

# ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО



**П**ервой книгой на русском языке, посвященной катастрофе «Титаника», был изданный в 1913 году в Санкт-Петербурге труд корабельного инженера, действительного статского советника Романа Михайловича Ловягина «Гибель “Титаника”. Расследования, произведенные в Англии и Америке». Это издание, ныне ставшее библиографической редкостью, являлось, по сути, постраничным переводом отчета британской следственной комиссии, снабженным комментариями самого Р. М. Ловягина. Затем, уже в 1980-е годы, советскому читателю стала доступна в переводе книга американского писателя-историка Уолтера Лорда *A Night to Remember*, ставшая на Западе бестселлером (в СССР также выходила несколько раз под названием «Последняя ночь “Титаника”»). Чуть позднее, в 1993 году, была переведена книга чешского автора Милоша Губачека «Титаник», которая вслед за книгой У. Лорда стала настольной для российских читателей, интересующихся этой темой. Не считая очерков советских писателей-маринистов С. И. Белкина и Л. Н. Скрягина и небольшой книги А. Н. Широкова «“Титаник”. Рождение и гибель», оригинальных фундаментальных работ по истории «Титаника», написанных на русском языке, к 2010-м годам фактически не существовало. При этом на Западе за прошедшее столетие данная тема стала без преувеличения полноценным многодисциплинарным научным направлением. Количество книг и статей, написанных о «Титанике» начиная с 1912 года на английском и других европейских языках, исчисляется десятками (если не сотнями) тысяч.

В этой связи особенно отрадно, что теперь, накануне 110-летия катастрофы, данную лаку в российском «титаниковедении» можно считать наконец заполненной благодаря вышедшим за последние годы трудам петербургского писателя и исследователя, главного российского специалиста по истории лайнера

Евгения Владимировича Несмеянова. Интерес к теме «Титаника» он унаследовал от своего отца, отставного офицера ВМФ СССР, изучив в домашней библиотеке первые советские книги по истории катастрофы. На протяжении более чем двадцати лет Е. В. Несмеянов увлеченно и планомерно изучает источники и литературу по теме, собирает различные материалы, связанные с «Титаником», находится в постоянном личном общении с ведущими западными исследователями.

Первой его книгой было научно-популярное издание «“Титаник”: тайны погибшего лайнера», напечатанное петербургским издательством «Судостроение» в 2014 году. Основу данной работы составила рукопись, написанная автором еще в начале 2000-х годов и долгое время пролежавшая «в столе». Следующей стала фундаментальная монография на английском языке *The Titanic Expeditions: Diving to the Queen of the Deep 1985–2010* (2018), увидевшая свет в известном британском издательстве The History Press (Е. В. Несмеянов стал первым русскоязычным автором, книга которого была опубликована этим солидным издательством). В этом труде, вступительные слова к которому написали один из виднейших мировых «титаниковедов» Джордж Бихи и бывший директор программы «Морское наследие» Национального управления океанических и атмосферных исследований (NOAA, США) д-р Джеймс Дельгадо, уже проявились в полной мере исследовательские и литературные достоинства автора. В 2020 году издательством «Нестор-История» была выпущена третья по счету книга «“Титаник”: правда и мифы», формально представляющая собой сборник статей, затрагивающих самые дискуссионные вопросы и наиболее популярные мифы о катастрофе «Титаника». Примечательно, что каждый новый труд автора не повторяет предыдущий, а освещает новые аспекты и дает свежую точку зрения с привле-

чением нового источникового и историографического материала.

Книга, которую Вы держите в руках, синтезирует достоинства предыдущих работ Е. В. Несмеянова и в определенном смысле является подведением итогов многолетнего изучения темы. Условным «ориентиром» при написании, очевидно, послужила классическая книга У. Лорда. Повествование охватывает период с 10 по 15 апреля 1912 года. При этом структурно новая книга очень удачно совмещает хронологически последовательный нарратив с ответвляющимися по ходу изложения вставками (комментариями), проливающими свет на малоизвестные, спорные и т. н. «мифологические» сюжеты. Используя данный метод, автору удалось не только выстроить выверенную хронологию событий, происходивших на борту «Титаника» вплоть до самого финала, но и познакомить читателя с результатами собственных изысканий, нашедшими отражение в публикациях журналов *The Titanic Commutator*, *Voyage*, *The Atlantic Daily Bulletin* (на англ. яз.). На страницах книги Вы найдете изложение результатов новейших исследований по целому ряду дискуссионных проблем: крену «Титаника» во время финального погружения, проблеме биноклей, вероятно повреждению надводного борта лайнера при столкновении, «блокаде» третьего класса, скорости «Титаника» на протяжении рейса, роли Дж. Б. Исмея и многим другим. По некоторым спорным вопросам автор предлагает свежие и оригинальные (ни в коем случае не в ущерб научности) трактовки.

Еще одно несомненное достоинство книги — привязка исторического нарратива к общей теории судовождения и мореходной практики: автором показано, как катастрофа «Титаника» повлияла на выработку международных правил безопасности мореплавания.

Особенно ценно, что автор в своем исследовании опирается в первую очередь на первоисточники: стенограммы американского и британского расследований, огромный пласт мемуарной литературы, материалы периодической печати (некоторые из них эксклюзивно

предоставлены зарубежными исследователями из своих личных коллекций). В целом подход автора отличается объективностью и глубиной. При всей своей несомненной любви к теме автор не становится ее заложником, то есть, опираясь на источники, дает взвешенную оценку событиям и лицам, не впадая при этом в субъективизм и «фанатизм», которыми изобилуют нынешние печатные и интернет-публикации.

Как и во всех работах Е. В. Несмеянова, в этом труде читатель найдет первоклассный и отобранный с особым тщанием иллюстративный материал, в том числе редкие архивные фотографии, старинные открытки, современные подводные снимки. Большую эстетическую ценность имеют и произведения изобразительного искусства (включая картины и рисунки самого автора, выполненные с несомненным талантом).

Отдельно хочется отметить литературное мастерство, с которым написана книга. Несмотря на строго «академический» подход, заключающийся в обилии ссылок и примечаний, она читается в высшей степени увлекательно, подобно лучшим образцам исторической научно-популярной литературы. Невольно вспоминаются слова Ф. Ницше о впечатлении, произведенном на него чтением А. Шопенгауэра: «Я принадлежу к тем читателям Шопенгауэра, которые, прочитав одну его страницу, вполне уверены, что они прочитают все написанное им и будут слушать каждое сказанное им слово».

В настоящее время можно с полным правом утверждать, что с выходом книг Е. В. Несмеянова наконец сформировался «российский корпус» научных текстов о «Титанике», который, несомненно, займет достойное место в мировом «титаниковедении», наряду с лучшими западными изданиями.

Желаю Вам приятного чтения и интеллектуального наслаждения, а автору — новых замечательных книг!

*Дмитрий Брыков, кандидат исторических наук, автор монографии «Гибель “Лузитании”: взгляд спустя столетие» (СПб.: Гангут, 2019).*

*Санкт-Петербург, апрель 2021 г.*

# ВВЕДЕНИЕ



Мне кажется, эта катастрофа стала событием, не только заставившим мир очнуться и протереть глаза, но и принудившим его вскочить и пуститься в движение во все более ускоряющемся темпе, со все меньшим ощущением покоя, удовлетворения и счастья. Сегодня человеку приходится довольствоваться таким ритмом жизни, нервозностью и экономической нестабильностью. Я думаю, что сегодняшний мир пробудился 15 апреля 1912 г.

Джон Б. Тэйер III. «Гибель “Титаника” 14–15 апреля 1912 г.» (1940)

**К**нига, которую вы держите в руках, приурочена к 110-летию со дня гибели в водах Северной Атлантики крупнейшего пассажирского лайнера своего времени — и, безусловно, самого знаменитого за всю историю океанских перевозок — «Титаника». Сделана попытка обобщить на этих страницах и представить в доступной и сжатой форме все наиболее значимые достижения научно-теоретической мысли и подводно-археологической практики человечества за минувшие десятилетия изучения «Титаника» — в архивах, музейных коллекциях и библиотеках по всему миру, а также в глубоководных аппаратах (обитаемых и беспилотных) на океанском дне, где покоятся растерзанные крушением бранные останки некогда величественного парохода, по сей день не утратившего определенной стати, очарования и магнетизма.

При написании этой книги за основу были взяты три моих предыдущих труда, изданных в России и Великобритании с 2014 по 2020 г. Описание хронологии событий до некоторой степени зиждется на соответствующем разделе книги «“Титаник”. Тайны погибшего лайнера» (СПб.: Судостроение, 2014), но с поправкой на сегодняшний уровень знаний. Дело в том, что, хотя макет «Тайн погибшего лайнера» был полностью сверстан и отредактирован в конце 2014 г., основная часть рукописи была готова еще в 2003-м и сохранена на дискетах; тогда она представляла собой юношеское и, на мой

теперешний взгляд, весьма несовершенное сочинение. «Титаниковедение» — очень динамичная, бурно развивающаяся дисциплина, и публикации такого рода довольно быстро устаревают (иной раз они устаревают уже на этапе подготовки к печати, которая может длиться от шести месяцев до года). Требуется обширная переработка всего текста, его исправление и дополнение, дабы привести содержащуюся в нем информацию к актуальному состоянию — что и было сделано в случае с настоящей книгой. Благодаря неустанной научно-исследовательской деятельности и публикационной активности «титаниковедов» всего мира (имеются в виду, конечно же, настоящие специалисты в этой области, а не фейковые «эксперты», графоманы и «затемнители») наше знание о легендарном судне и его трагической судьбе постоянно расширяется и эволюционирует, уточняется и обновляется, а плотное облако мифологии и всевозможных заблуждений, окутывающее «Титаник» с самого 1912 г., мало-помалу редет, пронзаемое светом науки, подобно тому, как тьма океанской бездны расступается перед мощными лучами осветительных приборов на глубоководных аппаратах.

В соответствии с заголовком повествование выстраивается вокруг линейно развивающегося событийного ряда, в целом хорошо известного и многократно описанного. Вставки по типу боковых панелей содержат информа-

цию уточняющего, развенчивающего или просто любопытного характера, зачастую малоизвестную или вовсе впервые публикуемую на русском языке.

Модель повествования, предложенная еще в середине 1950-х годов Уолтером Лордом, автором классической хронологии гибели «Титаника» — «Незабываемая ночь» (*A Night to Remember*), показалась мне наиболее уместной и эффективной: четко очерченный временной отрезок (в данном случае — с утра в день отплытия по утра после катастрофы), словно выхваченный светом прожектора и не слишком перегруженный теоретическими, биографическими либо техническими отступлениями.

В общем, задача этой книги амбициозна, как и все связанное с «Титаником»: создать — насколько это возможно в работе подобного объема и формата — максимально достоверную, исторически выверенную, целостную и объемную картину рейса и гибели «Титаника» с опорой на установленные факты и данные, опубликованные в ключевых и новейших научно-исследовательских трудах, монографиях и статьях в ведущих тематических журналах России и зарубежья. К сожалению, приходится специально акцентировать внимание читателя на этом, в общем-то, само собой разумеющемся моменте, составляющем неотъемлемое требование к любому мало-мальски серьезному научному исследованию, потому что пренебрежение этим требованием стало одной из самых тяжелых и остро выраженных болезней современного «титаниковедения», как западного, так и «поднимающегося с колен» русскоязычного. Обычным делом становится селективное, крайне избирательное использование фактов и свидетельств очевидцев (то, что называется *cherry picking*) и некритический подход к анализу публикаций и исторических источников, когда субъективные пристрастия, симпатии и антипатии автора, а также его/ее коммерческая и иная личная заинтересованность определяют круг используемых источников и диктуют, кому следует отдавать предпочтение и доверять, а кого игнорировать и всеми правдами и неправдами лишать голоса. В конечном счете эта глубоко порочная практика ведет к грубейшим мани-

пуляциям и фальсификации истории «Титаника», постепенно вытесняя исследование последней из сферы строгой и доказательной науки в блогосферу и социальные сети, в область маргинальной псевдонауки, шоу-бизнеса и индустрии развлечений, где бал правят фри-ки, шарлатаны и авантюристы.

