически непотопляемым»². Менее сдержанные на эпитеты газетчики опустили в этом выражении наречие, и именно благодаря им появилась легенда о «непотопляемом “Титанике”», хотя ни сами строители, ни владельцы лайнера никогда, даже рекламируя лайнер, не претендовали на такое определение, правда, похоже, сами в него верили; об этом можно судить хотя бы по ремарке Дж. Брюса Исмея, директора-распорядителя «Уайт стар лайн», которую он отпустил во время британского расследования: «Мы думали, что он непотопляем»³.

Корабли этого класса должны были иметь восемь главных палуб: на самом верху находилась шлюпочная палуба с капитанским мостиком в ее носовой части, ниже — палубы от А до G и в самом низу — платформа над днищем. На палубе В возвышались три «островка» — полубак, палуба капитанского мостика и полуют. Крытая палуба С была самой широкой; однако до нее не доходила ни одна из водонепроницаемых переборок — только шесть переборок поднимались до палубы D, восемь — до E и всего одна — до F. Конструкторы посчитали более чем достаточным то, что все водонепроницаемые переборки поднимались до уровня выше ватерлинии, по крайней мере, на два с половиной фута.

В отличие от судов компании «Кунард», корабли класса «Олимпик» не имели водонепроницаемости в подлинном смысле этого слова — то есть полной герметичности отсеков, которая в случае повреждения судна могла привести к быстрому заваливанию корабля на борт и даже его переворачиванию (по этой причи-

не в мае 1915 года пароход «Лузитания» после попадания в его борт торпеды перевернулся и затонул в течение пятнадцати минут)⁴. Именно отсутствие одной палубы, которая закрывала бы сверху все пятнадцать водонепроницаемых переборок, оказалось в конечном счете фатальным; на судах же компании «Кунард» такая палуба всегда была, наряду с обязательным двойным дном⁵. Лайнеры класса «Олимпик» были рассчитаны на то, чтобы в спокойную погоду сохранять плавучесть при затоплении двух из шестнадцати водонепроницаемых отсеков. Такое судно осталось бы на плаву в случае попадания в борт торпеды, если только взрыв торпеды не вызывал бы взрыва на борту (как это произошло с «Лузитанией»). Конструкторы также предусмотрели возможность столкновения с другим судном (что было довольно обычным делом во времена паровых судов); на случай встречи с мелью они постарались упрочить киль и предусмотрели двойное дно. Что еще могло встретиться кораблю в открытом море?

В начале апреля 1910 года обшивка корпуса «Олимпика» стальными листами была завершена. Каждый лист весил три тонны и имел один фут в толщину и — большинство — тридцать футов в длину и шесть в ширину. К тому времени, как на носу «Олимпика» пластины с названием корабля были уже установлены на обоих бортах, каркас второго лайнера только начинал приобретать свои очертания⁶.

С 1871 года всем кораблям «Уайт стар» традиционно присваивалось имя, кончающееся на «-ик» — так один из лидеров перевозок в Северной Атлантике стремился выделить свои корабли. Имя нового корабля в конечном счете происходило от горы Олимп в Фессалии⁷, где, как верили древние греки, обитали их боги (с этой точки зрения название «Титаник» несет как бы недобрый знак, поскольку титанами называли полубогов, которые подняли мятеж против богов-олимпийцев, но были ими повержены).

Жители Белфаста постепенно привыкли к тому, что силуэт их города постоянно меняется по мере того, как над их домами растут два массивных остова. И хотя самих рабочих видно не было, поскольку те скоро принялись за отделку внутренних помещений и заполнение судов оборудованием, было прекрасно слышно, с какой интенсивностью ведутся работы.

20 октября 1910 года «Олимпик» был спущен — кормой вперед — в волны реки Лэйган. На церемонии спуска присутствовала масса весьма важных персон. Традиционное шампанское о борт не разбивалось, но все чисто технические формальности, за которыми следил лично лорд Пирри, были соблюдены со всей тщательностью. Новорожденный весил 24 600 тонн. Облегчить его путешествие к воде помогли двадцать три тонны машинного масла; при вхождении в речные волны он уже набрал скорость в 12,5 узлов, хотя двигался только под действием собственного веса. Немедленно были брошены шесть якорей, вес которых составлял 80 тонн, но за мимолетные минуты полной свободы корабль под сильным порывом ветра задел край ремонтного дока и повредил несколько пластин своей стальной обшивки. Из этого эпизода уже можно было сделать заключение, что движение объектов такой колоссальной массы в ограниченном пространстве весьма опасно; но никакого вывода тогда никем сделано не было.

Корпус «Олимпика» был покрыт светло-серой грунтовкой, кроме подводной части, покрытой против обрастания специальной краской красного цвета. На судне уже было установлено все оборудование, включая массивную силовую установку и основные агрегаты; не хватало только труб и мачт. Специально прибывший плавающий кран в 200 футов высотой установил в корпус судна паровые котлы, затем корабль отбуксировали в специально построенный для будущих гигантов компанией «Белфаст харбор комишн» ремонтный

док — единственный, который мог их принять. В общей сложности, время, затраченное «Харланд энд Волф» на строительство судна, заняло семь месяцев и шесть дней, что являлось выдающимся достижением, учитывая, что новый флагман компании «Уайт стар» был самым большим судном в мире.

Вместимость «Олимпика» составляла 45 324 брутто-регистражных тонн (БРТ) (одна регистражная тонна равна 2,83 м³ — *прим.перев.*). Для торговых перевозок используют именно эту характеристику вместимости. Однако она определяет не вес судна, а его объем, ограниченный физическими границами корабля. Если из этого объема вычесть объем, занимаемый силовой установкой, угольными бункерами, паровыми котлами, кубриками матросов и прочими вспомогательными помещениями, то в результате получится так называемый нетто-регистражный тоннаж (НРТ; пространство; используемое собственно для грузов), который для «Олимпика» составлял 20 847 тонн. На «Титанике» часть прогулочной палубы А использовалась для грузов, и потому его БРТ доходил до 46 328 тонн, а НРТ — до 21 831, хотя он не был ни на дюйм шире, длиннее, выше, чем «Олимпик» и, таким образом, имел основания претендовать на титул «самый большой корабль в мире» абсолютно так же, как и его «собрат». Суда, в первую очередь военные, характеризуются также водоизмещением — то есть массой воды, которую они «вытесняют» при полной загрузке. Без груза «Олимпик» имел водоизмещение 52 000 тонн, а «Титаник» — на 250 тонн больше. По этому параметру «Титаник» мог называться самым тяжелым судном в мире. Полностью же загруженные, оба корабля имели водоизмещение около 66 000 тонн каждый.

Но пока что работа над «Титаником» еще только велась (хотя и более быстро, благодаря опыту, приобретенному при постройке «Олимпика»), причем верфь одновременно с этим была занята и сооружением еще

двух грузовых судов для «Уайт стар», а также постройкой трех лайнеров для других судовладельцев. В ремонтном доке в это время корпус «Олимпика» красили в черный цвет, а его надстройки — в белый; на валы устанавливались три массивных бронзовых винта, водружались две мачты и четыре трубы, имевшие сверху черные «воротники», что было призвано скрыть следы сажи. Мачты и трубы корабля были скошены по направлению к корме под углом шесть градусов. Во время стоянки в доке, и даже некоторое время после этого, великое множество слесарей, столяров, плотников, электриков, работников многих других профессий понемногу превращали помещения корабля в некое подобие плавающего города. Отделение для пассажиров первого класса имело площадку для игры в сквош, гимнастический зал, бассейн и турецкую баню; широкие прогулочные дорожки и стеклянные потолки придавали судну дух пост-викторианской эпохи.

Немало было издано материалов, расхваливавших великолепие и роскошь «Титаника»; тем не менее большинство иллюстраций, пропагандирующих это судно, изображают на самом деле интерьер «Олимпика»; такими были и иллюстрации из уже упоминавшегося журнала «Шипбилдер». Даже часто приводимый в печати список взятых в плавание продуктов принадлежит «Олимпику»⁸. Таким образом, с самого начала «братья-близнецы» выдавались один за другого, что могло стать причиной разного рода недоразумений. Отличия были и в самом деле малозначительными — в виде передней части палубы А и в конфигурации окон на палубе В; также на кораблях несколько различалось расположение внутренних помещений. К этой «похожести» нам впоследствии еще предстоит вернуться.

«Олимпик» являлся самым настоящим колоссом, однако его внутренняя планировка была удивительно простой и, можно даже сказать, — элегантной, если сравнивать его с кораблями компании «Кунард», ко-

торые при таком сопоставлении выглядят весьма тяжело. Хотя идея этих двух лайнеров «Уайт стар» и принадлежала Пирри, проект был разработан на «Харланд энд Волф» группой, возглавлявшейся Александром Карлайлом, родственником Пирри, генеральным управляющим и главным корабельным инженером; он ушел в отставку в 1910 году. На этом посту его сменил другой родственник Пирри, его племянник Томас Эндрюс, директор-распорядитель и руководитель чертежного отдела (похоже, на «Харланд и Волф» не боролись против семейственности, хотя надо заметить, что оба на редкость удачно соответствовали своей должности). Эндрюс погибнет во время столкновения «Титаника» с айсбергом, и на его пост заступит Эдвард Уайлдинг, являвшийся до того помощником руководителя проекта; позднее именно он и Карлайл будут давать свидетельские показания во время слушаний британской комиссии по поводу кораблекрушения. Для кораблей серии «Олимпик» Карлайл использовал свой собственный проект корпуса, предназначенный для «Океаника», построенного «Харланд энд Волф» в 1899 году — первого корабля, который был длиннее, чем печально знаменитый «Грейт Истерн», спущенный на воду в 1858 году («Грейт Истерн» — первый океанский лайнер-гигант; оказался экономически нерентабельным и использовался для прокладки кабеля — *прим. перев.*). Карлайлу принадлежит и проект интерьера⁹.

«Олимпик» приводился в движение при помощи двух четырехцилиндровых паровых машин, созданных также на верфи «Халанд энд Волф», и 420-тонной паровой турбины низкого давления, работавшей на средний винт и использовавшей пар, отработанный главными двигателями. Два расположенных по бокам винта имели по три лопасти; диаметр каждого составлял двадцать три с половиной фута. Центральный винт диаметром шестнадцать с половиной футов имел че-

тыре лопасти. Мощность каждого из паровых двигателей составляла 15 000 лошадиных сил, а мощность турбины — 16 000 лошадиных сил (турбина могла двигать судно только вперед); по расчетам, только паровые машины должны были позволить кораблю развить скорость в 21 узел, турбина же была призвана еще больше увеличить скорость. Она была построена после проведенных в 1909 году успешных исследований, показавших, что вполне возможно и даже более экономично использовать на одном судне двигатели различных типов. Пар поступал из двадцати девяти котлов, объединенных в шесть котельных отделений; у котлов располагалось 159 печей. С обоих концов каждой котельной размещались угольные бункеры (за исключением пяти, по отношению к которым котельные находились только спереди). Всего на судно загружалось более 8 000 тонн угля.

Льдогенератор располагался вместе с электростанцией у левого борта; электростанция состояла из четырех парогенераторов с динамо-машинами на 400 киловатт и, помимо прочего, давала ток для 150 отдельных электрических моторов. По тем временам это был невероятно мощный источник электроэнергии из использовавшихся на судах. От работы электростанции зависели краны, лебедки, пассажирские и грузовые лифты, нагреватели, печи, часы, система управления дверями в водонепроницаемых перегородках, внутренняя телефонная связь и множество разного рода приспособлений. От нее также зависела работа радиостанции, обеспечивавшей связь на расстоянии 350 миль (ночью — намного больше). Сам «аппарат Маркони» находился на шлюпочной палубе в радиорубке и, по сути, состоял из двух одинаковых устройств, причем на случай отключения электричества предусматривалось использование аккумуляторных батарей. Между мачтами, на высоте 205 футов над уровнем моря, были расположены два провода антенны. Для обеспечения

энергией всех устройств по кораблю были проложены сотни миль кабелей и проводов. Провода были проложены и для системы вызова стюардов, имевшей 1500 звонков; однако во время столкновения никто не воспользовался этой «нервной системой», как ее назвал «Шипбилдер» в спецвыпуске, посвященном «Олимпиаде».

Команда «Олимпиака» насчитывала почти 900 человек¹⁰. Из них приблизительно 500 обслуживали пассажиров, 325 были связаны с силовой установкой судна, и только шестьдесят шесть человек, включая капитана и его семерых помощников, распределенных по палубам, управляли самим кораблем. Каюта капитана располагалась на правой стороне шлюпочной палубы, позади рулевой рубки, которая находилась сразу за капитанским мостиком. Рядом с мостиком, вокруг трубы, были расположены каюты помощников, которые все вместе носили название «домик помощников». С левой задней стороны этого «домика» находилась радиорубка. Главный инженер-механик и его помощники имели каюты на правой стороне палубы F, прямо над двигателями, но у них была своя небольшая прогулочная площадка на левой стороне — между третьей и четвертой трубами. Обедали они над своими каютами — на палубе E, имевшей широкий сквозной проход, что позволяло быстро добраться до любого отделения судна. Этот весьма людный проход получил название «Шотландская дорога» в честь оживленной главной артерии Ливерпуля — порта регистрации «Олимпиака». Кроме того, этот проход связывал носовой и кормовой отделы, предназначенные для пассажиров третьего класса; более узкий проход на палубе E, которым могли пользоваться только пассажиры первого класса, получил название «Парк-Лейн» в честь улицы в зажиточном районе Лондона.

Пожарники имели кубрики на полубаке, на пяти палубах (от C до G); матросская столовая размещалась

на левой стороне палубы С, а их спальные помещения — на палубе Е; по левой стороне той же палубы были расположены кубрики стюардов и персонала, ответственного за питание. Таким образом, каждое из подразделений экипажа имело на корабле свою часть; система проходов позволяла осуществлять все перемещения к рабочим местам таким образом, что пассажиры этого не видели. На судне предусматривалось четкое деление и для пассажиров — на три класса, в соответствии со строгим социальным делением общества в период, предшествовавший первой мировой войне; система проходов для обслуживающего персонала весьма походила на систему переходов в доме, жильцы которого занимали разные этажи в соответствии со своим социальным статусом. Почтовое отделение корабля размещалось на палубе G, в носовой части, в то время как помещение для хранения почты находилось на платформе, глубоко в корпусе корабля¹¹.

Хотя на шлюпочной палубе часть пространства была отгорожена для прогулок пассажиров первого и второго класса (соответственно ближе к носу и ближе к корме) и там же находился гимнастический зал, ни одной каюты первого класса на ней не было; да и на палубе А их было всего несколько. Зато на палубе А можно было найти зал для отдыха, комнату для чтения, курительную комнату, «пальмовый дворик» и веранду. Многие каюты первого класса размещались в большой центральной секции палубы В, за исключением находящейся ближе к корме курительной комнаты, предназначенной для пассажиров второго класса. Большая часть кают первого класса размещалась на палубе С, вместе с библиотекой для пассажиров второго класса; ближе к корме располагались место для прогулок пассажиров третьего класса и несколько общественных помещений. Каюты первого класса находились также на палубе D — ближе к носу судна — вместе с обеден-

ным салоном; ближе к корме располагались каюты и обеденный салон для пассажиров второго класса.

С палубы D начинались места для пассажиров третьего класса — эти места находились рядом с носом судна; были они также в носовой и кормовой частях палуб E и D. Большое расстояние, разделяющее переднюю носовую и кормовую части, привело судовладельцев к мысли разделить не состоящих в браке эмигрантов по признаку пола; впереди, в спальнях помещениях, находилось 164 спальных места исключительно для мужчин. «Олимпик» был способен перевезти 735 пассажиров первого класса, 674 второго и 1026 третьего. В сумме это составляло 2435 пассажиров. Путем перемещения или удаления переборок это количество могло быть изменено в соответствии с конкретными обстоятельствами. Сертификат, выданный кораблю, гласил, что лайнер способен осуществить безопасную перевозку 3300 пассажиров.

Четырнадцать спасательных шлюпок, две дежурные и две складные шлюпки Энгельхардта могли вместить 1178 человек, что составляло всего треть от числа пассажиров, которых судно брало на борт¹². Правда, это было даже больше, чем требовалось по правилам безопасности, установленным министерством торговли; к тому же корабль с водонепроницаемыми переборками сам казался гигантской спасательной лодкой. Лишь после трагедии, произошедшей в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года, повсеместно было принято правило ответственности мест в шлюпках количеству пассажиров; до этой же ночи об этом особенно не заботились, хотя немцы и американцы установили требования снабжать суда лодками в большем количестве, чем это было принято в Великобритании. Даже в настоящее время наличие шлюпок не гарантирует спасения терпящих бедствие людей, хотя, вне всяких сомнений, и пассажиры, и экипаж предпочитают иметь достаточное их количество.

В первоначальном проекте Карлайла планировалось установить семьдесят четыре шлюпки, чего хватило бы для всех; позднее он сократил их количество до сорока, потом до тридцати двух, но, в конце концов, после дискуссии между строителями и владельцами, которые предпочли использовать пространство на палубах для прогулок пассажиров, это количество уменьшилось до двадцати¹³. Возможно, что решение Исмея застроить на «Титанике» часть прогулочной палубы В пришло ему в голову после первого рейса «Олимпиака». По управляемым вручную шлюпбалкам конструкции Уэлена можно было последовательно спустить три спасательных шлюпки (на корабле они были переделаны под спуск четырех). Восемь пар шлюпбалок изогнулись к бортам корабля; первые две пары несли дежурные шлюпки, которые также можно было использовать в случае аварии. Из четырех складных лодок две — А и В — размещались по сторонам крыши «домика помощников», две — С и D — на прогулочной палубе помощников, которая находилась по обеим сторонам шлюпочной палубы, сразу за капитанским мостиком. Складная лодка состояла из деревянного дна и полотняных стенок, которые, в случае необходимости, поднимались, формируя борта. Ни одна из лодок не имела мотора.

Могучие винты «Олимпиака» сделали свой первый оборот 2 мая 1911 года. Компания «Харланд энд Волф» пообещала белфастским больницам существенную дотацию, предоставив всем желающим возможность посетить новое судно за плату. Хотя по утрам таких посетителей оказывалось немного — утренний билет стоил пять шиллингов, что для многих равнялось дневному заработку, — днем, когда платить можно было только два шиллинга, на «Олимпиаке» толпилось множество народа. Интерес публики был более чем ошутим.

29 мая 1911 года пять буксиров отвели «Олимпик» в Белфастский залив для двухдневных ходовых испыта-

ний. С кораблем отправились и суда «Номадик» и «Граффик», построенные «Харланд энд Волф» в этот же период для обслуживания «Олимпиака» в Шербуре (первый корабль предназначался для пассажиров первого и второго классов, второй — для третьего). Официальные результаты испытаний не оглашались, но «Шипбилдер» откуда-то взял сведения, что заложенная в проект скорость в 21 узел была перекрыта на три четверти узла. Фрэнсис Карраферс, представитель министерства торговли в Белфасте, произведший за время постройки более 2000 разного рода инспекций, без колебаний выдал мореходный сертификат сроком на один год. «Олимпик» был готов к плаванию.

Ранним утром 31 мая это судно, залитое солнечными лучами, стояло в заливе, в то время как чартерный пароход из Флитвуда вез на верфь «Харланд энд Волф» несколько сотен видных гостей, выразивших желание наблюдать церемонию спуска «Титаника» на воду и последующее отправление «Олимпиака» в Ливерпуль. Более 100 000 человек, около трети жителей Ливерпуля, также пришли к верфи, чтобы присутствовать на церемонии спуска. Любой желающий, заплатив два шиллинга, мог пропутешествовать на пароме мимо «Олимпиака» и обратно; правление Белфастской гавани отгородило место, откуда открывался наилучший вид на величественный корабль, и за допуск сюда собирало несколько пенсов с человека в пользу городских больниц. Зрители заполнили весь район, прилегающий к верфи, и оккупировали все, на что только можно было забраться для лучшего обзора. На три воздвигнутые непосредственно на верфи трибуны можно было попасть только по специальному приглашению — эти приглашения получили особо заслуженные люди, участники праздничного обеда и представители прессы. Ирландия никогда не видела толпы, подобной этой. Одобрительные возгласы слились в многоголосый хор, когда гигант начал медленно двигаться вниз по стапе-

лям, приветствуемый пароходными гудками судов в гавани.

Список самых важных персон включал в себя Дж.П.Моргана, который в конечном счете и был владельцем судна, Дж.Брюса Исмея от «Уайт стар», а также лорда Пирри, представлявшего «Харланд энд Волф». Этот день был особенным не только для верфи, но и для ее председателя, поскольку это была дата рождения его самого, а также его жены. После обеда в зале заседаний совета директоров (для гостей меньшего ранга был заказан банкет в гостинице «Гранд сентрал хотэл») трио в составе финансиста, конструктора и номинального владельца двух самых больших в мире кораблей, направилось вместе с группой специально приглашенных на борт «Номадика», который вскоре доставил их на «Олимпик». К пяти часам, когда толпа на берегу начала понемногу таять, корабль величественно двинулся в направлении на Ливерпуль. Со дня закладки киля прошло двадцать девять месяцев. Лайнер бросил якорь в реке Мерси, чтобы 1 июня предоставить свой борт для нового полоничества восторженных посетителей.

Вечером 1 июня корабль отправился в Саутхемптон для пополнения провизией и последних приготовлений к первому рейсу в Нью-Йорк, через Шербур во Франции и Квинстаун (в наше время Ков) на южном берегу Ирландии. Когда «Олимпик» покидал Саутхемптон 14 июня, билеты на него были полностью распроданы¹⁴, чего нельзя было сказать про первый рейс его брата десятью месяцами спустя.

Первый рейс «Олимпика» омрачился одним неприятным инцидентом. 21 июня, маневрируя у пирса номер пятьдесят девять, «Олимпик» зажал кормой и чуть не потопил буксир «О.Л.Халенбек». Сам лайнер не пострадал, и на программу его испытаний этот случай не повлиял.

Новым левиафаном командовал капитан Эдвард

Джон Смит, возглавлявший весь флот «Уайт стар»; к нему мы еще вернемся. После урегулирования инцидента с буксиром лайнер приступил к регулярным рейсам, совершаемым в трехнедельном режиме; кораблю предстояло чередоваться с двумя другими пароходами предыдущего поколения — «Маджестиком» и «Океаником». Каждый корабль отправлялся в путь из Саутхемптона по средам, с интервалом в три недели, заходил в Шербур и совершал ночной переход к Квинстауну; Нью-Йорка судно обычно достигало на рассвете четверга следующей недели. В субботу днем лайнер отправлялся в обратный путь, заходя в Плимут на юго-западе Англии (Квинстаун являлся, главным образом, поставщиком эмигрантов) и в Шербур, перед тем как добраться до Саутхемптона¹⁵. Большая часть трех с половиной дней стоянки в порту уходила на пополнение углем — самую ненавистную работу во времена пароходов, — на погрузку продовольствия и партий свежего белья. Менее чем через четыре месяца, 20 сентября 1911 года, этот маршрут пришлось внезапно изменить.

Город Саутхемптон лежит на реке Саутхемптон-во-тер, которая течет с северо-запада на юго-восток, по направлению к острову Уайт, расположенному у центральной части южного побережья Англии. 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 Снитхед, 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 мельями 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.

Когда сверкающий на солнце белоснежный «Олимпик» медленно двигался по течению Саутхемптон-во-тер, чтобы начать свой пятый рейс в Нью-Йорк, капитан Смит присутствовал на мостике лично. Однако распоряжения по поводу курса отдавал Джордж Уильям Боуер, лоцман с тридцатилетним опытом, утвержденный на должность корпорацией «Тринити хаус», в обязанности которой входило также осуществление надзора за маяками и навигационными буями. Боуер был «зарезервирован» только для кораблей «Уайт стар» и некоторых американских компаний¹⁶. В то время как «Олимпик» приближался к S-образному повороту вокруг мели Брэмбл, бронированный крейсер «Хок» (кораблем командовал капитан Уильям Фредерик Блант) проводил очередные испытания силовой установки, двигаясь по Те-Соленту со скоростью приблизительно 15 узлов по направлению к Портсмуту.

Со времени постройки «Хока» прошло двадцать лет, и, учитывая произошедший за это время мощный технологический рывок, он уже безнадежно устарел. Хотя о нем и писали, что это «великолепный паровой корабль»¹⁷, он был рассчитан только на 19,5 узлов, но и эту скорость к описываемому времени мог развить, пожалуй, только при сильном попутном ветре. Один из шести кораблей класса «Эдгар», крейсер был вооружен двумя 9,2 дюймовыми пушками, десятью шестидюймовыми и семнадцатью пушками меньших калибров; все вооружение было устаревшим. Корабль также имел в наличии два торпедных аппарата. Броня судна составляла шесть дюймов толщиной. Корабль обладал также еще одним оружием, древним, как само мореплавание — подводным тараном, который представлял собой прикрепленную к носу судна стальную отливку, заполненную бетоном. Противник мог сколько угодно иронизировать по поводу надводного вооружения корабля — но только до поры, когда подводный таран не бил его в борт.

«Олимпик» сбавил ход с 18 до примерно 11 узлов, повернул на правый борт и, просигналив о своих намерениях двумя гудками, повернул налево, огибая мель Брэмбл с юга. Затем он стал снова набирать скорость. Перед своим первым поворотом лайнер подставил крейсеру левый борт — между судами в то время была довольно большая дистанция; после второго поворота перед крейсером «Хок» оказался правый борт лайнера, но под углом. Суда быстро сближались — крейсер развил довольно большую скорость в северо-восточном направлении; некоторое время казалось, что он стал сбавлять ход, чтобы уступить дорогу сверкающему лайнеру, вес которого в восемь раз превышал его собственный.

Но, наблюдая за тем, как крейсер замедляет движение, капитан Смит обратился к лоцману¹⁸: «Мне кажется, мы не успеем оставить его за кормой, Боуер». Лоцман ответил: «Если он попытается нас ударить, дайте мне знать, чтобы я успел переложит руль вправо... Он собирается врезаться, сэр?»

«Да, Боуер, он собирается ударить нас в корму... Он поворачивает направо и собирается врезаться в нас».

Боуер крикнул рулевому: «Право руля!» Но было слишком поздно. «Хок» остановился на уровне капитанского мостика «Олимпика», в то время как лайнер стал набирать ход, чтобы уйти от опасного столкновения. Корабли разделяло каких-то 100 футов, когда нос крейсера внезапно стал разворачиваться, как бы собираясь ударить лайнер. Следует отметить курьезный факт: в те времена отдаваемые команды имели обратное значение по отношению к производимым действиям, поскольку возникли еще во времена маленьких парусных судов — команда «руль направо» (румпель руля направо), «starboard the helm», означала поворот налево, а «руль налево» (румпель налево), «port the helm», была приказом повернуть направо. Такая система отдачи команд приводила ко множеству недоразумений и потому в 1928 году была изменена.

Находившийся на мостике «Хока» капитан Блант, глядя на лайнер, сказал своему помощнику, лейтенанту Реджинальду Айлену: «Если они хотят повернуть на восток, то у них мало пространства, чтобы развернуться; нам нужно дать им больше места». Он отдал команду: «Руль налево», что означало поворот направо¹⁹. Заметив внезапный поворот налево, составивший в конечном счете около четырех-пяти румбов (до пятидесяти семи градусов), Блант воскликнул: «Что происходит? Налево, налево, налево руль!.. Стоп левая [машина], полный назад правая!»

Но старшина первого класса Эрнст Хант, выполнявший обязанности рулевого, крикнул: «Руль заклинило!» Лейтенант Джефри Башфорд, вахтенный помощник, и старший матрос Генри Ейтс бросились ему на помощь, помогая повернуть рулевое колесо. Но, повернувшись на пятнадцать градусов, штурвал застыл в неподвижности. Все усилия, приложенные к нему, ни к чему не приводили; когда после столкновения на колесо перестали давить, оно стало снова реагировать нормально. Тем временем капитан сам бросился с мостика в рулевую рубку и дернул ручку машинного телеграфа на «полный задний ход».

Но было уже поздно. Не изученный в то время эффект притгивания судов к идущему кораблю значительной массы привел к тому, что длинный нос крейсера врезался в правый борт «Олимпиака» примерно в восьмидесяти пяти футах от кормы. В удар узкого тарана под ватерлинию лайнера была вложена мощь массы в 7350 тонн, разогнанной до скорости в семнадцать статутных миль в час (статутная, уставная, миля — 1,609 км. — прим. перев.). Форштевень крейсера пробил еще одну дыру — выше ватерлинии. Когда «Хок» давал задний ход и выравнивался, на нем гудел сигнал тревоги. От удара «Олимпик» качнулся и развернулся кормой на три румба. Два помещения лайнера оказались залиты водой; нос «Хока» был поврежден и свер-

нут вправо. Поскольку «Хок» имел водонепроницаемые переборки, он смог добраться до Портсмута. «Олимпику» же пришлось идти обратно в Саутхемптон. Капитаны обоих кораблей послали сообщения об инциденте своему руководству и удалились со сцены, глубоко удрученные всем произошедшим.

Сообщение Бланта по радио командующему эскадрой пришло в Портсмут в час сорок дня, через пятьдесят минут после столкновения: «Хок» столкнулся с пароходом «Олимпик». Оба серьезно повреждены. В настоящий момент на якоре. Подробности позднее». Через три часа десять минут на стол командующего военно-морским флотом легла телеграмма, подписанная директором-распорядителем «Уайт стар»: «Имея в виду серьезное столкновение между «Олимпиком» и «Блейком» [так в тексте: на «Олимпике» крейсер идентифицировали неправильно], мы были бы крайне признательны, если бы Вы отдали распоряжение в Портсмут оказать содействие в выполнении всех требуемых ремонтных работ. Исмей». Сам лайнер мог двигаться самостоятельно, но в момент отправления телеграммы стоял на якоре, ожидая прилива, позволившего бы ему вернуться в Саутхемптон. Блант предоставил свой рапорт к концу того же дня.

Двумя днями позже в Портсмуте началось расследование. Оно велось управлением военно-морского флота (такое расследование было обязательным после каждого случая столкновения) и возглавлялось капитаном Генри У. Грантом и Эдвардом Л. Бути²⁰. Свидетелями были семь человек, находившихся на мостике во время столкновения; они опрашивались в порядке возрастания рангов — сигнальщик, матрос, старший матрос, старшина, навигационный лейтенант, первый лейтенант и, наконец, сам Блант. При этом не было ни одного свидетеля с лайнера или представителя его владельцев.

Капитан рассказал как его судно совершало испыта-

ния при ходе на трех пятых максимальной мощности и с восьмьюдесятью двумя оборотами винта в минуту. «Когда мой корабль повернул на восток, «Олимпик» развернулся так, что его правый борт оказался напротив моего левого, и я продолжал поворачивать, чтобы дать этому кораблю дорогу согласно статье 19 «Правил по предотвращению столкновений на море». Когда «Хок» миновал Восточный конический буй, «Олимпик» завершил свой поворот и оказался на одной линии с «Хоком», на расстоянии около половины кабельтова [т.е. меньше чем 100 ярдов]; он стал сокращать расстояние, и я снова отдал распоряжение изменить курс, чтобы дать «Олимпику» как можно больше места». Блант сделал заключение: «По моему мнению, столкновение было вызвано тем, что «Олимпик» не рассчитал свой поворот вокруг мели Брэмбл и из-за этого подошел слишком близко к «Хоку», и, когда он проходил мимо, эффект притягивания к кораблю значительной массы вызвал столкновение «Хока» с кораблем. «Хок» не мог отойти дальше из-за мели Принца-консорта». Блант утверждал, что его корабль отошел в сторону от курса «Олимпика» на тридцать ярдов и что дистанция составила шестьдесят ярдов перед тем, как «Олимпик» повернул, и именно этот поворот повлек за собой столкновение. Главным его аргументом было то, что в данном случае приоритет по движению имел «Хок», поскольку в навигации преимущество во всех случаях отдавалось судну, идущему справа.

Комиссия пришла к заключению, что вся вина целиком лежит на «Олимпике», и посему репутация военно-морских сил остается незапятнанной. Главный гидрограф военно-морского флота, которому были переданы все документы, подтвердил это заключение. Однако компания «Оушеник стим навигейшн», являвшаяся владельцем «Уайт стар лайн», 21 сентября направила в Верховный суд иск против капитана Бланта (воен-

но-морское ведомство было неприкасаемо); неделей позже Адмиралтейство решило выступить со встречным иском — против владельцев «Олимпика» — за повреждение своего крейсера.

Оба иска были объединены в одно дело Сэмьюэлом Эвансом, председателем отделения Верховного суда по делам военно-морского флота. Председателю помогали два технических консультанта; оба они когда-то работали в «Тринити хаус». «Уайт стар» представлял Ф.Ленг (королевский советник, старший адвокат); Адмиралтейство — не кто иной как заместитель генерального прокурора Рафус Айзекс, королевский советник, член парламента, второй человек в британском судопроизводстве; ему помогал Батлер Эспиналл, королевский советник. В качестве советника выступал также и главный адвокат государственного казначейства. Всем ведущим юристам, которые будут участвовать в этом деле, предстоит несколькими месяцами позже войти в британскую комиссию по расследованию причин гибели «Титаника». Конечно, об этом они еще не знали. Дело «Олимпика» против «Хока», таким образом, привлекло весьма солидные фигуры британского судопроизводства, даже, пожалуй, слишком большие для разбора столкновения, в котором ни одно судно не затонуло и ни один человек не погиб.

Адмиралтейство, учитывая высокий уровень штрафов, ремонта и другие затраты, пошло даже на то, чтобы вызвать из Вашингтона морского инженера американского военно-морского флота Д.Тейлора, который мог дать консультацию по поводу таинственного эффекта притягивания кораблей. Свидетели, представлявшие крейсер, дали подробные и достаточно компетентные описания событий, чего нельзя было сказать о свидетелях с лайнера. Рулевой «Олимпика» Хейнес, к примеру, так смутился перед судом, что стал противоречить самому себе, рассказывая про курс корабля — это описание председатель суда назвал «очень

необычной историей». Председатель сделал вывод, что «лоцман этого массивного судна сделал слишком большой разворот вокруг мели Брэмбл». Само столкновение суд признал результатом бедствия эффекта притягивания.

Среди других свидетелей, представленных «Оушен-ик стим навигейшн компани» — компании, представлявшей юридические интересы «Уайт стар лайн», был капитан Смит, который заявил, что его судно шло на скорости меньше максимальной (поскольку двигалось не в открытом море), которая составляла 20 узлов, причем и эта скорость была уменьшена перед тем, как обогнуть Брэмбл. Само судно шло под руководством лоцмана. Лоцман Джордж Боуер поведал суду, что, по его предположению, крейсер затеял какой-то причудливый маневр, чтобы пройти у лайнера за кормой. Боуер уже четыре раза проводил «Олимпик» из Саутхемптона и ни разу не встречался с эффектом притягивания. При своем повороте налево он отдал правильный сигнал гудком.

Обе стороны согласились с независимой оценкой ущерба, произведенной Гарри Роскоу, морским инженером-консультантом из ливерпульской компании «Роскоу энд Литтл». Роскоу исследовал каждое судно в ремонтном доке: крейсер — в Портсмуте, а лайнер — в Белфасте. На лайнере он обнаружил в восьмидесяти шести футах от задней мачты треугольное отверстие выше ватерлинии, примерно четырнадцать футов в ширину. Нос крейсера проник в палубу D на глубину восемь футов. Таран проделал еще одно отверстие, имевшее форму перевернутой груши, которое находилось между палубой G и платформой. Часть обшивки на протяжении пятнадцати футов была разорвана. Пострадали и три лопасти одного из гребных винтов. Следы винтов были обнаружены на передней части корпуса крейсера; винт сорвал часть обшивки в восемь футов длиной (ко времени слушаний в суде этот кусок

был найден). Пострадал и коленчатый вал винта правого борта лайнера (две секции из четырех).

Исследование лайнера, проведенное представителями Адмиралтейства и «Харланд энд Волф», показало, что коленчатый вал погнут, а соединение между коленом и приводным валом треснуло. Для ремонта требовалось временно удалить часть обшивки. «Можно перенести привод вала из «Титаника», но это замедлит его спуск на воду, поскольку на корабле уже установлены двигатели» (это было написано 12 и 13 октября 1911 года)²¹. Однако именно таким путем и пошли.

Доклад об исследовании лайнера был представлен Верховному суду. Однако мистер Стил, который провел свое, независимое, расследование, предъявил результаты своей оценки ущерба, в которую входили повреждения палуб D, E, F и G, а также прохода, позволявшего осуществить доступ к валу. Десять рядов плит обшивки кормы были либо порваны, либо получили вмятины. В связи с просачиванием морской воды сквозь изоляцию камер пострадало и содержимое рефрижераторных камер, расположенных на палубе G. Были погнуты несущие рамы каркаса, на которых держалась обшивка, и вышли из своих пазов тысячи заклепок.

Окончательный вердикт суда, оглашенный 19 декабря 1911 года, выглядел следующим образом: «Председатель суда [сэр Сэмьюэл Эванс], исходя из того, что все приведенные факты свидетельствуют в пользу «Хока», находит, что столкновение является исключительно результатом небрежной навигации на «Олимпике». Он отводит дело, возбужденное владельцами судна против капитана Бланта, но, учитывая, что корабль в момент столкновения находился под управлением лоцмана, он также отводит и дело, возбужденное Адмиралтейством против «Олимпика». Эванс постарался расцветить свой приговор красочными выражениями:

«Одно из столкнувшихся судов являлось самым большим в мире, блистательным примером предприимчи-

ности и мастерства ведущей морской державы мира; второе было судном военно-морских сил, защищавшим эту державу. Изучение дел о столкновении этих судов не вызывает других чувств, кроме чувства горечи, и даже боли».

«Уайт стар» пришлось заплатить счет, предусмотренный за ошибки лоцманов. Ни одна из сторон полной компенсации за понесенный ущерб не получила. В столкновении был обвинен «Олимпик», хотя никто из его команды виновен не был — судно шло под руководством лоцмана. Закон (с тех пор он изменился) гласил: «Владелец или капитан корабля не может отвечать за ущерб, произведенный по вине какого-либо квалифицированного лоцмана, который в данное время несет ответственность за корабль на участке, где наличие на борту квалифицированного лоцмана обязательно»²². По мнению Эванса, показания Боуера не позволяли оправдать его действий. Однако Джордж Боуер остался на своем посту, и именно он проводил «Титаник» из Саутхемптона в его первый и последний рейс. Капитан Блант был повышен в чине, и ему доверили другой корабль, «Кресси», такой же древний и такой же маленький. Капитану Смиту же было обещано, что он получит «Титаник» как только судно будет готово к выходу в море.

Тем временем «Уайт стар» одержала маленькую победу над набиравшим силу профсоюзным движением. Когда покалеченный корабль вернулся обратно, моряки получили жалованье только за три дня, а не за двадцать один полного плавания по маршруту. Несколько кочегаров — самый взрывоопасный и мятежный элемент на всех судах «Уайт стар», в чем нам еще предстоит убедиться, — обратились в суд Саутхемптона; тот переадресовал это дело в Верховный суд, который на сей раз оказался более благосклонным к компании и решил дело в ее пользу.

С вердиктом же этого суда о виновности «Уайт стар»

в столкновении компания не согласилась и обратилась в апелляционный суд. Лорды Уильямс, Кеннеди и Паркер обнародовали свое решение 5 апреля 1913 года. Поскольку «Хок» потерял при столкновении свой таран, извлеченный затем из воды, апелляционный суд, по его положению на дне, сделал вывод, что крейсер был в семидесяти ярдах от мели Принца-консорта, а не в тридцати, как это утверждал Блант; возможно даже, что он был в 100 ярдах, а в этом случае ему следовало предоставить лайнеру больше места, чем это было сделано. Но суд нашел, что показания свидетелей с «Олимпика» ненадежны, и апелляция была отвергнута. Кроме того, суд указал, что в любом случае курсы кораблей пересекались, а значит, «Хок» имел преимущество как судно по правому борту.

Хотя затраты на все судебные процедуры уже стали соизмеримы со стоимостью ремонта, «Уайт стар», побуждаемая капитаном Смитом, еще существенно их увеличила, обратившись в Палату лордов. Лорд Халдейн, лорд-канцлер (член кабинета, который возглавляет юридическую систему и является главой верхней палаты парламента), принялся за разбор этого дела лично, взяв в помощники лордов Аткинсона, Шоу и Самнера. Роберт Финли, королевский советник, представлял «Уайт стар» (то же самое он делал при слушаниях по делу «Титаника»); заместитель генерального прокурора Джон Саймон (сменивший на этом посту Айзекса) представлял Адмиралтейство; ему помогал м-р Эспиналл. Самые крупные чины из английской адвокатуры, которых наняла «Уайт стар», не произвели впечатления — 9 ноября 1914 года лорды подтвердили вынесенные ранее вердикты, а все судебные издержки отнесли на счет компании.

Пути кораблей пересекались; крейсер, в данном случае — более медленное судно, не мог обгонять или пытаться обогнать лайнер, — заключил лорд-канцлер. «Мне кажется, что истинным объяснением происшед-

шего является ошибка лоцмана, посчитавшего, что «Олимпик» осуществит поворот и войдет в канал намного раньше «Хока». Как оказалось, он неправильно определил скорости судов и их относительное расположение... он полагал, что корабли находятся на параллельных курсах, в то время как они находились на сходящихся». Тот факт, что у крейсера заклинило руль, показался несущественным — какие бы действия ни предпринял капитан, столкновение было неизбежным²³.

К этому времени дело трехлетней давности о повреждении носа «Хока» носило уже скорбный оттенок — 15 октября 1914 года крейсер затонул в северной части Северного моря, став могилой для большей части своего экипажа из 550 человек. Старый крейсер, с выпрямленным форштевнем и замененным тараном, взорвался после точного попадания торпеды, выпущенной немецкой подводной лодкой U9 (командир — Отто Веддиген).

Беспристрастный наблюдатель, признавая, что поворот вокруг мели Брэмбл был осуществлен Боуером на слишком большой скорости и по слишком широкой дуге, отметил бы также, что передача от рулевого колеса сорвалась из-за слишком резкого поворота и что крейсеру следовало предоставить «Олимпику» больше места, чтобы избежать всякого риска. При выполнении хотя бы одного из этих условий столкновения бы не произошло.

Однако нас в этой истории больше интересует то, что этот инцидент непосредственно повлиял на судьбу «Титаника». «Уайт стар» уже объявила о том, что «Титаник» совершит свое первое плавание в Нью-Йорк 20 марта 1912 года²⁴. Инцидент с «Олимпиком» сорвал эту дату -- 11 октября 1911 года компания сообщила, что переносит первое плавание «Титаника» на 10 апреля; задержка составляла ровно три недели.

«Олимпик» необходимо было срочно отремонтировать, и единственным местом, где можно было это

сделать, был сухой док в Белфасте, занимаемый «Титаником». Те возможности, которыми располагала в Саутхемптоне «Харланд энд Волф», позволяли только кое-как залатать дыры: сталью — подводную рану, нанесенную тараном, и деревом — пробоину выше ватерлинии. 4 октября лайнер с заплатами на корпусе покинул Белфаст и, двигаясь только на одном левом двигателе со скоростью 12,5 узлов, довольно скоро благополучно достиг пункта назначения. Ремонтные работы заняли шесть с половиной недель; «Олимпик» покинул Белфаст, направляясь в Саутхемптон, 20 ноября, пропустив, таким образом, три рейса. Стоимость ремонта и убытки вследствие неосуществленных рейсов составили 250 000 фунтов стерлингов — шестую часть от общей стоимости корабля²⁵.

«Олимпик» был застрахован в нью-йоркской страховой компании «Атлантик» на 5 миллионов долларов, что равнялось 1 миллиону фунтов стерлингов (для того, чтобы приблизительно определить, сколько это было в 1995 году, нужно умножить сумму в долларах на двадцать, а в фунтах стерлингов на сорок). Сумма страховки только на две трети покрывала стоимость постройки судна, как это обычно практиковала «Интернэшнл маркент-йил марин» (ИММ), владеющая с 1902 года «Уайт стар». «Атлантик» распределила риск среди многих американских и иностранных страховых компаний, среди которых была и лондонская «Ллойд», — так она поступала практически всегда. То, что ИММ брала одну треть риска на себя, а иногда и больше, не было обычным. «Я думаю, не существует ни одной другой компании, занимающейся перевозками через Атлантику, которая брала бы на себя такую долю риска, как эта компания, — говорил вице-президент ИММ в США Филип Франклин на третий день американского расследования по поводу гибели «Титаника». А во время британского расследования Исмей с гордостью заявлял, что страховые выплаты «Уайт

стар» минимальны! Но поскольку в ситуации с «Хокком» вся вина судом была возложена на «Олимпик», его владельцам пришлось взять на себя все расходы.

Для того, чтобы сэкономить время, вал правого винта «Титаника» — по счастью изготовленный, но еще не установленный — был лишен нужных секций, в то время как в срочном порядке эти секции начали изготавливать для самого «Титаника», который был отбуксирован от сухого дока, чтобы уступить место «Олимпику».

Посторонний наблюдатель с трудом мог бы точно определить — какое из двух судов стоит в доке, а какое — на якоре неподалеку. Сами названия, блистающие золотой краской — чего, к сожалению, не способны передать черно-белые фотографии того времени — были еле различимы на расстоянии, если только не использовать бинокль или телескоп.

Погнутый коленчатый вал, искривленные металлические рамы, поврежденные лопасти гребного винта и разорванные или погнутые плиты обшивки были сняты и заменены. Плиты обшивки на корабле шли от нижней части корпуса вверх, но заплату пришлось делать от кормы вниз, что, впрочем, было осуществлено достаточно быстро, поскольку во времена пароходов корпуса повреждались часто, и такой ремонт был рутинной операцией, сравнительно легкой для «Харланд энд Волф» с ее 15-тысячным штатом работников.

В среду, 29 ноября 1911 года, «Олимпик» возобновил свои трансатлантические рейсы, задержавшись только на один день, да и то — по причине густого тумана; Джордж Боуер провел судно из Саутхемптона, тогда как капитан Смит находился рядом с ним на капитанском мостике. Вряд ли произошедший инцидент особо омрачил их отношения — за время своей службы капитан Смит встречался с намного более опасными происшествиями. Снова начались регулярные рейсы, вполне обычные, если не считать одного штор-

ма, подобного которому капитан Смит, при всем своем богатом опыте, не встречал. И только 24 февраля 1912 года незадачливый «Олимпик» попал в новый инцидент — третий за менее чем девять месяцев. Покинув 21-го числа Нью-Йорк, лайнер шел домой, в восточном направлении, когда, проходя мимо Больших Банок, лежащих в 750 милях от Ньюфаундленда, судно напоролось на затонувший корабль и потеряло одну из трех лопастей левого гребного винта. «Удар чувствовался по всему кораблю»²⁶. «Олимпик» прибыл в Саутхемптон вовремя (28 февраля), но не без новых происшествий — один пассажир третьего класса, которого перевозили как опасного сумасшедшего, 26 числа ускользнул от приставленного к нему человека, и после этого его никто не видел. В судовой журнал было занесено, что Джеймс Нитон упал за борт²⁷.

Корабли в эпоху паровых судов часто теряли лопасти гребных винтов, но на этот раз была потеряна самая большая лопасть в мире, и ее отсутствие на судне, которое должно было развивать 20 узлов (обычная скорость в открытом море), конечно, серьезно влияло на вал, двигатель и прилегающую часть корпуса. Рано или поздно это должно было привести к крупным неприятностям, причем в той части судна, которая подверглась ремонту всего три месяца назад.

В 1993 году был поднят еще один не затрагивавшийся ранее вопрос, который заставляет отнестись к полученному повреждению «Олимпика» более серьезно, чем это делалось прежде. Поскольку этот фактор сыграл ключевую роль и в гибели «Титаника», мы рассмотрим его здесь.

Сталь, использовавшаяся в 1910 году для строительства кораблей этого класса, по своему качеству, молекулярной структуре и прочностным свойствам была ближе к чугуну, чем к той стали, которую мы используем сейчас. Один из документов, предоставленных авторам данной книги «Американским обществом мор-

ских и военно-морских инженеров», гласит: «...низкая температура воды (приблизительно тридцать один градус по Фаренгейту) приводит к тому, что сталь данного качества становится очень хрупкой...»²⁸ Далее авторы этого документа, основываясь на подводных фотографиях «Титаника» после кораблекрушения, делают заключение:

«Испытания, проведенные со сталью, поднятой с места кораблекрушения... показали, что марка стали, использовавшейся для «Титаника», становилась хрупкой при погружении в воду с температурой тридцать один градус. Хрупкость стали в ледяной воде Атлантики... могла внести свой вклад в то, что заклепки лопнули и листы разошлись...»

Опыт однотипных судов «Олимпик» и «Британик» может служить доказательством теории чрезвычайной хрупкости стали. [Во время столкновения «Олимпика» с «Хоком»] судно получило удар в борт в районе грот-мачты, и главная пробоина располагалась ниже ватерлинии... В районе удара плиты разорвались... края многих плит были необычно острыми и создавали впечатление разлома хрупкого материала...»

В этом документе содержатся утверждения, что хрупкость стали, использовавшейся для постройки кораблей класса «Олимпик», достигала максимума при тридцати одном градусе по Фаренгейту (чуть меньше нуля по Цельсию — прим. перев.). Судно оказалось достаточно прочным при столкновении с «Хоком» (хотя и здесь вполне выявилась хрупкость материала), поскольку оно произошло на юге Англии в сентябре месяце, когда температура воды была относительно высокой. А вот винт был потерян в феврале, в глубинах вод, в

том районе Северной Атлантики, где проходит холодное Лабрадорское течение. По всей видимости, вода у Больших Банок имела во время третьего инцидента с «Олимпиком» именно тридцать один градус по Фаренгейту.

После обычных остановок в Плимуте и Шербуре судно 28 февраля прибыло в Саутхемптон, а оттуда отправилось в Белфаст во второй раз, на одном двигателе²⁹. Начав свой путь 29 февраля, корабль с трудом преодолел встречное течение и прибыл в пункт назначения в пятницу, 1 марта. Следующий рейс лайнера на Нью-Йорк был просто отменен. «Уайт стар» нечего было поставить на этот маршрут, и потому общий ущерб оказался довольно значительным. В среду 13 марта «Олимпик» вышел из Саутхемптона, чтобы вернуться к своим обычным рейсам; кроме смены лопасти, на нем были сделаны еще кое-какие малозначительные изменения. График работ на «Титанике» снова был сорван — корабль пришлось выводить из сухого дока для того, чтобы поставить туда его пострадавшего собрата. Фотографии, сделанные 6 марта, запечатлели этих гигантов рядом в последний раз, перед самым отплытием «Олимпика» в Саутхемптон.

В это время между «Харланд энд Волф» и «Уайт стар» возникли некоторые трения, поскольку Исмею, представителю владельца, пришлось в голову установить вдоль борта «Титаника» стальной экран, в котором были бы открываемые окна — такие экраны защищали бы пассажиров первого класса от морских брызг. Нужно было срочно, до 1 апреля, закрыть таким экраном прогулочную палубу А³⁰. «Редко в истории такие существенные изменения в конструкции лайнера производились на столь поздней стадии строительства»³¹. Исмей утверждал, что эти изменения он внес, исходя из пожеланий пассажиров, высказанных во время первого рейса «Олимпика». Однако таких экранов не появилось на самом «Олимпике»; этот корабль так и проходил без них четверть столетия.

Экраны на палубе А являлись самым главным различием между «Титаником» и «Олимпиком». Другое отличие, менее заметное, заключалось в том, что закрытая часть палубы В была длиннее и окна в ней были разной ширины. При внимательном рассмотрении сувенирных почтовых открыток (более 170 отдельных выпусков; на двух из них в действительности изображена «Лузитания!»), увидевших свет до и после катастрофы, можно обнаружить, что в подавляющем большинстве случаев на них изображен «Олимпик», корабль без экранов по сторонам. На последней фотографии, где оба корабля стоят вместе³², они запечатлены без экранов. Стоит отметить, что для открытия окон требовалось применение специального гаечного ключа, и это, когда возникла необходимость, затруднило пассажирам первого класса доступ к спасательным шлюпкам.

За девять месяцев, прошедших со дня окончания строительства «Олимпика», судно едва не потопило буксир, столкнулось с крейсером, потеряло лопасть и в конечном итоге провело в ремонте девять недель. Все это привело к большим расходам на ремонт и к убыткам в связи с невыходом судна на линию. Сейчас мы знаем, что судно совсем не было таким прочным, каким казалось на первый взгляд — ведь его корпус был довольно хрупким. Мы знаем, что его зачастую путали, а порой и намеренно выдавали за «Титаник». Потому так иронично звучит реклама³³ «Олимпика», появившаяся весной 1913 года после большой серии ремонтных работ на нем: «Этот новый «Олимпик» — буквально «два судна в одном!»».

Поскольку история этого корабля является только вспомогательной в нашем повествовании, мы расскажем о его последующей судьбе коротко. Несколькими неделями после того, как «Титаник» столкнулся с айсбергом и затонул, «Олимпик» с трудом избежал столкновения с кое-чем значительно большим по разме-

рам — с Британией. В результате крайне небрежной навигации корабль оказался на много миль севернее того места, где, как полагали стоящие на мостике, он должен был быть, и судно только чудом избежало столкновения со скалой к северу от мыса Лендс-Энд на юго-западной оконечности Англии, которую должно было обогнуть с юга. Это произошло в июне 1912 года. Только переход на «полный задний ход» спас корабль в самый последний момент; это происшествие тщательно скрывалось на протяжении семидесяти пяти лет³⁴.

Во время первой мировой войны «Олимпик» перевозил солдат в Средиземноморье и через Атлантику, избегая воздушных нападений и атак подводных лодок (однако сам сумел в апреле 1918 года таранить и потопить германскую субмарину). В 1919-1920 годах он был переоборудован для транспортировки нефти (на эту переделку ушло 500 000 фунтов стерлингов) и проплавал в таком качестве до 1935 года; в 1937 году корабль был разобран. За это время он успел врезаться кормой в пароход «Форт Джордж» в нью-йоркской гавани (это произошло в 1924 году) и столкнуться в тумане с плавучим маяком, в результате чего погибли семь моряков (1934 год). Тем не менее большую часть своей жизни он носил кличку «Надежный старина».

«Олимпик» покинул Белфаст 7 марта 1912 года, после второго незапланированного возвращения к месту своего рождения, и уже на следующий день прибыл в Саутхемптон. Пятью днями позже корабль был нагружен углем, пополнился провизией и был полностью готов возобновить рейсы по трехнедельному циклу трех судов «Уайт стар». 23 марта он уже отплывал из Нью-Йорка с забитыми доверху угольными бункерами — как для себя, так и для «Титаника», поскольку в Британии разразилась забастовка угольщиков (которая 6 апреля была урегулирована, но еще много дней обеспечение углем не возвращалось в норму). 3 апреля ко-

рабль отправился в свой седьмой трансатлантический рейс, за двенадцать часов до того, как «Титаник» покинул свою верфь в Саутхемптоне. 13 апреля «Олимпик» покинул Нью-Йорк и прошел примерно 750 миль, как вдруг услышал в эфире крик о помощи своего собрата. На капитанском мостике корабля тогда стоял капитан Герберт Джеймс Хаддок.

2

КОРНИ ТРАГЕДИИ

Часто доводится слышать абсолютно не соответствующее фактам утверждение, что «Титаник» рассматривался многими как символ своей эпохи еще до того, как корабль попал в эту ужасную катастрофу. Однако очевидно, что, если бы столкновения в океане не произошло, никто бы и не вспомнил о «символе эпохи» и о его «предостерегающей мир» судьбе.

Иногда также можно слышать утверждения, что лайнеры класса «Олимпик» являлись порождением блистательной эры короля Эдуарда — золотой эпохи мира, процветания и прогресса, которую война оборвала так трагически, загнав британцев в грязные окопы болот Фландрии¹. Конечно, с точки зрения того, что произошло в 1914 году, эта эпоха могла казаться золотой. Но в реальности это время было периодом упадка, что проявлялось как в массовом обнищании и колоссальной безработице, так и во всякого рода трениях — как внутри страны, так и в международных отношениях; этот упадок начался с уменьшения роли Британии в мире после объединения Германии в 1870 году и в той или иной мере продолжался на протяжении практически всего двадцатого столетия. Так что «эру Эдуарда» можно назвать скорее ржавой, чем золотой. К тому

же Британия в значительной степени потеряла и самоуважение, и уважение других стран, после того как несколько тысяч буров сумели на протяжении трех лет оказывать успешное сопротивление полумиллионной армии империи, так что и одержанная наконец победа особых восторгов не принесла. Америка и Германия стали стремительно уходить вперед — в экономике, промышленности и торговле, и скоро Германия стала открыто бросать вызов британскому господству на морях. В результате всего этого Британия решила отказаться от своей «блестящей изоляции» («блестящая изоляция» — обозначение внешнеполитического курса Великобритании конца XIX века, заключавшегося в неучастии в длительных международных союзах — *прим. перев.*) и стала стремиться к альянсам — в 1902 году — с Японией, для защиты своих интересов на Дальнем Востоке, что позволило оттянуть часть флота в Европу, а в 1904 году — со своим «старым противником» Францией; новый союз получил название *Entente Cordiale* (Сердечное согласие (фр.) — *прим. перев.*), позднее — *Triple Entente* (Тройное согласие (фр.) — *прим. перев.*), когда к нему в 1907 году примкнула испытывавшая внутренние волнения Россия².

Что касается внутренних дел, то именно тогда появилось самоуправление Ирландии, были предоставлены права женщинам, а социальное недовольство начало приобретать организованные формы. Суммируя вышесказанное, можно сделать вывод, что если и допустимо называть эту эру золотой, то только в отношении небольшой привилегированной группы — и это в государстве, которое считалось самым богатым в мире. Лейбористской партии удалось провести своих представителей в парламент, но еще целых пять лет она ничего не могла изменить в социальной организации общества. Как раз в то время, как два корабля возводились на стапелях, в Южном Уэльсе — а именно отсюда поставлялся уголь для паровых судов — состоя-

лась первая мощная стачка; сразу после нее десять недель бастовали железнодорожники, и эта забастовка была отмечена серьезными беспорядками и рядом поджогов. Положение в промышленности было постоянной темой дебатов в течение трех предвоенных лет и даже во время войны; общенациональные забастовки препятствовали регулярному мореплаванию и, кроме всего прочего, угрожали сорвать первый рейс «Титаника»³.

Миф о золотой эре возник уже после первой мировой войны; до нее же господствовал другой миф — «Английское — значит, наилучшее», и этот самонадеянный девиз побуждал предпринимателей вкладывать деньги в многообещающие технические новинки, не особенно задумываясь, что они в конечном счете принесут. Создатели судов стремились внедрить все последние технические идеи в таких областях, как паровые двигатели, паровые турбины, стальные конструкции, электротехника и радиосвязь. Результаты технических новшеств позволили существенно увеличить размеры кораблей, что в свою очередь дало возможность расширить поток товаров и пассажиров, особенно стремительно увеличивавшийся на маршрутах в Северной Атлантике. На стыке двух веков между Британией и Германией разгорелась яростная конкурентная борьба — за скорость, роскошь и вместимость судов. Скорость привлекала энергичных и предприимчивых людей, роскошь — представителей высшего класса, большая вместимость требовалась для того, чтобы переправить массы эмигрантов, которые бежали от «золотой эры» в Северную Америку в надежде на менее безрадостную судьбу.

Так же как мирные исследования космоса во многом обязаны совершенствованию баллистических ракет, так и технология пассажирского судостроения во многом обязана достижениям в области строительства военных кораблей, где прогресс был поистине стремитель-

ным — деревянные корпуса сменились на бронированные, парус уступил место пару и турбинам, вместо пушек, заржавшихся с дула, появились орудия, заряжаемые с казенной части. Появились торпеды, подводные лодки и беспроводная связь. Корабль Его Величества «Дредноут», спущенный на воду в 1906 году, возвестил о появлении нового поколения больших линкоров, совершенно нового вида стратегических вооружений того времени. По сравнению с этим кораблем, обладавшим крупнокалиберным вооружением, мощной броней и высокой скоростью, любое другое военное судно казалось безнадежно устаревшим. В 1907 году к «Дредноуту» добавились еще три корабля, и эта эскадра до крайности накалила британо-германскую гонку вооружений на море⁴.

И именно в этом году председатель компании «Харланд энд Волф» лорд Пирри высказал идею создания лайнеров класса «Олимпик». Поскольку он к тому же входил в совет директоров «Уайт стар лайн», принятие идеи подразумевало и участие в проекте ИММ, в которую были вложены деньги Дж.П.Моргана.

В тот год самыми популярными на трансатлантических рейсах были два корабля британской компании «Кунард лайн» — сверхскоростные 30 000-тонные «Лузитания» и «Мавритания» (последняя, после короткого триумфа своей подруги, гордо носила «Голубую ленту Атлантики», даруемую за самое быстрое пересечение океана — с 1907 по 1929 год). «Мавритания» осталась самым скоростным кораблем даже после появления в 1911 году превосходящего ее по размерам и роскоши 45 000-тонного «Олимпика»⁵. Надо отметить, что за 20 лет стремительного развития судостроения министерство торговли так и не удосужилось пересмотреть нормы, касавшиеся постройки кораблей и обеспечения их безопасности, принятые еще тогда, когда появились 10 000-тонные суда⁶.

Существует еще одно широко распространенное за-

блуждение, которое часто можно встретить в литературе, посвященной «Титанику» — что задолго до первого плавания корабля ему было оказано какое-то особенное внимание. На самом деле до трагедии «Титаника» большая часть внимания уделялась именно «Олимпику» — не только потому, что он был первым кораблем нового класса, но также и потому, что он привлекал интерес публики сам по себе⁷. Создание двух колоссальных кораблей привлекало внимание, которое можно сравнить разве что с современным интересом к космическим полетам. Общественный интерес достиг своего максимума в день спуска корабля на воду. А вот первый рейс «Титаника» такого интереса не вызвал, поскольку по времени совпал с другим знаменательным событием — коронацией короля Георга V. Внимание к себе «Титаник» привлек позднее — когда его строители и владельцы объявили, что корабль будет самым большим и самым роскошным судном в мире, более роскошным и пышным, чем даже его собрат и чем все германские лайнеры⁸.

Надо сказать, «Титаник» не был первым флагманом «Уайт стар», который столкнулся с айсбергом; он не был и первым кораблем этой компании, который попал в трагическое несчастье в мирное время.

Можно привести только два красноречивых эпизода из многих, характеризующих эту компанию, которая своими методами выделяется даже на фоне довольно флибустьерских нравов, господствовавших в начале эры промышленного капитализма. История компании, как до, так и после катастрофы «Титаника», представляет собой долгий список сомнительных или незаконных делишек, кораблекрушений, несчастий, инцидентов и катастроф. Тщательный анализ работы компании, проведенный американскими писателями Джоном П. Итоном и Чарльзом А. Хаазом в посвященной «Титанику» книге под красноречивым названием «Падающая звезда», открывает читателю глаза на подлинную историю

компании, в которой кораблекрушение следует за кораблекрушением. Трудно сказать, что оказывает большее впечатление — сам текст или перечисления катастроф после каждой главы. Но легко сделать вывод, что компания находилась буквально на краю — на краю как технического прогресса, так и на краю, где кончается безопасность и становится возможной катастрофа. Этот вывод очень существенен при рассмотрении всей истории «Уайт стар лайн».

Сама компания была основана в 1845 году в Ливерпуле, в те времена — главном порту Великобритании, Генри Трелфоллом Уилсоном и его первым партнером Джоном Пилкингтоном. В 1852 году корабли компании стали ходить в Австралию, доставляя туда эмигрантов и возвращаясь с грузом шерсти, золота, китового жира и разнообразного сырья. В 1857 году к Уилсону присоединился еще один партнер, Джеймс Чамберс, а шестью годами позже, начиная с корабля «Ройал стандарт», компания стала использовать корабли с паровыми машинами⁹.

Прошли две недели после выхода этого 2033-тонного корабля из Мельбурна (это был первый рейс судна, имевшего, кроме парусов, паровой двигатель), когда утром 4 апреля 1864 года, на полпути к мысу Горн, он попал в густой туман. Вот как капитан Дж.Доуэлл писал об этом судовладельцам:

«...в этот самый момент впередсмотрящий прокричал: «Что-то в воде прямо по курсу». В следующий момент я увидел большой айсберг близко под носом(!) правого борта... немедленно руль был переложен на лево... и корабль прошел параллельно айсбергу...

Море постепенно перемещало его мимо нас... и борт скользил по айсбергу на протяжении нескольких ярдов. До того, как мы миновали его, айсберг задел корабль несколь-

ко раз, и каждый раз на палубу падали большие массы льда»¹⁰.

Удивительно, но, несмотря на то что ветер прижимал судно к айсбергу, высота которого доходила до 600 футов, корпус не дал течь. Поскольку рангоут, такелаж и вся надводная часть судна были сильно повреждены, Доуэлл запустил паровую машину и 9 мая достиг Рио-де-Жанейро; несмотря на все повреждения, корпус и паровая установка оказались в отличном состоянии. Задержавшись только на три дня для пополнения углем, «Ройял стандарт» возобновил свой путь в родной порт, достигнув 19 июня Ливерпуля.

Корабль оказался в лучшем состоянии, чем финансовое положение его собственников, каким оно было в 1864 году. Для поправки дел решили приобрести еще две линии — всего компания должна была бы иметь три паровых судна. В это время среди акционеров распространились слухи о незаконных владениях хозяев компании и о продаже ими части акций. Эти слухи заставили лондонскую акционерную биржу провести специальное расследование, после которого разрешения на приобретение новых линий дано не было. Тогда руководство компании решило использовать 2 миллиона фунтов стерлингов для основания новой компании под другим именем. Нет ничего удивительного в том, что публика восприняла это скептически и затея провалилась. Тем временем положение «Уайт стар» стало настолько критическим, что как только был готов заказанный компанией второй пароход, его пришлось сразу же продать. Чамберс вышел из дела, и Уилсон взял себе другого партнера, Джона Каннингхема. Два банка компании разорились в 1866-1867 годах, когда потерпел неудачу пробный рейс до Нью-Йорка. Активы «Уайт стар» были распроданы; с молотка было пущено все, вплоть до флага компании — пятиугольной белой звезды на красном фоне. Все это приобрел за 1000 фунтов стерлингов Томас Генри Ис-

мей, тридцати одного года от роду, глава «Исмей, Имри энд компани». 6 сентября 1869 года он основал «Оушеник стим навигейшн компани», которая и стала официальным владельцем «Уайт стар лайн». Шестью неделями позже партнер Исмея, Дж.Флетчер, заключил соглашение с «Харланд энд Волф» на постройку четырех пароходов, отвечавших последним достижениям технической мысли. Первый пароход получил название «Океаник», второй — более роскошный — «Атлантик»¹¹.

С помощью еще двух кораблей того же класса, а затем двух несколько больших по размерам (которые должны были пополнить быстро растущий флот компании), «Уайт стар» планировала завоевать позиции на быстро расширившемся рынке морских перевозок через Атлантику, хотя подобное намерение предъявляло очень высокие требования к любой новой компании, поскольку здесь уже существовала серьезная конкуренция. В то же время «Уайт стар» хотела продолжать рейсы в Австралию и Азию. Средства на воплощение в жизнь столь амбициозных планов «Оушеник стим навигейшн компани» предоставил ливерпульский финансист немецкого происхождения Густавус Швабе. Его племянник, Густав Волф, был инженером, а затем — членом руководства «Харланд энд Волф». Именно это послужило базой нерушимого альянса между «Уайт стар» и строителями ее кораблей. При финансировании проекта Швабе поставил условие, что корабли будут строиться только на одной определенной верфи; сама же верфь, конечно, была вольна строить суда и для других компаний. Таким образом, в этом «браке» только «Уайт стар» оказалась моногамным партнером. Акции «Оушеник» имелись не только у Исмея, но и у Эдварда Харланда и у Волфа.

«Атлантик» имел как паруса, так и паровую установку, и это определило его внешний вид — большой киль (для движения под парусами), но довольно со-

временные надводные очертания благодаря трубе. Он был 420 футов длиной и 41 шириной в самой широкой части — это соотношение являлось оптимальным для скорости и экономии топлива. Примерно такого соотношения стремились придерживаться строители всех торговых паровых судов, которые компания заказывала впоследствии, включая корабли класса «Олимпик». Вместимость судна превышала 3700 брутто-регистрационных тонн; его скорость достигала 13,5 узлов, что делало его серьезным конкурентом другим кораблям¹². Постройка «Атлантика» обошлась в 120 000 фунтов стерлингов. На судне могли разместиться 166 пассажиров первого класса и 1000 третьего. В свой первый рейс в Нью-Йорк пароход отправился 6 июня 1871 года. Пресса взалхб расхваливала небывалую роскошь его кают.

20 марта 1873 года (в среду, обычный день для рейсов на Нью-Йорк), после полудня, судно отбыло из Ливерпуля, чтобы начать свое путешествие на запад. Судно вел капитан Джеймс Эгню Уильямс; в то время ему было тридцать три года, и это было его второе плавание в этой должности. После остановки в Квинстауне на корабле было только несколько пассажиров в каютах первого класса, но третьим классом воспользовались около 800 человек, из них 200 детей; команда корабля составляла 140 человек. Кроме того, на борту были обнаружены четырнадцать безбилетников, которых за право путешествовать на корабле заставили выполнять различные работы. Таким образом, всего на судне оказалось около 1000 человек, то есть оно оказалось заполненным на три четверти.

25 марта, в четверг, «Атлантик» попал в сильный шторм, который постоянно трепал судно и серьезно замедлил его ход. Поскольку корабль, преодолевая встречный ветер и борясь с мощными волнами, израсходовал значительную часть запаса угля, 31 марта, когда судно находилось в 460 милях к востоку от Нью-Йорка, Уильямс решил повернуть на север, к Гали-

факсу, находившемся на расстоянии всего в 170 миль. Примерно в 3 часа 5 минут 1 апреля «Атлантик», уже подошедший к Галифаксу на 5 миль, напоролся на мель: небрежная навигация и плохая погода привели к тому, что капитан ошибся в определении координат судна на пятнадцать миль. В момент происшествия Уильямс спал в штурманской рубке.

Спасательные шлюпки были разбиты вдребезги самим раскачиваемым волнами кораблем; ветер, прибой и скалы безжалостно расправлялись с его корпусом в то время, как пассажиры пытались забраться как можно выше. Когда вода дошла до горячих паровых котлов, они взорвались. Скоро корабль сильно накренился на правый борт. Примерно 250 пассажирам удалось перебраться на берег при помощи канатов, концы которых моряки, несмотря на сильный прибой, дотянули до скал. Два человека проплыли 200 ярдов через бушующие волны для того, чтобы поднять тревогу на прибережном острове. Местные рыбаки мужественно отправились на помощь на своих утлых суденышках сквозь бушующие волны. Корабль к этому времени разломился на две половины, и его кормовая часть скрылась под волнами. Капитан Уильямс приказал третьему помощнику Корнелиусу Бреди добраться на лодке до материка и привести спасателей. В состоянии шока тот появился в галифакском офисе компании «Кунард», который в этом городе представлял и интересы «Уайт лайн»; на помощь были высланы один лайнер компании «Кунард», государственный пароход и буксир. Число доставленных в Галифакс спасенных составило 400 человек, включая капитана; по крайней мере, 546 человек погибли. Из 200 детей спасся только один. Это был самый трагический инцидент из всех, когда-либо произошедших к этому времени. Было выловлено более 400 тел, которые волны уносили за полсотню миль от места разыгравшейся трагедии. Тела были погребены вместе, в братской могиле.

5 апреля в Галифаксе началось официальное расследование министерства торговли Великобритании; оно продолжалось до 18-го. Суд посчитал причиной несчастья небрежную навигацию и опрометчивость капитана в выборе скорости и курса. Однако суд учел, что на корабле оставалось слишком мало угля, что оправдывало смену курса; кроме того, исходя из поведения капитана после столкновения с мелью, суд решил только приостановить на два года право капитана управлять судами, а не лишать его этого права совсем. В момент столкновения капитан спал полностью одетым; перед сном он дал так и невыполненное вахтенными распоряжение разбудить его в 3 часа.

«Уайт стар» не понравилось, что все, в общем, ограничилось объяснением о нехватке угля, и компания потребовала новых слушаний, которые начались 28 мая. Однако и эти слушания пришли примерно к тем же выводам. Компания располагала достаточным влиянием, чтобы убедить главного инспектора по вопросам судоходства министерства торговли изучить дело в третий раз. Тот нашел, что «вопрос о топливе... не может иметь ничего общего с вопросом о потере «Атлантика»¹³. Обнаружилось, что информация о наличии топлива докладывалась капитану его старшим инженером неправильно, с недооценкой существующего запаса. Этого запаса вполне бы хватило для того, чтобы добраться до Нью-Йорка даже при плохой погоде, тратя каждый день семьдесят тонн (всего в угольные бункеры могло поместиться примерно 960 тонн). Но даже главный инспектор не предпринял ничего, чтобы изменить первоначальное решение суда. Сама трагедия выглядит удивительно нелепой, если вспомнить, что судно затонуло всего в нескольких милях от порта, в который оно вообще могло не идти. Неудивительно, что «Уайт стар» постаралась убрать название «Атлантик» из всех своих материалов — и так успешно, что, когда журнал «Шипбилдер» перечислил все ее кораб-

ли, включая корабли класса «Олимпик», в этом списке «Атлантика» не оказалось¹⁴. Такое замалчивание всего, что было связано с кораблекрушениями, являлось довольно обычной практикой как для «Уайт стар», так и для других компаний.

Среди прочих крупных неудач «Уайт стар» (список которых весьма внушителен) следует упомянуть исчезновение в Северной Атлантике парохода для перевозки скота «Нароник» (6594 тонны), в то время — самого большого грузового судна в мире. Это произошло в 1893 году, во время его тринадцатого рейса. Шестью годами позже, в 1874 году, лайнер «Германик» (5008 тонн) затонул прямо в нью-йоркской гавани под грузом льда, нарощего на его верхней палубе. Позднее он был поднят и неоднократно менял владельцев, чтобы в конечном счете оказаться у турецкого хозяина, который в 1950 году сдал его на слом (только «Парфия» компании «Кунард», пошедшая на слом после восьмидесяти шести лет эксплуатации, прослужила дольше). В 1907 году, возвращаясь в родной порт из Австралии, наскочил на мель корабль «Суевик» (12 500 тонн); это произошло у мыса Лендс-Энд на полуострове Корнуолл. Первая треть судна застряла так плотно, что ее пришлось отрезать, а оставшуюся часть отбуксировать в Саутхемптон. Новый 212-футовый нос был изготовлен в Белфасте и доставлен для соединения; он замечательно встал на место. Двумя годами позже «Рипаблик» (15 378 тонн) столкнулся в тумане с лайнером «Флорида» из Массачусетса и затонул; благодаря радиопередатчикам, которые на флоте только-только появлялись, судну на помощь пришел «Балтик», принадлежавший «Уайт стар», что позволило спасти почти всех из 1650 пассажиров и членов экипажа обоих судов¹⁵. Полный же список инцидентов, связанных с «Уайт стар», заметно выделяет ее среди всех других компаний, у которых на рубеже веков такого рода инцидентов тоже было предостаточно.

В британском «Словаре национальной биографии», в статье, посвященной Джозефу Брюсу Исмею, о «Титанике» нет ни слова¹⁶, даже несмотря на то, что эта катастрофа явилась, по сути, главным событием в его жизни. Его отец, Томас Генри, скончался в 1899 году. Дж. Брюс, как он всегда подписывался, был первым сыном в семье; родился он в Кросби, близ Ливерпуля, в декабре 1862 года. Со временем он стал главой как «Уайт стар», так и «Исмей, Имри энд компани». Последняя являлась компанией, предоставлявшей компании «Оушеник» услуги по управлению судами.

Старший Исмей был весьма состоятельным человеком и выразил свою родительскую любовь к сыну в манере, принятой у *grande bourgeoisie* (крупной буржуазии (фр.) — *прим.перев.*) времен промышленной революции — он отослал мальчика в пансион, когда тому было всего восемь лет. Это был пансион Эльстри в Хертфордшире. 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 офисе своего отца. Затем в течение года он путешествовал по миру (и отнюдь не третьим классом). В возрасте двадцати четырех лет Исмей был отправлен в нью-йоркский офис «Уайт стар», где прослужил пять лет, поднявшись до статуса агента компании на самом главном ее направлении.

В 1891 году, изучив семейный бизнес самым внимательным образом, Исмей вернулся в Англию, став полноправным партнером «Исмей, Имри энд компани», в которой после кончины своего отца стал директором-распорядителем, как и в «Уайт стар». Тремя годами позже он продал «Уайт стар лайн». Причину этого «Словарь национальной биографии» объясняет довольно туманно: «Исмей стал главой компании, и его руководство было самым блистательным и успешным».

Тем не менее в 1901 году он «принялся искать в Америке контакты в целях создания «Интернешнл шиппинг компани», и после длительных переговоров между ним и Дж.П.Морганом... была основана «Интернэшнл маркентайл марин» [ИММ]».

На самом же деле именно Морган, наиболее могущественный финансист в американской истории, сделал Исмею предложение, от которого тот не мог отказаться, поскольку создаваемая ИММ, в отличие от «Уайт стар», не была обязана платить дивиденды своим акционерам. Морган оценил «Уайт стар» в десять раз выше того, что она стоила в 1901 году (такое увеличение дали контракты во время войны с бурами). Даже учитывая это обстоятельство, нельзя сказать, что Исмей слишком уж почтительно относился к отцовскому наследству, поскольку продал это крепкое дело почти сразу, как только вступил в его владение. Целью же Моргана, который и без того служил главной мишенью американского антимонопольного законодательства, было еще и доминирование в трансатлантических перевозках. После продажи Исмей тем не менее остался директором-распорядителем компании, а в 1904 году стал и председателем ИММ, оставаясь на этом посту до своей отставки в 1912 году. Кроме того, он входил в советы директоров четырех британских страховых и трех транспортных компаний.