Вряд ли Джек Тэйер, чьи слова вынесены в эпиграф, мог предполагать такое развитие событий более века спустя, хотя первые «тревожные звоночки», возвестившие о доминировании своекорыстных и корпоративных интересов над выяснением истины и установлением лиц, в той или иной степени виновных в произошедшей трагедии, прозвучали еще весной и летом 1912 г. в ходе расследования, проводившегося комиссией британского Министерства торговли под председательством Джона Чарльза Бигэма, лорда Мерси. Неслучайно даже второй помощник капитана «Титаника» Ч. Г. Лайтоллер, сам чрезвычайно далекий от того, чтобы говорить на суде «только правду и ничего, кроме правды», позднее в своих мемуарах охарактеризовал британское расследование не иначе как *обеляющее*. Летом 1915 г. лорд Мерси развернулся в полную силу и вновь продемонстрировал свое мастерство, отточенное в том числе на расследовании обстоятельств гибели «Титаника», во время следствия по делу о торпедировании лайнера «Лузитания»<sup>1</sup>.

Поэтому еще одной целью данной работы является привлечение внимания читательских масс именно к научному исследованию «Титаника» — если угодно, его популяризация, в противовес широко распиаренной суррогатной псевдонаучной «титанистике», живущей и процветающей в интернете, в бульварной прессе и ТВ-программах.

Одним из действенных средств привлечения внимания как новой, так и более опытной и требовательной аудитории является иллюстративный материал — в литературе о «Титанике» он традиционно играет особую роль. В рамках работы над этой книгой была проведена специальная «миссия» по подбору лучших из возможных изображений, причем используются они со всеми необходимыми разрешениями и лицензиями: это архивные фотографии, открытки, современные под-

водные снимки и пр., а также произведения изобразительного искусства. Последние отбирались мной по всему миру в соответствии с критериями наивысшей эстетической выразительности и виртуозности проработки деталей (разумеется, при условии доступности художников и их готовности к сотрудничеству). Таким образом была сформирована целая галерея художественных реконструкций внешнего вида лайнера — его «портретов» на разных этапах рейса и в процессе затопления. Причем реконструкции эти в подавляющем большинстве выполнены в стиле классического реализма и даже гиперреализма.

Среди художников, любезно предоставивших свои работы специально для воспроизведения на этих страницах (часть их впервые публикуется в литературе), есть имена, относительно малоизвестные широкой публике,

но оттого не менее талантливые, а есть и понастоящему крупные и общепризнанные, топовые мировые мастера (см. раздел «Благодарности»). Наряду со всеми этими произведениями, как уже было сказано во вступительном слове Д. С. Брыкова, задействованы и работы автора разных лет.

В нынешних условиях кризиса американского и российского «титаниковедения» при повсеместном укреплении позиций лженауки и деятелей рекламно-фанатской направленности выход этой книги для меня особенно значим. Верю, что читатель по достоинству оценит работу, проделанную всеми участниками этого масштабного проекта.

Добро пожаловать на борт! Только помните, что спасательных шлюпок на всех не хватит.

*Е. В. Несмеянов*



*«Рассвет “Титаника” (утро 11 апреля 1912 г.)». Titanic Sunrise, RMS Titanic on the Morning of April 11th, 1912. Художник Джеймс А. Флуд. Холст, акрил, 2006 г. © James A. Flood. <https://www.jamesaflood.com>*

## СРЕДА, 10 АПРЕЛЯ 1912 Г. ДЕНЬ ОТПЛЫТИЯ: 5:23–12:00



**Р**ассвет забрезжил над Саутгемптоном в 5:23. Погода, в соответствии с климатическими особенностями Британских островов, носила довольно капризный характер. Температура воздуха не превышала 11,7 °С, дул холодный северо-западный ветер при переменной облачности с прояснениями — эта архивная метеосводка имеет мало

общего с триумфальной, залитой солнечным светом портовой панорамой, показанной в знаменитом кинофильме. В то же время это не означает, как утверждают некоторые авторы, начиная еще с Гюнтера Крупката, что погода в день выхода «Титаника» в рейс была хмурой и неприветливой, а небо заволокли свинцовые тучи.

### Погодные условия 10 апреля 1912 г.

Воспоминания очевидцев, как и во многих других случаях, не отличаются однородностью, и зачастую в них приводятся диаметрально противоположные описания погодных условий в день отплытия «Титаника». Третий помощник капитана Герберт Дж. Питман лаконично описывал погоду как «идеальную» и «летнюю»<sup>2</sup>. Повариха из Беркшира Эллен Уолкрофт, которая вот-вот должна была стать пассажиркой II класса, любовалась высаящимися над доком трубами и мачтами парохода по мере приближения к порту на специальном утреннем поезде с лондонского вокзала Ватерлоо: «Мы быстро прибыли на станцию “Саутгемптонский док”, было 10:15 утра. Из окна вагона я глядела на крупнейшее судно из всех, что мне доводилось видеть, освещенное солнцем и великолепное, вызывающее огромное восхищение». В то же время пассажир I класса Адольф Саалфельд, манчестерский парфюмер немецкого происхождения, в письме жене, написанном во второй половине того же дня на борту судна, упомянул о хорошей и тихой погоде, но с пасмурным небом. Пассажир II класса, уроженец Франции Альберт Малле отметил, что ко времени прибытия в Шербур (т. е. к вечеру 10 апреля) «унылые и серые облака, которые были у нас поутру, сразу же рассеялись»<sup>3</sup>.

Обращение к фотографическим свидетельствам, более надежным и беспристрастным, подтверждает переменчивый характер погоды и освещенности. На двух знаменитых фотографиях священника Ф. Брауна, сделанных во время посадки и отчаливания, а также на некоторых других снимках, хранящихся в частных коллекциях, ярко светит солнце и видны глубокие, резко прочерченные тени. На снимках Генри Кларка и Уильяма Дея, где «Титаник» движется вниз по реке Тест и проливу Те-Солент, небеса выглядят уже более мрачными, со сгустившимися тучами.



Доки Саутгемптона с прилегающими к ним территориями и водными путями. К западу от доков течет река Тест, к востоку — река Ичен. В центре док «Уайт Стар» (White Star Dock), с 1922 г. переименован в «Океанский док» (называть его «Океанским» на момент отплытия «Титаника», как это делают многие авторы, некорректно). Cargo & Passenger Sheds — грузовые и пассажирские терминалы. Первая послевоенная карта Государственной картографической службы Великобритании, 1919 г. Любезно предоставлена Национальной библиотекой Шотландии (фрагмент, публикуется впервые) (reproduced with the permission of the National Library of Scotland)

В доке «Уайт Стар» саутгемптонского порта над всеми сооружениями, над зданиями судовых компаний, железнодорожными вагонами и пакугазами, среди тросов и порталных кранов во всем гордом великолепии возвышалась черно-белая, с необъятными дымовыми трубами цвета буйволиной кожи громада «Титаника».

Примерно с 6:30 на борт вереницами потянулись члены экипажа в количестве девяти сотен человек (из которых более 600 чел. являлись жителями Саутгемптона), а главный конструктор «Титаника» и исполнительный директор фирмы «Харленд энд Вулф» Томас Эндрюс приступил к заключительной ин-



*Капитан Э. Дж. Смит позирует на мостике «Титаника» утром 10 апреля 1912 г. для фотокорреспондента Newspaper Illustrations, Ltd. Этот низкого качества снимок — единственный, на котором запечатлена хоть какая-то часть интерьера ходового мостика «Титаника». Справа — рулевая рубка, в окне слева видны машинные телеграфы (Daily Sketch/Wikimedia Commons)*

спекции судна. Практически одновременно, около 7:30, на «Титаник» поднялись капитан Эдвард Джон Смит и инспектор иммиграционной службы Министерства торговли Морис Г. Кларк. В оставшиеся часы перед выходом в море Кларку — также обладателю капитанского диплома и одному из самых придирчивых контролеров, которого офицеры прозвали между собой «занудой», — предстояло завершить трехдневный комплекс инспекторских проверок и мероприятий.

С 8:00 начался сбор экипажа в местах проведения генерального смотра на разных палубах: офицеров и матросов под баком, механиков и кочегаров — в длинном рабочем коридоре на палубе E, стюардов, стюардесс и ресторанного персонала — на палубе A. Освидетельствование включало беглый медицинский осмотр и осуществлялось в присутствии инспектора Кларка, капитана Смита, суперинтенданта компании «Уайт Стар Лайн» Бенджамина Стила, двух судовых докторов, У. О'Лафлина

и Дж. Симпсона, и медиков от Министерства торговли. После вручения послужных книжек кочегарам, свободным от вахты, было разрешено сойти ненадолго на берег, чтобы пропустить традиционную кружку эля в портовых пивных перед отплытием. Стюарды и другие представители и представительницы обслуживающего персонала и отдела продовольственного снабжения занялись подготовкой к приему пассажиров.

Также Кларк протестировал лампу Морзе на крыше крыловой кабины мостика, запустил пиротехническую сигнальную ракету и убедился в том, что аварийные двери на нижней эмигрантской палубе (E) заперты на замки для пресечения незаконных проникновений как наверх, так и вниз, чтобы ни стюарды, ни кочегары, ни многочисленные провожатые и визитеры не разбрелись по всему судну.

Следующим этапом стали шлюпочные учения для палубной команды, начавшиеся в районе 8:30 и продлившиеся около получаса.



Две произвольно выбранные Кларком спасательные шлюпки, расположенные в кормовой части шлюпочной палубы, — № 11 и 13, были расчехлены, вывалены за борт и показательно спущены под руководством пятого помощника Гарольда Г. Лоу и шестого помощника Джеймса П. Муди соответственно. Шлюпочные команды состояли из офицера, старшины-рулевого (квартирмейстера) и шестерых матросов 1-го класса в качестве гребцов; на всех были надеты спасательные жилеты. Обе шлюпки сделали по несколько кругов в водах дока возле правого борта судна (т. к. пришвартовано оно было левым бортом к причалу), затем их благополучно подняли на шлюпочную палубу. Это были единственные шлюпочные учения для основных шлюпок, проведенные на «Титанике» со дня отплытия; в них не принимали участия пассажиры, кочегары и стюарды.

Вскоре после 9:00 началась специальная обзорная экскурсия для прессы, организованная руководством компании «Уайт Стар Лайн»; отправным ее пунктом значилось фойе кормовой парадной лестницы на палубе В, а конечным — капитанский мостик. В отличие от «Олимпика», который открывался для публичного осмотра перед выходом в дебютное плавание в июне 1911 г., доступ на «Титаник» получили только корреспонденты периодических изданий, и то лишь в последние дни его стоянки в Саутгемптоне (по причине продолжающихся отделочных и подготовительных работ). Репортер лондонской Evening Standard отразил свои незабываемые впечатления от тура по палубам судна в большой рекламно-выспренной статье «Описание лайнера “Титаник”», где, в частности, говорилось: «Новый лайнер “Уайт Стар” “Титаник”, крупнейший в мире, <...> воплощает в себе последние триумфы Британии в мировом торговом флоте, и, хоть являясь судном одного класса с “Олимпиком”, схожим по дизайну и конструкции, он все же во многих отношениях совершеннее последнего. <...> Он отличается от “Олимпика” улучшенными условиями проживания в I классе, как в каютах верхней палубы, или шлюпочной, так и на променад-палубе. Но истинный критерий лайнера — это

комфорт и удобства, которые он предлагает, чтобы стереть грань между жизнью путешественника на суше и на борту. В этом отношении “Титаник” представляет собой образчик наивысшего мастерства и совершенства в морском судостроении. <...> Короче говоря, на “Титанике” вы найдете атмосферу общины со всеми городскими прелестями, со всеми преимуществами лучшего отеля, желанный домашний уют и приватность рабочего кабинета в чарующем морском окружении. <...> В борьбу на арене трансатлантического пассажирского сообщения “Титаник” привносит новый и важный фактор, представляющий ценность для аристократии и плутократии, путешествующей с востока на запад и с запада на восток. С “Мавританией” и “Лузитанией” “Кунарда”, “Олимпиком” и “Титаником” “Уайт Стар”, “Императором” и “Кронпринцессой Цецилией” “Гамбург-Америки” в схватке грядущего сезона запах битвы будет разноситься по всему пространству от Нью-Йорка до берегов нашей страны — состязание морских гигантов, в котором “Титаник”, несомненно, удостоится больших почестей!»<sup>4</sup>

С прибытием в 9:30 первого «пароходного состава» «Уайт Стар» из Лондона поток пассажиров, восходящих на борт «Титаника», сделался непрерывным. Посадка велась сразу по нескольким путям: I и II классы загружались через два посадочных портала, преодолевая высокие мостки, соединявшие терминал «Лондонской юго-западной железной дороги» (London & South Western Railway) с бортовыми лацпортами на палубах В и С в носовой и кормовой частях главной надстройки «Титаника»; еще одна лацпортная дверь I класса была гостеприимно распахнута уровнем ниже, с салонной палубы (D) в районе между первыми двумя трубами, наклонные сходни шли отсюда прямым путем к пирсу. Миновав табличку с предупреждением «Не забудьте пригнуться», нарядные леди и джентльмены ступали на борт лайнера, где их приветствовали старший стюард Эндрю Латимер и его подчиненные; один из стюардов проверял и надрывал билеты (отрывная часть хранилась в офисе казначея), а клерк казначея вписывал имя нового пассажира в специальный журнал и произносил по-

Male Berth.....  
Female Berth.....  
Married Berth.....

**WHITE STAR LINE**  
ROYAL AND UNITED STATES MAIL STEAMERS.

ISMA, IMRIE & CO.,  
1 COCKSPUR STREET, S.W.,  
25, LEADENHALL STREET, E.C.,  
LONDON,  
30 JAMES STREET  
LIVERPOOL,  
AND  
CANUTE ROAD, SOUTHAMPTON.

Agent at Paris—  
NICHOLAS MARTIN, 9, Rue Scribe.

3136093

**WHITE STAR LINE**

19, VIA ALLA NUZZIATA — GENOVA  
21, PIAZZA DELLA BORSA — NAPLES  
24, STATE STREET — BOSTON  
9, BROADWAY — NEW YORK  
53, DALHOUSIE STREET — QUEBEC  
BELL TELEPHONE BUILDINGS  
118, NOTRE DAME STREET WEST, MONTREAL

JAMES SCOTT & CO., Agents  
QUEENSTOWN.

3136093

**WHITE STAR LINE.**  
LONDON CITY OFFICE.  
Oceanic Steam Navigation Company, Limited,  
of Great Britain,  
ISMA, IMRIE & CO.,  
LIVERPOOL.

Ship \_\_\_\_\_  
Counterpart of Steerage Passenger's Contract Ticket.  
This part of the Contract Ticket is to be separated from the other, and to be delivered by the Passenger to the Registrar's Office at the Port of Destination or in the absence of such Office, to the Office of Customs, or to any other appointed by him, to receive it, under a receipt not exceeding Ten Pounds.

**CONTRACT TICKET.**  
I engage that the person mentioned below shall be provided with a Third Class (Steerage) Passage to **NEW YORK**, and be landed at the Port of **NEW YORK**, in the ship \_\_\_\_\_, with not less than 10 cubic feet for Luggage for each Statute Adult, and shall be victualled during the whole Voyage according to the Dietary Scale prescribed by Law.

The Ship to receive her Passengers at **LIVERPOOL** on the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 191\_\_\_\_\_.

Passage Money, including all charges except payments for excess bulk or excess value of luggage as specified in Contract Ticket, £ \_\_\_\_\_.

No.	NAMES.	AGES.	No. of Statute Adults.
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			

Souls equal to \_\_\_\_\_ Statute Adults.  
Issued by (per) \_\_\_\_\_  
LONDON, E.C., \_\_\_\_\_ 191\_\_\_\_\_

**OCEANIC STEAM NAVIGATION COMPANY, LIMITED, OF GREAT BRITAIN.**  
**THIRD CLASS (Steerage) PASSENGER'S CONTRACT TICKET.**  
(NOT TRANSFERABLE.)

- A Contract Ticket in this form must be given to every Person engaged as a Passenger in any Ship proceeding from the British Isles to any Port out of Europe, and not within the Mediterranean Sea, immediately on the payment or deposit by such Third Class Passenger of the whole or any part of the Passage Money, for or in respect of the Passage engaged.
- The Vouching Seals for the Voyage must be printed in the body of the Ticket.
- All the Tickets must be correctly filled in, and the Tickets must be printed in ink, and legible characters, and lightly signed with the Christian Name and Surname and Address in full of the Person who issues it.
- The day of the Month on which the Steerage Passengers are to embark must be inserted in Words and not in Figures.
- When a Ticket is issued, the Ticket must not be withdrawn from the Passenger, nor any Alteration, Addition, or Erasure made in it.
- This Ticket is not Transferable.
- A Contract Ticket shall not contain on its face thereof any condition, stipulation, or exception not contained in this form.

**SHIP** \_\_\_\_\_ **of** \_\_\_\_\_ **Tons Register.**

to take in Passengers at **LIVERPOOL** for **NEW YORK**, on the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 191\_\_\_\_\_.

No.	NAMES.	AGES.	No. of Statute Adults.

I engage that the person named in the margin shall be provided with a Third Class (Steerage) Passage to and shall be landed at the Port of **NEW YORK**, with not less than Ten Cubic Feet for Luggage for each Statute Adult, and shall be victualled during the Voyage, and the time of detention at any place before its termination, according to the authorized scale, for the sum of £ \_\_\_\_\_, including Government Dues before Embarkation, and Head Money, (if any), at the place of Landing, and every other charge, except Freight for excess of Luggage beyond the quantity above specified, and I hereby acknowledge to have received the sum of \_\_\_\_\_ in full Payment. The Luggage carried under this engagement, whether in excess of Ten cubic feet or not, shall be deemed to be a value not exceeding 250, unless the value in excess of that sum be declared and paid for by the Passenger. The following quantities at least, of Water and Provisions will be supplied by the Master of the Ship, as required by law:—For Statute Adults, 4 quarts of Water daily, exclusive of what is necessary for cooking; the articles required by the Merchant Shipping Act, 1905, to be issued in a cooked state, and a weekly allowance of Provisions according to the following scale:—2 lbs. Beef or Pork, or partly one and partly the other; 1 lb. Preserved Meat, 2 oz. Sugar, 1 oz. Butter, 2 lb. Bread or Biscuit (not inferior in quality to Navy Biscuit), 2 lb. Wheat Flour (not inferior to best second), 2 lbs. Charcoal, rice, and peas, or any two of them, 2 lbs. Potatoes, 1 oz. Raisins, 2 oz. Tea, 1 lb. Sugar, 1 oz. Salt, 1 oz. Mustard, 1 oz. or black or white Pepper, ground, 8 oz. dried or compressed Vegetables, 1 gill Vinegar or Mixed Pickles.

For Children between one and four years of age, in addition to half-rations of the above-named articles:—3 gills Preserved Milk, 1 oz. Condensed Egg or 1 oz. Fresh Eggs. For Children between four and twelve months of age:—21 pints Water, 7 gills Preserved Milk, 1 oz. Preserved Soup, 1 oz. Condensed Egg or 1 oz. Fresh Eggs, 1 oz. Biscuit, 1 oz. Oatmeal, 8 oz. Flour, 1 oz. Rice, 1 oz. Sugar.

Provisions for the following rates may, at the option of the Master of any "Passenger Ship," be made in the case of Dietary Scale, that is to say:—2 lb. Fresh Meat, 1 lb. Salt Meat, 1 lb. Preserved Meat to be considered equal, 1 oz. Coffee, 1 oz. Cocoa, 1 oz. Tea, 1 oz. or condensed Milk, 1 lb. Biscuit, 1 lb. Rice to be considered equal, 1 lb. Split Peas, 1 lb. Flour, 1 lb. Oatmeal or Haricot Beans, 1 lb. Rice to be considered equal when issued with salt water, 1 lb. Marmalade, 1 lb. Jam, 1 lb. Butter to be considered equal. Mustard and Curry Powder to be considered equal.

**BILL OF FARE.**  
Breakfast at Eight o'clock.—Biscuit, Potatoes and Milk, Tea, Coffee, Sugar, Milk, Fresh Bread and Butter, Herbage, Potatoes, Ling Fish and Egg Sauce, or Irish New, according to the day of the week.  
Dinner at four o'clock.—Soup, Beef, Mutton, Carrots and Turnips, Green Peas, Potatoes, or Ling Fish and Sauce, with Bread and Potatoes, Plum Pudding, Rice Pudding, Stewed Apples and Rice, or Stewed Prunes and Rice, according to the day of the week.  
Tea at six o'clock.—Tea, Sugar, Milk, Fresh Bread and Butter, Jam, or Cheese and Pickles, Corned Beef, Ham, or Trimal Beef, according to the day of the week. (Optional) Gravy will be supplied at 2 p.m.  
None.—For Women and Children.—Chicken Broth or Beef Tea daily at 11 a.m., and 2 lbs. Coffee and Milk at all hours.

Mass Meals and Bedding provided by the Ship.  
For and on behalf of the OCEANIC STEAM NAVIGATION COMPANY, LIMITED, OF GREAT BRITAIN,  
**JOSEPH BRUCE ISMA,**  
(Signature in full) per \_\_\_\_\_  
**SEE BACK.** LONDON, E.C., \_\_\_\_\_ 191\_\_\_\_\_

Общий билет III класса на судах компании «Уайт Стар Лайн», включая и «Титаник»  
(National Archives, Records of District Courts of the United States, RG 21)

чительно: «Добро пожаловать на «Титаник»!» По завершении посадки этим записям предстояло отправиться в судовую типографию и быть отпечатанными в виде списка пассажиров I класса.

Через северный портал и дальний лацпорт II класса на палубе С на борт по одному коллективному билету № 250654 першли и восемь музыкантов судового оркестра. До 1912 г. они входили в число членов экипажа, но с появлением на рынке труда ливерпульского агентства С. W. & F. N. Black ситуация резко изменилась; отныне музыканты должны были наниматься на суда компаний «Кунард» и «Уайт Стар» через названное агентство, их зачисляли в спи-

сок пассажиров II класса, а размер их жалованья за последние полгода был урезан более чем на 30%. Каюты оркестрантов находились далеко в кормовой части палубы Е по правому борту, рядом с главной лестницей II класса, каютами стюардесс и клерков казначая; в отдельном помещении хранились их музыкальные инструменты.

Для пассажиров III класса и членов экипажа предназначались два простых трапа к кормовым лацпортам палубы Е. При этом мигранты — в особенности из стран Скандинавии и Юго-Востока Европы — должны были пройти санитарный контроль на предмет выявления вшей или инфекционных за-

болеванний в соответствии с практикой, заведенной в компании «Уайт Стар» для всех направляющихся в Америку судов. Особенно придирчиво выискивались симптомы трахоматозной инфекции (путем осмотра верхнего века).

Согласно портовому манифесту, многодетная семья Гудвин из Уилтшира, Юго-Западная Англия, — Фредерик Джозеф, его жена Аугуста и шестеро их детей, все с билетами

III класса на руках, — оказалась в числе первых пассажиров, поднявшихся этим утром на «Титаник». У них было время отыскать свои «номера» (предположительно, две четырехкочные каюты на самой корме) и обосноваться там, а затем выйти на палубу кормовой надстройки к моменту отплытия.