В «Словаре национальной биографии» биограф Исмея упоминает, что тот профинансировал и лично заложил учебное судно «Мерси» для торгового флота, а позднее выделил 11 000 фунтов стерлингов для вдов погибших моряков и 5000 — для ветеранов торгового флота, участвовавших в первой мировой войне. Согласно тому же словарю, Исмей имел «яркий... властный характер», «привлекал внимание... и доминировал на сцене», находясь в обществе. Грубоватое поведение «скрывало застенчивую и глубоко ранимую натуру, способную на проникательность и чувствитель-

ность, которые даются немногим». Он всегда стремился протянуть руку помощи человеку, который попал в беду, и «крайне не любил рекламы». Исмей увлекался автогонками, любил теннис, гольф и (больше всего) рыбную ловлю, которой занимался, приезжая в свой загородный дом в Ирландии. Его дом в Лондоне располагался на Хилл-стрит 15, между Беркли-сквер и Парк-лейн, в самом богатом районе Мейфеар. Умер он в Лондоне, в октябре 1937 года — всего через месяц после того, как корпус «Олимпика» был отбуксирован в Инверкейтинг в Шотландии для сдачи на слом.

Джон Пиерпонт Морган, американец, которому Исмей так преданно служил, реальный владелец «Уайт стар» и обоих судов класса «Олимпик», был так богат и могущественен, что смог в одиночку спасти Америку, когда она в 1895 году стояла перед угрозой прекращения золотой конвертируемости доллара¹⁷. Он родился 17 апреля 1837 года в Хартфорде, штат Коннектикут, в семье Джуниуса Спенсера Моргана, крупного торговца и директора страховой компании, и его жены Джульетты, урожденной Пиерпонт. 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. Морган-старший со временем переехал в Лондон в качестве торгового агента американского магната Джорджа Пибоди. 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, он начинал работать в офисе своего отца в Нью-Йорке, где на первых порах служил простым клерком.

В 1859 году он переехал в Новый Орлеан для изучения торговли хлопком. Двумя годами позже он женился на своей первой жене, Амелии Стурджес, которая была больна туберкулезом и которая осталась великой любовью всей его жизни. Когда четыре месяца спустя она скончалась, это стало для него страшным ударом. В течение семи лет после этого Морган подумывал о том, чтобы бросить все дела и уйти в отставку, поскольку не мог избавиться от постоянного чувства подавленности¹⁸.

Но его способности и предоставленные отцом возможности для старта позволили преобразовать отцовское предприятие в самый влиятельный частный банк Америки. Его «Морган гуаранти траст компани» занималась строительством железных дорог, а его «Юнайтед стейтс стил» заняла твердые позиции в сталелитейной промышленности. Морган стремился зря не рисковать — однажды он даже отверг предложение купить «Дженерал моторс» всего за полмиллиона долларов. 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 коллекционер произведений искусства, которые он скупал в невероятных количествах. После его смерти в 1913 году 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.

Отец Исмея, 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, попытался создать вместе с другими британскими судовладельцами оборонительный патриотический альянс¹⁹. Уйдя в отставку в 1892 году, он тем не менее продолжил свою деятельность в этом направлении, но так и

не добился реальных результатов до самой своей смерти, последовавшей через семь лет после отставки. Америка начала прибирать к рукам британские компании трансатлантических перевозок с 1893 года, когда зарегистрированная в Нью-Джерси «Интернешнл навигейшн компани» (которая принадлежала холдинговой компании Моргана «Фиделити траст оф Филадельфия», штат Пенсильвания) приобрела терпящую убытки «Инман лайн»; до нее компания уже владела «Америкэн лайн» и «Белджиэн стар лайн». «Инман» дала американцам доступ к кораблестроительным компаниям Британии, лучшим в мире. В 1902 году Морган сменил название своего конгломерата на ИММ. В новую компанию вошли еще и «Атлантик транспорт», «Лейланд» и «Доминион»²⁰. Морган собирался включить в альянс германские компании, чтобы сокрушить британское господство на трансатлантических маршрутах и установить американское. А после победы над британскими компаниями, без всякого сомнения, он нанес бы удар и по германским.

Но главным шагом в этом направлении было, конечно же, приобретение за 10 миллионов фунтов стерлингов компаний «Оушеник» и «Уайт стар лайн», акции которых были преобразованы в акции новой компании под названием «Интернешнл навигейшн компани» (что могло ввести в заблуждение несведущих, поскольку компания с таким названием уже существовала в Нью-Джерси, в то время как эта была зарегистрирована в Ливерпуле). Еще больше запутывало дела то, что ИММ преобразовала эти акции в акции двух трастов Моргана, сделав их залогом под эмиссию еще одного выпуска акций. Поначалу Дж. Брюс Исмей и его брат Джеймс противились этому имперскому завоеванию, но в 1902-1903 годах оно было завершено; держатели акций расхватали доллары Моргана и разбежались, что было очень благоразумно, учитывая, что произошло впоследствии.

Британское правительство поняло, что у страны осталась единственная конкурентоспособная компания — «Кунард», и решило ее поддержать, побуждаемое к этому главой «Кунарда» лордом Инверклайдом. Для «Кунарда» были выделены льготные займы на постройку двух судов — «Мавритании» и «Лузитании», на условии, что эти суда в случае войны будут переданы правительству, а их палубы будут усилены для возможной установки пушек. В те времена существовали серьезные опасения, что британские суда, служившие американским интересам, в случае военного кризиса окажутся вне пределов досягаемости (по счастью, сын Моргана оказался англофилом). «Кунард» без колебаний приняла этот неожиданный подарок: компания собиралась с его помощью нанести серьезный удар по своим американским соперникам.

Джеймс Исмей и Уильям Имри (бывший партнер Томаса Исмея) покинули совет директоров «Оушеник», но Дж. Брюс Исмей (председатель и директор-распорядитель) и Гарольд Артур Сандерсон в нем остались. То же самое сделал Уильям Джеймс Пирри из «Харланд энд Волф». Исмей (который получал 20 000 фунтов стерлингов в год как президент) и Пирри позднее ввели в совет директоров ИММ самого Моргана, сделав его одним из пяти «голосующих членов»²¹, что для Исмея было гарантией выживания «Уайт стар».

Магнат-миллиардер исходил из правила, что любое из предприятий, которое ему подчиняется, должно давать прибыль. В молодости Дж. П. Морган²² записывал, на что он расходует каждый цент (с возрастом, когда его здоровье стало ухудшаться, он держал для этой цели несколько бухгалтеров и юристов, хотя точно знал, что и как потратил).

Морган проявил большой интерес к «Уайт стар»²³, престижной жемчужине в короне ИММ и к тому времени — его самому дорогому приобретению. Можно представить, как отнесся бы Морган к тому, что ИММ

не дает дивидендов... К тому времени Морган погрузнел, его лицо округлилось, а нос приобрел подобие маяка и стал достаточно весомой причиной, чтобы его обладатель появлялся в обществе с неохотой. В феврале 1910 года Морган сам прибыл в Белфаст для того, чтобы лично ознакомиться с чертежами «Титаника»²⁴. Он исследовал каждую деталь плана, вплоть до определения вида мебели; необыкновенно роскошный номер на палубе В был создан непосредственно по его указаниям. Этот корабль, как и его собрат, в конечном счете был построен на его деньги в целях сделать «Уайт стар» локомотивом, который бы повел к рентабельности всю ИММ. Скорость морских перевозок, которую предлагали германские корабли и «Кунард», Морган хотел побить размерами кораблей и их роскошью. Он снова навестит этот город 31 мая 1911 года для участия в церемонии спуска на воду «Титаника» и отправки «Олимпика» в первый регулярный рейс. Побывав в Британии еще раз, в самом конце 1911 года, Морган пообещал сам участвовать в первом плавании «Титаника» через океан.

Под влиянием такой неординарной личности, распорядившейся к тому же колоссальными ресурсами, сотрудничество «Уайт стар» и «Харланд энд Волф» расцвело как никогда. Интересно, что на сооружение «Олимпика» был подписан не контракт, а только соглашение. Морган предпочел видеть на посту президента «Уайт стар» Исмея и убедил его также возглавить и ИММ — на любой срок, который тот пожелает. Несмотря на то что ни одна компания из тех, которые объединяла ИММ, не приносила прибыли, Морган был уверен, что это положение должно измениться. Исмей покинул оба поста сразу после гибели «Титаника», в пятидесятилетнем возрасте, — сама же мысль об отставке возникла у него примерно в то время, когда «Олимпик» столкнулся с «Хоком».

Третьим главным действующим лицом в этой исто-

рии является Уильям Джеймс Пирри, председатель «Харланд энд Волф», директор «Уайт стар» и ИММ. Именно Пирри помог Моргану вклиниться в британское судоходство, действуя от его имени. И именно Пирри принадлежит идея строительства трех кораблей класса «Олимпик», высказанная им в доме Исмея. Можно сказать, что Пирри повенчал британский технический прогресс и американские деньги (этот союз вскоре распался, в отличие от союза «Харланд энд Волф» и «Уайт стар», который продолжался до тех пор, пока последняя компания не исчезла). Конечно, Пирри был в этом союзе заинтересован — это позволяло сохранить его драгоценные верфи, которые испытывали весьма серьезные финансовые трудности, а также пополнить существенную нехватку капиталов посредством новых заказов от ИММ.

Тем не менее, несмотря на то что именно Пирри принадлежала идея постройки судов-гигантов и именно он был единственным человеком, имевшим свои финансовые интересы как в ИММ/«Уайт стар», так и в «Харланд энд Волф», его имени во время расследования произошедшего несчастья практически не упоминалось²⁵. Лорд Мерсей, который исполнял обязанности судьи во время британского расследования, попытался проследить связь между судовладельцами и строителями кораблей, но таковой не обнаружил²⁶. Сорушение суперлайнеров было идеей Пирри, его замыслом, его продукцией, но болезнь уложила Пирри как на то время, когда он собирался отправиться на «Титанике», так и на время официального британского расследования. В отличие от двух других сотоварищей по триумvirату, породившему «Титаник», Пирри не чуждался мирской славы, поскольку довольно скоро согласился на пост, который позволял ему быть у всех на виду. Сейчас кажется удивительным, что в то время, как Морган подвергался критике за помпезную роскошь своей каюты, а Исмея осуждали за то, что он

спасся с корабля, в котором не обеспечил спасательными шлюпками пассажиров третьего класса, Пирри, главная движущая сила всего этого дела, практически совсем не был упомянут²⁷.

Пирри родился в Квебеке в 1847 году; он был единственным сыном Джеймса Александра Пирри и его жены Маргарет, урожденной Монтомгери — выходцев из ирландско-шотландского протестантского меньшинства Ирландии (которое после 1921 года стало в Северной Ирландии большинством). Родители вернулись в район Белфаста незадолго до того, как Уильям Джеймс поступил в Королевский академический институт — превосходное белфастское учебное заведение. Но ученым Уильям не стал. Он поступил в 1895 году стажером в компанию «Харланд энд Волф». Только двенадцать лет ушло у него на то, чтобы стать полноправным партнером в этой быстро расширявшейся компании. А после смерти ее основателя Эдварда Харланда Пирри он стал ее директором-распорядителем. Когда партнер Харланда, Волф, ушел в 1906 году в отставку, Пирри стал также и председателем и приступил к обширной модернизации и расширению верфи, на которой появились два гигантских эллинга: похоже, что замысел кораблей класса «Олимпик» он вынашивал уже давно, и в 1907 году лишь впервые высказал Исею эту мысль. К тому времени он уже завоевал солидную репутацию новаторскими конструкторскими разработками и удачным ведением дел в этой довольно непростой сфере индустрии: «на протяжении половины столетия его имя ассоциировалось со всеми важными техническими новшествами, которые появлялись в кораблестроении... В определенном смысле можно сказать, что он стал творцом идеи большого корабля»²⁸. Среди многих почестей, которыми его удостоили, можно назвать звание кавалера Ордена св. Патрика, чин тайного советника (в 1897 году), степени почетного доктора права и почетного доктора естест-

венных наук; в 1906 году он стал бароном — к этому времени он уже управлял верфью единолично.

Трагедия в Атлантике, с которой его имя должно было ассоциироваться в первую очередь, никак на нем не отразилась. В 1921 году, когда после разделения Ирландии король Георг V прибыл в Белфаст, чтобы открыть первое заседание нового парламента Северной Ирландии, Пирри стал виконтом. Кроме того, ему довелось выполнять обязанности мирового судьи, а в 1896-1897 годах он был лордом-мэром Белфаста. В 1911 Пирри стал представителем Его Величества в этом городе и на протяжении многих лет являлся заместителем ректора Королевского университета в Белфасте. В марте 1918 года Пирри был назначен главным инспектором по судоходству, на смену Джозефу Маклею, имея полномочия на значительное увеличение количества строящихся кораблей, поскольку в предшествующем году британский флот понес большие потери. Кроме того, он приложил руку и к модернизации и расширению доков и гаваней по всей стране, а незадолго до того руководил на «Харланд энд Волф» быстрым расширением производства грузовых и военных судов для военных нужд, и даже занимался выпуском аэропланов. Количество занятых в компании в это время достигло 50 000.

Пирри умер внезапно. Это произошло в 1924 году, в открытом море, когда он возвращался домой после осмотра портов Южной Америки, где давал рекомендации по их модернизации. И вновь «Словарь национальной биографии» в посвященной Пирри статье ничего не говорит о «Титанике». Хотя, учитывая все посты, которые он занимал, это упущение кажется менее удивительным, чем в случае с Исмеем. Подобное умалчивание, несомненно, граничит с искажением исторической правды. Кроме того, следует упомянуть, что документы «Харланд энд Волф» свидетельствуют о том, что Пирри постепенно накопил долг в 1 миллион фун-

тов стерлингов, и к моменту своей кончины фактически оказался банкротом.

Компания, которую он возглавлял, была основана в 1858 году Эдвардом Харландом, приобретшим в 1858 году верфь компании «Хиксон» на острове Квинс-айленд в Белфасте. Подобно Исмею несколькими годами позже он сильно нуждался в дополнительных финансах и получал их от своего друга Густавуса Швабе, племянник которого Густав Волф стал его партнером в 1861 году. Среди многих технологических новинок, которые нашли свое воплощение на судах верфи, был и корпус близкой к прямоугольнику формы, что предоставляло больше пространства для груза и комфортабельных помещений. Таким образом, еще до своей встречи Исмей и Харланд были связаны — через Швабе.

Когда же их встреча, с помощью Швабе, произошла, Пирри и Исмей избрали примечательный способ, с помощью которого оба надеялись выжить. Стороны не подписывали детального контракта. Они заключали лишь соглашение, согласно которому «Харланд энд Волф» должна была строить суда, исходя из реальных затрат на материалы и рабочую силу, причем на каждой стадии обязалась согласовывать эти затраты с «Уайт стар». Результатом такого метода стал объемистый список больших и роскошных кораблей, которым, чтобы окупить себя, предстояло работать долго и интенсивно: «Олимпик» смог вернуть затраченные на его постройку деньги только через шесть лет эксплуатации. Помимо «Уайт стар», «Харланд энд Волф» выполняла также работы и для других клиентов, среди которых были «Пибби», «Ройал мейл», «Ориентал лайнз» и даже некоторые германские конкуренты «Уайт стар». Продав свое владение Моргану, Пирри тем самым помог американцам создать совместный с германскими компаниями картель, существенно сбивший цены и этим нанесший серьезный удар «Ку-

нарду», которого пришлось спасать на средства британских налогоплательщиков. Собирая все мыслимые в Британии награды, Пирри одновременно впустил в свою страну самую крупную и хищную из акул.

Компания «Харланд энд Волф» существует и по сей день, спустя 136 лет после своего основания, и в настоящее время это единственная крупная верфь в Соединенном Королевстве, собственниками которой являются британцы. Похоже на то, что и «Морган гуаранти траст компани» в наши дни процветает. «Уайт стар» давно не существует, но ее последние годы гораздо менее драматичны, чем первые, и мы коснемся их лишь кратко.

Летом 1911 года было принято решение построить третий корабль класса «Олимпик», и 1 сентября об этом было объявлено официально. Хотя при этом имя судна не называлось, в прессе часто фигурировало слово «Гигантик»²⁹. В мае 1912 года, однако, Исмей объявил, что судно будет называться «Британик». По всей видимости, поменять название вынудила катастрофа³⁰. В греческой мифологии гиганты вместе с титанами подняли бунт против олимпийских богов и потерпели поражение³¹. Аналогия была очевидной, и «Уайт стар» сочла необходимым перейти от мифологических персонажей к образу, олицетворявшему нацию. И история корабля оказалась связанной только с этой нацией — он никогда не обслуживал пассажиров на линиях. «Британик» был заложен в феврале 1914 года как «последний из самых больших в мире кораблей» (48 158 тонн; 889 футов в длину и 94 в ширину); вследствие затруднений, вызванных войной, его удалось завершить только в ноябре 1915 года. Той осенью на верфи «Харланд энд Волф» снова встретились — в последний раз — суда-гиганты («Олимпик» переоборудовался для перевозки войск).

«Британик» был реквизирован и преобразован в плавающий госпиталь. За пять рейсов в Средиземное море

он доставил 15 000 раненых и больных — это больше численного состава пехотной дивизии. 21 ноября 1916 года, во время шестого рейса, находясь в Эгейском море неподалеку от острова Кеа, «Британик» налетел на германскую мину, взрыв которой спровоцировал ответный взрыв в угольном бункере. Судно затонуло через пятьдесят минут, но погиб только двадцать один человек, почти все из которых были затянуты под винт при повторном запуске двигателей с целью посадить судно на мель. Из лодки, пострадавшей при этом, спаслась только Виолетта Джессоп — она была стюардессой на «Титанике». Спасся и кочегар Джон Прист — он служил на всех трех судах класса «Олимпик». Всего из тридцати пяти кораблей, которыми располагала «Уайт стар» в 1914 году, погибло десять. И после войны компания продолжала терять суда, но уже практически без жертв.

К 1926 году ИММ потеряла интерес к трансатлантическим гонкам и продала «Уайт стар» достопочтенной «Ройал мейл лайн» за приблизительно 8 миллионов фунтов стерлингов, то есть с убытком для себя в 2 миллиона. Глава «Ройал мейл» лорд Кайлсент занял место Пирри в компании «Харланд энд 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 Сандерсоном, 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 лайнера, совершенно истощив этим свои финансы. В 1931 году в результате парламентского запроса правительство создало комиссию по расследованию деятельности «Ройал мейл», по завершению работы которой Кайлсент был обвинен в выпуске рекламных проспектов, содержащих ложную информацию, и приговорен к году тюрьмы.

В 1933 году правительство предложило компании «Кунард» субсидию, для того чтобы эта ведущая трансатлантическая компания смогла завершить строительство первой из своих 80 000-тонных «королев» («Куин Мэри»). Такое действие было предпринято уже не для того, чтобы отбить атаки «Уайт стар», а чтобы полностью добить конкурента. Соответствующий акт был утвержден парламентом в 1934 году, и через год руководству «Уайт стар» не осталось ничего другого, как объявить о ликвидации компании. Ее долг в 11 миллионов фунтов стерлингов был списан. Таким образом, «Кунард» оказалась из тех, кто смеется последним. Согласно информации Национального морского музея в Гринвиче, не сохранилось даже бумаг и документации «Уайт стар»³². «Кунард» же продолжает свою работу и по сей день; ей принадлежит самый знаменитый лайнер «Куин Элизабет II». Однако упадок в британских морских перевозках сказался и на этой компании, которая перешла в собственность могущественной группы «Трафальгар хаус». До наших дней сохранился только один корабль (хотя и без труб), некогда принадлежавший «Уайт стар». Это построенный в 1911 году «Номадик», который перевозил пассажиров первого и второго класса на «Олимпик». Сейчас это плавучий ресторан в Париже.

В нашей истории дважды упоминался Сандерсон. Поскольку он находился в руководстве «Уайт стар» дольше всех, за исключением Исмея, и появится в нашем повествовании снова, причем будет играть существенную роль в британских слушаниях по поводу гибели «Титаника», мы уделим ему несколько строк. К сожалению, из обычных источников информации извлечь что-либо существенное не удастся, несмотря на то что этот человек — один из директоров компании и завсегдатай самых изысканных клубов. Хотя он и фигурирует в справочниках «Кто есть кто», причем на протяжении нескольких лет там содержатся о нем весь-

ма скудные сведения³³. Похоже на то, что он скрывал свой возраст, образование и адрес. Известно лишь, что он родился в Бебингтоне, Чешир, неподалеку от Ливерпуля. О его матери сведений нет. В 1885 году он женился на Мод Блуд из Нью-Йорка (она умерла в 1927 году); у них было двое сыновей и дочь. Судя по всему, к моменту его смерти в феврале 1932 году ему уже было за семьдесят.

После того как он стал партнером в нью-йоркской фирме «Сандерсон энд сан», Сандерсон в 1899 году смог стать партнером «Исмей, Имри энд компани». Со временем он вошел в советы директоров полудюжины судоходных или связанных с судоходством компаний, в частности, «Мерси докс» и «Харбор борд». За столом всех этих советов он, как правило, ничем не выделялся, зато весьма активно действовал в качестве капитана гольф-клуба «Формби» (Ланкашир) и президента Благотворительного общества брокеров кораблестроения Ливерпуля. Как и его старшие учителя, Морган и Исмей, он активно занимался такими полезными для наведения деловых контактов видами спорта, как автогонки, охота и плавание под парусом. Среди клубов, членом которых он являлся, были лондонский «Конститьюшнл» и «Уайтс», а также яхт-клубы «Ройал йот скуодрен» (Коус, остров Уайт), лондонский «Ройал Темз» и нью-йоркский «Ларчмонт». Заметка о нем в «Кто есть кто» завершается такой таинственной строчкой: «M:YR4724». M обозначает «member», «член», номер заставляет предположить принадлежность к масонской ложе, члену которой вполне достаточно этого номера, чтобы получить всю остальную информацию, недоступную для посторонних.

Итак, представив весь триумvirат, стоящий за «Титаником» — Исмея, Моргана и Пирри — торгового агента, собственника и строителя, — вместе с самой компанией и верфью, мы можем снова вернуться к «Титанику» (номер киля 401), который должен вот-вот

вступить в строй вслед за «Олимпиком» (номер киля 400).

После катастрофы многие стали припоминать различные факты, которые якобы предсказывали несчастье. Как бы скептически ни относиться ко всякого рода предсказаниям, следует отметить, что иногда они действительно удивляют. Взять, к примеру, номер корпуса «Титаника», 390904. Если написать это число с открытой вверх четверкой и прямой нижней ножкой девятки, а затем посмотреть, как номер выглядит в приставленное зеркало, можно прочесть **НОРОРЕ (НИКАКОГО ПАПЫ (Римского))**. Как утверждается, рабочие-католики заметили эту странность и обратились к администрации, но их уверили, что это простое совпадение. Все же многие посчитали это предсказанием несчастья³⁴.

Здесь не лучшее место разбирать этническое разделение Северной Ирландии, но по поводу этой истории придется его упомянуть. Если говорить кратко, то население Северной Ирландии делится на потомков англо-шотландских поселенцев, появившихся здесь в основном в XVII веке, протестантов и юнионистов (то есть выступающих за связи с Британией), и на живущих здесь испокон веков ирландцев, придерживающихся католической веры и националистических взглядов. Недостатком приведенной истории о «предсказании» является то, что подавляющее большинство рабочих «Харланд энд Волф» традиционно были протестантами, и если бы они и заметили фокус с зеркалом, они бы отнеслись к этому с юмором и не нашли бы повода для беспокойств. Поскольку в те времена в большинстве областей существовала дискриминация католиков, усугублявшаяся тяжелыми временами, трудно представить, чтобы кто-то стал высказывать свои католические пристрастия. Итон и Хаас, поведавшие историю о «НОРОРЕ», оставили свидетельство еще об одной легенде того времени, повествующей о том, что

скорость строительства «Титаника» была настолько высокой, что в корпусе оказались замурованными рабочие (возможно, эта легенда пошла от постукиваний по ксртусу во время многочисленных инспекций).

Собирая материал для книги о гибели «Титаника», Майкл Деви встретился с одним из ветеранов «Харланд энд Волф», чей дед и дядя работали на «Олимпике»³⁵. Этот человек поведал еще об одном слухе, циркулировавшем в те дни. Время создания «Титаника» было периодом борьбы ирландцев за автономию, и Пирри обвиняли в том, что он поддерживает автономистов, что было довольно странным, поскольку он был протестантом. «Олимпик» же строили в основном протестанты, которые в то время поддерживали лидера юнионистов Эдварда Карсона; этот лидер призывал бороться со сторонниками автономии всеми методами, в том числе и насильственными. Старый сварщик не сказал прямо, но намекнул о политически мотивированном саботаже, сознательном браке или, по крайней мере, небрежной работе. Если потратить некоторое время на изучение политической борьбы в Северной Ирландии тех лет, то можно признать, что она является довольно ярким примером социальной паранойи, когда абсолютно все рассматривается в этно-религиозном и партийно-политическом свете. Но в приведенном предположении есть существенный изъян — первый корабль этого класса, «Олимпик», несмотря на свою низкокачественную сталь, прошел сквозь многие приключения во время войны и мира и оставался на плаву на протяжении четверти столетия. С лучшей сталью и без аварий в начале своей деятельности он проплавал бы еще больше. Обе «королевы» («Куин Мэри» и «Куин Элизабет» — *прим. перев.*) и «Куин Элизабет II» проплавали порядком за тридцать лет каждая («Куин Мэри» и сейчас, более чем через шестьдесят лет, находится на плаву, стоя на якоре у Лонг-Бич, Калифорния). Тридцать пять лет плавания исключают версию о некачественной работе.

Среди многих других «предсказаний» нам следует лишь упомянуть погребальную песнь американской поэтессы Макгонагаллеск по поводу судна, столкнувшегося с айсбергом, которую она написала в 1874 году: ее «прорицание» о том, что все погибли, на наш случай, по счастью, не распространяется. Мы не будем особо задерживаться и на «провидении» английского спиритуалиста и выдающегося газетного издателя У.Т.Стида, который позднее погибнет на «Титанике»: в 1886 году он написал небольшой рассказ о корабле, столкнувшемся с айсбергом, что привело к большим жертвам из-за нехватки спасательных шлюпок; в 1892 году он написал еще один рассказ о спасении терпящих бедствие после столкновения судна с айсбергом.

Но мы совершенно не можем проигнорировать совпадение, самое поразительное для всей литературы о «Титанике» (возможно, и для всей литературы в целом): повесть «Тщетность» американского любителя мистики Моргана Робертсона (1861-1915 гг.), которая увидела свет в 1898 году. Робертсона, бывшего офицера военно-морского флота, беспокоило практически полное игнорирование угрозы, которую представляли собой айсберги для все более быстрых и крупных судов. Схожесть вымышленного «Титана», который также столкнулся с айсбергом и затонул, с реальным кораблем лучше привести в виде таблицы:

	«Титаник»	«Титан»
Флаг	британский	британский
Время рейса	апрель	апрель
Водоизмещение	60 250 тонн	70 000 тонн
Длина	882 фута	800 футов
Максим. скорость	24 узла	24 узла
Вместимость	более 3000 человек	ок.3000 человек
Кол-во на борту	ок.2200	2000
Кол-во винтов	три	три
Кол-во спасательных шлюпок	20 (1178 мест)	24 (500 мест)
Кол-во водонепроницаемых переборок	15	19
Столкнувшийся борт	правый	правый

Было бы очень хорошо, если бы кто-либо из ключевых фигур, принимавших участие в «саге» о «Титанике», знал об этих совпадениях. К сожалению, у нас нет подобных свидетельств. Похоже, что сама повесть получила известность только потому, что столкновение произошло.

Как мы упоминали раньше, работы над «Титаником» начались 31 марта 1909 года, то есть на три с половиной месяца позже закладки «Олимпика». Задержка привела к тому, что время спуска на воду отставало уже на семь месяцев, а первый рейс был отложен на десять месяцев. Задержки были вызваны в первую очередь тем, что на верфи стремились как можно быстрее ввести в строй первое судно этого класса. Более семи недель незапланированного ремонта «Олимпика» отодвинули первый рейс «Титаника» на три недели относительно объявленной ранее даты, поскольку оба корабля мог обслуживать только один-единственный сухой док. К тому же Исмей, кроме своего требования установить экраны на «Титанике», потребовал некоторых небольших изменений и на «Олимпике», пока судно находилось в доке³⁶. Но все равно изумляет скорость, с которой «Харланд энд Волф» создала эти корабли, находившиеся буквально на самых передовых рубежах технического прогресса. Ни один корабль верфи не попал в аварию по причине технологических недостатков; несовершенство технического замысла и нехватка спасательных шлюпок были не виной компании.

Один лишь перечень материалов, которые использовались при строительстве судна, представляет собой объемистый том примерно в 300 страниц, где перечислено все — от облицовочных плит до малярных кистей, от канделябров до коек, от мачт до швабр³⁷. В список входят и три колокола: один, двадцати трех дюймов в диаметре, располагался на фок-мачте, отбивая склянки для той части команды, которая находи-

лась на полубаке; другой, диаметром семнадцать дюймов, находился в «вороньем гнезде», располагавшемся на той же мачте, и служил для подачи сигнала тревоги; третий — в семь дюймов — был на мостике. На борту находилось примерно 3560 пробковых спасательных поясов, что было даже больше максимального числа пассажиров и экипажа. Суда класса «Олимпик», чье водоизмещение превышало 10 000 тонн (самая большая категория, которую определял «Закон о торговом судоходстве» 1894 года) и имевшие водонепроницаемые переборки, должны были нести спасательные шлюпки для не менее чем 960 пассажиров. Как мы знаем, на «Титанике» были шлюпки на 1178 мест, что на двадцать три процента превышало норму, однако это было гораздо меньше числа людей, которые на законном основании могли ступить на борт «Титаника». Такое обеспечение сейчас кажется нелогичным. Если предоставлять спасательные шлюпки, то всем, если не предоставлять, то никому. Если исходить из нормы, предусмотренной законом, то почему надо превышать ее именно на четверть? Карлайл же в своем первоначальном замысле планировал предоставить места в шлюпках всем.

Тем временем работы на «Титанике» завершались, причем в бешеном темпе. Если бы можно было просветить корабль рентгеновскими лучами, то он представил бы из себя суетливый муравейник. Уже было потеряно изрядно времени на вывод «Титаника» из сухого дока, в котором должен был залечить свои раны «Олимпик». Не оставалось даже времени для краткого визита в Ливерпуль, порт регистрации корабля (выбранный из-за того, что там располагался главный офис «Уайт стар») — последний шанс на это отняли ходовые испытания, которые задержали «Титаник» еще на день.

3 апреля капитан Хаддок принял командование «Олимпиком», чтобы освободить главу всего флота

«Уайт стар» капитана Смита, который традиционно возглавлял корабли компании во время их первого плавания. Некоторые авторы утверждали, что после этого рейса, в возрасте шестидесяти двух лет, капитан Смит собирался уйти на покой; другие писали, что он должен был уйти в шестьдесят пять — обычный возраст для ухода на пенсию, и, таким образом, ему предстояло бы провести в первый рейс и «Британик». Пропавшие документы «Уайт стар» не позволяют высказать на этот счет какого-либо определенного суждения. Этот рейс действительно оказался для капитана последним, но мы сейчас не можем сказать, должен ли он был стать таковым.

Хаддок ни разу не командовал суперлайнером, поэтому выглядит странным перевод с «Олимпиака» на «Титаник» главного помощника Генри Уайлда и первого помощника Уильяма Макмастера Мэрдока (причем Уайлд был крайне недоволен тем, что ему придется сменить корабль)³⁸. Мэрдок, который поначалу предполагался на роль старшего помощника, был понижен до должности первого помощника, а Чарльз Герберт Лайтоллер, поначалу назначенный первым, стал вторым помощником. Предназначавшийся поначалу на должность второго Дэвид Блэйр, который уже ступил на борт судна, без сомнения, никогда не жалел о том, что его все же не взяли и переназначили на другой корабль. Состав команды так и не был полностью определен, когда ранним утром 10 апреля судно отправилось в плавание. То, что капитан Смит вынудил руководство произвести такие серьезные перестановки, говорит о том, что он решил перестраховаться, взяв своего опытного помощника Уайлда.

Эдвард Джон Смит, которого в торговом военноморском флоте именовали И-Джи, по первым буквам имени, родился в 1850 году в Хенли, довольно далеко от моря. Тем не менее, бросив школу в тринадцать лет, он отправляется в Ливерпуль, чтобы провести годы

ученичества на кораблях «Гибсон энд компани», а затем, в 1880 году, поступить на службу в качестве одного из младших помощников в компанию «Уайт стар». Карьера его была довольно успешной, и уже в 1887 году ему доверили командовать кораблем.

Менее чем через два года началась серия его неудач — со случая, когда его «Рипаблик» сел на мель у входа в нью-йоркскую гавань; это произошло 27 января 1889 года. В течение пяти часов судно беспомощно стояло на мели, пока его не стянули и не доставили в порт буксиры. Вскоре после этого расколосась труба над передним паровым котлом; от падения ее части три члена экипажа были убиты и семеро покалечены. Капитан Смит при этом послал рапорт, что ущерб был минимальным. (В 1909 году потерпел крушение в море «Рипаблик», но не этот, а его предшественник, построенный в 1872 году и проданный компанией в 1889 году).

Следующий инцидент произошел, когда направлявшийся в родной порт корабль «Коптик» с капитаном Смитом на капитанском мостике налетел на мель неподалеку от Рио-де-Жанейро; это случилось в декабре 1890 года. Согласно рапорту, ущерб снова удивительным образом оказался минимальным.

Следующие одиннадцать лет для И-Джи прошли довольно успешно — он с отличием служил империи во время бурской войны, возглавляя суда, перевозившие войска, и получил за это Транспортную медаль, Орден резерва и звание капитана 3-го ранга резерва британского военно-морского флота (именно поэтому все его корабли гордо несли синий флаг британского военно-морского резерва, в отличие от обычного красного флага британского торгового флота).

В 1901 году он вступил в командование пароходом «Маджестик», который был построен в 1890 году. В пять утра 7 августа 1901 года, при приближении судна к Нью-Йорку, внезапно загорелась полотняная ширма одного из помещений, что было вызвано плохим со-

единением электрических проводов. Выше огня было проделано отверстие в борту, чтобы пламя залила вода. Но утихший был огонь проник в другие кубрики, производя 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.

Став в 1904 году коммодором, Смит начал служить капитаном исключительно на флагманских кораблях «Уайт стар»; первым таким кораблем был второй «Балтик». 3 ноября 1906 года, когда корабль находился в Ливерпуле, в трюме номер пять вспыхнул пожар. Этот трюм был залит водой, и огонь удалось погасить, но 640 тюков хлопка были повреждены огнем и водой.

В 1907 году Смит перешел с «Балтика» на «Адриатик» (24 541 тонна), на котором 10 октября 1908 года четыре члена экипажа были уличены в систематических кражах багажа пассажиров, который они прятали в разных частях корабля; всего ими было украдено имущества на сумму 15 000 фунтов стерлингов.

Тринадцатью месяцами позже, при подходе к Нью-Йорку, корабль капитана Смита снова напоролся на мель и провел в неподвижности пять часов; это случилось 4 ноября 1909 года.

8 августа 1910 года, когда «Адриатик» стоял в Саутхемптоне, легкие на подъем, как обычно, кочегары устроили забастовку.

Далее в карьере капитана Смита произошли события, которые мы уже описывали — во время первого рейса в Нью-Йорк «Олимпик» 21 июня чуть не потопил буксир; 20 сентября судно столкнулось с крейсером «Хок» (курс прокладывал лоцман, но Смит присутствовал на мостике и мог вмешаться, чего не сделал), и 24 февраля 1912 года корабль наскочил на затонувшее судно, потеряв при этом лопасть гребного винта.

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, имея 1250 фунтов стерлингов в год. Его премия приносила ему — если приносила — дополнительно 200 фунтов стерлингов, то есть примерно шестнадцать процентов от жалованья.

Во время остановки совершавшего свой первый рейс «Адриатика», в Нью-Йорке, в середине мая 1907 года, 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 встретится³⁹. «Я не могу представить какое-либо событие, которое вынудит корабль затонуть... Современное судостроение сделало это практически невозможным», — сказал он. Неправоту последнего утверждения показала катастрофа с «Титаником», и эти слова стали еще одним примером традиционного британского стремления недосказывать до конца, или, говоря проще — лицемерить.

Позднее, во время британского расследования, генеральный прокурор Рафус Айзекс скажет в своей вступительной речи: «Он принял руководство «Титаником», поскольку, как любой может убедиться, «Уайт стар лайн» всецело полагалась на его мастерство и опыт. Долгие годы он работал на эту компанию, командуя судами «Уайт стар лайн», и я с уверенностью могу утверждать, что, за исключением столкновения «Хока» с «Олимпиком», не произошло ни одного столкновения, когда командовал судном лично он...» Вообще

говоря, это соответствовало истине, если не учитывать случая с буксиром; но какой юрист не видит своего подзащитного ангелом? Коллега генерального прокурора Батлер Эспиналл утверждал, что Смит являлся «человеком с хорошим послужным списком», а один из героев спасательной операции, капитан судна «Карпатия», заявил, что знает капитана Смита как человека «с очень высокой репутацией».

Жену Смита звали Элеонора, и их единственная дочь, рожденная на рубеже столетий, получила имя Хелен. Смит проживал с семьей во внушительном, имеющем два фасада, особняке «Вудхед», расположенном в пригороде Саутхемптона Вествуд, как и приличествует человеку, находящемуся на вершине этой всеми уважаемой профессии⁴⁰. 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 пользовался глубоким уважением как у руководства «Уайт стар», так и у своих подчиненных и пассажиров, что встречается совсем не часто.

Однако он имел одну причуду, которую очень живо вспоминал его второй помощник Лайтоллер, второй по рангу в команде из выживших в катастрофе: «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 переключался так, что судно проходило мимо берега буквально в одном футе»⁴¹. Сухопутному жителю этого удовольствия не понять, но неудивительно, что капитан встречался с мелями так часто.

Вот таким был человек, который ступил на борт «Титаника» 1 апреля 1912 года, во время стоянки корабля

в протяженном Белфастском заливе, соединяющемся на востоке через Северный пролив с Ирландским морем. Штормовая погода вынудила корабль задержаться на двадцать четыре часа. Лорд Пирри намеревался прибыть на корабль, но у него обострилась болезнь предстательной железы, и он послал вместо себя Томаса Эндрюса, директора-распорядителя верфи, а также Эдварда Уилдинга, старшего корабельного инженера; Исмея дела заставили оказаться в другом месте, и он был представлен своим партнером по ИММ и директором «Уайт стар» Гарольдом Сандерсоном. Это было уже второе испытание корабля класса «Олимпик», и оно вызвало меньше интереса, чем первое.

К ходовым испытаниям отнеслись намного более поверхностно. Если «Олимпик» последовательно, шаг за шагом, проходил полный цикл ходовых испытаний за два дня, то для «Титаника» ограничились одним; если точно, то только двенадцатью часами в открытом море. Пять буксиров провели лайнер из верфи через реку Лэйган и канал Виктории в море, и только после этого на корабле развели пары. Белфастский инспектор министерства торговли Фрэнсис Карраферс, который уже нанес сюда около 2000 визитов во время строительства, стал проводить еще одну инспекцию, хотя капитан Смит уже возглавил корабль. На борту находилось немного меньше полного состава экипажа — остальная часть, включая почти всех стюардов, должна была присоединиться к ним в Саутхемптоне. Однако, несмотря на забастовку, уже в Белфасте удалось укомплектовать практически весь состав кочегаров, и в Саутхемптоне на работу был принят только один — Томас Маккуиллан.

Как и некогда «Олимпик», «Титаник» должен был пройти ряд испытаний, начиная движение и останавливаясь с разными комбинациями включенных двигателей. Развив скорость в 20,5 узлов, корабль сделал поворот, который имел диаметр 3850 футов (при про-

движении судна вперед на 2100 футов, то есть в два с половиной раза больше длины корабля), что произвело на Карраферса весьма благоприятное впечатление. При испытаниях на «аварийную остановку» при начальной скорости судна в 20 узлов кораблю на полное прекращение хода понадобилось 850 ярдов, или почти полмили, с того момента, как двигатели были переведены из состояния «полный вперед» через «стоп» на «полный задний ход». Во время двухчасового теста на движение по прямой судно показало среднюю скорость 18 узлов, развив на несколько минут скорость даже в 21 узел. Обрато корабль возвращался, поворачиваясь из стороны в сторону, подобно слаломисту — проверялась его управляемость.

Пока корабль проходил свои испытания, радисты Джек Филлипс и Гарольд Брайд, его младший напарник, настраивали и проверяли радиоаппаратуру. Хотя они фигурировали в документах как младшие помощники, они оба находились на службе «Маркони компани», которая и платила им жалованье, что было правилом на самой ранней стадии развития радиосвязи на море. Радиостанция функционировала безупречно. В открытом море были настроены и откалиброваны корабельные компасы, на которые здесь не влияли металлические сооружения верфи. Последняя просьба, с которой обратился к капитану Смиту Карраферс — человек с шестнадцатилетним стажем в своей должности и бывший главный инженер-механик, — была бросить якоря и повернуть спасательные шлюпки на шлюпбалках как для спуска, хотя на воду их не спускать⁴². Когда судно покинуло Белфаст, четвертый помощник Боксхолл лично проверил, чтобы каждая шлюпка была экипирована надлежащим образом.

После всех проведенных испытаний инспектор подписал разрешение кораблю перевозить пассажиров и эмигрантов — сроком на один год. Эндрюс и Сандерсон подписали документ о передаче судна от изгото-

вителя владельцу. Однако Эндрюс и его восемь помощников должны были остаться на борту как «гарантийная группа» производителя, которая должна была обеспечить доводку судна «до ума» и исправление недочетов, которые могли быть выявлены в первом рейсе, хотя судно уже считалось собственностью «Уайт стар лайн». Погода уже украла один день, и, высадив Карраферса, Сандерсона и сопровождавших их лиц на берег, корабль всего через час вынужден был снова поднять якорь, чтобы со скоростью чуть более 20 узлов (а иногда достигающей 23,5) двинуться в 570-мильный пробег до Саутхемптона, где ему предстояло 4 апреля бросить якорь.

Из-за стачки угольщиков в порту скопилось большое число судов, чьи рейсы были отменены или отложены. Пассажирам и тем, кто собирался эмигрировать, приходилось откладывать свои путешествия. Однако для «Титаника» эта проблема была решена — благодаря вкладу, сделанному «Олимпиком» (судно доставило из Нью-Йорка дополнительный запас угля, разместив его в мешках даже в помещениях для пассажиров), а также загрузкой угля из бункеров других судов ИММ, находившихся в Саутхемптоне. Для того чтобы собрать на первый рейс самого роскошного в мире лайнера наиболее блистательное общество, «Уайт стар» не остановилась перед прямым переманиванием пассажиров с других пароходов. Среди них были и те, кто уже имел билет первого класса других пароходов, а на «Титанике» вынуждены были довольствоваться вторым — этот второй мог бы быть и комфортнее, но все же печать именно «первого класса» на нем отсутствовала⁴³. Но даже и после всех приложенных усилий корабль был едва заполнен наполовину.

Без сомнения, именно забастовка угольщиков повлекла за собой изменение планов многих пассажиров и отмену их заказов на билеты — серия забастовок весны 1912 года вообще серьезно повлияла на судо-

ходство. По крайней мере, пятьдесят пять человек буквально в последний момент изменили свои намерения плыть на «Титанике»⁴⁴.

Из них наиболее примечательной фигурой был Джон Пиерпонт Морган, который незадолго до этого объявил, что отправится в первый рейс. Однако перед самым рейсом он аннулировал свой заказ на каюту на борту «Титаника», сославшись на плохое самочувствие. Его прежний деловой партнер Роберт Бэкон, посол США во Франции, также отменил заказ на билеты для себя, своей жены и дочери. Позднее Бэкон утверждал, что его задержала необходимость ввести в курс дел своего преемника.

Генри Фрик, сталелитейный магнат и союзник Моргана в войне с профсоюзами, еще раньше отменил свой заказ на «миллионерскую» каюту В52, имевшую отдельную прогулочную палубу, в связи с тем, что его жена растянула ногу в колене во время круиза до Мадейры. Эта каюта была переадресована Моргану, но и тот прислал свои извенения. Тогда каюту предоставили мистеру и миссис Гардинг, но и они решили доплыть до дома на более быстрой «Мавритании». В конце концов, за неимением заказчиков, в этой каюте поселился Дж. Брюс Исмей.

9 апреля, почти перед самым отправлением, представитель известного семейства владельцев железных дорог и судовладельцев Джордж Вандербильд отменил заказ на билеты для себя и своей жены по настоятельным советам своей матери, которая напомнила ему о неизбежных неприятностях, связанных с первыми рейсами. Его слуга, Фредерик Уиллер, тем не менее попал на корабль, сопровождая багаж хозяина, и утонул вместе с судном. Возможно, именно кем-то перехваченная телеграмма, посланная Вандербильдами после кораблекрушения и сообщавшая, что они в безопасности и плывут на другом корабле, могла привести репортеров к неправильному заключению, что с «Титаником» все в порядке.

Суда класса «Олимпик» были задуманы, предложены и построены лордом Пирри — человеком, который жил не по средствам и не останавливался ни перед чем как для собственной выгоды, так и для выгоды своей обожаемой верфи. Его неразборчивость в средствах усугублялась еще и тем, что он попал в критическое положение из-за нехватки средств. Он проложил дорогу в британское судостроение Дж.П.Моргану — человеку того же склада, что и он сам. Союз Исмея, лорда Пирри и Моргана возник во времена весьма нечистоплотных методов ведения бизнеса и довольно беспечного судоходства. Глава же флота «Уайт стар», который вызывал такое уважение у пассажиров, иногда превращал судовождение в шоу, как если бы он вел не самый большой в мире лайнер, а гигантский скоростной глиссер. Но, пожалуй, мы уже достаточно много времени уделили Смиту, Исмею, Моргану и Пирри, с чьими именами связана трагическая гибель парохода «Титаник».

3

ВСЕ НАВЕРХ

Когда корабль выходил из Белфаста, в «вороньем гнезде» «Титаника» еще были бинокли¹. На корабле горел пожар — в десятом угольном бункере. При отправлении из Саутхемптона восьмью днями позже этих биноклей уже не было — а вот пожар продолжал полыхать². С 1 апреля, с момента отплытия корабля из Белфаста, старшим помощником на корабле был Уильям Макмастер Мэрдок, имевший капитанское удостоверение номер 025780. Однако перед отходом из Саутхемптона ему было приказано уступить свой пост второго после капитана лица Генри Уайлду, чье капитанское удостоверение имело номер 027371³.

Как это ни странно, самый роскошный в мире лайнер отправился в свой необыкновенно разрекламированный первый рейс через Атлантику — причем в самый холодный сезон — всего с пятью биноклями, из которых, согласно свидетельству Чарльза Лайтоллера, все находились на капитанском мостике. В «вороньем гнезде» был предусмотрен специальный шкафчик для биноклей, однако Джордж Хогг, вперёдсмотрящий, позднее утверждал, что бинокль, которым пользовались он и его пять коллег во время перехода из Белфаста в Саутхемптон — тогда вторым помощником был Дэвид Блэйр — имел надпись «Второй помощник, “Титаник”». Когда по прибытии в Саутхемптон вторым помощником стал Лайтоллер, Хоггу приказали запереть бинокль в каюте второго помощника⁴. Исмей говорил на британском расследовании, что «Уайт стар» до 1895 года всегда обеспечивала свои корабли биноклями; позднее этот вопрос был передан на усмотрение капитана.

Каждый, кому доводилось плавать в открытом море, знает, как важно иметь бинокли. Они позволяют на большом расстоянии точно узнать, что представляет собой объект, который невооруженным глазом можно только едва заметить; корабль, айсберг или любой другой объект с помощью бинокля может быть легко идентифицирован. Подробный осмотр водной поверхности или береговой линии позволяет исследовать обширное пространство, находящееся на значительном удалении, хотя при пользовании биноклем есть некоторая опасность упустить что-либо на средней дистанции. Разумнее всего осматривать море «невооруженным» глазом, используя бинокль только для объектов, которые требуют более внимательного изучения. Кроме того, бинокль довольно быстро утомляет глаза, не говоря уже о руках. На флоте применяются также специальные бинокли для использования в ночное время.

Однако этот важный момент — недостаточное ко-

личество биноклей на «Титанике» — во всей литературе об этом корабле почему-то не упоминается. Этот момент был замечен Фредериком Банфилдом, отставным лейтенантом британского военно-морского флота, чей отец погиб на «Титанике» еще до того, как Банфилд появился на свет⁵. «Воронье гнездо» было открыто всем ветрам, и, даже если воздух был неподвижен в ночь катастрофы, движение корабля со скоростью 22 узла означало, что впередсмотрящему постоянно дул в лицо морозный ветер со скоростью 25 статутных миль в час. От этого глаза у него не могли не слезиться, и некоторое облегчение в этом случае мог принести только бинокль, поднесенный к глазам — а из-за этого впередсмотрящий мог пропустить объекты, находящиеся на средней дистанции. Можно также предположить, что время от времени впередсмотрящий опускал голову ниже ограждения — однако такого рода догадки не имеют под собой реальных свидетельств. Необходимо сказать, что, кроме впередсмотрящего, за водной поверхностью наблюдало еще несколько человек, несущих вахту — среди них были первый и шестой помощники, рулевой и его сменщик; у всех имелись бинокли. Здесь мы временно, до главы 8, отложим рассмотрение «тайны исчезнувших биноклей», одну из самых интригующих во всей истории «Титаника».

Пожар традиционно считается самым страшным из всего, что может произойти с кораблем в море; больше всего пожара боялись на деревянных судах, использовавших паровые машины. Пожары на кораблях не редкость и в наши дни — в 1994 году, к примеру, итальянский круизный лайнер «Акилле Лауро» загорелся у мыса Горн у берегов Африки и затонул; по счастью, благодаря широкомасштабной спасательной операции погибло только три человека.

Появление паровых судов привело к подлинной революции в перевозках — и не только чисто техноло-

гической — наконец стало возможным планировать время прибытия корабля в порт назначения. Но применение угля имеет и отрицательные стороны — уголь является на удивление быстро сгорающей субстанцией, которая к тому же имеет свойство самовоспламеняться в ограниченном пространстве бункера. Обычно с этим борются тем, что при погрузке обливают уголь водой — это к тому же уменьшает количество угольной пыли. Если же самовозгорание произошло, не остается ничего иного, кроме как послать кочегаров выгрузить лопатами все содержимое бункера. Обычная же работа кочегара состоит в подбрасывании лопатами угля в печи, нагревающие паровые котлы — эту работу кочегарам приходится выполнять при температуре 100 градусов по Фаренгейту (тридцать восемь градусов по Цельсию — *прим. перев.*), а иногда — и много большей.

Тот факт, что в одном из бункеров «Титаника» начался пожар, не является чем-то особенным; он примечателен только тем, что возник непосредственно перед первым, невероятно разклемированным и престижным рейсом. Из-за забастовки корабль покинул Белфаст с 1880 тоннами угля на борту, чего едва хватало на три дня плавания; предполагалось перегрузить 5000 тонн из бункеров «Олимпика», который специально доставил значительное количество угля из-за океана, а также из бункеров других кораблей ИММ, которые в то время находились в порту. Уголь, загруженный в Белфасте, был поровну распределен между всеми одиннадцатью бункерами корабля (по 170 тонн в каждом); уголь из этих бункеров предназначался для нагревания двадцати девяти паровых котлов. И бункеры, и котлы имели нумерацию от кормовой части судна к носовой и, кроме бункера номер одиннадцать, у носа корабля, располагались парами; все пары разделялись между собой водонепроницаемыми переборками. Огонь загорелся у расположенного у правого борта котла номер шесть.

Более чем странным выглядит тот факт, что пожар горел не только в Белфасте (где корабль стоял совсем короткое время), но и — целую неделю — в Саутхемптоне, где было наиболее удобно (не говоря уже — благоразумно) погасить его, пока судно стоит в порту. Следует особо упомянуть, что Морис Хервей Кларк — морской инспектор и помощник эмиграционного чиновника министерства торговли — про пожар ничего так и не узнал. А именно в его обязанности входили осмотры и инспекции; эти инспекции дополняли проверки, осуществлявшиеся его белфастским коллегой Фрэнсисом Карраферсом. За свои три посещения корабля Кларк проверил состояние жилых помещений, спасательных лодок, а также — при помощи врача — состояние здоровья всей команды. Как лицо, надзирающее за условиями перевозки эмигрантов, особое внимание он уделил помещениям для пассажиров третьего класса — значительная их часть, к слову, располагалась непосредственно над горящим бункером. Но, не заметив ничего, что заставило бы его спуститься на следующую палубу, Кларк проследовал вверх — на шлюпочную палубу — и распорядился спустить на воду две спасательных шлюпки и пройти на них вокруг доков; после этого он подписал документы, разрешавшие использовать корабль для перевозки пассажиров, а также протокол инспектирования. Позднее Кларк утверждал, что не заметил никаких признаков пожара и что никто ему о нем не сообщил. «Если бы это был серьезный пожар, меня должны были уведомить», — сказал он. Можно спорить, насколько серьезен был пожар, но несомненно, что не сообщить о том, что на судне горит огонь, который не удастся погасить уже неделю, — это значит вести себя крайне самонадеянно, если не сказать больше. Если бы этот огонь не повредил судно, такое заявление не нанесло бы вреда; если бы корабль пострадал, тем более это заявление стоило сделать.

Кажется удивительным, что кочегары, наверняка знавшие про пожар, отказались участвовать в шлюпочных учениях, прошедших в Саутхемптоне перед самым выходом корабля в море. Кларк знал об их отказе; во время расследования он сказал, что в практике «Уайт стар» это был первый случай. Даже обещание заплатить половину дневного заработка, 2 шиллинга 4 пенса, не смогло заставить кочегаров переменить решение.

Но можно сказать, что и само правительство вело себя весьма легкомысленно, если судить по его требованиям к тем же спасательным шлюпкам. Чиновники министерства торговли сообщили во время британского расследования, что водонепроницаемые переборки, наличие радиосвязи и «безопасный» трансатлантический маршрут, которого в 1898 году все судоходные компании согласились придерживаться, стали главными факторами, из-за которых было позволено иметь на борту неполное число спасательных шлюпок⁶. За десятилетие, кончающееся 1881 годом, в морских катастрофах на англо-американских маршрутах погибло 822 пассажира и члена команд (сюда входят и погибшие на корабле «Атлантик», принадлежавшем компании «Уайт стар»); за десять лет до 1891 года погибло 247 человек (из них только семьдесят три были пассажирами — из трех с четвертью миллионов перевезенных благополучно); до 1901 года погибло только девять пассажиров из шести миллионов; за десять лет до 1911 года погибло пятьдесят семь пассажиров и членов экипажей.

Генри Тингл Уайлд, старший помощник, который во время кораблекрушения разделил судьбу своего корабля и своего капитана, оставил нам довольно интригующую загадку, такую же удивительную, как пропажа биноклей. Его данные, занесенные в Саутхемптоне компанией «Уайт стар» в список команды⁷, свидетельствуют, что ему было тридцать восемь лет, что

местом его рождения был Ливерпуль и что он проживал в этом же городе, на 24 Грей-роуд, в пригороде, больше всего известном своей тюрьмой. Уайлд прибыл на корабль 9 апреля 1912 года, совсем незадолго до крайнего срока — 6 часов утра 10-го апреля, дня отплытия. В месяц он получал 25 фунтов стерлингов, что было на четверть меньше жалованья капитана, но на 7 фунтов 10 шиллингов больше, чем получал человек, которого он сменил на своем посту — Мэрдок, ставший первым помощником. Второй (бывший до того первым) помощник Лайтоллер получал 14 фунтов в месяц при плавании и 3 фунта 10 шиллингов во время простоя судна. Только эти три человека имели право нести вахту, которая занимала четыре часа, чередуясь с восьмью часами отдыха. После всех служебных перестановок прежнему второму помощнику Блэйру 9 апреля пришлось покинуть корабль; четыре более младших по рангу палубных помощника (с третьего до шестого) остались на своих постах. Второй, третий, четвертый и пятый помощники спаслись.

Запоздалое появление Уайлда выглядит странным, поскольку наверняка его назначение не являлось мимолетной причудой. Вряд ли капитан решил сменить второе лицо на корабле внезапно, особенно против его воли. О том, что перемещение было задумано задолго, говорит тот факт, что «Олимпик» 3 апреля отправился в Нью-Йорк уже без Уайлда. Кроме Уайлда, капитану Хаддоку, отправлявшемуся в свой первый рейс на «Олимпике», пришлось проститься еще и со своим главным инженером-механиком Джозефом Беллом, а также с первым помощником Мэрдоком (который полагал, что на «Титанике» его повысят до старшего помощника). Такие серьезные перестановки могли быть осуществлены только по воле руководства «Уайт стар», и, по-видимому, капитану Смигу ничего не оставалось, как организовать их. О том, что Хаддоку эти опытные люди серьезно бы помогли, свидетельствует

тот факт, что примерно через восемь недель после гибели «Титаника» «Олимпик» лишь чудом избежал встречи с морским дном у мыса Лэндз-Энд. Этот инцидент «Уайт стар» не обнародовала, но Хаддоку в нескольких следующих рейсах пришлось терпеть унижительный контроль со стороны специального наблюдателя от «Уайт стар»⁸.

Сойдя с «Олимпика» 3 апреля (в день, когда судно отправилось в Нью-Йорк), незаменимый Уайлд, конечно, не мог присутствовать на проходивших в Белфасте ходовых испытаниях «Титаника», а также при загрузке и других заключительных приготовлениях в Саутхемптоне. Он поднялся на борт «Титаника» почти в самый последний момент, совсем незадолго до того, как капитан начал отдавать распоряжения по выходу в море. Сам же Смит, начиная с 6 апреля, навещался на судно каждый день. Возможно, Уайлду был предоставлен небольшой отдых, связанный с Пасхой, в обмен на его согласие сменить корабль.

То, что назначение Уайлда было не совсем обычным, подтверждают показания, данные вторым помощником Лайтоллером и четвертым помощником Боксхоллом на первый и третий день американского расследования соответственно. В Белфасте об Уайлде никакой речи не было вообще; 9 апреля, в день предпоследнего визита Кларка, не заметившего пожар, Мэрдок был еще старшим помощником, а Лайтоллер — первым.

О том, что новое назначение Уайлд воспринял неохотно, свидетельствует его последнее письмо, адресованное сестре. Письмо было проштемпелевано в Квинстауне, через полтора дня после столь нежеланного назначения: «Мне до сих пор не нравится этот корабль... В нем есть что-то странное»⁹. Должно быть, Уайлд свой переход обсуждал прежде с сестрой, когда находился в отпуске; отсюда эти слова — «до сих пор». Можно, правда, предположить, что он еще когда-то

посещал «Титаник», а это могло произойти только во время одного из незапланированных возвращений в Белфаст. В любом случае, предчувствие Уайлда оказалось на удивление точным.

Тем, кто верит в способность людей предчувствовать события, было бы весьма интересно одно из отправленных стюардом Джорджем Бидемом писем, которое в настоящее время находится в «Британском обществе “Титаника”». Бидем был одним из многих членов экипажа, которых перевели с «Олимпиака» на «Титаник». Через два дня после этого перехода, накануне «страстной пятницы», Бидем писал: «Прошло два дня... Между кораблями нет почти никакой разницы. Я сегодня долго стоял у борта, раздумывая — не исчезнет ли это судно совсем». Одно письмо, посланное жене Лилл перед самым отправлением из Саутхемптона, полно его страхами за свою жизнь. «Это — последняя ночь, и, благодарение Богу, завтра мы отправляемся». Он не мыслил свое пребывание на берегу иначе, чем в кругу семьи, и разыскал в Саутхемптоне квартиру, где мог встречаться с женой и ребенком в промежутках между рейсами. Бидем сетовал на нехватку денег, беспокоился о жене, у которой на шее была болезненная опухоль, вспоминал свой забытый на берегу сертификат, а также делился своими ощущениями: «У меня нет никаких новостей, кроме того, что последние 3 дня я чувствую себя отвратительно, и того, что я очень бы хотел, чтобы этот чертов корабль отправился на дно»¹⁰.

Судя по следующему письму, которое Бидем послал жене и сыну Чарли уже из Квинстауна, расположение его духа заметно улучшилось. Скорее всего, ему позднее пришлось пожалеть о словах, которые он написал так неосторожно.

Как мы видим, «Уайт стар» не удалось соблазнить пассажиров «самым первым рейсом самого роскошного в мире парохода». Компания смогла продать лишь немногим более половины билетов. Для того чтобы

собрать достаточное число респектабельной публики к 10 апреля, компания заполонила прессу объявлениями — и здесь опять повторилась история, когда одно судно выдавалось за другое. Объявление «10 апреля 1912 года «Титаник» отправляется из Саутхемптона в Шербур в свой первый рейс до Нью-Йорка» утверждало, что «великолепный пароход «Олимпик», перевозящий почту, 45 324 тонны, и «Титаник», 45 000 тонн [так в тексте], являются самыми большими судами в мире». Можно заметить, что брутто-регистрационный тоннаж здесь был перепутан, отчего «Олимпик» стал превосходить своего «собрата» «Титаника». Это, без сомнения, ошибка переписчика или наборщика; но она — лишь одна из удивительно большого списка такого рода ошибок.

Саутхемптон перенял у Ливерпуля роль главного британского порта на самом стыке столетий. Саутхемптон был удобен для жителей Лондона и окружающих Лондон графств — в основном именно отсюда прибывали пассажиры первого класса. Это было удобно и для жителей Шербура, куда судно заходило перед своим последним «европейским» визитом — в Квинстаун на южном побережье Ирландии для приема на борт ирландских эмигрантов; их поток удручал своей нескончаемостью. В 1907 году «Уайт стар» изменила свои маршруты, переведя их конечные пункты именно в этот порт. И здесь тоже первым дорожку проложил капитан Смит, проведший «Адриатику» из Ливерпуля — в последний раз — в Нью-Йорк и вернувшийся обратно уже в Саутхемптон. Однако маршрут Ливерпуль—Нью-Йорк все же остался и «Адриатик» в июне 1911 года вернулся на него. А из Саутхемптона стал ходить «Олимпик», чередуясь с «Океаником» и «Маджестиком».

Для доставки на суперлайнеры угля «Уайт стар» приобрела еще один док (получивший название «Оушен док»), расположенный рядом с ремонтными доками «Харланд энд Волф». Новый док имел причалы номер

сорок три и сорок четыре и тянулся на 1500 футов вдоль берега. «Титаник» прибыл туда в ночь на 3 апреля, имея в бункерах 1880 тонн угля (часть угля при этом горела). Ушедший двенадцатью часами раньше «Олимпик» оставил столько угля, сколько смог — как доставленного из Нью-Йорка, так и угля, который корабль сэконобил, пересекая океан с меньшей скоростью; благодаря этому углю, а также перегруженному из кочегарок «Океаника», «Маджестика», «Нью-Йорка», «Филадельфии» и «Сент-Луиса» (все принадлежали ИММ), было собрано в общей сложности 4427 тонн. Порт вследствие забастовки был буквально забит судами, которые стояли у причалов по два и по три¹¹. В «страстную пятницу», 5 апреля, корабль украсился флагами. Пасха, по всей видимости, стала главной причиной, по которой «Титаник» оставался в Саутхемптоне целую неделю.

После такого долгого простоя большого количества судов «Уайт стар» не испытывала особых трудностей в наборе команды. Большая часть экипажа была нанята именно в Саутхемптоне, и именно этот город наиболее тяжело пострадал от кораблекрушения; в команде были также представлены Ливерпуль, Лондон, Белфаст и Дублин. На борт были взяты пять почтовых клерков (три американских и два британских) для сортировки почты во время рейса; для развлечения пассажиров в «пальмовом дворике» ливерпульское агентство прислало восемь музыкантов; из заведения Гатти в Лондоне прибыло двенадцать официантов для работы в ресторане «а ля карт» — весьма дорогостоящее нововведение в трансатлантических рейсах. Никто из этих людей не работал на «Уайт стар» — все они, как и радисты, заключали отдельные контракты.

В общей сложности набралось 892 человека экипажа: семьдесят три в «палубном отделе» — сюда входили два доктора, два протирищика стекол, два стюарда, обслуживавших помощников капитана, и семь «каз-

начеев и клерков»; 325 человек состояли в «машинном отделе», в том числе 28 инженеров, 8 из которых были инженерами «по холодильным установкам и электро-снабжению»; 289 человек обслуживали силовую установку; 494 человека принадлежали к «отделу стюардов», куда входили 2 телеграфиста, 20 стюардесс и одна заведующая хозяйством, а 471 человек именовались «главными стюардами». Один человек — «Томас Харт, кочегар, проживает в Саутхемптоне на Колледж-стрит, 51» — предъявил платежную книжку для доказательства предоставленной о себе информации, после чего был принят последним кочегаром. Несколько человек находились на борту до самого последнего момента — на случай, если кто-либо из экипажа пропустит отплытие (таких оказалось 22, главным образом — из «двигательного отдела»), что случалось во всяком рейсе, по большей части — из-за лишней пинты пива, принятой в каком-нибудь из окружающих доки публичных домов. Некоторые были вычеркнуты как «невывившиеся на корабль», некоторые как «убывшие по согласию»; к двенадцати часам вместо отсутствующих было нанято 13 новых.

Количество поднявшихся на борт в Саутхемптоне пассажиров не составило даже 1000 человек (427 плыли первым и вторым классами, 495 — третьим, что в сумме составляло 922). Также на корабль были доставлены различные грузы общим количеством примерно в 11 500 единиц и суммарным весом 559 тонн (доставка грузов лайнерами была дорогой, но быстрой, и рассматривалась как самый надежный вид перевозки). Уайлд появился на борту корабля в 6 часов утра 10 апреля — чтобы подготовиться к прибытию в 7.30 капитана Смита; в 8 часов на корме был поднят синий флаг британского военно-морского резерва. В 9.30 к «Титанику» подошел корабль, доставивший пассажиров третьего класса; в 11.00 — корабль с пассажирами

первого и второго классов; оба корабля пришли из лондонского терминала у вокзала Ватерлоо. Поскольку не сохранилось ни одного списка провизии, погруженной на «Титаник», нам для получения представления об этом приходится обращаться к соответствующей информации об «Олимпике». В этих документах говорится буквально о море вина, горах масла и целых россыпях круп. Объем рефрижераторных камер гарантировал, что шесть дней путешествия превратятся в праздник чревоугодия для любого, кто этого пожелает. Богатые люди в те времена питались исключительно хорошо.

Рестораны первого класса были предназначены для очень богатых людей. Из таковых самым состоятельным человеком на борту являлся Джон Джекоб Астор, чье состояние приблизительно оценивалось в 30 миллионов фунтов стерлингов (это было намного меньше, чем капитал, которым располагал Дж.П.Морган; однако Астор являлся только одним из многих членов своего невероятно богатого семейства). В свои сорок семь Астор владел значительной частью Манхэттена и незадолго до того женился во второй раз — на восемнадцатилетней девушке, — после невероятного скандального бракоразводного процесса с первой женой; этот процесс вынудил Астора скрываться на борту корабля в надежде, что американские репортеры переключатся на другую жертву. Из других выдающихся плутократов, путешествовавших на корабле, можно также назвать Бенджамина Гутгенхайма, который хоть и не был так богат, как хотел казаться, являлся членом еще одной весьма состоятельной династии, вложившей капиталы в добывающую промышленность, производство металлов, а также промышленного оборудования. Как и Морган, Гутгенхаймы стали известны тем, что собрали и открыли публике целый музей произведений искусства. К мультимиллионерам относился и Изидор Страус, который вместе со своим бра-

том имел в Нью-Йорке самый большой в мире универсальный магазин; он путешествовал вместе со своей женой. Но все его внушительное личное богатство не спасло жизни этой пары — и не предохранило ее от будущей героической роли в надвигавшейся трагедии. Солидные капиталы были представлены и Чарльзом Хейсом, великим пионером строительства железных дорог в Канаде, а также Джоном Трейером из «Пенсильвания рейлроуд компани». На корабле находился и Джордж Уайденер из Филадельфии, штат Пенсильвания, который был членом семейства банкиров, разбогатевших на строительстве городских трамвайных линий; он также путешествовал со своей женой. Не очень богатым, но весьма влиятельным был Арчи Батт, главный помощник, советник и друг Уильяма Тафта, президента Соединенных Штатов¹².

После того, как капитан Кларк, представляющий министерство торговли, подписал все бумаги, Смит вручил представителю владельцев корабля морскому суперинтенданту Саутхемптона капитану Бенджамину Стилу краткий официальный «капитанский рапорт»: «Я извещаю, что погрузка на корабль завершена и он готов к выходу в море. Двигатели и паровые котлы находятся в надлежащем для рейса состоянии, и все карты и указания по проводке судна имеются в наличии. Всегда к вашим услугам, Эдвард Смит»¹³. Нет нужды напоминать, что в бункере номер десять еще горел пожар.

Томас Эндрюс прибыл на корабль в то же время, что и Уайлд. Он оставил свой багаж в каюте первого класса А36, появившейся после перепланировки корабля, произведенной непосредственно перед его отправлением из Белфаста — в первоначальном плане эта каюта отсутствовала. Дж. Брюс Исмей провел свою жену и дочь по кораблю, а затем проводил их на берег по трапу для пассажиров первого класса. Затем он оставил свои вещи в каюте В52; эта каюта была объеди-

нена с каютами В54 и В56, и они все вместе представляли собой самые роскошные апартаменты на корабле. В52 имела одну комнату, отделанную в соответствии с пожеланиями самого Дж.П.Моргана. Слуга Исмея, Ричард Фрай, располагался в каюте В102, почти напротив каюты Исмея. На борту находился и секретарь Исмея, В.Гаррисон. Все трое путешествовали бесплатно. С другого борта располагалась почти такая же по роскоши каюта, но меньших размеров, В51; в ней в Шербуре поселились мистер и миссис Кардеза.

Среди тех, кто поднялся на борт корабля раньше всех, был и лоцман Джордж Боуер, тот самый, который вел «Олимпик» во время столкновения с «Хоком». «Титаник» стоял у причала пришвартованный кормой, чтобы его было легче вывести из переполненного порта. Шесть буксиров вывели корабль из дока «Уайт стар», довели его до широкого поворота налево и оставили на середине углубленного фарватера реки Тест. Теперь «Титаник» мог двигаться своим ходом, и он стал медленно набирать скорость, идя против течения мимо причалов тридцать восемь и тридцать девять. Поворот налево, в реку Итчен, корабль сделал уже самостоятельно.

У причалов, которые миновал «Титаник», стояли привязанные друг к другу лайнеры «Океаник» и «Нью-Йорк»; обычно в этом месте ставили только одно судно, чтобы сделать проход шире. При приближении «Титаника» к «Нью-Йорку» шесть тросов, державших «Нью-Йорк», натянулись — а затем стали один за другим звонко лопаться, как перетянутые гитарные струны. 517-футовый корабль, неожиданно оказавшийся на свободе, начал поворачиваться, пересекая путь «Титанику». На корабль влиял колоссальный объем вытесняемой суперлайнером воды, весьма существенный для малой глубины канала — всего сорок футов. Спас положение, проявив поразительное присутствие духа, капитан буксира «Вулкан» С.Гейл. Сообразив, что по-

пытка толкнуть «Нью-Йорк» обратно может превратить его мощный, но маленький буксир в прослойку стального сэндвича из двух лайнеров, он быстро завел свой буксир за корму «Нью-Йорка». Приняв канат со второй попытки, «Вулкан» потянул «Нью-Йорк» в противоположную от «Титаника» сторону. «Гуляющая» корма была остановлена всего в четырех футах от борта «Титаника», и тут уж в борьбу вступили и остальные буксиры, стремясь взять «Нью-Йорк» под полный контроль. Бушприт корабля все же скользнул по корпусу «Океаника», незначительно повредив обшивку; сходни были стерты в порошок. Пока канаты не натянулись и «Нью-Йорк» не прекратил свое движение, все стоявшие на палубах трех судов смотрели на разворачивавшуюся драму с ужасом, ясно понимая, что ничего сделать не в состоянии. Джордж Бидем был свидетелем этого:

«Когда мы сегодня проходили мимо американского корабля «Нью-Йорк», его швартовы лопнули, и он поплыл прямо к носу нашего судна [,] прошел мимо «Океаника» всего в футах [,] нам пришлось перевести двигатели на «полный назад», и один из буксиров успел взять судно под контроль до того, как был нанесен какой-либо ущерб, мы все были на волосок от аварии».

На мостике «Титаника» два седобородых морских волка, по всей видимости, не забывших о столкновении с «Хоком», действовали на этот раз намного решительнее. Боуер скомандовал «стоп машина», а затем «полный назад»; Смит приказал спустить якорь до уровня воды, чтобы иметь возможность бросить его в любой момент и помочь этим повороту кормы направо вокруг центра корабля, чтобы избежать столкновения. Тот факт, что движение корабля вызвало разрыв всех швартовых «Нью-Йорка» (близок к этому был и «Океаник»), говорит само за себя: Смит и Боуер плыли слишком быстро для забитого кораблями порта.

Что бы случилось, если бы столкновение все же произошло, мы можем только гадать, но, без сомнения, название «Титаник» для истории было бы забыто навсегда.

Когда сигнал горна на лайнере возвестил время ленча, проход был начат снова, на сей раз — гораздо более осторожно. Работы по полному усмирению «Нью-Йорка» и выводу «Титаника» из гавани заняли час. В пути до Нормандии не было предпринято никаких попыток наверстать упущенное время. Этот отрезок маршрута составлял всего восемьдесят миль и занял четыре часа хода.

Эндрюс и сопровождавшая его с Белфаста «гарантийная» бригада приступили к своей работе еще до того, как корабль покинул Саутхемптон, однако, хотя все девять человек, чередуясь, трудились сутки напролет, оказалось, что в рейсе у них возможностей было недостаточно¹⁴. Явно не помешали бы те несколько слесарей, которые были отправлены буксирами на берег с невостребованной частью экипажа.

Шербур, город намного меньший по размерам, чем Саутхемптон, не был способен принимать большие лайнеры, и корабль был вынужден бросить якорь за пределами гавани, в ожидании двух специально построенных «Уайт стар» кораблей. Эти корабли, доставлявшие пассажиров разных классов, появились в 1911 году, с выходом на рейсы «Олимпиака». «Трансатлантические трамваи» брали на борт только 142 пассажира первого, 30 — второго и 102 — третьего классов; суда отходили от причала Сент-Лазар в Париже.

Среди новоприбывших пассажиров первого класса, кроме четы Кардеза, оказалось несколько весьма состоятельных американцев; в их числе такие магнаты, как Эмил Брандейс и Бенджамин Гуггенхейм. Однако интерес репортера светской хроники больше всего привлекла бы пара, путешествовавшая инкогнито, под фамилиями мистер и миссис Морган. Возможно, это

была их маленькая шутка — люди их положения, конечно, знали, кто в действительности владеет судном. По паспорту же они были сэром Космо и леди Дафф Гордон.

Сэр Космо Эдмунд Дафф Гордон, баронет, унаследовал свои социальные привилегии от своего далекого предшественника, оказавшего несколько удачных услуг каким-то высокопоставленным особам еще во времена наполеоновских войн. Пятый наследный владелец титула, он получил его от кузины, которая умерла бездетной. За свою жизнь сэр Космо (1862-1931 гг.) не совершил ничего выдающегося, что удостоило бы его статьи в «Словаре национальной биографии»; статья же в справочнике «Кто есть кто» не упоминает каких-либо достижений в каком бы то ни было роде деятельности — интеллектуальном, деловом, или в развлечениях. Он получил образование в Итоне и владел домами в фешенебельном районе Кесингтон в Лондоне, а также в Шотландии.

Все, что он сделал в жизни примечательного, относится, пожалуй, только к выбору им супруги. Он женился в 1900 году на Люси, вдове Джеймса Стюарта Уоллеса и дочери Дугласа Саферлленда, жившего в Торонто, провинция Онтарио. Она была старшей сестрой романистки Элеоноры Глин, супруги лорда Керзона, дипломата, политика и вице-короля Индии. Люси, однако, сделала себе имя самостоятельно, став популярным дизайнером; используя псевдоним «Люсиль», она занималась разработкой дизайна помещений. Эта супружеская пара была бездетной. Фотография Гордона демонстрирует нам бесстрастное лицо с ямочкой на подбородке; усы лихо изогнуты в форме велосипедного руля. Ее фотография показывает очень живую и привлекательную женщину, очень похожую на свою знаменитую сестру. Если идея путешествия «инкогнито» и выбор фамилии были шуткой, то, без сомнения, это было задумано именно ей. Пресса зна-

ла о намерении Моргана присутствовать на борту лично, и ее внимание наверняка привлекла бы пара средних лет под такой же фамилией, так что затея была предпринята вовсе не для маскировки. Но пока анонимность пары сохранялась.

Корабль бросил якорь в Шербуре в 18.30 местного времени, часом позже предусмотренного, и простоял здесь девяносто минут, беря на борт пассажиров и ожидая конца погрузки багажа и почты. Тринадцать пассажиров первого класса, семь пассажиров второго и, возможно, несколько — третьего сошли на берег — к счастью для них. Сохранилась отличная фотография, показывающая корабль, покидающий Шербур, с ярко сверкающими огнями на всех семи палубах. Возможно, именно так корабль выглядел в момент столкновения (упоминаемая фотография имеет одну странность — на ней из четвертой трубы, которая на самом деле служила для вентиляции, валит густой дым).