Когда на борт взошли американский пресвитерианский миссионер Альберт Колдуэлл и его супруга Сильвия (пассажиры II класса

### Популярный миф: «Непотопляемый “Титаник”»?

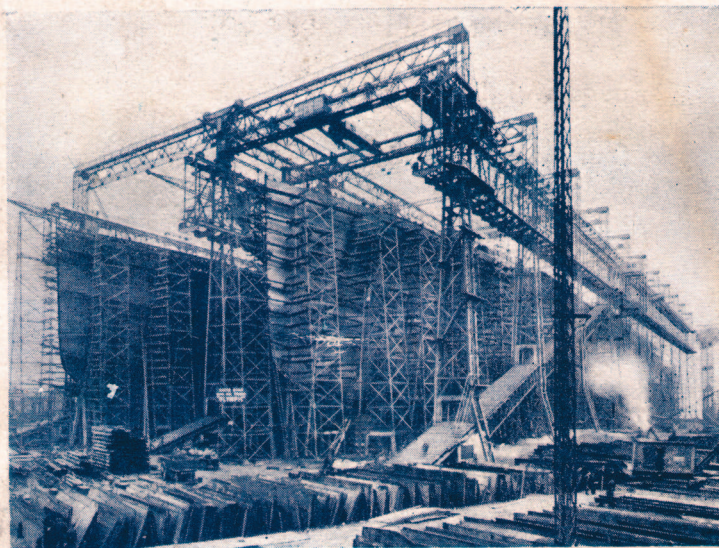
Часто, особенно в иностранной прессе, можно встретить утверждение, что перед выходом в рейс «Титаник» якобы никогда не рекламировался своими создателями или владельцами в качестве *непотопляемого судна*. Правда, что в специальном летнем 1911 г. номере английского журнала *The Shipbuilder* («Судостроитель») при описании системы подразделения корпусов «Олимпика» и «Титаника» на водонепроницаемые отсеки указывалось: «В случае опасности или в любое время, когда это может потребоваться, капитан (либо его вахтенный помощник. — *Е. Н.*) может простым поворотом переключателя немедленно закрыть все водонепроницаемые двери и сделать судно практически (или «на практике». — *Е. Н.*) непотопляемым». В журнальной и газетной периодике, рассчитанной на более широкую аудиторию, наречие «практически» зачастую опускалось, тем самым создавая у читателя устойчивое впечатление абсолютной непотопляемости новых левиафанов.

Одна из ранних рекламных брошюр «Уайт Стар Лайн», отпечатанная в августе или сентябре 1910 г., утверждала в сознании людей ту же мысль, лишь с небольшой оговоркой во вводной фразе: «Насколько возможно, эти два чудесных судна спроектированы так, чтобы быть непотопляемыми (*designed to be unsinkable*)». Скептики, однако, заявляют, что цитируемая брошюра вряд ли имела широкое хождение и, по видимому, была приурочена к спуску на воду «Олимпика» 20 октября того же года.

Помимо печатных источников, не стоит сбрасывать со счетов и существование богатой устной традиции (см. приведенный эпизод из письма Сильвии Колдуэлл Уолтеру Лорду). Леди Дафф-Гордон, одна из ведущих британских модельеров рубежа веков, описывает в мемуарах похожую сцену: несмотря на срочные дела в Нью-Йорке, она не горела желанием брать билет на «Титаник» — единственный лайнер, предложенный ей в офисе «Уайт Стар». «Я не хотела бы плыть на новом судне, — сказала она клерку. — Я буду нервничать». Он рассмеялся: «Почему? Этот пароход непотопляем! Его водонепроницаемые отсеки позволят ему выдержать самый свирепый шторм, а сам он является последним словом в комфорте и роскоши»<sup>7</sup>.

Следует иметь в виду, что непотопляемость «Олимпика» и «Титаника» в 1910 — начале 1912 г. понималась, скорее, эмоционально и была частью традиционной маркетинговой кампании. Кунардовские «Лузитания» и «Мавритания», видные германские трансатлантики и многие другие суда, оснащенные водонепроницаемыми переборками, аналогичным образом превозносились рекламой той поры как практически непотопляемые<sup>8</sup>.

The foregoing particulars apply of course to the "TITANIC" as well, and this steamer should take the water a few months after the launch of her sister ship "OLYMPIC." It is anticipated that the latter will make her maiden voyage to New York about July, 1911; and as far as it is possible to do so, these two wonderful vessels are designed to be unsinkable.



"OLYMPIC" AND "TITANIC" (August, 1910).

Страница рекламной брошюры «Уайт Стар Лайн» 1910 г. выпуска. Фраза в самом низу гласит: «Насколько возможно, эти два чудесных судна спроектированы так, чтобы быть непотопляемыми» (Günter Bäbler Collection)

и молодые родители), миссис Колдуэлл окликнула одного из палубных матросов, грузивших багаж:

— Скажите, пожалуйста, это судно и впрямь непотопляемо?

— Так точно, мадам, — бодро отозвался тот. — И сам Господь Бог не сможет пустить его ко дну!<sup>5</sup>

В 11:30 на втором «пароходном поезде» к докам Саутгемптона прибыл иезуитский семинарист Фрэнсис Браун из Дублина, любитель фотографирования. Билет I класса на «Титаник» из Саутгемптона до Шербурга и Куинстауна — а также новенький складной фотоаппарат фирмы «Кодак» — ему подарил его дядя Роберт, епископ Клойнский в Ирландии. Впечатленный открывшимся перед ним

зрелищем, будущий святой отец Браун остановился на сходнях южного посадочного портала и, щелкнув затвором камеры, сделал первый из серии самых прославленных и эффектных фотоснимков «Титаника»: «Вправо и влево простиралась стена стали, поднимающаяся высоко над крышей вокзала, который мы только что покинули. Мы были примерно в сорока футах (более 12 м) над причалом, и все равно едва достигли половины высоты борта судна. Люди внизу выглядели крошечными, а примерно в 120 ярдах (более 100 м) кормеее мы могли видеть пассажиров II класса, что пересекали трап, ведущий в предназначенную им часть судна»<sup>6</sup>.

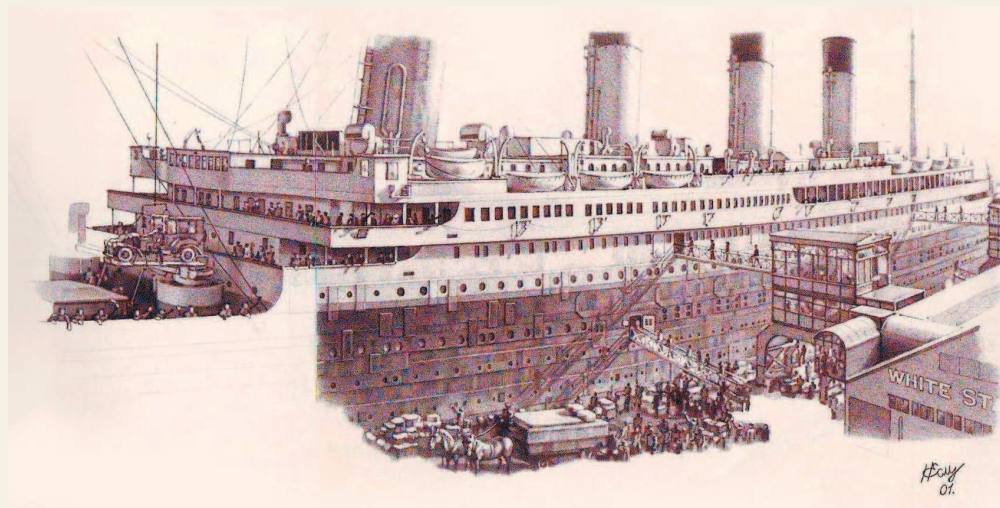
Брауну досталась каюта № 37 по правому борту на палубе А рядом с кормовой парадной

лестницей и курительным салоном I класса, но найти ее оказалось не так просто: в последний момент добавленная в ходе перепланировки палубы В (еще один пункт в копилку отличий от «Олимпика»), она не была обозначена на имевшемся в распоряжении священника экземпляре плана палуб, датированном декабрем 1911 г., и ему пришлось пометить этот номер от руки. Аналогичную каюту с противоположной стороны (А-36) занимал Томас Эндрюс.

К этому времени на борту уже находилась и другая влиятельная фигура — Джозеф Брюс Исмей, директор-распорядитель «Уайт Стар Лайн», президент моргановской «Международной торговой морской компании» (International Mercantile Marine Company, IMM) и соавтор проекта лайнеров «Олимпик»-класса, для которого выход в первый рейс «Титаника» был событием особой значимости и гордости. Вместе с супругой Джулией Флоренс и тремя младшими детьми он приехал из Лондона днем ранее на своем ландо марки «Даймлер»; ночь семья провела в первом гранд-отеле Саутгемптона — South Western Hotel (ныне доходный дом South Western

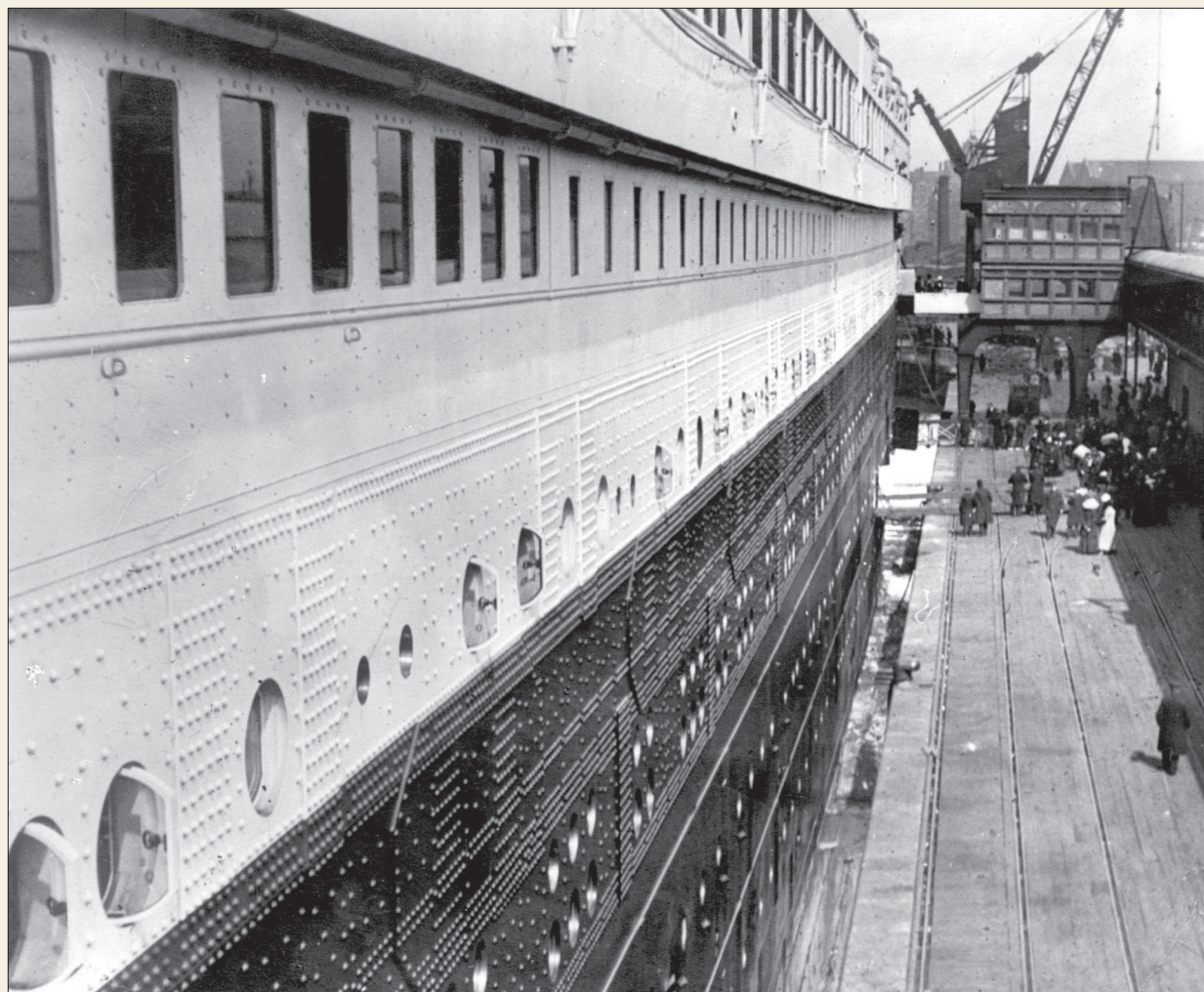
House) с видом на порт и вздымавшиеся над ним циклопические трубы «Титаника». Однако Флоренс не планировала составлять компанию мужу в плавании, как это было в первом рейсе «Олимпика»; на борт она с детьми поднялась только для того, чтобы пожелать главе семейства счастливого пути. Старшая дочь Маргарет совсем недавно вышла замуж и уехала в свадебное путешествие, Флоренс же хотела провести пасхальные каникулы с их младшими отпрысками. Покинув «Титаник», они отправились в автомобильную поездку в Уэльс, после чего вернулись домой в лондонский Мейфэр. Сопровождать Исмея остались его секретарь Уильям Харрисон и камердинер Ричард Фрай, получившие отдельные каюты на палубе В. Сам Исмей занял приличествующие ему по статусу апартаменты-люкс В-52, В-54 и В-56 с личной застекленной верандой, гостиной и гардеробом, расположенные по левому борту сразу за центральной лестницей I класса.

Помимо Исмеев и их прислуги, а также Томаса Эндрюса, ночь в отеле «Саут-Вестерн», известном как «Ритц Саутгемптона», провели



*Посадка на «Титаник» в порту Саутгемптона 10 апреля 1912 г. Рисунок автора на основе кадров из к/ф «Титаник» (1997) с повторением некоторых исторических неточностей, имеющих в этой сцене фильма (автомобиль «Рено», по-видимому, был погружен в трюм заранее и в частично разобранном виде; в 1912 г. на стене пассажирского терминала отсутствовала надпись White Star Line и пр.).*

*Бумага, шариковая ручка, 2001 г.*



*Знаменитый фотоснимок Фрэнсиса Брауна, сделанный на трапе южного посадочного портала около 11:30 10 апреля 1912 г. «Вправо и влево простиралась стена стали, поднимавшаяся высоко над крышей вокзала, который мы только что покинули». Большие поворотные иллюминаторы пассажирских кают I класса на палубе С открыты для проветривания. Вдали виден посадочный трап на палубу С для пассажиров II класса (The Father Browne S.J. Collection/Wikimedia Commons)*

накануне отплытия и некоторые из именитых пассажиров I класса. В частности, Люси Ноэль Марта Лесли, графиня Ротес — самая изысканная и обеспеченная из женщин-пассажирок, обладательница аристократической британской красоты, на фоне остальных знаменитостей и крезов выделявшаяся как по-настоящему богатая, знатная и титулованная особа. В путешествии до канадского Ванкувера, где графиня мечтала развести апельси-

новую ферму, ее сопровождали кузина Глэдис Черри и юная горничная Роберта Майони по прозвищу Cissy («Неженка»). Двое детей (десяти и двух лет) остались дома на попечении гувернантки.

Близился полдень, и находившийся на своем мостике капитан Смит уже получил донесения от старпома Г. Уайлда, первого помощника У. Мердока и второго помощника Ч. Лайтоллера о том, что пароход полно-

стью загружен и готов к выходу в море; осадка носом составляла 10,2 м, кормой — 10,4 м. Сертификат соответствия «Титаника» Закону о торговом мореплавании и статусу эмигрантского судна, подтверждающий его полную оснащенность и готовность к эксплуатации в данном качестве, был подписан инспектором Кларком в двух местах (в графе об успешном проведении смотра экипажа и шлюпочных учений, а также в графе о запасе топлива на борту, «достаточном для перехода в следующий порт бункеровки»), после чего возвращен капитану для оформления документов в двух следующих портах захода. В свою очередь Смит вручил суперинтенданту «Уайт Стар» Б. Стилу капитанский рапорт для компании, который гласил: «Настоящим сообщая, что судно загружено и готово к выходу в море. Двигатели и котлы находятся в хорошем состоянии, все карты и лоции соответствуют актуальным данным». На этом работа Кларка и Стила завершилась, и они оба сошли на берег.

Сто лет спустя комплект бумаг инспектора Кларка будет выставлен на торги аукционным домом «Генри Олдридж и сын» (Henry Aldridge & Son) со стартовой ценой 30 тыс. фунтов стерлингов. Среди этих бумаг самым сенсационным и дискутируемым лотом стала частная записка, в которой автор предлагал увеличить количество основных спасательных шлюпок «Титаника» на 50%, т. е. довести его до 30 шт. (вместо имевшихся в наличии 14 больших деревянных шлюпок вельботного типа). Однако Кларк не решился озвучить эти мысли вслух или придать им какую-либо официальную форму — ни во время инспекции, ни позже, в ходе британского расследования катастрофы «Титаника», где он выступал в качестве свидетеля; оснащенный точно таким же набором шлюпок «Олимпик» тоже не привлек его внимания в 1911 г. «Отход от правил [шлюпочного оснащения], разработанных Консультативным советом судовладельцев и одобренных моим департаментом [Министерством торговли], оставит меня без поддержки», — продолжал автор записки. «Судовладельцы намекнули, что я могу быть смещен с должности, если буду настаивать на своих взглядах»<sup>9</sup>.

Так или иначе — и кто бы ни был составителем указанной записки, но «Титаник» оказался оснащен спасательными шлюпками в формальном соответствии с буквой тогдашнего закона, требовавшего для торговых судов, чей тоннаж превышает 10 тыс. рег. т, иметь на палубе не менее 16 шлюпок, расположенных под шлюпбалками; на «Титанике» это требование было даже превышено за счет добавления четырех сборно-разборных плотов системы Энгельгардта, названных по фамилии запатентовавшего их датского капитана (два из них водрузили на крышу палубной надстройки под первой трубой).

Поднявшийся на капитанский мостик потомственный саутгемптонский навига-

### *Wife Of The White Star Line's Head*



*Жена Дж. Брюса Исмея Джулия Флоренс (1867–1963) после крушения «Титаника». Остается лишь гадать, как сложилась бы судьба ее супруга, если бы она составила ему компанию в этом рейсе (The Baltimore Sun. 1912. 24 April. P. 10)*



*«Титаник» отдает швартовы чуть за полночь 10 апреля 1912 г. Классический ракурс, схваченный саутгемптонским фотографом-любителем Г. Ллойдом. Человек в черной шинели, стоящий на самой носовой оконечности возле крана-балки, с руками, заложенными за спину, – старпом Г. Т. Уайлд. Существует предположение, что сидящая на переднем плане фигура – это капитан Бенджамин Стил, суперинтендант «Уайт Стар Лайн». Справа на площадке порталного крана виден силуэт рабочего, выбравшего, вероятно, наилучший наблюдательный пост. Вдали на заднем плане, за клубами паровозного дыма просматривается здание South Western Hotel (National Museums Northern Ireland/Wikimedia Commons)*

тор Джордж Боуэр от Ассоциации лоцманов Trinity House приготовился выводить лайнер из порта, как он делал это на протяжении предыдущих 30 лет, в том числе со всеми пароходами «Уайт Стар» (с 1907 г., когда компания начала использовать Саутгемптон как главный порт для обслуживания своей трансатлантической экспресс-линии). Боуэр находился на мостике «Олимпика» 20 сентября 1911 г., когда произошло знаменитое столкновение с крейсером «Хоук». Технически именно он вступал в управление «Титаником» на участке обязательной лоцманской проводки до плавучего маяка Наб к востоку от острова Уайт.

За четверть часа до назначенного времени отплытия прозвучал сигнал всем зевакам и провожающим покинуть борт судна.

Тем временем офицеры разошлись по распределенным для них постам: старпом Уайлд и второй помощник Лайтоллер заняли позиции на палубе бака, следя за отдачей носовых швартовов и буксирными тросами (с ними работала швартовная партия под руководством боцмана); отдачу кормовых концов контролировали первый помощник Мердок (на палубе юта) и третий помощник Питман (на кормовом доковом мостике у телефона и телеграфов); четвертый помощник Боксхолл находился на ходовом мостике рядом с капитаном



Смитом и лоцманом Боуэром, передавая их команды в машинное отделение посредством телеграфов; параллельно с тем он должен был фиксировать все команды и маневры в судовом журнале; пятый помощник Лоу разместился у телефонов внутри рулевой рубки; наконец, шестой помощник Муди дежурил у последнего неубранного трапа, тянувшегося к кормовому лацпорту палубы Е.

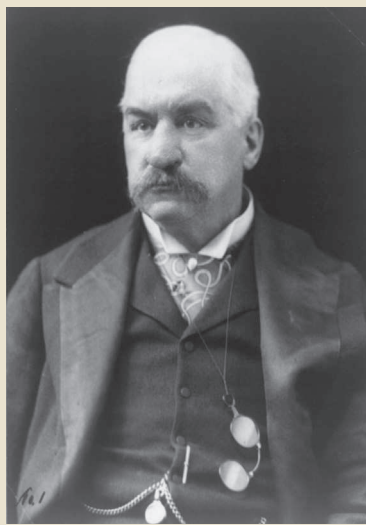
Городские часы пробили полдень, и трехкратный оглушительный рев бронзовых паровых свистков на передних двух трубах эхом прокатился по гавани и окрестностям, извещая о готовности самого большого судна планеты к выходу в море. За несколько мгновений до того как были убраны командно-пассажирские сходни у палубы Е, по ним взбежали трое запыхавшихся кочегаров с вещмешками через плечо. Остановленные у входа шестым помощником Муди, они принялись торопливо и бессвязно объяснять причину своего опоздания, хотя причина была самой что ни на есть банальной: братья Слейд (Том, Бертрам и Альфред)

попросту слишком увлеклись распитием эля в пабе «Грейпс» (что на Оксфорд-стрит, в паре кварталов от порта). Но Муди был непреклонен.

Позорно лишившиеся работы кочегары с руганью сошли на берег, туда же начали втягивать и трап — расстояние между ним и бортом судна составляло уже около фута (30 см). Как вдруг появившийся в вырезе лацпорта паренек, расталкивая всех, взмолился, чтобы ему позволили покинуть «Титаник». Оказалось, это 16-летний грузчик Р. С. Лоуренс, посланный с утра доставить на борт несколько пишущих машинок для офиса казначея, решил прогуляться по палубам новейшего лайнера, любуясь его достопримечательностями, не услышал сигнала «Все на берег» и не сумел вовремя сориентироваться, где выход. «С бранью, которую нельзя воспроизвести в печати, офицеры велели матросам подтянуть трап обратно. Я сбежал по нему на всей скорости, радуясь вновь очутиться на суше. У меня было чувство, что я чуть не отправился в плавание на “Титанике”»<sup>10</sup>.

## Несостоявшиеся пассажиры «Титаника»

От плавания на «Титанике» в последний момент отказались по меньшей мере шестеро особо важных персон, для которых уже были забронированы апартаменты на борту, включая Джорджа Вашингтона Вандербильта. Согласно некоторым источникам, в плавание на «Титанике» мог отправиться Джон Пирпонт Морган, соучредитель треста IMM (куда входила «Уайт Стар Лайн») и его финансовый спонсор; впрочем, никаких документальных подтверждений этого не обнаружено. В апреле 1912 г. у Моргана еще были дела в Европе, да и состояние его здоровья оставляло желать лучшего. По этой же причине отменил свое участие в ходовых испытаниях и дебютном рейсе «Титаника» лорд Уильям Дж. Пирри, председатель верфи «Харленд энд Вулф», перенесший операцию в марте 1912 г. Деловой партнер Дж. П. Моргана, питтсбургский сталелитейный барон и меценат Генри Клэй Фрик был вынужден отказаться от рейса на «Титанике» из-за травмы жены, вывихнувшей лодыжку и госпитали-



*Джон Пирпонт Морган  
(1837–1913). Фото около  
1902 г. (US Library of Congress)*

зированной в Италии. В музее кондитера Милтона С. Херши, основателя первой в Америке шоколадной компании и города в Пенсильвании, сохранился чек на 300 долл., выписанный им в декабре 1911 г. для «Уайт Стар» в качестве 10-процентного задатка за бронь каюты I класса на «Титанике». Однако его дражайшая половина тоже захворала, так что в Нью-Йорк они вернулись более ранним рейсом, на немецком пароходе «Америка». Сходным образом американский писатель и общественный деятель Теодор Драйзер планировал вернуться домой из своей первой поездки по Европе на «Титанике». Друг — английский издатель убедил его в целях экономии приобрести билет на более дешевый трансатлантический лайнер; весть о катастрофе застала Драйзера в открытом море, на борту п/х «Крунланд» компании «Ред Стар Лайн», также входившей в IMM. Итальянскому радиотехнику и лауреату Нобелевской премии по физике 1909 г. Гульельмо Маркони каюта на новом сверхлайнере, оборудованном его искровой системой связи, была предложена бесплатно — в подарок от руководства судоходной компании. Но, как позже рассказывала его дочь, предложение было вежливо отклонено, поскольку за три дня до этого он уже оформил проезд на «Лузитанию»<sup>11</sup>.