Внутри этой трубы была лестница; когда какой-либо кочегар хотел отдышаться или просто своеобразно пошутить, он мог поднять голову над ее краем. Во время остановки в Квинстауне один кочегар так и сделал¹⁵. Некоторые из тех, кто увидел его, рассмеялись; однако другие восприняли эту шутку как дурной знак, кое-кто — даже как за проделки Мефистофеля. Квинстаун тоже не был способен принять такой большой корабль. «Титаник» бросил якорь в двух милях от берега и стал ожидать прибытия колесных пароходов — «Америки» и «Ирландии». Они, как обычно, подвозили пассажиров разных классов. С этих кораблей на борт «Титаника» сошло 120 пассажиров. За исключением семи, занявших места в первом классе, все отправились в помещения третьего. Также было погружено 1385 мешков с почтой — обычными письмами ирландским иммигрантам, живущим в Соединенных Штатах.

На берег сошло только семь пассажиров, все — из второго класса. Одним из сошедших был Фрэнсис Бра-

ун, учитель, священник «Общества Иисуса» и фотограф-любитель. Он-то и сделал последние фотографии «Титаника». На самой последней из них, которая выглядит удивительно драматично, капитан Смит смотрит с мостика вниз.

Корабли также взяли с «Титаника» несколько мешков с почтой. В общей суতোлке некто Джон Коффей, двадцатичетырехлетний кочегар, проскользнул с «Титаника» на один из этих кораблей, намереваясь дизертировать. Ему удалось спрятаться среди почтовых мешков и затем выбраться на берег незамеченным.

Согласно данным, содержащимся в списке команды, раньше он работал на «Олимпике» и проживал на Шербурн-Террас, 12. В маленькой клеточке для адреса в этом списке были указаны только улица и номер дома. Предполагалось, что жил он в Квинстауне¹⁶. Но более вероятно, что его квартира находилась в Саутхемптоне, поскольку для всех членов команды город указывался только тогда, когда данный член экипажа не проживал в Саутхемптоне. На странице с фамилией Коффей город указан только раз — слово «Ливерпуль» добавил своей рукой клерк (в отличие от остальных адресов, вписанных самими членами команды).

В списке указывалось также место рождения; Коффей родился именно в Квинстауне. Из этого можно предположить, что он нанялся на «Титаник» для того, чтобы бесплатно добраться до дома, возможно, после неудачи в каком-либо предприятии или для отдыха. К сожалению, дальнейшую судьбу Коффей выяснить не удалось. По всей видимости, он не боялся выходить в море или работать, не жалея сил, поскольку всего через несколько дней нанялся кочегаром на «Мавританию» компании «Кунард» (и это — последнее, что мы о нем знаем). Как это он сделал, не имея платежной книжки, которую вынужден был оставить на «Титанике», — объяснить трудно. Возможно, такой предприимчивый человек мог предъявить поддельные доку-

менты. И очень может быть, что он покинул корабль потому, что увидел в кочегарках что-то, что привело его к мысли о немедленном бегстве... Жаль, что специальное расследование этой судьбы, предпринятое по нашей просьбе Джоном Клиффордом, не увенчалось успехом и мы ничего не знаем о последнем де-зертире с корабля.

В Квинстауне Е.Шарп, местный иммиграционный чиновник, поставил свою подпись на «Докладе об осмотре судна с эмигрантами», выданном Карратерсом еще в Белфасте. Он также выдал последнее разрешение на выход в море, в котором приводилась общая численность команды — 892 человека, включая и Коффея. Число пассажиров, согласно документу, составило 1316, что вместе с экипажем давало 2208. Шарп насчитал 606 человек в каютах и 710 в помещениях третьего класса. Во время британского расследования¹⁷ говорилось о команде в 885 человек (шестьдесят шесть человек относились к «палубному» отделу, 325 — к «двигательному» и 494 — к «продовольственному»); восемь оркестрантов в этом подсчете принимались за пассажиров. Общее число получалось действительно равным 1316, как у Шарпа. «Уайт стар» считала, что команда состояла из 892 человек; разница в цифрах относилась целиком к «палубному» отделу, в котором списки Шарпа и «Уайт стар» насчитывали 73 человека, тогда как в докладе британского расследования фигурировало на семь человек меньше. Возможно, в последнем случае не учитывались либо семь «казначеев и клерков», либо помощники капитана на палубах (но не сам капитан).

Когда лайнер покинул Квинстаун, Дж. Брюс Исмей — по его собственному признанию — разыскал главного инженера-механика Джозефа Белла для приватной беседы. Никто больше при этом не присутствовал. «Это было наше [так в тексте] намерение — если будет хорошая погода в понедельник или вторник днем, мы

постараемся развить максимальную скорость», — говорил он в Нью-Йорке в первый день американского расследования причин катастрофы¹⁸. Исмей утверждал, что не говорил об этом с капитаном Смитом или с кем-либо еще, однако в его показаниях встречается следующая фраза: «“Титаник” был новым кораблем, и мы постоянно его совершенствовали». Почему он сказал «мы»? Вызванный снова на десятый день расследования, Исмей отрицал какие-либо попытки воздействовать на капитана с целью ускорить ход судна¹⁹.

Британской комиссии²⁰ Исмей говорил, что максимальная скорость достигалась при семидесяти восьми оборотах гребных винтов в минуту; но «наше намерение», о котором говорилось в Нью-Йорке, превратилось в Лондоне, шестью неделями позже, уже в «это намерение». В Лондоне Исмей отрицал, что у него была мысль развить максимальную скорость. Однако позднее он снова говорил: «мы [так в тексте] должны были повести корабль с максимальной скоростью в следующий понедельник». «Олимпик» делал 22,5 узлов, и «мы [так в тексте] надеялись, что [«Титаник»] покажет себя немного лучше»²¹. Исмей, директор-распорядитель компании, плыл, не уплатив за билет (он утверждал, что такую привилегию предоставляли ему даже на кораблях его смертельного врага — компании «Кунард») и расположившись в самых роскошных апартаментах, которые только имелись на судне; при этом на британском расследовании он утверждал, что был обыкновенным пассажиром.

Если исходить из показаний нескольких спасшихся во время кораблекрушения, то можно предположить, что корабль пытался побить рекорд, установленный в 1907 году «Мавританией» и равный 27,4 узла. Этот обладатель «Голубой ленты», присуждаемой за самое быстрое пересечение Атлантики, имел меньший на одну треть брутто-регистрационный тоннаж, и только три четверти водоизмещения «Титаника», однако, использо-

вал турбины мощностью 70 000 лошадиных сил, в то время как на «Титанике» были только одна турбина и два менее эффективных двигателя на 46 000 лошадиных сил. Исмей говорил, что не было никакой возможности прийти в Нью-Йорк раньше утра 17 апреля, как это и планировалось по расписанию. Конечно, желательно было бы первый рейс завершить раньше, но хотя «Олимпик» и прошел свой первый рейс с некоторым опережением, это достижение было сведено на нет долгим карантинном перед входом в порт²².

Ускорение хода, несомненно, было идеей Исмея, и в эту затею он пытался вовлечь капитана Смита и главного инженера-механика Белла. Корабль увеличивал скорость день за днем, и к воскресенью 14 апреля были введены в действие последние три паровых котла из двадцати четырех; эти меры позволили развить скорость 22,5 узла (корабль уже достигал скорости 23,5 узла между Белфастом и Саутхемптоном, но тогда он был слабо нагружен). Большую скорость «Титаник» мог развивать лишь недолгое время, поскольку запас угля был небольшим. Итак, главный упор в этом рейсе был сделан на скорость, а не на безопасность, хотя на корабле знали о ледовых предупреждениях.

Во вторник, 11 апреля, после двух часов стоянки в Квинстауне, корабль поднял якоря. Пассажир третьего класса Юджин Дейли играл на палубе на волынке «Погребальную ирландскую песню», тогда как «ирландские ворота в Америку» медленно уходили от корабля, направлявшегося на запад. Без сомнения, многие смотрели на эту сцену со смешанными чувствами. Трудно сказать, что станет с этим кельтом, одетым в кильт и держащим в руках волынку, когда он попадет в «плавильный котел» из датчан, скандинавов, средиземноморцев и балканцев.

С Исмеем связано еще одно событие, которое заставляет усомниться в его статусе простого пассажира — оно связано с радиোগраммой, полученной 14 ап-

реля в 13.42 дня от лайнера «Балтик», также принадлежавшего «Уайт стар». Смит не только показал Исмею это ледовое предупреждение, но и позволил тому носить предупреждение с собой на протяжении пяти часов, хотя такого рода сообщения следовало вывешивать в курительной комнате.

Самой удивительной из всех загадок саги о «Титанике» является то, что капитан Смит, командуя таким большим и невероятно разрекламированным лайнером, стал ускорять ход, покинув ирландские воды, хотя знал, что Атлантика буквально кишит айсбергами — этих айсбергов было намного больше, чем обычно, и они продвинулись значительно дальше на юг, чем раньше. По всей видимости, такой человек, как Смит, не мог отказать себе в удовольствии побить результат «Олимпиака». Исмей желал того же самого. В тот год в Гренландии была самая теплая за тридцать последних лет весна. Это вызвало появление большого количества айсбергов (гигантских обломков ледников) и плавучего льда, которые двигались на юг, влекомые холодным Лабрадорским течением, или на северо-восток, подхваченные теплым Гольфстримом, прямо на трансатлантические маршруты. Об этой растущей опасности было широко известно, и здесь немалую роль сыграло радио. Недостатка в предупреждениях не было — это было доказано во время британского расследования. Только 14 апреля радисты получили, по крайней мере, шесть предупреждений (хотя до команды дошли не все сообщения)²³. Тексты всех этих предупреждений приведены в следующей главе.

На каждом корабле компании, на стене штурманской рубки, висела памятка, первый пункт которой напоминал о «жизненно важной необходимости максимально осторожного кораблевождения, поскольку безопасность стоит выше всех прочих соображений». «Правила судовождения» содержали следующий пункт: «Старший помощник разделяет равную ответственность

с командиром судна за безопасность и соблюдение правил кораблевождения паровых судов и обязан взять на себя руководство кораблем, если капитан не предпринимает меры по предотвращению опасной ситуации. Капитан судна в этом случае отстраняется от руководства. Отступление от этого правила не может быть ничем оправдано»²⁴.

Как известно, Уайлд не заменил Смита, но тогда возникает вопрос — почему он, имея плохие предчувствия перед рейсом, игнорировал ледовые предупреждения, регулярно поступавшие на судно во время всего его движения на запад? Фигура главного помощника, который ушел на дно вместе со своим капитаном, удивительным образом осталась в тени, практически не упомянутая обоими расследованиями; говорилось только о том, как помощник вел себя при катастрофе и как он пресекал своей удивительной волей панику и беспорядок, когда руководил погрузкой на шлюпки. Кто мог подумать про него тогда, что этот человек способен терзаться «плохими предчувствиями» еще перед тем, как ступил на борт корабля в первый раз — на борт новенького, с иголочки, «Титаника»?

Из письма Уайлда ясно, что он воспринял свое назначение на этот корабль очень плохо. Эта неприязнь Уайлда к пароходу является еще одной загадкой истории «Титаника». Мог он видеть или слышать что-либо, что ускользнуло от других (и что вынудило к бегству Джона Коффея)? Или же этот умудренный жизненным опытом, представительный, цветущий человек был еще и предсказателем?

«Титаник» отправился в путь с пожаром в трюме, без биноклей в «вороньем гнезде», без половины спасательных шлюпок, с главным помощником, терзаемым дурными предчувствиями. Капитан, старший помощник, первый помощник и главный инженер-механик, как и большая часть экипажа, уже имели опыт «Олимпиака». Но тем не менее капитан еще в самом

начале рейса повторил свою прежнюю ошибку, которая была исправлена только мастерством капитана буксира; при выходе в море капитан «Титаника» сделал новую ошибку, игнорируя сложную ледовую обстановку. Хотя проблему с углем удалось решить, пассажиров на борту все же было мало — значительная часть потенциальных пассажиров свои заказы отменила. Правительственные чиновники оказались не на высоте; представитель владельца судна — Исмей — задумал вместе с главным инженером-механиком испытание на скорость и в течение пяти с половиной часов прятал у себя в кармане телеграмму с ледовым предупреждением. Ни он, ни капитан, ни его помощники не сочли необходимым предпринять какие-либо меры по обеспечению безопасности, хотя все они в общих чертах знали, что отправляются в рейс в условиях крайне сложной, если не сказать — уникальной, ледовой обстановки.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ВО ВРЕМЯ СТОЛКНОВЕНИЯ



Мы ставим безопасность пассажиров выше всех прочих соображений и еще раз указываем вам и всему экипажу, что не должно быть допущено никакого риска, который поставил бы под угрозу безопасность пассажиров... когда же существует выбор между различными действиями, всегда следует выбрать такое, которое обеспечивает наибольшую безопасность.

Инструкция ИММ для капитанов судов

Против «излишней самоуверенности», являющейся наиболее частой причиной несчастных случаев, надо ограждать себя прежде всего.

Выдержка из текста, помещенного в рамке под стеклом в штурманской рубке

4

НЕМЕЗИДА* ВО ЛЬДАХ

Начав движение, «Титаник» издал извиняющийся гудок, потому что волна от него ударила в борт слишком близко подошедший французский траулер; затем

* Немезида — богиня возмездия в Древней Греции, карающая за преступления — *прим. перев.*

он отвернул от суши и направился к горизонту. Это было ранним утром 11 апреля¹.

Несмотря на предупреждения о плавающих в северо-восточной Атлантике льдах, погода в восточной и центральной частях маршрута корабля была великолепной, практически весенней. Дул легкий ветерок, волнение было умеренным, солнце светило ярко, и утренний туман рассеялся за каких-то десять минут. Яркое солнце освещало великолепную панораму, которую горожанам доводится видеть крайне редко.

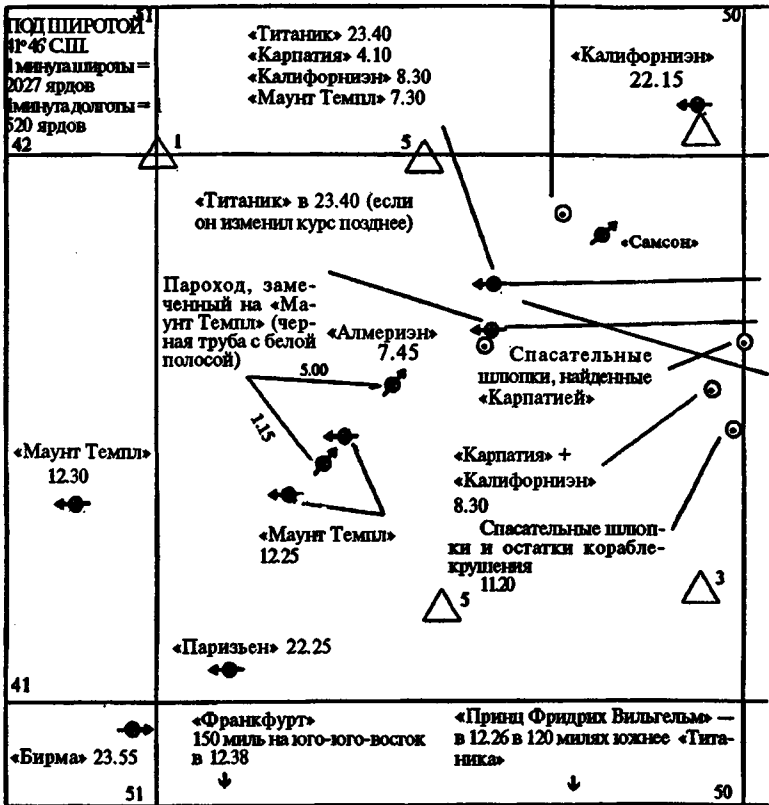
От полудня четверга до полудня пятницы, за время, которое включало двухчасовую остановку в Квинстауне, корабль преодолел 464 морских мили; винты при этом делали семьдесят оборотов в минуту. Маршрут регулярно отмечался на карте, висевшей в курительной комнате — этого требовала традиция, существовавшая на всех трансатлантических пароходах. При ясной погоде определить положение судна было нетрудно — достаточно было в полдень направить на солнце секстант. Не делая остановок, корабль с пятницы по субботу преодолел 519 миль, при семидесяти двух оборотах гребных винтов в минуту, а с субботы по воскресенье, при семидесяти пяти, 546 миль, что было всего на две мили меньше, чем лучший результат «Олимпика»². Поскольку судно двигалось на запад, судовые часы каждый день переводились назад, в соответствии с изменением долготы (нью-йоркское время на пять часов отстает от лондонского), так что средняя скорость в узлах (морских милях в час — морская миля равна 2000 ярдов, что на 240 ярдов больше, чем статутная миля) на самом деле была не такой большой, как можно судить из приведенных цифр. Тем не менее каждый день приносил некоторый прирост в скорости. В воскресенье в полдень, когда были задействованы двадцать четыре паровых котла из двадцати девяти, корабль достиг скорости 22,5 узла. Как мы видели, Исмей в понедельник намеревался ввести в дей-

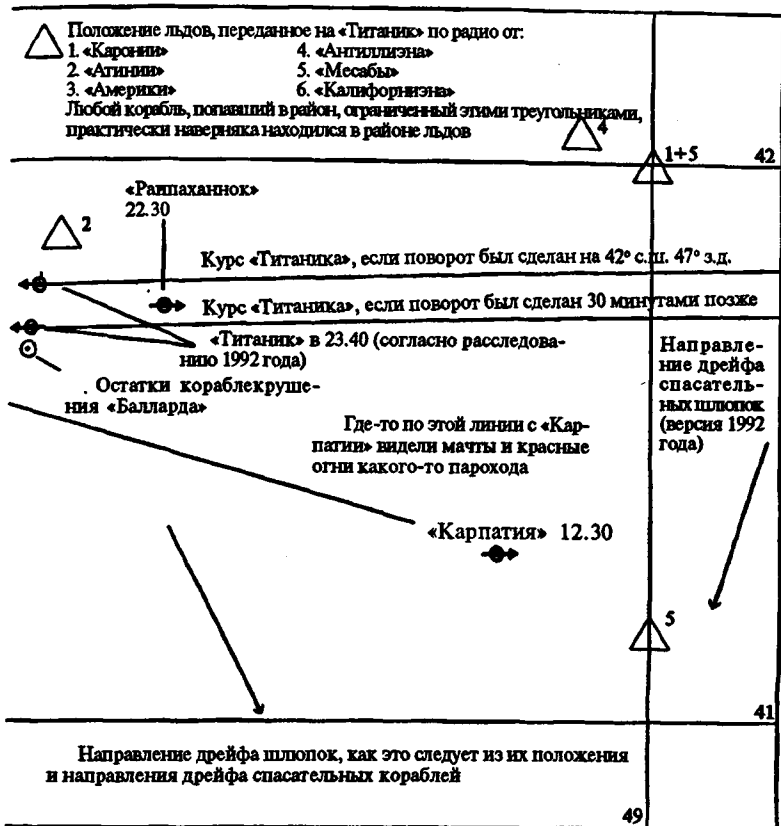
ствие пять оставшихся паровых котлов, чтобы узнать, какую скорость корабль разовьет при семидесяти восьми — восьмидесяти оборотах в минуту³. Похоже на то, что «Титаник» был способен превзойти возможности своего «собрата».

Двадцатичетырехлетний радист Филлипс и его двадцатидвухлетний коллега Брайд работали по шесть часов, чередуясь друг с другом. У них было очень много работы по приему и передаче самых разнообразных сообщений. Посылка сообщения по радио с середины Атлантики в те времена выглядела куда более престижно, чем сейчас звонок из роскошного ресторана по мобильному телефону. Даже при том, что минимальная цена десяти слов составляла 12 шиллингов 6 пенсов, или 3 доллара (за каждое последующее слово приходилось платить 9 пенсов или 35 центов), что было довольно дорого, многие пассажиры первого класса не отказывали себе в удовольствии послать с борта «Титаника» такую «маркониграмму». Исмей отправлял свои обычные деловые распоряжения в Ливерпульский и Саутхемптонский офисы. За исключением нескольких «желаем удачи» и предупреждений о льдах, капитан Смит никаких адресованных ему лично сообщений не получал. Однако в пятницу радиограммы с «Титаника» не отправлялись с 11 часов дня, поскольку передатчик вышел из строя. К счастью, шестичасовые усилия обоих операторов завершились успешно — с 5 часов субботнего утра передатчик, согласно Брайду, снова начал работать.

Посылка ничего не значащих весточек была только одним из развлечений, которые предлагались на борту. Днем можно было также обозревать окружающий океанский простор, ночью — звездное небо. На корабле предлагались такие увеселения, как балы, вечеринки и танцы; играли оркестр из восьми человек и музыкальная группа «Титаника» с поистине неисчерпаемым репертуаром. На палубе А, где размещались са-

2 неидентифицированных парохода, обнаруженных в 5 утра капитаном Ростонем





Карта, указывающая положение кораблей между 20.15 и 11.20 в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года

лон и курительная комната для пассажиров первого класса, можно было послушать электрический орган. Над шлюпочной палубой возвышались резные, раскрашенные крыши, какими могли похвастаться, пожалуй, только самые дорогие отели. Стекланный купол обозначал парадный вход для пассажиров первого класса. Этот вход вел вниз, в курительную комнату; сразу за этой комнатой располагались бар и веранда с «пальмовым двориком». Там любой желающий мог получить все необходимое для спортивных занятий.

На палубе F располагались турецкая и «электрическая» бани, которыми леди и джентльмены могли воспользоваться — в разное время дня — за четыре шиллинга; «электрическая баня» имела плавательный бассейн размером в тридцать два на тринадцать футов. Желающему воспользоваться только бассейном надо было заплатить один шиллинг. Палубой ниже, рядом с почтовым отделением, находилась площадка для игры в сквош, на которой постоянно находился инструктор (Фредерик Урайт), получасовой урок которого стоил два шиллинга. На шлюпочной палубе, с правой стороны от второй трубы, располагался гимнастический зал с самыми современными тренажерами. Те, кто предпочитал менее утомительные занятия, могли найти прибежище в читальне, находящейся рядом с салоном. Пассажиры первого и второго классов могли пользоваться лифтами.

Пассажирам второго класса также предоставлялись необыкновенно широкие возможности. На палубе С имелась большая библиотека; прямо над ней размещалась курительная комната. У пассажиров третьего класса также было больше удобств, чем на других кораблях — в обеденном салоне вместо обычных скамей стояли стулья. На палубе D, ближе к носу корабля, и на палубе С, ближе к корме, располагались бары; имелась также курительная комната, которая обстановкой — дубовыми панелями и массивными столами, стульями

и скамейками — несколько походила на публичный дом. В «общей комнате» с белоснежными стенами стоял рояль для любителей музицировать; имелись также столы для игры в карты и настольные игры. Все классы имели собственные прогулочные палубы, строго разделенные, как и все остальное⁴.

Время приема пищи объявлял Буглер Флетчер, и все три класса приступали к трапезе в одно и то же время (естественно, в разных обеденных салонах). Завтрак занимал время между 8.30 и 10.30 утра, ленч — между 13.00 и 14.30, ужин — между 18.00 и 19.30. Обеденный салон первого класса располагался в середине палубы D и имел поистине грандиозные размеры, вмещающая 532 человека. Капитанский стол, за которым могли разместиться шесть человек, находился в этом салоне, ближе к носу корабля. Смиты могли подавать обед и в каюту, но желательнее было, конечно, его присутствие здесь — либо за своим столом, либо в качестве гостя какого-либо пассажира. Вечером в воскресенье 14-го числа Смит присутствовал в качестве гостя на обеде в ресторане «А ля карт», данном в честь мистера и миссис Уайденер из Филадельфии⁵.

Обеденный салон второго класса тоже нельзя было назвать скромным. Он имел 394 места. В расположенных на палубе D двух салонах третьего класса одновременно могли разместиться 473 человека. Ресторан «А ля карт» предназначен только для пассажиров первого класса; этот ресторан был открыт без перерыва с 8 до 23 часов. Те из пассажиров — а это были по большей части американцы, — кто предпочитал принимать пищу только здесь, а не в общем обеденном салоне, платили за билеты на 15-25 долларов больше. В ресторан «Кафе паризьен» тоже допускались только пассажиры первого класса. Этот ресторан, расположенный на палубе D, у правого борта, был местом встреч для избранного корабельного общества. Все эти места снабжались самыми изысканными яствами и

напитками, запасенными в рефрижераторных камерах корабля.

Выбор блюд для пассажиров третьего класса был значительно более скромным. В соответствии с социальными нормами того времени главные приемы пищи назывались «обед» и «чай» (в первом классе — «ленч» и «обед» соответственно). Завтрак состоял из каши, копченой рыбы или вареных яиц, хлеба, джема и чая или кофе; на обед, начинавшийся после полудня, предлагались суп, мясные блюда, такие как жареная свинина, овощи, а также десерт и фрукты; к чаю подавались печные изделия — хлеб и булочки с изюмом, печеные фрукты или же какой-нибудь легкий десерт и чай. На ужин предлагались овсяная каша и кофе или сыр и печенье.

Сам процесс подачи блюд для пассажиров первых двух классов являл собой широкомасштабную транспортную операцию; второй класс получал лишь немногим менее изысканные блюда, чем первый. Обед во втором классе в воскресенье (это меню сохранилось, и нет нужды заимствовать его с «Олимпиада»), который, в отличие от третьего класса, начинался утром, состоял из овощного супа, рыбного блюда, жареного цыпленка с рисом, молодого ягненка или жареной индейки с овощами и картофелем или рисом, различных десертов, орехов, фруктов, сыра и кофе. В тот же день в обеденном салоне первого класса подавали обед из семи блюд — разнообразные закуски, среди которых были устрицы; выбор между супами двух видов; лосось; филе миньон, цыпята, фаршированные кабачки; мясо ягненка, утки и ростбифы с овощами, выбор из четырех острых блюд, четыре вида десерта. В ресторане «А ля карт» предлагался выбор, характерный для таких лондонских ресторанов, как «Кафе Ройал» или «Савой Грилл» — образец международной кухни с легким английским акцентом. В обеденном салоне можно было заказать за шесть пенсов пинту «Мюн-

хенского» пива из бочки. Само собой, имелся и большой выбор бутылочного пива, и любому желающему предоставлялась обширная карта вин.

В то время как пассажиры, разделенные по классам, предавались чревоугодию, пили, дремали, прогуливались по палубе, читали, занимались гимнастическими упражнениями, вели неспешные беседы, слушали музыку или просто глядели в море, команда выполняла свои рутинные обязанности. Ранним утром, когда пассажиры после сна принимали кофе, капитан Смит получал ежедневные доклады от начальников всех отделов: от старшего помощника, главного казначея, главного стюарда, главного врача, главного инженера-механика. Затем, в полной форме, с эскортом помощников, Смит проходил по кораблю для более детальной инспекции. Такую инспекцию «Уайт стар» требовала проводить ежедневно, кроме воскресенья. Маршрут проходил от мостика к паровым котлам, через общие комнаты для пассажиров всех трех классов и заведения обслуживания. На мостике постоянно стоял вахту один из помощников капитана (хотя официально считалось, что капитан находится на мостике постоянно и потому всегда должен был быть доступен для обращений к нему). Вместе с вахтенным помощником на мостике находились и помощники, младшие по рангу. Они дежурили четыре часа и затем четыре часа отдыхали⁶. Те помощники, которые возглавляли 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 (этот журнал был утерян во время катастрофы).

По всей видимости, именно в обязанности второго помощника входил контроль за впередсмотрящими. Дэвид Блэйр, который поначалу занимал этот пост, передал на «воронье гнездо» собственный бинокль; и когда он покинул борт судна, бинокль был возвращен

в каюту второго помощника. Именно заступившего ему на смену Лайтоллера искал в столовой для помощников впередсмотрящий Джордж Саймонс⁷, чтобы доложить, что в «вороньем гнезде» нет в наличии ни одного бинокля. Саймонс утверждал, что Лайтоллер позднее доложил, что он информировал об этом главного помощника Уайлда и что «проблема решается». При расследовании констатировалось лишь постоянное отсутствие биноклей (что в какой-то мере извиняло Флита, заметившего айсберг слишком поздно), в дальнейшем же этот вопрос был оставлен.

Флита не стоило слишком уж строго осуждать еще по одной причине. Джордж Бехе, вице-президент Американского исторического общества, занимающегося проблемами «Титаника», доказал в 1993 году, что Флит передавал сообщение о ледовой опасности три раза за получасовой промежуток, предшествовавший столкновению — и эти предупреждения были проигнорированы помощниками, которые находились в то время на дежурстве, Мэрдоком и Муди⁸. Бехе привел показания нескольких свидетелей о том, что об этом говорил и сам Флит — в отличие от того, что последний свидетельствовал во время двух официальных расследований. Он и его напарник Ли утверждали, что первый помощник Мэрдок застрелился именно из-за чувства вины, поскольку он проигнорировал предупреждения. «Эти свидетельства совпадают с тем, что поговаривали на спасательном судне «Карпатия», — писал Бехе.

Кроме того, он утверждал, хотя в этом случае свидетельств меньше, что «Уайт стар» предлагала Флиту деньги за то, чтобы он ничего не говорил о более ранних предупреждениях. На суде Флит держался крайне вызывающе, чуть ли не на грани истерики, очевидно — под воздействием стресса (и под неусыпным контролем Исмея). Его не очень счастливая жизнь после катастрофы завершилась самоубийством в 1965 году, в возрасте семидесяти семи лет, спустя тридцать лет

после того, как он расстался с морем и с «Олимпиком», своим последним кораблем. Возможно, он не вынес голоса совести, как человек, ставший причиной катастрофы, или как член экипажа, который спасся, в то время как многие пассажиры погибли. Люди, игравшие главные роли в катастрофах, нередко кончают жизнь именно так.

Более убедительным в приведенных Бехе свидетельствах является утверждение Роберта Хитченса, который во время катастрофы был рулевым. Он говорил, что ему предложили высокооплачиваемую работу в обмен на молчание о некоторых деталях того, что происходило на мостике «Титаника». Бывший рулевой стал заведовать гаванью Кейптауна в Южной Африке — именно там он и поведал свою сокровенную тайну одному моряку, чей корабль зашел в порт в 1914 году. Если бы из «вороньего гнезда» поступило предупреждение о льдах, это слышали бы все, находившиеся на мостике. Впервые обо всей этой истории поведал публике Дон Линч, историк и вице-президент Американского исторического общества в своей книге «Иллюстрированная история «Титаника».

Первое ледовое предупреждение, о котором можно с уверенностью сказать, что оно попало на мостик «Титаника» и было предъявлено капитану, пришло в воскресенье, 14 апреля, от корабля «Карония» (капитан — Барр), принадлежавшего компании «Кунард»: «Капитану «Титаника». Находящиеся к западу суда 12 апреля сообщали об айсбергах, гроулерах [небольших айсбергах] и ледовых полях в 42° с.ш. и от 49° до 51° з.д. Лучшие пожелания — Барр». Ко времени получения предупреждения двухдневной давности адресат находился в 43° 35' с.ш., 43° 50' з.д. Указанный район лежал всего в нескольких милях от курса, которым должен был пройти корабль; при этом нужно брать во внимание постоянный снос течением на юг со скоростью 1,5 узлов. Смит сам продиктовал уведомление о

получении предупреждения, что сделал и при последующем уведомлении.

Второе предупреждение было вручено капитану в 13.42 — в то время корабль находился под 42° 35' с.ш., 45° 50' з.д. Оно было отправлено с «Балтика», которым когда-то командовал сам Смит: «Капитану Смигу, «Титаник». После отплытия у нас был средний по силе, меняющийся направление ветер и ясная погода. Греческий пароход «Атинай» сегодня сообщил о прохождении мимо айсбергов и больших масс льда под 41° 51' с.ш., 49° 52' з.д.... Желаю вам и «Титанику» всяческих успехов. Капитан». Это предупреждение относилось к району, находившемуся еще более близко к курсу корабля.

«По всей видимости, капитан передал сообщение с «Балтика» мистеру Исмею почти сразу после получения», — говорится в британском докладе. «По поводу того, что м-р Исмей знал о возможной встрече со льдами, нет никакого сомнения. М-р Исмей утверждает, что из сообщения он понял, что они могут встретиться со льдами «этой ночью». М-р Исмей показал это предупреждение двум леди, и отсюда можно предположить, что о нем знало какое-то количество пассажиров. По моему мнению [председателя комиссии по расследованию], это сообщение должно было быть доставлено в штурманскую рубку сразу по его получении. Тем не менее оно оставалось во владении м-ра Исмея до 19.15, когда капитан попросил м-ра Исмея его вернуть. Именно после этого телеграмма была передана в штурманскую рубку».

«Это было задолго до того, как корабль дошел до точки, зафиксированной в сообщении [SOS], — сказал далее председатель комиссии лорд Мерсей. — Тем не менее я считаю совершенно недопустимым то, что капитан передал сообщение Исмею и что Исмей оставил его у себя». Вместе с тем лорд Мерсей высказал мнение, что на управление судном этот случай никакого

воздействия не оказал; но этот эпизод однозначно опровергает утверждения о том, что Исмей имел статус «обыкновенного пассажира»...

Именно на Смите лежит ответственность за то, что предупреждение попало Исмею в руки, и за то, что тот держал его у себя столь долго (с каким-то намерением — или без такового?). Допустить передачу сообщения постороннему, даже если он хозяин компании, является чем-то, с трудом поддающимся определению. Но позволить опустить сообщение в карман и отправиться с ним на ленч — это вообще не вписывается ни в какие рамки.

А тем временем льды приближались. Германский лайнер «Америка» доложил в 13.45 в Военно-морское гидрографическое управление Соединенных Штатов в Вашингтоне, что корабль 14 апреля миновал «два больших айсберга под 41° 27' с.ш., 50° 8' з.д.» Управление собирало информацию о ледовой обстановке и передавало ее кораблям, находившимся в Северной Атлантике. Это сообщение радист «Титаника» принял для того, чтобы оказать любезность германскому кораблю, передав предупреждение дальше в Вашингтон через радиостанцию мыс Рейс, расположенную на острове Ньюфаундленд, когда корабль вечером дойдет до зоны ее приема. Хотя эта радиограмма не была адресована непосредственно «Титанику», она содержала жизненно важную информацию, и ее следовало передать на мостик. Но Джек Филлипс не упомянул о ней своему младшему помощнику, Гарольду Брайду, и не передал ее какому-либо помощнику, что обязан был сделать.

В 19.30 было получено еще одно предупреждение, адресованное «Калифорниэном» компании «Лейланд» (эта компания тоже входила в ИММ) кораблю той же компании «Антиллиэн»: «...42° 3' с.ш., 49° 9' з.д. Три больших айсберга в пяти милях от нас к югу. Лучшие пожелания — Лорд». Брайд утверждал, что вручил

телеграмму помощнику, но не мог вспомнить, какому именно.

В 21.40 — к этому моменту Смита уже не было на мостике — корабль получил сообщение от парохода «Месаба»; это предупреждение было адресовано специально «Титанику»: «От «Месабы» на «Титаник» и всем кораблям, идущим с востока. Предупреждаем обо льдах от 42° до 41° 5' с.ш., от 49° до 50° 30' з.д. Видели много пакового льда и большое количество мелких айсбергов. Также ледовое поле. Погода хорошая, ясно». Именно в указанном районе корабль повстречал свою гибель. Нет никаких свидетельств, что сообщение застигло капитана на мостике; похоже, что, если бы так и было, ничего бы это не изменило. Смит не замедлил бы ход.

Шестое предупреждение было передано при помощи сигнальной лампы в 10.30 пароходом «Раппаханок» (исполняющий обязанности капитана — Альберт Смит), британским грузовым кораблем, шедшим всего в нескольких милях севернее и направлявшимся на восток: «Только что прошли через массивное ледяное поле и несколько айсбергов». Получение сообщения было подтверждено сигнальной лампой с мостика «Титаника», то есть, по крайней мере, один помощник о сообщении знал, поскольку ответ гласил: «Сообщение принято. Спасибо. Доброй ночи».

Двадцатью пятью минутами позже упомянутый выше «Калифорниэн» обратился к «Титанику» с сообщением: «Мы остановились и окружены льдами...», но был грубо перебит до того, как смог указать свое положение: «Заткнись! Ты заглушаешь мой сигнал. Я работаю [связываюсь] с мысом Рейс». Об этом диалоге на мостик информации передано не было, но мы наверняка знаем, что капитан Смит 14 апреля 1912 года получил, по крайней мере, два предупреждения обо льдах по курсу судна. Также мы знаем, что на карте, где был проложен курс, стояла пометка «ледяные поля между

мартом и июлем», которая относилась к району, лежащему всего к двадцати пяти милям к северу от трансатлантического маршрута, которым шли суда, направлявшиеся на запад; и эта же карта имела другое предупреждение, которое относилось к району, указанному пунктиром — этот пунктир лежал южнее(!) маршрута — «айсберги встречаются в пределах этой линии в апреле, мае и июне»⁹.

Как вахтеный помощник, каковым он являлся до двадцати часов, Лайтоллер назначил на дежурство в «вороньем гнезде» с 9.30 Саймонса и Арчи Дживелла, приказав им внимательно следить за льдами (но по-прежнему не пользуясь биноклями). Распоряжение было передано шестым помощником Джеймсом Муди, который просил передать этот приказ следующей паре впередсмотрящих. Второй помощник прикинул приблизительное положение льдов, которые видели с «Коронии», и заключил, что корабль должен скоро их встретить. Шестой помощник произвел собственные вычисления, используя еще и ледовое предупреждение с «Балтика», и пришел к выводу, что льды они увидят примерно в 23 часа¹⁰.

К этому времени у команды стало одной головной болью меньше — десятидневный пожар в котельной был наконец в субботу вечером потушен¹¹. Старший кочегар Фред Бэрретт вместе со своими подопечными и дополнительной группой из двенадцати кочегаров, специально нанятых в Саутхемптоне для выполнения этой задачи, очистили бункер от всего содержавшегося в нем угля. Главный инженер-механик Белл сообщил на капитанский мостик, что Томас Эндрюс и сопровождавшая его бригада хотят осмотреть место пожара. Бэрретт сказал, что пожар сделал поверхность водонепроницаемой переборки номер пять совершенно черной. Старший кочегар Чарльз Хендриксон позже дал показания, что огонь вспыхнул в Белфасте, но до отхода из Саутхемптона никаких серьезных попы-

ток погасить его не предпринималось. Краска на переборке облупилась, но замаскировать это следствие пожара было достаточно легко. «Я просто счистил прежнюю краску, а потом покрыл все черной масляной краской, — сказал он, — чтобы переборка выглядела как всегда»¹². Непонятно, на кого именно эта маскировка была рассчитана. Кораблестроитель Эдвард Уилдинг, когда его вызвали в качестве свидетеля, утверждал, что огонь должен был сделать переборку более хрупкой.

Клемент Эдвардс, представитель Профсоюза некавалифицированных рабочих и работников доков, причалов и прибережных служб, сделал на двадцать пятый день британского расследования предположение, что пятая переборка была прорвана водой именно потому, что стала непрочной из-за пожара. Томас Льюис, представитель Британского профсоюза моряков также спрашивал Бэрретта о пожаре и влиянии огня на переборку.

На двадцать девятый день расследования Эдвардс предположил, что Смит передал Исмейю сообщение обо льдах, полученное с «Балтика», тактично возражая против требования увеличить скорость (как иначе убедить собственника корабля «сбавить ход?»), и что Исмей специально долго не возвращал этого предупреждения, надеясь, что Смит о нем забудет и ходовые испытания продолжатся. Такое предположение не совсем совпадает с репутацией Смита как «любителя быстрой езды», однако, по крайней мере, эта передача сообщения доказывает, что Исмей не был «обыкновенным» пассажиром, что подтверждается еще и тем — это также отметил Эдвардс — что после столкновения Исмей отправился прямо на мостик.

Тем временем «Титаник» продолжал идти по широким просторам Атлантики, следуя международно оговоренному «южному маршруту», которым пароходы следовали с 15 января по 14 августа. «Уайт стар» имела правило, по которому на ее кораблях каждое воскресение

ные проводились шлюпочные учения, но это «правило» давно уже стало «исключением». Не было учений и на этот раз — из-за сильного ветра, хотя он и довольно быстро стих, а если и дул, то только за счет движения самого судна¹³. В воскресенье капитан Смит, освобожденный от обязанности совершать обход корабля, решил посетить религиозную службу, которая началась в обеденном салоне в 10.30 и продолжалась сорок пять минут — это была единственная возможность пассажирам других классов увидеть роскошные апартаменты тех, кто купил самые дорогие билеты. Пение гимнов сопровождал оркестр из восьми человек. 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 таких учений не предусматривали¹⁴. Кочегар 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).

Международно признанный маршрут движения судов через Атлантику начинался примерно у юго-западной оконечности Ирландии, и примерно на половине пути он доходил до точки с координатами 42° с.ш., 47° з.д., которая имела название «поворотной». До этой точки корабли следовали в юго-западном направлении, после нее — почти точно на запад, пока не достигали Нью-Йорка.

Однако в ту ночь капитан Смит оставил своему помощнику, который должен был стоять на вахте, распоряжение в журнале для приказов — сделать поворот в 17.50 — тридцатью минутами позже «точки поворота». Полагаясь на свидетельство, что корабль двигался со скоростью 22 узла, нам следует проложить на карте

еще одиннадцать морских миль по предыдущему курсу корабля, чтобы определить его новую точку поворота. Такое изменение курса должно было отвести корабль южнее и западнее льдов, о которых сообщал «Балтик», а также южнее льдов, о которых информировала «Карония»¹⁵. Но предупреждения охватывали район шириной в семьдесят пять миль¹⁶, и изменение в курсе было слишком небольшим, чтобы посчитать его реакцией на предупреждения; ко времени столкновения судно находилось всего двумя милями южнее обычного маршрута. Возможно, капитан хотел держаться чуть дальше от континентального шельфа у берегов Ньюфаундленда и Новой Шотландии. Какой-либо информацией о его намерениях мы не располагаем.

Лайтоллер сменил Уайлда в 18.00; шестой помощник Джеймс Муди заступил на дежурство в 20.00. Температура воздуха утром составляла всего около четырех градусов по Цельсию, но к вечеру упала еще ниже. Когда первый помощник Мэрдок совершал обход, он заметил (это было в 19.15), что на полубаке люк открыт и из щели виден свет. Он отдал распоряжение Сэмьюэлу Хеммингу закрыть люк, чтобы свет не мешал находящимся на мостике и впередсмотрящим в «вороньем гнезде». К девяти часам температура воздуха упала до нуля по Цельсию, снизившись на четыре градуса всего за два часа.

В это время Смит ужинал за столиком четы Уайднеров. Лайтоллер видел ледовое предупреждение с «Каронии» — капитан показал его ему еще днем — и полагал, как мы уже упоминали, что льды судно встретит в 21.30; шестой помощник Муди считал, что ко льдам корабль подойдет в 23 часа. Либо Муди (он отрицал это), либо один из младших помощников, находившихся на дежурстве, примерно в 17.30 получил от Гарольда Брайда ледовое предупреждение, отправленное с «Калифорниэна» на «Антиллиэн». В это время лед был уже только в пятидесяти милях впереди по

курсу корабля. В 20.40 Лайтоллер предупредил корабельного плотника Дж. Максвелла, ответственного за баки с пресной водой, что вода в них может замерзнуть из-за того, что температура опустилась до минус одного градуса (при такой температуре замерзает пресная вода, но не морская). Подобное сообщение было передано и главному инженеру-механику Беллу, который обязан был присматривать за водой в паровых котлах.

Смит извинился перед Уайденерами и их именитыми гостями, среди которых были Тайерс и майор Батт, и покинул салон, отправившись на мостик, где появился в 21 час; в течение последующих двадцати минут капитан беседовал с Лайтоллером. «Ветер небольшой», — сказал капитан. «Нет, вообще полный штиль», — ответил второй помощник. «Полный штиль», — повторил Смит. Все свидетели, опрошенные на британском расследовании, подтверждают, что такая погода была крайне редкой для северной Атлантики; они никогда не встречались с подобным за все время своего плавания в этом районе. А тогда Лайтоллер высказал сожаление, что ветра нет, поскольку волнение на море вызывает рябь вокруг айсбергов и помогает их обнаружить.

Капитан и его помощник немного поговорили о том, при каких условиях легче увидеть айсберг, а также об отражении света от его поверхности (от самого судна или звезд, поскольку луны в ту ночь не было). Если даже айсберг возвышается своей «темной» стороной (что бывает, когда айсберг перевернется), он обычно обнаруживает себя белым контуром. Лайтоллер был уверен, что в такую ясную, спокойную погоду даже маленький айсберг можно увидеть за одну или две мили, что предоставляет достаточно времени, чтобы избежать столкновения. Однако в разговоре не затрагивался вопрос о ледовых предупреждениях и о том, что два помощника определили совершенно разное

время встречи со льдами. Примерно в двадцать минут двенадцатого ночи Смит объявил о своем намерении отправиться спать, но в полной форме и не дальше койки штурманской рубки. Его последние слова, обращенные к Лайтоллеру, были: «Если возникнет какая-либо проблема, дайте мне знать — я буду рядом». Лайтоллер воспринял это как распоряжение разбудить Смита в случае, если появится айсберг¹⁷. Содержание их разговора не позволяет сделать какого-либо иного заключения.

В половине десятого Лайтоллер попросил Муди передать его распоряжение в «воронье гнездо» Джевеллу и Саймонсу «внимательно следить за льдами, особенно небольшими льдинами и гроулерами», и передать это указание их сменщикам, Флиту и Ли. В это время первый помощник Мэрдок сменил на мостике Лайтоллера. Температура воздуха была близка к нулю. Указатель скорости показывал, что за два часа корабль преодолел сорок пять миль — средняя скорость, таким образом, составляла 22,5 узла. Погода оставалась ясной и совершенно безветренной; море было спокойным. Муди продолжал свое дежурство. Все три помощника и их капитан отлично знали, что приближается лед, и каждый из них приготовился к этому по своему. Капитан ушел с мостика позже, чем обычно, оставив распоряжение разбудить его в случае появления по курсу корабля какого-либо сомнительного объекта; Мэрдок закрыл люк, находившийся на пятьдесят футов ниже «вороньего гнезда»; Лайтоллер специально распорядился следить за льдами; Муди вычислил, что льды должны появиться в 23 часа. За полчаса до вычисленного им срока температура воды все еще была крайне низкой — около нуля (мы знаем, что при такой температуре металл обшивки корпуса судна становился максимально хрупким).

В 23.30, согласно показаниям впередсмотрящих Флита и Ли (это время было подтверждено на официаль-

ном расследовании только одним свидетелем), они увидели прямо по курсу легкую, но четко выделяющуюся на фоне воды дымку. Они не сообщили о ней на мостик. Десятью минутами позже, ничего не сказав своему коллеге, Фредерик Флит внезапно трижды ударил в колокол — этот сигнал означал, что прямо по курсу находится какой-то объект. Во время американского расследования он сообщил, что увидел «черную массу... немного выше, чем высота полубака» — то есть выше пятидесяти пяти футов над уровнем моря. Во время британского расследования он настаивал, что вершина айсберга была закрыта дымкой. Его напарник Реджинальд Ли также говорил о дымке, как и вызванный на расследование кочегар Альфред Шиерс, свободный в тот момент от дежурства: «Айсберг был в дымке».

Ударив в колокол, Флит позвонил на мостик, расположенный семьюдесятью футами ближе к корме; ответил шестой помощник Муди.

Флит: Вы там?

Муди: Да; что вы видите?

Флит: Айсберг прямо по курсу!

Муди: Спасибо.

[Первому помощнику Мэрдоку] Айсберг прямо по курсу!

Мэрдок [рулевому Хитченсу]: Лево на борт!

На двенадцатый день лондонского расследования Лайтоллер сделал ошеломляющее заявление, что «Титаник» начал поворачивать налево еще перед тем, как Флит позвонил в колокол; но Лайтоллер в тот момент находился в своей каюте и не мог знать, что происходило на мостике. Как бы то ни было, тридцатилетний рулевой Роберт Хитченс, который стоял за штурвалом с 22 часов, повернул руль до самого упора, на три с половиной румба. Тем временем Мэрдок скомандовал по машинному телеграфу «стоп машина», а потом — «полный назад»: после этого он надавил кнопку звонка и держал ее так десять секунд, предупреждая о за-

крытии дверей в водонепроницаемых переборках; затем нажал переключатель закрытия дверей¹⁸.

Но было уже слишком поздно. Прошло примерно сорок секунд со времени предупреждения Флита, и судно успело переменить направление только примерно на два румба (22,5 градуса) влево — этого, к сожалению, оказалось более чем достаточно, чтобы корабль, избегнув столкновения с айсбергом носом, скользнул по нему бортом; при этом подводный выступ айсберга прошелся вдоль корпуса примерно в десяти футах над килем, распоров корпус приблизительно на 300 футов в длину и на несколько дюймов в ширину. Айсберг и корабль были в контакте не больше десяти секунд; между тревогой и столкновением лайнер прошел 500 ярдов. Стоит вспомнить, что на ходовых испытаниях полная остановка при начальной скорости в 20 узлов заняла 850 ярдов. Свидетели подтвердили, что Флит увидел айсберг где-то в пределах 500 ярдов¹⁹.

Пассажиры и члены экипажа ощутили столкновение — если ощутили — по разному, в зависимости от того, где они находились, а также в зависимости от их воображения и жизненного опыта.

Третий помощник Герберт Питман услышал, как он говорил во время американского расследования, как будто «цепь скользит по лебедке». Во время британского разбирательства он сравнил звук при столкновении со звуком спускающегося вниз якоря.

Майор Артур Пошан из канадской милиции (эквивалент британской территориальной армии или американской национальной гвардии) «почувствовал, как будто большая волна ударила в наш корабль. Он вздрогнул...»

Лайтоллер имел много возможностей рассказать, как он воспринял столкновение. Во время американского расследования (к нему относятся и приведенные выше высказывания) он заявил: «Легкий удар, слабое подрагивание и скрежещущий звук». В Лондоне это был уже

«дребезжащий звук и скрежет... легкие удары», очень слабые²⁰.

На британском расследовании ощущения оказались много более разнообразными. Матрос Джозеф Скарротт сказал, что у него было ощущение, как от перевода корабля на полный назад: «только дрожание».

У тех же, кто располагался ниже, впечатления оказались совсем иными. Кочегар Джордж Бошамп, который во время столкновения находился в бункере номер десять, сказал, что при столкновении он услышал «рев урагана».

Джеймс Джонсон, стюард салона первого класса, сказал: «Я ничего особенного не почувствовал; мы подумали, что корабль потерял руль или что-нибудь в этом роде», и кто-то сказал: «Еще одно путешествие в Белфаст [для ремонта]». По всей видимости, этот «кто-то» раньше плавал на «Олимпике»...

Штивщик Томас Диллон (штивщики выравнивали уголь в бункерах) дежурил в машинном отделении; он почувствовал только «легкий удар». То же сказал и смазчик Томас Рейнджер: «Легкий дребезжащий звук, от которого мы вскочили на ноги». (В списке команды этого человека не было.) Штивщик Кэвелл оказался серьезно засыпан углем, поскольку удар сдвинул пласт и обрушил его на него. Кочегар Сиерс просто «чувствовал сотрясение», выбрался из кровати и отправился на полубак.

Обслуживающий банное помещение стюард Чарльз Маккей был свободен от дежурств и играл в карты, когда вдруг ощутил удар, очень легкий. Впередсмотрящий Саймонс говорил: «Меня разбудил скрежещущий звук по дну судна. Сначала я подумал, что корабль потерял якорь, вместе с цепью, и они скользят по днищу».

Директор-распорядитель «Уайт стар лайн» Дж. Брюс Исмей тоже проснулся при столкновении. Он подумал, что «мы потеряли лопасть винта». Это было до-

статочно здравое суждение для человека, которого не было на «Олимпике» или, как было позднее выяснено, на корабле, пережившем подобное происшествие²¹.

Марта Эустис Стевенсон, которая спала в каюте первого класса, говорила: «Я была разбужена ужасным скрежетом с режущим и рвущим звуком; этот скрежет продолжался в течение нескольких секунд».

Молодой учитель Лоренс Бисли, позднее написавший леденящую кровь историю кораблекрушения, проснулся, но «не почувствовал ничего, кроме того, что звук работающих двигателей стал ниже, а танцующее движение матраса — больше»²².

Удар, скрежет, рев — все это привело к тому, что капитан Смит меньше чем через минуту появился на мостике. «Обо что мы ударились?» — спросил он Мэрдока. «Об айсберг, сэр. Я переложил руль лево на борт и дал обратный ход двигателям; я собирался обойти его слева, но он оказался слишком близко. Ничего нельзя было сделать. Я закрыл двери водонепроницаемыми переборками»²³. Четвертый помощник Боксхолл тоже бросился на мостик, и ему капитан приказал отправиться на правый борт, чтобы определить масштабы повреждений. Появился на мостике и Исмей, и ему сказали, что корабль столкнулся с айсбергом.

Старший кочегар Фред Бэрретт был на дежурстве и находился впереди пятой водонепроницаемой переборки, у правого борта, в кочегарке номер семь. Он был одним из первых, кому довелось увидеть результаты столкновения. Бэрретт был буквально оглушен штормовым ревом, который появился вместе с колоссальной горизонтальной струей воды, хлынувшей из отверстия, кончавшегося от него всего в двух футах и двумя футами выше платформы. Ему пришлось спастись по аварийной лестнице, поскольку водонепроницаемые двери были закрыты.

Боксхоллу потребовалось четверть часа, чтобы спуститься вниз, осмотреть место повреждения, вызвать

на обратном пути Лайтоллера и Питмана и вернуться на мостик. Он определил, что воды на палубе F не было, но платформу впереди от водонепроницаемой переборки номер четыре заливало очень быстро. Пять почтовых клерков уже перетаскивали свои мешки с корреспонденцией на палубу G. За десять минут, прошедших со времени столкновения, вода поднялась на четырнадцать футов выше киля в первых пяти водонепроницаемых отсеках (как мы знаем, такое их название не совсем соответствовало истине). После столкновения судно некоторое время шло назад, потом остановилось и на половинной скорости двинулось вперед — или наоборот, в зависимости от того, каким свидетельствам, высказанным во время британского расследования, верить — штивщика Томаса Диллона (пятый день расследования) или смазчика Фредерика Скотта (шестой день); оба они находились в машинном отделении, куда через машинный телеграф поступали команды с мостика.

К полуночи вниз для личной инспекции успели спуститься как капитан Смит, так и Томас Эндрюс, представлявший «Харланд энд Волф». Эндрюс понял, что «Титаник» ранен смертельно, и оценил время сохранения корабля на плаву в час-полтора, в самом лучшем случае — в два часа. Он посчитал, что, поскольку вода заливала четыре носовых отсека, она должна была начать переливаться через переборки, что должно было привести к погружению корабля в воду с носа. На самом же деле айсберг прорвал обшивку вдоль пяти отсеков, которые заполнялись одновременно.

Через двадцать минут после столкновения судна с айсбергом капитан Смит уже понял, что корабль пойдет ко дну. В пять минут первого ночи (время корабля, которое на один час пятьдесят минут опережало нью-йоркское время) площадка для игры в сквош на палубе F уже была залита водой, а эта палуба была выше киля на тридцать два фута. Вода начала посту-

пать в котельную номер пять, то есть в шестую с носа «водонепроницаемую» переборку. Корабль уже довольно ощутимо погрузился носом.

Как только Боксхолл представил свой рапорт об ущербе, капитан приказал ему определить координаты корабля. Последний раз Лайтоллер определял координаты в 19.30 по звездам, и, чтобы определиться с положением судна, он взял изменения курса и скорости из журнала. Трудно сказать, насколько точным оказалось это определение — корабль с 19.30 шел в сносящем его на юг Лабрадорском течении.

Каким образом ему удалось вычислить координаты $41^{\circ} 46'$ с.ш. и $50^{\circ} 14'$ з.д., оказавшиеся неверными всего на несколько миль, мы уже не узнаем, поскольку судовой журнал не сохранился. Ошибка в одну минуту в определении широты приводила к «промаху» на морскую милю; ошибка в минуту по долготе «уносила» на 1100 ярдов (линии широты параллельны экватору; линии долготы сходятся на полюсе). Для большей надежности он мог определить положение по звездам, но вряд ли это ему позволила срочность задания. В любом случае, координаты оказались достаточно точными, чтобы быстро вывести суда к спасательным шлюпкам; и когда капитан третьего ранга резерва королевского военно-морского флота Джозеф Гроувз Боксхолл скончался пятьюдесятью пятью годами позже, в возрасте восьмидесяти трех лет, его последней волей было, чтобы его прах развеяли на месте с координатами $41^{\circ} 46'$ с.ш. и $50^{\circ} 14'$ з.д.

Капитан Смит сам перенес в радиорубку лист бумаги, на котором Боксхолл написал координаты, и приказал непрерывно передавать их в эфир вместе с международным сигналом бедствия. Правда, Смит координаты немного изменил — $41^{\circ} 44'$ или $41^{\circ} 46'$ с.ш. и $50^{\circ} 24'$ з.д. Радиостанция мыса Рейс в Ньюфаундленде приняла сигнал бедствия в двадцать пять минут первого, десятью минутами позже того, как два корабля —

«Ля прованс» (французский) и «Маунт Темпл» (канадский) услышали самую первую просьбу о помощи. Тогда только начинали менять сигнал «CQD» (его неофициально расшифровывали «come quick, danger», «приходите скорее, опасность») на «SOS» (неофициально — «save our souls», «спасите наши души»); тонущий корабль использовал оба сигнала. «CQ» был кодом «для всех станций»; добавка «D» обозначала аварийный вызов. Сигнал SOS был введен в 1908 году, поскольку его легче было запомнить, передать и воспроизвести кодом Морзе: три точки, три тире, три точки.

К этому времени над кораблем с шипением взвилось облако пара, который выпускался из паровых котлов — чтобы соприкосновение океанской воды с котлами не вызвало взрывов. Некоторые котлы оставались в действии, чтобы обеспечивать освещение судна и электроснабжение радиостанции. Филипс и Брайд с трудом могли слышать подтверждения приема своих сообщений. «MGY передает CQD. Здесь исправленные координаты... Просим немедленной помощи. Мы столкнулись с айсбергом. Тонем. Не можем ничего слышать из-за шума пара», — слышали на пароходе «Ипиранга» в двадцать шесть минут первого²⁴.

Сквозь холодный воздух той ночи прошло великое множество сообщений. В документах британского расследования зафиксировано шестнадцать судов и мыс Рейс, принявшие сигнал бедствия; некоторые из судов откликнулись, предложив помощь. Но британское расследование смогло определить не все суда. Американское же насчитало двенадцать точно идентифицированных кораблей (все они фигурировали в документах британской комиссии) и один, название которого осталось неизвестным. Мы еще остановимся на этом и поныне вызывающем горячие споры вопросе.

Одним из кораблей, не слышавших просьбу о помощи, являлся лайнер «Калифорниэн». Это было 6223-тонное грузовое судно средних размеров, на котором

находился только один радист, Сирил Эванс, двадцати одного года, который имел шестимесячный опыт работы. До описываемого кораблекрушения концепция круглосуточного дежурства еще не была правилом. Получив бесцеремонный ответ во время передачи на «Титаник» своего ледового предупреждения, Эванс прекратил в 23.30 свою работу (время корабля). Он сделал это не из-за реакции «Титаника» — радист просто устал после долгого дня. Во время британского расследования (на восьмой день) он настаивал, что вовсе не почувствовал себя оскорбленным, когда его предупреждение прервали на полуслове. Он рассудил, что такой большой и быстрый корабль, по-видимому, принял все меры предосторожности. Капитан Лорд оставил свое судно на ночь в 22.21 (22.09 на «Титанике»), поскольку его корабль был полностью окружен льдом. «Калифорниэн» стоял тогда под координатами 42° 5' с.ш. и 50° 7' з.д., примерно в девятнадцати с половиной милях на северо-северо-восток от места столкновения. Эванс не слышал о произошедшей катастрофе ничего до примерно четверти шестого следующего утра. Позднее мы вернемся к этому кораблю.

На «Титанике» не было системы оповещения, так что новость об аварии продвигалась по кораблю медленно, передаваемая стюардами, разыскивавшими в каютах своих пассажиров. Корабельный оркестр из восьми человек, возглавляемый Уолласом Хартли из Колна, Ланкашир, в четверть первого начал играть бодрые джазовые мелодии в холле первого класса. Вскоре после этого оркестр перешел на левый борт шлюпочной палубы, к роскошному входу первого класса. К этому времени вода поднялась над килем на сорок футов и заливала кубрики моряков на палубе Е.

В 25 минут первого капитан Смит отдал распоряжение приготовить спасательные шлюпки — для погрузки женщин и детей. Идущий на восток лайнер «Карпатия» компании «Кунард» в это же время подтвердил

прием просьбы о помощи, сообщив, что он идет на полной скорости. В это время он находился примерно в пятидесяти восьми милях юго-восточнее; судно изменило курс и стало набирать максимальный ход.

Как сильно изменилось настроение Исмея, капитана Смита и его помощников за столь короткий отрезок времени — от безрассудной отваги и пренебрежения опасностями до отчаяния! Корабль день за днем ускорял ход. Основное из ледовых предупреждений было позабыто или игнорировалось более пяти часов. Капитан и его вахтенный помощник долго обсуждали, чем грозит встреча с айсбергом в безветренную погоду, и сохраняли при этом удивительное спокойствие. В «вороньем гнезде» не было биноклей, и, несмотря на это, на следующий день предполагалось идти еще быстрее. Более ранние предупреждения из «вороньего гнезда» были проигнорированы помощниками, находившимися на вахте и полными решимости побить лучший результат «Олимпика» по пересечению океана. Когда же столкновение произошло, реакция оказалась удивительно медленной — тридцать пять минут прошло до первого сигнала SOS; сорок пять — до начала подготовки к спуску спасательных шлюпок.

Все это показывает, что если «Уайт стар» предпринимала попытки скрыть служебную халатность команды, то у нее были на это веские причины. Непосредственно перед столкновением на вахте находились шесть человек. Флит и Ли сидели в «вороньем гнезде»; на мостике стояли Мэрдок и Муди, штурвал сжимал рулевой Хитченс; другой рулевой, Альфред Оливер, находился неподалеку (на каждой вахте было два рулевых, которые чередовались через два часа). Фонарщик Оливер, который не был вызван на британское разбирательство, рассказал на американском расследовании (на шестой день), что он непосредственно перед столкновением приводил в порядок лампу у корабельного компаса, расположенного на задней части

мостика, и впервые увидел айсберг, когда тот проходил мимо мостика. Флит (вызванный на оба расследования) и Ли (только на британское) рассказали примерно то же. Они подтвердили, что айсберг окружала дымка, хотя кочегар Шиерс (на британском расследовании), Лайтоллер и многие другие наличие этой дымки отрицали. Хитченс был единственным свидетелем того, что происходило на мостике непосредственно перед столкновением; только Флит и Ли были теми, кто мог рассказать, как, когда и с каким результатом была объявлена тревога. Из этих троих, похоже, по крайней мере, двое получили неплохое вознаграждение за молчание, третий же исчез в тумане истории так же бесследно, как и кочегар Коффей: даже кропотливые поиски, проведенные обществами, занимающимися проблемой «Титаника», не нашли ни следа. Все это вызывает значительные сомнения в том, что версия событий, представленная «Уайт стар», является правдивой и заставляет задуматься, что еще компания с таким уникальным списком аварий и с такой сомнительной репутацией пыталась скрыть. Мы рассказали о мрачноватом прошлом «Уайт стар» и об удивительных промахах ее коммодора. Мы упоминали об инспекциях чиновников иммиграционных служб, проведенных на борту обоих суперлайнеров — эти проверки были введены еще на первых пароходах, которые, как правило, были чрезвычайно переполнены и имели ужасающие условия (так называемые «плавающие гробы») — до времени, когда Сэмьюэл Плимсолл, депутат парламента, не привлек внимание общественности к этой проблеме и не стал инициатором первого «Закона о торговом судоходстве» 1876 года, после чего его имя было присвоено линии на корпусах кораблей (Грузовая марка судна, изображающая линию в круге, ниже которой судно не должно погружаться в летние месяцы; рядом изображается набор линий для разных времен года, различных районов земного шара

и для пресной и соленой воды. Эта отметка в Британии называется «отметка (или марка) Плимсолла» — *прим. перев.*), которая показывает уровень максимальной загрузки²⁵.

При тщательном исследовании не получивших объяснения загадок «Титаника» возникает мысль, которая могла бы объяснить сразу множество удивительных «аномалий». Что произошло бы, если бы крайне неразборчивый в средствах владелец нового корабля Дж.П.Морган узнал, что его самый дорогой корабль, «Олимпик», не просто поврежден, а совершенно выведен из строя при столкновении с крейсером? Могло ли быть так, что судно не получило надлежащего ремонта, который у компании «Кунард» занимал обычно полтора месяца, а двинулось, кое-как залатанное, в рейс, в ледяной воде, делающей сталь на заплате еще более хрупкой?

Корабль вернулся в Белфаст для того, чтобы ночью поменяться местами с «Титаником» для установки лопасти. Срыв очередного рейса принес владельцам колоссальные убытки, не говоря уже о потере репутации. Два корабля были так похожи, что, как мы видим, их часто путали — иногда случайно, иногда умышленно (почти все иллюстрации — фотографии и рисунки — «Титаника» в действительности принадлежат «Олимпику»). Могли эти суда «перепутать» и на «Харланд энд Волф» во время этой встречи?²⁶

Эта операция могла быть осуществлена очень просто — сменой местами табличек с названиями судов и некоторых очень легко перемещаемых предметов — таких, как, к примеру, спасательных кругов (очень малое количество предметов несло на себе название корабля). С такой задачей могла справиться небольшая команда, которая могла действовать под прикрытием других работ, производимых на лайнере. Мотив? Деньги и восстановление репутации: «Уайт стар» так и не добилась признания виновности именно крейсера, по-

тратив при этом колоссальные деньги (затраты еще более увеличила и потеря лопасти).

Поэтому почему бы не поменять местами два корабля и запустить кое-как залатанный «Олимпик», способный идти только в спокойном море, в «первый рейс», навстречу ледовым полям, «подстраховывая» его другими судами ИММ? После гибели «Олимпика», за который была получена страховка, целехонький «Титаник» продолжал плавать под именем своего «собрата» еще двадцать три года. Самое удивительное в этом предположении, что оно может объяснить очень многое.

5

ЖИВЫЕ И МЕРТВЫЕ

Отсутствие точного списка 2200 пассажиров и членов экипажа, находившихся на борту «Титаника», конечно, вызывает сожаление, но не удивление — даже в наш компьютерный век, как показывают катастрофы последнего времени, такие списки оказываются неточными и неполными. Но еще большее сожаление вызывает отсутствие достаточно полной информации о числе людей в спасательных шлюпках. К примеру, крайне удивляет большая разница между тем количеством людей, которое находилось в шлюпках согласно показаниям свидетелей, и, следовательно, тем, которое было определено при британском расследовании¹ — 914 человек, и числом спасенных в действительности (самая общепринятая цифра — 705, но и она под большим сомнением).

Крайнюю горечь вызывает также, помимо несоответствия числа мест в шлюпках числу людей на корабле, разница между числом спасенных — 705 человек — и общей вместительностью всех шлюпок — 1178 мест.

Если вспомнить, что спасательные работы производились фактически при полном штиле, то в шлюпки вполне можно было бы погрузить еще с полтысячи человек, что уменьшило бы число погибших в этом крупнейшем в мирное время кораблекрушении на треть. Однако сейчас мы только с большим трудом можем представить картину того, что происходило на корабле и на шлюпках. Свидетели всегда отличаются своей ненадежностью; когда их много, разница в показаниях еще более возрастает, так что приходится как бы «усреднять» их показания. Считается, что угроза смерти может «просветлить» ум; но на деле этого не происходит.

Температура воды, в которую медленно погружался «Титаник», составляла минус два градуса по Цельсию. Несколько минут, проведенных в такой воде, наносили здоровью человека невосполнимый урон. Айсберг, который смертельно ранил «Титаник», по всей видимости, имел сходство с Гибралтарской скалой, хотя те, кто описывал айсберг, его форму, размеры и другие особенности, существенно противоречили друг другу. Довольно большая масса льда после столкновения осталась лежать между полубаком и мостиком. Можно было бы отнести свидетельства об этом к разыгравшемуся воображению, но о льде упоминало слишком много свидетелей. Поскольку мостик выступает примерно на полтора фута за борта корабля, можно предположить, что он сколол с айсберга часть льда, и этот лед упал на палубу; то же самое мог сделать изгиб фальшборта. Но, с другой стороны, за пределы корпуса свешивалась дежурная шлюпка номер один, и нет никаких свидетельств того, что она была повреждена. Тогда появление обломков айсберга может быть объяснено только тем, что лед откололся при ударе о мачты и трубы или же о стойки для антенны. При появлении льда на палубе кто-то из пассажиров отпустил несколько мрачных шуток по поводу того, что лед можно опускать в напитки или брать домой в качестве сувениров.

Из-за того, что вода, становясь льдом, занимает больший объем, лед легче воды. На поверхности видна только одна девятая часть общей массы айсберга; столкновение «Титаника» с Гибралтарской скалой привело бы к такому же результату, поскольку айсберг, по сути, представляет собой плавучий остров с массой в сотни тысяч тонн. Кроме ядерного взрыва, другого средства для борьбы с айсбергами не придумано; потому их оставляют в покое, предоставляя им возможность растаять самостоятельно. Самый крупный корабль при столкновении с айсбергом не смог бы изменить направление его движения и сдвинул бы этого ледяного колосса буквально на миллиметры. Большинство айсбергов Северной Атлантики представляют собой «обломки» ледников Гренландии. Около двух лет занимает у таких ледяных гор путешествие до Большой Ньюфаундлендской банки; в теплую погоду они могут разделяться на части, отчего получаются «гроулеры», или небольшие айсберги, и это значительно увеличивает опасность для судоходства².

«Виновный» айсберг продолжал тем временем свое движение по течению, приблизительно со скоростью одной мили в час, и, когда его заметили шесть или восемь часов позже, он прошел несколько миль на юг и чуть на восток. Впрочем, трудно сказать, действительно ли это был тот самый айсберг, хотя его внешний вид и соответствовал описанию свидетелей — айсберг с двумя вершинами и красной полосой у ватерлинии (по всей видимости, результатом контакта с краской на обшивке, которая была нанесена специально против обрастания корпуса). Более детальное описание из показаний свидетелей получить трудно: одни утверждали, что вершину айсберга закрывал туман, другие — что никакого тумана не было; что поверхность айсберга была синей, что она была темной; айсберг высоко возвышался над судном, он был не выше борта; он был узкий и высокий, он был приземистый

и короткий; наконец, он казался белоснежным, когда уходил от кормы судна.

Но от него — это отмечают все — очень плохо пахло: айсберги часто содержат растения, рыбу и даже останки животных, которые — возможно, через тысячи лет — освобождаются ото льда и начинают разлагаться. Об этом айсберге определенно известно еще только то, что первым его заметил впередсмотрящий Фредерик Флит, раньше своего напарника Реджинальда Ли или кого-либо из находящихся на мостике.

Пассажирка первого класса Мэриан Тэйер, чей муж погиб в катастрофе, а сын спасся, увидела, когда выбежала после столкновения на палубу А, нечто особенное:

«Я увидела что-то, что выглядело как несколько высоких длинных черных столбов, которые плыли параллельно друг другу [и кораблю], но отделялись друг от друга... двумя или тремя футами воды... самый ближний был на расстоянии двадцати футов от корабля, и они протянулись от носа до примерно середины судна. Я не видела в это время никакого высокого айсберга»³.

Только в двадцать минут первого капитан Смит приказал готовиться к погрузке в шлюпки женщин и детей; двадцать пять минут занял спуск первой спасательной шлюпки в холодные неподвижные воды. Такое удивительно большое время можно объяснить только неподготовленностью экипажа из-за отсутствия шлюпочных учений. Старшие помощники не имели определенного плана погрузки и обратились к пассажирам с просьбой выстроиться у дверей перед сходнями, размещавшимися по бортам корабля. Однако эти двери так никогда и не были открыты. Боцман Ничолс с несколькими матросами отправились их открывать, но никто этих людей с тех пор не видел.

Примерно без четверти час (время корабля) под руководством первого помощника Мэрдока была спущена

на первая спасательная шлюпка — номер семь. Эта шлюпка была тридцати футов длиной и могла вместить шестьдесят пять человек. Однако в нее погрузилось где-то около двадцати восьми — она оказалась заполнена менее чем наполовину. Позднее, во время официального расследования, было определено, что шлюпка не была заполнена даже на треть — в нее спустился всего 21 пассажир. Все спасательные шлюпки с нечетными номерами находились с правой стороны, с четными — с левой. Помимо них, с каждой стороны были прикреплены и складные шлюпки — А и С на правой и В и D на левой; каждая предназначалась для сорока семи пассажиров. На корабле имелись еще и две дежурные шлюпки — они располагались по обеим сторонам, ближе к носу судна; каждая могла вместить сорок человек. Мы будем следовать хронологическому порядку спуска шлюпок; только когда они спускались на воду одновременно, мы будем рассказывать о них в порядке их номеров.

Согласно показаниям свидетелей на британском расследовании, на шлюпке номер семь находились три члена экипажа, среди которых было два вперёдсмотрящих (Хогг и Джебелл), восемь женщин и десять мужчин. Одна из них — двадцатилетняя миссис Хелен Бишоп из Доуэджика, штат Мичиган, путешествовавшая первым классом со своим двадцатипятилетним мужем (они давали показания на десятый день расследования), особо отметила поведение Хогга, следившего за погрузкой, а также члена команды, которого она назвала Джеком Эдмондсом. Последнего имени в списке членов команды не нашлось — классический пример того, как трудно извлекать информацию из показаний свидетелей — особенно когда эти показания относятся к погрузке на спасательные шлюпки.

Арчи Джебелл, который ушел с дежурства в 22 часа, почувствовал столкновение и, бросившись на верхнюю палубу, застал там людей, с удивлением разглядывав-

ших разбросанные по палубе обломки льда. Он вернулся обратно в свой кубрик, чтобы одеться полностью, и в эту минуту появился боцман Ничолс, приказавший всем морякам выйти на палубу⁴. Джевелл, которому было только восемнадцать, оказался одним из немногих, кто знал свое место в случае аварии — в седьмой шлюпке. Команда имела списки — кто к какой шлюпке должен бежать (в основном в этих списках были кочегары и стюарды, и только небольшое число моряков), но многие просто эти списки не читали — либо по неграмотности, либо из-за уверенности, что судно действительно «непотопляемо». Члены команды должны были грести и рулить, однако ни кочегары, ни стюарды в этом, конечно, навыков не имели — и это еще раз показывает, как непредусмотрительно поступала «Уайт стар», не проводя учений. У многих шлюпок не оказалось фонарей, воды или запасов пищи, либо всего этого вместе, хотя при отплытии из Белфаста все проверялось и должно было быть в наличии. Только на нескольких шлюпках имелись компасы, но на всех судах компасами снабжали только часть шлюпок, поскольку предполагалось, что шлюпки будут держаться вместе. Во время погрузки в эти шлюпки было положено несколько фонарей и буханок хлеба.

К шлюпке номер семь скоро присоединилась пятая шлюпка, которой командовал третий помощник Герберт Питман. Питман, работая под командованием Мэрдока, помог, вместе с пятым помощником Гарольдом Лоу, спуститься в шлюпку сорока одному пассажиру, включая нескольких мужчин. Когда обнаружилось, что поблизости больше женщин нет, начался спуск шлюпки на воду (в пятьдесят пять минут первого). Дж. Брюс Исмей решил принять участие в этом деле, подгоняя пассажиров, а затем командуя Лоу: «Спускай, спускай!» — при этом он махал рукой, подобно ветряной мельнице. Лоу, который имел доволь-

но сложный характер и к тому же был в эту ночь вооружен заряженным пистолетом, сказал директору-распорядителю своей компании: «Пошел к чертям с моей дороги». Двадцатидевятилетний помощник крикнул: «Ты хочешь, чтобы я спустил их быстро? Из-за тебя я их могу уронить!» И Исмей перестал вмешиваться⁵.

Питман был одним из многих на борту, кто предпочел бы остаться на корабле и ждать спасательные суда, но Мэрдок приказал ему возглавить шлюпку. «Ты пойдешь на эту шлюпку, старик. До свидания, удачи», — сказал Мэрдок, пожимая ему руку. Многие пассажиры также не хотели садиться в шлюпки, полагая, что судно и в самом деле является непотопляемым; так многие думали до того момента, когда стало слишком поздно. Возможно, это было одной из причин, по которой шлюпки оказались недогруженными.

Другой причиной явилось убеждение помощников в том, что шлюпки недостаточно прочны, чтобы выдержать полную нагрузку, не будучи спущенными на воду; только последние шлюпки были заполнены практически полностью, поскольку стало ясно, что судно скоро затонет. Корабельный инженер Уайлдинг позднее утверждал на расследовании⁶, что спасательные шлюпки были проверены с полной нагрузкой; если бы он знал о предубеждении помощников, он бы продемонстрировал их прочность в Белфасте. Это — еще одно трагическое упущение, часть общей недооценки роли спасательных шлюпок. Но удивительно то, что Томас Эндрюс с «Харольд энд Волф», видя такую недогрузку, не развеял эти сомнения. Эндрюс объяснял серьезность ситуации пассажирам, которые оставались в каютах, и всячески помогал им, хотя сам, что было очевидно, пребывал в шоке.

Тем временем доктор Г.Фрауентал, увидев свою жену в шлюпке под номером пять, решил вместе со своим братом прыгнуть с палубы, чтобы присоединиться к

ней, поскольку шлюпка на одну треть была пустой. Доктор умудрился приземлиться на миссис Энн Стенгел, пассажирку первого класса, которая уже полагала, что все опасности ее миновали. Ботинки доктора сломали ей два ребра, и она потеряла сознание. Но, несмотря на холод и ужасную боль, Энн Стенгел достаточно благополучно выбралась из всей этой истории. Питман приказал гребцам отойти от корабля. Его шлюпка остановилась неподалеку от судна, присоединившись к шлюпке под седьмым номером. Позднее он игнорировал крики находящихся в воде, утверждая на расследовании, что выражал желание вернуться, но ему сделать это помешали пассажиры, которые боялись, что шлюпка окажется затянутой под воду при погружении корабля. Однако Питману пришлось испытать весьма неприятный момент, когда ему устроили очную ставку с пассажирами шлюпки. («Я убеждена, что вы не говорили об этом».) Два пассажира — женщина и мужчина — перебрались в другую шлюпку как только им представилась эта возможность, по всей видимости — в знак протеста против отказа вернуться на место крушения. На американском расследовании Питман чувствовал себя крайне неудобно; во время британского этот вопрос не рассматривался вообще⁷.

С левого борта первой была спущена шлюпка под номером шесть — под руководством Лайтоллера, — примерно в то же время, как и шлюпка номер пять, то есть в пятьдесят пять минут первого. На шлюпке было двадцать восемь человек, все женщины, кроме двух членов команды (Хитченса, который был на руле при столкновении, а также Фреда Флита — того впередсмотрящего, который объявил тревогу) и двух пассажиров-мужчин — канадского майора Артура Пошана и итальянского «зайца» со сломанным предплечьем. Лайтоллер разрешил Пошану спуститься в шлюпку, поскольку тот представил себя первоклассным яхтсменом-любителем, имеющим полезный опыт. Лайтоллер

полагал, что в шлюпке было сорок два человека, но, по всей вероятности, спутал эту шлюпку с какой-то другой, поскольку в ту ночь принимал участие в спуске семи шлюпок. Мимо проходил капитан Смит, который отдал Пошану распоряжение грести на огни судна, видневшегося в пяти милях от корабля, двумя румбами правее носа «Титаника». Лайтоллер повторил это распоряжение. Позднее, на американском расследовании шестнадцать свидетелей подтвердили, что видели «таинственный корабль» — к этому вопросу мы еще вернемся; по всей видимости, этот корабль после катастрофы исчез. Хитченс, который насчитал в шлюпке тридцать восемь женщин, сидел у руля, в то время как Флит и Пошан налегали на весла; позднее он отказался поворачивать назад, чтобы подобрать находящихся в воде. Через некоторое время эта шлюпка подошла к шлюпке номер шестнадцать: они были связаны вместе, и с шестнадцатой на шестую перебрался кочегар, чтобы помочь грести. Некоторые женщины пытались грести специально, чтобы согреться⁸.

Мэрдок и Лоу у себя на правом борту загружали шлюпки и спускали их на воду намного успешней, чем это делали Лайтоллер и Муди на левом. Это происходило, в частности, и из-за того, что судно поначалу кренилось на правый борт, поскольку получило пробоину именно с этой стороны, и воде требовалось некоторое время, чтобы заполнить все помещения отсеков; позднее судно накренилось влево — по всей видимости, из-за большого скопления людей на «Шотландской дороге». Естественно, крен на один борт делает трудным спуск с другого — шлюпки начинают скользить по обшивке. С другой стороны, шлюпки, спускаемые со стороны крена, отходили слишком далеко, чтобы на них можно было грузить пассажиров, что заставляло делать что-то вроде импровизированных мостиков. Такая проблема возникала несколько раз и существенно затрудняла эвакуацию.

Мэрдок и Лоу начали свою работу с середины судна; спустив седьмую и пятую шлюпки, они принялись за третью. На ее борту оказалось двадцать пять женщин и детей и десять пассажиров-мужчин, а также непропорционально большое количество членов экипажа — около пятнадцати человек, что намного больше, чем требовалось для управления рулем и для гребли. Один из них, Джордж Мур, сказал, что помощники разрешили садиться в шлюпки и членам команды, поскольку поблизости женщин и детей больше не было. Шлюпка номер три спустилась со шлюпочной палубы до уровня палубы А, но пассажиры первого класса не могли в нее оттуда забраться, поскольку окна в каюте Исмея не были открыты — для этого требовался специальный ключ. Шлюпка достигла воды, потеряв при этом два весла. Одной из ее пассажирок была миссис Хейс из первого класса, которая долго звала своего мужа, оставшегося на борту — пока могла его видеть. Мистер Хейс отказался покинуть корабль, пока в шлюпки не сели все женщины и дети⁹.

Пока их коллеги занимались погрузкой в шлюпки, четвертый помощник Боксхолл по приказу капитана и с помощью рулевого Джорджа Роу начал зажигать сигнальные патроны. Оба они видели красный и зеленый навигационные огни какого-то корабля, находившегося на расстоянии пяти миль — эти огни показывали, что судно идет к ним; позднее они увидели красный огонь и два топовых белых, что свидетельствовало — корабль отвернул и идет мимо. Они попытались привлечь внимание этого корабля миганием сигнальной лампы.

Из специального орудия была пущена вверх сигнальная ракета — она поднялась на 800 метров и разорвалась, оставив после себя двенадцать белых, медленно спускающихся вниз звездочек. Боксхолл пустил вверх, по крайней мере, восемь ракет с пятиминутными интервалами, начиная с пяти минут первого, когда была

спущена первая шлюпка, и до 1.20, когда от корабля отплыли шлюпки девять и десять. Тогда не существовало международно признанных сигналов бедствия, однако для сообщения о своем критическом положении обычно было принято пускать вверх ракеты через регулярные интервалы времени. Для этих целей рекомендовались белые ракеты; некоторые компании для неаварийной связи имели собственные системы сигналов ракетами, как белыми, так и цветными.

Сейчас, после многих лет яростных споров, ясно, что большинство этих сигналов было замечено на борту «Калифорниэна», который его капитан остановил на точке $42^{\circ} 5'$ с.ш. и $50^{\circ} 7'$ з.д. — примерно в девятнадцати милях от места кораблекрушения. С мостика «Калифорниэна» эти сигналы казались такими далекими, что представлялись поднимающимися не выше мачт — такое впечатление осталось у нескольких очевидцев этого с «Калифорниэна». Сам «Калифорниэн» был виден довольно отчетливо (он находился прямо по курсу «Титаника», как было установлено позднее), но на сигналы корабль не ответил. Ясного объяснения этого факта не смогла добиться ни американская, ни британская комиссии. Ни одна из загадок, связанных с «Титаником», не вызывала так много споров, как этот вопрос.

Когда последняя ракета растаяла у них над головой, Мэрдок и Лоу отправились к дежурной шлюпке правого борта. После некоторых усилий они сдвинули ее так, что в нее могли забраться пассажиры (эта погрузка заняла довольно большое время — опять же из-за отсутствия навыка). В десять минут первого эта шлюпка была спущена, через четверть часа после шлюпки номер шесть, которой, как мы помним, было приказано двигаться к какому-то судну, видневшемуся двумя румбами правее носа корабля. Впередсмотрящий Джордж Саймонс, который находился в первой шлюпке, видел белый (кормовой?) огонь — одним или двумя румбами

левее носа корабля, из чего он заключил, что таинственное судно движется на запад или что «Титаник» повернулся. Матросы начали грести к этому огню.

Первая дежурная шлюпка (которая могла вместить сорок человек) была загружена меньше всех — в ней находилось не больше дюжины человек: две женщины, три пассажира-мужчины и семь членов экипажа (два моряка и пять кочегаров). Пятый помощник Лоу позднее утверждал, что так мало людей в шлюпке оказалось потому, что поблизости больше никого не было — ни на шлюпочной палубе, ни на палубе А. Среди тех же, кто оказался у шлюпки вовремя, была уже известная нам «высокородная» пара — сэр Космо Гордон и леди Гордон. Они вместе с секретаршей мисс Лаурой Франкателли пытались сесть в шлюпку втроем — сначала в седьмую, затем в третью. Сэр Космо Гордон, заядлый игрок в бридж, представлявший Англию на Олимпийских играх 1908 года в фехтовании, спросил Мэрдока, когда тот искал пассажиров для дежурной шлюпки номер один: «Мы можем в нее сесть?» Первый помощник якобы воскликнул: «С превеликим удовольствием!», или что-то в этом роде. Также в шлюпку сели двое мужчин-американцев, но члены экипажа все равно численно превосходили пассажиров в пропорции семь к пяти.

Свидетели из этой шлюпки, несмотря на свою малочисленность, похоже, дали самые противоречивые показания. Главное противоречие заключалось в ответе на вопрос — возвращалась ли шлюпка на место катастрофы или нет? Как и инструктировал Мэрдок, шлюпка отошла от корабля на расстояние от 100 до 1000 ярдов и остановилась, ожидая новых команд, которых так и не последовало, поскольку Мэрдок погиб с кораблем. Когда кто-то из членов команды высказал идею вернуться на место катастрофы, ему возразила одна или две пассажирки.

Один факт был установлен точно — сэр Космо Гор-

дон, находясь в шлюпке, предложил каждому из семи членов команды чек на 5 фунтов стерлингов, что тогда составляло месячное жалованье матроса (не включая питания). Такое сенсационное разоблачение было сделано на пятый день британского расследования старшим кочегаром Чарльзом Хендриксоном, который находился в этой шлюпке. Утверждалось, что Космо Гордон заплатил за то, чтобы шлюпка не возвращалась обратно. Космо Гордон же заявил, что его предложение было всего лишь выражением сочувствия членам команды, которые потеряли работу и свои вещи, и что «он хотел что-нибудь для них сделать». В те несколько дней, которые прошли между заявлением Хендриксона и показаниями Гордона на расследовании, двух членов экипажа — Саймонса (его навелили в его доме в Веймауте) и кочегара Джеймса Тейлора (в Саутхемптоне) — они подтвердили свидетельство Хендриксона — посетил прибывший из Лондона «представитель сэра Космо Даффа Гордона». Затем Тейлору предложили прибыть для беседы в Саутхемптонский офис «Уайт стар»; только за прибытие ему обещали семь шиллингов, что превосходило суточную оплату. Оба члена команды рассказали об этих визитах под присягой, на десятый день британского расследования.

Космо утверждал, что пять фунтов стерлингов (не наличными, а чеками, так что воспользоваться ими можно было только в Британии) предназначались якобы для того, чтобы матросы купили себе новое обмундирование взамен утраченного. Непосредственно вручены чеки были уже на борту «Карпатии» — их заполняла мисс Франкателли, а подписывал барон. Понятно, что данный сомнительный эпизод стал отдельной сенсацией на фоне всего, что выявило британское расследование¹⁰.

В то время как на воду была спущена первая дежурная шлюпка, на другой стороне корабля коснулась воды спасательная шлюпка номер восемь — за ее спуском

следил всегда спокойный и собранный главный помощник Уайлд; ему помогал Лайтоллер. Минуту или две возле них находился капитан Смит. Некоторые свидетели считали, что эта шлюпка была спущена раньше шестой — то есть первой с левого борта, — но британское расследование, определившее время спуска с точностью до пяти минут, установило, что восьмая была спущена примерно в 1.10.

Неподалеку от этой шлюпки разгорелась настоящая драма. Супруги Изидор и Ида Страус знали о команде капитана: «Только женщины и дети». Они стояли рядом, глядя, как в восьмую шлюпку спускаются женщины. Их друг, полковник Арчибальд Грейси, также наблюдал за погрузкой. Когда ее пригласили сесть в шлюпку, миссис Страус сказала: «Нет, я не хочу расставаться со своим мужем. Как мы жили, так и умрем — вместе». Кто-то предложил сесть им обоим, поскольку никто не будет возражать, когда в шлюпку сядет человек таких почтенных лет. Однако мистер Страус остался непреклонным, сказав: «Нет, я не желаю для себя никакого послабления, которое не было бы предоставлено другим». В результате они погибли вместе. Эллен Бэрд, горничная Иды, плача, отправилась в шлюпку с меховой накидкой своей хозяйки — подарком при расставании¹¹.

В восьмой шлюпке, согласно британскому расследованию, находились тридцать девять человек. На шлюпке было тридцать пять женщин, ни одного пассажира-мужчины, и четыре члена экипажа (два стюарда, кок и матрос Томас Джонс, возглавивший шлюпку). В первый день американского расследования стюард Альфред Крауфорд сказал о капитане Смите: «Он дал нам инструкции грести к огню, который он видел, выгрузить там всех женщин и вернуться назад к кораблю. Огонь принадлежал какому-то судну. Мы грели и грели, но никак не могли его достигнуть». Томас Джонс рассказал, что «какая-то разговорчивая леди...

графиня или что-то в этом роде» очень порывалась командовать, и в конце концов он посадил ее у руля, в то время как члены команды и некоторые женщины гребли. Этой женщиной была Люси-Ноел Марта, графиня Рутская, которая путешествовала с горничной (мисс Махани), но без своего высокородного шотландского мужа; графиня явно не относилась к паразитирующему типу аристократов. Когда ей надоело управлять рулем, она взялась за весло; она также долго успокаивала одну итальянскую женщину, муж которой остался на корабле. Уже на борту «Карпатии» Джонс «похитил» табличку с номером своей шлюпки; позднее он вставил ее в рамку и отправил графине Рутской в знак своего восхищения¹².

Следующей с правого борта, под присмотром Мэрдока и Муди, была спущена девятая шлюпка. Это произошло в 1.20. Альберт Хайнес, помощник боцмана, возглавил эту шлюпку; другими членами команды были двое рулевых, один моряк и четыре стюарда. Потом оказалось, что заполнение этой шлюпки примерно соответствовало ее вместимости — британское расследование определило общее число в пятьдесят шесть человек — восемь членов команды, шесть пассажиров-мужчин и сорок две женщины. Шестерым мужчинам было разрешено спуститься в шлюпку, поскольку поблизости в тот момент больше не было женщин и детей. Одна престарелая женщина потеряла самообладание, отказалась ступить на борт и вернулась назад. Французский романист Жак Футрель и один из помощников силой посадили в шлюпку мадам Мей Футрель. «Это твой последний шанс: иди!» — крикнул ее муж. Шлюпка совершенно очистила шлюпочную палубу от женщин и, опускаясь, приостановилась у палубы А; в том месте не было экранов, установленных Исмеем. На шлюпке не оказалось ни компаса, ни фонарей. Рулевой Уолтер Винн видел красный (огонь левого борта) и белый (топовый огонь) огни какого-то

парохода; он предполагал, что этот корабль находился приблизительно в семи или восьми милях. После того, как эти огни исчезли, он заметил другой белый огонь, примерно в том же направлении¹³. После некоторых трудностей с установкой весел шлюпка медленно отошла от корабля.

Оказав помощь Мэрдоку со шлюпкой номер девять, Муди пересек шлюпочную палубу, обогнул купол над парадным входом первого класса и начал помогать Лайтоллеру загружать шлюпку номер десять. В докладе британского расследования утверждается, что эта шлюпка опустилась на воду в то же время, как и шлюпка номер девять, то есть в 1.20. Ее возглавил Эдвард Блэй, ветеран британского военно-морского флота; помогали ему один матрос и трое других членов команды. Под присмотром помощников на шлюпку не проник ни один пассажир-мужчина; но в ней ухитрились спрятаться один армянин и один японец — они были обнаружены только после спуска шлюпки на воду. Официально же из пассажиров в шлюпку было разрешено спуститься сорок одной женщине из всех трех классов и семерым детям.

Шеф-пекарь корабля Чарльз Джогин (он должен был занять место в шлюпке номер десять) имел под своим началом тринадцать человек; в половине первого он послал их на шлюпочную палубу, с сорока фунтами хлеба каждого, чтобы уложить хлеб в шлюпки. Джогин помогал переносить детей через полутораярдовую пропасть между накренившимся бортом корабля и шлюпкой — через нее не все женщины решались прыгнуть. В конце концов, Джогин пропустил эту шлюпку, как и следующую, пустился от корабля вплавь и был подобран одной из складных шлюпок.

Матрос Балей считал, что десятая шлюпка была последней, что не соответствовало действительности; на шестой день расследования он сказал, что шлюпка прошла вдоль колоссального корпуса «Титаника», от-

плыла от него на три мили и остановилась; после трехчасового стояния шлюпка медленно двинулась прочь. Балей считал, что спасательные суда идут на помощь и, вместе с другими членами команды, всячески пытался успокоить пассажиров: «На помощь нам уже идет пароход». Такими же словами успокаивали и пассажиров, оставшихся на борту.

Десятая шлюпка скоро присоединилась к складной шлюпке D и спасательным шлюпкам четвертой, двенадцатой и четырнадцатой; все вместе они составили целую флотилию, соединенную веревками. Эту флотилию возглавлял пятый помощник Лоу.

Следующей шлюпкой, спустившейся с правого борта — это было в 1.25 — была шлюпка номер одиннадцать; за ее погрузкой следили Мэрдок и Муди. Согласно свидетельствам, высказанным во время британского расследования, эта шлюпка была переполнена уже при спуске — в ней было семьдесят человек, на пять больше расчетного количества. К этим показаниям следует относиться со скептицизмом — мы знаем, как недогружены оказались другие шлюпки и как ненадежны были свидетельства. К тому же помощники считали, что шлюпки недостаточно прочны, чтобы принять полное количество пассажиров, и поначалу предполагали спускать их полупустыми и только потом загружать со сходней. Впрочем, помощники могли руководствоваться чувством крайней опасности; поскольку нос судна уже погружался.

Командование этой шлюпкой, в которой было так тесно, что находившиеся в ней могли только стоять, поручили матросу Хэмфрису; кроме него, на шлюпке находились еще семеро членов экипажа и стюардесса Энн Робинсон, которая уже бывала на судне, столкнувшемся с айсбергом — на канадском «Лей Шамплан» (это случилось в 1907 году). В шлюпке было шестьдесят женщин и детей и только один пассажир-мужчина, Филип Е.Мох (хотя есть свидетельства, что таких

пассажиров было три). Поскольку на шлюпочной палубе не осталось практически никого, большинство людей было взято с палубы А.

Как только шлюпка дошла до воды, она чуть не была залита водой из насосов, работавших на полную мощность. К тому же блок одной шлюпбалки заело и требовалось освободиться от шлюптале — длинных веревок, на которых шлюпка держалась. Только потому, что океан был спокоен, удалось благополучно перерезать веревки. По всей видимости, заедание блока опять же было вызвано плохой готовностью экипажа. Если бы на море в эту ночь было обычное волнение, этот инцидент мог кончиться совсем плохо.

Миссис Робинсон отметила, что корабельный оркестр продолжал волновать ее сердце своей музыкой, когда спасательная шлюпка уже начала спускаться. Женщины в шлюпке роптали на то, что им приходится стоять; одна прибывавшая в сильнейшем стрессе женщина постоянно заводила будильник, и он почти непрерывно трезвонил всю ночь¹⁴.

Согласно докладу британской комиссии, в 1.25, то есть примерно в то время, когда начала спускаться одиннадцатая, на другой стороне борта пошла вниз двенадцатая шлюпка — за ее спуском следили Лайтоллер и Лоу. На ней было всего сорок два человека, из них только двое моряков — Джон Пойнгдестр (командир шлюпки) и Фредерик Кленч. Неполная загрузка шлюпки позднее была объяснена отсутствием поблизости женщин и детей. Множество пассажиров-мужчин из второго и третьего классов пытались забраться в шлюпку, но Лайтоллер и Пойнгдестр их не пропустили.

Как заявил матрос Кленч, какой-то француз проник в шлюпку, когда она спускалась мимо палубы В. Когда шлюпка опустилась на воду, моряки никак не могли отсоединить шлюптале, пока пассажирка третьего класса Маргарет Деваней не передала им карманный нож,

что позволило Пойнгдестру перерезать веревки. В конечном счете эта шлюпка, став седьмой из спущенных, присоединилась к флотилии Лоу, о которой уже упоминалось (и будет еще упомянуто).

Все это — залитый светом корабль, взрывающиеся в небе ракеты, оркестр, играющий под аккомпанемент вырывающегося в воздух пара, таинственные огни, загорающиеся и гаснущие на горизонте — напоминало какой-то невероятный калейдоскоп, гигантский сумасшедший дом, события в котором прокручиваются в замедленном темпе. Поскольку капитан и старшие по рангу помощники погибли — самыми старшими из спасшихся оказались Лайтоллер и Боксхолл — не удивительно, что истинную картину происшедшего оказалось так трудно восстановить.

Трудно понять и то, что шлюпки спускались недогруженными «из-за недостатка пассажиров», когда на борту оставались целые толпы. Трудно понять, почему люди, выходя на палубу после столкновения узнать, что случилось, возвращались обратно в свои каюты. Как могли иммигранты-католики собираться в ризарии для обращения к Богу после того, как узнали, в каком положении находится корабль. Вызывает удивление, как воля главного помощника Уайлда смогла противостоять попытке более 100 членов экипажа проникнуть на шлюпки и как послушно сотни человек перешли по его просьбе на другой борт, чтоб выровнять корабль. Трудно представить и тот последний трагический момент, когда множество людей — среди них и сотни женщин — бросились на корму, когда судно стало погружаться.

Все сведения о последних минутах корабля были собраны от разных свидетелей во время двух расследований, из заслуживающих доверия статей, а также из мемуаров и книг, написанных непосредственно после трагедии или многие годы спустя, когда это кораблекрушение стало уже восприниматься как легенда.

Многое при этом оказалось выдуманно: человек, выдававший себя за женщину, чтобы проникнуть на шлюпку, как оказалось, укутал голову шалью из-за холода. Капитан Смит, вооружившийся, как и другие помощники, пистолетом, не застрелился и — это можно утверждать определенно — не призывал «быть британцами». (Согласно некоторым книгам, капитан обратился к тем, кто пытался прорваться к шлюпкам: «Мужчины, будьте британцами!» — *прим. перев.*) Все это предназначалось только для того, чтобы расцветить и так более чем устрашающую легенду.

Катастрофа и без того предоставила немало реальных проявлений как мужества, так и трусости. Известно, что многие подкрепляли свой дух спиртными напитками; один пассажир выпил залпом целую бутылку джина. Шеф-пекарь Чарльз Джогин говорил, что спустился вниз для того, чтобы наполовину осушить свою личную бутылочку виски, и встретил там одного из корабельных врачей за подобным занятием. Понятие о ценностях настолько перевернулось, что казначей корабля майор Пошан предпочел оставить в своей каюте ценные бумаги общей стоимостью 60 000 фунтов стерлингов, но захватил с собой теплую одежду. Полковник Грейси, встретив посреди всего этого кромешного ада Фредерика Урайта, сообщил ему, что их встреча на площадке для игры в сквош в понедельник утром не состоится.

Старший кочегар Бэрретт, потрясенный струей воды, которая рвалась из борта котельной номер шесть, опомнившись, поспешил в пятую котельную, чтобы помочь младшим техникам управиться с помпами, — это он позднее рассказал журналу «Марин инжинир»¹⁵. Он увидел одного из техников, лежащим на полу со сломанной ногой; именно в этот момент пострадавшая некогда от огня переборка номер пять внезапно прорвалась под напором колоссальной массы воды, что заставило Бэрретта быстро взобраться вверх в более

безопасное место. Все, кто кроме него находились в котельной, утонули.

К 1.30 на воду было спущено уже десять шлюпок, и десять еще оставалось на борту. В это время старший помощник Уайлд приказал пятому помощнику Лоу принять командование шлюпкой номер четырнадцать, которая была практически почти полностью заполнена. Доклад британского расследования говорит о шестидесяти трех человеках на ее борту, из них пятьдесят три женщины и восемь членов экипажа, включая Лоу. Внимательный читатель, конечно, понял, что должно было быть еще два человека: эти двое — мужчина, который сообщил, что он — хороший гребец, а также — один «заяц», которого Лоу не заметил. С другой стороны, Лоу не допустил проникновения двоих мужчин, которые пытались проникнуть на борт четырнадцатой шлюпки, когда она была еще на уровне шлюпочной палубы. При спуске, как сообщил Лоу на тринадцатый день британского расследования, он трижды стрелял вдоль борта, предупреждая тем самым попытки пассажиров с других палуб прыгнуть в шлюпку. Когда шлюпка была всего в пяти футах от поверхности воды, блок заело. Лоу освободил концы шлюпталеи, и шлюпка упала в воду с этой высоты.

Показания Лоу не следует принимать за абсолютную истину — в Америке он говорил, что его назначили в шлюпку номер одиннадцать, однако в Британии утверждал, что у него не было определенного назначения, что вызвало удивленные перешептывания членов комиссии. В море он взял на себя труд собрать все шлюпки, соединил их веревками и перераспределил пассажиров, главным образом, пересадив в полупустые шлюпки пассажиров из своей. У него было намерение вернуться обратно, чтобы подобрать находившихся в воде, но это он осуществил после довольно продолжительного бездействия, когда со шлюпок слышали крики едва держащихся в ледяной воде людей¹⁶.

Похоже, он действительно был намерен вернуться, но боялся, что в воде окажется слишком много людей, которые могут потопить шлюпки. Лоу выждал — и в действительности спас несколько жизней.

В 1.35 были почти одновременно спущены последние спасательные шлюпки правого борта — под номерами тринадцать и пятнадцать. Мэрдок и шестой помощник Муди управляли посадкой. Шлюпки были загружены почти полностью. Очевидно, положение судна заставило их отбросить предубеждение о непрочности шлюпок. Капитан и главный помощник в этот момент находились на шлюпочной палубе.

Командовал тринадцатой шлюпкой Фред Бэрретт, тот самый, который сумел спастись из затопляемой котельной. Ему помогали четыре члена команды. Согласно британскому расследованию, на борту шлюпки находилось пятьдесят девять женщин и детей. Однако свидетели упоминали о присутствии четырех мужчин, включая учителя Лоренса Бизли, который позднее написал свой отчет о трагедии. При спуске шлюпка была почти затоплена водой от помп судна. Из-за криков со шлюпки спуск прекратили, чтобы оттянуть шлюпку в сторону по борту — по всей видимости, в направлении кормы, как это можно судить из произошедшего с ней позже.

Когда шлюпка наконец опустилась на воду, блок заело и шлюпталы никак не отсоединялись. Они, как пуговина, удерживали шлюпку у погибающего корабля. Скоро находящиеся в шлюпке увидели, как прямо на них спускается другая шлюпка — номер пятнадцать. Можно предположить, что судно к этому времени сильно погрузилось носом, и это отнесло верхнюю шлюпку на ее длинных шлюпталых довольно далеко. Крики с тринадцатой были услышаны на палубе; спуск прекратили, пока на тринадцатой не перерезали веревки и шлюпка не отошла от борта.

Возможно, самым счастливым пассажиром в три-

надцатой шлюпке оказался пассажир третьего класса д-р Вашингтон Додж, который увидел свою жену и сына Артура в седьмой шлюпке. Большинство находившихся в шлюпке были пассажирами третьего класса. Позднее многие из этой лодки утверждали, что видели огни таинственного корабля, проществовавшего мимо и затем дразняще медленно ушедшего из вида.

Лодка номер пятнадцать была заполнена еще больше, чем одиннадцатая — на ней, согласно британскому расследованию, оказалось приблизительно семьдесят человек — точных данных о ней не удалось получить, как и о других шлюпках. Среди ее пассажиров оказалось тринадцать членов экипажа — больше чем в любой другой шлюпке, кроме восьмой. Из этих тринадцати трое были стюардами и трое — кочегарами. Согласно Джорджу Кэвеллу, тому самому, которого заваляло углем при столкновении с айсбергом, руководство этой шлюпкой взял на себя кочегар Даймонд.

Возможно, у одного из стюардов, обслуживавших турецкую баню, Сэмьюэла Джеймса Рула, несколько повредился рассудок от пережитого, но он позднее утверждал, что шлюпку возглавлял стюард Джек Стюарт. Он также сообщил, что на борту в основном были мужчины, и только несколько женщин и детей. Генеральный прокурор и члены комиссии выразили свое удивление столь малым их числом — только четверо женщин и трое детей из семидесяти в шлюпке, — эти цифры назвал Рул. Ко времени, когда шлюпка начала загружаться, объяснил он, на верхних палубах женщин и детей уже почти не осталось.

Разница в показаниях Кэвелла и Рула привела к тому, что обоих на девятый день расследования вызвали для дачи повторных показаний. Оказалось, что у Рула было что-то с головой. Теперь он вспомнил, что почти все из находившихся в шлюпке были женщинами и детьми. Как он объяснил, большинство из них носили странные одежды и сидели к нему спиной. Клемент

Эдвардс, адвокат от профсоюзов, позднее доказал, что Рул был поистине чемпионом по введению участников расследования в заблуждение.

Рул говорил, что пассажиры спускались в шлюпку с палубы А. Эдвардс задал вопрос: «Как могло быть, что они сходили с закрытой палубы?» После совершенно ненужных вмешательств Лейнга (представлявшего «Уайт стар»), заместителя генерального прокурора Джона Саймона (от министерства торговли) и Роберта Финлея, Рул заявил: «Впереди, на палубе А, были окна».

После этого утверждения Эдвардс предположил, что модель судна, представленная расследованию, на самом деле воспроизводит «Олимпик». «Мои данные свидетельствуют, что на «Титанике» палуба А была закрыта до самого конца, в отличие от палубы А на «Олимпике»».

Финлей: Нет, на этой модели все воспроизведено как на «Титанике».

Эдвардс: Значит, мы можем считать ее точной моделью «Титаника»?

Финлей: Да.

Саймон: Так оно и есть. [Три слова лучше, чем одно, особенно если вам платят за их количество.]

Эдвардс: Со всем уважением к сэру Роберту Финлею я хотел бы, чтобы это было доказано, потому что у меня по этому вопросу довольно надежные материалы, в том числе и относительно палубы А.

Саймон: Я полагаю, эта модель была проверена?

Финлей: Конечно. [Если это и было так, то записей об этом нет.]

Эдвардс (Рул): Вы сказали, что палуба А была открыта?

Рул: Да — на корме.

Саймон: Вы слышали это добавочное слово — «на корме»? Как я помню, хотя на палубе и были окна, они не проходили по всей длине.

Здесь настойчивый Эдвардс ударил снова: Это так, мой господин — на «Олимпике».

Саймон: Вы подошли к месту, где окна прекращаются, и, как я понял, здесь могла быть шлюпка?

Рул: Да.

Эдвардс (сомневаясь и стараясь понять, Рулу): Вы сказали, что палуба А открыта на корме?

Рул: Да.

Лорд Мерсей его поправил: Не на корме, а с кормы, — настаивал он. Тогда Эдвардс попросил Рула подойти к модели и показать, где палуба А была открыта, а где закрыта экранами Исмея. Наконец было установлено, что палуба А открывалась именно там, где, по всей видимости, спускалась вниз пятнадцатая шлюпка.

Возможность добраться к пятнадцатой шлюпке с палубы А стала причиной попытки пассажиров третьего класса в нее проникнуть — об этом говорил на расследовании стюард Джон Эдвард Харт. Он сообщил, что помогал будить женщин и детей; всего ему удалось поднять двадцать пять человек, и он повел их через лабиринты переходов на шлюпочную палубу, затем вернулся и провел следующую группу к пятнадцатой шлюпке. Несмотря на одно или два противоположных свидетельства, Харт утверждал, что перед ним не было никакого физического барьера (хотя несколько пассажиров на американском расследовании утверждали, что требовали открытия окон; на британском же расследовании, как мы это еще увидим, не очень интересовались показаниями пассажиров).

Вернувшись на левый борт, Лайтоллер и невероятно деятельный в эту ночь Муди проследили за спуском спасательной шлюпки под номером шестнадцать, которая была укомплектована практически полностью. Согласно британскому расследованию, в ней находились всего пятьдесят пять человек, включая трех членов экипажа — мужчин и трех стюардесс (в том числе, Виолетта Джессоп, которой предстоит пройти нечто

подобное на «Британике»; тогда она будет медсестрой). В шлюпку грузили только женщин и детей — пятьдесят человек, — причем никого из первого класса; но затем на ней был обнаружен один кочегар. Командовал шлюпкой А.Бейли, один из двух охранников корабельного запаса оружия (он же отвечал на судне за порядок); он распорядился грести к огням, видневшимся с левой стороны от носа судна — они были видны еще два часа после столкновения. Стюардесса Элизабет Левер попросила дать ей возможность погрести, чтобы согреться (она была одной из двадцати женщин обслуживающего персонала; большинство этих женщин были замужем). Совершенно без женщин на лайнерах обойтись было невозможно, поскольку требовалось присматривать за пассажирками и детьми. Можно представить, как было трудно этим пионеркам «морской работы» среди примерно 900 мужчин и вдали от родного дома. Шлюпка, о которой идет речь, подошла к шлюпке номер шесть, и их команды вместе стали дожидаться рассвета.

Первый помощник Мэрдок все еще продолжал свою невероятно тяжелую работу. Проследив за спуском шлюпок седьмой, третьей и первой, он стал присоединять шлюпталы шлюпбалок к складной шлюпке С. Закончив эту работу, он осмотрелся вокруг — в эту шлюпку можно было погрузить еще 47 пассажиров. По всей видимости, он назначил командиром шлюпки рулевого Джорджа Томаса Роу по приказу капитана Смита. Складная шлюпка имела двойное плоское дно, изготовленное из шлака. Борта шлюпки были низкими, но их можно было увеличить, подняв полотняные стенки и зафиксировав их в этом положении — при этом высота борта составляла три фута. Остальная часть шлюпки была сделана из дерева, поэтому она могла находиться на плаву даже без поднятых бортов.

Британское расследование установило, что в этой шлюпке находился семьдесят один человек — то есть

шлюпка отплыла в самых плохих условиях, с большим превышением нормы, тогда как даже шлюпки, рассчитанные на семьдесят человек, отплывали, имея одиннадцать — пятнадцать человек на борту. Но эта шлюпка также служит иллюстрацией ненадежности свидетельских показаний и явной тенденции преувеличивать число спасшихся — хотя в самом деле трудно в темноте сосчитать людей, которые постоянно встают, садятся, берутся за весла и меняют свои места. Здесь еще играет роль и психологический фактор — ощущение вины, радость спасения и так далее. Полковник Грейси, который осуществил свой подсчет, находясь еще в шлюпке, определил, что в ней было всего тридцать девять человек¹⁷.

Роу, бывший моряк британского флота, помогавший Боксхоллу с аварийными сигналами и пытавшийся установить контакт с таинственным судном при помощи сигнальной лампы, сказал в частной беседе сенатору Теодору Бартону, что он насчитал тридцать девять человек — он сам, стюард, парикмахер по имени Вейкман, три кочегара и тридцать один пассажир — женщины и дети, и два пассажира — мужчины из первого класса. В это число не входили четыре китайца-«зайца», что в сумме дало бы сорок три человека. Он также сказал (это подтвердил, по крайней мере, один свидетель), что Мэрдок дважды выстрелил, чтобы отогнать от шлюпки толпу мужчин.

На пятнадцатый день британского расследования Роу заявил, что командование над шлюпкой поручил ему сам капитан Смит. Спуск осуществить было трудно, поскольку палуба к этому времени (1.40) наклонилась на шесть градусов. Также он сообщил, что был на мостике и может сказать, что корабль от полудня до времени столкновения прошел 260 миль, так что средняя скорость его движения составила 21,75 узла (фактически — 22,25; судовые часы должны были в полночь, через двадцать минут после столкновения, быть пере-

ведены назад). Роу считал, что судно по левому борту, к которому он греб, было парусником.

Насчет количества находившихся в шлюпке Лоу не был особо уверен. Он припомнил только шесть членов команды, около двадцати восьми женщин, несколько детей, четырех китайцев и только двух дженгльменов из первого класса: Уильяма Картера, весьма состоятельного филладельфийца, и Дж. Брюса Исмея.

По поводу Исмея не может быть никаких сомнений; сомнения возникают при рассмотрении обстоятельств, при которых он попал на борт. По утверждению самого Исмея, он сел в шлюпку, поскольку никаких других пассажиров или членов команды поблизости не было — именно поэтому он ступил внутрь, вместе с м-ром Картером (которого для подтверждения этого заявления не вызвали). Через много лет один из спасшихся, Джон Тэйер — ему во время катастрофы было семнадцать лет — написал воспоминания, в которых утверждал, что Исмей буквально протолкался через толпу мужчин, чтобы забраться в шлюпку. Намного раньше этого, сразу по прибытии в Нью-Йорк, Шарлотта Кардеза заявила корреспонденту «Ассошиэйтед Пресс», что Исмей сел в шлюпку, когда она была практически пуста, и взял с собой ее мужа Томаса, любителя гребли, чтобы он помогал грести (как мы помним, супруги Кардеза размещались в каюте напротив каюты Исмея, в отличие от него, заплатив за свои роскошные апартаменты). М-р Кардеза тоже не был вызван для дачи показаний, и не нашлось никаких свидетелей, которые подтвердили бы их присутствие на борту шлюпки, хотя оба, без сомнения, остались в живых после кораблекрушения. Жизнь, которую Исмей спас, ступив на борт шлюпки, оказалась довольно бесславной. Мы вернемся к этому вопросу, когда будем рассказывать о расследованиях. По всей видимости, в шлюпку пыталось проникнуть большое количество «иностранцев», поскольку Мэрдоку пришлось вы-

стрелить в воздух, чтобы заставить их покинуть шлюпку (возможно, именно сквозь этих людей протиснулся Исмей); практически все женщины, занявшие освободившиеся места, были из третьего класса¹⁸.

Некоторую загадку представляет собой вторая дежурная шлюпка, которая была спущена в 1.45 под руководством Лайтоллера. Дежурная шлюпка могла вместить только сорок человек; человеком, назначенным ею командовать, был четвертый помощник Боксхолл. Ему помогали матрос, стюард и кок. Из пассажиров в шлюпке находились двадцать одна женщина и один мужчина преклонного возраста; всего на ее борту оказалось двадцать шесть человек. Лайтоллер, судя по одному из свидетельств, также использовал свой пистолет — для того, чтобы очистить шлюпку от мужчин-«средиземноморцев» (следует помнить, что многие пассажиры не понимали английского и не могли себя вести «по-британски» просто потому, что не понимали слов «только женщины и дети»). Даже если это свидетельство является способом приукрасить образ Лайтоллера, оно свидетельствует, что тот до самого конца следил за твердым соблюдением правил посадки женщин и детей первыми и не допускал проникновения пассажиров-мужчин (исключая одного престарелого, которого сопровождали женщины-родственницы). Мэрдок не был так тверд, возможно, предпочитая быстрее спустить шлюпки на воду. К 1.40 он не спустил только одну; этого результата Лайтоллер достиг только двадцатью пятью минутами позже.

Боксхолл, согласно его собственному свидетельству, стал грести вокруг судна к его правому борту — это должно было занять значительное время. Возможно, он искал открытые двери у сходней. Он не видел, как судно пошло ко дну, поскольку, как он утверждал, в это время его шлюпка была от корабля в полумиле. Однако с такой дистанции увидеть погружение довольно легко, даже с уровня поверхности воды; по крайней

мере, можно было заметить, как погасли огни судна¹⁹. Боксхолл взял на борт шлюпки ящик с зелеными фальшфейерами и запустил несколько из них. Именно поэтому его шлюпку «Карпатия» подобрала первой.

Ко времени, когда вторая дежурная шлюпка была спущена, вода стала заливать палубу с носа корабля. Радиостанция корабля передала на «Карпатию», что машинное отделение «залито до котлов»²⁰.

Последняя из обычных спасательных шлюпок (номер четыре) была спущена в 1.55 — она располагалась впереди у левого борта. Лайтоллер, выполняя распоряжения Смита и Уайлда проконтролировать погрузку в эту шлюпку и ее спуск, начал заполнять ее еще семьдесятю минутами раньше, когда Мэрдок только занялся шлюпкой номер семь (спущенной на воду первой). Запомняв об установленных Исмеем экранах, Лайтоллер хотел заполнить эту шлюпку с палубы А. Это привело к тому, что шлюпка оказалась самой недогруженной — никто не мог открыть окна экрана²¹; с передней же части шлюпочной палубы большинство пассажиров забрала седьмая шлюпка. Лайтоллер вернул шлюпку на шлюпочную палубу, хотя правильнее в этих обстоятельствах было бы отправить какого-нибудь матроса разыскать ключ и открыть окна. Женщины из первого класса и те, кто их сопровождал, создали очередь для посадки, но невероятно занятый второй помощник смог вернуться к этой шлюпке только через час. В той очереди были миссис Астор, миссис Картер, миссис Рейерсон, миссис Тэйер, миссис Уайденер в сопровождении детей и горничных.

Когда, наконец, Лайтоллер вернулся, под его руководством были спущены оставшиеся спасательные шлюпки и одна из складных. Сначала спустилась шлюпка номер два, затем складная шлюпка D. Шлюпки А и В все еще оставались прикрепленными к крыше «домика помощников». Шлюпку номер четыре пришлось

подтягивать к борту, поскольку крен судна стал уже довольно существенным. Лайтоллер стоял одной ногой на корабле, другой — на шлюпке, помогая перебираться женщинам и детям, которых передавал ему полковник Джон Джекоб Астор — всего в нее было погружено примерно тридцать шесть человек, среди них — совсем юная Мадлен Астор, по видимости — его дочь. Астор спросил Лайтоллера — может ли он сесть в шлюпку, поскольку она заполнена только на две трети, но помощник был тверд как всегда: только женщины и дети. Мультимиллионер стоически простился со своей юной супругой и отошел — как и подобает джентльмену. Судно к этому времени погрузилось настолько, что шлюпка спускалась до воды только двадцать пять футов, если не меньше. Здесь Астор вспомнил, что его собака, эрдель-терьер Китти, сидит в клетке на палубе F, и он отправился выпустить ее на волю²². Его вдова позднее говорила, что когда она глядела на корабль в последний раз, то видела бегущую по наклоненной палубе собаку. Надо сказать, что это свидетельствует о ее исключительно хорошем зрении.

Когда шлюпка с Мадлен Астор начала спускаться вниз, на ней был только один член экипажа. Уже когда шлюпка коснулась воды, по шлюпталям в нее соскользнули еще три члена команды, включая В.Перкиса. Когда же шлюпка отошла от судна, в ней обнаружился «заяц». Перкис взял командование в свои руки, и именно эта шлюпка оказалась единственной, которая оставалась рядом с кораблем, когда тот погрузился в пучину. Перкис и его коллеги подобрали семь (возможно, восемь) человек — из них все оказались членами команды (двое скоро скончались, поскольку долго находились в воде), так что в общей сложности в шлюпке оказалось примерно сорок шесть человек. Позднее шлюпка номер четыре присоединилась к четырнадцатой, двенадцатой, десятой и D, находившимся под общим руководством Лоу, который принял-

ся пересаживать их пассажиров, о чем мы уже говорили выше. Четвертая шлюпка имела сильную течь, и требовалось постоянно вычерпывать воду; некоторые впоследствии говорили, что при гребле им приходилось буквально сидеть в воде. Каждая шлюпка имела в днище пробку для осушения, но некоторые пробки удалось разыскать с трудом. Миссис Мэриан Тэйер сделала любопытное замечание, что видела из четвертой шлюпки «почти сразу после ее спуска, перевернувшуюся шлюпку».

Последней спасательной шлюпкой, спущенной с «Титаника», стала складная шлюпка D, располагавшаяся на шлюпочной палубе в передней части левого борта. Ее опустили на воду при помощи шлюпбалок, с которых двадцатью минутами раньше спустили шлюпку номер два²³. В 2.05 полубак уже начал погружаться под воду; уровень воды на середине корабля доходил до палубы В. Помощники Уайлд и Лайтоллер руководили погрузкой в эту шлюпку; Лайтоллер достал пистолет и приказал членам команды, взявшись за руки, встать у шлюпки дугой, чтобы не допустить прорыва к ней толпы пассажиров-мужчин. В этой толпе был человек, который плыл под именем Майкл Хофман — он передал двух своих малолетних сыновей, Майкла и Эдмунда, через этот «человеческий барьер». Настоящая же фамилия этого человека была Навратил; он взошел на борт вместе с сыновьями в Саутхемптоне, и его история представляет собой один из примеров борьбы за детей после развода: он просто похитил их у их матери. Мальчики спаслись, но их отец погиб в ледяной Атлантике²⁴. Довольно большое время понадобилось для того, чтобы собрать достаточное число женщин и детей — сорок, согласно докладу британского расследования — и начать спуск с заметно поредевшей палубы.

В этой шлюпке было три члена команды (один из них, рулевой Артур Брайт, командовал шлюпкой) и

двое пассажиров-мужчин — швед и англичанин, которые прыгнули в шлюпку, когда она опускалась мимо палубы А. Позднее был обнаружен еще один «заяц» — пассажир из третьего класса. Полное количество тех, кто находился на этой шлюпке, в результате составило сорок семь человек. Когда D присоединилась к флотилии Лоу, он забрал всех трех членов экипажа, так что шлюпка оказалась без рулевого; когда на горизонте появилась «Карпатия», Лоу взял эту шлюпку на буксир.

Но еще до этого благословенного момента Лоу и четыре добровольца погребли обратно, разыскивая в воде людей — это была единственная реальная попытка, хотя и запоздавая, заполнить шлюпки до нормы. Среди множества трупов, поддерживаемых на воде спасательными жилетами, команда обнаружила только троих еще живых людей. Один из них, Уильям Хойт, очень массивный и очень больной, скоро скончался прямо на дне шлюпки, несмотря на все усилия ее команды. После этого Лоу установил мачту и поднял парус, чтобы воспользоваться ветром, который начал усиливаться.

Все неточности, связанные со спасательными шлюпками, намного превосходит противоречивость свидетельств о складных шлюпках А и В, которые были привязаны к крыше «домика помощников». Можно определенно утверждать, что уже не оставалось времени подвешивать эти шлюпки к шлюпбалкам. Лайтоллер позднее говорил, что он пытался освободить обе шлюпки. Со шлюпкой А это ему не удалось (он полагал, что она ушла под воду с кораблем), и он занялся шлюпкой В. Когда она отплыла от корабля и затем перевернулась, на ней находилось несколько человек (все — мужчины). Уайлда и Мэрдока в последний раз видели отвязывающими эту шлюпку; ни один из них не спасся²⁵.

Радист Гарольд Брайд рассказывал, что был смыт за

борт и обнаружил, что находится под перевернувшейся шлюпкой В, которая предоставила ему достаточное количество воздуха; там он пробыл три четверти часа, затем вынырнул из-под шлюпки и пробыл в воде еще примерно такое же время (это невозможно в ледяной воде, но в таких условиях время воспринимается весьма субъективно); затем его подобрала шлюпка номер десять. Ноги Брайда оказались в результате этой невероятной борьбы за выживание израненными и сильно обмороженными. Его непосредственный начальник Филлипс тоже выбрался на борт этой шлюпки, но той же ночью скончался от переохлаждения.

Двое из приблизительно тридцати человек, находившихся на перевернувшейся складной шлюпке В (оба они были членами команды), позднее утверждали, что видели капитана Смита, который подплыл к шлюпке, положил руку на борт и произнес: «Я последую за кораблем», и поплыл к капитанскому мостику, который уже начал погружаться.

Лайтоллера затянуло под тонущий корабль, однако внезапно большой пузырь воздуха вынес его снова на поверхность, где Лайтоллеру помог забраться на борт шлюпки В полковник Грейси, переживший аналогичное приключение — его тоже затянуло под воду, однако ему удалось вынырнуть и добраться до шлюпки В. Те, кто присоединился к ним обоим, вынуждены были стоять, тесно прижавшись друг к другу и глядя, как люди прыгают за борт корабля и медленно гибнут в воде от холода или истощения сил — это зрелище продолжалось около двух часов. Один или два человека, сменяясь, опускались на некоторое время в воду, поскольку мест не хватало²⁶. Когда наступил рассвет, они увидели флотилию Лоу и скоро были пересажены на шлюпку номер двенадцать, совершенно бессиленные и во многих случаях неспособные справиться с дрожью.

Неизвестной осталась только судьба складной шлюп-

ки А. Несколько членов команды уже порядком преуспели в спуске этой шлюпки с крыши «домика помощников» на палубу, когда прибывающая вода избавила их от дальнейших усилий. В это время Лайтоллер был всецело занят шлюпкой В, поэтому о дальнейшей судьбе шлюпки А он ничего не знал. Эта шлюпка пустилась в плавание только с одним поднятым полотняным бортом. Британское расследование пришло к выводу, что обе последних складных шлюпки в сумме спасли примерно пятьдесят человек.

Командовать этой шлюпкой довелось стюарду Эдварду Брауну, который, вместе с другими членами экипажа, пытался ее отвязать, когда внезапно волна смыла и его, и шлюпку²⁷. Показания Брауна на британском расследовании отличались редкой точностью, так что можно доверять и тому; о чем упоминал только он один. Когда он пытался сдвинуть шлюпку, то обернулся назад и увидел, как мостик начал уходить под воду. Он настаивал, что слышал, как оркестр играл до самого последнего момента. Непосредственно перед этим к мостику прошел капитан Смит, который произнес: «Ну, ребята, вы сделали все для женщин и детей, позаботьтесь и о себе». К этому времени Смит уже заходил в радиорубку и разрешил радистам Филлипсу и Брайду прекратить работу; но Филлипс продолжал вызывать спасательные суда до 2.17, почти до самого конца. Брайд, согласно его собственному свидетельству, напал на члена команды, который проник в радиорубку и попытался захватить спасательный жилет. Брайд ранил его, возможно, смертельно.

Стюард Браун, всегда находившийся у правого борта шлюпочной палубы и помогавший в погрузке в шлюпки пятую (в которую он был распределен согласно первоначальному плану), третью и С, отрицал, что поблизости был виден какой-либо корабль (хотя сам лайнер мог развернуться, так что огни могли быть заметны только с левого борта).

Однако Браун видел Исмея, когда тот помогал в погрузке в складную шлюпку С и сам забирался в нее. В последние минуты корабль имел крен на левый борт. Когда Браун вынырнул на поверхность, то увидел, что вода вокруг него заполнена головами людей, смытых с корабля, и что на шлюпке А находилось всего несколько человек. Борта шлюпки так никогда и не были подняты — это было трудно сделать, особенно в условиях открытого моря. Браун также утверждал, что люди в воде боролись друг с другом — его собственная одежда была порвана, когда он взобрался на борт самой последней шлюпки с «Титаника». Его руки окоченели от воды и холода, но тем не менее он взял в руки весло. В шлюпке были пассажиры из всех классов; позднее до шлюпки добрались несколько членов экипажа. Всего набралось шестнадцать человек, все — мужчины. Некоторые скоро скончались от долгого пребывания в воде, и либо сами соскользнули в воду, либо были спущены. Когда появилась шлюпка номер четырнадцать, с Лоу, в шлюпке А было уже около фута воды. Лоу пересадил в свою шлюпку всех живых — от одиннадцати до четырнадцати человек — и оставил на шлюпке А троих умерших.

Теперь, когда мы знаем все о шлюпках, мы можем упомянуть несколько эпизодов, которые происходили на самом корабле и были рассказаны свидетелями.

Услышав о распоряжении грузить на шлюпки только женщин и детей, Бенджамин Гутгенхейм и его слуга, Виктор Джилио, спустились вниз — чтобы через некоторое время появиться в вечерних костюмах. «Мы оделись в лучшее и пойдем вниз как джентльмены», — сказал Гутгенхейм (цитируется по рассказу свидетеля, приведенному в «Нью-Йорк таймс»).

В два часа утра майор Арчи Батт и три других джентльмена — Артур Рейсон, Фрэнсис Миллет и Кларенс Мур — закончили свою последнюю партию в карты в

курительной комнате первого класса, а затем отправились наверх, на шлюпочную палубу.

За другим столом в той же самой комнате сидел Томас Эндрюс, директор-распорядитель «Харланд энд Волф». Перед ним на столе лежал спасательный жилет. Эндрюс неподвижно смотрел в стену перед собой — либо совершенно обессиленный, либо находясь в состоянии шока, либо все вместе.

На другой стороне шлюпочной палубы католический священник Томас Байлес исповедовал всех желающих — все то время, как прибывала вода.

Оркестр продолжал играть до самой последней минуты; что именно — этот вопрос так и остался спорным. Одни упоминали гимн «Осень», другие (и это больше похоже на правду, поскольку это — традиционный похоронный гимн) «Ближе, Боже, к тебе».

Все восемь музыкантов оркестра погибли вместе с кораблем. На дно ушел весь старший технический состав из тридцати двух человек. Они останавливали те устройства корабля, к которым подступала вода, и ухитрились обеспечивать освещение до самого последнего момента. Погибли и Эндрюс, и все восемь членов его «гарантийной» бригады. Погибли все пять почтовых служащих. Погибли трое самых старших на корабле по должности — Смит, Уайлд и Мэрдок, — ушедшие с «Олимпиака», чтобы встретить на «Титанике» свою судьбу. Среди полутора тысяч утонувших оказывались целые семьи людей самых разных национальностей; целые улицы в Саутхемптоне потеряли своих кормильцев.

Когда судно ушло под воду — в 2.20 — на воде стало по-ночному темно. Только свет звезд освещал водную гладь. Корма корабля погружалась почти перпендикулярно; когда в 1985 году корабль был найден на дне, обнаружилось, что корма отломилась от остального корпуса. Когда корма тонущего лайнера начала под-

ниматься, сотни людей хватались за поручни или пытались удержаться на кормовой части шлюпочной палубы, но несколькими мгновениями позже все они были смыты в воду.

Все свидетели упоминали (хотя их описания и удивительно разнятся) ужасающий грохочущий звук, когда корма корабля стала вертикально. Это массивные предметы, такие как паровые котлы, потеряв опору, стали падать на стальные переборки. Возможно, что несколько котлов, которые продолжали работать, взорвались при контакте с холодной водой. Многим этот крик предсмертной агонии корабля врезался в память сильнее, чем все, увиденное до этого.

Британское расследование пришло к выводу, что всего спаслось 711 человек²⁸; из них 203 были пассажирами из первого, 118 — второго и 175 — третьего классов; спаслось также 212 членов команды. Округляя цифры, можно сказать, что в живых осталось 97 процентов женщин и 33 процента мужчин из первого класса, 86,8 процентов, соответственно, — из второго класса; 46,16 из третьего. Спаслись все дети из первого и второго классов; из третьего были спасены 45 процентов девочек и 27 процентов мальчиков. В катастрофе уцелело 24 процента команды; среди них 65 процентов спасшихся принадлежали к «палубному отделу», 22 — к «машинному» и только 12 процентов стюардов. Общее число спасенных составляет 32,30 процентов; более двух третей погибло, что сделало кораблекрушение самым крупным несчастьем в мирное время и крупнейшей за всю историю аварией на транспорте. Только через шестьдесят восемь лет этот печальный рекорд был перекрыт, когда на Филиппинах в апреле 1980 года после столкновения с танкером затонул пассажирский паром. Тогда погибло 4375 человек.

Перед тем, как мы продолжим наш рассказ, нам хотелось бы отметить одно важное обстоятельство — эва-

куация с корабля не осуществлялась по заранее разработанному плану. 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 — в неверие в надежность даже спасательных шлюпок, которые спускались на воду не загруженными полностью. Но организованной эвакуации просто не могло быть — судно имело число шлюпок, которое едва могло вместить половину из находившихся на борту. Пассажиры обрекались на то, чтобы вести примитивную борьбу за жизнь в духе Дарвина, и эту борьбу не смог бы проконтролировать и полк помощников, вооруженных пистолетами, особенно когда шлюпки и пассажиры оказались в воде.

Для заполнения шлюпок руководство корабля избрало принцип «только женщины и дети» (или, по крайней мере, «в первую очередь»). Но и с определенным принципом действий помощники не могли не совершать ошибок, поскольку все детали спасательных мер продуманы не были. Из-за этого помощники не знали, что шлюпки могли быть заполнены полностью еще висящими на шлюпбалках и после этого вполне безопасно спущены на воду. 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.

Между числом спасенных в трагическую ночь с 14 на 15 апреля и числом людей, которые могли бы спастись, если бы экипаж был как следует подготовлен, есть существенная разница — разница между количеством мест в шлюпках (равным половине числа нахо-

дившихся на борту людей) и третью тех, кто действительно спасся. Могли спастись и все 100 процентов — если бы «Калифорниэн» или другие корабли подоспели вовремя. Теперь мы рассмотрим вопрос о судах, которые пришли на помощь. И о тех, которые этого не захотели сделать.

6

ТАЙНЫ И КОРАБЛИ

Капитан «Карпатии» Артур Генри Рострон стал героем, потому что повел себя совсем по-иному, чем поразительно беспечный капитан Смит и удивительно равнодушный капитан «Калифорниэна» Лорд. Конгресс США, в чье веденье входит награждение лиц, отличившихся на море, принял решение отчеканить Рострону специальную медаль. Этой чести, а также известности по обеим сторонам Атлантики капитан удостоился не за какую-то особую храбрость, а просто за то, что проявил обыкновенную служебную компетентность. Он оказался человеком, который знал, что следует делать во время чрезвычайного происшествия, и когда к нему обратились за помощью, он действовал так, как и надлежало, — с решительностью и энергией. Другой человек, которого «прославила» эта катастрофа — капитан Стэнли Лорд — мог бы получить все эти лавры себе, однако вместо этого его имя, вместе с именем Исмея, стало символом позора.

Итак, именно «Карпатия», появившись на линии горизонта на рассвете 15 апреля 1912 года, принесла долгожданное облегчение сотням окоченевших пассажиров затонувшего лайнера. 13 600-тонная «Карпатия» принадлежала компании «Кунард»; она была построена в 1902-1903 годах для перевозки через Атлантику

эмигрантов. Поначалу корабль имел 100 мест для пассажиров первого класса и 1500 для третьего; для последних на судне имелись спальные помещения. В 1905 году корабль подвергся перепланировке, после которой он мог принять 100 пассажиров первого класса, 200 — второго и 750 — третьего. Команда состояла примерно из 325 человек. Проплавав два года по североатлантическому маршруту (от Ливерпуля до Бостона или Нью-Йорка), «Карпатия» перешла на доставку в Нью-Йорк эмигрантов из Средиземноморья. Не имея особо благородных очертаний и развивая максимальную скорость всего в 14,5 узлов в час, «Карпатия» не могла считаться особо престижным судном и выполняла чисто утилитарные функции. В высоту корабль составлял 540 футов, в ширину — 65; единственная труба несла цвета компании «Кунард» — узкие черные линии на красном фоне. Корпус имел черную окраску, надстройки — белую.

Рострон родился в 1869 году в Болтоне, Ланкашир. После изучения искусства мореплавания на парусном судне он в 1895 году поступил на работу в компанию «Кунард». В этой компании он проработал (кроме военного времени, когда служил в резерве военно-морского флота) до самой своей отставки в 1931 году. С 1907 года Рострон плавал в ранге капитана; за пять прошедших с этого времени лет «Карпатия» была уже шестым его кораблем. Во время этого рейса на борту находилось примерно 740 пассажиров: 125 в первом, 65 во втором и 550 в третьем классах. 11 апреля корабль покинул причал компании «Кунард» в Нью-Йорке и направился к Гибралтару, чтобы, миновав его, проследовать дальше на восток (к счастью для спасшихся с «Титаника», все суда по перевозке эмигрантов плыли на восток загруженными намного меньше, чем при движении на запад).

На корабле Рострона был всего один радист, Томас Коттам, который был даже моложе, чем радисты

«Титаника», — ему только исполнился двадцать один год. Радист на этом корабле обязан был дежурить только днем; в случае необходимости, конечно, он мог работать в любое время. В воскресенье у него оказалось много работы — он начал ее в 7 утра и находился в радиорубке до полуночи — и даже в это время Коттам еще не освободился, поскольку ждал подтверждения приема своего сообщения, переданного на «Паризьен». Медленно вращая ручку настройки, Коттам услышал радиостанцию мыса Код, штат Массачусетс; радиостанция передавала свое сообщение «Титанику».

Радисту пришлось в голову проверить, получил ли «Титаник» эту радиограмму. Вызвав «Титаник» сигналом вызова MGY, он задал вопрос, пользуясь тем замысловатым стилем, который был принят у телеграфистов и радистов прошлого: «Спрашиваю, старина, знаешь ли ты, что к тебе идет много сообщений от МСС [мыса Код]...»

Коттам был потрясен, когда «Титаник», не дождав-шись конца его радиограммы, стал передавать: «Приходи как можно быстрее. Мы столкнулись с айсбергом. Это CQD [авария], старик. Координаты 41° 46' с.ш., 50° 14' з.д.». Ошеломленный Коттам решил уточнить: «Мне надо сообщить капитану? Вам нужна помощь?» Ответ для МРА (сигнал вызова «Карпатии») пришел незамедлительно: «Да. Приходите как можно скорее». На «Титанике» в это время было 12.25, на «Карпатии» — 12.35. Полуодетый Коттам бросился на мостик и обратился к первому помощнику Г.Дину, который был в это время вахтенным. Вместе оба поспешили в капитанскую каюту и ворвались в нее без стука. Безмятежный покой, в котором пребывал Роотрон, перешел в ужас, когда до него дошел смысл сообщения. Капитан отправился в штурманскую рубку и там определил, что его корабль находится в пятидесяти пяти милях к юго-востоку от указанного в просьбе

о помощи места; затем он отдал ряд решительных команд. Курс корабля был немедленно изменен¹.

Следом за этим были предприняты все необходимые меры. Шлюпки корабля были повернуты на шлюпбалках, чтобы их можно было быстро спустить. Все члены экипажа, за исключением тех, кто находился на вахте, получили приказ заняться приготовлением горячего питья и всего необходимого для приема пассажиров. Главный инженер-механик Джонсон получил приказ развить максимальную скорость — корабль ее не развивал никогда — забрасыванием в топку максимального количества угля для увеличения давления в паровых котлах, а также отключением всех устройств, которые использовали в конечном счете силу пара (радиаторы и т.д.). В результате судно развило 17,5 узлов, что было на три узла выше скорости, на которую были рассчитаны его двигатели. Тех пассажиров, которых разбудила вибрация, попросили оставаться в каютах или на койках. Все пространство, где можно было бы разместить спасшихся, было очищено; экипаж быстро собирал простыни, готовил горячие напитки и горячий суп. У бортов были поставлены дополнительные впередсмотрящие; три доктора приводили в порядок свои принадлежности. Только для того, чтобы следить за льдом прямо по курсу судна, в дополнение к находящимся в «вороньем гнезде» впередсмотрящим были поставлены двое матросов на нос корабля; один помощник-доброволец следил за льдами из капитанской рубки. Интересно, что Рострон позднее заявлял, что радиограмма для «Титаника» была первым сообщением о льдах, которое он получил на всем пути следования, что можно объяснить тем, что «Южный маршрут домой» (в Европу из Америки) лежит южнее «маршрута от дома». Впрочем, Коттам мог и пропустить предупреждающие сообщения или не поставить о них в известность капитана.

Внимание Рострона к самым незначительным мело-

чам является наиболее впечатляющим в его роли в саге о «Титанике». Кажется, он предусмотрел абсолютно все: с палубы были убраны предметы, о которые люди могли пораниться; двери на борту судна были открыты и сходни спущены; к стульям были привязаны веревки, что могло ускорить подъем людей на корабль; для подъема детей к веревкам привязывались мешки. Были приготовлены сети, канаты и лестницы... Наготове были даже бочонки с машинным маслом — лить в воду для уменьшения волнения вокруг корабля и шлюпок².

Последнее сообщение, адресованное «Титаником» непосредственно «Карпатии», Коттам услышал в 1.55 (время «Карпатии», которое на десять минут опережало время «Титаника»); в нем говорилось: «Машинное отделение залито до котлов» (несколько курьезное сообщение, поскольку двигатели и котлы располагались на одном уровне, занимая гигантское пространство ниже палубы G; двигатели находились ближе к корме — по всей видимости, Джек Филипс не очень ясно представлял себе силовую установку корабля).

Пароход «Карпатия» шел вперед на всех парах, оставляя за собой густой черный шлейф дыма, огибая встречные льды и пуская в небо ракеты, сообщая этим, что помощь близка. Удивительным выглядит тот факт, что на «Карпатии» еще в 2.40 заметили ракеты, посылаемые со шлюпки Боксхоллом, в то время как ракеты самой «Карпатии», которые, несомненно, поднимались выше, в лодках увидели лишь в 3.30, время «Титаника». В 4 часа (время «Карпатии»), за двадцать минут до рассвета, через три с половиной часа после того, как Коттам принял сообщение о столкновении, на «Карпатии» увидели фальшфейеры со шлюпки Боксхолла. Судно тогда находилось под координатами 41° 40' с.ш. и 50° з.д., то есть было примерно в семи-восьми милях к юго-востоку от шлюпки Боксхолла. Корабль

дошел до шлюпки через десять минут, и спасшиеся с «Титаника» начали подниматься на борт.

Рассвет открыл перед находящимися на «Карпатии» незабываемую картину. Примерно две дюжины больших и множество мелких айсбергов окружали корабль со всех сторон на протяжении четырех-пяти миль. Рострон вспоминал позднее это очень выразительно:

«Если не считать шлюпок у корабля и этих айсбергов, море было удивительно пустынно. На водной глади не осталось почти ничего — только один или два стула, несколько шлюпок и множество спасательных жилетов; никаких обычных остатков кораблекрушения, которые иногда доводится видеть у побережья. Корабль навсегда ушел в прошлое, унеся все с собой. Я видел в воде только одно тело; сильный холод не оставлял надежды никому, кто попал в воду на продолжительное время³.

Еще до прибытия «Карпатии» приблизительно тринадцать человек были пересажены из складной шлюпки А на четырнадцатую и на шлюпку D; на А осталось только три мертвых тела.

Складная шлюпка В, которая была спущена на воду вверх дном, была также оставлена — около трех дюжин человек, находившихся на ней, перешли на двенадцатую. «Карпатия» подошла и к В, которая оставалась перевернутой; эту шлюпку осмотрели сверху. Лайтоллер находился в шлюпке номер двенадцать, в которую пересели несколько человек из шлюпки D; он был последним, кто поднялся на корабль. Это было в 8.30 утра.

Складная шлюпка С с Исмеем на борту дождалась прибытия «Карпатии» в 6.15; всех, кто на ней находился, подняли на борт; саму лодку оставили в океане.

Складная лодка D шла на буксире за возглавляемой Лоу шлюпкой номер четырнадцать; в 7 часов к этим шлюпкам подошел корабль и снял всех их пассажи-

ров. Были оставлены пустыми в море и шлюпки под номерами четыре (все еще нещадно протекавшая) и пятнадцать.

Осторожно двигаясь от шлюпки к шлюпке, «Карпатия» взяла на борт всех пассажиров. Очутившись на корабле, Боксхолл отправился прямо на мостик, чтобы доложить капитану Рострону о подробностях катастрофы. Тринадцать спасательных шлюпок (номера с первого по третий, с пятого по тринадцатый и шестнадцатый) были подняты на борт «Карпатии»: семь подвесили на шлюпбалках, шесть — разместили на подставках на палубе; их предполагалось передать в Нью-Йорке «Уайт стар».

Ради полноты информации следует упомянуть, что складная шлюпка В была 22 апреля обнаружена — поврежденной с одной стороны и окруженной мелкими предметами — спасательным кораблем «Макей-Беннетт». Лодка не была поднята на борт. Складная же шлюпка А была замечена только 13 мая, лайнером «Уайт стар» «Океаник»; три трупа, которые оставались на ней, после соответствующей погребальной церемонии были преданы воде, а сама шлюпка позднее присоединилась к шлюпкам, доставленным Ростроном в Нью-Йорк⁴.

На британском расследовании Рострон сообщил, что снял со шлюпок всех; всего он обнаружил тринадцать спасательных шлюпок, две дежурные и две складные, а также две (именно так он утверждал) перевернутые (спасательную и складную). Он говорил, что одна шлюпка «Титаника» затонула с кораблем — очевидно, его ввел в заблуждение Лайтоллер, который не был в курсе, что шлюпка А все же попала на воду и многим удалось ею воспользоваться.

Тем временем пассажиры «Карпатии» стали осознавать масштабы трагедии, в которой принял участие их корабль. Люди высыпали на палубу и выстроились у поручней. Скоро они успокаивали поднявшихся на борт

и делились с ними одеждой — со старыми и молодыми, больными и покалеченными, страдавшими от шока и холода. Дж. Брюса Исмея провели в каюту судового врача, из которой он не появлялся до самого конца путешествия.

Рострон распорядился подсчитать общее число спасенных — ему доложили о 705 человеках, из них 201 были из первого класса, 118 — из второго и 179 — из третьего; 207 являлись членами команды. Британское расследование заключило, что при подсчете каким-то образом было пропущено шесть человек из первого класса, так что общее число должно было составить 711, однако трудно предполагать, что люди на корабле не могли считать. В последующих описаниях Рострон всегда использовал число 705, и оно стало общепринятым.

Когда корабль проходил над местом предполагаемой гибели «Титаника», отец Роджер Андерсон, монах американской епископальной церкви, провел в переполненном салоне первого класса службу с пассажирами «Карпатии» — в благодарение за спасение и в память о погибших. Позднее, когда «Карпатия» покинула ледяное поле и направилась к Нью-Йорку, Андерсону пришлось провести еще одну погребальную службу — над тремя членами команды «Титаника», которые умерли уже на борту «Карпатии», а также над пассажиром, поднятым на борт мертвым. К телам привязали груз, и эти последние погибшие в катастрофе были преданы воде.

Радист Коттам смог, наконец, получить какой-то перерыв в своей напряженной работе — его спасенный коллега Гарольд Брайд согласился его сменить, несмотря на сильно обмороженные ноги. Брайд поднялся в радиорубку и обеспечивал связь до самого прибытия в Нью-Йорк. Капитан Рострон внимательно следил за тем, какие сообщения передаются кораблем, лично проверяя каждую радиограмму. Промежуточной

станцией при этом служил находившийся 500 милями западнее и безнадежно опаздывавший к точке, переданной в эфир Боксхоллом, «Олимпик». Среди переданных сообщений был и тщательно составленный список всех спасенных. По распоряжению президента Тафта, который был встревожен отсутствием информации о своем друге и помощнике Арчи Батте, легкий крейсер «Честер» был послан в море специально для выполнения функции промежуточной радиостанции между «Карпатией» и американским берегом. Брайд впоследствии жаловался на медлительность военно-морских телеграфистов.

Рострон заметил Исмею, что тому следует уведомить свой нью-йоркский офис о катастрофе. Исмей написал текст своей радиogramмы Филипу Франклину, президенту ИММ в Америке: «Глубоко сожалею, что ваш «Титаник» затонул этим утром после столкновения с айсбергом, что вызвало множество жертв. Подробности позднее». Исмей также послал распоряжение задержать корабль «Уайт стар» «Седрик» — по расписанию этот корабль должен был покинуть Нью-Йорк в четверг 18 апреля — для того, чтобы тот взял на борт спасшихся членов команды. С той минуты, как «Титаник» погрузился в воду, жалование членам экипажа больше не выплачивалось! Рострон предоставил право передавать радиосообщения исключительно спасшимся — все попытки узнать что-либо о кораблекрушении от него самого, предпринятые как Белым домом, так и агентом компании «Кунард» в Нью-Йорке, С.Саммером, Рострон проигнорировал.

Пока «Карпатия» идет к Нью-Йорку (где мы снова продолжим свою историю), неся на своем борту человека, которого потом многие будут проклинать — Исмея (в состоянии глубокого шока) — нам следует вспомнить еще об одном человеке, который во время катастрофы приобрел сомнительную славу — о капитане «Калифорниэна» Лорде.

Его корабль появился на горизонте в 8 часов, когда на «Карпатию» были подняты последние пассажиры, находившиеся в шлюпках. Рострон переложил на плечи Лорда обязанность еще раз осмотреть место катастрофы, сославшись на то, что ему необходимо доставить спасшихся в Нью-Йорк как можно скорей. Лорд обошел место по сужающейся спирали и не увидел ни одного тела — только очень мелкие предметы. Возвращаясь к своей начальной точке, Лорд насчитал в воде «приблизительно» шесть брошенных шлюпок, из которых три были обычными спасательными, две — складными и одна (не две) находилась в перевернутом состоянии. Как он утверждал позднее, эта перевернутая шлюпка была обычной, не складной. Рострон, как мы помним, видел две перевернутые шлюпки — обычную и складную; миссис Тэйлет говорила, что непосредственно после того, как ее собственная шлюпка номер четыре была поднята из воды, она видела одну спасательную шлюпку перевернутой.

Одной из загадок, связанных с «Титаником», является то, что Лорд говорил именно о четырех оставленных им в море обычных спасательных шлюпках, одна из которых была перевернута. «Титаник» нес только четырнадцать спасательных шлюпок — из них на борт «Карпации» было поднято одиннадцать (помимо двух дежурных шлюпок). «Калифорниэн» не взял на борт ни одной, и в 11.20 Лорд прекратил поиски. Для того, чтобы понять, насколько его поведение разнилось с действиями капитана «Карпации», нам следует рассказать о событиях, непосредственно предшествовавших спасению.

6223-тонное грузовое судно «Калифорниэн» было построено в 1901-1902 годах в шотландском городе Данди для ливерпульской компании «Лейланд лайн»; судно имело 447 футов в длину и пятьдесят четыре в ширину. Экипаж корабля составлял примерно пятьдесят пять человек; на корабле могли плыть сорок семь пассажи-

ров. Имелись также обеденный и курительный салоны. Но в данном рейсе пассажиров на борту не было. Корабль относился к судам, на которых можно было пересечь Атлантику сравнительно дешево, но с небольшой скоростью и без особого комфорта. Максимальная скорость корабля составляла только 13 узлов. На трубе красовались цвета компании «Лейланд»: розовый с черным.

Стэнли Лорд, четвертый капитан этого корабля, родился в 1877 году в Болтоне, в том же городе, где и Рострон, и также начинал изучать искусство кораблевождения на парусном судне. В 1897 году он начал работать на пароходах, курсировавших между Вест-Индией и Тихим океаном. В 1900 году эти рейсы прибрала к рукам «Лейланд», которую вскоре поглотила ИММ. В 1906 году Лорду впервые доверили командовать кораблем — это был «Антиллиэн»; капитаном «Калифорниэна» Лорд стал через шесть лет. Судно покинуло Ливерпуль 5 апреля 1912 года, с весьма разнообразным грузом, и направилось в Бостон. Получив до 13 апреля несколько ледовых предупреждений, Лорд не удивился, когда в воскресенье увидел на юге айсберги. В 18.30 Лорд распорядился послать «Антиллиэну» ледовое предупреждение, которое, как мы знаем, было принято и на «Титанике». Через полтора часа Лорд приказал удвоить число впередсмотрящих (время на корабле на двадцать минут опережало время «Титаника»). Капитан находился на мостике, когда вдалеке прямо по курсу показались льды.

В 22.21 Лорд скомандовал «полный назад» и «стоп» и приказал повернуть налево, из-за чего судно, постепенно теряя ход, развернулось в северо-восточном направлении. Как таковых, айсбергов видно не было, но вокруг было столько мелкого льда, что Лорд сделал вывод, что его корабль встретился с большим ледяным полем. Поэтому он решил переждать темное время суток в неподвижности, остановив корабль в точ-

ке, координаты которой он указывал позднее как $42^{\circ} 5'$ с.ш. и $50^{\circ} 7'$ з.д.; Лорд был единственным, кто мог засвидетельствовать, что судно имело именно такие координаты. В котлах все же на всякий случай поддерживалось давление. Если расчеты Лорда и Боксхолла были правильны, то «Калифорниэн» ночью стоял в девятнадцати-двадцати милях на северо-северо-восток от «Титаника».

Примерно за час до этого Лорд увидел какой-то свет, приближающийся с юго-востока. В 23.30 (время «Калифорниэна») Лорд увидел зеленый огонь правого борта того же (как он полагал) корабля, что свидетельствовало, что корабль идет на запад; он также заметил огонь на его мачте и несколько огоньков на палубе. Корабль проходил пятью милями южнее (с мостика, расположенного на сорок девять футов выше уровня моря, можно было видеть не дальше восьми миль; высокие объекты могут быть различимы с большей дистанции). Третий помощник Чарльз Гроувз попытался связаться с кораблем при помощи сигнальной лампы, но никакого отклика не получил⁵.

Сразу после полуночи второй помощник Герберт Стоун увидел еще какой-то корабль, находившийся в пяти милях к югу и немного к западу. Были видны топовые огни и красный огонь левого борта, что означало, что корабль направляется на восток. Тем временем «Калифорниэн» медленно поворачивался, так что его нос описал дугу в 225 градусов и наблюдателю того, что происходило в южном направлении, пришлось бы перейти на другую сторону капитанского мостика. Для моряка такие детали легко понятны, но на британском расследовании такие термины, как направление, румб (направление от наблюдателя на предмет или точку горизонта) и курс, вызвали некоторые трудности.

Исходя из показаний свидетелей, можно сказать, что именно к югу от «Калифорниэна» находились два суд-

на; одно шло на восток, другое на запад — если это не был один и тот же корабль, сменивший курс. При этом никто не видел корабля в том направлении, в котором должен был бы находиться «Титаник», если его положение было правильно указано Лордом и Боксхоллом. Лорд, получив в 5.15 сообщение о кораблекрушении (без подробностей), сообщил название и координаты своего судна, а затем направился в точку, указанную в просьбе о помощи, куда прибыл через два часа. Он оказался достаточно предусмотрительным, чтобы подвесить на мачте — порядком выше «вороньего гнезда» — емкость из-под угля, в которую посадил дополнительного наблюдателя. Корабль продвигался осторожно, направившись сначала на запад, чтобы выйти из ледяного поля, а затем повернув на юг — и только после этого развил полную скорость, обойдя за час ледяное поле, простиравшееся западнее.