Сразу после гибели «Титаника» на страницах прессы всплыло великое множество «чужесных» историй, связанных с опозданиями и иными обстоятельствами, якобы помешавшими людям взойти на его борт. Газета Sault Ste. Marie Evening News подсчитала, что уже к 20 апреля 1912 г., т. е. через пять дней после трагедии, число несостоявшихся пассажиров «Титаника» достигло без малого 7 тыс. чел. — вместить их не смогли бы даже два парохода такого размера! По подсчетам историка Международного общества «Титаника» Джона П. Итона, заслуживающими доверия из них являются лишь около 50 случаев.

На пороге нового тысячелетия, требующего новых сенсаций, конспирологи стали рассматривать эти случаи как «доказательство» заговора или некоей грандиозной страховой аферы (не говоря уже о предчувствиях и пророчествах): мол, все эти люди заранее знали, что «Титаник» затонет, и сознательно отказались от участия в роковом рейсе. Не стоит говорить, что никаких документальных подтверждений существования подобного заговора с целью затопления «Титаника» до сих пор не представлено. Трансатлантические лайнеры начала XX века, неслучайно называвшиеся в рекламе экспрессами, служили тогда единственным — но при том регулярным — средством пересечения океана (пассажирской авиации еще не существовало). «Олимпик» и «Титаник» компании «Уайт Стар Лайн» каждую третью среду должны были отчаливать из Саутгемптона, суда компании «Кунард» отправлялись по субботам из Ливерпуля. Как и сегодня, путешественники могли отменять или переносить бронь в силу самых прозаических бытовых причин. Нет необходимости искать в этом какую-то мистическую или криминально-заговорщицкую подоплеку.

## СРЕДА, 10 АПРЕЛЯ 1912 Г. ДЕНЬ ОТПЛЫТИЯ: 12:10–15:00



**К**апитан Смит получил донесение о том, что последний трап убран и закреплен, а лоцман Боуэр приказал подать буксиры. Пятый помощник Лоу связался по телефону с дежурными матросами на баке и юте и передал им

распоряжение лоцмана. По команде, усиленной мегафоном, с массивных причальных тумб (они по сей день на месте в порту Саутгемптона) были сброшены швартовы; палубные матросы быстро и слаженно выбрали канаты и намотали их на



10 апреля 1912 г.: «Титаник» снимается со швартовов в Саутгемптоне и в сопровождении буксиров движется к реке Тест. Художник Джереми Дей. Вдохновленный фильмом *A Night to Remember* (1958), мастер фотографической детализации много внимания уделил изучению конструкции всех изображенных на картине судов (2-й слева – пароход «Нью-Йорк») и буксиров, архитектуры причала № 44, а также погодных условий в день отплытия. На всех «портретах судов» Джереми по традиции присутствует маленькая водяная лилия. С творчеством художника можно ознакомиться на его персональном сайте [www.artistjeremyday.com](http://www.artistjeremyday.com). Холст, акрил, 172 × 193 см, 2010 г. (© Jeremy Day)



*Отплытие «Олимпика». Нью-Йорк, 23 июля 1914 г. Видны дополнительные складные шлюпки, подложенные под основные (фото из коллекции автора)*

вьюшки, где они должны находиться до момента швартовки в Нью-Йоркском порту. Шестерка паровых портовых буксиров — «Аякс», «Альберт Эдвард», «Вулкан», «Гектор», «Геркулес» и «Нептун», крошечные скорлупки по сравнению с громадой лайнера, — приняли тросы на носу и корме и стали оттягивать его корпус от пристани, ритмично ухая двигателями и густо чадя дымом.

«Необозримая стена стали перед нами пришла в движение, — описывал этот момент репортер Birmingham Daily Gazette. — На этом этапе гусеница могла бы посостязаться в скорости с «Титаником». Трудно было вообразить столь громадный объект движущимся, пусть и так медленно. Дойдя до конца глубоководного дока, я увидел его неторопливо проплывающим мимо на расстоянии вытянутой руки от пристани».

«Шел он так медленно и мягко, — подтверждает священник Браун, — что, выглянув за борт через перила, я с трудом мог понять, что

мы действительно были в движении»<sup>12</sup>. Учитывая это наблюдение, а также отмеченный Брауном бой городских часов в первую послеполуденную четверть часа и показания третьего помощника Питмана, момент отшвартовки «Титаника» от пирса в Саутгемптоне следует относить к промежутку времени между 12:10 и 12:15 10 апреля.

Доведя исполина до разворотного круга на реке Тест, буксиры помогли ему совершить поворот на 90° на левый борт и выйти на речной фарватер. Маневрировать здесь приходилось с максимальной осторожностью: прилив ожидался нескоро, и расстояние между днищем судна и дном реки, принимая во внимание осадку первого, было совсем невелико.

Буксиры сбросили тросы, а высоко на ходовом мостике «Титаника» лоцман скомандовал: «Малый вперед». Раздался звонкий удар гонга внутри машинного телеграфа, когда четвертый помощник Боксхолл перевел его руко-

ятки в соответствующее положение. Первая команда в машинное отделение была принята старшим механиком Джозефом Беллом, незамедлительно открывшим паропроводы, по которым пар устремился к двигателям. Дрогнули и медленно завращались боковые гребные винты (центральный винт оставался по-прежнему неподвижным, поскольку турбина еще не была задействована), и вода вокруг них окрасилась в мутный зеленоватый цвет от поднявшихся со дна гавани туч песка и ила.

На собственном ходу около 6 узлов «Титаник» величественно пошел вниз по течению вдоль причальных стенок № 38–41. В газете *The Irish Times* за 11 апреля 1912 г. описывалась «впечатляющая картина» того, как пароход, являвший собой «последнее достижение судостроительного прогресса, тихо скользил в сверкающем солнечном свете по водам за-

лива Саутгемптон-Уотер, и все остальные суда в сравнении с ним казались карликами»<sup>13</sup>.

По воспоминаниям стюардессы турецких бань Энни Катон, приведенным много позже в австралийской газете *Barrier Miner* (выпуск от 4 мая 1934 г.), при отплытии с его борта доносилась музыка: «Многолюдная толпа скопилась на пирсе, чтобы наблюдать за тем, как судно отдает швартовы, и одобрительные восклицания и аплодисменты прокатились над портом, когда лайнер начал свое движение. Судовой оркестр исполнял веселые мелодии на палубе. Свешиваясь через перила палубных ограждений, пассажиры махали на прощание и получали напутственные благопожелания в ответ». Логан Маршалл в своем классическом сборнике «Гибель “Титаника” и великие морские катастрофы» — правда, не ссылаясь на первоисточник — называет среди мелодий



*Любезно предоставленная Джорджем Бихи фотооткрытка со взятыми крупным планом бортовыми посадочными дверьми II класса и большими прямоугольными иллюминаторами в кормовой части главной надстройки «Олимпика». Также хорошо просматриваются иллюминаторы палубы D и обильно проклепанные пластины обшивки. Снимок датирован 18 августа 1920 г. (George Behe Collection)*



*«Титаник» покидает док «Уайт Стар» 10 апреля 1912 г., чтобы никогда в него не вернуться. Белый прямоугольник, выделяющийся на фоне черного корпуса, — это открытый лацпорт палубы Е. В крайнем левом углу виднеются трубы и мачты парохода «Нью-Йорк». Фото сделано главным доковым инженером Генри У. Кларком с причала № 47, в 1968 г. оно было передано на хранение в Ванкуверский морской музей его дочерью, в 2001 г. продано на благотворительном аукционе (Vancouver Maritime Museum)*

палубного оркестра «Шоколадного солдатика» — популярную венскую оперетту Оскара Штрауса (1908 г.) по мотивам пьесы Бернарда Шоу «Оружие и человек» (1894 г.). Одним из впечатленных береговых наблюдателей происходящего оказался и некто Эрнест Таунли, на правах вольного зрителя взошедший на борт, пока «Титаник» был открыт к осмотру во время посадки; в его письменном отчете для лондонской Daily Express упоминается забавная музыкально-любительская составляющая: «Пассажиры прощально помахивали руками с палуб и из окон — на судне имелись крупные прямоугольные иллюминаторы в верхней части, а также круглые внизу, — и веселая толпа кочегаров оживленно галдела на баке. Один из них — должно быть, горожанин, кокни — стал наяривать на губной гармошке и размахивать своей поношенной кепкой. Он казался таким весельчаком!»<sup>14</sup>

Толпа зрителей триумфальной портовой сцены с «Титаником» в главной роли заполонила собой всю набережную. Но ликующие возгласы и все прочие звуки стихли, когда «Титаник» в сопровождении почетного эскорта буксиров приблизился к ошвартованному у причала № 38 пароходам «Нью-Йорк» и «Океаник». В обычное время здесь должно было стоять только одно судно, однако общенациональная забастовка английских шахтеров весны 1912 г. оставила без топлива в том числе и лайнеры, входившие в моргановский трест ИММ — «Маджестик», «Сент-Луис», «Филадельфию» и уже упомянутые «Нью-Йорк» и «Океаник»; их рейсы были отменены, уголь перегружен на «Титаник» (для обеспечения его благополучного выхода в дебютное плавание), а сами они сейчас без дела простаивали в доке, пришвартованные борт к борту.

## Всеобщая английская угольная забастовка весны 1912 г.

Всеобщая забастовка угольщиков марта 1912 г., в которую было вовлечено до 800 тыс. чел., стала первой забастовкой такого рода в Великобритании. В. И. Ленин в статье «Английское рабочее движение в 1912 году» назвал ее «самым выдающимся событием за минувший год»: «Если стачка железнодорожных рабочих в 1911 году показала уже “новый дух” британских рабочих, то стачка углекопов положительно составила эпоху»<sup>15</sup>.

С целью прекращения забастовки и решения трудового конфликта правительство пошло на уступки и приняло акт о минимальной заработной плате для шахтеров. 37-дневный угольный кризис был преодолен к 6 апреля, в результате чего стоимость пароходного угля подскочила на 75%, до 35 шиллингов за тонну. Времени на доставку в Саутгемптон свежедобытого валлийского угля не хватало, поэтому было решено произвести срочный трансфер недостающего количества топлива для «Титаника» с пяти застрявших в порту судов IMM, а также позаимствовать остатки угля с предыдущей бункеровки «Олимпика».

*NB!* В первых числах апреля «Уайт Стар Лайн» распространила заявление для прессы, в котором говорилось: «Компанией были предприняты все меры по обеспечению регулярных отправок гигантских лайнеров “Олимпик” и “Титаник”. Для экономии угля суда будут следовать со скоростью 20 узлов, а не 23 узла»<sup>16</sup>.



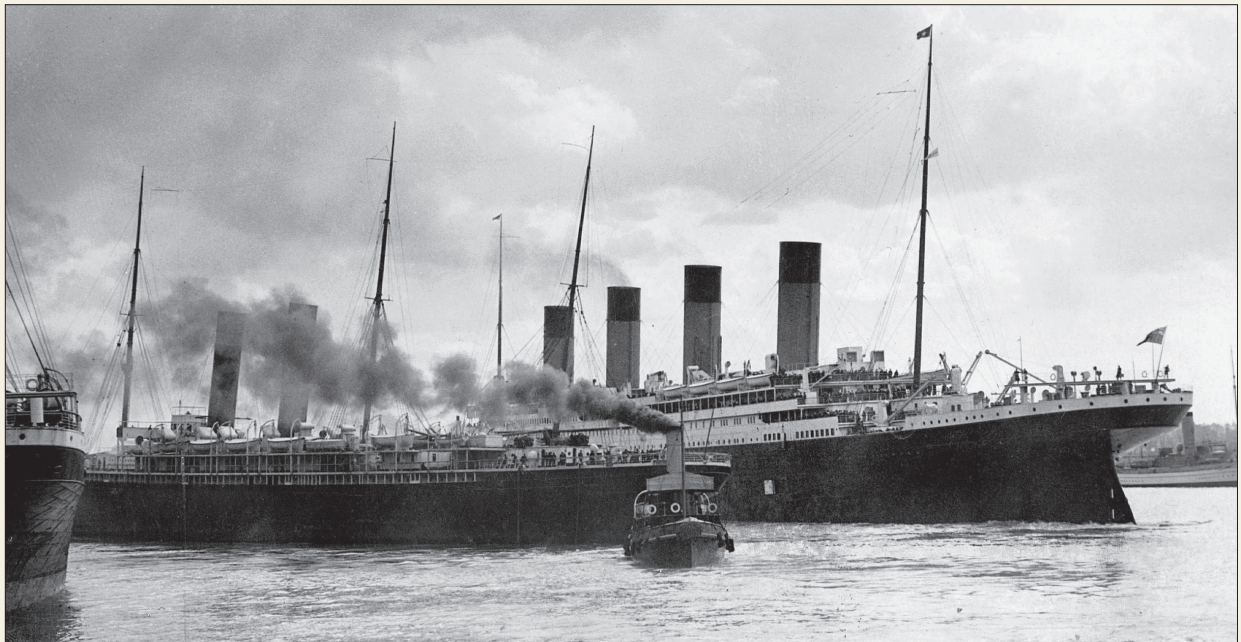
*Британская угольная забастовка: суда-угольщики пришвартованы в Кардиффе. Март-апрель 1912 г. (US Library of Congress)*

Американский лайнер («Нью-Йорк») располагался с внешней стороны. Вдруг шесть его кормовых швартовых тросов, каждый толщиной с человеческую руку, разом натянулись и лопнули с хлопком, похожим на револьверные выстрелы, взмыв высоко в воздух. Пассажир II класса Лоуренс Бизли, 34-летний вдовец, выпускник Кембриджа, ныне преподаватель физики и математики в Далвиче (привилегированной мужской школе в южной части Лондона), своими глазами видел, как эти тросы плетью обрушились на разбегавшуюся толпу, в результате чего пострадала как минимум одна женщина. «И затем, к нашему изумлению, “Нью-Йорк” двинулся на нас, медленно и украдкой, словно ведомый какой-то незримой силой, которой он совершенно не мог противиться».

Этой силой, еще малоизученной в начале XX века, было взаимное притяжение (присасывание) между судами, возникающее вследствие разности давлений, действующих на близко находящиеся борта движущихся плавсредств

и порождающих поперечные гидродинамические силы взаимодействия, притягивающие суда друг к другу. Особенно интенсивным это притяжение становится в случае, когда меньшее из судов оказывается в системе расходящихся волн большего. Именно по этой причине 10-тысячетонный «Нью-Йорк» пустился в свободное плавание и его корма, описывая большую полукруговую траекторию, начала угрожающе сближаться с кормовой оконечностью «Титаника» по левому борту.

Охваченные волнением зрители из дальних рядов взбирались на крыши железнодорожных вагонов, чтобы получше разглядеть происходящее. С наивысшей точки следили за разворачивающимися событиями двое друзей-электриков — Джордж Эрвин и Альфред Миддлтон, поднявшиеся на верхушку четвертой дымовой трубы «Титаника» по внутреннему техническому трапу из самой глубины машинного трюма. Это был почти сквозной вентиляционный ход от пола корпуса до верха трубы, и трап выво-



*«Титаник» едва избегает столкновения с пароходом «Нью-Йорк» (в центре) после отшвартовки от причала. На буксире «Вулкан» поймали брошенный им с палубы трос и стали оттягивать корму «Нью-Йорка» от борта «Титаника». Обратите внимание на густой дым, что валит из трубы буксира, чей двигатель работает на полную мощность. В крайнем левом углу видна часть кормы «Океаника» (White Star Photo Library/Wikimedia Commons)*



дил на полукруглую площадку под открытым небом, нередко использовавшуюся младшим командным составом как место для отдыха и курения. 18-летний помощник электромонтера Эрвин, самый юный из «машинистов» — членов машинной бригады «Титаника» (он получил от «Харленд энд Вулф» свое первое назначение на судно такого класса), чуть позже напишет в письме матери: «Миддлтон и я были на вершине кормовой трубы, так что мы видели все отчетливо. Я уже приготовился к хорошему удару, который, как я думал, должен был произойти из-за сильного ветра...»

— Сейчас столкнемся. — мрачно произнес кто-то за спиной у священника Брауна. Держа камеру на вытянутой руке как можно дальше от фальшборта шлюпочной палубы, тот поспешил запечатлеть драматический момент.

Бизли продолжал наблюдать за суетой на палубе «Нью-Йорка», где офицеры выкрикивали приказы, а матросы бегали туда-сюда, сбрасывая за борт канаты и вывешивая кранцы (для смягчения неизбежного, как всем казалось, удара). Выли сирены буксирных пароходов. Кто-то крикнул в мегафон капитану буксира «Вулкан» Гейлу, чтобы он проследовал к корме и встал меж двух сближающихся судов; «но

сделай я это, — писал он, — и нас почти наверняка раздавило бы. Вместо этого я развернул «Вулкан» и поймал трос, выброшенный слева по корме «Нью-Йорка». К сожалению, этот трос разорвался, но мои люди быстро приняли на борт еще один, и мы взяли «Нью-Йорк» на буксир, когда он был уже в четырех футах (1,2 м) от «Титаника». Наши маневры были осложнены еще и лежащими на поверхности воды лопнувшими швартовами «Нью-Йорка», которые могли опутать наш гребной винт»<sup>17</sup>.

В сочетании с грамотными и оперативными действиями капитана Смита и лоцмана Боуэра на мостике «Титаника» это помогло избежать аварии. Машины были реверсированы и затем остановлены, а якорь правого борта опущен до уровня воды в готовности быть отданным в любую минуту. «Нью-Йорк» отбуксировали на безопасное расстояние и закрепили на новом месте стоянки — у южного причала Восточных доков реки Ичен.

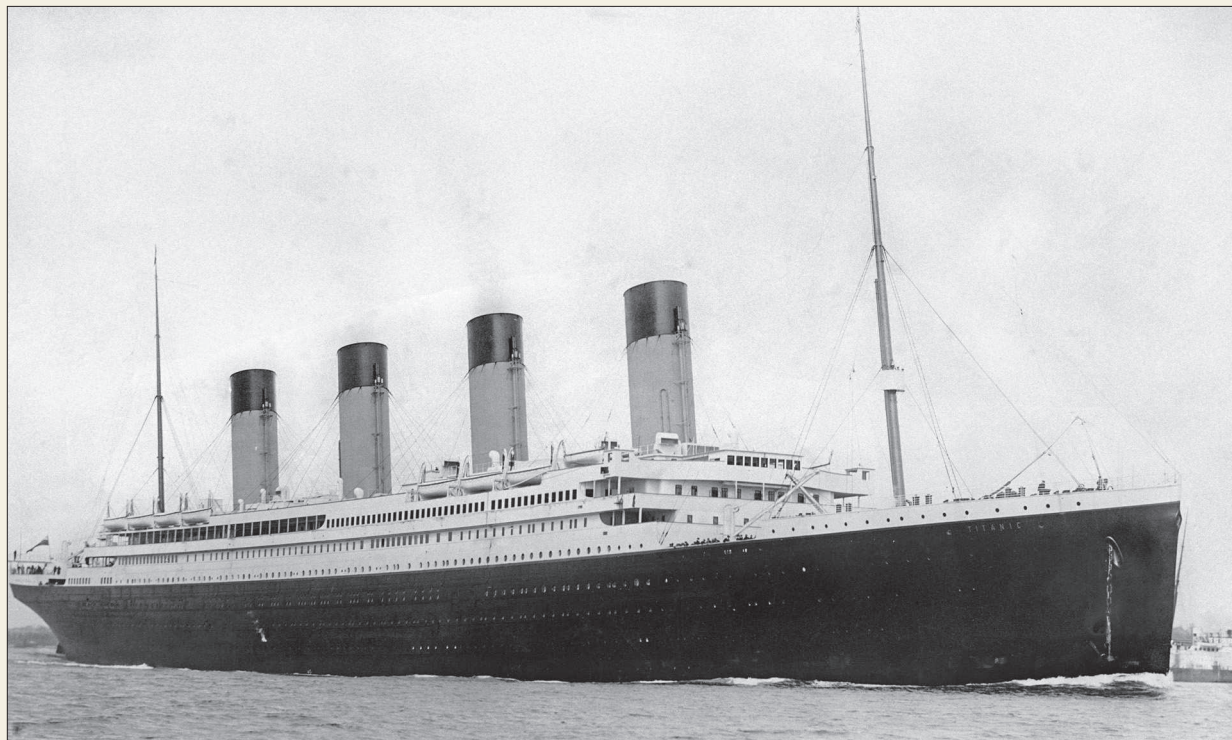
Бизли рассказывал, как молодой американский кинооператор с затаенным дыханием снимал все происходящее с палубы «Титаника» на свою кинокамеру, проворно вращая ручку аппарата. Но пленка сгинет вместе с автором съемки и самим судном через пять дней.

## 13:00–15:00: «ТИТАНИК» ПРОХОДИТ ПРОЛИВ ТЕ-СОЛЕНТ И ОГИБАЕТ ОСТРОВ УАЙТ

**П**осле инцидента с «Нью-Йорком» «Титаник» возобновил движение курсом на юго-восток вниз по реке, но по-прежнему на черепашьей скорости и опять-таки ненадолго. Новая остановка была вызвана необходимостью высадить на подошедший буксир пор-

товых рабочих, которые задержались на борту, укладывая багаж пассажиров.

В результате всех этих задержек и происшествий общее время отставания «Титаника» от запланированного графика приближалось уже к 45 мин. Для наверстывания упущенного



*Один из самых известных и растиражированных снимков, сделанный саутгемптонским фотографом и издателем открыток Фрэнсисом Г. О. Стюартом с пирса Хайт, когда «Титаник» возобновил движение вниз по реке Тест в сторону Саутгемптонского залива. Дежурная шлюпка № 1 завалена внутрь, якорь правого борта приспущен почти до самой воды (F. G. O. Stuart/Wikimedia Commons)*

времени был отдан приказ «Полный вперед» и впервые в этом рейсе включена турбина низкого давления системы Парсонса, приводившая в движение центральный гребной винт. Трассу протяженностью 22 морских мили вниз по Саутгемптонскому заливу лайнер преодолел на скорости около 20 узлов.

Тем временем над палубами разнесся традиционный для пароходов «Уайт Стар» обеденный призыв — патриотическая мелодия «Ростбиф старой Англии», исполняемая в рожок судовым горнистом П. Флетчером. В меню, отпечатанном в судовой типографии на английском и французском языках (один экземпляр уцелел и в 2012 г. был продан на аукционе Henry Aldridge & Son за 46 тыс. фунтов), значились филе камбалы, свежие лобстеры, горшечные креветки, ростбиф, баранина на гриле, рисовый пудинг и семь сортов сыра. Первый обед на борту «Титаника», по воспо-

минаниям Фрэнсиса Брауна, оказался довольно скоротечным: пассажиры были взбудоражены недавними событиями и спешили обратно на палубу, пока судно шло по каналу, соединяющему Англию с островом Уайт, известным как любимый курорт королевы Виктории.

Там «Титаник» уже поджидал на charterной лодке популярный местный фотограф-маринист Фрэнк Бекен из города Каус на севере острова. Он регулярно фотографировал проходящие по проливу океанские лайнеры, в их числе и те, которыми командовал Э. Дж. Смит. Много лет спустя Фрэнк рассказывал своему внуку Кеннету: «Проходя мимо Кауса и увидев меня на лодке, капитан Смит вышел на крыло мостика, помахал мне и дал гудок. Я взял две последние фотопластины, что оставались у меня в сумке в этот день, и сделал, как потом выяснится, последние снимки «Титаника», плывущего в британских водах»<sup>18</sup>.

Спустя несколько дней выяснился и другой любопытный факт: всасывающая сила винтов «Титаника» была столь велика, что, проходя вдоль бетонного волнолома у рейда Спитхеда (якорная стоянка недалеко от военно-морской базы Портсмут), он потянул за собой по дну остов затонувшей баржи Thistle («Чертополох»). Местная судоподъемная фирма взялась извлечь ее на поверхность — и к среде 10 апреля уже закрепила корпус баржи на понтонных стропах; каково же было удивление рабочих на следующий день, когда обнаружилось ее исчезновение! Только через сутки или двое «Чертополох» был найден более чем в пятистах метрах от своего изначального месторасположения, лежа на курсе, параллельном тому, которым следовал «Титаник». Газета The Northern Daily Telegraph сообщила об этом 16 апреля со ссылкой на The Daily Chronicle.