Прибыв в 7.30 на место с полученными координатами, капитан обнаружил только канадский лайнер «Маунт Темпл» компании «Пасифик» — этот корабль имел желтую трубу и четыре мачты. В воде ничего не было видно. Вскоре «Калифорниэн» миновал еще один корабль — «Алмериэн» компании «Лейланд». «Алмериэн» направлялся на север; радиостанции у него не было. Только после этого Лорд заметил «Карпатию» — юго-восточнее, на другой стороне ледяного поля. Он связался с ней по радио и направил свое судно через льды, чтобы в 8.30 встретиться с этим кораблем. Два капитана «поговорили» друг с другом при помощи семафора.

Но почему капитан Лорд, находясь ближе чем в двадцати километрах от места катастрофы, прибыл так поздно, что впоследствии обрекло его на столь многочисленные обвинения? Если попытаться ответить на этот вопрос коротко, то причиной можно назвать великое множество ошибок, неблагоприятных случайностей, недопониманий, а возможно, и просто лжи. Как капитан, Лорд был непосредственно ответственен

за то, что происходило — или не происходило — на борту судна. И он оказался не на высоте; но вместе с этим британское и американское расследования, а также пресса явно перестарались в обвинениях в его адрес.

Не имея необходимости следовать жесткому графику, как это был обязан делать первоклассный лайнер, корабль мог позволить себе остановиться до рассвета (то же сделал «Маунт Темпл», когда встретил лед по пути к точке, указанной в просьбе о помощи). Как и Рострон, Лорд имел на борту только одного радиста, двадцатипятилетнего Сайрила Эванса, у которого был только шестимесячный опыт работы. Когда, окончив работу, Эванс зашел к Лорду, тот вспомнил прошедший мимо корабль и спросил, с какими судами Эванс связывался. «Только с «Титаником»», — ответил Эванс. Лорд распорядился передать на «Титаник», что «Калифорниэн» окружен льдами и остановился; Эванс начал выполнять это распоряжение, но был грубо оборван радистом «Титаника», передававшим в это время коммерческие сообщения на мыс Рейс. Поэтому Эванс, который в этот день дежурил с семи утра, вполне справедливо решил отправиться спать⁶. Теперь корабль был не только неподвижен — он был глух к эфиру; и именно в это время «Титаник» встретил айсберг. Если бы Эванс не прекратил работу и продолжал слушать сообщения еще сорок пять минут, или если бы на корабле была круглосуточная вахта, или если бы радист не забыл включить звонок аварийного вызова... «Калифорниэн» мог бы дойти до «Титаника» до того, как тот погрузился в океан, и спас бы множество жизней — а также репутацию Стэнли Лорда. Уинстон Черчилль о другом случае на море, произошедшем в 1914 году, написал: «Ужасное нагромождение “если”»⁷.

Но в тот же самый момент, как Эванс выдернул штепсель своей радиостанции, вахтенный помощник

Гроувз увидел, что на каком-то отдаленном корабле погасли огни.

Двадцатидевятилетний кочегар Эрнст Джилл, который помогал обслуживать превосходный корабельный двигатель, окончил «в 23.56» дежурство и вышел на палубу. Он увидел по правому борту протяженный ряд огней «очень большого парохода, примерно на расстоянии в десять миль»; пароход двигался очень быстро. Надо заметить, что Джилл находился значительно ниже уровня капитанского мостика, так что радиус наблюдения ограничивался всего восемью милями. Когда он снова проходил по палубе сорока минутами позднее, примерно в 12.40, то увидел две ракеты — и опять в десяти милях по правому борту. В особо хороших погодных условиях — а именно такие были этой ночью — видимость может достигать двенадцати миль.

В полночь второй помощник Герберт Стоун сменил на вахте третьего помощника Гроувза; тогда же и Лорд отправился на софу в штурманской рубке, распорядившись вызвать его в случае чего-нибудь необычного — такого распоряжения раньше он никогда не отдавал. В 1.15 (время корабля) Стоун доложил по переговорной трубе, что корабль, который они оба видели стоящим неподвижно, уходит на юго-запад; он также сообщил о том, что заметил несколько белых ракет на горизонте⁸, так далеко, что сам корабль видеть было невозможно. Лорд приказал в случае какого-либо развития событий немедленно об этом доложить.

«Титанику» в этот момент оставалось держаться на плаву пятьдесят три минуты, и «Калифорниэн» уже к нему бы не успел. Корабли разделяло двадцать миль (согласно самому Лорду и его первому помощнику Джорджу Стюарту, который вел судовой журнал; сейчас нет оснований в этом сомневаться), и даже не имея по курсу льда, который сильно замедлял ход, «Калифорниэн» не успел бы к тонущему кораблю; но кое-кого из холодной воды выловить он бы смог.

В пять минут третьего Гибсон, двадцатилетний практикант, спустился вниз, чтобы сообщить о восьми белых ракетах, которые зажигались через равные интервалы времени; тем временем «грузовой пароход» (так в показаниях), который они наблюдали до того, ушел из зоны видимости. Стоун заметил, что этот пароход показался ему странным, потому что его красный огонь (левой стороны) был выше, чем зеленый, что могло обозначать крен на правый борт (как мы упоминали, «Титаник» после столкновения на некоторое время накренился на правый борт, но по мере затопления отсеков выровнялся). Лорд еще мог вспомнить, что он задал вопрос: «В чем дело?», когда кто-то вошел в рубку, но его одолел сон, и он уже не помнил, получил ли ответ на свой вопрос.

Когда он проснулся, сразу после рассвета, — это было примерно в 4.40 — то увидел в восьми милях от корабля какой-то пароход с желтой трубой и четырьмя мачтами; пароход стоял определенно не в том направлении, где ночью были видны ракеты. Примерно в 5.15 Стюарт доложил Лорду, что по радио передали сообщение о корабле, затонувшем под 41° 46' с.ш. и 50° 14' з.д.; в 5.40 «Маунт Темпл», источник этой новости, передал дополнительную информацию — этим кораблем был «Титаник». Вскоре Эванс получил аналогичное сообщение с «Франкфурта» и «Вирджиниэна». Лорд направил свой корабль к сообщенной им точке чуть позже 6 часов и, продвигаясь из-за льда медленно, через полтора часа появился на месте.

Что он сделал неправильно? Еще до того, как британская и американская комиссии, расследовавшие катастрофу, обвинили Лорда в том, что он недостаточно быстро пришел на помощь (следует заметить, что он отправился в путь почти сразу по получении сообщения), уже существовали две большие «партии», одна из которых яростно обличала Лорда, а вторая — горячо защищала. Наиболее страстными «про-лордов-

цами» в печати были Лесли Харрисон и Петер Пэдфилд; смертельнейшим же его противником являлся Лесли Риэйд (все трое написали по книге). Обе стороны приводили достаточно убедительные аргументы. Следует заметить, что «Калифорниэн» действительно должен был что-либо предпринять, когда с мостика были замечены ракеты. Однако, на наш взгляд, на обоих расследованиях этому моменту посвятили непропорционально большое время, в ущерб многим другим вопросам, связанным со спасением, и, таким образом, Лорда фактически сделали чуть ли не единственным «козлом отпущения».

Американское расследование пришло к выводу, что «Калифорниэн» был к «Титанику» ближе расстояния в девятнадцать миль, а также что помощники видели сигналы бедствия, подававшиеся «Титаником». Лорд был обвинен в бездействии, так как именно он был капитаном корабля. Британское расследование чрезмерно много внимания уделило собственным словам Лорда о том, что единственным судном, с которым его корабль связывался, был «Титаник», и, таким образом, Лорд знал, что это судно находится поблизости, и о том, что на борту видели ракеты. Отсюда делалось итоговое заключение, что с корабля видели именно «Титаник». Но такой вывод совсем неоднозначен, и мы приводим его здесь только для того, чтобы показать, какие аргументы использовались против Лорда. 25 апреля 1912 года «Бостон америкэн» напечатала свое интервью с Джиллом (за интервью газета заплатила 500 долларов, эквивалент четырнадцати месячных зарплат). Джилл видел незадолго до полуночи очень большой лайнер («Титаник» столкнулся в 11.52 по времени «Калифорниэна», что значит, что он мог наблюдать корабль непосредственно в момент столкновения). В 12.40 Джилл видел ракеты. Оба раза корабль находился «примерно в десяти милях» от «Калифорниэна». Свидетельство Джилла было присоединено только к

материалам американского расследования, но доставило Лорду немало неприятных минут во время обоих расследований⁹.

Доклад американской комиссии был опубликован 28 мая, как раз в середине десятидневного перерыва в британском расследовании. Лорд и другие свидетели с «Калифорниэна» были опрошены в Лондоне на седьмой и восьмой дни расследования (14 и 15 мая); в американском докладе о Лорде ничего не говорилось. На двадцать четвертый день (16 июня) заместитель генерального прокурора предложил — и лорд Мерсей на это согласился, — затронуть вопрос о Лорде, чтобы осудить его поведение. Оба расследования посчитали показания Джилла и Гроувза вполне надежными (Гроувз достаточно искренне отвечал на все вопросы, даже когда это было не в его пользу) и подвергли сомнению показания Лорда, Стюарта (который в то время спал) и Стоуна (поскольку тот мог опасаться Лорда). Джилл и Гроувз видели палубные огни какого-то корабля; Гроувз видел также, как они погасли (лорд Мерсей расценил это как свидетельство поворота «Титаника», сделанного перед самым столкновением). Но Гроувз не видел зеленого огня правого борта (показывающего направление корабля на запад) — наоборот, он наблюдал красный огонь левого, что означало, что корабль развернулся на восток — и при этом погасших огней так и не было видно! Гроувз также говорил о двух топовых огнях. У «Титаника» был только один.

Как во время британского расследования, так и после, предпринимались попытки идентифицировать этот «таинственный корабль», но успехом они не увенчались. Однако в августе 1912 года капитан Лорд получил поразительное письмо от некоего У.Бейкера, который короткое время, сразу после катастрофы «Титаника», служил четвертым помощником на «Маунт Темпле». Само письмо он отправил, уже вернувшись на

свой корабль, также принадлежавший компании «Канадиэн пасифик», лайнер «Эмпрэс оф Бритн»:

«Во время того рейса я возвращался домой из Галифакса на «Маунт Темпле», на который понал с «Эмпрэс» временно, чтобы заполнить вакансию... Помощники и кое-кто еще говорили мне, что в ту ночь, когда «Титаник» пошел ко дну, они видели его сигналы, с расстояния примерно десять—четырнадцать миль. Как я понял из всего, что мне говорили, капитан побоялся идти через льды, хотя лед не был особенно толстым. Мне рассказывали также, что были видны не только огни на палубе, но и несколько зеленых огней. Также они слышали два громких звука, которые посчитали за «конец» «Титаника» — как я понял, это произошло уже после того, как корабль видели на воде. На расследовании в Вашингтоне капитан утверждал, что он находился в сорока девяти милях от места происшествия, но мне помощники говорили, что не больше, чем в четырнадцати. Должен сказать, они были крайне недовольны, что их не вызвали на расследование, поскольку поведение капитана их возмутило. Доктор достал все необходимое, каюты были превращены в больничные помещения и т.д., команда была готова участвовать в оказании помощи и стояла на палубе, глядя на огни; они говорили, что зеленые огни — это фонари [на спасательных] шлюпках... Эти ребята, должно быть, очень сочувствуют вам, зная, что не ваш корабль был тем самым таинственным кораблем¹⁰.

В этом письме есть одна ошибка — Бейкер полагал, что встречался с Лордом на учебном корабле; но она не меняет информации о том, что происходило на борту «Маунт Темпла». Это необычное свидетельство, по просьбе Лорда, было 27 августа 1912 года предъявлено министерству торговли Гриллсом, генеральным секретарем Ассоциации морской службы торгового флота, своего рода «союза помощников». Семнадцать днями раньше в министерство обращался сам Лорд,

который не соглашался с интерпретацией его действий, данной во время британского расследования. Однако министерство торговли отклоняло все обращения, сделанные как Лордом лично, так и — от его имени — кем-либо другим, и так продолжалось до 1992 года, когда после смерти Лорда прошло уже тридцать лет.

Лорд и Ассоциация решили, что, по-видимому, лучше было бы обратиться с письмом Бейкера к общественности с просьбой откликнуться других свидетелей. Между рейсами Лорд встретился с Бейкером в «Уоллэйси» на Мэрсисайд, и последний познакомил Лорда с четвертым помощником с «Маунт Темпла», А.Нотли. Нотли подтвердил указанное Лордом местоположение оставленных утром 15 апреля шлюпок как одиннадцатью милями юго-восточнее координат Боксхолла. Однако, хотя Нотли и был готов предоставить необходимую информацию, он не хотел рисковать своей карьерой в «Канадиэн пасифик», что Лорд, уволенный после двух официальных расследований из компании «Лейланд», мог понять без труда. Доктор Матиас Бейли с «Маунт Темпла» также не помог Лорду, сославшись на свое невежество в вопросах мореходства¹¹.

Будь письмо Бейкера опубликовано, да еще со свидетельствами, подтверждающими приведенные факты, это вызвало бы сенсацию, пролив свет на «таинственный корабль», о котором столь много говорилось в прессе. Через восемь десятилетий можно только удивляться, что этого не случилось. Однако во время появления письма оба расследования были уже завершены, а само письмо так и не было опубликовано. Того же нельзя сказать о свидетельстве, данном во время американского расследования доктором Ф.Китцро из Торонто, провинция Онтарио:

«...что он был пассажиром, путешествующим вторым классом, на пароходе «Маунт Темпл», покинув-

шем Антверпен 3 апреля 1912 года; что примерно в полночь в воскресенье 14 апреля по нью-йоркскому времени он был разбужен внезапным прекращением работы двигателей; что он немедленно вошел в каюту [так в тексте], где уже собралось несколько стюардов и пассажиров, которые сказали ему, что по радио получено сообщение с «Титаника»; в нем говорилось, что «Титаник» столкнулся с айсбергом и просит помощи. Немедленно были отданы соответствующие распоряжения, и «Маунт Темпл» изменил свой курс, направившись прямо к «Титанику». Примерно в 3 часа, 2 часа времени корабля [так в тексте], несколько человек из помощников и команды увидели «Титаник»; как только появился «Титаник», все огни на «Маунт Темпле» были погашены, машины остановлены, и в таком положении судно стояло примерно два часа; что, как только начало рассветать, двигатели заработали и «Маунт Темпл» обошел вокруг того места, где раньше был виден «Титаник» — на этом настояли помощники, в то время как капитан хотел возобновить движение в порт назначения. Делая круг, мы заметили на северо-западе «Франкфурт», на юге — «Бирму» и обменялись с ними сообщениями по радио; последний корабль спросил — все ли у нас в порядке; что примерно в 6 часов мы увидели «Карпатию», от которой получили сообщение, что «Титаник» ушел на дно; что примерно в 8.30 «Карпатия» передала, что подобрала с двадцати спасательных шлюпок примерно 720 человек и что «Маунт Темплу» нет необходимости оставаться в этом районе, поскольку все оставшиеся на борту утонули»¹².

Эти показания были даны 29 апреля 1912 года под присягой, перед лицом американского вице-консула в Торонто (мы привели почти полный текст). Из показаний создается впечатление, что их автор ухитрился быть сразу в нескольких местах корабля одновременно; по-видимому, он передал слухи, циркулировавшие

по кораблю. Но, учитывая и то, что утверждалось Бейкером с Нотли, следует признать, что эти показания делают «Маунт Темпл» самым главным кандидатом на роль «таинственного корабля», который видели с «Титаника».

Джеймс Мур, капитан 6661-тонного парохода «Маунт Темпл», давал показания на обоих расследованиях. На него не оказывалось никакого давления, хотя свои свидетельские показания Мур начал с неверного указания координат своего корабля в момент получения сигнала о помощи (согласно радисту Джону Дурранту, это произошло в 00.11 времени корабля, которое примерно на четыре минуты отставало от времени «Титаника»). Поначалу с «Титаника» передали координаты $41^{\circ} 44'$ с.ш. и $50^{\circ} 24'$ з.д. Мур сообщил, что сам он находился под $41^{\circ} 25'$ с.ш., и сначала утверждал, что его корабль был под $51^{\circ} 15'$ з.д., но затем скорректировал это значение до $51^{\circ} 41'$ з.д., переместив тем самым положение корабля на четырнадцать миль на запад, что в конечном счете означало, что корабль находился в сорока девяти милях юго-западнее смертельно раненного лайнера. Мур приказал вести судно на северо-восток; этот курс он позднее подкорректировал, когда получил с «Титаника» его уточненные координаты.

Увидев в 3 часа льды, он удвоил количество впередсмотрящих и поставил одного из помощников на нос судна. Вскоре он увидел впереди по курсу зеленые огни правого борта какой-то шхуны — в миле или полторы. Ему пришлось отдать в машинное отделение команду «полный назад», а рулевому — «лево на борт» (таким образом он резко повернул на северо-запад).

Мур сообщил также, что видел какой-то иностранный 4000- или 5000-тонный грузовой пароход без флага государственной принадлежности. Этот корабль впервые увидели с правого борта в 1.00, и до 1.30 он двигался на восток, пока его не потеряли из виду. Ко-

рабль имел черную трубу с белой полосой почти у самого верха; на этой полосе было нанесено какое-то изображение (определить этот корабль так и не удалось). С борта принадлежавшего «Энка-Дональдсон лайн» корабля «Сатурния», который в 1.00 направился к месту столкновения и, не дойдя всего шести миль, остановился из-за льдов, была сделана фотография какого-то судна с одной трубой, на которой красовалась одна толстая горизонтальная белая полоса, пересеченная тремя тонкими¹³.

Мур сообщил, что он остановил корабль в 3.25, примерно в пятнадцати милях от места, сообщенного «Титаником»; некоторое время судно дрейфовало, затем медленно двинулось сквозь льды к месту столкновения, достигнув его в 4.30. Единственным кораблем, встретившимся по дороге, был неизвестный грузовой пароход, находившийся от «Маунт Темпла» на юге. Мур не обнаружил ни обломков, ни тел; вокруг было только множество льдин, составлявших собой ледовое поле в двадцать миль на пять или шесть. Попадались и айсберги, превышавшие 200 футов в высоту. Мур подсчитал, что реальное место гибели «Титаника» находилось восемью милями восточнее, чем было сообщено по радио.

Мур энергично отрицал, что видел какие-либо ракеты или сигналы; на палубе его корабля — также по его словам — никаких наблюдателей не было. Сразу по получении сигнала о помощи были приготовлены спасательные шлюпки, а также сходни, веревки, лестницы и спасательные жилеты. В сумме спасательные шлюпки имели 1000 мест — это для 2200 пассажиров в третьем классе и 166 в первом, а также для 130 человек команды. Давая показания перед американскими сенаторами, Мур сообщил, что на корабле было две дополнительных спасательных шлюпки. «Смею вас уверить, что я делал все, что мог, сэр, для сохранности

своего собственного корабля и своих пассажиров», — сказал Мур сенатору Смигу.

«Маунт Темпл» исследовал район катастрофы до 9.00. На нем видели «Карпатию», от которой корабль отделило шесть миль льда, а также «Калифорниэн» — далеко за кормой. Из всех этих свидетельств можно заключить, что канадский корабль примерно три часа стоял на месте, предоставляя «Карпатии» сделать всю работу; в свете этого следует только подивиться удачливости Мура, чье имя после катастрофы не покрылось позором, как это произошло с Лордом. Мур также видел русский пароход «Бирма», который поддерживал связь всю ночь и на максимальной скорости прошел семьдесят миль, чтобы прибыть на место столкновения.

Мур добавил, что никогда не видел столько льда так далеко к югу; получив ледовое предупреждение, он немедленно повернул на юг. Таким образом, он сделал то, чего не сделал капитан Смит (инструкции компании «Кунард», осуществлявшей основные перевозки в северных районах, были на этот счет много жестче). Капитан Смит, по мнению Мура, «повел себя неразумно». Также Мур посчитал, что течение снесло ледяное поле и это поле увлекло за собой тела погибших и обломки кораблекрушения. Вслед за этим Мур представил британской комиссии еще одну, третью, версию своего положения во время получения сигнала бедствия — $51^{\circ} 14'$ з.д. (в докладе американской комиссии появится цифра $51^{\circ} 41'$ з.д. — возможно, это ошибочное написание $51^{\circ} 14'$ з.д. Если же это не описка, то капитан оказался на удивление забывчив).

На британском расследовании радист «Маунт Темпла» Дуррант сообщил, что корабль изменил курс не позже, чем через пятнадцать минут после получения «SQD». В 00.43 (время корабля) он услышал, как MGY (позывные «Титаника») вызывает MGK («Олимпик»); в 1.06 с «Титаника» передали: «Приготовьте шлюпки,

мы тонем с носа». Он также слышал переговоры «Франкфурта» и «Балтика» с обреченным кораблем, но ни одно из этих судов не упоминало, что направляется на помощь. В 5.11 утра Дуррант сообщил новость о «Титанике» на «Калифорниэн»¹⁴.

Надо отметить, что отношение к Муру и действиям «Маунт Темпла» на британском расследовании разительно контрастировало с отношением к Лорду и действиям «Калифорниэна». Лорд Мерсей заметил во время показаний Дурранта: «Этот корабль, «Маунт Темпл», не был в состоянии оказать какую-либо действительную помощь». Джон Саймон сказал: «Корабль был в сорока девяти милях [на девять ближе, чем «Карпатия»] и направился на выручку». Мерсей: «Он бы уже не успел». Саймон согласился: «Да, возможно. Корабль сделал все, что мог». При этом никто не упомянул ни о докторе Ф.Китцро, ни о его версии. Очевидно, что корабль, делающий 11,5 узлов, не мог развить скорость в двадцать пять, чтобы достичь места катастрофы, поскольку находился в сорока девяти милях, а между получением сигнала и исчезновением «Титаника» под водой прошло 125 минут. Из всех кораблей, про которые известно, что они находились поблизости от места катастрофы, только «Калифорниэн» мог успеть к «Титанику» до того, как тот затонул — но только при условии, что радист находился бы в радиорубке в момент передачи сигнала бедствия или если бы при появлении ракет корабль двинулся бы к ним на полной скорости.

А что насчет корабля, который видели с «Титаника» и «Маунт Темпла»? Эта загадка, по всей видимости, получила свое разрешение только в 1962 году, через полстолетия после катастрофы. Отставной капитан норвежского военно-морского торгового флота Хендрик Наесс сделал перед смертью признание, что он видел тонущий «Титаник», когда был первым помощником на корабле «Самсон», парусном барке 148 фу-

тов длиной, которым командовал капитан С.Ринг. Старая фотография¹⁵ показывает деревянный корабль с длинным бушпритом, тремя мачтами и высокой и узкой трубой — на борту имелся паровой двигатель. Однако в этом признании странно то, что прибытие барка официально было зарегистрировано в одном из исландских портов 6 и 20 апреля 1912 года, и для того, чтобы добраться до места катастрофы, барк должен был бросить свою работу и идти полным ходом к месту будущей катастрофы. Возможно, Наесс принадлежал к тому типу людей, которые делают ложные признания, чтобы привлечь к себе внимание или чувствуя вину за то, что они не совершали. Но тем не менее это «признание» позволило продвинуться несколько дальше в разгадке этой тайны, поскольку за ним последовало следующее — стало известно, что рядом с «Титаником» находился еще один рыболовный корабль, «Дороти Бэрд»; он тоже не имел радиостанции на борту.

Наесс «признался», что видел и корабль, и ракеты. Деревянный корабль, на котором он находился, занимался незаконной охотой на тюленей в водах юго-восточной Канады у Большой Ньюфаундлендской банки. Ракеты могли быть сигналами инспекционного корабля и означать распоряжение остановиться. Потому барк предпочел скрыться так быстро, как мог, и погасил свои огни¹⁶. Такое маленькое судно, даже с двенадцатью китобойными шлюпками, не смогло бы существенно помочь 2200 человекам, находившимся на борту «Титаника»; но все же это было бы лучше, чем ничего.

Вопрос о том, какие корабли находились поблизости от «Титаника», когда тот налетел на айсберг, является наиболее сложным из всех связанных с этим делом вопросов. Из свидетельств можно сделать вывод, что с «Титаника» видели два корабля — парусник и пароход. Два корабля, пароход и грузовое судно, видели и с «Калифорниэна», когда тот шел к месту катастрофы. Не вызывает сомнения только то, что «Маут

Темпл» был ближе к «Титанику», чем прочие спасатели, однако предпочел появиться на сцене только когда вся работа была завершена «Карпатией». «Калифорниэн» же можно обвинить лишь в том, что на нем не было круглосуточного прослушивания эфира, но это совершенно не является основанием для тех обвинений, которые буквально обрушились на Лорда по обе стороны Атлантики.

То, что обвинения в адрес Лорда не справедливы, было в 1992 году частично признано британским правительством. Обнаружение корпуса корабля в тринадцати милях от точки, переданной в эфир Боксхоллом, привело к возрождению про-Лордовской партии, направляемой департаментом транспорта. В 1990 году он потребовал повторно рассмотреть роль «Калифорниэна». Главный инспектор Отдела расследований происшествий на море капитан П.Мариотт представил материалы своих исследований в марте 1992 года¹⁷.

В его докладе говорилось, что «Титаник» во время столкновения находился под 41° 47' с.ш. и 49° 55' з.д. (под 41° 43,6' с.ш. и 49° 56,9' з.д. когда затонул). «Калифорниэн», судя по всему, был в восемнадцати милях севернее. С корабля могли видеть «Титаник» благодаря рефракции («миражу»), но, скорее всего, этого не было; сигналы же бедствия с «Калифорниэна» видели наверняка и никак на них не отреагировали. Второй помощник Герберт Стоун несет прямую ответственность за то, что не предпринял никаких действий в ответ на сигналы ракетами, а также за то, что как следует не разбудил капитана, подробно его не проинформировал и не предоставил тому самому возможности разобраться в происходящем. Лорд, судя по всему, спал, когда к нему в каюту зашел Гибсон, и его вопрос: «В чем дело?» — был реакцией сонного человека. Гибсон и Стоун, возможно, просто не решились его будить, поскольку Лорд поддерживал на корабле очень строгую дисциплину.

«Калифорниэн» не мог бы сделать большего, чем сделала «Карпатия», утверждает в докладе далее, и, в отличие от «Маунт Темпла», этот корабль, по крайней мере, прошел льды, чтобы предложить свою помощь. Сам Лорд, сделавший все возможное после того, как узнал о катастрофе, мог бы спасти свое доброе имя, если бы на расследованиях не действовал явно себе в ущерб. Перед британской комиссией он признал, что ракеты, которые были видны с мостика, «могли быть сигналами бедствия», и это прозвучало как признание вины. Но Лорд в тот момент всего лишь подумал вслух, что эти сигналы не следовало игнорировать. А это вовсе не доказательство его вины, поскольку в ранние часы утра 15 апреля он спал и решил не предпринимать никаких действий в полусонном состоянии.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ



7

НЬЮ-ЙОРК И ГАЛИФАКС

Распоряжение Рострона передавать по радио только личные послания пассажиров означало, что весь мир на некоторое время оставался в неведении о подробностях катастрофы. На все запросы агентств новостей — а таких запросов было множество — корабль не отвечал. Исключение не было сделано даже для президента Тафта. Сам капитан распорядился послать только одно сообщение — «Олимпику», но и оно заключалось только в просьбе не подходить к «Карпатии», поскольку появление этой копии «Титаника» могло подействовать на пассажиров самым непредсказуемым образом — Рострон даже попросил Исмея передать на этот счет свое личное указание. Даже рапорт самого Исмея в офис компании в Нью-Йорке не был отправлен до 17 апреля. В результате такой политики Рострона люди по обеим сторонам Атлантики испытывали острейшую нехватку информации.

Что с «Титаником» что-то случилось, в Нью-Йорке стало известно ранним утром 15 апреля. Радиолюбитель Дэвид Сарнофф, двадцати одного года, имел свою антенну на вершине одного из небоскребов Манхэтте-

на. При помощи этой антенны он мог принимать передаваемые кораблями сообщения¹. Таким образом он мог информировать своих клиентов. Однако в ту ночь прослушиванием эфира занимался не только он. Редактор «Нью-Йорк таймс» Карр Ван Анда в 1.20 (нью-йоркского времени) получил сообщение с мыса Рейс; к этому моменту со времени гибели корабля прошел час. Газета, среди прочих объявлений, только что поместила и сообщение «Уайт стар» о том, что «Титаник» «должен прибыть 16-го числа [то есть во вторник] в 16 часов». По всей видимости, прибытие корабля кем-то ожидалось значительно раньше среды, о которой говорил Исмей; но на расследовании эту странность пропустили².

Самые первые сообщения содержали удивительно много неточностей. Из того факта, что «Вирджиниэн» находился в 170 милях от «Титаника» и изменил курс при получении просьбы о помощи, был сделан вывод, что спасенные находятся именно на этом корабле. Вечерние же газеты сообщили другую ошибочную информацию — что «Карпатия» и «Паризьен» провели успешную спасательную операцию и потерпевшее аварию судно буксируется в Галифакс. По всей видимости, газеты были введены в заблуждение неправильной трактовкой радиограммы с «Азиэна», который вел на буксире вышедший из строя немецкий танкер «Дойчланд» и сообщал, что по этой причине он не может помочь «Титанику».

Еще одним источником ошибок стало использование термина «standing by», что имело не дословный смысл — «стою рядом», — а обозначало, что корабль идет к месту катастрофы или готов прийти на помощь в случае неблагоприятного развития спасательной операции. Вечером 15 апреля Дж.Хагсу, конгрессмену от Западной Вирджинии, пришла телеграмма, подписанная «Уайт стар», в которой говорилось: «“Титаник” направляется в Галифакс. Пассажиры, по всей види-

мости, сойдут на берег в среду; все в безопасности». Автор этой очевидной фальшивки найден так и не был. Находившийся в Англии отец старшего радиста «Титаника» Джон Филлипс получил 15 числа сообщение: «Медленно идем в Галифакс. Судно практически не пострадало. Не волнуйся». Однако эта радиограмма не была обманом старшего радиста, поскольку тот погиб; это брат Филлипса решил успокоить отца.

Первую, очень приблизительную, информацию о несчастье в расположенный на Бродвее в доме номер девять офис «Уайт стар» передали с «Олимпиака». Задолго до этого Филипу Франклину, вице-президенту ИММ, представлявшему компанию в Америке, позвонил один из репортеров. Этот газетчик сообщил, что «Вирджиниэн» и береговая радиостанция Монреалья (там находился офис «Аллан лайн», которой принадлежал «Вирджиниэн») известили, что «Титаник» затонул. Франклин немедленно позвонил в «Ассошиэйтед пресс», где уже слышали о катастрофе, а также в офис «Аллан лайн» в Монреале; в 3 часа он обратился к «Олимпиаку» с просьбой указать местоположение «Титаника»³. Но только в 18.16 с «Олимпиака» пришло основанное на информации Рострона ошеломляющее известие, официально подтвердившее гибель корабля:

«Карпатия» дошла до места на рассвете. Нашли только шлюпки и обломки. «Титаник» затонул примерно в 2.20 под 41° 46' с.ш. и 50° 14' з.д. Все шлюпки были обнаружены. Около 675 человек спасено, экипаж и пассажиры, из последних — почти все женщины и дети. Пароход «Калифорниэн» компании «Лейланд лайн» остался для исследования места катастрофы. «Карпатия» возвращается в Нью-Йорк со спасенными; пожалуйста, информируйте «Кунард». Хаддок».

На семнадцатый, последний, день американского расследования Хаддок сообщил, что он распорядился послать это сообщение через мыс Рейс в 16.35 (по нью-йоркскому времени). Франклин говорил: «Как только

я получил телеграмму, я почувствовал самый настоящий шок и только через несколько минут смог немного собраться с мыслями». На пресс-конференции, которую немедленно провела «Уайт стар», при словах «затонул примерно в 2.20» репортеры стремительно бросились из комнаты. Наконец-то, через восемнадцать часов после того, как гигантский корабль погрузился в океанскую пучину, было получено официальное подтверждение. «Ни одного репортера не осталось в комнате — все стремились побыстрее передать эту новость по телефону». Франклин добавил: «Мы считали корабль непотопляемым, и нам даже в голову не могло прийти, что он может стать причиной столь серьезной гибели людей на море... до того, как в 6.30 мы получили сообщения Хаддока». Франклин проигнорировал просьбу Исмея задержать «Седрик» для того, чтобы перевезти спасшихся домой.

Столь стремительно покинувшие помещение журналисты, тем не менее, на следующее утро появились еще в большем числе и дружно обвинили Франклина в утаивании информации. Известно⁴, что капитан Хаддок еще в понедельник, в 7.45 по нью-йоркскому времени, послал радиограмму: «С «Титаником» нет связи с полуночи». Франклин должен был получить это сообщение и в то время мог только надеяться, что за ним последует более благоприятное. Однако нет никаких свидетельств, что он получал подтверждение о потере корабля до того, как «Карпатия» связалась с двумя судами, спешившими на помощь, и сообщила, что в их услугах уже нет необходимости, поскольку корабль поднял на борт «около 800 пассажиров». Затем «Карпатия» отправила всем кораблям SQ, что означало, что они могут идти своим курсом. Цифра «800» мгновенно попала в жадную до новостей прессу — благодаря радиолюбителям, занимающимся перехватом чужих сообщений, а также береговым радиостанциям. Только после 20 часов в понедельник Рострон отдал

распоряжение направить в «Ассошиэйтед пресс» радиограмму, в которой говорилось, что «Титаник» столкнулся с айсбергом и затонул, а его корабль подобрал «большое количество пассажиров» и направляется в Нью-Йорк.

В Лондоне, время в котором опережает нью-йоркское на пять часов, новость о «800 спасшихся» появилась в газетах только во вторник и среду. И в Лондоне, и в Нью-Йорке офисы «Уайт стар» оказались окруженными толпами — как просто охочих до новостей зевак, так и теми, кто подолгу — и напрасно — ждал каких-либо новостей о своих родственниках. Толпа была и у офиса компании в Саутхемптоне — городе, где была набрана основная часть экипажа. За долгое время между сообщениями «тонет» и «затонул» «Уайт стар», согласно сообщению по радио «Доу-Джонса», успела изменить сумму страховки. Сама «Уайт стар» это категорически отрицала⁵.

Но все настоящие сенсации начались только тогда, когда «Карпатия», задержанная туманом и сильным дождем — что не редкость для весны в северной Атлантике — прибыла, наконец, в Нью-Йорк. Это произошло вечером во вторник 18 апреля. До того новости представляли собой тонкую струйку слухов и отдельных фактов, а также статей о самом корабле и о людях, которые на нем находились. Был опубликован и список спасшихся, переданный с «Карпатии» через промежуточные радиостанции кораблей «Олимпика» и «Честера». Пассажиры перечислялись по их классам, затем следовал список экипажа.

Ограничение Рострона на сообщения вполне резонно объяснялось тем, что передаче имен спасшихся и их личных сообщений был предоставлен абсолютный приоритет. Однако капитан, конечно, не мог проконтролировать сообщения, которые приходили на корабль, а некоторые из них имели довольно сомнительный характер. Из-за этого, в частности, великому изо-

бретателю радио Гульельмо Маркони (прибор Маркони был полностью основан на принципах, которые применил в своем аппарате А.С.Попов. — *прим. перев.*) пришлось отвечать на американском расследовании на весьма неприятные для него вопросы. Маркони поначалу утверждал, что он не посылал на «Карпатию» никаких радиogramм; затем он переменял свои показания. На девятый день он говорил, что «проверял сообщения» и «думает, что послал одну радиogramму» — радисту; она была передана 18-го в 3.15 утра, и подписана его полным именем. В этой радиogramме были слова: «Немедленно передавайте новости... Если это невозможно, попросите капитана объяснить, почему он не позволяет передавать новости». Никакого ответа он не дождался, хотя Гарольд Брайд позднее подтвердил получение радиogramмы. Выглядит странным, что Маркони мог «запомнить» о своей радиogramме, касавшейся такой ужасающей катастрофы, новостей о которой так ждали. Объяснения самого Маркони заставляют еще меньше доверять его «забывчивости».

«Я был крайне удивлен, как и все в то время, — говорил Маркони, — «что не поступает никаких новостей; меня это очень беспокоило, и в тот день [18-го] я решил, что следует связаться с кораблем»⁶. Этот великий человек так никогда и не рассказал о действительной роли своей компании в этом деле. Сенатор Смит, обладавший хваткой терьера, решил прояснить эту роль, пригласив нескольких других свидетелей, в том числе Коттама и Брайда (радистов с «Карпации»), а также непосредственно тех, кто отвечал в газетах за сбор новостей. Выяснилось, что было отправлено несколько обращений радистам с предложением передать информацию за денежное вознаграждение — они были оставлены без ответа. Из офиса самого Маркони поступила команда «заткнуться» и не передавать радиogramмы, а послать в Нью-Йорк, конечно же, не

бескорыстно, собственное описание произошедшего. Также стало известно, что представитель компании Маркони звонил в «Ассошиэйтед пресс» и предложил версию событий, основанную на информации, полученной с «Карпатии». «Ассошиэйтед пресс» приняла предложение, но эту версию так и не получила⁷. Когда выяснилось, что два радиста и в самом деле продали свой рассказ — в «Нью-Йорк таймс», Маркони заявил, что он весьма рад, что «ребята получили возможность заработать немного денег» (как будто не от него самого зависело их жалованье). Газета заплатила по 750 долларов каждому; Брайд получил еще дополнительно 250 долларов от одной лондонской газеты, которая приобрела права на публикацию его истории в Британии.

Фредерик М. Саммис, главный инженер компании Маркони в Соединенных Штатах, взял на себя ответственность за то, что радисты, представлявшие его компанию, занялись журналистикой, делая деньги на этом ужасном несчастье. Саммис поведал о своей радости по поводу того, что два его весьма скромно оплачиваемых служащих (4 фута — 4 фута 10 шиллингов в месяц, не считая содержания в рейсе) получили возможность «заработать кое-какие деньги на стороне». В Америке против такого образа действий никакого закона не предусматривалось, а посему это дело было оставлено без последствий. Редактор «Нью-Йорк таймс» Ван Анда поддерживал довольно тесные контакты с компанией Маркони — на основе чековой книжки. Газета обращалась к Саммису с просьбой организовать интервью с радистами; разрешение на это дал сам Маркони. Саммис тайно провел репортера на корабль и представил его Брайду; короткое интервью дал и Коттам. Благодаря этому «Нью-Йорк таймс» намного обогнала своих конкурентов в описании произошедшего на «Титанике».

Когда «Карпатия» входила в порт, пирс компании «Кунард» был окружен кордоном из 200 полицейских,

сдерживавших толпу и репортеров. Пройти к сходням разрешалось только родственникам, предъявлявшим свои документы, и то не более двух. Власти решили отменить по отношению к спасшимся традиционно жесткие таможенные и иммиграционные формальности. «Кунард» заявила, что на борт корабля не будет разрешено подняться никому, поэтому прессе пришлось проявлять свою энергию на пирсе — репортеры громко выкрикивали свои вопросы, операторы пытались взгромоздить свои аппараты на ограждение, фотоаппараты освещали пирс вспышками.

Еще при движении по каналу Амброуз «Карпатия» встретила множество государственных и частных суденышек, буквально набитых репортерами; они заполнили даже лоцманский корабль. Наверняка многие из них сожалели о своей излишней инициативности, поскольку погода в тот вечер была штормовая, с дождем и сильным ветром. На борт «Карпатии» удалось перебраться только одному репортеру — с лоцманского корабля. Но, несмотря на дождь, на северной оконечности Манхэттена собралась толпа в несколько тысяч человек — для того, чтобы наблюдать, как корабль входит в Гудзон. Корабль медленно проследовал мимо пятьдесят четвертого пирса и остановился у принадлежавшего «Уайт стар» пирса номер пятьдесят девять, где и спустил на берег все тринадцать шлюпок «Титаника», имевшихся на борту (за последующую ночь из них исчезло все, что можно было унести; на следующий день пропали и таблички с названием корабля). У пирса «Кунарда» корабль ждала другая толпа. Несколько буксиров поставили корабль точно на место — отсюда он отойдет только через восемь дней. В 21.30 судно пришвартовалось⁸.

Первыми, вместе с пассажирами «Карпатии», вернувшимися в Нью-Йорк, по трапам на берег сошли нелепо одетые — в то, чем с ними поделились — спасшиеся пассажиры первого класса. В пассажирском тер-

минале их встречала толпа родственников — выкрикивавших имена или рыдавших. Выходившие из терминала попадали в людскую толпу, существенную часть которой составляли представители прессы. Некоторых пассажиров тут же помещали в лимузины или такси, чтобы доставить к железнодорожной станции. Других отвозили в самые дорогие нью-йоркские отели. Некоторые — среди них был майор Артур Пошан — отправились в «Уолдорф-Асторию», что было весьма удобно, поскольку именно там на следующий день должно было начаться сенатское расследование катастрофы. Сенатор Уильям Алден Смит, назначенный возглавлять это расследование, прибыл в Нью-Йорк слишком поздно, чтобы встретить «Карпатию», и смог подняться на ее борт только, когда она уже стояла у пирса. Первое, что он сделал — это разыскал Дж.Брюса Исмея, для получасовой приватной беседы.

Следом на берег спустились пассажиры второго класса. В своем большинстве они также имели достаточные средства, чтобы позаботиться о себе самостоятельно. Однако это не относилось в большинстве пассажиров третьего класса — значительная их часть во время катастрофы потеряла все свои сбережения и нуждалась в помощи городских или благотворительных организаций. Иммиграционные власти проявили к ним особое внимание, в первую очередь потому, что эти пассажиры намеревались остаться в Соединенных Штатах. Этим пассажирам пришлось пройти обычные формальности на острове Эллис в нью-йоркской гавани; кроме того, семь инспекторов поднялись на борт судна. Тем, кто имел родственников, посоветовали, как их быстрее найти, и выдали небольшие суммы денег; остальные неимущие пассажиры были направлены в приюты.

Вскоре из различных источников поступила финансовая помощь. Созданный мэром Нью-Йорка фонд довольно быстро смог собрать 161 000 долларов. Го-

родская газета «Нью-Йорк америкэн» и Женский фонд помощи добавили еще 100 000. Все средства распределялись американским Красным крестом. Спасшиеся пассажиры первого класса еще на борту «Карпатии» создали свой собственный комитет, который собрал в общей сумме 4360 долларов для экипажа спасшего их корабля в знак благодарности. Позднее эта сумма дошла до 15 000 долларов. Ею распоряжался не кто иной, как Дж.П.Морган⁹. Спасшиеся также подарили Рострону серебряный кубок и отчеканили 320 медалей для команды — золотые для старших помощников, серебряные для младших и бронзовые для остальных; эти медали были вручены в конце мая, когда корабль снова появился в Нью-Йорке. Но самую большую сумму собрал лорд-мэром Лондона. Его Фонд помощи «Титанику» накопил 413 200 фунтов стерлингов меньше чем за год; этот фонд осуществлял свою деятельность на протяжении более полувека. Распределением средств занимался лондонский муниципалитет.

В Саутхемптоне, где после катастрофы появилось наибольшее число нуждающихся семей, был создан еще один фонд. Списки спасшихся в этом городе были вывешены 17 апреля — на стене офиса «Уайт стар»; не помнившие себя от горя родственники предпочли бы видеть список погибших, но он появился значительно позже. Ливерпульский офис испытал буквально нашествие людей, стремившихся получить хоть какую-нибудь информацию.

Король Великобритании Георг V и президент США Тафт послали друг другу соболезнования. Британская пресса подняла вопросы о чрезмерно высокой скорости, недостатке лодок и чересчур беспечном отношении к этому вопросу правительства. В газетах выражалось и мнение, что человечество слишком самонадеянно полагается на успехи в технологии — эта самонадеянность тоже внесла свой вклад в катастрофу. 19 апреля в Лондонском соборе Св.Павла прошла поми-

нальная служба. Лондонская «Дейли мейл» поместила весьма полезное эксклюзивное интервью с находившимся в отставке Александром Карлайлом, некогда проектировавшим под руководством Пирри оба суперлайнера; во время службы в соборе Св. Павла Карлайл упал в обморок. В интервью он рассказал, как было проигнорировано его желание разместить на корабле достаточное для всех находящихся на борту количество спасательных шлюпок.

Как только Коттам смог покинуть корабль, он направился в отель «Стрэнд», заглянув по дороге в редакцию «Нью-Йорк таймс»; Брайд остался на борту «Карпатии» для короткого отдыха, чтобы непосредственно перед тем, как «Карпатия» снова направится в путь к Средиземному морю, перебраться в больницу. К тому времени Рострон успел загрузить корабль всем необходимым для возобновления рейса, дал показания на американском расследовании и представил руководству компании «Кунард» официальный отчет о спасательной операции (компания не взяла за спасение ни цента; это резко контрастирует с решением «Уайт стар» прекратить выплату жалованья экипажу со дня кораблекрушения). Перед выходом в море, который состоялся 20-го числа, капитан выстроил всю команду на верхней палубе, чтобы поблагодарить экипаж за его действия и выдать награду от имени спасенных.

Английская пресса, публиковавшая достаточно много информации о катастрофе, резко отличалась от американской своим скорбным и сдержанным тоном. Даже наиболее влиятельная американская газета «Нью-Йорк таймс» не удержалась от приемов, обычно являющихся привилегией «желтой прессы» (тогда это был относительно новый термин). Причины такого поведения газетчиков просты: в американской печати идет буквально сражение за тиражи; особенно яростно эта борь-

ба тогда велась между издательскими империями Джошуа Пулицера и Уильяма Херста.

Что касается последнего, то он отличался удивительной нелюбовью ко всему английскому, и, видимо, потому его «Нью-Йорк америкэн» немедленно и с невероятной злобой обрушился на аристократически выглядящего англичанина, объявив именно его виновным во всех бедах. Это был классический случай нападок прессы не желавшей дожидаться официальных результатов расследования. Газета поместила фотографию Дж.Брюса Исмея в окружении снимков плачущих вдов и с крупно набранной подписью «ДЖ.БРЮС ИСМЕЙ». Даже самые тенденциозные британские газеты не решались на подобное, но в мире, где тиражи определяются сенсационностью, такие методы считаются допустимыми.

210 оставшихся в живых членов экипажа «Титаника» и четыре помощника покинули «Карпатию» по кормовому трапу, предназначавшемуся для пассажиров третьего класса. Пассажиры к этому времени уже покинули корабль, и толпа у терминала значительно поредела. Экипаж перешел на грузовое судно, которое отправилось на север, чтобы доставить спасшихся ко второму пирсу «Уайт стар» — там стоял корабль, принадлежавший «Ред стар» (компании, также входившей в ИММ). Помощники получили на этом корабле отдельные каюты. Хотя члены экипажа уже выдержали более чем суровое испытание, после которого только и мечтали попасть домой, им предстояли еще два весьма трудных дела — участие в американском, а затем и британском расследованиях причин катастрофы.

Сенатор Смит, назначенный председателем американской комиссии, действовал решительно: еще 17 числа были выписаны повестки всем четырем помощникам, а также двенадцати членам экипажа. До того, как «Лапланд», увозивший в Британию спасшихся членов экипажа, собрался в путь, в список свидетелей

было внесено еще примерно пятнадцать имен. Даже когда судно еще только выходило из американских вод, его догнал буксир с судебным исполнителем, который снял с корабля еще пять человек. К этой мере пришлось прибегнуть потому, что поначалу американцы не очень четко представляли, кто им в действительности нужен. Когда комиссия перебралась из Нью-Йорка в Вашингтон, туда же были доставлены и свидетели.

Те же 170 человек, кто 29-го числа прибыли, наконец, в Британию, обнаружили, что пока не имеют здесь никаких прав, кроме, пожалуй, права на собственное имя. На борт сразу поднялись правительственные чиновники и представители «Уайт стар». Они объявили, что членам экипажа не будет разрешено сойти на берег, пока каждый из них не даст показания. Но члены команды участвовать в расследовании отказались и перебрались на тендер, который мог бы доставить их на берег. Председатель Британского профсоюза моряков Томас Льюис призвал членов команды не делать этого. После довольно нелепой погони по гавани они все же согласились вступить с Льюисом в переговоры. В конце концов удалось договориться о том, что моряки некоторое время будут жить в помещениях для третьего класса, до того как с них будут сняты первичные показания. Позднее двум дюжинам из них были вручены повестки для явки в Лондон на официальное расследование. Матросам обеспечили питание и выдали свежее белье. За всеми этими действиями наблюдала большая толпа любопытных¹⁰. Закончив дачу показаний, члены команды обычно подходили к воротам, чтобы поговорить с толпой и репортерами.

К 18 часам были опрошены примерно 85 членов экипажа и их отправили в Саутхемптон на специальном поезде. Встречавшая их громадная толпа, в которой было множество людей, присутствовавших на погребальной службе утром того же дня, буквально захлест-

нула прибывших своими эмоциями. Когда на следующий день толпа собралась встретить оставшихся, люди были много молчаливее и сдержаннее.

Британских свидетелей на американском расследовании опросили к концу апреля; самым последним оказался Исмей, которого 30 апреля вызывали повторно¹¹. Те, кому из-за этого пришлось задержаться в Америке, возвращались домой на пароходах «Уайт стар». Исмей плыл на «Адриатике», вместе с приехавшей к нему женой Флоренс. 10-го мая он прибыл в Квинстаун, 11-го — в Ливерпуль. В порту его ждала некоторая компенсация за крайне недружелюбное обращение в Америке — он услышал крики сочувствия и даже аплодисменты.

Как мы помним, перехваченная радиограмма «Азиэна», в которой сообщалось, что он ведет в Галифакс танкер «Дойчланд», превратилась в ложный слух, что «Титаник» ведут туда на буксире. В городе были сделаны спешные приготовления для приема корабля и размещения спасшихся; все эти действия пришлось свернуть. Но этот главный порт всего восточного побережья Канады все же был вынужден принять участие в саге о «Титанике», причем в самой страшной ее части — в вылавливании из моря тел погибших. Город находился намного ближе к месту катастрофы, чем Нью-Йорк, и потому именно галифаксскому агенту «Уайт стар» было отправлено распоряжение нанять британский кабелеукладчик «Мэкей-Беннетт» (порт приписки — Плимут; капитан — Ф.Ларднер) для выполнения этой задачи. За работу по подготовке тел к погребению взялась «Джон Сноу энд компани лимитед». На борт корабля вошел каноник англиканской церкви — для осуществления погребальных обрядов непосредственно в море. Для тех тел, которые можно было доставить на берег, в баки для кабелей было погружено большое количество льда. В этом рейсе экипаж получал двойную оплату. Имея на борту 100 гро-

бов, судно в среду 17 апреля отошло от берега; со времени катастрофы до этого момента прошло всего два с половиной дня, что является удивительным примером оперативности¹².

Точка, указанная Боксхоллом в просьбе о помощи, находилась в 450 морских милях к востоку от Галифакса. Хотя кораблю пришлось встретиться с сильными дождями и туманом — типичной погодой в районе Большой Ньюфаундлендской банки, — кабелеукладчику понадобилось всего два дня, чтобы преодолеть это расстояние. Прибыв на место назначения, корабль послал всем находящимся поблизости судам сигнал CQ, после которого попросил сообщать о телах, обнаруживаемых в море. На это почти сразу откликнулись два германских лайнера, «Рейн» и «Бремен», указав точку с широтой 42° с.ш. и несколько западнее 49° з.д. — примерно в тридцати километрах от точки, указанной Боксхоллом. Переждав ночь, Ларднер направился к этому месту.

Тела и обломки кораблекрушения удалось обнаружить довольно быстро, и с рассвета следующего дня начался подъем тел на борт. Всего из воды было извлечено пятьдесят два тела, из них шести женщин, сорока пяти мужчин и одного двухлетнего светловолосого мальчика. Две дюжины тел, идентифицировать которые было уже невозможно, были зашиты в мешки и преданы морю, после погребальной церемонии, осуществленной каноником Кеннетом Хиндом из собора Галифакса. К одежде остальных — большинство из них могли быть определены по принадлежащим им вещам — были прикреплены бирки с номерами мешков, в которых размещались эти вещи. Описание всех предметов заносилось в грессбух, захваченный специально для этой цели.

На протяжении всего воскресенья ничего более на водной поверхности обнаружить не удалось. Однако в понедельник, с первыми лучами солнца, была обнару-

жена еще одна группа тел, поддерживаемых на поверхности спасательными жилетами, а также другие предметы. Была замечена и складная шлюпка В, по всей видимости, задетая кораблем, поскольку ее борт оказался поврежден. Лодка продолжала плавать перевернутой. Среди двадцати семи поднятых на корабль тел оказалось и тело полковника Дж.Астора — его инициалы были вышиты на воротнике рубашки¹³. При нем также был обнаружен платок с таинственными инициалами «A.V.», 2440 долларов, 250 фунтов стерлингов и несколько золотых предметов (пряжка ремня, часы, запонки и бриллиантовое кольцо). Состояние полковника Астора составляло 100 миллионов. Некоторые тела оказались укутанными в два и более слоя одежды; на Асторе был синий шерстяной костюм, коричневая фланелевая рубашка и коричневые ботинки. Удивительно, что Астор, оставшийся на борту, когда от корабля отошла последняя шлюпка, был найден в открытом океане именно рядом со шлюпкой.

В понедельник морю было предано еще пятнадцать погибших, которых было невозможно опознать. Сообщение, полученное еще с одного корабля, указывало на точку двадцатью пятью милями восточнее от точки Боксхолла. Другой корабль встретил спасательную шлюпку, отметив, что она в хорошем состоянии. Средства из-за густого тумана была потеряна для поисков, но «Мэкей-Беннетт» встретился с лайнером «Сардиния» компании «Аллан» и взял на борт дополнительное количество мешков и полотна. К тому времени в хранилище кабелеукладчика уже находилось восемьдесят тел. В четверг из моря удалось подобрать еще восемьдесят семь.

Тем временем на помощь «Мэкей-Беннетту» был нанят в Галифаксе еще один корабль — «Миниа» (капитан У.де Картье), тоже кабелеукладчик. Дождавшись нужного количества сколачиваемых в бешеном темпе гробов, корабль в самые последние минуты вечера 22

апреля отправился в море и достиг нужного района через три дня. В пятницу «Мэкей-Беннетт» направился в Галифакс; он доставил 190 тел, предав воде 116. Когда утром 30 апреля корабль пришвартовывался у дока военно-морского флота, на церкви стал бить колокол и флаги всех кораблей поползли вниз; люди в мастерских и офисах всего города надели черные повязки. На катафалках тела были перевезены в зал ледяного катка, расположенного всего в полумиле от дока. Власти заблаговременно подготовились к этому: были сооружены навесы и кабинки для тел — они позволили бы прибывшим в город родственникам остаться на некоторое время с телами своих близких. Даже после смерти пассажиры первого и второго классов получили особые привилегии — их тела лежали в гробах, в то время как тела пассажиров третьего класса находились в парусиновых мешках.

«Миниа» встретила с исключительно плохой погодой и 6 мая вернулась только с пятнадцатью телами, среди которых было и тело канадского железнодорожного магната Чарльза Хайса. Два члена команды, идентифицировать которых не удалось, были погребены в море. 3 мая канадское правительство послало корабль рыболовной инспекции «Монтгомери» для помощи в поисках; этот корабль подобрал четыре тела — одно из них было предано воде — и вернулся обратно 13-го. На следующий день корабль возобновил поиск, но уже не обнаружил совершенно ничего. Последний проход был осуществлен кораблем «Алджерин», нанятым «Уайт стар» в Ньюфаундленде. Корабль нашел только одно тело, стюарда салона, и оно стало 328-м из всех поднятых из воды. Всего в Галифакс было доставлено 209 тел. Довольно удивительно выглядит тот факт, что если сложить это количество с количеством спасенных, то в итоге получится 914, а именно столько должно было спастись, если исходить из показаний свидетелей во

время британского расследования. Конечно, это совпадение, но крайне странное.

Пятьдесят девять тел были опознаны и взяты родственниками. Оставшиеся 150 были погребены в Галифаксе на не относящемся к какому-либо одному вероисповеданию кладбище «Феарвью». Длинные ряды погребальных плит сохранились там до сих пор. Один фигурно вырезанный камень, на который собрали деньги моряки «Мэкей-Беннета», отмечает место, где погребен двухлетний мальчик. Тела католиков получили упокоение на кладбище «Монт Оливье». Тела евреев были погребены на кладбище «Барон де Хирш» после неожиданно упорной борьбы, которую повел за это право раввин Джекоб Уолтер, каким-то удивительным образом «опознавший» среди многих тел тела евреев. Позднее ему пришлось признать, что многие из погибших евреями не были. В результате переноски гробов во время этого «спора» многие из них были повреждены, так что пришлось изготавливать десять новых. На похороны собралось множество священников — англиканских, католических, иудаистских и от методистской церкви. Прислали депутацию даже масоны; то же сделало руководство военно-морского флота и армии. Горестную мелодию «Ближе, Боже, к тебе» во время погребальной церемонии на кладбище «Феарвью» исполнял оркестр Королевского канадского полка.

Поминальные службы по погибшим прошли также в католическом Вестминстерском соборе в Лондоне и церквях различных вероисповеданий в Белфасте, Ливерпуле, Нью-Йорке и Париже. Поведение оркестра, который продолжал поддерживать дух пассажиров до самой последней минуты, вызвало особую признательность. Тело руководителя оркестра Уолласа Хартли было доставлено 12 мая из Галифакса в Ливерпуль на корабле «Уайт стар» «Арабик». Отсюда его на катафалке перевезли в родной город музыканта, Колн, где его

похоронила методистская церковь. При этом в долине Колна звучал тот же гимн «Ближе, Боже, к тебе», что и незадолго до этого на «Титанике» — в честь одного из самых замечательных людей, погибших в кораблекрушении. На мемориальном концерте, прошедшем в Альберт-Холле в Лондоне, играли около 500 лучших музыкантов из семи оркестров страны, представляя цвет музыкального мира. Гражданская панихида по всем погибшим прошла на сценах «Метрополитен-Опера» в Нью-Йорке, «Ковент-Гардена» в Лондоне и в крупнейших театрах по обеим сторонам Атлантики¹⁴.

Необходимо упомянуть, что кое-кто из всего попытался извлечь материальные выгоды. Появление в конце апреля нескольких членов экипажа «Титаника» в вашингтонском «Театре оперетты» (им пришлось задержаться в Америке для дачи показаний на сенатском расследовании) носило в первую очередь коммерческий характер. Но стоит вспомнить, что жалованье им не выплачивалось с 2.20 ночи катастрофы (время «Титаника»). То, что им платили во время работы комиссии, не давало возможности нормально существовать, и матросам приходилось искать любые возможности дополнительного заработка. Также стоит вспомнить о целом потоке почтовых открыток, на большинстве из которых на самом деле изображался «Олимпик» (то же самое случилось и в снятых о катастрофе роликах). Название «Титаник» появилось и на множестве других предметов — банках с печеньем, тарелках, кулинарных изделиях. Появилось более 300 песен, посвященных «Титанику». В том числе и на иностранных языках; многие из этих песен отличались низким вкусом и весьма неуместными сантиментами. Таким образом, не только «желтая пресса» собрала урожай с этой крупнейшей трагедии на море.

Одним из первых реальных следствий катастрофы стало стремление всех ведущих пароходных компаний, включая «Уайт стар», немедленно обеспечить все ко-

рабли полным количеством спасательных шлюпок. Этот процесс занял буквально несколько дней; никто не захотел ждать результатов официального расследования — настолько сильно было влияние общественного мнения.

Но эти меры не оказались настолько скорыми, чтобы успеть воспрепятствовать бунту на борту «Олимпика», вспыхнувшему 24 апреля 1912 года¹⁵. Примерно 284 кочегара — а именно кочегаров, как мы помним, раньше меньше всего волновали шлюпочные учения и сами шлюпки — отказались выполнять свои обязанности. Они отправились на берег перед самым выходом судна в рейс. Причиной бунта послужило недоверие к надежности складных шлюпок «Бертон», срочно доставленных на борт «Олимпика». 22 апреля капитан Кларк, представлявший министерство торговли, признал шлюпки достаточно надежными, но разрешил часть их оставить на берегу, поскольку их было чересчур много для корабля, на котором плыло в тот раз совсем мало пассажиров. Однако кочегары сделали вывод, что лодки выгрузили, потому что они оказались недостаточно надежными, и потребовали заменить их на обычные спасательные шлюпки.

В этом трудовом конфликте «Уайт стар» решила использовать свой традиционный метод — наскоро было нанято 100 штрейкбрехеров в Портсмуте и 150 — в Ливерпуле и Шеффилде; последние были доставлены на специальном поезде. Сам лайнер, с пассажирами на борту, ждал кочегаров в водах Те-Солента — специально, чтобы не дезертировали и остальные. Для того, чтобы оставшаяся часть команды убедилась в надежности шлюпок, Кларк решил провести 25 апреля их показательное испытание. Однако это испытание привело к конфузу — за два часа удалось спустить только несколько шлюпок; фиаско все же удалось замять. В 22 часа к кораблю на буксире была доставлена замена. Но на этом же буксире на берег пожелали отправиться

еще пятьдесят три человека, главным образом, моряки, которые не доверяли новым, не входящим в профсоюз и наскоро набранным кочегарам.

Капитан Хаддок приказал мятежникам вернуться на корабль, но они ему не подчинились. Посреднические усилия м-ра Льюиса из Британского профсоюза моряков к успеху не привели. Разъяренным Хаддоком был вызван крейсер «Кочран» (капитан — У.Гудинаф). Но даже мощь королевского флота и перспектива предстать перед судом с обвинением в мятеже не поколебала решимости моряков. К счастью, силу никто не применял — команда достаточно корректно отвергла требования обоих капитанов. Когда буксир достиг Саутхемптона, все пятьдесят три человека были арестованы и в местном суде им было предъявлено обвинение в мятеже. Рейс пришлось отменить, а пассажирам была выплачена компенсация. 5 мая суд признал обвинение в мятеже справедливым — но тем не менее всех оправдал, что явилось редким примером торжества здравого смысла. Защита привела весьма весомый аргумент, что использование «сборной» команды кочегаров фактически делало корабль неспособным к рейсу. Кроме того, к столь мудрому решению суд привело и нежелание лишней огласки инцидента¹⁶. «Олимпик» вышел в море только через десять дней, когда ..а него было доставлено достаточное количество спасательных шлюпок, а также после найма полностью профессиональной, одобренной профсоюзом команды.

«Уайт стар» всегда отличалась хорошим искусством в манипулировании общественным мнением, но после катастрофы нашлось немало людей, тоже с талантом в этой области, применивших его уже против «Уайт стар». Одним из этих людей был Горацио Боттомли (1860-1933 гг.) — журналист, финансист и политик, великолепный образец «человека, который сделал себя сам»¹⁷. Еще в ноябре 1910 года Боттомли попытался привлечь внимание к тому факту, что на «Олимпике»

имелось только четырнадцать спасательных шлюпок (помимо двух дежурных и четырех складных). Получив ответ, что это число превышает предусмотренный минимум, он не успокоился и снова поднял этот вопрос — в основанной им в 1906 году и весьма популярной (и популистской) газете «Джон Буль». В феврале 1911 года он обратился к членам палаты общин с вопросом, на который, конечно, прекрасно знал ответ: «Когда последний раз пересматривались правила, устанавливающие количество спасательных шлюпок?» — в 1894 году. Но глава министерства торговли уверил его, что вопросом о числе шлюпок уже занимается комиссия соответствующего департамента министерства. Однако эта комиссия, в которую входил и ушедший в отставку с «Харланд энд Волф» Александр Карлайл (все еще один из директоров компании по производству шлюпбалок «Уелен»), провела два заседания и ни к каким решениям не пришла.

16 апреля 1912 года Боттомли снова вынес на обсуждение палаты общин вопрос о спасательных шлюпках, но уже на «Титанике». Это был только один из вопросов, затрагивавшихся в тот день в палате общин. Чтобы ответить на этот запрос, министерство торговли собрало целые кипы информации из множества самых разных источников, в том числе и от других министерств; эти папки были впоследствии приобщены к бумагам расследования.

К слову, среди них есть интересное свидетельство о закулисных дипломатических переговорах между Лондоном и Вашингтоном, которые начались всего через день после того, как «Карпатия» доставила спасшихся в Нью-Йорк. Эти переговоры были связаны с началом сенатских слушаний. Корабль был зарегистрирован в Британии, имел британских капитана и команду, владельцем судна была компания, зарегистрированная там же — могло ли это дело относиться к американской юрисдикции? Но американская сторона привела свои

аргументы — «Титаником» реально владел американский конгломерат, корабль следовал в Нью-Йорк, большинство пассажиров первого класса являлись американцами (в том числе и некоторые весьма влиятельные лица), почти все пассажиры третьего класса намеревались остаться в Америке.

Среди бумаг расследования есть одна, принадлежащая Ц.Бэннетту, генеральному консулу Британии в Нью-Йорке. В своем письме министру иностранных дел Эдварду Греху он писал:

«Во время этого скорбного периода, и особенно в первые два дня, немало горечи людям прибавило совершенно недопустимое использование радиолюбителями беспроводной связи... [они], не имея хороших приборов, перехватывали часть сообщений и произвольно объединяли их, создавая новые, совершенно далекие от действительности. Одно сообщение вообще было ложным от начала до конца — то, которое якобы пришло от м-ра Филлипса, радиста «Титаника». Оно было адресовано его отцу и утверждало, что все в безопасности и судно следует в Галифакс. Такое сообщение никогда не передавалось с борта «Титаника».

Американская пресса описывала трагедию почти в истерическом тоне, опубликовав большое количество крайне недостоверных сообщений, совершенно не утруждая себя их проверкой. Она избрала мишенью м-ра Брюса Исмея; его поведение критиковалось наиболее несправедливо... трудно не сочувствовать м-ру Исмею, видя, как грубо с ним обращаются [в сенате и со стороны прессы]»¹⁸.

Генеральному консулу принадлежат долгие и детальные отчеты, которые он последовательно, день за днем, составлял во время расследования, прикладывая к ним вырезки из «Нью-Йорк сан» (эта газета осуществляла самое полное освещение работы комиссии). Бэннетт оказался весьма проницателен. Уже 16 апреля, когда

слухи еще были крайне противоречивы, он определил общее число погибших в 1600 человек. Бэннетт предложил идею проведения министерством торговли собственного расследования, «не для того, чтобы уменьшить количество работы» для консульства, а потому что было невозможно задержать всех свидетелей в Нью-Йорке на две недели и больше. 17 апреля он уже выразил мнение, что министерству торговли следует пересмотреть требования, устанавливавшие общее количество мест в шлюпках — генеральный консул тоже внимательно следил за общественным мнением. Военно-морскому атташе также вменялось в обязанность присутствовать на расследовании, но тот быстро пришел к выводу, что комиссия ищет не возможность предотвращения подобных происшествий, а стремится найти козла отпущения, которого можно было бы во всем обвинить.

Через Эдварда Грея министерство торговли обратилось к британскому послу в Вашингтоне Р.Брэйсу, члену парламента и кавалеру ордена «За заслуги»:

«Министерство было бы радо знать подробности сенатского расследования по поводу гибели «Титаника», который является судном, зарегистрированным в Британии.

Имеет ли сенат достаточно полномочий для проведения такого расследования в соответствии с существующими законами или дает ли такое право какой-либо новый закон? Могут ли британские граждане удерживаться в Соединенных Штатах для осуществления расследования?»

Брэйс был достаточно хорошим политиком, чтобы сделать намек, что не следует слишком «качать свои права». «Учитывая настроение общественного мнения здесь [настроение самих свидетелей], лучшим было бы предложить им [так в тексте] дать свидетельские показания», — выразил он свое мнение в письме в министерство иностранных дел от 22 апреля. Но в своей

частной переписке посол дал место иронии. «Их расследования ведутся так некомпетентно, что они могут дискредитировать саму идею, и интерес публики к расследованию быстро угаснет», — писал он 23-го. Но сенат уже 17 апреля постановил создать при комитете по торговле специальную подкомиссию и дать ей все полномочия на ведение расследования, определение ответственных в произошедшем и выработку рекомендаций по изменению законодательства в целях предотвращения повторения подобных инцидентов, по изменению норм безопасности, по улучшению инспектирования судов, а также по определению числа шлюпок на борту кораблей. В задачу подкомиссии входило и определение мер, которые следует предпринять в международном масштабе.

21 апреля на имя министра иностранных дел пришло письмо из Ливерпуля от некоего Чарльза Джонса; автор выразил мнение жителей своего города:

«В городе ходят слухи, что м-р Дж. Брюс Исмей застрелился в Нью-Йорке... Если это [правда], то нет сомнения, что это он сделал из-за того, что его вывело из равновесия ужасное напряжение последних нескольких дней... на которое наложилась крайняя грубость допроса в американском комитете, осуществлявшем расследование. То, что британский подданный и английский джентльмен подвергся такому обращению, вызвало большое недовольство у нас в Ливерпуле, и я убедительно прошу вас сделать по этому вопросу представление американскому правительству»¹⁹.

24 апреля Брэйс сообщил об обращении к комиссии президента Тафта, который лишился своего советника, майора Арчи Батта, одного из пассажиров «Титаника». Тафт, пославший крейсера «Честер» и «Салем» сопровождать «Карпатию» в Нью-Йорк, выразил мнение, что сенатор Смит затягивает дело специально, чтобы завоевать себе дополнительную популярность. Брэйс тоже считал Смита прирожденным искателем

дешевой популярности; как мы позже увидим, они оба сильно недооценивали этого человека.

В материалах расследования можно найти немало свидетельств по поводу «таинственного корабля», который так часто видели в течение ночи катастрофы. Были сделаны запросы по поводу корабля с черной трубой, пересекаемой белой полосой и рисунком, — в порты Ньюфаундленда, в мореходства американских и канадских побережий, в скандинавские страны, Германию, Голландию, Бельгию, Францию, Италию и Россию. В бумагах, однако, не содержится никакой информации о подобных поисках в самой Британии, где какой-нибудь результат можно было бы получить скорее всего. Никому не пришло в голову, к примеру, узнать, как выглядела «Сатурния».

В подобного рода упущениях никоим образом нельзя заподозрить расследование, возглавлявшееся сенатором Смитом, чья направленность против британского правительства была очевидна. Британцам не нравилось, что они никак не могли влиять на это расследование, особенно когда вскрывались неприятные и неприглядные для них факты. Оставалось только критиковать сенатора за «стремление к саморекламе», в то время как тот, возможно, и движимый этим стремлением, делал все, что было в его силах.

8

СЕНАТСКИЕ СЛУШАНИЯ

Американское расследование причин гибели «Титаника», по сути, превратилось в шоу одного человека. Уильям Алден Смит, сенатор-республиканец от штата Мичиган, член сенатского комитета по торговле, попросил на заседании 17 апреля слова, после чего вы-

сказал предложение создать подкомитет для расследования обстоятельств катастрофы «Титаника». К утру этого дня уже стали ясны ее масштабы, хотя и не во всех подробностях, и потому резолюция 283 второй сессии шестьдесят второго созыва конгресса, предусматривающая создание этой комиссии, была принята единодушно. В нее были назначены председатель и шесть сенаторов — членов комиссии (три демократа и три республиканца). Сенатор от штата Невада Фрэнсис Ньюлендс стал вице-президентом. Ни один из законодателей не был в морском деле профессионалом, и потому Смит привлек к работе комиссии генерального инспектора Инспекционной службы по паровым судам департамента труда и торговли Джорджа Улера.

Полный решимости не терять времени понапрасну, Смит действовал с удивительной быстротой. Сразу после принятия решения о создании комиссии он проконсультировался у министра юстиции — какими правами он может располагать по задержанию в Соединенных Штатах британских граждан; позднее он позвонил самому президенту Тафту. В полдень 18 апреля Смит был на Юнион-Стейшен — для того, чтобы сесть на поезд, следовавший в Нью-Йорк.

Методы ведения следствия, которыми пользовался Смит, вызвали очень противоречивые отклики — как во время работы комиссии, так и после нее, причем по обеим сторонам Атлантики. Нам следует отметить удивительно неблагоприятное отношение к сенатору американской прессы. Да и британская отзывалась о нем с большой долей язвительности, снобизма и ксенофобии. Для нее сенатор был в первую очередь человеком, задерживавшим британских граждан и, таким образом, не позволявшим начать «правильное» британское расследование. Однако вряд ли британский бюрократический механизм смог бы проделать такую работу, какую осуществила комиссия американского сената, и обеспечить быстроту и размах, которых и в

самом деле требовал этот случай — приковавший к тому же невероятное внимание общественности.

На британском расследовании общая атмосфера оказалась примерно такой же, как и на американском. Комиссия постаралась рассмотреть некоторые вопросы, недостаточно изученные американским расследованием и к тому же слишком поверхностно переданные английской прессой. Однако многие ведущие темы она позаимствовало у комиссии сенатора Смита, к примеру, относительно поведения капитана Лорда и мер по обеспечению безопасности на море. Но если главный упор британская комиссия сделала именно на безопасности, то американская больше занималась поисками «козлов отпущения». Американское расследование вели политики, британское — юристы и технические эксперты (хотя в комиссии и доминировали высшие должностные лица, которые, будучи назначенными на свой пост, естественно, стремились всячески реабилитировать правительство Его Величества).

Смит уже проработал в сенате один полный шестилетний срок, попав туда в 1906 году, после одиннадцати лет работы в качестве члена палаты представителей¹. Родился он в 1859 году в Доуейджиаке, маленьком городке на юго-восточном берегу озера Мичиган. Карьера Смита — это классическая американская история о мальчишке из бедной семьи, который помогал родителям, подрабатывая после школы, и блестящие способности которого позволили ему окончить колледж, получить юридическое образование и стать адвокатом в Гранд-Рапидс, штат Мичиган. Популист и — в немалой степени — демагог, он стремился изобразить себя человеком, не связанным с основными центрами власти — в Вашингтоне и в кругах «большого бизнеса». Баллотировавшись от республиканцев, он тем не менее стремился изобразить из себя независимого кандидата и в 1912 году отказался принять участие в великом поединке между Тафтом и его предшественником

на посту президента, Теодором Рузвельтом. Необходимо упомянуть, что в одном вопросе он был един с обоими кандидатами — он считал очень важной борьбу с подчинением американской экономики власти всемогущих финансовых групп — особенно Моргана, наиболее часто из всех монополистов ругаемого в прессе. Нет сомнения, что Смит намеревался объявить причиной несчастья халатность со стороны «Уайт стар» — номинально британской компании, с британцем Исмеем во главе; к «Уайт стар» пострадавшие и должны были обращаться за компенсацией. Хотя в предыдущие годы Смит немало поработал над приданием себе образа народного трибуна, в данном случае, обрушившись на все британское, он удивительным образом проигнорировал истинного американского владельца «Уайт стар» Дж.П.Моргана и совершенно не затронул вопрос о его роли в весьма сомнительной борьбе за установление своего господства на североатлантических маршрутах. Трудно сказать, стал ли этот факт причиной того, что Морган позднее помогал Смигу деньгами; Морган субсидировал многих политиков, в том числе и обоих кандидатов в президенты, Тафта и Теодора Рузвельта. Такое субсидирование политиков разных направлений позволяло Моргану всегда оказываться на стороне победителя.

Приехав в Нью-Йорк 18-го — одновременно с тем, как «Карпатия» прибыла в порт — сенатор отправился с железнодорожной станции на такси прямо на корабль, где проследовал в каюту доктора. Там обессиленного Исмея уже расспрашивал Филип А.С.Франклин, прибывший десятью минутами раньше. Через полчаса Смит покинул корабль, сообщив репортерам — возможно, намеренно, — что он не ожидает никаких препятствий для расследования со стороны официальных британских лиц или компании. Затем он направился в отель «Уолдорф-Астория», где дол-

жен был на следующее утро председательствовать на открытии расследования.

Обширный, замысловато отделанный зал отеля, где заседала сенатская комиссия, был набит до отказа. В обычно используемом для банкетов и конференций помещении стояло несколько длинных столов. Все члены подкомитета находились на одном конце стола, в центре которого располагался сам Смит, свидетели садились за другой; слева от свидетелей находилась стенографистка. Репортеры стояли у стен столь тесно, что с трудом могли освободить руки для того, чтобы достать блокнот и ручку. Официальные лица, юристы и многочисленные свидетели сидели за другими столами или на тесно составленных стульях. Фотографам разрешили заснять только свидетелей за главным столом. На стене висела схема «Титаника».

Согласно резолюции 283, подкомитет должен был определить лиц, виновных в произошедшем несчастии и «выработать предложения по изменению законодательства с целью предотвращения... подобных случаев». Сенаторы, в частности, должны были исследовать вопросы «о количестве спасательных шлюпок, спасательных плотов и других спасательных средств; количество пассажиров на борту... были ли проведены надлежащие инспекции... какие существуют возможности по заключению международного соглашения, обеспечивающего большую безопасность на море, и какие в связи с этим следует внести предложения по изменению законодательства». Другими словами, сенатору Смиту был выдан карт-бланш на изучение всех деталей кораблекрушения, подкрепленный правом вызывать судебной повесткой любого, кто находился на американской территории².

Самым первым свидетелем, представшим перед комиссией, стал Дж. Брюс Исмей, сорока одного года, который, однако, еще до дачи показаний разрешил сенатору Смиту задать себе несколько вопросов в част-

ной беседе. Бледный и усталый, Исмей выразил сожаление по поводу человеческих жертв и приветствовал факт создания комиссии, сказав, что ему «нечего скрывать». Затонувший корабль был «последним словом в кораблестроении», и при его сооружении с затратами не считались. Первое появление Исмея в суде было извинительно кратким. Исмей сообщил о скорости и количестве оборотов винта в минуту: семьдесят от Шербура до Квинстауна, семьдесят два на второй день, семьдесят пять на третий, и эту скорость корабль никогда не превышал. Проектом предусматривалась максимальная скорость в семьдесят восемь оборотов, но, по всей видимости, корабль был в состоянии развить и восемьдесят. Последние пять паровых котлов так и не были пущены в действие, но «у нас было намерение в случае хорошей погоды в понедельник утром или во вторник развить полный ход».

Исмей сообщил, что он был единственным представителем «Уайт стар» на борту корабля. «Харланд энд Волф» же на судне представлял Томас Эндрюс, который погиб в водах Атлантики. Исмей настаивал на том, что он «никогда» не обсуждал с капитаном скорость движения — только перед самым выходом из Квинстауна он говорил, что кораблю не следует быть у входа в нью-йоркскую гавань до 5 часов утра среды 17 апреля. Отводя утверждение, что корабль хотел побить рекорд по скорости пересечения Атлантики («Голубая лента» и в самом деле была для корабля недосыгаема), Исмей бросил такую фразу: «“Титаник” был новым кораблем, и потому мы [так в тексте] наращивали скорость постепенно».

На вопрос — почему он поднялся в спасательную шлюпку, когда на борту оставалось множество женщин и детей, Исмей ответил, что поблизости от него женщин и детей не было, и поэтому, «когда шлюпку спускали, я забрался в нее». Уже когда шлюпка была на воде, «мы увидели на некотором расстоянии ка-

кой-то огонь и стали пытаться дойти к нему на веслах, поскольку думали, что этот огонь принадлежит кораблю». В шлюпке на Исмее была пижама, шлепанцы, костюм и пальто.

Исмей утверждал, что не видел, как суперлайнер тонул, поскольку в это время изо всех сил «греб на себя», находясь спиной к кораблю. Комитет, члены которого имели слабое представление о морском деле, не нашел в этом утверждении ничего странного. На самом деле, чтобы не видеть корабль, Исмей должен был «грести от себя», наваливаясь на весло (что могло быть и правдой, поскольку на каждом весле спасательной шлюпки было по два человека, один — лицом к ее носу, другой — к корме). «Я не хотел видеть, как он тонет».

Первое появление Исмея перед комиссией, без сомнения, стало для него достаточно суровым испытанием, но и последующие показания дались ему отнюдь не легче. По мере того как комиссия получала все более полное представление о кораблекрушении, возникала потребность вызывать Исмея для повторных свидетельств, поскольку выявленные факты проливали новый свет на сделанные им показания.

Начав с опроса очевидного кандидата в «козлы отпущения», комиссия вызвала вторым человека, которого это происшествие сделало поистине героем — капитана Артура Генри Рострона, которого требовалось освободить быстро, так как он в этот же день должен был возобновить свое путешествие в Средиземноморье. Весьма импозантный, с двумя медалями на сюртуке, в белой фуражке с поблескивающей золотом кокардой, капитан «Карпатии» (в должности с 18 января 1912 года) зачитал из судового журнала все распоряжения, последовавшие за получением просьбы о помощи, а затем подробно рассказал о подъеме спасшихся на борт корабля. В воде он видел только одно мертвое тело — члена экипажа.

Рострон сообщил, что знает о капитане Смите пятнадцать лет, но лично встречался с ним только около трех раз. Он думает, что его опытный коллега выбрал наиболее безопасный и разумный маршрут (однако о скорости Рострон не сказал ничего). Когда капитана спросили его мнение по поводу нехватки спасательных шлюпок на борту, он ответил: «В наши дни корабли строятся практически непотопляемыми, и предполагается, что в первую очередь сам корабль является такой спасательной шлюпкой». При приближении к Нью-Йорку шлюпки «Титаника», подобранные «Карпатией», были наполовину спущены, чтобы по прибытии их можно было немедленно сгрузить — иначе переполненный шлюпками корабль имел бы трудности при швартовке.

Рострон также дал объяснения по поводу порядка передачи сообщений. Ни одна радиограмма не передавалась без его личного разрешения. Высший приоритет отдавался передаче фамилий спасенных пассажиров. Имена пассажиров первого и второго классов поступали на берег через промежуточную радиостанцию «Олимпика», но скоро связь с этим кораблем была утрачена (радиостанция могла передавать сообщения только на 150-200 миль). Список пассажиров из третьего класса был передан при помощи американского военного корабля «Честер». Последними были сообщены имена членов экипажа. Затем в эфир были пропущены частные сообщения — первые сданные первыми и передавались. Только после этого капитан передал свою собственную радиограмму — в свою компанию «Кунард», в «Уайт стар» и в «Ассошиэйтед пресс»; ни в одном случае подробностей катастрофы он не передавал. Рострон добавил, что его радист не поймал бы просьбы о помощи, произойди она десятью минутами позже, поскольку уже собирался отправиться спать. Сенатор Смит, зная настроения всех как в зале, так и за его стенами, выразил общее мнение: «Ваше поведе-

ние заслуживает самой высокой похвалы». Капитану Рострону было разрешено вернуться на свой корабль, и в 16 часов этот корабль отошел от берега; работа же комиссии была прервана на ленч.

Во время дневного заседания на короткое (в первый раз) время перед лицом комиссии предстал Г.Маркони (1874-1937 гг.), сын итальянского маркиза и простой ирландки. Он сообщил, что его первый успешный опыт в морской радиотелеграфии относится к 1897 году. В январе 1909 года, когда лайнер компании «Уайт стар» «Рипаблик» столкнулся в тумане с итальянским пароходом «Флорида», корабль «Балтик» услышал сигнал CQD и спас, за исключением пары человек, всех из примерно 1500 пассажиров и членов команды обоих кораблей (радист «Рипаблика» Джек Биннс продал рассказ об этом в газету, а позднее сам стал журналистом).

Следом за Маркони место для свидетелей занял Лайтоллер, тридцативосьмилетний уроженец Ланкашира, второй по званию из спасшихся членов экипажа. Имевший диплом капитана Лайтоллер сохранил в своем характере что-то от мальчишки-хулигана и имел за плечами годы, полные самых разнообразных приключений. Сбежав из дома в тринадцать лет, он под парусами пропутешествовал по всему миру, был золотоискателем на Юконе и умудрился спастись в пяти кораблекрушениях и пожарах на борту. (Несмотря на его поведение во время катастрофы и активное сотрудничество с обеими комиссиями по расследованию, ему никогда не доверяли капитанство на торговом судне, даже несмотря на исключительно доблестную службу во время первой мировой войны, когда эсминец, на котором он был шкипером, таранил и потопил германскую субмарину. В июне 1940 года Лайтоллер, уже будучи в отставке, нанял мотобот, чтобы помочь эвакуировать британскую армию из Дюнкерка; тогда ему было шестьдесят семь.)

Смит расспрашивал Лайтоллера очень подробно, часто — по вопросам, на которые уже давали ответы другие свидетели. Первый вопрос относился к ходовым испытаниям «Титаника». Лайтоллер ответил, что в общей сложности эти испытания проходили около семи часов; в то время Уильям Мэрдок был еще старшим помощником, а Лайтоллер — первым.

Вопросы Смита часто перескакивали с одной темы на другую, что создавало неудобство для репортеров, пытавшихся давать связное изложение хода следствия. Однако Смиту просто не хватало времени, чтобы разработать какую-то определенную стратегию, а тем более — тактику, по поводу опроса очередного свидетеля. Из стенограммы расследования создается впечатление, что Смит стремился узнать как можно больше, но при этом хватал информацию буквально наугад. Только позднее становится ясно, что у него все же была определенная «программа», хотя и не очень четкая. И одним из вопросов, которые Смит попытался прояснить в первую очередь, был следующий — принимал ли кто-либо из стоявших на капитанском мостике алкоголь или проявил ли какую-либо еще преступную халатность по отношению к безопасности судна.

Лайтоллер полагал, видимо, ошибочно, что пробыл в воде от получаса до часа; температура воды в 22 часа, когда он заступил на вахту, была тридцать один градус по Фаренгейту, то есть чуть меньше нуля по Цельсию (мы знаем, что именно при этой температуре корпус становился наиболее хрупким). Лайтоллер сообщил, что он покинул тонущий корабль в самый последний момент. Складная шлюпка В была снята с крыши «домика помощников», но нахлынувшая волна ее перевернула. Передняя труба выбрала именно этот момент, чтобы упасть «примерно в четырех дюймах» от шлюпки; Лайтоллер был увлечен тонущим кораблем в глубину, так же как и полковник Грейси, Гарольд Брайд,

м-р Тайер и другие. Но его и полковника Грейси спас большой пузырь воздуха, выдавленный заливающей корпус водой — этим пузырем их выбросило на поверхность. Примерно тридцать человек выбралось на перевернувшуюся шлюпку; среди них был и радист Джек Филлипс, впоследствии скончавшийся. Лайтоллер утверждал, что видел на месте затонувшего корабля множество людей, но плот был от них на расстоянии полумили (это звучит как преувеличение).

Лайтоллер также сообщил, что считал спасательные шлюпки способными выдерживать не более двадцати пяти человек, пока они не спущены на воду, а висят на шлюпбалках. Он все же решил загрузить большее число, поскольку шлюпки были новыми. Показания Лайтоллера заняли почти все дневное время работы комиссии. После перерыва она перешла к вечерней части слушаний, вызвав Гарольда Томаса Коттама, двадцати одного года, прежнего радиста «Карпатии» (на время расследования его заменили другим).

Коттам сообщил, что его труд оплачивался в 4 фунта 10 шиллингов в месяц, не считая питания; радиостанция на корабле позволяла осуществлять радиосвязь на расстоянии 250 миль. Он только собирался отправиться отдохнуть, сидя в наушниках в ожидании подтверждения приема посланной им на «Паризьен» радиограммы, когда внезапно услышал сигнал CQD столкнувшегося с айсбергом лайнера. Последним же сообщением, которое ему удалось получить с «Титаника», было: «Машинное отделение залито до котлов». После этого Коттаму пришлось находиться в радиорубке практически неотлучно; только в среду вечером ему начал помогать Брайд.

Все еще не обнаруживая определенного направления в расследовании, Смит вызвал следующим свидетелем Альфреда Крауфорда, стюарда с палубы В (первый класс), сорока одного года, проживавшего в Саутхемптоне и спасшегося в шлюпке номер восемь. Именно

он и рассказал о паре — Изидоре и Иде Страус — которая решила погибнуть вместе.

Капитан Смит находился рядом, когда первый помощник Мэрдок руководил погрузкой на шлюпку номер восемь, и именно он приказал Крауфорду спуститься в шлюпку, чтобы сесть на весла: «[Смит] дал нам указание грести на свет, который он видел. Это был свет от какого-то корабля, находившегося на большом расстоянии. Мы гребли и гребли, но так и не могли до него добраться». В этой шлюпке, в общем итоге, оказалось тридцать пять человек; командование осуществлял какой-то моряк, в то время как на румпеле сидела одна из женщин. В шлюпке не было ни одного пассажира-мужчины, утверждал Крауфорд; эффекта затягивания в воду тонущим кораблем он не наблюдал. Они продолжали грести на свет, пока не увидели «Карпатию» и не повернули к ней. Крауфорд был вторым после Исмея в числе шестнадцати свидетелей, упоминавших о некоем «таинственном корабле». (Если предположить, что с «Титаника» видели не «Калифорниэн», то на роль «таинственного корабля» претендуют несколько судов, к примеру, «Сатурния» и «Маунт Темпл», стоявшие во льдах неподалеку от точки, указанной Боксхоллом; с «Титаника» и «Калифорниэна», кроме того, видели еще несколько кораблей, проходивших мимо.)

Первый день расследования завершился только в 22.30, предоставив прессе гору сенсационного материала для выпусков следующего дня. Чарльз Бурлингхем, адвокат «Уайт стар» в Америке, выразил мнение, что большая часть из спасшихся членов команды может вернуться домой, однако Смит решил не отпускать никого.

Второй день начался с повторного вызова Коттама. Коттам опроверг информацию, что посылал сообщение о том, что «Титаник» следует в Галифакс. На протяжении четырех суток, от получения CQD до прибы-

тия в Нью-Йорк, он почти не покидал рубку, позволив себе поспать в общей сложности только около десяти часов.

Следующим был вызван Гарольд Брайд, двадцати двух лет, житель Лондона, стаж в качестве радиста — шесть месяцев. Его жалование второго радиста «Титаника» составляло 4 фунта стерлингов, не считая питания; он должен был работать по шесть часов, чередуясь с первым радистом. Брайд рассказал, что за время между отплытием из Саутхемптона и столкновением он послал около 250 радиограмм; среди них было несколько от Исмея, адресованных в офисы компании в Ливерпуле и Саутхемптоне; самого Исмея Брайд не видел. На вопрос — получал ли он адресованные капитану Смиту телеграммы, в которых были бы какие-либо указания относительно скорости, курса или направления, Брайд ответил отрицательно. Но он сообщил, что лично вручил Смиту ледовое предупреждение с «Калифорниэна» — это было в воскресенье, 14-го, в 17 часов.

Непосредственно в момент столкновения он спал и в полночь был разбужен, чтобы заменить Филлипса. Именно в момент пересменки в радиорубке появился капитан Смит и приказал передать сигнал бедствия. Филлипс остался, чтобы передать этот сигнал; первым ответил «Франкфурт», за ним последовали «Карпатия» и далекий «Олимпик». Сигнал немецкого корабля был очень силен, показывая, что этот корабль находился относительно близко (фактически же корабль находился в 200 милях — радиосвязь значительно улучшается после наступления темноты); но Филлипса вывело из себя, что его германский коллега, не понимая, насколько срочно это сообщение, требует подробностей, и он, назвав его «дураком», потребовал замолчать и очистить эфир. Затем они узнали, что ближе всех находится «Карпатия» и она идет на помощь. Брайд объяснил комиссии, что сигнал «СQD» являет-

ся международно признанным сигналом бедствия и в таком качестве принят и в Германии. Радист с «Франкфурта» «не знал своих обязанностей, и это все». «Карпатия» же поняла, что случилось, немедленно.

Брайд сообщил, что радиостанция перестала работать за десять минут до того, как корабль затонул; пятью минутами раньше в двери радиорубки показалась голова капитана, и он сказал им обоим позаботиться о себе, формально освободив их от своих обязанностей. Когда Брайд поднялся на шлюпочную палубу, он увидел, как с «домика помощников» спускают складную шлюпку. Он попытался принять в этом участие, но внезапно волна смыла за борт и его, и шлюпку, и Брайд очутился в воздушном кармане под перевернутой лодкой, где провел «тридцать или сорок пять минут» (что вряд ли соответствует действительности, поскольку минута, проведенная в таких условиях, может показаться равной целой жизни). Ему удалось выбраться на поверхность и присоединиться к тем, кто стоял на перевернутой шлюпке; «дюжины» боролись за то, чтобы забраться на нее. Его коллега Филлипс был там же, но он скончался еще до того, как к ним подошла спасательная шлюпка; его тело было спущено в воду.

«Последним, кого я видел, был капитан — он прыгнул с капитанского мостика, — сказал Брайд. — Он прыгнул с мостика за борт, когда мы спускали на воду складную шлюпку». Брайд сообщил, что он не почувствовал затягивания в воду, хотя был от корабля на расстоянии меньше 150 ярдов. Неспособный самостоятельно передвигаться из-за того, что его ноги были отморожены и покалечены, Брайд давал довольно путанные свидетельства, и его ответы заняли всю утреннюю часть работы комиссии.

На дневном заседании показания комиссии давал Герберт Джон Питман — тридцати четырех лет, третий помощник, человек, который шестнадцать лет про-

работал в море. На его опросе второй день комиссии и завершился. К этому времени повестки принять участие в работе расследования получили тридцать пять человек — четыре помощника, Брайд, Коттам и двадцать девять членов команды.

Поскольку до Смита дошла информация, что некоторые британцы собираются отправиться домой, в том числе все помощники с «Титаника» и Исмей, Смит лично посетил «Карпатию», чтобы получить от Исмея и Франклина персональные уверения в том, что они останутся до самого конца работы комиссии.

Лайтоллер был вызван раньше всех потому, что его вахта закончилась незадолго до катастрофы. Брайд же был заслушан в числе первых из-за того, что его состояние не позволяло ему долго находиться в Нью-Йорке, Коттам — поскольку его свидетельства были связаны с показаниями его коллеги. Первым же вызвали Исмея — из-за важности его показаний для всего следствия. Все свидетели, при необходимости, могли быть вызваны повторно. Также повестки получили и многие пассажиры, хотя точные их имена комиссии так еще и не были известны. Следующее заседание, как объявил сенатор Смит, должно было пройти в Вашингтоне, в понедельник 22 апреля, в Капитолии.

Зал сенатских слушаний Капитолия был очень просторным, но по понятным причинам в понедельник он оказался переполненным, и Смигу пришлось обратиться к присутствующим с призывом вести себя соответствующим образом. Вопреки ожиданиям Питмана, в этот день его не попросили подолжить свои показания. Вместо этого был вызван Филип Франклин, сорока одного года, уроженец Нью-Йорка, вице-президент ИММ в Соединенных Штатах. Его капитал состоял из 100 миллионов долларов в акциях и 78 миллионов в облигациях. Он являлся одним из владельцев ливерпульской «Интернешнл навигейшн компани», которая владела «Оушеник стим навигейшн компани»,

в собственности которой, в свою очередь, находилась «Уайт стар лайн»... У ИММ было тринадцать директоров, включая Исмея (президент), лорда Пирри, Дж.П.Моргана-младшего и Гарольда Сандерсона (вице-президента). Франклин, однако, не входил в совет директоров, хотя с 1902 года и был ответственен за операции ИММ в Америке.

Разобравшись в хитросплетениях взаимодействия компаний, сенатор Смит погрузился в еще более сложный мир сигналов и радиосвязи. Франклин поведал, что в последнем сообщении, которое он получил в воскресенье 14 апреля, говорилось, что «Титаник» находится в 550 милях к юго-востоку от мыса Рейс. Откуда же тогда м-ру Хагесу на следующий день пришла радиограмма, в которой говорилось, что «Титаник» следует в Галифакс, где пассажиры сойдут на берег, по всей видимости, в среду: «все в безопасности — [подпись] «Уайт стар лайн»? Франклин сообщил, что он назначил срочное расследование, однако источник сообщения найти так и не смог. В офисе ИММ на Бродвее работает множество служащих, и единственная конкретная информация, которая сюда поступала, была получена только с «Олимпиака».

Сам Франклин был разбужен в 1.58 ночи нью-йоркского времени — ему позвонил какой-то репортер и сообщил, что «Вирджиниэн» и монреальский офис его владельца («Аллен лайн») сообщили, что «Титаник» тонет. Он позвонил в «Ассошиэйтед пресс», в которой уже слышали что-то подобное, а затем в монреальский офис ИММ, попросив связаться с «Аллен лайн», чтобы получить подтверждение. Также он распорядился послать радиограмму капитану Хаддоку с просьбой указать координаты «Титаника».

Агентство «Ассошиэйтед пресс» в 3.05 утра (нью-йоркского времени) сообщило, что в 22.25 с «Титаника» был получен сигнал CQD (на «Титанике» в этот момент было пятнадцать минут первого ночи); через

полчаса с «Титаника» передали радиogramму, что судно погружается в воду носовой частью. «Вирджиниэн», «Балтик» и «Олимпик» поддерживали с кораблем радиосвязь и шли к указанной в просьбе о помощи точке. На «Вирджиниэне» приняли самое последнее сообщение, которое «было неразборчивым и внезапно прервалось», когда радиостанция «Титаника» лишилась электроэнергии. Первое, что сделала ИММ, это связалась с «Олимпиком», который сообщил, что «Титаник» уже не отвечает. В 13 часов Хаддок передал сообщение с «Паризьена», что «Карпатия» дошла до места катастрофы и подобрала людей из лодок.

В 14 часов ИММ, все еще не веря в произошедшее, отправила Хаддоку радиogramму: «Мы не получаем никаких сообщений с «Титаника», но здесь ходят слухи, что он медленно идет в Галифакс, хотя мы не можем получить подтверждения этого. Мы полагаем, что «Вирджиниэн» находится поблизости от «Титаника»; постарайтесь связаться с ними». Пресса считала, что автором «галифакской» версии был Франклин, однако он это отрицал. ИММ не связывалась с фирмой Маркони, но постаралась узнать фамилии спасшихся у «Карпатии». Наконец в 18.16 прибыло сообщение от Хаддока, в котором подтверждались и сообщение о катастрофе, и сообщение о спасении. Через четверть часа в ИММ пришла радиogramма от самого Исмея: «Невыразимо скорблю. Я продолжаю путь. На «Карпатии» меня информировали, что нет никакой надежды найти кого-либо еще. Пошлю фамилии спасшихся по получении. Йемси [псевдоним Исмея для деловых целей]».

Когда Хаддок возобновил свой путь в Саутхемптон, он послал Франклину последнее сообщение — 16 апреля в 1.45 ночи: «Не верьте слухам, что на «Вирджиниэн» есть пассажиры с «Титаника»; ни одного нет и на «Танисиане»; спасшиеся находятся только на «Карпатии»; второй, третий, четвертый и пятый помощ-

ники и второй радист — все помощники, которые были спасены». Все попытки ИММ получить какую-либо информацию от Рострона успехом не увенчались.

Франклин оказался не в состоянии подробно рассказать о мерах безопасности, принятых на корабле, поскольку тот шел из Британии, и именно британские власти и министерство торговли осуществляли соответствующие проверки. Сенатор Смит спросил его: «Имела ли компания [ИММ или «Уайт стар»] или какой-либо ее служащий или директор финансовые интересы в компании-строителе [«Харланд энд Волф»]?»

Франклин: «Я ничего об этом не слышал». Благодаря такому ответу имя лорда Пирри — члена совета директоров первой компании и председателя второй — внимания комиссии не привлекло, хотя оно и упоминалось во время следствия как имя директора ИММ.

Точный список пассажиров ушел на дно вместе с кораблем, продолжал Франклин; однако можно было бы поднять книги заказов в каждом порту, в который заходил «Титаник» (это и было сделано, но особых результатов и эта мера не принесла).

Франклин утверждал, что ушедший в воду корабль превосходил стандарты безопасности, установленные лондонским «Регистром судоходства Ллойда». Корабль обошелся в общей сложности в 1 500 000 фунтов стерлингов и мог нести даже больше пассажиров, чем «Олимпик». Самый дешевый билет первого класса стоил 125 долларов, второго класса — 66, третьего — 40. Терпеливо ответив на множество совершенно не связанных друг с другом вопросов Смита, Франклин сообщил, что Исмей посылал радиограмму с просьбой доставить к «Карпатии» на двух буксирах помощника и тринадцать моряков «Уайт стар», чтобы сгрузить в Нью-Йорке спасательные шлюпки «Титаника». Вице-президент ИММ вспомнил сообщения, полученные от Исмея, в которых тот просил задержать «Седрик» для последующей доставки членов экипажа домой. Фран-

клин представил себе, что поднялось бы в прессе в этом случае и потому проигнорировал распоряжение. «Седрик» отправился в путь строго по расписанию, 18 апреля; вместо него эту работу должен был выполнить «Лапланд». Через день после прибытия «Карплатии» в Нью-Йорк Исмей распорядился, чтобы все корабли ИММ были снабжены достаточным количеством спасательных шлюпок для всех находящихся на борту. Франклин сказал, что никто не ожидал такой трагедии: «Считалось, что корабль сам по себе — спасательная шлюпка».

Большую часть финансовых потерь пришлось взять на себя самой компании, поскольку судно было застраховано только на две трети его стоимости. «Оно было застраховано на, в круглых цифрах, один миллион, остальную сумму брала на себя сама ИММ, по своей собственной схеме», — сообщил Франклин.

Подозрительный сенатор Смит задал вопрос — почему компания так стремится отправить команду домой? «Люди прибыли сюда в результате чрезвычайных обстоятельств, а не в соответствии с договором; кроме того, их очень трудно держать под контролем, поскольку за ними ходит множество людей с просьбами рассказать о крушении, даря им подарки или приставая прямо на улице. Они далеко от дома, в непривычной обстановке; ими нельзя управлять, как если бы они находились на корабле под руководством помощников капитана», — сказал Франклин. Если учесть, что команде не платили денег, то его доводы можно расценить как более чем убедительные.

«В обязанность каждого судовладельца.., при подобных обстоятельствах, входит отвести людей от лишних соблазнов и вернуть домой, к своим семьям, чтобы они снова имели возможность поступить на какой-нибудь корабль и отправиться в море». Действительно, обычно потерпевших кораблекрушение немедленно отправляли домой, используя какую-либо компа-

нию по перевозке, если такой возможности не имела данная компания. «В тот самый момент, как корабль затонул, жалованье членам экипажа перестало выплачиваться. Но мы, конечно, заботимся о них, — сказал Франклин, и это прозвучало крайне ханжески. — Контракты с ними прекратили силу с момента, как корабль пошел ко дну».

Допрос Франклина продолжался и после перерыва на ленч. Франклин высказал предположение, что столкновение открыло морской воде четыре или пять отсеков, и подтвердил, что «Титаник» был на три-четыре узла медленнее, чем самые быстроходные корабли компании «Кунард». Затем он зачитал отрывки из инструкции «Уайт стар» капитанам, в частности, следующий:

«Капитанам следует особо помнить, что пароходы не застрахованы на значительную часть их стоимости и жизнеспособность кораблей, так же как и жизнеспособность самой компании, зависит от того, насколько удастся избежать нежелательных инцидентов. Не следует пренебрегать ни одной мерой предосторожности, которая бы гарантировала [так в тексте] безопасность мореплавания».

Франклин добавил к этому: «Не верю, что есть какая-либо компания, осуществляющая перевозки через Атлантику, которая страховала бы корабли на такую относительно маленькую долю их стоимости, как компании [входящие в ИММ]». К сожалению, протоколы расследования не могут хранить тон, каким это было произнесено, поэтому остается только гадать, что он этими словами стремился выразить — гордость или сожаление? Но факты говорят сами за себя: любой потерянный или поврежденный корабль наносил ИММ колоссальный ущерб, больший, чем теряли в случае аварий конкуренты, страховавшие корабли на большую сумму. А лучшая из компаний ИММ, «Уайт стар», имела просто уникальный список самых разнообраз-

ных инцидентов, и не в последнюю очередь — благодаря капитану Смиту.

Трудно избавиться от мысли, что эти две вещи — малые затраты на страховку и высокий риск — были взаимосвязаны. Даже солидная премия, выплачиваемая капитанам и помощникам в случае, если корабль в течение года не попадал в какой-нибудь инцидент, не оказала существенного влияния на сокращение числа разного рода аварий. Говорить, как это сделал Франклин, что компания несет на себе «большую долю своего собственного страхования» — это просто пытаться прикрыть красивой фразой стремление компании страховать суда на как можно меньшую сумму.

Остаток третьего дня был посвящен свидетельствам четвертого помощника Джозефа Боксхолла — уроженца города Гуль, к тому времени работавшего в «Уайт стар» четыре с половиной года. Боксхолл рассказал, как проверялись спасательные шлюпки перед выходом из Саутхемптона — две шлюпки были загружены членами экипажа, спущены, прошли на веслах вокруг дока и были снова подняты наверх. В Белфасте Боксхолл лично проверил каждую лодку на наличие в ней всего необходимого.

Четвертый помощник заверил сенаторов, что все помощники с «Титаника» были достаточно надежными людьми, с уравновешенным и спокойным характером. О себе же он сказал: «У меня вполне нормальные привычки». Нет, он не плавал с капитаном Смитом раньше. И никто ничего не говорил про айсберги в тот несчастный вечер; капитан упомянул про возможность встречи с айсбергом только за день или два до этого, помечая ледяной район на карте. Боксхолл полагал, что айсберг, с которым встретился корабль, был невысоким и даже не поднимался выше поручней, которые возвышались над поверхностью воды на тридцать футов. Он считает, что корабль встретил «долгоживущий гроулер» — айсберг, сравнительно небольшой по

высоте, но протяженный, и потому гораздо более массивный, чем это могло казаться издалека. Вид айсберга, ставшего орудием в руках судьбы, оказался одним из самых противоречивых вопросов на обоих официальных расследованиях. Показания любых двух свидетелей, описывавших его размеры, форму и цвет, не совпадали друг с другом. Это может означать только то, что никто внимательно айсберг так и не разглядел, что и не удивительно, поскольку в тот момент, когда каждый из них поднялся на палубу, чтобы узнать, с чем произошло столкновение, айсберг уже уплывал за кормой в ночь. Профессиональные моряки в таких случаях представляют собой наиболее достоверный источник информации, но даже они не смогли прийти к единому мнению.

Когда Боксхолл доложил капитану, что вода заливает мешки с почтой, находившиеся на палубе G, капитан приказал подготовить шлюпки к спуску. Примерно в это же время Боксхолл видел топовые и бортовые огни какого-то приближавшегося парохода. Получив команду капитана сесть в дежурную шлюпку левого борта (номер два), Боксхолл отошел на веслах на 500 ярдов от корабля; позднее он вернулся до 100 ярдов к месту погружения, чтобы подобрать оставшихся в воде людей. Как и радист Гарольд Брайд, он практически не заметил эффекта затягивания в момент погружения корабля в воду, хотя в качестве предосторожности все же распорядился отгрести на этот момент подальше. Когда его шлюпка уже должна была спускаться на воду, Боксхолл прихватил несколько зеленых фальшфейеров (которые не были обычной принадлежностью шлюпок). Благодаря тому, что он их зажег, «Карпатия» первой подобрала именно их. Эта информация была последней, сообщенной им в тот день — по медицинским основаниям он вынужден был покинуть комиссию.

На четвертый день был вызван третий помощник

Герберт Питман, который кратко опрашивался еще в Нью-Йорке, на второй день расследования. Он начал с утверждения, что «Уайт стар» не проводила ходовых испытаний корабля на максимальной скорости, то есть полного испытания мореходных качеств произведено не было. Другим важным моментом в свидетельствах Питмана явилось его сообщение, что в трюмах было недостаточно угля, чтобы постоянно поддерживать скорость в 24 узла. Звук, который Питман слышал при столкновении, он сравнил со звуком «цепи, бегущей по лебедке». Он был первым из многих, кто упоминал о наличии льда на палубе.

Когда Питман помогал спускать шлюпку номер пять, появился Исмей, сказавший: «Мало времени, чтобы тратить его зря». Исмей помог перейти в шлюпку нескольким женщинам; Мэрдок приказал Питману его заменить. У третьего помощника сложилось впечатление, что, когда Мэрдок жал ему руку, он не думал, что они когда-либо встретятся снова; сам же Питман только через час понял, что корабль в самом деле не может быть спасен. «Корабль постепенно погружался носом, пока под водой не исчез капитанский мостик. Затем корабль перевернулся и ушел в воду, почти перпендикулярно». Он слышал четыре удара, скорее всего, от разбиваемых переборок, и вряд ли от взрыва паровых котлов. До этого огонь в топках не горел уже два с половиной часа, утверждал он (не зная, что некоторые топки работали до самого конца, чтобы дать энергию генераторам).

Питман сказал, что хотел направить свою шлюпку обратно и команда уже начала осуществлять поворот, но пассажиры стали кричать, что это — большой риск, лодка может утонуть, и что это «сумасшедшая идея». Поэтому в конечном счете шлюпка никуда не двинулась. Сенатор Смит довольно жестко спросил о криках людей в воде, и Питман выразил свой протест против подобных вопросов, однако Смит не отступил.

«Были почти непрерывные крики над водой на протяжении часа... [которые] постепенно смолкли», — признал Питман. Затем Смит сказал: «Если вы больше ничего не делали для спасения людей, скажите это... и я перестану задавать вам вопросы по этому поводу». Питман признался: «Это все, сэр; это все, что я сделал».

Не проявивший героизма третий помощник взял на буксир полупустую шлюпку номер семь и пересадил в нее несколько пассажиров из своей собственной. Он увидел огни «Карпатии» примерно в 1.30 и через полчаса, убедившись, что корабль направляется к ним, начал грести навстречу. Питман тоже «не думал, что шлюпки можно нагружать полностью, когда они подвешены на шлюпбалках», и его шлюпка коснулась воды недогруженной. (Все спасшиеся помощники, которые имели на «Карпатии» время обсудить произошедшее несчастье, обладали поразительно одинаковым «незнанием» по этому вопросу; свидетельства говорят, что Мэрдок и Муди намного меньше волновались о перегрузке и сажали больше людей, в том числе и мужчин, до того, как шлюпки спускались в воду.) Питман также видел какой-то неподвижный белый огонь, примерно на расстоянии трех миль, но не мог определить его источник и потому не счел нужным грести в его направлении. Он утверждал также, что ничего не знал о пожаре в угольном бункере — как перед тем, как корабль покинул Саутхемптон, так и после.

Следующий свидетель представлял интерес не только для сенаторов, но и для прессы — Фредерик Флит, двадцатичетырехлетний моряк из Саутхемптона, вперёдсмотрящий с четырехлетним опытом работы на «Океанике». Ему платили 5 фунтов стерлингов в месяц плюс пять шиллингов за каждый рейс. Именно этот человек, находясь в «вороньем гнезде», поднял тревогу, хотя и сильно запоздалую. Он описал айсберг как «темную массу... немного выше полубака» (то есть

около шестидесяти футов высотой). Затем Флит изумил аудиторию признанием, что он «не имел представления о расстоянии до него». У него не было бинокля, хотя на «Океанике» бинокль у него имелся всегда (как и на «Титанике» от Белфаста до Саутхемптона). Его коллеги Хогг и Эванс просили предоставить им бинокли, но им сказали, что это неосуществимо. Если бы у него был бинокль, продолжал Флит, то он, возможно, увидел бы айсберг достаточно далеко, чтобы спасти корабль.

На четвертый день расследования, 23 апреля, Исмей спросил Смита, может ли он вернуться в Англию или, по крайней мере, в Нью-Йорк. Он уже делал такой запрос в среду и получил отказ; тем же завершилась и эта попытка. Будучи вызван еще раз, Исмей письменно повторил свою просьбу — весьма подозрительную, поскольку расследование только началось, — и он снова получил отказ, довольно резкий. Надо заметить, что в американских и британских газетах того времени можно было встретить немало недовольных высказываний по поводу «чрезмерно резкого» ведения Смитом расследования, хотя в обеих странах было немало людей, которые ему симпатизировали, полагая, что только публичное расследование является лучшим методом выявить правду. Так или иначе, но Исмею пришлось оставаться на месте до конца месяца.

Следующим вызвали майора Артура Пошана — пятидесяти трех лет, предпринимателя в области химической промышленности и высокопоставленного лица в канадской милиции. Он был первым из двадцати одного пассажира, вызванных американским расследованием (на британском были опрошены только два, причем по второстепенному вопросу). Сенаторы решили, что пассажиры — а многие из них были и избирателями — должны быть опрошены, поскольку их свидетельства могли дать полезную информацию по

поводу поведения помощников и остальных членов экипажа.

Пошан готовился отойти ко сну в своей каюте первого класса, когда «почувствовал, как будто тяжелая волна ударила в наш корабль. Он вздрогнул... Зная, что это была спокойная ночь, я набросил пальто и отправился на палубу. Когда я только собирался подняться по парадной лестнице, то встретил друга, который сказал: «Мы столкнулись с айсбергом»». (Позднее он добавил, что некоторые говорили, что видели проходящий мимо айсберг в иллюминаторы.) Майор видел лед на палубе, примерно в четырех футах от поручней. Через примерно двадцать пять минут корабль стал крениться на левый борт, и майор вернулся в свою каюту, чтобы сменить пижаму на теплую одежду. Выйдя из каюты во второй раз, он увидел множество плачущих женщин в проходе на палубе С. Он также наблюдал, как весьма плотно сбитый помощник (старший помощник Уайлд) очищал от многочисленных (около сотни) кочегаров шлюпочную палубу.

Пошан видел, как на спасательных шлюпках водружаются паруса и мачты. Когда рулевой сказал, что шлюпке нужен еще один гребец, Пошан заявил капитану Смиуту, что он — яхтсмен-любитель, и тогда ему было разрешено сесть в шлюпку номер шесть, что он и сделал, соскользнув по шлюпталям. Рулевой, сидевший на румпеле (Хитченс) отказался грести назад к кораблю, даже когда крик с другой шлюпки, как показалось Пошану, приказал ему это сделать. Женщины в шлюпке хотели вернуться, чтобы подобрать людей из воды. Вместо этого команда направила шлюпку к огню, замеченному рулевым. Пошан видел, как на «Титанике» погасли огни — тогда шлюпка находилась примерно в пяти восьмых мили от корабля, — и слышали три взрыва, когда корабль стал погружаться. Когда подошла «Карпатия», в воде было два больших «острова» остатков кораблекрушения, мимо которых корабль

прошел очень медленно. Пошан не заметил ни одного тела.

«Я думаю, что экипаж [«Титаника»] был «сборным», с разных судов. Они могли бы выполнить свою работу лучше, но они еще не сработались». Это объясняет, почему так мало членов экипажа участвовало в погрузке на шлюпки. Но, как мы видим, даже помощники оказывались на «Титанике» неожиданно для себя. Вообще говоря, и самые большие лайнеры не могли позволить себе такой роскоши, как постоянная команда — большая часть экипажа заключала соглашения на один рейс и могла быть после него существенно обновлена. Однако необходимо также упомянуть, что на «Титанике» было значительное число «ветеранов» «Олимпиака», что означало, что трудностей во взаимодействии у членов данного экипажа должно было быть меньше, чем обычно. Нерасторопность со шлюпками объяснялась, в первую очередь, отсутствием шлюпочных учений на флоте «Уайт стар»: многие члены экипажа не имели представления, на какую шлюпку они расписаны, хотя такие списки вывешивались перед началом каждого рейса. Пошан говорил, что шлюпочные учения должны были проводиться по воскресеньям. В личной беседе Лайтоллер говорил ему, что помощники не предполагали, что шлюпки могут быть загружены полностью, еще не находясь в воде; он же сам, глядя на лодки, посчитал, что шлюпки достаточно прочны.

На начало пятого дня для дачи показаний снова был вызван Фредерик Флит — Смит хотел выяснить у него кое-какие подробности. Матрос сообщил, что у него, как у впередсмотрящего, раз в год или два проверяло зрение министерство торговли; последнюю проверку он проходил год назад. Его глаза оказались достаточно остры, чтобы видеть по левому борту «Титаника» огонь какого-то корабля — он видел его потом и из лодки. Лайтоллер отдал распоряжение грести по направле-

нию к этому огню. Подтвердив свидетельство майора Пошана, Флит сказал, что женщины в его шлюпке хотели вернуться назад, чтобы подобрать находящихся в воде, но Хитчен этому воспротивился.

Закончив с Флитом, сенатор Смит сделал короткий перерыв, чтобы предостеречь прессу: «С начала [расследования] и до настоящего времени имели место сознательные попытки определенных лиц оказать воздействие на ход расследования. Мне неоднократно рассказывали о его неверном освещении — сам я не прочитал ни одной газеты с того времени, как был назначен возглавлять этот комитет, поскольку не хочу попасть под влияние газет и быть ими направлен недолжным образом. Комитет не будет терпеть любые дальнейшие попытки повлиять на ход расследования каким-либо образом. Мы будем идти нашим собственным путем».

Гарольд Годфри Лоу был следующим свидетелем, вызванным на слушания. Пятый помощник был родом из северного Уэльса, имел возраст двадцать восемь лет; он провел половину жизни в море и служил в «Уайт стар» пятнадцать месяцев. И корабль и маршрут были для него новыми. Когда кто-то вспомнил, что видел Лоу пьющим алкоголь в ту памятную ночь, Смит резко его оборвал: известно, что Лоу был трезвенником. Когда Лоу понял масштаб происшедшего, он отправился за пистолетом, до того как начать помогать Мэрдоку в погрузке пассажиров на шлюпку номер пять. Позднее он рассказал, что использовал оружие, чтобы отпугнуть пассажиров-мужчин, большей частью — «итальянцев», стреляя вдоль борта, когда шлюпка номер четырнадцать, которую он возглавил, спускалась мимо палуб А, В и С. Когда Исмей начал вмешиваться в погрузку шлюпки номер пять, Лоу сказал ему: «Пошел к чертям с моей дороги», и незадачливый директор-распорядитель ретировался к шлюпке номер три.

Лоу полагал, что, когда шлюпку номер пять спустили, в ней было около пятидесяти человек, включая примерно десяток мужчин; когда же она оказалась в воде, в ней, в общем итоге, набралось не менее шестидесяти пяти. Лоу перешел к шлюпке номер три, у которой Исмей, несмотря на «напутствие» Лоу, все еще пытался «помогать». Эта шлюпка была загружена относительно спокойно, и пятый помощник перешел к шлюпке номер один.

Рассказывая об этом, Лоу заметно стал раздражаться манерой сенатора Смита повторять свои вопросы и придирааться к отдельным словам. Однако Лоу умел себя сдерживать и отвечал спокойно, в отличие от Боксхолла, которого эти манеры выводили из себя. Отношения между председателем комиссии и Лоу не потеплели даже после эпизода, насмешившего весь зал. Смит спросил пятого помощника, из чего состоит айсберг. Лоу не удержался от реплики: «Изо льда», хотя и понимал, что от него ожидали более обстоятельного ответа.

Лоу сказал, что перешел на левый борт, чтобы помочь пятому помощнику Муди со шлюпками четырнадцатой и шестнадцатой. Загрузив в номер четырнадцатый пятьдесят восемь человек — шлюпка все еще висела на шлюпбалках, — он забрался в нее и взял командование на себя. После погружения «Титаника» он собрал несколько шлюпок, перераспределил людей на них и стал ждать, когда «люди будут прорезаны» и можно будет безопасно вернуться, чтобы подобрать оставшихся на свободные в шлюпках места. Перед самым возвращением на место крушения он обнаружил какого-то итальянца, «одетого как женщина» (то есть с шалью на голове): «Я схватил его и пересадил в другую лодку». Лоу удалось поднять из воды четырех еще живых человек; один из них вскоре умер. В воде ничего больше не было видно. Оставшись в одиночестве, шлюпка номер четырнадцать подняла парус, поскольку

ку ветер усиливался, и при появлении «Карпатии» направился к ней. Лоу также подошел к перевернутой складной шлюпке, пересадил с нее двадцать мужчин и женщин и оставил эту шлюпку с телами трех мужчин на ее борту. Те, кто стоял на складной шлюпке, погрузились в воду уже по колено. «Еще три минуты, и они ушли бы на дно».

Показания Боксхолла, Питмана и Лоу, по всей видимости, убедили Смита в необходимости вызвать Лайтоллера снова, что и было сделано на пятый день. Второго помощника спрашивали по широкому кругу вопросов — от водонепроницаемых переборок до отсутствия женщин и детей на палубе во время загрузки шлюпок. В конце концов Смит пришел к выводу, что стоит удовлетворить просьбу Исмея позволить экипажу вернуться обратно на корабле «Седрик». Если бы туман не задержал «Карпатию» на ее пути в Нью-Йорк, то команда могла бы вернуться на ней. Лайтоллер, говоря о поведении Исмея, нашел нужным сделать для него все, что было в его силах:

«Должен сказать, что в то время [на «Карпатии»] м-р Исмей не показался мне способным принять какое-либо определенное решение. Я постарался приободрить его, но он был одержим идеей, которую все время повторял, что должен отправиться на дно, потому что узнал, как много женщин утонуло... Я просил его выбросить эту идею из головы, но он был ею всецело поглощен; доктор тоже прикладывал определенные усилия, но нам было трудно поднять его настроение, поскольку женщины в шлюпке [так в тексте] утонули, а он — нет».

Лайтоллер утверждал, что Уайлд «отослал» Исмея в спасательную шлюпку. Он думал, что в шлюпку, висящую на шлюпбалках, безопасно можно загрузить не более двадцати пяти человек. Нет, он не видел в штурманской рубке никакого ледового предупреждения; но капитан Смит говорил ему, что получил одно 14-го,

примерно в полдень. Лайтоллер думал, что корабль попадет в зону льда примерно в 23 часа. Он также сообщил членам комиссии, что компания дала указания капитанам в случае плохой ледовой обстановки идти на запад максимально южным маршрутом.

Двум корабельным казначеям и их четверем помощникам было поручено оповестить пассажиров о чрезвычайном положении и сопроводить их к шлюпкам. Им помогали два корабельных доктора, один из которых сказал Лайтоллеру: «Прощай, старина», когда тот покидал корабль. Никто из этих людей не спасся. Когда он помогал спускать шлюпки, то видел какой-то корабль, в четырех или пяти милях, двумя румбами левее носа «Титаника».

Пятый день завершили показания Роберта Хитченса, тридцатилетнего рулевого из Саутхемптона. До момента столкновения он стоял на руле час сорок минут. Через пять—десять минут после столкновения крен на правый борт составил 5 градусов. Появившийся на мостике капитан послал судового плотника проверить корабль.

Хитченс, который возглавлял шлюпку номер шесть, знал количество находившихся на ней довольно точно: тридцать восемь женщин, один моряк (Флит), один итальянский паренек-«заяц», майор Пошан и двое других пассажиров-мужчин. Он повел шлюпку от корабля, по направлению к огню, который считал принадлежавшим рыболовному судну. Но они никак не могли дойти до этого корабля, и позднее ему стало казаться, что этот огонь — результат воображения. Он твердо заявил Пошану, что именно он командует на шлюпке, и попросил миссис Майер взяться за румпель, но затем снова вернулся к рулю, поскольку пришлось идти против усиливавшегося порывистого ветра. Затем он «одолжил» одного кочегара с шлюпки номер шестнадцать, чтобы тот помог грести. Хитченс сказал, что слышал крики тонущих в воде, но отри-

цал, что к нему обращались женщины с предложением вернуться к месту кораблекрушения. Он просто постарался отойти как можно дальше из-за страха быть затянутым в воду тонущим кораблем. Также отрицал он и то, что пил большое количество виски (о чем сообщила прессе миссис Майер): он только сделал один глоток из фляжки одной леди.

На шестой день сенатор Смит решил снова вызвать Маркони. Он хотел узнать, как функционирует компания «беспроводной» связи, а также получить информацию о том, на каких условиях нанимался британский персонал и как велись переговоры с судовладельцами.

Маркони сообщил, что во время кораблекрушения он находился в Нью-Йорке и впервые услышал о столкновении в понедельник в 18.45. Он поднялся на борт «Карпатии» сразу после того, как она прибыла в порт, чтобы поговорить с Брайдом (Коттам уже покинул корабль, но позвонил своему шефу в тот же вечер с просьбой дать разрешение на интервью для «Нью-Йорк таймс». Маркони также разрешил радисту взять за это деньги). Смит не скрывал своих подозрений по поводу того, что изобретатель отдал распоряжение радисту «Карпатии» никому не сообщать подробности катастрофы. Маркони настаивал, что такого распоряжения он не давал и вообще не думал о передаче сообщения подобного рода; наоборот, он считает, что рассказ о произошедшей трагедии должен был быть передан, поскольку она привлекла такое значительное внимание. Только Рострон, как капитан, имел право передать такое сообщение (что он и сделал, когда решил, что время пришло).

Вызванный повторно, Коттам отрицал получение каких-либо распоряжений «молчать», но сказал, что такие сообщения получал Брайд. Затем Коттам подтвердил получение приказа навестить Маркони в отеле «Стрэнд» (в этом отеле в то время располагалось

руководство газеты «Нью-Йорк таймс») и «держать язык за зубами». Он отправился в отель, где связался с Маркони по телефону и получил разрешение на интервью. Также Коттам сообщил, что обязательно услышал бы ответ с «Маунт Темпл» на просьбу о помощи, но такого ответа не было. Сенатор Смит на этой стадии расследования полагал, что названный корабль «был прямо впереди от «Титаника»... и помощники на корабле его видели»; люди с «Маунт Темпл» в тот вечер поведали прессе, что видели огни «Титаника», в то время как тот погружался в воду (Смит мог не читать газет, но, без сомнения, хорошо был информирован о том, что в них говорилось).

Остаток шестого дня расследования был посвящен одновременному, но раздельному опросу спасшихся членов команды, проводимому как Смитом, так и другими членами комиссии. Это делалось для того, чтобы ускорить расследование. В общей сложности удалось получить — и застенографировать — показания двадцати трех членов экипажа. Эти показания в целом представляли собой калейдоскопическую картину событий, происходивших на борту корабля и в спасательных шлюпках. Среди многих вопросов, которые затрагивались в первую очередь, были: первоначальное незнание пассажиров о нехватке мест в шлюпках, огни неизвестного корабля, нехватка биноклей после Саутхемптона, лед на палубе, а также проявленные помощниками и командой довольно высокая дисциплина и уверенность.

В тот же день, в 19 часов, пока свидетели еще продолжали давать показания, на борт стоявшего в Бостоне корабля «Карпатия» ступил судебный исполнитель, который вручил повестки капитану Стэнли Лорду и его радисту Сайрилу Эвансу; в повестках содержалось требование предстать на следующий день перед сенатской комиссией. Чтобы успеть, им обоим пришлось сесть на ночной поезд. 26 апреля, на седь-

мой день расследования, на короткое время был вызван Франклин, представлявший ИММ, и усталый Смит задал ему уже не раз звучавший в этих стенах вопрос: «Кто посылал сообщения от имени компании и кому именно?» В этот день также показания дал человек, поведавший бостонской прессе свою сенсационную историю — кочегар Эрнст Джилл с «Калифорниэна». Газетная статья с его рассказом была общена к материалам расследования. Именно Джилл на обоих расследованиях доказывал, что с «Калифорниэна» видели тонущий «Титаник» и его сигналы, на которые, однако, командой корабля ничего не было предпринято.

Следующим, кто предстал перед членами комиссии, стал Стэнли Лорд. Он сообщил координаты, под которыми остановил окруженное льдами судно, и сказал, что у него заняло «два и половину часа» [так он выразился] для того, чтобы дойти до «Карпатии» в утро после катастрофы. Он видел только один корабль, на юге, с одним топовым огнем на мачте; это было в 23.30. Первое сообщение о несчастье пришло с «Франкфурта», примерно в 5 утра, а в 6 пришло подтверждение с «Вирджиниэна». Когда рассвело, он увидел пароход с желтой трубой, примерно в восьми милях (наверняка «Маунт Темпл»). Свидетельства Лорда попали в печать; они не содержали чего-то необычного — казалось, это были свидетельства обычного капитана, и по ним совсем нельзя было предугадать, что позднее на капитана обрушится буквально шквал обвинений.

За своим капитаном последовал радист Сайрил Эванс, который подтвердил, что впервые узнал ужасную новость от «Франкфурта»; примерно в это же время старший помощник Стюарт упомянул, что видел ночью ракеты. Эванс примерно в 23 часа роковой ночи передал на «Титаник» сообщение о льдах, но в ответ на него получил просьбу «заткнуться»; однако ему кажется, что на корабле его предупреждение все же слышали. Эванс сообщил, что практикант Гибсон го-

ворил ему о своем троекратном обращении к Лорду с информацией о ракетах — это стало серьезным свидетельством против Лорда. Также Эванс сообщил, что 2 апреля Джилл говорил ему, что хочет продать свою историю за 500 долларов. Очевидная неблагосклонность сенатора Смита к журналистике с чековой книжкой не заставила его, однако, проигнорировать свидетельства Джилла. Закончив давать показания, Лорд и Эванс вернулись на свой корабль, и до британского расследования о них ничего не было слышно. К тому времени от репутации Лорда не осталось камня на камне.

Но такой участи не довелось испытать Джеймсу Генри Муру, капитану «Маунт Темпла», корабля с желтой трубой. Он был вызван на восьмой день расследования, 27-го числа. Согласно документам комиссии, он в ходе расследования скорректировал долготу, на которой находился его корабль, с $51^{\circ} 15'$ з.д. до $51^{\circ} 41'$ з.д. — по всей видимости, последнее было ошибочным написанием $51^{\circ} 14'$ з.д. Мур рассказал, как сразу по получении CQD изменил курс, затем, когда находился в сорока пяти милях от места, получил уточненные координаты (Боксхолла), повстречал шхуну, потом ледяное поле и остановился из-за льдов примерно в четырнадцати милях от места катастрофы. Также он видел в южном направлении какое-то грузовое судно — впереди и правее носа корабля. Это был иностранный корабль, не имевший флага государственной принадлежности, с черной трубой, которую пересекала белая полоса с каким-то рисунком. Это судно было единственным, которое они видели до того, как прибыли в 4.30 в указанную в просьбе о помощи точку. Здесь Мур обнаружил обширное ледяное поле размером пять-шесть миль на двадцать, в котором виднелись айсберги до 200 футов высотой. Корабль осуществлял поиски до 9 часов утра, но ничего не обнаружил.

Мур отрицал свидетельства, данные прессе пассажирами его корабля — что якобы с борта корабля в

полночь были видны ракеты и сигнальные огни: никого, сказал он, в это время суток на палубе не было вообще. Когда же ему сообщили о сигнале бедствия, то он приказал очистить палубу, достать лестницы, веревки и подготовить спасательные шлюпки к спуску на воду. Уже на месте крушения капитан видел «Карпатию»; скоро прибыли «Калифорниэн» и русский корабль «Бирма» (желтые мачта и труба); также оставался виден и грузовой пароход. По всей видимости, в 3 часа ночи, когда «Маунт Темпл» остановился во льдах, он был в пяти милях от места погружения «Титаника»: если лед двигался со скоростью полумили в час, он мог перекрыть весь участок катастрофы и унести за собой остатки кораблекрушения и тела погибших.

В этот момент сенатор Смит вдруг вспомнил, что он однажды сам встречался с капитаном Смитом и прошелся по одному из его кораблей (это был «Адриатик», но тогда сенатор никак не мог вспомнить этого названия).

Капитан Мур продолжал свои показания — он сообщил, что никогда не видел льды так далеко к югу; по получении ледового предупреждения он, без сомнения, сбавил бы ход. Но Мур был ветераном канадского флота и часто плавал во льдах по намного более северным маршрутам, что заставляло его относиться к ледовым предупреждениям с гораздо большим вниманием. Сенатор Смит отпустил капитана, не став задавать тому весьма существенный вопрос — почему «Маунт Темпл», находясь неподалеку от места катастрофы, несколько часов стоял неподвижно, в то время как сюда во весь опор мчалась «Карпатия»? Мур отверг свидетельства, данные прессе «одним пассажиром из Торонто» (которое было опубликовано без имени, но, по всей видимости, принадлежало д-ру Китцро и было приобщено к материалам комиссии).

До сих пор мы описывали ход американского расследования день за днем, чтобы дать представление о

том, как оно проводилось, а также об общей атмосфере и о его участниках. С каждым днем принципиально новой информации становилось все меньше, и в записях встречается все больше повторений. Поэтому, рассказывая о дальнейшем ходе работы комиссии, мы будем говорить только об особо выдающихся свидетельствах.

Вызванный повторно на девятый день расследования Маркони доложил, что у него был «провал в памяти», из-за которого он запамятовал о своем распоряжении радисту «Карпатии» срочно передать подробности катастрофы. Сенатор Смит задал Маркони целый ряд вопросов. Смит выразил удивление по поводу того, почему в компанию «Уайт стар» не поступало никаких сообщений до сообщения с «Олимпиака» 15-го числа. Маркони отметил, что любое сообщение с «Карпатии» в этот день могло быть передано только через «Олимпик» или мыс Рейс, поскольку радиостанция корабля была слишком маломощной для организации прямой связи. Сенатор все еще хотел выяснить, откуда могла прийти подписанная «Уайт стар» фальшивка про Галифакс, и перенес рассмотрение этого вопроса на вечернее заседание комиссии. Представители компании Маркони были абсолютно не склонны раскрывать содержание передававшихся во время катастрофы сообщений, но Смит настаивал на этом.

Следующим перед комиссией предстал Фредерик Саммис — тридцати пяти лет, главный инженер «Маркони компани оф Америка». Он взял на себя ответственность за приказ радисту «Карпатии» не сообщать подробностей крушения; и именно он просил Коттама зайти в отель «Трэнд». Он был «счастлив помочь скромному парню заработать немного денег», дав интервью прессе; это не было противозаконно, и для себя самого выгоды из всего этого Саммис не извлек. Радистам — британцам, работавшим в компании Маркони, платили вдвое меньше, чем их американским коллегам из-за разницы в стоимости жизни в двух стра-

нах. Саммис подтвердил, что к нему обратилась «Нью-Йорк таймс» с просьбой об исключительном праве на интервью, и Маркони на это согласился.

Получив достаточно информации от членов экипажа, Смит перешел к сбору свидетельств пассажиров. Первым показания давал Хью Вулнер из Лондона, который путешествовал первым классом. Он сообщил, что говорил капитану Смиту о закрытых окнах в экранах Исмея на палубе А, когда спасательные шлюпки готовились для спуска. До того, как был найден нужный гаечный ключ, пассажиры перешли на шлюпочную палубу, где осуществлялась погрузка. Вулнер рассказал о том, как первый помощник Мэрдок стрелял, чтобы отпугнуть большую толпу мужчин, собравшихся вокруг складной шлюпки С, на которую впоследствии так легко попал Исмей. Вопросы Смита по этому поводу очень показательны; они демонстрируют его манеру часто повторяться и придираться к словам:

Смит: Забирался в лодку?

Вулнер: Да.

Смит: В складную лодку?

Вулнер: Это была складная, да, сэр.

Смит: Это была первая складная, которую спустили с левого борта?

Вулнер: С правого борта. Это другой борт.

Смит: То есть вы пересекли корабль?

Вулнер: Да.

Смит: Значит, вы были на стороне правого борта?

Вулнер: Да...

Вулнер помог Мэрдоку очистить шлюпку (С, шлюпку Исмея) и посадить в нее женщин, перед тем как прыгнуть в нее самому. Складная шлюпка отошла примерно на 150 ярдов от тонущего корабля, когда тот внезапно скользнул вниз с грохочущим звуком. «Когда огни погасли, мы не могли видеть ничего. На корме горели яркие огни, и внезапно они погасли; глаза еще

не привыкли к темноте, и ничего не было видно; мы могли только слышать».

Гарольд Брайд сообщил, что получил от «Нью-Йорк таймс» 1000 долларов. Он повторил то, что говорил на второй день расследования, рассказывая о последних минутах «Титаника», и воспользовался случаем, чтобы опровергнуть утверждение, что он и Коттам на пути в Нью-Йорк весьма активно следили по радио за ходом бейсбольного чемпионата (что, вообще говоря, редкое увлечение для англичан, тем более столь сильно занятых). Сенатор Смит задал ему вопрос:

Смит: Если бы радист «Калифорниэна» продолжал работу, этот корабль находился только в пятнадцати милях и ваш сигнал QDQ был бы принят, вся ситуация могла бы сложиться иначе?

Брайд: Да, сэр.

Боксхолл был вызван повторно для того, чтобы обсудить вопрос о «таинственном корабле», представлявшем собой самую большую загадку, стоявшую перед комиссией: по версии Боксхолла, этот корабль имел три или четыре мачты, на которых горели два топовых огня — помимо зеленого огня правого борта, — и располагался на расстоянии пяти миль. Смит на это заметил, что «Калифорниэн» находился в пятнадцати милях, но Боксхолл энергично заявил, что это мог быть только другой корабль, поскольку на таком расстоянии нельзя увидеть даже ракеты.

Вызванный во второй раз Коттам сообщил, что он получил от «Нью-Йорк таймс» 750 долларов. Он подтвердил, что получил радиограмму от Маркони, но проигнорировал ее, потому что был слишком занят — в общей сложности он передал 500 сообщений от спасенных. Они с Брайдом говорили о деньгах, поскольку получили две просьбы об интервью, когда «Карпатия» подходила к причалу в Нью-Йорке.

Боксхолл был вызван еще раз — чтобы доказать правильность своих навигационных вычислений. Он стал

опровергать утверждения капитана Мура, что координаты давали ошибку в восемь миль. Когда же Боксхолла спросили о таинственном корабле, он ответил, что поначалу видел два топовых огня, затем бортовые огни; красный свет (так в тексте) был виден почти все время, даже невооруженным глазом. Корабль подходил, повернувшись левым бортом, но потом отвернул. Он двигался медленно и, возможно, остановился во льдах и развернулся во время дрейфа. Капитан Смит тогда был на палубе, и они оба пришли к заключению, что корабль стоит достаточно близко — где-то в пяти милях, — чтобы попытаться связаться с ним при помощи сигнальной лампы. «Я увидел бортовые огни. Каким бы кораблем он ни был, он имел очень яркие огни. Я думаю, расстояние могло быть и больше обычного [пять миль], но не думаю, что мы могли наблюдать его [за] пятнадцать миль».

На десятый день Исмей был вызван для намного более обширных показаний, чем в первые дни. Его попросили рассказать о морской империи Дж.П.Моргана ИММ, в которую, кроме прочих, входила и компания «Лейланд лайн», собственница «Калифорниэна». И опять не было найдено никакой связи между ИММ и «Харланд энд Волф» (снова никто не упомянул о председателе последней лорде Пирри, одном из директоров ИММ; Исмей, в доме которого Пирри и сообщил о своем замысле построить корабли класса «Олимпик», знал об этом больше, чем кто-либо другой). Гарольду Сандерсону, управляющему «Уайт стар» и одному из директоров ИММ, пришлось отвечать на неприятные вопросы, явившись на расследование, однако на роковом рейсе его не было; Исмею же пришлось испить горькую чашу до самого дна.

Когда Исмея попросили рассказать о более ранних инцидентах, связанных с «Уайт стар», он поведал о «Рипаблике» и «Наронике» — последний корабль, незадолго до того спущенный со стапелей, просто исчез

в море, будучи к тому же не застрахованным, что Исмей отметил с сожалением (не упомянув, что и другие суда компания страховала «по своей собственной схеме»). «Титаник» разрабатывался таким образом, чтобы оставаться на плаву при затоплении любых двух водонепроницаемых отсеков, что было худшим, что могло произойти при столкновении с другим кораблем. И столкновение «в лоб» не привело бы к гибели судна. Исмей предъявил комиссии тексты всех распоряжений, которые он посылал (восемь, все адресованы Франклину) и получил (четыре — три от Франклина и одно от своей жены), находясь на борту «Карпатии».

Глава «Уайт стар» отрицал, что пытался как-то воздействовать на капитана Смита с целью ускорить ход корабля. «Я думаю, что лишь немногие капитаны, пересекающие Северную Атлантику, имели такой прекрасный послужной список, как капитан Смит, до того момента, как его кораблю довелось столкнуться с «Хокком»... Думаю, у него был исключительно хороший послужной список». Читатель уже может сам судить об этом.

Покидая «Титаник», Исмей забрался в последнюю складную шлюпку, которая должна была быть спущена с правого борта; без сомнения, эта шлюпка была загружена полностью.

Смит: Почему вы сели в нее?

Исмей: Потому, что на ней оставалось свободное место. Ее собирались спускать. Я чувствовал, что корабль погружается, и сел в нее.

Я знаю, что мое поведение на борту «Титаника», а позднее на борту «Карпатии» очень сильно критиковалось. Я хотел бы предоставить комиссии все сведения по этому вопросу, какие только могу, и всецело веряю себя в ваши руки и руки ваших коллег, чтобы ответить на все вопросы по поводу моего поведения...

Стоит вспомнить, что этим словам предшествовали многочисленные просьбы разрешить ему отправиться

домой. Исмей сообщил, что капитан Смит попросил его вернуть ледовое предупреждение, пришедшее с «Балтика», чтобы он мог его повесить в штурманской рубке. Исмей вернул предупреждение в 19.10 воскресного вечера. Сам Исмей отправился в рейс, главным образом для того, чтобы определить, какие еще изменения стоит внести на обоих кораблях. В этот день муки Исмея наконец завершились — ему разрешили вернуться в Англию, куда он и отбыл 30 апреля.

Остальная часть десятого дня расследования была занята показаниями пассажиров; после этого в работе комиссии был объявлен трехдневный перерыв. Смиту 3 марта снова предстояло вернуться в нью-йоркский отель «Уолдорф-Астория» — для того, чтобы опросить свидетелей, постоянно проживавших в Нью-Йорке. Среди них были Мелвилл Е. Стоун, генеральный управляющий «Ассошиэйтед пресс», агентства, поставившего новости приблизительно для 800 газет. Стоун подробно рассказал, как его ведомство излагало историю кораблекрушения.

После самых первых сообщений, поступивших с мыса Рейс в понедельник, некоторое время никакой новой информации не было, что поставщиков новостей совершенно вывело из себя. В 9.30 радиостанция «Доу-Джонса» передала в эфир полученный ею слух, что «все в безопасности» и «корабль идет в Галифакс». Это сообщение обошло весь мир. Целый день все были уверены именно в этом — только примерно в 19.00 того же дня «Ассошиэйтед пресс» получило сообщение (от Франклина, который получил его через «Олимпик»), что корабль затонул и число погибших огромно. В это время «Карпатия» была еще вне пределов прямой связи, и все радиограммы требовали ретрансляции. Со вторника по четверг «Ассошиэйтед пресс» пыталось получить какую-нибудь информацию непосредственно с «Карпатии». Стоун рассказал о предложении компании Маркони продать исключительные

права на получение всей информации с борта «Карпатии», но это предложение агентство не приняло.

На следующий день Смит, все еще находившийся в Нью-Йорке, опрашивал Джона Биннса, бывшего радиста с «Рипаблика» — некогда этот радист прославил и себя, и своего работодателя Маркони, передавая по радио сигналы бедствия, что спасло сотни жизней. После этого он работал радистом на «Адриатике» и «Олимпике», под командой капитана Смита, однако скоро перешел на вольные журналистские хлеба, немало приободренный продажей своего рассказа о катастрофе «Рипаблика». На момент расследования Биннс работал морским обозревателем, и именно он первым заметил, что в кораблях никогда не предусматривалось мер на случай скользящего столкновения с плывущим в море объектом. Он также предал широкой огласке тот факт, что у компании «Кунард» набор корпуса судна имел другую структуру, обеспечивавшую большую прочность — благодаря субсидиям британского правительства (Адмиралтейство, которое потребовало укрепить корабль, видимо, лучше, чем министерство торговли, разбиралось в том, как обеспечить плавучесть поврежденного корабля).

После прошедших в Нью-Йорке еще двух дней слушаний Смит 9 мая снова вернулся в Вашингтон — для того, чтобы председательствовать на четырнадцатом дне пленарной сессии. Один из сотрудников «Доу-Джонс», Морис Фарелл, дал объяснение появлению сообщения «все в безопасности», которое было получено от бостонского агентства «Лаффан», использовавшего линию связи с Монреалем. Позже это же агентство внесло очередной вклад в создание легенды о «Титанике», сообщив, что вместе с лайнером в воду ушло 5 миллионов долларов в облигациях и бриллиантах...

Фарелл предоставил комиссии статью «Доу-Джонс» об ИММ, основанную на годовом отчете компании за 1911 календарный год. Компания заработала 38 мил-

лионов долларов и получила валовую прибыль в 8,5 миллиона; из активного сальдо в 4,5 миллиона долларов 3,5 миллиона пошло на амортизацию. Таким образом, чистая прибыль составила всего 1 миллион долларов (это не покрывало стоимости потерянного корабля). Акции ИММ упали на пятьдесят центов, до 5,5 долларов в понедельник 15 апреля, но восстановились до прежнего уровня в тот же день. Привилегированные акции упали с двадцати восьми долларов до двадцати, но затем выросли до двадцати трех. Даже когда потеря корабля во вторник была подтверждена, акции и ценные бумаги снизились только на один-три пункта, да и то временно. Поскольку большая часть ценных бумаг принадлежала Моргану, он не мог позволить здесь никаких сюрпризов.

Фарелл полагал, что чистый убыток от катастрофы в 2-3 миллиона нанес ИММ весьма тяжелый удар. Затем он процитировал статью «Доу-Джонс», посвященную истории моргановского конгломерата:

«Поглощение «Уайт стар лайн» американскими банками вызвало на другой стороне Атлантики, в Англии, невероятное возмущение и стало причиной солидных правительственных субсидий «Кунард стимшип компани», а также резкого усиления конкуренции строительства [так в тексте] больших кораблей. Несколько лет пароходным компаниям пришлось снижать тарифы и соответственно — получать меньшие доходы.

Еще недавно тарифы на перевозку грузов во всем мире были гораздо выше; это было время процветания, хороших дивидендов; предвиделась солидная прибыль.

Таким образом, ИММ способствовала снижению тарифов на перевозки через океан, а при этом еще и добавила катастрофу».

Эти строки содержат обвинения против ИММ в том, что она стала инициатором яростного и нечестного соперничества, в котором в конечном счете дохо-

ды потеряли все; теперь к объявлению ИММ виновницей в снижении общих тарифов прибавилась и катастрофа на море. Наверняка это крайне удручающе действовало на такого человека, как Морган, который считал себя наделенным даром царя Мидаса, превращавшего предметы в золото только своим прикосновением.

Последние три дня американского расследования (с пятнадцатого по семнадцатый) были в значительной мере заняты записью на бумагу свидетельских показаний пассажиров, среди которых были миссис М. Дуглас и миссис Е. Райерсон, которые клялись, что Исмей показал им ледовое предупреждение (что он отрицал), а также д-р Китцро. Смит также опросил капитана Джона Кнаппа, гидрографа американских военно-морских сил, о ледовых предупреждениях и картах, и тот внес свой вклад в путаницу насчет относительного положения «Титаника» и «Калифорниэна» — эти показания он давал на шестнадцатый день расследования, 18 мая — последний день слушаний в Вашингтоне.

Последний же день сенатских слушаний пришелся на 25 мая, когда сенатор Смит вернулся в Нью-Йорк, в частности — для того, чтобы посетить «Олимпик». Хаддок рассказал, какую информацию он получал через своего радиста И. Мура в ночь катастрофы. Корабль в понедельник получил также и сообщение от капитана Рострона: «Брюсу Исмею дали сновторное». Радист Мур дал краткое свидетельство по поводу сообщений, которые он передавал на капитанский мостик или слышал в эфире. Самым последним свидетелем в этот день стал Фред Бэрретт с «Титаника», рассказавший о своих переживаниях во время кораблекрушения — когда он находился в кочегарке, в которую хлынула вода, а затем когда находился в шлюпке номер тринадцать.

28 мая 1912 года Уильям Смит представил свой отчет о работе комиссии сенату. Зал в тот день был на-

бит до отказа. Доклад занял двадцать три страницы, и его озвучание превысило все мыслимые пределы, в частности, потому что доклад был написан в духе виетиеватого ораторского искусства того времени. Мы можем привести только один пример:

«Нам следует оставить Англии честь и право оценки деятельности и определения виновных в британском министерстве торговли, чьи слабый контроль за соблюдением требований и небрежное инспектирование во многом способствовали этой ужасной трагедии...

Перед лицом предупреждающих сигналов скорость была увеличена; сообщения об опасности, казалось, подстегнули к действию, вместо того чтобы посеять страх».

Сенатор Смит весьма критически отнесся к поведению капитана Смита, обвинив его в «равнодушии к угрозе» и в «чрезмерной самоуверенности и пренебрежении к вниманию [так в тексте] к многочисленным предупреждениям от своих друзей». Лайтоллер подвергся критике также, главным образом — за то, что не обеспечил впередсмотрящих биноклями, а также не предпринял мер по снижению скорости судна и допустил ошибки при спуске лодок.

В докладе ошибочно сообщалось, что всего было опрошено восемьдесят два свидетеля. Авторы же насчитали шестьдесят восемь, при двадцати двух вызванных неоднократно (некоторых вызывали четыре раза); сюда можно добавить три письменных свидетельства (не считая свидетельств работников специального поезда, нанятого «Уайт стар» для доставки спасшихся из Галифакса, поскольку предполагалось, что корабль придет именно в этот город). Большим позитивным отличием американского расследования по отношению к более позднему британскому явилось то, что было опрошено примерно равное число пассажиров, членов команды и лиц, связанных с трагедией косвенно. Учитывая то, что для приготовлений к расследованию вре-

мении практически не было, следует признать, что комиссия смогла осуществить достаточно обширный сбор сведений, что позволило довольно точно воспроизвести картину происшедшего. Свидетельства пассажиров иногда противоречили показаниям членов экипажа, что, по-видимому, можно объяснить тем, что членам команды надо было думать и о последующем трудоустройстве (к примеру, если бы расследование основывалось на показаниях Лайтоллера, то роль Исмея была бы представлена в намного более выгодном для последнего свете).

В докладе комиссии ходовые испытания «Титаника» объявлялись проведенными небрежно, как и проверка спасательных шлюпок и некоторые другие процедуры. Отмечалось, что капитан Смит получил, по крайней мере, три ледовых предупреждения, однако все их проигнорировал. «Скорость не была уменьшена, количество впередсмотрящих не было увеличено». Капитан только попросил разбудить его, «если возникнет какая-либо проблема», а Лайтоллер отдал команду впередсмотрящим обратить особое внимание на льды. После столкновения пять отсеков были заполнены водой очень быстро. «То, что называлось водонепроницаемыми переборками, на самом деле переборками не являлось, из-за чего судно и затонуло» (слова сенатора Смита). Но вместе с тем доклад не содержал прямых обвинений в адрес строителей судна.

Среди находившихся поблизости от места столкновения кораблей, которые удалось точно идентифицировать, были названы (в порядке удаления от места катастрофы) «Калифорниэн» (в девятнадцати с половиной милях), «Маунт Темпл» (который прошел мимо неустановленной шхуны и слышал как первую просьбу «Титаника» о помощи, так и последнее сообщение с корабля), «Карпатия» (в пятидесяти восьми милях), «Бирма», «Франкфурт», «Вирджиниэн», «Балтик» и «Олимпик» (последний — в 512 милях).

Шестнадцать свидетелей с погибшего корабля — среди них были ответственные лица и опытные моряки — видели свет от какого-то корабля, не отвечавшего на световые сигналы и запуски ракет.

Примерно в то же самое время, когда помощники «Калифорниэна» признались, что видели ракеты в том направлении, где должен был находиться «Титаник», несколько(!) членов команды дали показания, что видели бортовые огни какого-то большого судна, шедшего на полной скорости (эти огни были ясно видны даже с нижней палубы) в 23.30, как раз незадолго до столкновения...

Комитет пришел к заключению, что «Калифорниэн» находился от «Титаника» на расстоянии около девятнадцати миль и что помощники и команда видели сигналы бедствия, но никаких действий не предприняли, что идет вразрез с принципами человечности, международного права и требований закона.

В этом суровом приговоре наибольшая ответственность возлагалась на капитана Лорда.

«Если бы помощь была своевременно оказана или если бы радист... оставаясь еще несколько минут на своем посту в воскресенье вечером, [«Калифорниэн»] мог бы снискать всеобщий почет как спаситель жизней пассажиров и экипажа «Титаника»».

В докладе осуждалась неспособность осуществить нормальную загрузку шлюпок и обеспечить их необходимым количеством членов команды. Также отмечалась противоречивость показаний многих свидетелей, которые значительно преувеличивали число находившихся в каждой шлюпке. Преувеличенным оказался и страх того, что тонущий корабль затянет за собой и лодки. Сенаторы пришли к заключению, что движение ледяного поля унесло от места катастрофы и остатки кораблекрушения, и тела погибших (эта теория основывалась на мнении, что координаты, определенные Боксхоллом, были неточны). Комиссии не уда-

лось найти источник ложного сообщения о Галифаксе. Была осуждена поощряемая Маркони «журналистика чековой книжки», в которую оказались вовлеченными его радисты, и одновременно выражена признательность Маркони, поскольку он обещал, что подобного с его стороны не повторится.

Сенатор Смит и его коллеги выработали целый ряд рекомендаций. Призвав к совместным действиям в международном масштабе, они предложили установить более строгие требования к безопасности иностранных судов, заходящих в американские порты. Место в спасательной шлюпке должно было быть предоставлено каждому пассажиру и члену экипажа; на каждую шлюпку следовало заранее назначить четырех членов экипажа и закрепить за ней определенную группу пассажиров; шлюпочные учения предписывалось проводить регулярно. На судовых радиостанциях должно было осуществляться круглосуточное дежурство; было рекомендовано разработать законодательные меры против радиолюбителей, вмешивающихся в радиопереговоры и нарушающих секретность передаваемых сообщений. Ракеты предписывалось использовать исключительно для сигналов о помощи. Каждый корабль должен был иметь двойное дно или продольные водонепроницаемые переборки, создающие как бы дополнительную «обшивку» внутри самого корабля; водонепроницаемые переборки должны были доходить до главной палубы. Этим предложениям предстояло совершенно изменить нормы безопасности на море. Только появление плавучих паромов, использующих принцип roll-on, roll-off («вкатывать-выкатывать», т.е. перемещать груз на судно и обратно по грузовым мостикам, без использования кранов и палубных грузовых устройств — прим. перев.) для ускорения грузооборота и соответственно увеличения прибыли, привело к возникновению судов без «ячеистой» конструкции — с

трагическими результатами в случаях с «Геральд оф фри энтерпрайз» (1987 г.) и «Эстонией» (1994 г.).

Позднее, на основе выводов подкомиссии, сенатором Смитом был предложен законопроект по расширению антимонопольного законодательства в судостроении, в соответствии с которым требовалось более четко определять — кто чем в море владеет. Этот законопроект стал чем-то вроде запоздалого проявления стремления Смита выявить роль Моргана в трагедии «Титаника». В конце концов этот законопроект привел к появлению в 1914 году «Акта Клейтона», который закрыл гигантские бреши, оставленные «Актом Шермана», принятым в 1890 году.

Благодаря работе комиссии для наблюдения за айсбергами был учрежден Международный ледовый патруль. Он был создан на базе береговой охраны США и на средства, предоставленные всеми североатлантическими государствами. Пожалуй, это была наиболее весомая мера из всех, принятых в результате катастрофы «Титаника».

Сенатор Смит в своем докладе выразил мнение, что присутствие на борту корабля Исмея из ИММ/«Уайт стар» и Эндрюса из «Харланд энд Волф» явилось одной из причин того, что капитан Смит не стал снижать скорость. Все три «виновника» были британцами. Также осуждению подверглись и два британских капитана — один уже мертвый, другой — обвиненный фактически без суда.

В докладе никак не затрагивалась вовлеченность в это дело американских интересов, в особенности интересов Дж.П.Моргана. Тем не менее случай с «Титаником» очень ярко показывает, что может произойти в результате безудержной конкуренции. Морган, осуществляя свои операции, очень часто «резал углы», стремясь сэкономить время, которое экономить было совершенно недопустимо, и прибегал к довольно грязным приемам, таким, к примеру, как создание едино-

го картеля с германскими компаниями с целью сокрушить «Кунард».

Можно вспомнить, что, когда «Титаник» отправился в свой первый рейс, Морган сослался на болезнь. Через два дня после того, как «Титаник» затонул, пресса обнаружила Моргана на одном из французских курортов. Прекрасное состояние его здоровья не вызвало сомнения.

Но вопреки всему молоток председателя не превратился в молот, направленный против всемогущества монополий.

9

БРИТАНСКОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

Официальное расследование по поводу гибели парохода «Титаник» фактически началось 3 апреля 1912 года, когда лорд-канцлер назначил Комиссию по кораблекрушению. Она должна была руководствоваться в своих действиях «Законом о торговом судоходстве». В помощь комиссии министерство внутренних дел 26 апреля утвердило группу экспертов из пяти человек; все они были экспертами в области судоходства. 30 апреля Сидней Бакстон, возглавлявший министерство торговли, которое было обязано расследовать каждый случай кораблекрушения, обратился к Комиссии по кораблекрушению с предложением принять участие в расследовании обстоятельств катастрофы. Вообще же, в обязанности министерства торговли входил надзор за обеспечением безопасности судоходства, в том числе и контроль за соблюдением стандартов при постройке судов, а также контроль за наличием необходимых спасательных средств (без сомнения, эту обязанность министерство не выполнило).

В конечном счете ответственность за безопасность лежала на правительстве в целом — но именно представители различных департаментов этого правительства и проводили расследование: судья, совет экспертов, генеральный прокурор и его коллеги, а также свидетели со стороны государственных органов. Совершенно очевидно, что правительство не было заинтересовано в выявлении собственных промахов. И потому слово «обеление» часто употреблялось прессой по отношению к работе комиссии еще до того, как она прекратила свою работу. Читая материалы расследования, можно довольно быстро заметить, что работа комиссии довольно умело манипулировалась морским департаментом министерства торговли.

В первый раз комиссия собралась во вторник 2 мая 1912 года. Это заседание завершилось после того, как были определены двадцать шесть вопросов, на каждый из которых необходимо было найти ответ. В этих вопросах не затрагивались ни определение ущерба от катастрофы, ни определение виновных в трагедии; это не был ни гражданский и ни уголовный суд — только расследование, чей порядок ведения и порядок сбора свидетельств были намного либеральней, чем в обычном суде. Вопросы же касались самых разных тем — от определения количества пассажиров и членов экипажа на борту корабля до составления предложений о поправках в законодательство по судоходству. Двадцать четвертый вопрос поначалу звучал так: «Что послужило причиной гибели «Титаника» и многочисленных человеческих жертв? Было ли в конструкции корабля что-либо, что помешало пассажирам и членам экипажа воспользоваться спасательными средствами?» И этот вопрос, как это ни странно, стал единственным, на который так и не было найдено ответа, поскольку его в повестку дня поставили слишком поздно.

Каким был человек, председательствовавший на бри-

танском расследовании? Если полагаться на бумаги, то он идеально подходил для своей роли. Джон Чарльз Бигхэм (1840-1937 гг.) имел титул барона; родился он в Ливерпуле. Перед тем, как стать в 1871 году адвокатом, он проработал семь лет в судостроительной компании своего отца. Учеба в Германии и затем в университете во Франции позволяла ему свободно говорить на трех языках. Хотя Бигхэм имел довольно тонкий голос, успехи в судебных делах позволили ему в 1883 году стать королевским советником, а в 1895 году — членом парламента; последний пост он был вынужден оставить в 1897 году, поскольку стал членом верховного суда и председателем отделения «по делам о завещаниях, разводах и военно-морского флота». Позднее проблемы с сердцем заставили его оставить эту работу. В 1910 году Бигхэм стал «странствующим» судьей, председателем различных комитетов и различного рода собраний.

Первое, что решил сделать Бигхэм, это — назначить секретарем комиссии своего сына, большого искателя приключений. Клайву Бигхэму (1873-1956 гг.) довелось побывать капитаном гвардии, правительственным курьером, исследователем, шпионом, журналистом, автором книг. В результате такой бурной жизни он приобрел недюжинную эрудицию. Клайв Бигхэм быстро нашел необходимое для работы комиссии помещение — административный офис, — всю нужную обстановку (скамейки, помост, длинные столы), нашел стенографов, достал все, что может понадобится свидетелям, адвокатам, репортерам и сотням зрителей, заказал модель корабля двадцати футов длиной, показывающую судно в разрезе, а также разыскал огромную карту Северной Атлантики. Он же выбрал место проведения заседаний — учебный зал Лондонского шотландского полка, добровольного подразделения резерва. Помещение было достаточно большим, чтобы в нем разместился весь полк, и выглядело внутри достаточно характерно для викторианских времен. Только

одно начинание Бигхэма не удалось — эхо от кирпичных стен, которые он прикрыл драпировкой, и от потолков, к которым он привесил деревянные плиты, оставалось таким же гулким, и в материалах комиссии постоянно встречаются жалобы на отвратительную акустику¹.

Представителей министерства торговли возглавлял самый главный юрист правительства, генеральный прокурор Рафус Айзекс — королевский советник и член парламента. Ему помогали заместитель генерального прокурора Джон Саймон, королевский советник и член парламента, Батлер Эпиналл, королевский советник, С.Роулатт и Раймонд Аскуит, сын премьер-министра. Айзекс (1860-1935 гг.) был сыном еврейского торговца фруктами из лондонского Ист-Энда. В возрасте четырнадцати лет он бросил школу и в шестнадцать сбежал в поисках романтики морских странствий; позднее он некоторое время работал брокером — пока вконец не разорился, учился праву в Брюсселе и Ганновере и стал адвокатом. Одаренный и физически и умственно, он быстро продвинулся в своей профессии и в 1904 году уже был избран депутатом парламента от Либеральной партии. Через шесть лет он стал заместителем генерального прокурора; в 1912 году он был уже членом правящего кабинета, получив звание генерального прокурора (в 1913 году он был назначен лордом — главным судьей, успешно служил в качестве посла Великобритании в США, был вице-королем Индии и министром иностранных дел; в 1926 году он получил титул маркиза Редингского).

Айзекс и его брат Годфри с 1910 года входили в совет директоров компании Маркони и, поскольку компания на гибели «Титаника» немало выиграла, кое-что на этом приобрели. В марте 1912 года Маркони получил свой самый выгодный контракт — на организацию беспроводной связи со всеми частями Британской империи. Годфри принадлежала большая доля

акций в «Америкэн Маркони». 9 апреля 1912 года он предложил своим братьям Гарри и Рафусу часть его акций, до того как 19 апреля Лондонская фондовая биржа должна была начать торги по акциям этой компании. Гарри согласился на это предложение, но Рафус его отклонил. 17 апреля, в день, когда гибель «Титаника» была подтверждена британской прессой, Рафус изменил свое намерение и приобрел 10 000 акций по 2 фунта каждая. В тот же день он продал 2000 акций двум своим коллегам — некоему Дэвиду Ллойд Джорджу (Дэвид Ллойд Джордж (1863-1945 гг.) — премьер-министр Великобритании в 1916-1922 годах; один из крупнейших деятелей Либеральной партии — прим. перев.), главе Либеральной партии и министру финансов. Когда торги начались, стартовая цена составила 3 фунта 5 шиллингов. Однако она быстро росла, поскольку после спасательной операции всем стала ясна перспективность радиосвязи. В этот день Рафус продал почти половину своих акций, получив весьма ощутимую прибыль.

Эти и некоторые другие малоизвестные широкой публике закулисные дела получили огласку только в 1913 году — тогда один из комитетов палаты общин стал расследовать этот «скандал с фирмой Маркони», но особой огласки это дело не получило, так как время, когда это могло на что-либо повлиять, прошло². Теперь можно понять, почему Маркони, которого беспощадно третировал сенатор Смит, получил такое благоволение при британском расследовании. Генеральный прокурор играл главную роль на начальной и конечной стадиях расследования и возглавил большую часть проведенных заседаний³.

«Уайт стар» на расследовании представляли Роберт Финлей, королевский советник и член парламента, м-р Ф. Лейнг, королевский советник, Морис Хилл, королевский советник, и Норман Раебурн. Национальный союз моряков и кочегаров, а также спасшихся членов

экипажа и семьи погибших моряков представлял депутат парламента Томас Сканлан. Клемент Эдвардс представлял Союз докеров, а м-р У.Харбинсон — пассажиров третьего класса. М-р Робертсон Данлоп, появившийся на короткое время, представлял собственников, капитана и помощников «Калифорниэна». Перечисленные выше лица являлись самыми высокопоставленными из примерно двух с половиной дюжин юристов самого разного ранга, появлявшихся в зале; из тех значительных фигур, которые присоединились к работе расследования сравнительно поздно, следует упомянуть Генри Дюка, королевского советника, защищавшего интересы сэра Космо и леди Дафф Гордон.

Документы расследования в настоящее время хранятся в нескольких архивах, иногда расположенные без всякого порядка. Всего же расследование оставило после себя более 900 страниц на бумаге с «шутовским колпаком» (водяные знаки, изображающие шутовской колпак, ставились на бумагу форматом 13 на 17 дюймов — *прим. перев.*). В каждый из тридцати шести дней британского расследования все свидетельства немедленно доставлялись в Канцелярию Его Величества — издательство правительства — и печатались в виде буклета, который можно было приобрести за 1 шиллинг 6 пенсов. Свидетельства во время американского расследования тоже поначалу увидели свет в виде отдельных выпусков и только потом — в форме книги объемом в 1200 страниц; но размеры страниц этой книги едва достигали половины британских.

Суд лорда Мерсея уделил особое внимание соблюдению всех формальностей, которые обычно необходимы при проведении судебного заседания: судьи и адвокаты были облачены в темные одеяния, хотя и не носили мантий и париков. Фотографам было разрешено делать фотографии, но только в день открытия, когда решались процедурные вопросы. В этот день Айзекс коротко привел основные факты, связанные с

катастрофой, и высказал свои мысли по поводу того, как должно идти официальное расследование; затем он зачитал двадцать шесть вопросов, представленных министерством торговли, ответы на которые должна была дать комиссия. Большинство из этих вопросов имели подвопросы; общее число отдельных вопросов превышало 150. Айзекс заключил:

«Это вопросы, которые мы считаем нужными выяснить в настоящий момент... Мы вправе видоизменить эти вопросы или расширить их, если найдем это необходимым».

Другими словами, правительственные чиновники могли манипулировать затрагиваемыми темами по своему усмотрению. Роберт Финлей, сосед которого жаловался на то, что плохо слышит, поднял вопрос о перенесении расследования в большой зал в Вестминстере, однако это оказалось в то время неосуществимым.

Айзекс председательствовал и на второй день расследования, начав его с описания подробностей катастрофы. Сначала он рассказал о самом корабле, его команде, о помещениях для пассажиров, о спасательных шлюпках и водонепроницаемых переборках. Затем он описал погодные условия, которые были в Атлантике во время рейса, показав на карте маршрут, помеченный словами «с 15 января по 14 августа», которым корабль следовал до смены курса после ледовых предупреждений с «Каронии» и «Балтика». Здесь лорд Мерсей прервал Айзекса:

Мерсей: Г-н прокурор, правильно ли я понял, что корабль направился прямо в место, где находились льды согласно ледовым предупреждениям?

Айзекс: Да⁴.

Понижение температуры воздуха перед столкновением могло служить предупреждением о возможной встрече со льдами, сказал Айзекс далее. Видимо, информированный не в полной мере, он утверждал, что послужной список капитана Смита был образцовым,

если не считать единственного инцидента — столкновения «Олимпика» с «Хоком», но Смита, по мнению Айзекса, и в этом инциденте нельзя было винить, так как корабль вел лоцман. В то время у Айзекса весьма недоставало информации об истинном положении дел, поскольку опрос свидетелей еще только предстоял. Затем Айзекс кратко описал положение со спасательными шлюпками и, в частности, сказал:

«Я думаю, особо надо подчеркнуть одно обстоятельство — если бы не удивительное достижение науки — беспроводная телеграфия, — многих людей в шлюпках вряд ли удалось бы подобрать, и те, кто спасся с тонущего корабля, вряд ли остались бы в живых».

Владелец акций компании Маркони не мог этого особо не отметить. Трудно сказать, какой могла быть реакция лорда Мерсея, знай он о материальной заинтересованности Айзекса.

Затем генеральный прокурор перешел на изучение вопросов о количестве пассажиров в различных классах и процентном отношении погибших разных полов в разных классах. Айзекс сообщил, что шестнадцать спасательных шлюпок на борту вполне отвечают требованиям к кораблям, имеющим больше 10 000 тонн — самой крупной категории, признававшейся «Законом о торговом судоходстве» от 1894 года.

После речи Айзекса оставалось достаточно много времени, и оно было использовано для опроса первых двух из 100 свидетелей, представших перед комиссией. Первым стал отвечать Арчи Дживелл, один из шести вперёдсмотрящих. Восемнадцатилетний свидетель давал уверенные и подробные ответы о том, как распоряжение внимательно следить за льдами было передано им другим вперёдсмотрящим и что он сам видел непосредственно во время столкновения. Затем он рассказал о том, что происходило в шлюпке номер семь: «Мы остановились и смотрели, как корабль медленно

погружается в воду. Мы видели много людей на палубе до того, как свет погас».

Томас Сканлан, представлявший интересы членов экипажа «Титаника», счел здесь нужным особо отметить отсутствие биноклей в «вороньем гнезде», компаса в шлюпке Джевелла, а также то, что на корабле в воскресенье не проводилось шлюпочных учений. Джевелл спускался на шлюпке с правой стороны корабля, но до встречи его шлюпки с «Карпатией» не видел никакого судна и не наблюдал никаких огней. Мерсей поблагодарил Джевелла за точность показаний — для свидетелей комплимент довольно редкий.

Второй свидетель, матрос Джозеф Скарротт, отвечал на вопросы Эспиналла, представлявшего министерство торговли. Он рассказал о столкновении, о льде на палубе и дал свое описание айсберга: похоже на Гибралтарскую скалу, стоящую у европейского побережья. Он видел людей, которые пытались прорваться к лодкам — членов команды, которые заполнили палубу, иностранцев, пытавшихся сесть в шлюпку номер четырнадцать — что заставило пятого помощника Лоу дать предупредительный выстрел из пистолета. Когда шлюпка Лоу вернулась к месту трагедии, Скарротт увидел сотни мертвых тел, плававших в спасательных жилетах среди обломков кораблекрушения. Описывая, как Лоу и его экипаж извлекали четырех еще живых людей из воды, Скарротт, очень живо жестикулируя, изобразил, как они обнаружили одного из них:

«Он был заведующим складом, он находился на лестнице... он стоял на коленях, как будто молился, и кричал, чтобы ему помогли. Когда мы увидели его, мы были от него на расстоянии как от меня до той стены, а между нами было много тел и обломков кораблекрушения — мне жаль это говорить, но тел было много больше, чем обломков — и у нас заняло с полчаса, чтобы добраться до этого человека через эти тела. Мы не гребли к нему — мы отталкивались от этих тел,

чтобы заставить лодку двигаться... Мы протянули весло... он взял его, и держался за него, и нам удалось переправить его в лодку».

Один из четырех человек, подобранных шлюпкой, скончался, когда Лоу поднял парус и вернулся к своей «флотилии». Они увидели «плот» с примерно двенадцатью человеками на нем и взяли их в свои шлюпки; сама складная шлюпка была взята на буксир; позднее ее подняла на борт «Карпатия». Отвечая на вопрос Сканлана, Скарротт сказал, что, по его мнению, было более чем достаточно времени, чтобы вывести на шлюпочную палубу пассажиров из третьего класса. К тому, чтобы они поднялись на верхние палубы, не было и никаких физических препятствий. К примеру, по обеим сторонам прогулочных палуб третьего класса имелись лестницы, по которым можно было добраться до шлюпочной палубы. «Только четыре шлюпки из двадцати полностью соответствовали требованиям министерства торговли», — сказал ветеран мореплавания с восемнадцатилетним стажем; когда он стал искать лампу, которая должна была находиться под банкой шлюпки, он обнаружил, что ее нет.

Из-за того, что в понедельник 6 мая члены суда отправились в Саутхемптон, чтобы подняться на борт «Олимпиака» и более полно представить расположение помещений на затонувшем корабле, третий день расследования был перенесен на 7 число. Он начался со свидетельства кочегара Джорджа Бошампа. Бошамп находился на дежурстве в котельной номер десять, когда звякнул машинный телеграф — это была передана команда «стоп машина». Водонепроницаемые переборки закрылись, и с мостика пришел приказ гасить топки, на выполнение которого ушло пятнадцать минут. Поскольку в отсек стала поступать вода, Бошамп поднялся по аварийной лестнице. Он не помнил, на какую шлюпку он был расписан, сел в шлюпку номер тринадцать, которой командовал Фред Бэрретт, и стал

помогать грести прочь от корабля. Он слышал «взрывы и шум», когда корабль стал уходить под воду, а впоследствии — крики находящихся в воде; но их шлюпка была заполнена целиком, поэтому они не стали возвращаться назад. В своей шлюпке они не обнаружили ни фонаря, ни компаса, ни воды, ни пищи.

Хитченс, который стоял у штурвала во время столкновения, давал показания следующие. Он сообщил, что во время, когда от 20 до 22 часов у штурвала стоял другой рулевой, Лайтоллер приказал Хитченсу предупредить корабельного плотника, что температура опустилась так низко, что пресная вода может замерзнуть. В 22 часа Хитченс сменил Оливера и в 23.40 услышал приказ Мэрдока «лево на борт». Корабль за два часа прошел сорок пять миль. К моменту столкновения он успел повернуть на два румба. Сам капитан появился на мостике через минуту.

Смит немедленно послал плотника осмотреть корабль; после полуночи он отдал команду: «Подготовить шлюпки к спуску и выдать спасательные жилеты». Когда Хитченса назначали командовать шлюпкой номер шесть, Лайтоллер приказал ему: «...держите курс на этот огонь — там был какой-то огонь, двумя румбами левее от носа, примерно в пяти милях, я думаю... мы считали, что это пароход... Огонь передвигался и в конце концов исчез. Мы, похоже, к нему, несколько не приблизились». Хитченс стал первым, но не единственным свидетелем, кто вспомнил, что с «Титаника» запускали не только белые, но и разноцветные ракеты.

Матрос Уильям Лукас рассказал суду, что взошел на борт корабля буквально за пятнадцать минут до его отправления из Саутхемптона. После столкновения он видел несколько тонн темного льда на палубе. Лукас был расписан в первую дежурную шлюпку, но ему пришлось помогать в погрузке на восемь шлюпок; затем он присоединился к членам экипажа, севшим в склад-

ную шлюпку D. На палубе в это время осталось совсем мало женщин, и шлюпка оказалась неполной. Из этой шлюпки, спущенной с левого борта, он видел топовый белый и слабый бортовой огни какого-то движущегося корабля, шедшего на расстоянии восьми-десяти миль.

Главный кочегар Фред Бэрретт поведал свою историю о том, как внезапно из отверстия в двух футах над полом в котельную номер шесть хлынула струя морской воды. Продолжением этих свидетельских показаний начался 8 мая четвертый день расследования. Бэрретт рассказал, что шлюпку номер пятнадцать стали спускать на воду примерно через тридцать секунд после шлюпки тринадцать, на которой находился он, и пятнадцатая чуть их не потопила. «Течение затянуло нас под пятнадцатую шлюпку», — сказал он. Бэрретту пришлось срочно обрезать веревки, но как только лодка освободилась, от корпуса на них хлынула вода из разорвавшегося парового котла. Бэрретт заключил, что их шлюпку завело под шлюпку номер пятнадцать движение самого корабля, уходившего под воду.

Томас Льюис, представлявший Британский профсоюз моряков, решил задать несколько вопросов. Бэрретт сообщил ему, что бункер номер шесть кочегары очистили от угля, выполняя распоряжение, отданное вскоре после выхода корабля из Саутхемптона.

Льюис: Что-нибудь было не так?

Бэрретт: Да.

Льюис: Что именно?

Бэрретт: В этом бункере был пожар.

Льюис: Вскоре после того, как вы покинули Саутхемптон...

Здесь Мерсей взялся уточнить, относится ли вопрос о пожаре к катастрофе «Титаника», и получил ответ со стороны свидетелей и юристов, что огонь повредил водонепроницаемую переборку.

После Бэрретта генеральный прокурор вызвал Ред-

жинальда Робинсона Ли — впередсмотрящего, который находился в «вороньем гнезде» в тот момент, когда Флит увидел айсберг. Айзекс спросил его о биноклях. Ли ответил, что с биноклем они бы увидели айсберг быстрее. Оба впередсмотрящих видели над идущим навстречу айсбергом какую-то дымку. Сам айсберг был выше полубака (более пятидесяти пяти футов высотой) и представлял собой темную массу с белой каймой на вершине. Когда ледяная гора проходила мимо, она казалась черной, но, когда уже миновала корабль, показалась белой, что могло быть и результатом отражения от огней парохода. Ли оставался в «вороньем гнезде» до самого окончания своей вахты в полночь, и в конце концов оказался на той же шлюпке, что и Бэрретт. Как до того, как покинуть корабль, так и после он видел в море огни какого-то корабля.

Следующий свидетель, опытный матрос Джон Пойнгдестр, не согласился с тем, что таинственный корабль мог быть «игрой воображения». Он видел какой-то огонь на расстоянии четырех-пяти миль от своей шлюпки номер двенадцать, и многие в этой шлюпке полагали, что видят корабль. Несмотря на собственный скептицизм, он сам подбадривал пассажиров, говоря, что их подберут всего через несколько минут. Когда корабль затонул, шлюпка пошла на крики находившихся в воде, но в результате пятнадцатиминутных поисков ничего, за исключением сотен стульев с палубы, не обнаружили.

Здесь группа юристов, представлявших министерство торговли, предложила свой план опроса свидетелей, который позволил бы получить показания членов экипажа со всех спасательных шлюпок. Следующим давал показания стюард салона первого класса Джеймс Джонсон. Рассказывая о том, что происходило в шлюпке Боксхолла, он упомянул фразу, произнесенную кем-то при столкновении: «Опять путешествие в Белфаст». Также он рассказал о споре, который разгорелся в

шлюпке номер два по поводу того, следует ли поворачивать назад; Боксхолл согласился на это, но «все леди сказали — «нет». Они слышали «вопли» над водой, и «они говорили, что им жаль, но не предприняли ничего».

Следующий свидетель, штивщик Томас Патрик Диллон, сообщил, что, когда судно пошло ко дну, он оказался утянутым в глубину на два фатом (фатом равен 1,83 м — прим. перев.). Он выразил мнение, что на тонущем судне оставалось около 1000 человек. Диллон пробыл в воде около двадцати минут, прежде чем его подобрала шлюпка номер четыре, после чего он упал в обморок. Во время, когда пассажиры тонущего судна ждали конца, «никакого беспорядка не было». Одним из его спасателей оказался смазчик Томас Рейнджер, который в общей сложности вытащил из воды семь человек. «Нам пришлось оттирать каждого, чтобы привести их в чувство». Рейнджер сообщил, что аварийный генератор освещения палубы находился у четвертой трубы и потому давал свет почти до самого конца, поскольку провода были покрыты резиновой изоляцией; когда вода дошло до динамо-машины, свет погас. Следует заметить, что фамилия «Рейнджер» может быть и опечаткой — этой фамилии нет в списке экипажа.

Последним свидетелем, вызванным на пятый день, стал старший кочегар Чарльз Хендриксон, сообщивший, что по расписанию он должен был занять место в шлюпке номер двенадцать, однако ему приказали сесть в шлюпку номер один, в которой находилось только двенадцать человек — трое мужчин, две женщины, а также семь членов экипажа. Все пассажиры, среди которых были сэр Космо и леди Дафф Гордон, отвергли предложение Хендриксона вернуться назад, чтобы подобрать людей из воды «из-за страха, что лодка потонет». Просьбы о помощи и «ужасные крики» были слышны с расстояния 200 ярдов и «были невыносимы». Но супруги Гордон продолжали энергично

возражать. За день до того, как «Карпатия» прибыла в Нью-Йорк, каждый из семи членов экипажа получил чек на 5 фунтов стерлингов от сэра Космо.

Хендриксон также рассказал, что лично красил черной краской обгоревшую поверхность переборки, «чтобы придать ей обычный вид». На шестой день расследования были опрошены еще четыре моряка, описывавших события на различных шлюпках.

В понедельник 13 мая члены суда нанесли повторный визит на «Олимпик». Следующие два дня были посвящены расследованию того, что происходило на «Калифорниэне» — это был один из главных вопросов, — и лорд Мерсей, поощряемый в этом генеральным прокурором, попытался представить поведение капитана Лорда в самом неблагоприятном свете.

Сам Стэнли Лорд не проявлял никаких особых эмоций — он давал показания спокойно, холодно и уверенно.

Американская комиссия уже выпустила свой отчет о расследовании, к которому прибавилось свидетельство кочегара Джилла по поводу большого лайнера и ракет. Этого для Мерсея было вполне достаточно, чтобы обвинить Лорда еще до того, как тот произнес хотя бы слово. Предубеждение судьи проявлялось так явно, что самому генеральному прокурору приходилось как-то смягчать ситуацию.

Лорд рассказал, что 14 апреля, в 22.31, остановил свой корабль, поскольку судно было окружено льдами. В 5.15 утра следующего дня он завел двигатели на короткое время, но окончательно решился двинуть судно вперед только в шесть часов. В 23 часа он действительно видел какой-то пароход, направлявшийся на запад, и спросил своего радиста Сайрила Эванса, с каким кораблем он связывался в последнее время; ответом было: «Только с «Титаником»». Но Лорд считал, что корабль, который он видел, «не мог быть «Титаником», поскольку огней не имел. Позднее Лорд уви-

дел зеленый свет и несколько огоньков на палубе другого корабля, шедшего на расстоянии шести-семи миль. Это было примерно в 23.30, что оказалось для Лорда крайне неблагоприятным обстоятельством, поскольку «Титаник» столкнулся с айсбергом почти в это же время (точнее — в 11.40 по времени «Титаника»). В 23 часа Лорд попросил Эванса передать на «Титаник» сообщение, что «Калифорниэн» окружен льдами и потому вынужден остановиться. Когда Лорд собирался покинуть рубку, чтобы отправиться спать, то увидел на юго-юго-востоке зеленый огонь парохода средних размеров — этот корабль стоял на месте. Третий помощник Гроувз попытался связаться с этим кораблем при помощи сигнальной лампы, но никакого ответа не получил. В 1.15 второй помощник Стоун передал по переговорной трубе, что видит ракеты и что корабль, который они заметили ранее, находится уже на юго-западе (если Стоун был прав, то это означает, что корабль, замеченный раньше, двигался либо же на этот раз наблюдение велось за другим кораблем).

Здесь Мерсей решил нанести удар: «Как я понял, корабль, который вы видели, был «Титаником». Айзекс присоединился к нему, обратившись к Лорду с довольно коварным вопросом:

Айзекс: Если вы действительно видели два огня, то можно сделать вывод, что это был «Титаник»?

Лорд: Из этого вовсе не следует такой вывод.

Лорд действительно был прав, ведь «Титаник» имел только один топовый огонь! Но члены комиссии по кораблекрушению и сам генеральный прокурор буквально вцепились в то, что Эванс связывался только с «Титаником», что Гроувз видел два топовых огня (они ошибочно полагали, что именно два огня горели у «Титаника») и что Лорд и другие видели какой-то корабль, находившийся примерно в направлении «Титаника». Это в сумме показалось им достаточным доказательством того, что Лорд видел именно «Титаник». В уголов-

ном суде подобная организация «доказательств» вызвала бы только смех. Тот факт, что «Калифорниэн» связывался только с одним кораблем, не означает, что поблизости не могли находиться другие, с двумя топковыми огнями (мы знаем о трех дюжинах кораблей, шедших в ту ночь между Англией и Америкой, и с полной уверенностью можно сказать, что этот список далеко не полон).

Лорд подумал, что сигналы ракетами — это ответ на попытку Гроувза связаться при помощи ламп, поскольку не все корабли использовали такие лампы. Он совсем не знал, что с мостика видели семь-восемь ракет — ему доложили об одной. Также Лорд сообщил, что 15-го числа видел только один пассажирский пароход, «Маунг Темпл», и этот пароход в 7.40 находился под координатами, которые были переданы в эфир Боксхоллом. Позднее Лорд видел остатки кораблекрушения — они встретились кораблю под 41° 3' с.ш. и 50° 1' з.д., в двенадцати милях на юго-юго-восток от места, указанного Боксхоллом. Данный рейс был для Лорда «первым рейсом во льдах... Я предпринял все меры предосторожности».

Отвечая на вопросы Робертсона Данлопа, представлявшего компанию «Лейланд», Лорд в свою защиту смог привести только такие факты: главный «свидетель обвинения» Джилл дезертировал с корабля в Бостоне, и «Калифорниэн» просто не успел бы дойти до места кораблекрушения до того, как «Титаник» затонул, даже если бы двинулся в путь сразу после посещения Гибсоном каюты капитана. Здесь Данлопа прервал Мерсей, задав Данлопу вопрос: «Вы, как я понял, хотите доказать, что, если бы на корабле знали, что это «Титаник», капитан не сделал бы попытки дойти до него?» Данлоп ответил: «Нет, милорд»; по его мнению, капитан просто заключил, что вовремя он на место не попадет, к тому же такое путешествие «будет в высшей степени опасным». «И в самом деле, капитан Лорд не

успел бы к месту кораблекрушения раньше «Карпатии», даже если бы ему доложили более чем об одной ракете», — сказал Данлоп. На Мерсея этот ответ явно не произвел впечатления.

Практикант Джеймс Гибсон, двадцати лет, был следующим свидетелем. Он сообщил, что отправился в каюту Лорда в 2.05 времени корабля (за двадцать семь минут до того, как «Титаник» затонул), чтобы доложить о восьми белых ракетах. Кроме ракет он видел еще какой-то грузовой корабль, уходивший из поля зрения и не дававший никаких аварийных сигналов; поскольку красный огонь был выше, чем зеленый, корабль должен был иметь крен на правый борт.

Второй помощник Герберт Стоун считал, что ракеты загорались именно над тем кораблем, огни которого они наблюдали. «Эти ракеты не поднимались очень высоко; они виднелись летящими довольно низко и поднимались только до половины высоты топовых огней. Я тогда подумал, что ракеты должны взлетать намного выше, — сказал он. — Я не могу понять — если ракеты поднимались от корабля, то когда пароход изменил курс, то и ракеты должны были изменить курс, если только они не запускались с другого корабля, который находился за этим». Одна ракета из последних трех, которые он видел, была намного ярче, чем все остальные, и могла быть пущена именно с того парохода, который был виден с «Калифорниэна». Он увидел все три ракеты примерно в 1.40. Наблюдаемый пароход двигался, поскольку его положение относительно наблюдателя менялось — с юго-юго-восточного направления к южному и юго-западному, пока в 2.40 утра корабль не скрылся из вида, о чем он и доложил сонному Лорду.

Третий помощник Чарльз Виктор Гроувз сообщил, что корабль, который он наблюдал, погасил свои огни в 23.40, из чего Гроувз заключил, что это было пассажирское судно, если только оно не повернуло на два

румба влево, так что огни стали не видны. Мерсей принял это за поворот «Титаника» на два румба, непосредственно предшествующий столкновению. После того, как огни погасли, продолжал Гроувз, навигационный огонь левого(!) борта стал намного более различим, поскольку никаких других огней видно не было. Если это был тот же самый корабль, он должен был изменить свое направление на 180 градусов, с запада на восток.

Отвечая на вопрос заместителя генерального прокурора Джона Саймона, старший помощник Джордж Фредерик Стюарт сказал о таинственном корабле: «Я думал, что на самом деле этот корабль увидел в восточном направлении другой корабль, пускающий ракеты, и пустил ответную». Стоун видел в разное время два корабля — если это не был один и тот же, встретивший лед и потому изменивший курс. «Калифорниэн» ночью стоял в тридцати милях к северу от того места, в котором утром будут обнаружены остатки кораблекрушения и в девятнадцати-двадцати милях от точки, указанной Боксхоллом. Ни «Титаник», ни его ракеты на этом расстоянии различимы быть не могли. Здесь Мерсей не замедлил прервать свидетеля, заявив, что, по его мнению, наблюдаемый корабль был именно «Титаником». К тому времени со дня катастрофы прошел уже месяц, но никаких признаков «таинственного корабля», по словам Мерсея, обнаружить так и не удалось. Таким образом, столкнулись свидетельские показания двух групп — Лорда, Стюарта и Стоуна с одной стороны, и Гроувза и Джилла, плюс последующие свидетельства Гибсона и радиста Сайрила Эванса, дававших показания чуть позже — с другой.

Эванс рассказал о том, как он, совершенно обессиленный, отправился в воскресенье вечером, в 23.39, отдыхать. Нет, он не был обижен ответом «Титаника» «заткнись» на свое ледовое предупреждение; это было нормально, поскольку большой лайнер имел преиму-

щество в пользовании эфиром над своими меньшими собратьями.

После этого следствие занялось показаниями членов экипажа «Маунт Темпл». Батлер Эспиналл, представлявший министерство торговли, задавал вопросы капитану Муру. Мур сообщил, что получил ледовое предупреждение в среду, 13 апреля, и сместился к югу (не было необходимости уменьшать скорость, поскольку «Канадиэн пасифик» строго запрещала капитанам заходить в ледовые поля). Услышав просьбу о помощи, «я немедленно повернул свой корабль и направился на восток». Были осуществлены все необходимые приготовления, включая поворот шлюпок на шлюпбалках для скорейшего их спуска. В 3.25 времени корабля (которое на четыре минуты отставало от времени «Титаника») его вынудил остановиться мощный лед. Между 1.00 и 1.30 утра он видел какой-то корабль, шедший параллельным курсом, но впереди (он видел его кормовой огонь) и южнее. Это был корабль с черной трубой, пересеченной белой полосой, на которой был заметен какой-то рисунок. Этот корабль был виден до рассвета. Примерно в 3 часа был замечен зеленый огонь какого-то корабля (тогда «Маунт Темпл» был еще примерно в пятнадцати-шестнадцати милях от места крушения). «Карпатию» и «Калифорниэн» с корабля увидели в 8 часов утра.

Мур сообщил, что плавает в северной Атлантике двадцать семь лет и совершает рейсы в Монреаль и обратно летом, и в Сент-Джонс (Нью-Бронсуик) зимой. Он никогда не слышал, чтобы льды продвигались так далеко на юг, и увидел лед только, когда пошел «Титанику» на помощь. Когда Мура попросили поделиться мнением о скорости, выбранной капитаном Смитом, он назвал эту скорость «крайне неразумной» для случая, когда известно о льдах впереди по курсу.

Следующим свидетелем стал радист Джон Дуррант;

он сообщил, что первую просьбу о помощи поймал 15 апреля в 00.11 времени корабля. Корабль изменил курс не позже чем через пятнадцать минут.

Лорд Мерсей был также твердо убежден, что капитан Мур ни в чем не виновен, как и в том, что поведение Лорда необходимо осудить. Мур имел полное право колебимо стоять во льдах, в то время как Рострон на максимальной скорости шел на помощь сквозь ночь и ледяные поля.

Дуррант подтвердил, что в 5.11 времени корабля он сообщил «Калифорниэну» новость о катастрофе. Он догадался о том, что произошло, когда «Титаник» не ответил на несколько вызовов. Свидетельствами радииста завершилось начало девятого дня. Следом был вызван стюард Сэмьюел Рул. В своем первом свидетельстве, прозвучавшем на шестой день, он утверждал, что почти все на его шлюпке номер пятнадцать были мужчины, но на сей раз он уже говорил, что почти все были женщины.

Десятый день начался с повторного свидетельства Чарльза Хендриксона, рассказавшего о сомнительном поведении Даффа Гордона. Характер аудитории в этот день был заметно иным, чем обычно, поскольку немало лондонцев из высшего общества пожелали наблюдать, как этот состоятельный джентльмен будет себя оправдывать. Вопросы Хендриксону задавал м-р Дюк, королевский советник, представлявший интересы Гордона и его жены. Старший кочегар сообщил некоторые новые подробности — о том, как леди Дафф Гордон попросила членов команды, плывших с ней в шлюпке, расписаться на спасательном жилете, который она решила взять как сувенир, и о том, что один из матросов сделал для нее фотографию спасшихся на этой шлюпке. Сэр Космо заявил, что он дал деньги экипажу, «чтобы компенсировать потерю их обмундирования».

Следующим был вызван Джордж Саймонс, матрос и

впередсмотрящий, возглавлявший шлюпку номер один. Он рассказал о виденном во время катастрофы и сообщил, что корабль раскололся надвое, когда уходил под воду со звуком, подобным «реву урагана, слышимому издалека». Затем, отвечая на вопросы Айзекса, матрос напыщенно расписал как он «овладел ситуацией» и «принял все меры предосторожности»; похоже, что последнее выражение ему было подсказано агентами Даффа Гордона. Саймонс сказал, что он был удивлен, что никто(!) не предложил вернуться к людям, чьи крики доносились из воды. Они со всей силой гребли на огни какого-то корабля, но тот удалялся. Очевидно, выражая недоверие к этим свидетельствам, Айзекс спросил: «Вы понимаете, что если бы вернулись назад, то смогли бы спасти множество людей?» Нисколько не смутившись, Саймонс ответил: «Это так».

Никто не подвергал сомнению свидетельство Саймонса по поводу того, что ему, в его доме в Веймауте, был нанесен визит — человеком, действовавшим по поручению адвоката Даффа Гордона; этот визит последовал сразу за первым свидетельством Саймонса на комиссии. Кочегар Джеймс Тейлор, также находившийся в шлюпке номер один и которому тоже был нанесен подобный визит, сообщил, что ему предложили дать показания в том смысле, что шлюпка отправилась назад, но леди Гордон и еще двое мужчин выразили опасение, что шлюпка может затонуть.

Когда перед членами комиссии предстал сэр Космо Дафф Гордон, он сообщил, что шлюпка отошла от корабля на 1000 ярдов перед тем, как тот погрузился в воду. Гордон, без сомнения, был приведен в замешательство вопросами о криках из воды и о том, почему лодка не вернулась, имея столько свободных мест. Нет, он не слышал, чтобы кто-то предлагал вернуться, или же выражений опасения, что шлюпка затонет:

«Рядом со мной сидел какой-то человек; в темноте я, конечно, разглядеть его не мог. Я никогда не видел

его прежде и не знаю, кто он такой. Некоторое время те, кто сидели на веслах, отдыхали, двадцать минут или полчаса, после того, как «Титаник» погрузился в воду. Этот человек сказал мне: «Думаю, что вы потеряли все», и я ответил: «Конечно». Он сказал: «Но вы-то можете приобрести еще кое-что?», и я ответил: «Да». «Хорошо, — сказал он, — а вот мы потеряли все наше обмундирование, и компания не выдаст нам больше ничего; наше жалованье с этой ночи тоже выплачиваться не будет. Все, что они сделают, — это отошлют нас обратно в Лондон». Тогда я сказал ему: «Вы, парни, не должны об этом волноваться: я дам вам по пятерке каждому, чтобы вы могли приобрести новое обмундирование». Это все, что я могу сказать о 5 фунтах стерлингов».

Сэр Космо настаивал на том, что он плохо помнит своего собеседника — одного из семи членов экипажа, заснятых вместе с ним и его женой на борту «Карпатии»; четверо из них уже давали показания комиссии. Дафф Гордон сказал также, что говорил Рострону о своем подарке, и о замечании Рострона, что в этом не было необходимости.

Почти весь десятый день ушел на рассмотрение этого сомнительного эпизода. Когда в начале пришедшегося на понедельник, 20 мая, одиннадцатого дня расследования Томас Сканлан поднялся, чтобы задать сэру Космо очередной вопрос, Мерсей сказал ему: «По-моему, этот инцидент имеет мало отношения к расследованию, и я не хочу тратить на него слишком много времени». «Весь Лондон» снова заполнил зал, когда баронет продолжил свое свидетельство. Он сообщил, что в американских и британских газетах появились статьи о его пребывании на «Титанике», подписанные именем его жены, хотя она не написала ни слова; все статьи искаженно описывали события и основывались либо на интервью, либо на слухах. Один друг семьи рассказал корреспонденту газеты Херста в качестве сви-

детельства из первых рук то, что случайно слышал за их столом.

Предложение денег было сделано примерно через двадцать минут после того, как «Титаник» затонул. Гордон и не думал, что можно было кого-то спасти. Несмотря на возражения Мерсея, по этому делу были опрошены три оставшихся члена команды шлюпки. Когда кочегар Роберт Пусей сообщил, что сэр Космо предложил деньги примерно через три четверти часа после того, как корабль затонул, расследование сомнительной истории шлюпки номер один тянулось уже полтора дня.

Четыре члена экипажа, среди которых были стюардессы первого класса Элизабет Левер и Энн Робинсон, рассказали свои истории. Затем был вызван Лайтоллер. Как второй по званию из спасшихся членов экипажа, он, несомненно, мог внести наибольший вклад в получение комиссией общей картины, и потому его расспрашивали очень долго. Лайтоллер сообщил суду, что работает на «Уайт стар» продолжительное время, с самого получения в 1902 году капитанского свидетельства. Все помощники, кроме Уайлда, присутствовали на ходовых испытаниях «Титаника», на которых скорость корабля не превышала 18,5 узлов; между Белфастом и Саутхемптоном корабль развивал ¹⁸.

Капитан Смит появился на мостике в 20.55 рокового дня, и они обсудили спокойную погоду (но не скорость корабля). Капитан оставался на мостике до 21.30, после чего отправился спать, распорядившись сообщить ему, «если возникнет какая-либо проблема». Чтобы стекло не мешало смотреть вперед, Лайтоллер вышел с биноклем на край мостика. Он сказал, что никогда не искал льды при помощи бинокля — его он использовал только для того, чтобы лучше разглядеть объект, увиденный невооруженным глазом. В конце его вахты на море было спокойно. «Я никогда не сталкивался с тем, чтобы корабль, на котором я служил,

замедлял в Северной Атлантике ход из-за льдов в ясную погоду, даже из-за возможности встретить лед».

Когда он почувствовал «удар и скрежет... легкие удары», то подумал о льде, вышел из каюты и поднялся на палубу, но не увидел ничего существенного. Он понял, что корабль снизил ход до шести узлов, но, несмотря на это, вернулся в свою каюту. «Это было время не моего дежурства, чтобы находиться на мостике, не моя вахта». Мерсей задал вопрос: «Что же вы сделали? Легли в свою постель, слыша какие-то шумы снаружи?» Лайтоллер ответил: «Никаких шумов не было. Я повернулся в постели, закутался одеялом и подождал некоторое время — не придет ли кто-либо, чтобы меня вызвать». Так он прождал от пятнадцати до тридцати минут. Лайтоллер вспомнил, как в его каюту пришел Боксхолл:

Боксхолл: Вы знаете, что мы столкнулись с айсбергом?

Лайтоллер: Я знаю, что мы столкнулись с чем-то.

Боксхолл: Вода поднялась до палубы F в почтовом отделении.

Только тогда Лайтоллер стал одеваться, чтобы отправиться на мостик. К этому времени пар стал выпускаться из котлов с оглушительным шумом. Продолжая свои показания на двенадцатый день расследования, второй помощник рассказал, как он помогал готовить и загружать шлюпки левого борта. Он вспомнил, что старший помощник Уайлд отдавал распоряжение: «Всем пассажирам перейти на правый борт»; по всей видимости, это делалось с целью выровнять крен на левый борт (или из-за того, что шлюпки правого было легче загружать). Шлюпки не загружались до спуска на воду из-за опасения, что они могут проломиться. Ко времени, когда Лайтоллер принялся отвязывать складную лодку, до воды оставалось только десять футов. Огни какого-то корабля были видны слева от носа корабля. Когда он отправился на правый борт,

«она стала погружаться, и я шел уже в воде». Он поплыл к «вороньему гнезду», но поток воды, вливающейся в корабль, притянул его к решетке, от которой его освободил большой пузырь воздуха, вышедший из корпуса.

На протяжении получаса, когда он помогал загружать спасательные шлюпки, он несколько раз видел таинственный корабль, стоявший примерно в пяти милях. Сигналы бедствия подавались не обычными, оставлявшими огненный шлейф ракетами, а снарядами, которые разрывались на большой высоте, оставляя после себя множество медленно спускающихся звездочек. Ночь катастрофы была отмечена «необычной комбинацией обстоятельств... которые могут встретиться только раз в 100 лет». Никакой луны, никакого ветра, никакого волнения на море; айсберг, по всей видимости, перевернулся только недавно и был не белым, а «черным». С таким большим количеством звезд в ясном небе следовало ожидать хоть небольшого отражения от айсберга. Лайтоллер был уверен, что не было никакой дымки. Он сказал, что вопрос о биноклях можно рассматривать по-разному; они могли даже замедлить объявление тревоги, если бы вперёдсмотрящие стали рассматривать то, что увидели.

По поводу проверки зрения второй помощник сообщил, что на это «Уайт стар» обращала особое внимание. Министерство торговли проверяло зрение как помощников, так и рулевых; каждая такая проверка стоила один шиллинг.

Лайтоллер сказал, что он не слышал ничего об огне в бункере; но, по его мнению, об этом должен был бы знать капитан. Подобными вопросами занимался главный инженер-механик. Свои показания, занявшие весь день, второй помощник закончил сообщением, что именно он послал боцмана открыть двери в бортах корабля, чтобы пассажиры могли погрузиться на спущенные на воду шлюпки.

На тринадцатый день расследования были вызваны следующие по рангу помощники — Питман, Боксхолл и Лоу. Питман сказал, что на корабле не имелось средств объявления общей тревоги, поэтому пришлось спускаться в каюты, чтобы оповестить пассажиров. Все ледовые предупреждения, о которых он слышал, относились к районам, расположенным севернее курса «Титаника». Капитан приказал повернуть с юго-запада на запад позднее, чем ожидал этого Питман; после этого маневра корабль пошел курсом «десятью милями южнее» обычного. Питман также сообщил, что видел кормовой огонь какого-то корабля.

Боксхолл также видел какой-то пароход, который он, как и капитан Смит, внимательно осмотрел при помощи бинокля. Корабль никак не откликнулся на подававшиеся при помощи лампы азбукой Морзе сигналы бедствия. После того, как Боксхолл сел в шлюпку номер два, ему через мегафон скомандовали грести вдоль кормы к правому борту. Этот приказ не был объяснен (но мог иметь какое-то отношение к распоряжению открыть двери для спуска пассажиров). Когда корабль уже уходил под воду, шлюпку стало притягивать к нему, и сидящим на веслах пришлось потрудиться, чтобы разделяющее их расстояние не сократилось; позднее шлюпка отошла на полмили в северо-восточном направлении. Его ставшие знаменитыми координаты места столкновения были основаны на допущении, что корабль двигался со скоростью 2 мили в час, а также на расчетах координат по звездам, сделанных в 19.30; он учел также и изменение курса в 17.50.

«Я имел эту честь», — сказал Лоу, когда его спросили, был ли он пятым помощником. Мы уже знаем, что он говорил на американском расследовании; ко времени британского он уже успел позабыть, в какую шлюпку был назначен по расписанию, что вызвало недоуменное восклицание Мерсея: «Как это так?» В

остальном же его показания не отличались от того, что говорилось в Америке.

Джордж Эллиотт Турнбалл, директор-распорядитель «Маркони интернешнл марин коммьюникейшн компани», предъявил свидетельство, что Гидрографическим отделом военно-морского флота США было передано ледовое предупреждение. Перед катастрофой предупреждения на «Титаник» поступали от «Ля Турэн», «Каронии», «Америки», «Балтика» (который ретранслировал предупреждение «Атинаи»), «Калифорниэна» (адресованное «Антиллиэну», но принятое и «Титаником») и «Месабы».

Гарольд Брайд дал показания, что получил только одно ледовое предупреждение, с «Калифорниэна». Позднее он попросил этот корабль освободить эфир, потому что был очень занят. Перед самым погружением «Титаника» на радиостанции работал его коллега Джек Филлипс, до времени, когда перестала поступать энергия. К тем свидетельствам, которые он давал в США, Брайд добавил драматический и весьма сомнительный инцидент: «Кто-то пытался взять спасательный жилет Филлипса, когда я покинул рубку». По одежде этого человека он сделал вывод, что это был кочегар. Вдвоем радисты убедили его этого не делать: «Я держал его, а м-р Филлипс его бил». По всей видимости, этот человек погиб, поскольку после этого вряд ли он был в состоянии позаботиться о себе — корабль стал уходить под воду буквально через минуты после того, как радисты покинули рубку. Лайтоллер, Боксхолл, Питман и Лоу позднее были на короткое время вызваны повторно, чтобы дать свидетельства по поводу ледовых предупреждений. Лайтоллер сказал, что Смит показывал ему предупреждение с «Каронии»; это было в 13.45 в воскресенье. Боксхолл и Питман более-менее уверенно вспомнили, что и они видели это сообщение. Лоу сказал, что видел какую-то записку на стене штурманской рубки со словом «лед» и коорди-

натами, но больше ничего относительно льда там не было.

Свидетельства радиста «Карпатии» Гарольда Коттама на пятнадцатый день расследования не принесли практически ничего нового. Он только добавил, что помог радистам «Титаника» с их срочными сообщениями, поскольку, передавая сигналы о помощи, они не могли обрабатывать информацию от идущих на помощь судов. Именно через него «Титаник» смог связаться с «Олимпиком».

Следующим был заслушан вперёдсмотрящий Фредерик Флит. Он настаивал, что впереди по курсу корабля на протяжении десяти минут была дымка, отвергая мнение Мерсея, что другой вперёдсмотрящий, Ли, выдумал эту дымку, чтобы оправдаться, что увидел айсберг слишком поздно. Флит сообщил, что айсберг был черным и немного превышал пятидесятипятифутовую высоту полубака; само «воронье гнездо» располагалось на высоте семидесяти пяти футов. Мерсей повторил свои подозрения, что дымка была всего лишь выдумкой, но Флит стал яростно опровергать это, не стесняясь в выражениях. Мерсей заверил, что «ничего не имеет» против самого свидетеля, на что Флит сердито ответил: «Однако кое-кто имеет». Когда поднялся еще один член комиссии, чтобы задать вопрос, Флит сказал: «Еще кому-то приглянулось [так в тексте] пойти на меня?» Генеральный прокурор поспешил заверить его в обратном: «О, нет». Флит сказал: «Хорошая у вас работа». Мерсей снова взял слово: «Я премного обязан вам. Думаю, вы очень хорошо давали свои показания, хотя, похоже, не всем из нас доверяете». Неприятное для Флита испытание на этом завершилось: любой секрет, который он хотел бы скрыть, с той минуты стал тайной навсегда. Министр юстиции добавил, что проверки зрения были добровольными и стоили каждому человеку один шиллинг

его собственных денег; неудивительно, что лишь немногие проверяли зрение.

Еще несколько членов экипажа дали показания по поводу спасательных шлюпок; на шестнадцатый день был вызван Эрнст Джилл, кочегар с «Калифорниэна». Айзекс кратко представил его комиссии: «Суть его [свидетельств в бостонской газете] больше не подвергается сомнениям, и мы полностью полагаемся на то, что он сказал в Америке». В документах расследования нет никакого комментария по этому поводу со стороны Робертсона Данлопа, представлявшего интересы отсутствовавшего Лорда. Джилл снова повторил рассказ о залитом огнями корабле, находившемся на расстоянии в десять миль, и о ракетах, которые видел. Он вовсе не дезертировал с «Калифорниэна» — ему в Америке вручили повестку, и потому он был просто не в состоянии вернуться на корабль.

После того, как Джилл закончил, в зале на минуту водворилась тишина — для дачи показаний к генеральному прокурору направился Джозеф Брюс Исмей. Ему предстояло объяснить связь между компаниями ИММ, «Оушеник» и «Уайт стар». ИММ владела несколькими судоходными компаниями — пятью британскими и одной американской, но на «Уайт стар» приходилась половина всех перевозимых грузов. Айзекс задал вопрос, надеясь получить выгодный для министерства торговли ответ: «По сути, «Титаник» был американской собственностью?» Исмей ответил: «Это так».

Далее Исмей рассказал о злосчастном ледовом предупреждении с «Балтика», которое он взял у капитана Смита, а также о том, что он (Исмей) решил вместе с главным инженером-механиком Беллом посмотреть, какую максимальную скорость способен развить корабль по его отбытии из Квинстауна (при этом выражение «наше намерение» на американском расследовании стало «этим намерением» на британском). Он отрицал, что знал о первоначальном замысле Алек-

сандра Карлайла обеспечить корабль большим количеством шлюпок: ко времени расследования все корабли были обеспечены полным количеством шлюпок. ИММ была единственной крупной судостроительной компанией, не проверяемой специалистами «Регистра судоходства Ллойда», и, таким образом, единственной инспекцией, которая осуществлялась на ее кораблях, была инспекция министерства торговли; ИММ страховала свои суда на наименьшую из всех компаний сумму, заявляя, что берет на себя самую большую часть возможных в случае аварии потерь.

«Мы думали, что он непотопляемый...

Я стоял около этой шлюпки, помогая спускаться в нее тем, кто был рядом, и, когда шлюпку уже спустили, забрался в нее сам».

Утверждение Исмея, что он был обыкновенным пассажиром, Рафус Айзекс опроверг одним вопросом: разве он платил за свой билет? Но, за исключением этого колкого вопроса, директору-распорядителю «Уайт стар» на британском расследовании было намного легче, чем на американском. Исмей также упомянул, что, когда он покидал тонущий корабль, по правому борту был виден свет какого-то другого корабля, и ему показалось, что на нем сигналы бедствия «Титаника» заметили.

Коллега Исмея по советам директоров ИММ и «Оушенник» Гарольд Сандерсон стал следующим свидетелем. Сандерсон сообщил, что корабли «Уайт стар» соответствуют нормам безопасности, принятым как в Соединенных Штатах, так и в Британии. С тех пор как главные компании в 1898 году согласились установить определенный «Южный маршрут» из Англии, льды доходили до этого маршрута трижды. Существовало соглашение о том, что, когда корабль какой-либо компании увидит льды, он оповещает корабли других компаний. Но когда погода была ясной, капитаны кораблей на англо-американском маршруте обычно не за-

медляли ход (в отличие от кораблей на канадских трассах, где действия капитана зависели от количества льда). Сандерсон предположил, что решение капитана Смита изменить направление движения позже обычной точки поворота было его реакцией на ледовое предупреждение.

В резком контрасте с американским расследованием, пропустившим вопрос о пропаже биноклей из «вороньего гнезда», британское расследование сделало из этого вопроса целый «банкет» из восьми блюд. Были опрошены пять впередсмотрящих, вопросы по этому предмету задавались Лайтоллеру и Исмею, однако и восьмой свидетель, Сандерсон, отвечая на вопросы заместителя генерального прокурора Джона Саймона, не внес здесь окончательной ясности.

Саймон: Впередсмотрящие говорили вам, что на «Олимпике» были бинокли?

Сандерсон: При переходе от Белфаста до Саутхемптона.

Саймон: На «Олимпике», я вас правильно понял?

Сандерсон: О, простите. Да, были все время.

Саймон: А на «Титанике» биноклей не было?

Сандерсон: Да.

Саймон: О, прошу прощения; их [доставили] на «Океаник»; но на «Титанике» они были, когда корабль отплывал из Белфаста?

Сандерсон: Да.

Таким образом, на семнадцатый день расследования, когда пресса только и говорила о гибели «Титаника», генеральный управляющий компании-собственника все еще умудрялся путать этот корабль с «Олимпиком». Удивительна и ошибка того, кто задавал вопросы, но оговорка Сандерсона выглядит более чем странной.

Ему предстояло давать показания и на следующий день, 6 июня, и тогда он признал, что впервые услышал о пожаре в бункере от комиссии по расследова-

нию, после чего немедленно связался с Саутхемптоном и получил подтверждение, что со времени отбытия из Белфаста на судне был пожар.

На девятнадцатый день расследования комиссия перешла к рассмотрению вопросов о постройке корабля, вызвав кораблестроителя с «Харланд энд Волф» Эдварда Уайлдинга. Когда Уайлдинга спросили о ячеистой структуре корпуса и о высоком втором дне флагмана компании «Кунард» и обладателе «голубой ленты» «Мавритании», он высказал мнение, что переборки вдоль корпуса не позволяют выровнять крен корабля в случае пробоины.

Уайлдинг, чье свидетельство произвело на членов комиссии большое впечатление хорошим знанием дела, сообщил, что он «уверен», что корабль остался бы на плаву при лобовом ударе в айсберг, хотя при этом многие кочегары, чьи кубрики находились на носу судна, погибли бы. Корабль мог быть спасен в случае, если бы не было команды Мэрдока «лево на борт». Пароход «Аризона» в 1878 году налетел на айсберг носом и остался на плаву. При лобовом столкновении «Титаника» могли бы пострадать только два водонепроницаемых отсека.

Уайлдинг поведал о том, что спасательные шлюпки «Олимпика» были испытаны в Белфасте с полной нагрузкой, как их и рассчитывали на «Харланд энд Волф». Если бы он знал, что помощники сомневаются в их надежности, он бы сказал им об этом.

От «Регистра судоходства Ллойда» на корабле никаких инспекций не проводилось, но при постройке судов длиной более 650 футов кораблестроители использовали только нормы этого «Регистра». Представители министерства торговли производили инспекции «две или три тысячи раз». Отдел министерства по переборкам руководствовался нормами, утвержденными в 1891 году. Уайлдинг сообщил, что корабли «Уайт стар», «Тевтоник» и «Маджестик» были построены и с про-

дольными водонепроницаемыми переборками, но позднее от этого решили отказаться, поскольку при такой конструкции возникал риск крена, который ничем нельзя было компенсировать.

Когда члены комиссии стали задавать вопросы относительно спасательных шлюпок, кораблестроитель сообщил, что Аксель Уэлен, создатель патентованных шлюпбалок, уверил его, что с каждой пары шлюпбалок можно спустить три шлюпки. Уайлдинг подтвердил, что переборка, пострадавшая от огня, могла стать более хрупкой.

После того как другой судостроитель, представитель компании «Кунард» Леонард Пескетт, коротко рассказал о конструкции кораблей класса «Лузитания» — набор ее корпуса имел как поперечные переборки, так и продольные, идущие от самого киля до водонепроницаемой палубы, герметично закрывающей все отсеки, — был вызван Александр Монтгомери Карлайл.

Разработчик конструкции кораблей серии «Олимпик» и прежний генеральный управляющий «Халанд энд Волф» сообщил, что он также является советником министерства торговли по вопросам, связанным с безопасностью мореплавания. Непосредственно работой над «Олимпиком» Карлайл занимался до июня 1910 года. В его первоначальном плане было предусмотрено сорок восемь шлюпок. Даже шестьдесят четыре шлюпки могли бы уместиться на корабле при условии установки шестнадцати пар шлюпбалок. Но тем не менее при проектировании Карлайл согласился ограничиться числом шлюпок, которое удовлетворяло бы требованиям министерства торговли, хотя и считал, что шлюпок должно было быть больше.

К 11 июня, двадцать первому дню расследования, не было вызвано ни одного пассажира, за исключением Даффа Гордона. М-р Харбинсон, один из пассажиров третьего класса, сделал запрос — когда они будут

вызваны? Мерсей самодовольно ответил на это: «До сих пор, насколько я знаю и насколько об этом можно судить из документов, нет вопросов, пролить свет на которые было бы способно свидетельство какого-либо пассажира». М-р Харбинсон так и не был вызван — вместо этого перед комиссией предстал длинный ряд свидетелей из морских, технических и государственных служб.

Из них особо выделялся Уолтер Дж.Хоуэлл, помощник секретаря в министерстве торговли и глава морского департамента — главное гражданское официальное лицо по вопросам безопасности в судостроении и мореходстве. Он начал свои показания с того, что привел статистические данные: из трех с четвертью миллионов пассажиров, проследовавших англо-американским маршрутом за десятилетие с 1892 по 1901 год, погибло семьдесят три человека. За следующее десятилетие из шести миллионов погибло девять. Хоуэллу пришлось давать показания и весь следующий день расследования, и еще один — двадцать третий, отбиваясь от Альфреда Чалмерса, советника по судоходству морского департамента. Последний задал резонный вопрос — почему продолжают действовать правила на число спасательных шлюпок, принятые еще в 1894 году?

Державшийся весьма самоуверенно Хоуэлл пространно описал семь причин, которые мы здесь перескажем только кратко. Во-первых, количество погибших в результате морских происшествий было крайне мало (это было правдой, но стоит упомянуть, что многие были близки к гибели). Корабли строились все лучше и лучше (это не так; все корабли компании «Кунард» были спроектированы лучше, чем два совершенно новых корабля класса «Олимпик»). Максимальное количество шлюпок, которое в случае аварии можно быстро спустить — шестнадцать (это не так, и Уэлен это опроверг). Используемые маршруты доказали свою безопасность (это было правдой до 14 апреля 1912 года).

Широко использовалась беспроводная связь, которая увеличивала безопасность (правда). Чем больше количество шлюпок, тем больше требуется ненужных на корабле людей, чтобы укомплектовать их гребцами (это не так). Наконец, владельцы кораблей, как правило, комплектуют их количеством шлюпок, превышающим норму (правда, но не относящаяся к делу). Что касается его собственного мнения, то он не изменил бы количества шлюпок даже сейчас.

Хоуэлл сменил на своем посту в министерстве торговли Альфреда Янга, капитана торгового флота, который считал, что для больших кораблей количество шлюпок должно быть увеличено. Вызванный на двадцать четвертый день, капитан Янг сообщил, что в свое время он рекомендовал увеличить количество шлюпок на судах, превышающих 50000 тонн. Соответствующее предложение он послал Уолтеру Хоуэллу 18 февраля 1911 года. Принятие такой нормы обеспечило бы 1907 мест в спасательных шлюпках «Титаника» при существовавшем тогда методе подсчета (который основывался не на количестве людей на корабле, а на объеме судна).

Двадцать четвертый день расследования начался с инициативы генерального прокурора, которая в конечном счете поставила крест на репутации капитана «Калифорниэна» Стэнли Лорда. Как Айзекс говорил в самый первый день, формулировки вопросов могли меняться, и теперь он это и решил осуществить. Говоря о двадцать четвертом вопросе, он сказал Мерсею:

«Важно, чтобы этот вопрос был сформулирован достаточно определенно. Мы уже многое исследовали(!); мой коллега м-р Данлоп уже рассказал о «Калифорниэне», и, таким образом, мы можем сформулировать вопрос более правильно, чтобы попросить Вашу Светлость дать на него ответ.

Мерсей: Хорошо. Но я полагаю, мы не имеем права

поднимать вопрос о лишении капитанского свидетельства?

Айзекс: Нет, этот вопрос мы можем поставить только в случае столкновения двух судов.

Мерсей: Правильный ли я делаю вывод, что все, что мы можем сделать относительно поведения капитана «Калифорниэна» — это только выразить свое мнение?

Айзекс: Да. Мы собираемся просить Вашу Светлость выразить свою точку зрения на основании полученных свидетельств и предоставить нам право сделать заключение по этому предмету.

Мерсей: Хорошо.

Это выглядело так, как если бы Айзекс, а не Мерсей, возглавлял расследование! В любом случае, намерения этого члена комиссии совпали с желаниями генерального прокурора. Последний был полон решимости выразить свое критическое отношение и по поводу «не относящегося к делу» поведения Даффа Гордона и Исмея во время катастрофы. Итак, чтобы включить в повестку дня осуждение Лорда — без официального обвинения или суда, — вопрос двадцать четыре был зачитан в новой редакции:

24. (а) Какова была причина катастрофы «Титаника» и многочисленных человеческих жертв? (б) Какие суда имели возможность оказать помощь и, если таковые были, почему их помощь не была оказана до того, как на место прибыла «Карпатия»? (в) Было ли в конструкции корабля что-либо, что помешало пассажирам и членам экипажа воспользоваться спасательными средствами?

От прежней формулировки двадцать четвертый вопрос отличался разделом (б), под который и должен был подпасть Лорд. Вот так хитро велось следствие — сначала создавался готовый ответ, а уж потом для него формулировался соответствующий вопрос.

Последние дни расследования были посвящены опросу ряда капитанов торгового флота. Большинство из них считало, что скорость следует сохранять — несмотря на ледовые предупреждения. На двадцать четвертый день расследования Фрэнсис Карраферс, представитель министерства торговли в Белфасте, сообщил, что только одна водонепроницаемая переборка была испытана заполнением отсека водой до самого верха; остальные были проверены «филером» (очень тонким лезвием). Двойное дно также было исследовано на предмет, не пропускает ли оно воду. Карраферс был уверен, что корабль на ходовых испытаниях развил свою максимальную скорость. Он не мог точно припомнить радиус дуги, описываемой кораблем при повороте, но был уверен, что этот радиус был довольно мал — во время испытаний это было особо отмечено.

Другой представитель министерства торговли в Белфасте, Уильям Генри Чантлер, проверял спасательные шлюпки. Они были спущены с полной нагрузкой в шестьдесят пять человек (всего же они могли вместить семьдесят). После кораблекрушения он сделал собственный расчет прочности и определил, что они были достаточно крепки, чтобы выдержать вдвое больший вес.

Морис Харвей Кларк, помощник эмиграционного чиновника министерства торговли в Саутхемптоне, сообщил, что проверил все помещения корабля и спасательные шлюпки, а также состояние здоровья членов команды. Экипаж был разделен на матросов, кочегаров и стюардов и был осмотрен медиком. Две шлюпки были проверены непосредственно в воде. Последний свой визит на судно Кларк нанес в 8 часов утра дня отплытия. О пожаре в бункере ему должны были доложить. Его инспекция дополняла собой инспекцию Карраферса, который имел образование инженера, в то время как Кларк учился мореходству. Перед катастрофой он слышал, что только кочегары «Уайт стар»

не желают принимать участия в шлюпочных учениях; после катастрофы эти учения стали намного более популярны, как среди кочегаров, так и среди стюардов. Почему, вдруг задал вопрос Кларк, кораблям для эмигрантов следует уделять какое-либо особое внимание?

Лорд Мерсей решил ответить на этот вопрос: «На эмигрантов смотрят, и правильно смотрят, как на больных или детей, и потому за ними нужен особый присмотр». Действительно, в самом начале массовой эмиграции людей буквально утрамбовывали в корабли для получения максимальной прибыли; конечно, при этом забывались все санитарные правила. Кроме того, это самое выгодное со времен работорговли ремесло давало еще и возможность мошенничать со страховкой, о чем мы уже упоминали.

Уильям Дэвид Арчер, главный корабельный инспектор министерства торговли с 1898 года и квалифицированный судостроитель, сообщил, что он осмотрел корпус, руководствуясь информацией, сообщенной ему Карраферсом. Выяснилось, что если бы были выполнены пожелания, выраженные в его записке от 28 апреля 1911 года, то «Титаник» имел бы сорок шесть шлюпок — достаточное количество, чтобы погрузить 3196 человек, — или же, при условии, что все переборки будут водонепроницаемыми, двадцать шесть для 1743 человек. Вообще говоря, Арчер рекомендовал устанавливать на более чем 50 000-тонные корабли с водонепроницаемыми переборками количество шлюпок, достаточное для того, чтобы погрузить 2500 человек. Именно столько должен был бы по этой рекомендации иметь «Титаник». Для кораблей таких размеров, утверждал Арчер, германские правила потребовали бы установить шлюпки для 3198 человек.

Гульельмо Маркони появился в зале на двадцать шестой день расследования. Ему предстояло отвечать на вопросы крупнейшего из частных владельцев его

акций, Рафуса Айзекса. Эти вопросы носили чисто технический характер. Ни один из прочих членов комиссии вопросов ему не задавал, что представляет собой разительный контраст с тем, что происходило во время возглавляемого сенатором Смитом американского расследования. Маркони сообщил, что первым кораблем, имевшим радиостанцию на борту, стал «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» в 1900 году. Компания «Кунард» стала устанавливать радиопередатчики на кораблях с 1904 года. Согласно «Берлинской конвенции» 1908 года, сигналом бедствия признавался SOS, но и CQD продолжал оставаться в ходу — именно поэтому «Титаник» посылал оба сигнала.

Радиостанция в пять киловатт предоставляла кораблю возможность гарантированной связи в радиусе 350 километров. В целях большей надежности радиоаппарат был продублирован и, наряду с обычным питанием, имел возможность питания от аварийной динамомашины и аккумуляторных батарей. Компания Маркони каждый месяц выпускала карту, на которой указывались береговые станции и расположение регулярных маршрутов различных кораблей — эта информация основывалась на данных, предоставляемых мореходными компаниями. Приоритеты при передаче сообщений отдавались: сигналам бедствия, военно-морским и правительственным сообщениям; информации, связанной с судоходством и служебным сообщением. Только после этого следовала обычная корреспонденция. Сообщения, связанные с судоходством, обычно сопровождалась подписью капитана и заносились в корабельный журнал. Интересно, что не генеральный прокурор, а представитель «Хайт стар» Роберт Финлей в напыщенных тонах выразил от лица комиссии благодарность за «честь видеть м-ра Маркони». Финлею и в голову не пришло задать ему какой-либо вопрос.

Примечательным было и появление Эрнста Шэкл-

тона, знаменитого исследователя Антарктики, не дошедшего в 1909 году до Южного полюса всего 100 миль. Двадцативосьмилетний исследователь был вызван в качестве эксперта по льдам. Он сообщил, что, по его мнению, айсберг высотой в восемь футов может быть виден за пять миль в ясную лунную ночь, и за десять — днем. Некоторые айсберги выглядят темными, если содержат землю или если их поверхность пористая. Он видел такие айсберги в Северной Атлантике, хотя только как пассажир лайнера. В ясную спокойную погоду следить за айсбергами лучше всего, находясь ближе к воде. При ледовом предупреждении он бы поставил наблюдателя на носу судна и сбавил ход.

«Капитан не имеет права идти на такой скорости [какая была у «Титаника»] в ледовой зоне... Думаю, что вероятность столкновения очень увеличилась из-за скорости, с которой двигался корабль». Его же корабль, «Нимрод», был способен развить скорость только в 6 узлов, но и она во льдах была снижена до 4. При такой скорости бинокли для находящихся в «вороньем гнезде» не требовались — в случае сообщения на капитанский мостик о чем-либо необычном осмотром неясного предмета занимался помощник капитана. Без биноклей можно лучше осмотреть горизонт; бинокли же сужают угол обзора. По температуре воды невозможно судить о наличии льда: на поверхности льда могут образовываться тонкие льдины из пресного льда, но забор заборной воды может их не обнаружить. Однако если нет ветра и температура воздуха для данного времени года падает ненормально быстро, это может служить предостережением, что поблизости может быть лед. Эти условия и полный штиль, стоявший 14 апреля, «могут больше не повториться никогда». Над водой может стоять дымка, если существует большая разница между температурами воды и воздуха (чего не было в рассматриваемом случае). По поводу плавания в ледовых полях ночью Шэкльтон рекомендо-

вал уменьшить ход. Он был абсолютно убежден, что на капитанов оказывают давление владельцы кораблей, требуя максимального хода — как вследствие конкуренции, так и из-за всеобщей любви к «быстроте».

Двадцать седьмой день генеральный прокурор решил начать с поиска ответа на пресловутый двадцать четвертый вопрос. Он сказал: «Единственное [судно], которое вызывает вопросы... это «Калифорниэн». Что касается «Маунт Темпл», то у нас по его поводу уже есть все необходимые свидетельства. Вопрос относится исключительно к «Калифорниэну».

Похоже, что по каким-то, возможно — тайным, причинам, вопроса о «Маунт Темпл» решили не касаться.

Мерсей выдвинул довольно странную мысль, что и поведение капитана Смита разбирать не следует, поскольку обычай не позволяет искать промахи мертвого человека. «Я не хотел бы искать доказательств вины человека, оправдания которого мы не можем услышать». Здесь поднялся со своего места Батлер Эспиналл: «Это верно, милорд. У него нет возможности дать объяснения. Он — человек с отличным послужным списком(!)». Но то же самое можно было сказать и о Лорде, который, хотя и пережил Смита на полвека, никогда не имел возможности ответить на обвинения в свой адрес.

Затем перед комиссией предстал еще ряд капитанов, которые утверждали, что при ледовом предупреждении не сбавили бы скорость. Вышедший в отставку первый капитан «Мавритании» Джон Притчерд сообщил, что он в подобных условиях всегда ходил на полной скорости — 26 узлов, — в том числе и следуя маршрутом, которым шел «Титаник». Затем повторно перед комиссией предстал Уайлдинг — чтобы сообщить, как быстро корабль совершал поворот на ходовых испытаниях. Кораблю потребовалось тридцать семь секунд, чтобы сделать поворот на два румба (22,5 градуса) при скорости 21,5 узла (при семидесяти четырех

оборотах винта); в течение этого времени он мог пройти от 1200 до 1300 футов. При движении со скоростью 18 узлов и последующем переходе обоих главных двигателей на обратный ход (турбина при этом останавливалась) кораблю требовалось 3000 футов и три минуты пятнадцать секунд для того, чтобы остановиться. С любезной помощью компании «Кунард» было определено, что «Мавритания» при получении аналогичного повреждения осталась бы на плаву благодаря продольным водонепроницаемым переборкам, но стояла бы с большим креном — в 15-20 градусов. Этот крен, впрочем, мог быть скорректирован затоплением отсеков противоположной части корабля.

Капитан Рострон появился на расследовании на двадцать восьмой день его работы. Он сообщил, что помимо «Калифорниэна» видел утром 15 апреля три парохода поблизости от места, где «Титаник» ушел под воду: один он заметил в 3.15 утра, двумя румбами правее носа корабля — у этого корабля был виден огонь левого борта, что означало, что он направляется на запад — вперед и направо от его корабля, а в 5 часов утра — еще два корабля, в семи-восьми милях к северу от позиции Боксхолла — один имел четыре мачты, другой — две; у обоих кораблей было по одной трубе.

К концу этого дня еще два «морских волка» заявили, что никогда не сбавляют ход из-за льдов. Последующие восемь дней расследования были посвящены уже не опросу свидетелей, а непосредственно работе комиссии. При этом первым взял слово Томас Скэнлан, член парламента, представитель Национального союза моряков и кочегаров. Он объявил, что главной причиной трагедии явилось неправильное управление судном капитаном Смитом. Капитану следовало снизить ход и удвоить количество впередсмотрящих. Слишком много шлюпок было незаполнено из-за отсутствия шлюпочных учений, а также из-за недостатка зна-

ний у помощников и слабой дисциплины. Также сыграло роль то, что министерство торговли не привело свои нормы в соответствие с достижением в кораблестроении.

М-р Л.Холмс, представлявший «Гильдию имперской службы торгового флота» и защищавший интересы помощников капитана (но не самого капитана), оправдывал поведение своих клиентов, которое «соответствовало обстоятельствам во всех отношениях». Он отметил отсутствие надлежащей инспекции, которая проводилась только одним человеком (Карраферсом), которому приходилось выносить суждение по поводу таких разных элементов судна, как машинное отделение, корпус и оборудование.

Д-р У.Харбинсон, представлявший интересы пассажиров, пливших вторым классом, выразил мнение, что катастрофы можно было избежать, если бы были приняты все меры предосторожности. Смит изменил курс корабля, правда, позднее, но ему следовало прореагировать на ледовое предупреждение еще и снижением скорости. По всей видимости, Исмей оказывал на него влияние, хотя бы самим фактом своего присутствия. Харбинсон не мог поверить, что Смит вручил Исмею ледовое предупреждение с «Балтика» без всяких комментариев. Помощники сделали расчеты времени, в которое корабль должен был встретиться со льдами: время, рассчитанное Лайтоллером, приходилось на 21.30; время четвертого помощника Муди — на 23 часа. То что, несмотря на это, никаких мер не было предпринято, говорит о служебной халатности. Как халатность можно квалифицировать и то, что очень мало было сделано для пассажиров третьего класса, большинство из которых погибли. Харбинсон выразил мнение, что следует принять меры по обеспечению кораблей постоянными командами, в которых матросы имели бы возможность сработаться.

Клемент Эдвардс, представлявший Профсоюз неква-

лифицированных рабочих и работников доков, причалов и береговой службы, а также другие профсоюзы, назвал главной причиной катастрофы высокую скорость корабля. По его мнению, вручение Исмею радиogramмы с ледовым предупреждением доказывало, что Исмей не был рядовым пассажиром; к тому же, когда корабль столкнулся с айсбергом, Исмей появился на капитанском мостике. Исмей вполне мог положить предупреждение в карман для того, чтобы Смит о нем позабыл. ИММ требовала от своих капитанов идти на пониженной скорости, когда корабли шли в Канаду. Компании следовало установить такие же правила на случаи, когда льды продвигались далеко на юг. Министерство торговли также, по мнению Эдвардса, несло ответственность за то, что не предусмотрело правил установки на кораблях единой водонепроницаемой палубы, которая закрывала бы водонепроницаемые переборки.

Эдвардс присоединился к Айзексу и Мерсею в обвинениях в адрес Лорда, который, по его мнению, полностью игнорировал сигналы ракетами, когда «Титаник», как считал Эдвардс, находился в поле зрения «Калифорниэна». Мерсей здесь счел нужным вставить: «Думаю, что бремя ответственности по этому вопросу целиком лежит на «Калифорниэне»... и «Калифорниэн» должен доказать, что это были не сигналы с «Титаника»...

Эдвардс также подверг критике и поведение сэра Космо Даффа Гордона за его несколько своеобразный подкуп, выраженный в предложении денег на новое обмундирование — и это когда из воды доносились крики умирающих. Что касается Исмея, то, по мнению Эдвардса, тот оказался в шлюпке, когда на шлюпочной палубе больше не было женщин и детей. Конечно, этот вопрос относился не к юридической ответственности, а к моральным нормам.

Следующим взял слово Роберт Финлей. Он высту-

пал от имени «Уайт стар» и постарался оправдать поведение капитана Смита. «Смит не совершил никаких нарушений и потому не нуждается ни в какой защите, — сказал Финлей. Следуя морским традициям, он ушел на дно вместе со своим кораблем».

Финлей напомнил, что три ледовых предупреждения — от «Каронии», «Балтика» и «Калифорниэна» — дошли до помощников. Более важные предупреждения с «Месабы» и «Америки» не дошли; они могли предотвратить столкновение (он не упомянул о предупреждении с «Раппаханнока», который сообщил, что поврежден льдами — это сообщение пришло непосредственно перед столкновением «Титаника» с айсбергом).

Что можно сказать о помощниках, пустивших корабль на айсберг полным ходом? Пересечение океана без снижения скорости — даже при получении ледовых предупреждений — было обычным делом на протяжении многих лет и к заметным авариям не приводило. Нельзя назвать халатным управление кораблем, которое следует обычной практике. В предшествующие двадцать лет через Атлантику было осуществлено 32 000 рейсов, и на них пришлось только 25 инцидентов с гибелью кораблей или человеческими жертвами: за это время погибло только шестьдесят восемь пассажиров и семьдесят моряков.

С выступления Финлея начался и следующий, тридцать первый, день расследования. Финлей напомнил, что Смит, перед тем как удалиться в штурманскую рубку, специально поговорил об айсбергах и попросил разбудить его в случае «какой-либо проблемы». Нос корабля располагался очень высоко, и если бы там был поставлен впередсмотрящий, он все равно бы не смог в ту ночь, при такой спокойной погоде, вовремя заметить фатальное препятствие. С айсбергами к тому времени произошло только два крупных столкновения — кораблей «Аризона» в 1880 году и «Лайк Чам-

плейн» в 1907 году. В обоих случаях нос корабля был поврежден, но человеческих жертв не последовало. Финлей предположил, что Смит, решив сделать поворот южнее обычного, посчитал себя обезопасившимся от льдов. Финлей постарался уменьшить впечатление, оказанное на комиссию Шэкletonом, заметив, что основной свой опыт тот приобрел, находясь в зоне льдов у Южного полюса, и практически не встречался с плавающими льдами Северной Атлантики.

Также Финлей постарался обелить и действия «Уайт стар»; его речь заняла весь тридцать второй день расследования, который пришелся на 27 июня (на один день работа комиссии прерывалась). Финлей снова начал рассказывать о необычайно спокойной погоде в ночь столкновения, которая немало способствовала ошибке впереди смотрящих.

На слова о том, что Смит решил осуществить поворот курса позднее, чтобы выйти из опасной зоны, Мерсей выразил иное мнение. Оказывается, поворот был сделан всего через четыре мили после точки, где он совершался обычно; это сместило курс «Титаника» всего на две мили южнее того курса, которым корабль должен был плыть, и на четыре — южнее зоны, о которой его предупреждали. Возможно даже, что Смит вообще не изменял точки поворота, надеясь, что льды будут унесены с пути следования корабля течением. Если бы Филлипс не был так занят, что не имел времени доставить капитану полученное в 21.40 предупреждение с корабля «Месаба», то столкновения могло и не произойти. Мерсей отметил, что сообщения, относящиеся к судоходству, имеют наивысший приоритет относительно почти всех других сообщений, так что комиссии стоит затронуть вопрос о служебной халатности, проявленной Филлипсом.

Финлей дошел до конца своего речевого марафона только в начале тридцать третьего дня расследования, в пятницу 28 июня. За ним попросил слова его союз-

ник Лэнг, который в «Уайт стар» имел дело с техническими вопросами. Он утверждал, что корабль был способен держаться на плаву с тремя затопленными носовыми отсеками. Министерство же торговли ставило условие обязательного сохранения корабля на плаву с двумя затопленными отсеками. Лэнг отметил, что испытание переборок под давлением воды производилось только в военно-морском флоте.

Когда Лэнг увидел, что его сменяет Робертсон Данлоп, который защищал интересы «Лейланд лайн» и, следовательно — капитана и помощников с «Калифорниэна», он в довольно грубой форме попросил того быть покороче.

Лэнг: Теперь, м-р Данлоп, сколько времени вы будете пытаться убедить нас, что «Калифорниэн» не видел огней «Титаника»?

Данлоп: Думаю, милорд, это займет два часа.

Нельзя сказать, что выступление Данлопа началось удачно:

«Мне компанией «Лейланд лайн», собственницей «Калифорниэна», даны полномочия выступить от ее имени и от имени капитана, и первым делом я хотел бы выразить с их стороны глубочайшее сожаление, что «Калифорниэн» не был способен или же не оказал, никакой помощи «Титанику»».

Нельзя сказать, что защита капитана Лорда, которая началась с признания, что корабль мог сознательно не оказать помощи, будучи способен это сделать, обещала быть очень удачной.

Далее Данлоп сообщил, что «Лейланд» дала «Калифорниэну» распоряжение находиться на месте кораблекрушения так долго, как это требовалось для оказания помощи; «Лейланд», кроме всего прочего, тоже принадлежала ИММ. Данлоп пытался доказать, что на «Калифорниэне» не видели сигналов бедствия с «Титаника», а на «Титанике» не могли видеть огни «Калифорниэна». Никто не пытался опровергнуть за-

писанные в судовом журнале координаты судна, согласно которым корабль находился в двадцати милях к северо-востоку от места столкновения. Вел журнал старший помощник, а не Лорд, и нет никаких оснований подозревать, что «журнал был подделан», сказал Данлоп. Когда же стало известно, что произошло с «Титаником», «Калифорниэн» пошел на место катастрофы так быстро, как мог, позволив себе только обойти ледовое поле.

Лорд, Стоун и Гибсон считали, что видели в ночь катастрофы какое-то грузовое судно. Гроувз и Джилл полагали, что это был пассажирский корабль, но их показания не совпадали и, по-видимому, относились к двум разным кораблям. На Джилла могло повлиять то, что он слышал в Америке. На «Титанике» также были разные мнения — три свидетеля видели пароход, который приближался к «Титанику», но затем ретировался, но восемь человек, среди них был и Исмей, видели рыболовное судно. Старший помощник Стюарт в 4 часа утра наблюдал какой-то корабль, который поначалу шел на юго-запад, затем на северо-восток; это мог быть тот корабль, который видел Боксхолл. Комиссия справилась с еженедельным «Указателем кораблей», однако в этом списке были только суда, посылавшие радиосообщения. Данлоп все же привел довольно протяженный список кораблей, которые находились в данном районе, а затем отметил, что Лорд не мог дойти до места вовремя, поскольку, даже без надобности огибать ледяное поле, это плавание заняло бы два с половиной часа. В 2.05 в каюту зашел Гибсон, и даже часом раньше, когда с корабля увидели ракеты.

Однако комиссия не имела полномочий не только лишать Лорда капитанского свидетельства, но даже осудить его. Такие полномочия имело министерство торговли, но оно этим правом не воспользовалось. Лорд не пострадал от расследования никоим образом. Чле-

ны комиссии ничего не возразили и на краткое замечание Данлопа:

«Только 14 июня, через месяц после дачи показаний капитаном Лордом, был сформулирован вопрос расследования, касающийся «Калифорниэна», что дало расследованию основание осудить капитана Лорда... [к нему] относились здесь пристрастно, что противоречит основополагающим принципам правосудия».

Конечно, после внесения изменений в двадцать четвертый вопрос Лорду следовало предоставить слово; перед тем, как он был вызван для дачи показаний, он должен был быть уведомлен, что его обвиняют, и ему должна была быть предоставлена возможность ознакомиться со всеми свидетельствами против него. Если комиссия стала его обвинять, как он мог себя защитить? Эти слова стали хорошим завершением защитной миссии Данлопа, так неважно начатой.

В субботу, 29 июня, на тридцать четвертый день расследования, генеральный прокурор Рафус Айзекс взял слово, чтобы объявить последний акт этой затянувшейся драмы. Он начал с двух главных вопросов, как он их себе представлял: о скорости корабля и о спасательных шлюпках. Если бы «Титаник» шел медленней, столкновения могло не произойти, а если бы это и имело место, повреждение было бы меньше, и корабль погружался бы медленнее. Мерсей возразил, что большая скорость корабля, если она и стала непосредственной причиной катастрофы, вовсе не говорит о служебной халатности. Никакого превышения хода не было вообще, поскольку корабль шел со скоростью 22 узла, в то время как для прибытия в Нью-Йорк в срок, в 5 утра в среду, требовалось делать в среднем 20 узлов.

То, что на мостике знали о возможной встрече со льдами, считал Айзекс, видно из замечания Лайтоллера об ухудшении возможности обнаружения айсберга из-за отсутствия бриза, а также из того, что Мэрдок распорядился закрыть люк, чтобы свет из него не ме-

шал впередсмотрящему, а также из распоряжения Смита разбудить его в случае «какой-либо проблемы», что могло относиться только к айсбергам или туману. Таким образом, возможность столкновения предполагалась. На одиннадцатый день Лайтоллер сообщил, что при переходе между Саутхемптоном и Шербуром, при плохой погоде, на носу судна ставился впередсмотрящий; таким образом, по получении ледового предупреждения «Титанику» следовало сбавить ход и увеличить количество впередсмотрящих.

Поскольку с 1 июля помещение, в котором проходили заседания комиссии, было арендовано для других целей, последние два дня расследования проходили в намного более удобном месте — в созданном специально для заседаний и потому имевшем лучшую акустику Какстон-Холле в Вестминстере. В самом начале заседания, до того как Айзекс возобновил свою речь, Мерсей сказал Финлею, что на мостике знали о возможной встрече со льдами — в 21.30 или 23 часа (разница, по мнению Мерсея, возникла из-за того, что Лайтоллер и Муди использовали различные предупреждения для своих расчетов). Мерсей также отметил, что на протяжении более чем двадцати пяти лет скорость в ясную погоду не снижалась даже в случае получения ледовых предупреждений, «потому что опыт показывал, что со льдом всегда можно разминуться».

Айзекс начал свое выступление с заявления о том, что серьезность положения была известна Эндрюсу, Смигу и Исмею уже к полуночи, когда был отдан приказ подготовить шлюпки к спуску; потребовалось сорок пять минут, чтобы спустить первую шлюпку, из чего можно заключить, что готовность к таким действиям практически отсутствовала. Из показаний свидетелей можно сделать вывод, что вполне можно было спасти больше чем 711 человек. Новость, что на выручку идет «Карпатия», привела многих к мысли остаться на борту. Кроме того, сыграло свою роль убеж-

дение помощников, что шлюпки перед спуском не следует загружать полностью.

«Непотопляемость» корабля, по словам генерального прокурора, была более важной, чем количество шлюпок, которое корабль нес. Но министерство торговли, исходя из статистики аварий на трансатлантических маршрутах, не находило нужным изменить требования ни к переборкам, ни к количеству шлюпок.

Продолжая свою речь в последний день работы комиссии, который пришелся на среду, 7 июля, Айзекс сказал, что комиссия ожидает от министерства торговли установления новых норм безопасности. Парламенту также следовало принять соответствующий закон. Но, не дожидаясь изменения норм, все владельцы кораблей согласились на просьбу министерства предоставить каждому пассажиру на кораблях, превышающих 1500 тонн, место в шлюпке. Министерство также решило достичь принятия соответствующего международного соглашения, выступив инициатором конференции по безопасности на море. Главным обвинением против министерства со стороны комиссии стало то, что оно с 1894 года не вносило в соответствующие нормы никаких изменений; но до катастрофы «Титаника» этого и не требовалось. Никто не предполагал возможности скользящего столкновения с айсбергом на большой скорости.

Последним, чего коснулся генеральный прокурор, был вопрос о «Калифорниэне». Прокурор не нашел ничего, что извиняло бы бездействие экипажа, когда с корабля были замечены сигналы бедствия. Без сомнения, в свете результатов американского расследования на британское Лорда следовало вызывать с адвокатом.

Сам Лорд признавал, что ракеты, которые были видны с корабля, могли быть сигналами бедствия, и что ракеты видели именно в том направлении, в котором находился «Титаник», а также что экипаж ничего не сделал, кроме попытки связаться при помощи сигналь-

ной лампы. Свидетельства по этому вопросу противоречивы, но!

Вопросы относительно того, видели ли капитаны британских судов сигналы бедствия и шли ли эти сигналы от пассажирского корабля размера «Титаника» или нет — это очень серьезные вопросы, и их важность заставила рассмотреть их во время расследования очень внимательно.

Поставив вопрос о «Калифорниэне» последним в повестке, Айзекс таким образом выделил его среди прочих, может быть, много более волнующих, но менее для него существенных. Конечно, он не мог не коснуться таких важных тем, как безопасность, проявленный экипажем непрофессионализм или бездеятельность министерства торговли, но Айзекс постарался отодвинуть Мерсея с его техническими экспертами, сделав главным вопросом расследования безучастность Лорда к сигналам бедствия, точно рассчитав, что последний предмет обсуждения запечатлется в умах общественности больше всего.

«Члены комиссии вольны в своих заключениях», — специально оговорился Айзекс. Исходя из его речи, можно прийти к выводу, что Айзекс как бы пригласил Мерсея осудить поведение Лорда. Мерсей все же высказал мнение, что Лорду следует предоставить слово для защиты (что является обычаем всех цивилизованных стран).

Айзекс заявил, что считает, что «Титаник» и «Калифорниэн» были друг от друга только в семи или восьми милях, хотя это «трудно сказать» точно. Он признал, что формулировка двадцать четвертого вопроса была изменена для того, чтобы получить ответ, основывающийся на услышанных свидетельствах. Лорд Мерсей здесь весьма услужливо добавил:

«Я думаю, все мы здесь считаем, что сигналы ракетами, которые были видны с «Калифорниэна», были сигналами бедствия «Титаника»».

Айзекс не преминул выразить благодарность за это мнение, сказав, что эти слова избавляют его от необходимости зачитывать большое количество свидетельств по этому вопросу. Лорд остановился во льдах; таким образом, он не мог не понимать, что в этих условиях многие корабли могут подвергаться опасности — и тем не менее он игнорировал сигналы бедствия, которые даже не были занесены в судовой журнал. Поскольку с «Калифорниэна» видели ракеты «Титаника» с расстояния от пяти до семи миль (Айзекс сделал все возможное, чтобы сократить расстояние до минимума), то, если бы корабль двинулся к месту столкновения со скоростью 11 узлов, корабль спас бы всех. Q.E.D. ... (Quod erat demonstrandum — что и требовалось доказать (лат.) — *прим. перев.*).

Окончательный вердикт лорда Мерсея был опубликован довольно скоро, 30 июля 1912 года, и состоял из следующих слов:

«Комиссия, внимательно исследовав обстоятельства вышеуказанного происшествия на море, находит, на основании фактов, приведенных в нижеследующем приложении, что потеря упомянутого корабля произошла вследствие столкновения с айсбергом, из-за движения корабля на чрезмерно большой скорости».

Таким коротким оказался вывод, сделанный целой фалангой юристов на основе показаний девяноста шести свидетелей. Но упоминаемое приложение представляло собой семьдесят четыре страницы убористо напечатанного на бумаге с «шутовским колпаком» текста. Этот текст начинался с двадцати шести вопросов (в исправленном Айзексом в процессе работы комиссии варианте). Сам текст был разбит на восемь подразделов. В первом давалась краткая информация об «Уайт стар» и «Титанике», включая данные о находившихся на борту пассажирах и членах экипажа. Во второй части описывался маршрут, приводились сведения о фатальном рейсе, о ледовой обстановке и предупрежде-

ниях, переданных на корабль, о скорости корабля, о погоде, а также непосредственно о столкновении. В третьем разделе рассказывалось о нанесенном ущербе, а также приводились мнения о необходимости водонепроницаемой палубы, высокого двойного дна и продольных водонепроницаемых перегородок. Четвертый раздел относился к спасательным шлюпкам и самой спасательной операции; в этом разделе с Даффа Гордона снималось обвинение в подкупе, однако он подвергался критике за то, что не призвал членов экипажа вернуться к месту катастрофы, чтобы подобрать плававших в воде. Также оправдывался севший в спасательную шлюпку Исмей: «Если бы он не сел в нее, этим он бы просто прибавил еще одну жизнь, а именно свою собственную, к общему числу погибших». В данном разделе тем не менее не затрагивался вопрос о том, что пассажиры третьего класса имели худшие возможности для спасения. Раздел завершался цифрами спасенных, разделенных по принадлежности к полу, классу, экипажу и к отделениям, в которых работали члены экипажа.

«Калифорниэну» был целиком посвящен пятый раздел; легко предвидеть, что в конце этого раздела утверждалось, что экипаж мог и должен был спасти «многих, если не всех». В шестой части обвинения предъявлялись министерству торговли, за то, что с 1894 года нормы на количество спасательных шлюпок не пересматривались (а уже в то время корабль «Лукания» превышал самую верхнюю границу в 10 000 тонн на 2952 тонны); тем не менее отмечалась значительная работа, проделанная по обеспечению безопасности кораблей. С министерства снималось обвинение в том, что его инспекция была недостаточной. В полномочия инспекторов не входило испытание водонепроницаемых переборок под весом воды; подобный тест мог быть осуществлен только по желанию самого судовладельца, говорилось в докладе. Тем не менее доклад не

содержал предложения наделить инспекторов более обширными полномочиями.

Только в седьмом разделе содержалась информация, выявленная непосредственно в результате расследования — в виде расположенных в строгой последовательности ответов на все двадцать шесть вопросов. Это заняло десять страниц. В ответах содержалась большей частью самая общая информация — число шлюпок на борту, маршрут, ледовые предупреждения, наличие биноклей, скорость, подробности катастрофы, переданные по радио сообщения (значительная часть раздела) и тому подобное. Ответ на раздел «б» двадцать четвертого вопроса о том, какие корабли могли оказать помощь в спасении и сделали это или не сделали, выглядел следующим образом:

«Калифорниэн». Он мог прийти до «Титаника», если бы предпринял такую попытку, когда с борта судна заметили первую ракету. Но корабль такой попытки не осуществил».

Ответ на двадцать пятый вопрос должен был содержать информацию, был ли корабль «правильно сконструирован и был ли он снаряжен в плавание всем необходимым — как для выполнения своей функции в качестве пассажирского парохода, так и в качестве корабля для эмигрантов, перевозящего людей через Атлантику». Несмотря на обилие свидетельств о нехватке спасательных шлюпок и о неправильности концепции размещения водонепроницаемых переборок, весь ответ на этот вопрос заключался в единственном слове — «Да»!

Вопрос двадцать шестой должен был привести к выработке необходимых рекомендаций. «Новый Комитет по водонепроницаемым переборкам должен будет исследовать вопрос о конструкциях корпусов, — выразил свое мнение лорд Мерсей, — особенно о наличии на каждом корабле общей водонепроницаемой палубы, продольных водонепроницаемых переборок и

высокого двойного дна». (Эти предложения опровергают «Да» предыдущего вопроса.) Министерству торговли указывалось, что оно должно предоставить больше полномочий по контролю за строительством кораблей. Местами в спасательных шлюпках должны быть обеспечены все находящиеся на борту; следует тщательнее следить за проведением шлюпочных учений. Мерсей также предложил, чтобы зрение у впередсмотрящих проверялось регулярно, чтобы при чрезвычайных обстоятельствах ужесточалась дисциплина, чтобы дежурство в радиорубке велось круглосуточно, чтобы скорость в случае обнаружения льда снижалась, чтобы капитаны уведомлялись о личной ответственности в случае неоказания помощи, чтобы все корабли, перевозящие эмигрантов, подвергались особой инспекции, и, наконец, что следует созвать международную конференцию, которая бы установила единые правила на разделение кораблей на классы, средства спасения, радиооборудование, скорость в ледяных полях и использование прожекторов для сигнализации об опасности.

Был ли доклад британской комиссии попыткой обелить власти, как это позднее утверждалось так часто? Относительно министерства торговли определено так и было. Также в какой-то мере оправдывался и капитан Смит, который «совершил очень прискорбную ошибку» — но не служебную халатность, поскольку капитан следовал установившейся практике не снижать ход в ясную погоду даже при ледовых предупреждениях. Вместе с тем доклад комиссии постановил, что подобное поведение «будет считаться преступной халатностью, если в будущем оно повторится».

В докладе не содержалось обвинений в адрес ни одного из тех лиц, которые отвечали за установление соответствующих норм, и тех, кто конструировал корабль или вел его в плавание. Единственным челове-

ком, которого доклад объявил виновным, оказался капитан, чей корабль «мог бы спасти всех», если бы радист оставался в радиорубке немного дольше или если бы второй помощник действовал так, как это ему следовало делать. Такой итоговый вывод был явно несправедлив, в особенности с учетом того, что ничего не было сказано об игнорировании капитаном Смитом опасности, о которой его предупреждали, а также об очевидной вине конструкторов и собственников корабля, которые не потрудились построить лайнер с соблюдением таких норм безопасности, какие были предусмотрены у кораблей компании «Кунард» — а здесь была и вина правительства, которое за этим не проследило. Игнорирование всего этого, после такого долгого разбирательства, — это насмешка над теми, кто погиб в этой самой тяжелой в мирное время катастрофе на транспорте.

ЭПИЛОГ



РАЗМЫШЛЕНИЯ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ

Одним из самых известных кораблей из покоящихся в наши дни в океанских водах является линкор «Аризона», который лежит на неглубоком дне Перл-Харбора со дня налета японской авиации 7 декабря 1941 года. На несколько большей глубине Скапа-Флоу нашел успокоение британский корабль «Ройал Оук», получивший 14 октября 1939 года торпеду от немецкой субмарины. Специальная подводная лодка доставляет всех желающих к месту гибели американского корабля, ставшего официальным памятником всем 2403 погибшим в день вероломного нападения. Британский корабль также объявлен официальной братской могилой 833 членам своего экипажа, и водолазы, спускающиеся каждое лето на дно пролива для экскурсии к остову затопленного — правда, без человеческих жертв — 21 июня 1919 года кайзеровского боевого корабля, не имеют права тревожить покой английских моряков. К счастью, оба корабля находятся в пределах территориальных вод, так что любое нежелательное вторжение может быть немедленно пресечено. То же

самое можно сказать и о «Лузитании», которая затонула у южного побережья Ирландии 7 мая 1915 года в результате попадания германской торпеды, унеся с собой на дно 1198 человек¹.

Но современник этого корабля и его потенциальный конкурент на трансатлантических линиях «Титаник», в крушении которого 15 апреля 1912 года погибло 1500 человек, лежит в международных водах и совершенно в этом смысле беззащитен. Единственное, что может охранить покой тех, кто погребен на дне, — это две с половиной мили атлантических вод, что, однако, не является особым препятствием для тех, кто оснащен современной технологией, ведь уже многие, имеющие достаточные средства и соответствующую технику, не только добрались до корабля, но и довольно выгодно использовали его в своих целях. К примеру, на выставке «Предметы с “Титаника”» в британском Национальном морском музее в Гринвиче любой желающий на протяжении целого года, начиная с октября 1994, мог самолично увидеть предметы, которые были подняты с морского дна в 1985 году. Среди откликов на эту «выставку» были и такие, в которых музей обвинялся в «разграблении могил» и «потворствовании созерцанию мертвецов».

Этот же музей представил видеозапись своих экспонатов отделению Би-Би-Си в Ольстере. В посвященной выставке передаче выступили Ева Харт — одна из немногих доживших до этого времени, спасшихся с «Титаника», — а также Уна Рейли из «Ольстерского общества “Титаник”». Мисс Рейли сказала, что не видит в такой выставке «ничего особенного», за что следовало бы осудить людей, поднявших предметы из-под воды, или обвинить их в поисках сенсации или материальных выгод. Хотя выставка и была невероятно разрекламирована, предметов на ней оказалось немного, и они заняли лишь небольшой уголок в обширном музее, насчитывая в общей сложности около 150

единиц. На выставке можно было ознакомиться и с видеозаписями — и при этом увидеть сомнительные кадры того, как во время погружения Роберта Балларда в 1986 году с плиты с названием затонувшего корабля бесцеремонно соскребается ржавчина.

Доступ к «Титанику» стал возможным после того, как Океанографический институт Массачусетса (его представлял д-р Баллард) и французский институт ИФРЕМЕР (его представлял Жан-Луи Мишель) совместными усилиями обнаружили в 1985 году останки лайнера. Тогда, с помощью дистанционно управляемой камеры, удалось сделать только несколько фотографий, но в следующем году д-р Баллард и его американские коллеги уже смогли совершить глубоководное погружение. Во время этого визита были сделаны снимки и видеозаписи, поистине леденящие кровь. Без сомнения, Баллард был искренен, когда говорил, что к останкам корабля следует относиться с почтением, помня, что здесь погибло большое число людей. Но его заверения, что о месте, где покоится «Титаник», не узнает никто, прозвучали тогда крайне наивно. Об этом месте знал еще и ИФРЕМЕР, который, надо заметить, не особенно терзался моральной стороной вопроса, когда заключил с нью-йоркской компанией «Титаник инк.» соглашение на предоставление последней большого количества предметов с «Титаника».

Из части этих предметов и была создана выставка в Гринвиче. Вызывает сожаление, что после этого американские адвокаты затеяли тяжбу о том, кто имеет право на «эксплуатацию» останков кораблекрушения. «Титаник инк.», претендуя на исключительность своих прав, утверждала, что осуществляет подъем предметов не для последующей перепродажи. Но, безотносительно к тому, какую цель преследовали организаторы выставки первоначально, она должна была начать путешествие по всему миру на специально построенном для этого корабле и собрать миллионы дол-

ларов. Эти средства должны были возместить затраты на подъем всех этих предметов. Таким образом, части «Титаника» стали капиталовложением, которое должно было себя окупить.

Помогают ли эти предметы узнать о трагедии что-либо новое? Если да, то удивительно мало — то, что пассажиры хранили доллары и фунты стерлингов в кожаных бумажниках; то, что некоторые из них курили сигареты; что некоторые ели с серебряных подносов и пили спиртные напитки из стаканов. Пассажиры отдыхали на палубе на деревянных скамейках, имевших железное основание — такие скамейки часто можно увидеть в английских парках и в наши дни. Они читали газеты, носили одежду с пуговицами и хранили эту одежду в кожаных сумках; они писали письма и любили сделать глоточек из фляжки, которую хранили в кармане брюк...

А что можно сказать о самом корабле? «Титаник» нес на себе предметы совершенно аналогичные тем, которые можно найти на других кораблях того времени — такими же были и иллюминаторы, и машинный телеграф, и знаменитый колокол из «вороньего гнезда», и телефоны для внутрикорабельной связи. Абсолютно правильно сказала в телевизионной передаче мисс Рейли: здесь не оказалось ничего уникального, ничего, чего бы мы уже не знали о «западном образе жизни», каким он был перед первой мировой войной.

Консорциум «Титаник инк.» и ИФРЕМЕР осуществили свою первую операцию по подъему в августе 1987 года, затратив приблизительно 4 миллиона долларов и собрав в общей сложности 1800 предметов. Подводная экспедиция сняла ржавчину с таблички на носу корабля, чтобы окончательно удостовериться, что обнаружен именно «Титаник». Первым ощутимым результатом экспедиции стал телевизионный фильм французского режиссера Телли Саваласа, показанный позднее в нескольких странах. Единственным, что связы-

вало автора фильма с морской археологией до этого, было его участие в фильме 1972 года «Приключения Посейдона», в котором он сыграл главную роль. Со дна был поднят сейф, и после ряда лицемерных церемоний его вскрыли; тот оказался пустым, к радости следившей за этой «операцией» общественности, но не тех, кто непосредственно принимал в ней участие. Некоторые из экспонатов, представленных на выставке, не были просто подобраны возле корабля — они были от него отсоединены, если не сказать — оторваны, что вызвало многочисленные протесты.

Следующий визит на место кораблекрушения был еще более бесцеремонным. На этот раз свои усилия объединили американцы, которые были с Баллардом в 1985 и 1986 годах, Канадская геологическая инспекция и российский Океанографический институт. Российские глубоководные аппараты совершили два погружения, позволив канадцам снять фильм «Титаник», появившийся на экранах в 1992 году. Подводные съемки, которые осуществлялись одной лодкой при освещении «сцены действия» другой, без сомнения, получили высочайшего качества и крайне впечатляющими. Съемки производились специальной панорамной камерой, так что зрители чувствовали себя как бы плывущими в воде.

В 1993 и 1994 годах ИФРЕМЕР и «Титаник инк.» совершили еще два погружения, подняв 1000 и 750 предметов соответственно; всего же количество поднятых предметов достигло 3600². Из этих цифр легко видеть, что «урожай» с каждым разом становился все беднее и возможности обнаружения какой-либо сенсационной находки также становилось все меньше. Последнее обстоятельство делало сбор денег на следующие экспедиции трудно осуществимым. Конечно, небольшой отряд энтузиастов все равно продолжал интересоваться всем, что было связано с кораблем, но этот отряд не был настолько многочисленен, чтобы

взять на себя расходы по поиску и поднятию с морского дна чего-либо существенно нового.

Более важным следствием пяти визитов к останкам корабля были все же не поднятые предметы, а то, что увеличение общественного интереса к «Титанику» позволило прояснить многие из вопросов, долгое время остававшиеся невыясненными. Было подтверждено, к примеру, что корабль при погружении раскололся на две части, и то, что айсберг вспорол корпус корабля вдоль значительной части обшивки.

Тот факт, что участники погружения от ИФРЕМЕР скребли нос корабля, чтобы расчистить его название, некоторыми было расценено как акт вандализма, однако именно это позволило точно идентифицировать корабль. Впрочем, как мы говорили в конце четвертой главы, даже плита с названием не позволяет сделать однозначного вывода — что же за корабль покоится на дне.

Когда лайнер уходил в свой последний рейс, его имя было написано золотой краской по обеим сторонам носовой части, на специальных плитах. Плиту с названием — черной краской — несла на себе и корма. Смена всех трех плит не представила бы большого труда и не заняла бы много времени. Единственным, по чему «Титаник» можно было в самом деле отличить, было наличие закрытой палубы А и иное размещение и размеры окон на палубе В.

2 марта 1912 года «Олимпик» встал в Белфасте в ремонтный док для замены лопасти гребного винта. Можно предположить, что в ремонтном доке специалисты ознакомились с состоянием корпуса и обнаружили, что проблем здесь много больше, чем они предполагали. Тогда «Олимпик» не был бы готов выйти из дока до среды 7 марта, что означало отмену еще одного рейса в Нью-Йорк, что наносило еще один сильный удар по финансовому положению «Уайт стар». Ни один другой ее лайнер не был в состоянии выйти на этот

рейс. Потерявший лопасть винт стало так трясти, что поврежденная ранее корма теперь требовала серьезного ремонта; и это могло привести владельцев корабля к мысли послать вместо «Олимпика» «Титаник».

Но неужели эти два корабля в этот момент могли быть определены только по трем плитам с названием? Каждый корабль, как мы знаем, имел три колокола — на полубаке, на мостике и в «вороньем гнезде». Последний колокол был экспонатом выставки в Гринвиче; он прекрасно сохранился, но на его поверхности не выгравировано никакой надписи — обычно надпись ставилась на два других колокола, которые обнаружены так и не были. На борту корабля должны были находиться сорок восемь спасательных кругов с названием корабля, но, как это ни странно, во время дачи показаний ни один из спасшихся о них не упомянул. Несли имя корабля и шлюпки, но очевидно, что и их таблички с названиями было снять очень легко.

Было ли название корабля на чем либо еще — на посуде или белье? Часто корабли имеют свои собственные наборы таких предметов: но среди обломков была обнаружена лишь чашка с надписью «Океаник» — видимо, чей-то сувенир после сделанного ранее вояжа. Но известно, что «Уайт стар» довольно сильно стандартизировала эти предметы, чтобы они могли быть использованы на любом корабле.

Ни д-р Баллард, ни прочие, кто опускался на дно для съемок или подъема предметов, не обнаружили ничего, что несло бы имя «Титаник» — за исключением плиты на носу судна и одной бирки для багажа. Так что реальных доказательств того, что на дне лежит именно «Титаник», похоже, не существует.

В главах 8 и 9 мы отметили наличие интереса, проявленного как на американском, так и на британском расследованиях, к связи между строителями и собственниками «Титаника». На третий день американских слушаний Филип Франклин из ИММ упомянул, что

лорд Пирри был директором его компании. Но сенатор Смит не обратил внимания на косвенное свидетельство того, что Пирри был еще и директором-распорядителем «Харланд энд Волф»; британцы же это знали, но никаких выводов не сделали. «Уайт стар» была главным клиентом верфи. Стремясь сохранить свою верфь, лорд Пирри добился доступа к капиталам Дж.П.Моргана и подвинул американского монополиста присоединить «Уайт стар» к своей империи ИММ. Затем Пирри убедил Моргана и его доверенное лицо в делах, связанных с судостроением, Исмея-младшего, вложить деньги в новые гигантские лайнеры, которые позволили бы предпринять атаку на позиции «Кунарда» — лидера на трансатлантических маршрутах. Но, реализуя этот план, «Уайт стар» натолкнулась на непредвиденные осложнения, среди которых были аварии «Олимпиака», обошедшиеся компании крайне дорого. Тем временем «Кунард» смогла добиться от британского правительства финансовой помощи и еще более укрепила свои позиции. Преимущество в скорости, которое имели корабли «Кунард», оказалось более привлекательным для пассажиров, чем роскошь лайнеров «Уайт стар», и, в конце концов, последняя была продана именно «Кунарду». Не понесла убытков только верфь Пирри.

Пожар в бункере «Титаника» начался непосредственно после ходовых испытаний. Его следовало погасить в Саутхемптоне, используя возможности большого порта; вместо этого на борт было взято дополнительно двенадцать кочегаров, чтобы тушить пожар в море³. Этот пожар, как мы упоминали, был скрыт от Кларка, инспектора министерства торговли. Почему Смит не предпринял мер к тому, чтобы погасить огонь как можно быстрее? И по какой причине у корабля еще до столкновения был легкий крен на левый борт, о чем упоминали несколько свидетелей?⁴ Не было ли скрыто что-нибудь еще — к примеру, течь в кое-как

заделанной корме? Почему Смит сразу после столкновения распорядился идти вперед малым ходом — а это, без сомнения, способствовало затоплению передних отсеков? Почему не была предпринята попытка затопить какой-либо противоположный отсек, чтобы выровнять корабль? Почему Баллард, осматривая судно на дне, обнаружил, что на его схеме «Титаника» одной переборки нет⁵?

Стоит вспомнить также о главном помощнике Генри Уайлде, который был помимо своей воли буквально в последний момент взят из-под команды капитана Хаддока (хотя тот, без сомнения, очень в нем нуждался), чтобы снова служить под командой капитана Смита. Мы упоминали в третьей главе, что Уайлду этот переход был крайне не по душе. Он писал своей сестре: «Мне до сих пор не нравится этот корабль... В нем есть что-то странное». Как он мог «до сих пор» не любить корабль, на котором не был никогда и на котором первый раз появился только в день отплытия? Сейчас мы можем только предполагать, что у него были за «предчувствия»; из того немногого, что известно об этом человеке, совершенно нельзя сделать вывод, что он был нервным или особо впечатлительным. Тем не менее своими опасениями Уайлд делился не только со своей сестрой — своим друзьям он говорил, что этот переход на другой корабль он совершает с «очень плохими предчувствиями»⁶. Может, он о чем-то знал или что-либо слышал?

Прибытие на судно Уайлда означало, что Мэрдок понижается до первого помощника, а Лайтоллер до второго, хотя последний имел дополнительное капитанское удостоверение. Наличие дополнительного удостоверения весьма важно для назначения на должность капитана на больших пароходах, особенно лайнерах, и это, в частности, может служить объяснением, почему Уайлд и Мэрдок никогда не были капитанами. Но капитаном в конечном счете не стал и Лайтоллер,

счастливо спасшийся во время катастрофы — по всей видимости, потому что его имя ассоциировалось с «Титаником» (это, однако, не помешало руководству британского военно-морского флота назначить Лайтоллера капитаном военного корабля во время войны). Та преданность своей компании, которую Лайтоллер проявил во время расследования, не была вознаграждена каким-либо образом. Понижение Лайтоллера при переходе Уайлда привело к тому, что прежний второй помощник, Блэйр, вынужден был покинуть корабль, чему он впоследствии был, без сомнения, крайне рад; но его уход с судна привел и к тому, что впередсмотрящие не располагали биноклями, поскольку те были заперты в каюте Лайтоллера по распоряжению капитана Смита. Следует заметить еще одно обстоятельство, связанное с Лайтоллером: поскольку судьба дала ему возможность спастись после нескольких кораблекрушений, он наверняка знал много больше о спасательных шлюпках и средствах их спуска на воду, чем это признавал.

Но не только Уайлд с явной неохотой отправлялся в первый рейс «Титаника». В рейсе участвовало большое число ветеранов «Олимпика» — как среди помощников на мостике, так и в числе помощников на палубах. Однако все кочегары (которые не могли не знать о пожаре на борту) были наняты в Белфасте; в Саутхемптоне на борт поднялся один-единственный новый кочегар⁷. Несмотря на то что забастовка угольщиков сделала множество людей безработными на продолжительное время, они все же предпочли подождать отправки в рейс других кораблей. Один же из кочегаров, Джон Коффей, нанятый в Белфасте, предпринял невероятные усилия, чтобы дезертировать с корабля в Квинстауне, спрятавшись среди мешков с почтой, в которых были и последние, совсем безрадостные письма от Уайлда и Бидема.

Но еще более странным представляется факт, что

буквально в последний час от заказанных билетов отказались пятьдесят пять пассажиров, в том числе и сам владелец корабля Дж.П.Морган. Его здоровье оказалось слишком слабым, чтобы путешествовать на роскошном лайнере, но достаточно крепким, чтобы отправиться на курорт, где репортеры обнаружили его в «добром здравии» «сразу после того, как корабль пошел на дно»⁸. Когда Моргана спросили о катастрофе, он «выразил свое крайнее сожаление». Он прибыл на французский курорт сразу после круиза по Нилу и посещения Рима и Флоренции; новость, подтверждающая гибель корабля, разрушила его планы празднования своего семидесятипятiletия. По счастью, значительная часть его художественной коллекции, в связи с высокими американскими налогами на ввоз, хранившаяся в Европе, не попала на корабль «из-за задержки в упаковке»⁹. Владелец корабля, таким образом, мог благословить судьбу дважды.

На корабле не оказалось — но уже по совершенно особой причине — и еще одного кочегара, Томаса Харта из Саутхемптона, с Колледж-стрит, 51. Поскольку в списке спасшихся, вывешенном через двенадцать дней после катастрофы у офиса «Уайт стар» в Саутхемптоне, он не значился, его сочли погибшим. Но 8 мая 1912 года раздался стук в дверь, и когда мать пропавшего кочегара ее открыла, она увидела своего сына живым и невредимым, только в немного помятой одежде. Поведанная им история изумила как его семью, так и полицию — у кочегара было украдено его удостоверение, когда, по всей вероятности, он был пьян, и этим удостоверением кто-то воспользовался, чтобы проникнуть на борт «Титаника». Из-за того шума, который поднялся в связи с гибелью «Титаника», Харт долгое время не решался объявиться¹⁰. Настоящее имя человека, погибшего в водной пучине, так никогда и не было раскрыто. Станным в истории Харта является то, что еще с полдюжины человек с Колледж-стрит

служили на том же «Титанике»; самозванец, таким образом, подвергался большому риску быть обнаруженным. Племя кочегаров вообще не отличается особой дисциплинированностью, и Харт вполне мог просто дезертировать, услышав что-то в Саутхемптоне, а затем продать свое удостоверение за деньги, на которые и существовал на протяжении всего этого месяца.

Смит вел свой корабль по «Южному маршруту», которым корабли пользовались с 15 января по 14 августа. Поскольку на протяжении трех лет, с 1903 по 1905 год, на этом пути часто появлялись льды (хотя не в таком большом количестве, как в 1912 году), 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. Смит, конечно, знал о том, что точка поворота из-за льдов менялась; знал он и о неблагоприятной ледовой обстановке, причем еще до отправления в плавание. «Ледяные поля, без сомнения, продвинулись значительно дальше на юг от мест, где такие поля наблюдались на протяжении многих лет», — говорит британский доклад. Но столь небольшую задержку в повороте, сделанную Смитом, вряд ли можно назвать попыткой уклониться от встречи с ледяным полем. Наоборот, можно даже предположить, что, зная размеры ледового поля и направление сноса, капитан направил корабль прямо в его середину.

Даже если капитан Смит и считал, что его «Титаник» «практически непотопляем», поступление воды сразу в пять отсеков, а также возможность затопления в связи с непрочностью поврежденной пожаром переборки и шестого отсека, а также квалифицированное суждение Томаса Эндрюса не могли не развеять его заблуждения. Через двадцать пять минут после столкновения капитан уже имел полное представление обо всех его возможных последствиях — однако только через двадцать минут были включены насосы. Попыток

спасти корабль практически так и не было предпринято. Работа всех насосов и затопление какого-либо противоположного отсека помогли бы кораблю оставаться на плаву много дольше — так считали лорд Мерсей и его эксперты¹¹.

Вызывает вопросы и операция по погрузке пассажиров. Создается впечатление, что, происходи эвакуация при волнении на море, с корабля не спасся бы никто. К тому же удивляет, что никто не предпринял усилий, чтобы удостовериться, что на корабле больше нет женщин и детей.

Температура воды в двадцать восемь градусов по Фаренгейту (около 2° по Цельсию — *прим. перев.*) и воздуха в тридцать один (около —0,5° по Цельсию — *прим. перев.*) означала, что попавшие в воду люди, даже поднятые позднее в шлюпку, имели очень мало шансов остаться в живых. Утверждение Брайда, что он провел три четверти часа в воздушной подушке под перевернувшейся шлюпкой, является просто смехотворным. То, что его ноги были не только обморожены, но еще очень сильно разбиты, так и не было объяснено. Непонятным является и его внезапное исчезновение в 1922 году. По всей видимости, он рассказал далеко не все из того, что видел. Лайтоллер и полковник Грейси, затянутые под воду и затем выброшенные воздушным пузырем из тонущего корабля — эту историю они поведали во время расследования, — могли провести в воде только несколько минут, даже если эти минуты показались им годами. Досадно, что все эти вопросы так и не привлекли в то время никакого внимания.

Сенатская комиссия признала капитана Смита виновным в служебной халатности, и расследование по делу «Титаника» повлекло за собой серию судебных процессов. Нью-йоркский суд возбудил в январе 1913 года иск против «Уайт стар» на 16 804 112 долларов. В случае признания этим судом халатности капитана

компания была в силах вернуть только гораздо меньшую сумму, поскольку находилась в крайне стесненном финансовом положении. В конце концов, в 1916 году все американские иски были урегулированы, когда «Уайт стар» согласилась заплатить в общей сумме 2 500 000 долларов; за погибших пассажиров из первого класса компания обязалась выплатить по 50 000 долларов, за эмигрантов — по 1000.

Ироничным выглядит тот факт, что в Британии, где расследование не объявило причиной катастрофы халатность капитана, Верховный суд выносил совершенно другие вердикты. По «Закону о торговом судоходстве» «Уайт стар» была обязана компенсировать только стоимости потерянного груза и багажа, что в сумме составило 123 711 фунтов стерлингов. Некто Томас Райан потребовал через суд денежную компенсацию за своего сына, бывшего пассажиром третьего класса. В июне 1913 года суд присяжных признал капитана Смита виновным в преступной халатности, выразившейся в приказе придерживаться чрезмерно большой скорости корабля, и присудил Райану 100 фунтов стерлингов, весьма низко оценив жизнь пассажира третьего класса. Следом за этим иски стали возбуждать и прочие родственники погибших. «Уайт стар» подала апелляцию на решение суда, но в феврале 1914 года эта апелляция была отклонена¹². Отклонение в немалой степени способствовало тому, что компания решила урегулировать американские иски на основе переговоров, не обращаясь к судебным процедурам. Однако обвинение в преступной халатности осталось в силе. Все же многие родственники так и не получили компенсации — к примеру, лондонская газета «Индепендент» в январе 1995 года сообщила, что родственники эмигрантов из Ливана не увидели ни пенни.

Среди многих загадок, связанных с «Титаником», осталась неразгаданной еще одна, касающаяся перевернутой спасательной шлюпки (не складной), кото-

рую видели Мэрион Тэйер и капитаны Рострон и Лорд, но которой не должно было быть. Станным является то, что «Мэкей-Беннетт» 22 апреля обнаружил двадцать семь трупов, среди которых было и тело Дж.Дж.Астора непосредственно у складной шлюпки В. По свидетельству его жены, Астор находился на борту корабля, когда от того отошла последняя шлюпка. Но тем не менее тела всех этих людей были найдены именно около шлюпки, и все извлеченные из воды оказались предусмотрительно тепло одеты, некоторые — с запасом пищи и табака, а также со спичечными коробками.

Станным является и кое-что, связанное с «Маунт Темпл». Этот корабль, как известно, направился к точке, указанной Боксхоллом, повернув свои обычные двадцать шлюпок на шлюпбалках таким образом, чтобы их можно было быстро спустить; по какой-то невыясненной причине в ту ночь на корабле оказались еще две дополнительных шлюпки, и эти шлюпки не были повернуты (возможно, из-за того, что не было свободных шлюпбалок). Так, по крайней мере, утверждал капитан Мур на восьмой день американского расследования. А на восьмой день британского расследования тот же Мур утверждал, что он имел на борту всего двадцать шлюпок, из которых на шлюпбалках было повернуто восемнадцать.

Тот же самый капитан оказался очень чувствительным к неточностям в определении своих координат. К примеру, он потребовал исправить данные им же координаты в ночь трагедии с $51^{\circ} 15'$ з.д. на $51^{\circ} 41'$ з.д., что перемещало его корабль на четырнадцать миль (похоже, что на самом деле следовало исправить $51^{\circ} 15'$ з.д. на $51^{\circ} 14'$ з.д.). На британском расследовании он утверждал, что, когда на его корабле услышали сигнал бедствия, он находился от «Титаника» приблизительно в пятнадцати милях. Даже если мы дадим ему возможность снова поправиться и превратить пятнадцать

миль в пятьдесят, это все равно означает, что в 3.00 он остановился в непосредственной близости от места кораблекрушения — и находился там, пока «Карпатия» не подобрала всех пассажиров. Несколько свидетелей из «Канадиэн пасифик» клялись, что видели «Титаник» и его огни с борта «Маунт Темпл».

Мур также относился к тем, кто видел «таинственный корабль». Должно быть, в районе катастрофы находилось несколько кораблей, имевших разное положение, направление движения и время прохождения района катастрофы. Корабль, который видел Мур, имел одну черную трубу со странным рисунком на белой полосе. Это описание достаточно хорошо подходит к кораблю «Сатурния» компании «Энка-Дональдсон лайн», который шел из Глазго в Сент-Джонс; корабль повернул, чтобы оказать помощь, но остановился, как было сообщено, в шести милях от места крушения¹³. Министерство торговли обыскалось по всему миру, пытаясь найти таинственный корабль (или корабли), виденный Муром, Лордом, Ростроном, а также многими свидетелями; почему ему не пришло в голову поискать у себя дома?

Эта тайна по прошествии времени становится еще более загадочной. В 1986 году в журнале «Нэйшнл джигрэфик» появилось письмо от Джеральдины Гамильтон, проживавшей в Калгари, провинция Альберта:

«Мой отец, которому в настоящее время 89 лет, покинул Англию в начале апреля 1912 года для того, чтобы перебраться в Канаду (на борту лайнера «Викториэн»). Он говорит, и это он утверждал на протяжении многих лет, что видел огни «Титаника». Этот корабль, по всей видимости, и был тем самым таинственным кораблем, который стал свидетелем произошедшей трагедии»¹⁴.

Единственное, что не было предусмотрено во время постройки «Титаника» — это возможность скользящего столкновения с айсбергом. Корабль не затонул бы,

если бы удар был лобовым. Корабль остался бы на плаву и при ударе в борт другого корабля. Двойное дно сохранило бы корабль на плаву в случае встречи с мелью. То есть у него было достаточно гарантий оставаться на плаву в случае какой-либо аварии — по крайней мере, настолько долго, чтобы всех пассажиров с корабля можно было снять каким-либо другим кораблем столь напряженного трансатлантического маршрута. Так что следует отвергнуть теорию некоего замысла с целью массового убийства; сомнения здесь могут возникнуть только в вопросе о страховке корабля.

Капитан Смит не стал уходить из зоны ледяного поля, и если он имел намерение погубить корабль, то, надо сказать, сделал это он достаточно хорошо. Но, возможно, его корабль встретил едва различимый айсберг раньше, чем предполагалось столкновение. Если бы действительно существовал план «списать» лайнер и перевести пассажиров на другой корабль ИММ (к примеру, на «Калифорниэн»), этому, несомненно, преждевременное столкновение помешало. Сейчас нам остается только предполагать, не было ли письмо Уайлда попыткой подготовить сестру к новости, которая должна была произойти с кораблем, столь им нелюбимым...

Как старший помощник, Уайлд был ответственен за корабельный журнал. Во время катастрофы журнал был утерян. Но четверо помощников остались в живых, да и сам капитан Смит оставался на посту до последних минут, когда он заглянул в радиорубку, чтобы освободить радистов от их обязанностей — почему же столь важному для последующих расследований документу, как судовой журнал, было позволено уйти на дно? Ведь так просто было передать его одному из помощников, садившихся в шлюпку.

Этот журнал почти наверняка доказал бы, что Исмей лгал, утверждая, что к увеличению скорости корабля он не имел никакого отношения. Мы уже упо-

минали, что кто-то поместил в колонку «Нью-Йорк таймс» сообщение о том, что прибытие «Титаника» ожидается во вторник, в то время как официально корабль должен был появиться только в среду утром. Источником такого сообщения могла быть только радиограмма с самого корабля. Утверждения Исмея о том, что он и не думал устанавливать рекорд и что корабль никогда не шел с более чем семьдесятю пятью оборотами винта в минуту, были восприняты всеми как истина, поскольку корабль был просто не способен отобрать «Голубую ленту» у «Мавритании». Но утверждение, что «Титаник» не хуже, и даже лучше, «Олимпиака», стало бы для него неплохой рекламой. «Британское общество по "Титанику"» получило свидетельства от двух моряков — кочегара Джона Томпсона и штивщика Уильяма Макинтайра (их на расследования для дачи показаний не вызывали), — в которых утверждалось, что в воскресенье, 14 апреля, обороты дошли до семидесяти семи в минуту¹⁵.

Теория, объясняющая увеличение скорости следствием какого-то тайного плана, имеет серьезные контраргументы. Кто мог бы задумать катастрофу, если компания застраховала корабль только на 1 миллион фунтов стерлингов, что было на треть меньше, чем он стоил в действительности? Кроме того, заложив киль под номером 401, на «Харланд энд Волф» ставили этот номер и на различные части корпуса корабля. Такой номер был и на гребном винте, как это видно на кадрах фильма, снятого под водой. Однако мы помним, что у «Олимпиака» был поврежден как раз гребной винт, так что срочно пришлось многие детали перебрасывать с «Титаника». Но есть еще одно доказательство — и оно относится к предметам, которые экспонировались в Гринвиче — это индикатор положения руля, который размещался на корме. На нем ясно видно выбитое в бронзовом основании число 401...

Теория некоего злого умысла, который мог явиться

причиной трагедии, возникла почти сразу после катастрофы, поскольку многие просто не верили, что катастрофа такого масштаба может произойти случайно. Вообще, чертой многих людей является безграничная подозрительность, базирующаяся на убеждении, что ничего в мире не «случается само по себе» и что все «имеет свою причину». Такой причиной могла быть, к примеру, усталость металла, техническая поломка или человеческая ошибка. Даже такие «проявления божьей воли», как наводнения, голод, эпидемии и даже изменения климата, ныне зачастую объявляются результатом человеческой деятельности.

Многие не верят, что покушение на президента Джона Ф.Кеннеди было совершено одним человеком, использовавшим старое ружье, и что здесь обошлось без организованной преступности, ультраправых или ультралевых группировок, а также ЦРУ и КГБ, объединивших для этой цели свои усилия. Тот факт, что некоторые несчастья, такие как взрыв под Рождество 1988 года над Локерби в Шотландии самолета компании «Пан-Америкэн» рейса 103, действительно являются результатом деятельности террористов, укрепляют приверженцев теории «тайных заговоров» в их вере. Этому способствует то, что провести точную границу между простой ошибкой и злым умыслом не так легко; существует целый спектр причин разного рода аварий — забывчивость, небрежность, неосмотрительность, халатность, недоброжелательность, вредительство, и далее — все способы массовых убийств. Но на самом деле причина гибели «Титаника» приходится на середину этой шкалы — корабль ушел под воду из-за преступной халатности.

Авторы книги не разделяют мнения, что отверстие в носу судна, обнаруженное в 1987 году, является результатом взрыва в горящем бункере — огонь горел ближе к корме, по крайней мере, на 150 футов. Поскольку с судном мог столкнуться и столкнулся толь-

ко айсберг, можно предположить, что в момент столкновения он нанес еще и этот удар.

И даже если теория взрыва, выдвинутая Джорджем Таллохом из «Титаник инк.» в показанном в марте 1995 года английском телевизионном фильме¹⁶, верна, не это является главной причиной гибели корабля. Пароход «Титаник» столкнулся с айсбергом и затонул потому, что его капитан, подстрекаемый представителем владельца корабля, безрассудно послал свое судно прямо в ледяное поле. Никаких разумных причин делать это у него не было.

Итак, мы поведали всю историю этого корабля, преодолев противоречия и сложности и изучив все существующие на этот счет теории. Единственное, чего мы так и не смогли коснуться — это самого корпуса корабля, покоящегося на глубине двух с половиной миль; и потому эта загадка так и остается неразгаданной.

ПРИМЕЧАНИЯ

Глава I. Класс «Олимпик»

1. «The Shipbuilder», том VI, 1911 г., специальный выпуск, с.19, вверху; данные воспроизводятся по статье «Океанские лайнеры последнего времени: «Олимпик» и «Титаник». В дальнейшем ссылки на этот номер будут указываться просто как «Shipbuilder».
2. Там же, с.26.
3. «Результаты официального расследования гибели парохода «Титаник», HMSO 1912 (записи во время британского расследования, в дальнейшем указываемые как VI), день 16, показания Исмея.
4. Van der Vat, «The Atlantic Campaign», pp.19-22.
5. «Доклад о гибели парохода “Титаник”», HMSO 1912 (доклад британского расследования, в дальнейшем указываемый как BR), с.16-17; см. также VI, день 20, свидетельство морского инженера компании «Кунард» Л.Пескетта.
6. «Shipbuilder», рис. 34 и 35.
7. Oxford Classical Dictionary, Oxford, 1949.
8. John P.Eaton and Charles A.Haas, «Titanic — Triumph and Tragedy» (своего рода «библия» по этому вопросу; на нее в дальнейшем ссылки будут осуществ-

вляться как на Eaton & Haas), с.57, подстраничное примечание.

9. Там же, с.31; «Shipbuilder», эпилог Джона Макстона-Грэхам.
10. BR, p.22.
11. «Shipbuilder», pp.123-127.
12. BR, p.18.
13. Eaton & Haas, p.32; VI, день 20, показания А.Карлайла.
14. «Shipbuilder», p.129.
13. Eaton & Haas, p.38.
16. Public Record Office (в дальнейшем обозначается PRO) города Ков, папка адмиралтейства ADM 116/1163C.
17. Jane, Fighting Ships, 1914.
18. PRO, ADM 116/1163C.
19. PRO, ADM 116/1163A.
20. Там же.
21. Там же.
22. Merchant Shipping Act, 1894, раздел 633; приводимая выдержка любезно предоставлена «Тринити хаус». Отсутствие ответственности капитана за ошибки лоцмана было отменено в 1918 году.
23. PRO, ADM 116/1163C и D.
24. Eaton & Haas, p.32.
25. Eaton & Haas, «Falling Star» (в дальнейшем ссылки будут указываться только на «Falling Star»), p.132.

26. «Falling Star», p.134.
27. Simon Mills, «RMS «Olimpic», p.23.
28. Centennial Meeting of the Society of Naval Architects and Marine Engineers, N 15, N.Y., 14-19 September 1993; William H.Garzke, Dana R.Yoerger, Stewart Harris, Robert O.Dulin, David K.Brown, «Deep Underwater Exploration Vehicles — Past, Present and Future».
29. «Falling Star», p.134.
30. «Shipbuilder», p.131.
31. Eaton & Haas, p.33.
32. Ibid, p.42.
33. «Falling Star», p.136.
34. George M.Behe, «Titanic Tidbits» (N 2), pp.19-20.

Глава 2. Корни трагедии

1. Описание можно найти, к примеру, в книге Barbara Tuchman, The Proud Tower.
2. Van der Vat, «The Grand Shuttle», part I.
3. Tuchman, part 7.
4. Van der Vat, «The Grand Shuttle», Chapter 2.
5. Eaton & Haas, в разных местах; Michael Davie, «The Titanic».
6. VI, день 23, свидетельство Альфреда Чалмерса, представлявшего министерство торговли.
7. «Shipbuilder», введение.

8. См. в большом количестве газет, к примеру, в «Таймс», «Дейли мейл», «Нью-Йорк таймс» и т.д.
9. «Falling Star», pp.9-13.
10. «Shipping and Mercantile Gazette», Liverpool, 1864 (цитата приводится по книге «Falling Star»).
11. «Falling Star», pp. 14-31.
12. «Shipbuilder», p.2.
13. «Falling Star», p.31.
14. Ibid, p.5.
15. «Falling Star».
16. «Dictionary of National Biography».
17. Stanley Jackson, «J.P.Morgan», pp.11-12.
18. Ibid.
19. Davie, pp.24-25.
20. BR, p.7.
21. Eaton & Haas, p.13.
22. Jackson, Chapter 2.
23. Там же, Chapter 16.
24. Ibid.
25. Davie, part 1; Wilton J.Oldman, «The Ismay Line», pp.160-161.
26. См. VI, день 16, свидетельство Дж.Брюса Исмея.
27. Davie, Chapter 1; Jackson, Chapter 16.
28. «Dictionary of National Biography».
29. «Journal of Commerce», Liverpool, 15 April 1994. Среди многих других газет, которые сообщили об этом, была и «Нью-Йорк таймс».

30. «Falling Star», Chapter 2.
31. «Oxford Classical Dictionary».
32. Письмо Гардинеру от 18 марта 1994 года.
33. См. «Who Was Who», A & C Black Ltd, London.
34. Eaton & Haas, «Destination Disaster», p.56.
35. Davie, Chapter 1.
36. «Shipbuilder».
37. Eaton & Haas, Chapter 3.
38. Charles Herbert Lightoller, «Titanic and Other Ships», p.124.
39. «Нью-Йорк таймс», 16 апреля 1912 года.
40. Материалы о Смите содержатся в Eaton & Haas; «Falling Star»; Davie: все — в разных местах; Richard A.Cahill, «Disasters at Sea», глава 1.
41. Lightoller, Op. cit..
42. Eaton & Haas, Chapter 3, 4; «Shipbuilder».
43. Wyn Craig Wade, «The Titanic — End of a Dream», p.22.
44. Cahill, p.13; Eaton & Haas, pp.71-72; Davie, Chapter 3.

Глава 3. Все наверх

1. BR, p.64; материалы американского расследования (AI), часть 4, показания впередсмотрящего Фредерика Флита, матроса.
2. VI, день 4, свидетельство старшего кочегара Фредерика Бэрретта.

3. VI, день 17 (приложение); AI, часть 1, показания Ч.Лайтоллера.
4. VI, день 15, показания Джорджа Альфреда Хогга, матроса.
5. Разговор с Д. ван дер Ватом.
6. VI, день 25, показания представителей министерства торговли Уолтера Хоуэлла и Альфреда Чалмерса.
7. PRO, папка BT100/259.
8. Behe, p.20.
9. Цитируется по Cahill, p.14; Geoffrey Marcus, «The Maiden Voyage», p.58.
10. Наша особая благодарность С.Ригби и Дж.Уитфилду из Британского общества по «Титанику» за предоставление копий этого и других материалов.
11. «Shipbuilder»; Eaton & Haas, Chapter 5, 6.
12. Davie, Chapter 3.
13. Eaton & Haas, p.72.
14. Ibid. p.100.
15. Davie, Chapter 2.
16. PRO, BT100/259.
17. BR, p.62.
18. AI, день 1, показания Исмея.
19. AI, день 10.
20. VI, день 16, показания Исмея.
21. VI, день 17, показания Исмея (продолжение).
22. Behe, p.4.
23. BR, pp.26-29.
24. VI, день 17.

Глава 4. Немезида во льдах

1. Eaton & Naas, p.101.
2. «Report of the Hearings before a sub-committee of the Committee on Commerce» (Доклад по результатам слушаний в подкомитете комитета по торговле), сенат США, 62-й конгресс, доклад ном.806: «Катастрофа “Титаника”» («Американский доклад», впоследствии обозначаемый AR), p.7.
3. AI, день 1, показания Исмея, BR, p.29.
4. Eaton & Naas, Chapter 10.
5. Davie, p.85.
6. VI, день 13, показания третьего, четвертого и пятого помощников (Питмана, Боксхолла и Лоу).
7. VI, день 10, показания Саймонса.
8. Vehe, pp.7-17.
9. BR, pp.26-29.
10. Ibid.
11. VI, день 4, показания Бэрретта (продолжение).
12. Там же, день 5.
13. VI, день 2, показания Джевелла.
14. BR, с.37.
15. BR, с.27.
16. Robert D.Ballard, «The Discovery of the Titanic», с.221.
17. BR, pp.28-29.
18. Там же, p.30.
19. Там же, pp.30-31.

20. AI, в разных частях.
21. VI, в разных частях.
22. Обе цитаты из Davie, pp.94-98.
23. VI, показания, к примеру, рулевого Хитченса (3 день), четвертого помощника Боксхолла (13 день).
24. BR, p.66.
25. См. статью «Плимсолл» в «Oxford Companion to Ships and the Sea».
26. Public Record Office, Белфаст, документы верфи «Харланд энд Волф», D2805/MIN/A/1.

Глава 5. Живые и мертвые

1. BR, p.38.
2. «Oxford Companion to Ships and the Sea», p.413.
3. Майкл Дэйви обнаружил удивительные показания Мэриан Тэйер по поводу кораблекрушения. Мы вернемся к ним позднее.
4. VI, день 2, показания Джевелла.
5. Цитируется по Eaton & Naas, p.150.
6. VI, день 19, показания Уайлдинга.
7. AI, часть 4, день 4, показания Питмана (вызван повторно).
8. Walter Lord, «A Night to Remember», pp.56, 97, 100, 102-103; Davie, Chapter 6; VI, день 3 (Хитченс), день 12 (Лайтоллер).

9. BR, p.38; Lord, p.100; VI, день 6, показания стюарда С.Рула.
10. VI, день 5, показания Хендриксона; и (особенно) Саймонса, Тейлора и сэра К.Даффа Гордона в день 10; показания Даффа Гордона (продолжение) в день 11. См. также Davie, Chapter 3; Eaton & Haas, p.151.
11. См. Archibald Gracie, «The Truth about the Titanic», p.141. Грейси сообщил, что шлюпка номер восемь при спуске на воду предшествовала шлюпке номер шесть.
12. Lord, p.99.
13. VI, день 11, показания Винна. См. также Gracie, pp.279-287; Eaton & Haas, p.152.
14. VI, день 11, показания миссис Робинсон; 7. AI, день 6, показания стюарда Эдварда Уилтона; Eaton & Haas, c.153; Gracie, pp.283-287.
15. Цитируется по Eaton & Haas, p.147.
16. AI, день 5, показания Лоу.
17. Gracie, p.300.
18. См. также Davie, глава 6, в разных местах; Gracie, pp.301-304; AI, дни 1 и 10; VI, дни 16 и 17 (все — показания Исмея).
19. VI, день 13; AI, день 3.
20. BR, p.67.
21. Eaton & Haas, pp.149, 156.
22. Eaton & Haas, p.23-24.
23. VI, день 3, показания матроса Уильяма Лукаса; AI,

день 6, показания главного стюарда второго класса Джона Харди.

24. Eaton & Haas, pp.156-157.
25. VI, день 12, показания Лайтоллера (продолжение).
26. Там же; Gracie, pp.64-65, 78-81, 207-227.
27. VI, день 9, показания Е.Брауна.
28. BR, pp.42, 70.

Глава 6. Тайны и корабли

1. AI, показания Рострона, часть I, день 1; и VI, день 28.
2. См. Eaton & Haas, Chapter 13, для более детальной реконструкции.
3. Rostron, «The Loss of the Titanic», в Titanic Signals Archive, 1991, pp.20-21.
4. Этот анализ выполнен на основе свидетельств на британском расследовании, а также материалов из Davie, Eaton & Haas, Gracie, Lord and Wade.
5. Eaton & Haas, Chapter 12.
6. VI, день 8, показания Ц.Эванса.
7. См. van der Vat, «The Ship that Changed the World», p.177. Провал операции британского флота по предотвращению прохода двух немецких кораблей в Черное море привел к тому, что эти корабли стали регулярно обстреливать российский берег, что способствовало экономическому удушению России и

привело к провалу операции на Галлиполийском полуострове (Так называемой «Дарданелльской операции» во время первой мировой войны, когда англо-французские войска пытались захватить Дарданеллы. — *прим. перев.*).

8. Leslie Harrison, «A Titanic Myth — the Californian Incident», Chapter I, VI, день 7, показания Стэнли Лорда, Герберта Стоуна, Джеймса Гибсона; день 8, показания Чарльза Гроувза, Дж. Стюарта.
9. AI, день 7; VI, день 16 (Гилл).
10. PRO, папка MT9/920F, министерство торговли, корреспонденция по поводу расследования катастрофы «Титаника».
11. Harrison, pp.131-133. Этот автор принялся изучать дело Лорда внимательнейшим образом после того, как ушел в отставку с поста генерального секретаря MMSA.
12. AI, добавления к показаниям 14 дня.
13. AI, день 8; VI, день 8, показания Дж.Мура.
14. VI, день 8 и 9; показания Дурранта.
15. Eaton & Haas, pp.174-175.
16. Там же, p.167; Harrison, pp.195-197. См. также Leslie Reade, «The Ship that Stood Still», Chapter 18.
17. «Titanic» — Reappraisal of Evidence Relating to SS «Californian», (Marine Accidents Investigation Board (HMSO, 1992)).

Глава 7 Нью-Йорк и Галифакс

1. Eaton & Haas, p.181.
2. British Titanic Society, «Atlantic Daily Bulletin», N I, 1994, p.10.
3. AI, день 3, показания Франклина.
4. BR, p.68.
5. AI, день 14, показания Морриса Фарелла из «Доу-Джонс».
6. AI, дни 1, 6 и 9 (показания Гульельмо Маркони).
7. Там же, день 16, показания Мелвилла Стоуна («Ассошиэйтед пресс»).
8. Eaton & Haas, p.182.
9. Там же, pp.184, 205 (подстраничные примечания).
10. Там же, глава 17.
11. AI, день 10.
12. Eaton & Haas, глава 16, в разных местах.
13. Davie, глава 11, в разных местах.
14. Eaton & Haas, главы 17 и 20, в разных местах.
15. «Дейли мейл», 27 апреля 1912.
16. PRO, папка M9/920A; Mills, RMS Olympic, pp.27-28.
17. См., к примеру, Chambers, «Biographical Dictionary», 1990.
18. PRO, M9/920B.
19. PRO, FO 369/522.

Глава 8. Сенатские слушания

1. Davie, глава 8, в разных местах; Eaton & Haas, глава 15, в разных местах.
2. Фактологический материал для остальной части этой главы взят из «Titanic Disaster: Hearing before a sub-committee of the Committee on Commerce, US Senate, 62nd Congress, 2nd Session», Сен.док.(62-2), ном.6179; и «Report of Hearings before a sub-committee of the Committee on Commerce, US Senate, 62nd Congress, 2nd session, доклад 806; «Titanic Disaster», 6127.

Глава 9. Британское расследование

1. Davie, глава 9, в разных местах; Eaton & Haas, глава 18, в разных местах.
2. Davie, там же; прекрасный материал об Айзексе.
3. Фактологический материал для дальнейшей части данной главы взят из «Proceedings on a Formal Investigation into the Loss of the SS Titanic» и «Report on the Loss of the SS Titanic», ном.6352, HMSO, 1912.
4. ВІ, с.478, номера вопросов 19, 342-345.

Эпилог. Размышления после катастрофы

1. См. Van der Vat, «Pacific Campaign», pp.20-21; и его же «Stealth at Sea: the History of the Submarine», pp.170-172 («Royal Oak») и p.70-² («Lusitania»).
2. Множество статей в британской прессе в 1994 году. См., в частности, «Файнэншл таймс», 26, ноябрь; «Индепендент он санди», 25 сентября; «Гардиан», 10 июня.
3. Richard O'Connor, «Down to Eternity», pp.59-60.
4. Lawrence Beesley, «The Loss of the SS Titanic», p.34; Terry Coleman, «The Liners», p.71.
5. Частный разговор с ван дер Ватом, 7 октября 1993 года.
6. Marcus, p.81.
7. Eaton & Haas, p.56.
8. Davie, Chapter 3.
9. Jackson, pp.296-301.
10. Eaton & Haas, «Destination Disaster», pp.72-73.
11. BR, p.35.
12. Eaton & Haas, Chapter 19; Davie, Chapter 6.
13. См. фотографии и текст в Eaton & Haas, pp.174, 265.
14. «National Geographic», апрель, 1986.
15. British Titanic Society, «Atlantic Daily Bulletin», N1, 1994, pp.9-10.

16. «Encounters: Explorers of the Titanic», производство Джона Гау для 4 телеканала, режиссеры — Александр Линдсей и Саймон Нормантоп; впервые был показан на 4 канале (Великобритания) 5 марта 1995 года.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

На обложке

Вверху слева направо:

1. Лорд Пирри и директор-распорядитель «Уайт стар лайн» Дж. Брюс Исмей.
2. Эмблема компании «Уайт стар лайн».
3. Капитан «Титаника» Эдвард Дж. Смит.

В центре:

Первая фотография спасательной шлюпки с пассажирами затонувшего лайнера.

Внизу:

«Титаник», выходящий из Белфаста в свой последний рейс.

На первом форзаце

Общий план «Титаника».

На втором форзаце

Два гигантских корабля-близнеца:

«Олимпик» (вверху) — видна открытая прогулочная палуба А;

«Титаник» — палуба А закрыта, а иллюминаторы палубы В отличаются по своей конфигурации.

СОДЕРЖАНИЕ

ТАЙНОЕ СТАНОВИТСЯ ЯВНЫМ 5

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. ПЕРЕД СТОЛКНОВЕНИЕМ

Класс «Олимпик» 11

Корни трагедии 46

Все наверх 87

ЧАСТЬ ВТОРАЯ. ВО ВРЕМЯ СТОЛКНОВЕНИЯ

Немезида во льдах 113

Живые и мертвые 144

Тайны и корабли 183

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ

Нью-Йорк и Галифакс 211

Сенатские слушания 236

Британское расследование 286

ЭПИЛОГ

Размышления после катастрофы 344

Комментарии и ссылки 364

Иллюстрации 379

Гардинер Р., Ват Д. ван дер
Г 20 Загадка «Титаника»: Пер. с англ. — М.: Вече, 1998.
— 384 с. (Великие тайны).

ISBN 5-7838-0098-8

Прошло 85 лет со дня самой трагической морской катастрофы в истории, однако тайна гибели «Титаника» до сих пор остается неразгаданной.

Авторы книги, основываясь на скрупулезном анализе документов и свидетельств, выдвигают, среди прочих, и захватывающую воображение версию о том, что «Титаник» перед первым рейсом был подменен...

Р. ГАРДИНЕР, Д. ВАН ДЕР ВАТ

ЗАГАДКА «ТИТАНИКА»

Генеральный директор *Л. Палько*
Ответственный за выпуск *В. Еленский*
Главный редактор *С. Дмитриев*
Редактор *М. Галынский*
Корректор *Н. Киселева*
Художник *В. Крючков*
Верстка *О. Гуриной*

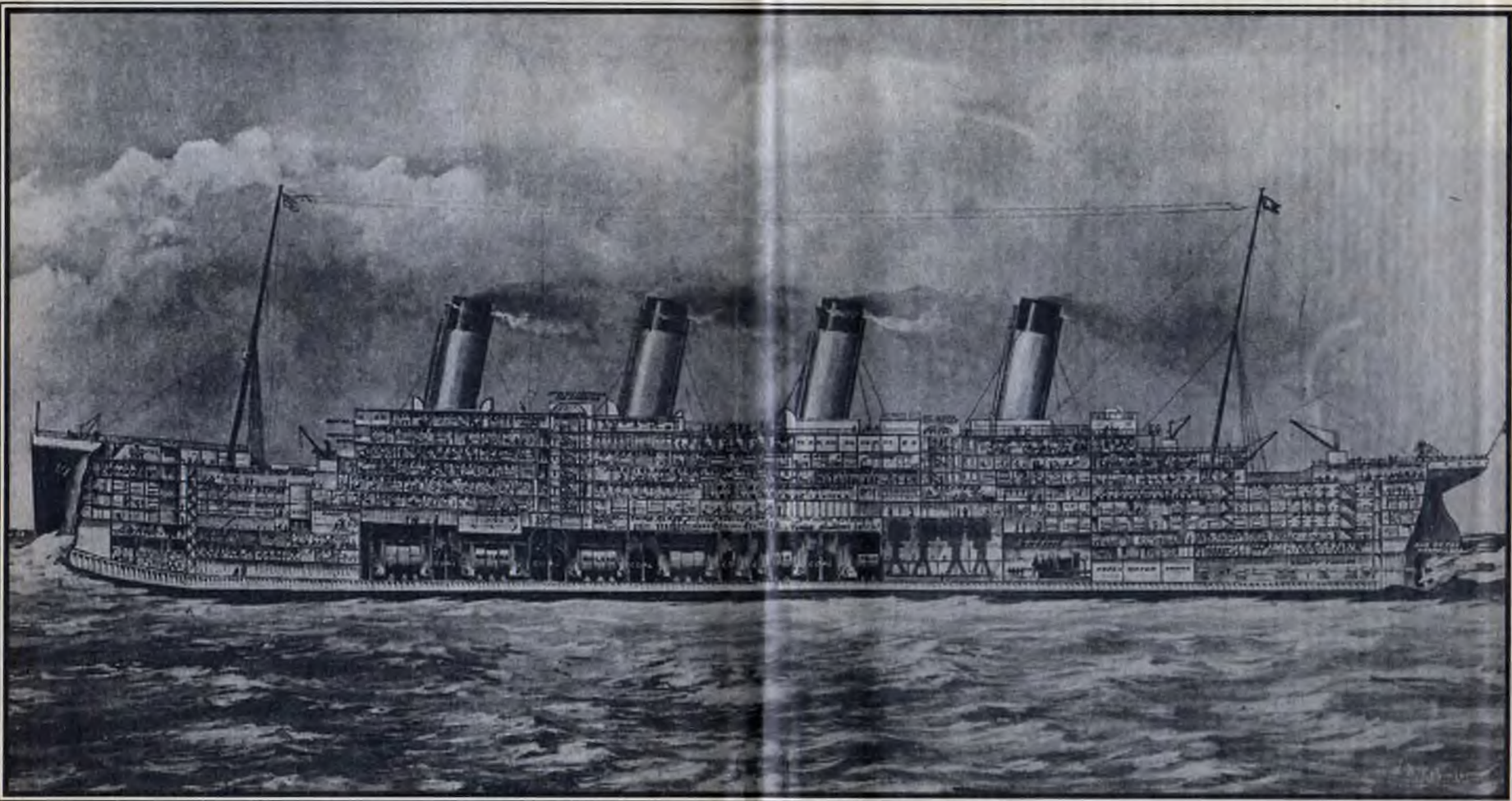
OCR - Давид Титиевский, май 2017 г., Хайфа

ЛР № 064614 от 03.06.96

Издательство «Вече», 129348, Москва, ул. Красной сосны, 24

Подписано в печать 31.03.97. Формат 84×108 1/32. Гарнитура «Таймс». Печать офсетная. Бумага офсетная. Усл. печ. л. 20,16. Тираж 10 000 экз. Заказ № 207.

Отпечатано с оригинал-макета в Тульской типографии, 300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.



ВЕЛИКИЕ ТАИНЫ

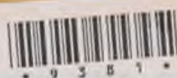


ЗАГАДКА «ТИТАНИКА»

НЕ ТОЛЬКО
ОКЕАНСКИЕ ВОЛНЫ
ХРАНЯТ ТАИНУ
ТРАГЕДИИ...

Спустя двенадцать лет после того, как в 1985 году на глубине двух с половиной миль были обнаружены останки самого крупного в мире пассажирского парохода, затонувшего в Северной Атлантике в апреле 1912 года, загадки, связанные с этой наиболее трагической морской катастрофой в истории лишь умножились. Авторы книги, основываясь на скрупулезном анализе документов и свидетельств, выдвигают, среди прочих, версию о том, что лайнер перед первым трансатлантическим рейсом был подменен...

62



X.8

D

24,00

0.50