К 15 часам была достигнута следующая навигационная веха — плавучий маяк Нэб у северо-восточного побережья острова Уайт на границе перехода из пролива Те-Солент в открытые воды Ла-Манша. Идущие под лоцман-

ской проводкой суда обычно делали здесь остановку, чтобы высадить лоцмана, чья работа на этом заканчивалась. Однако, по информации от потомков Дж. Боуэра, «Титаник» проследовал мимо маяка Нэб без остановки и лоцман-де задержался на борту до самого Шербура все по той же причине — для экономии времени. В своих же мемуарах (“Lively Ahoy”: Reminiscences of 58 Years in the Trinity House Pilotage Service, 1931), перечисляя все суда компании «Уайт Стар», обслуживаемые им за период с 1907 по 1918 г., Боуэр ни словом не упоминает о «Титанике».

В октябре 2019 г. аукционным домом «Генри Олдридж и сын» был выставлен на продажу комплект фотооткрыток из личной коллекции Боуэра. Одна из них представляет собой копию снимка, сделанного священником Брауном с палубы «Титаника» недалеко от Портсмута; эта открытка подписана рукой Боуэра: «“Титаник” высаживает саутгемптонского лоцмана в прошлую среду (10 апреля 1912 г.) за плавучим маяком у Уорнера» (что напротив Бембриджа на восточном побережье острова Уайт).



На этой фотооткрытке «Титаник» запечатлен с городской набережной Кауса (где располагался яхт-клуб) идущим на восток по проливу Те-Солент. Слева паровая яхта «Альберта», стоящая на якоре. В одной из маленьких лодок, виднеющихся вдали справа, скорее всего, находится Фрэнк Бекен со своим фотоаппаратом (image by kind permission of Toovey's Antique and Fine Art Auctioneers and Valuers)



«Свидание с судьбой» (*Date with Destiny*). Картина британского художника Адриана Ригби. «Титаник» набирает ход на пути в Ла-Манш во второй половине дня 10 апреля, оставляя позади остров Уайт и обгоняя паровой катер, яхты и прогулочные лодки. Гуашь, 1999 г. (© Adrian C. Rigby, adrianrigby.com)

Сразу по выходе из Саутгемптона вперёдсмотрящие «Титаника» (специальные матросы-наблюдатели, несшие парами вахту в «вороньем гнезде» на фок-мачте и являвшиеся своего рода «глазами судна») обнаружили пропажу выданного им накануне бинокля. Когда судно миновало плавучий маяк Нэб, вперёдсмотрящий Джордж Саймонс, как и многие его коллеги, считавший бинокль вещью не просто полезной, а «очень полезной» на ходовой вахте, поднялся к офицерам в их курительную комнату на шлюпочной палубе для прояснения вопроса. «Я спросил о биноклях мистера Лайтоллера. Он сходил, как я понимаю, к мистеру Мердоку в его каюту, вернулся оттуда и сказал: «Саймонс, биноклей нет». С этим я ушел и передал его ответ своим товарищам»<sup>19</sup>.

Впоследствии на суде, давая пространные и уклончивые объяснения по этой теме, второй помощник Лайтоллер подтвердил, что

в распоряжении офицеров на мостике имелось пять пар биноклей: по одной паре для каждого из старших офицеров, пара для капитана и еще одна пара так называемых «лоцманских биноклей». Это отвечало требованию статьи 29 действовавших на тот момент Правил предотвращения столкновений на море 1910 г.: «Если использование бинокля позволяет заметить (и первично идентифицировать — об этом ниже. — *Е. Н.*) объект раньше, пренебрежение использованием бинокля со стороны наблюдателя будет представлять собой ненадлежащее наблюдение. <...> Пренебрежение внимательным наблюдением влечет за собой ответственность за любой могущий возникнуть вследствие этого ущерб»<sup>20</sup>.

Согласно ст. 29, бинокль следовало использовать *любому* лицу, на которое возлагалась обязанность визуального наблюдения, вплоть до капитана. Однако среди офицерского состава

ва на судах тогдашнего торгового флота было распространено убеждение, что бинокли предназначались для использования исключительно вахтенными офицерами как должностными лицами, уполномоченными принимать решения на основе увиденного. Лайтоллер настаивал, что впередсмотрящему отводилась роль сугубо пассивного наблюдателя — сигнальщика, чья работа — лишь бить в судовой колокол, висящий над «вороньим гнездом», в случае обнаружения любых потенциально опасных объектов прямо по курсу или по борту (три удара оповещали о наличии опасности прямо по носу, два удара — с правого борта, один — с левого). Идентифицировать этот объект с помощью бинокля, считал Лайтоллер и многие его коллеги, было делом офицера на мостике.

Эта во многом упрощенная картина не учитывала трех важных обстоятельств: 1) заметить объект и не начать его идентифицировать, пусть даже ошибочно, невозможно, ведь человеческий мозг устроен так, что с первых же долей секунд он начинает выискивать знакомые признаки во вновь обнаруженном предмете; 2) внимательность, быстрота реакции и способность к анализу наблюдаемых явлений у матроса-впередсмотрящего вовсе не обязательно уступали этим же качествам у офицера; и 3) организация визуального наблюдения за океаном на «Титанике» имела свою специфику и тонкости.

Эту специфику признал сам Лайтоллер, допустив, что компания «Уайт Стар Лайн» была, возможно, единственной, на судах которой должность впередсмотрящего (look-out) была выделена как самостоятельная штатная единица; на лайнерах других компаний эту работу мог выполнять любой матрос по очереди. И только «Уайт Стар» имела в своем штате официально оформленных впередсмотрящих, что позволяло матросам совершенствовать навыки и накапливать ценный опыт путем каждодневной практики. И еще одна черта уникальности: по свидетельствам Фредерика Флита, Дж. Саймонса и других допрошенных впередсмотрящих «Титаника» (свидетельства эти были проигнорированы обеими следственными комиссиями), для повышения качества работы им выдавался офицерский бинокль — один на двоих. Матрос Томас Джоунс «никог-

да не видел “вороньего гнезда”, в котором не было бы бинокля»<sup>21</sup>.

Таким образом (и, надо сказать, весьма прогрессивным для того времени) достигалось эффективное разделение наблюдательной вахты между офицерами на мостике «Титаника» и матросами на фок-мачте. Причем впередсмотрящие прекрасно осознавали, что первичный поиск объектов на поверхности моря или на горизонте следует вести невооруженным глазом, так как бинокль, даже имеющий небольшой коэффициент увеличения/приближения, ограничивает область видимости (пусть и несущественно, когда дело касается разглядывания объектов на горизонте прямо по курсу). Применение этого оптического прибора наиболее полезно в том случае, когда наблюдатель знает, в какую именно точку смотреть<sup>22</sup>.



*Джордж Т. М. Саймонс (1888–1950),  
впередсмотрящий (Günter Bäbler Collection)*

## Бинокли «Титаника». Из предыстории вопроса

В ходе британского расследования Дж. Б. Исмей разъяснил официальную политику, которой компания «Уайт Стар» придерживалась в отношении использования биноклей на своих судах: «<...> Вплоть до 1895-го года мы регулярно снабжали впередсмотрящих биноклями. В дальнейшем, думаю, было решено оставить это на усмотрение капитана, давать ли им бинокли или нет»<sup>23</sup>.

Морские бинокли и некоторое другое навигационное оборудование на лайнеры компании, в том числе «Олимпик» и «Титаник», поставляла белфастская фирма «Шерман Д. Неилл» (Sharman D. Neill, Ltd.), одна из старейших в Ольстере. Одна пара биноклей была выдана впередсмотрящим в «воронье гнездо» тогдашним вторым помощником Дэвидом Блэром при переходе «Титаника» из Белфаста в Саутгемптон 2–3 апреля 1912 г. Известно, что это был обыкновенный галилеевский бинокль с маркировкой Second Officer на одной зрительной трубе и S. S. Titanic на другой. Выяснить, был ли это один из офицерских биноклей с мостика или, как утверждают другие, личная вещь Блэра, принесенная им на борт, не представляется возможным; вряд ли он стал бы озадачиваться нанесением маркировки на корпус бинокля перед своим переводом на «Титаник». Во время транзитного рейса прибор хранился в специальном ящичке в левом кормовом углу «вороньего гнезда» (для сравнения — на «Океанике» этой цели, а также для хранения личных вещей впередсмотрящих служил парусиновый мешок). Блэр вручил впередсмотрящему Джорджу Хоггу ключи от своей каюты на шлюпочной палубе, велел отнести туда бинокль по прибытии в порт, после чего вернуть ключи, что и было сделано.

Во время недельной стоянки в Саутгемптоне, когда до отплытия оставались считанные дни, руководство «Уайт Стар» по согласованию с капитаном (или, возможно, по его инициативе) затеяло масштабную кадровую перестановку в иерархии старших офицеров «Титаника», переведя Генри Т. Уайлда, старшего помощника капитана «Олимпика», на ту же должность старпома в первом рейсе «Титаника»; бывший старпом, У. Мердок, в результате сместился на одну ступень вниз по служебной лестнице, став первым помощником, Лайтоллер из первого помощника сделался вторым, заступив на место Блэра, а Блэр, образно выражаясь, остался «за бортом», чем был крайне разочарован. Окончательно он покинул «Титаник» вечером 9 апреля. Забрал ли он бинокль с собой, оставил ли его где-то у себя в каюте под замком или вернул на мостик — точно неизвестно. Со своим сменщиком и другом (Лайтоллером) он этот вопрос не обсуждал. А даже если обсуждал, подробностей этого разговора они оба решили не раскрывать.

Для дачи показаний Блэр приглашен не был.



*Поднятый со дна бинокль на выставке артефактов «Титаника» в Брно, Чехия, 2019 г. По информации от Билла Содера, всего компанией RMS Titanic, Inc. было поднято шесть пар биноклей разной степени сохранности, преимущественно французского производства. Все они являлись личной собственностью пассажиров; не было найдено ни одного из офицерских либо поставленных компанией «Уайт Стар» служебных биноклей (Olivier Mendez/Stanislav Szali Skurák)*

## ШЕРБУР И КУИНСТАУН (10–11 АПРЕЛЯ 1912 Г.)



**В**о второй половине дня 10 апреля, когда пассажиры уже подкрепились сытным обедом и теперь, немного утомленные большим количеством навалившихся на них впечатлений, обживали свои каюты, отдыхали по салонам или неспешным шагом мерили перспективу застекленных прогулочных палуб, «Титаник» вышел в Ла-Манш. В сгущающихся сумерках огни занятых пассажирских

кают загорались один за другим, пока лайнер на скорости более 20 узлов и 68 оборотах поршневых паровых машин в минуту приближался к французскому берегу, прошивая своим острым носом валики встречных волн. На фок-мачте уже плескался французский триколор.

В нескольких милях от порта (военно-морской базы) Шербур на полуострове Котантен



*«Судно мечты» (Ship of Dreams). Картина британского художника Адриана Ригби, изображающая «Титаник» во время якорной стоянки в Шербуре вечером 10 апреля 1912 г. Слева на подходе один из тендеров. Гуашь, 1999 г. (© Adrian C. Rigby, adrianrigby.com)*

(77 миль к югу от Саутгемптона), где на «Титаник» должны были взойти еще 274 пассажира, пароход застопорил машины и около 18:30 отдал якорь.

Для Шербура заходы в акваторию порта сначала «Олимпиака» (в июне 1911 г.), а теперь и «Титаника» в их дебютных рейсах были событиями поистине сенсационного масштаба, так что специальным поездом, отходившим в 9:40 с парижского вокзала «Сен-Лазар» и через 6 часов прибывающим на портовую станцию Gare Maritime Transatlantique, на randevу с «Титаником» в Шербур выехал даже Николя Мартен, управляющий парижским офисом «Уайт Стар». Но при выходе из вагонов шербурскую партию пассажиров огорошили объявлением о том, что посадка на прибывающий британский чудо-лайнер, изначально запланирован-



*Эдит Розенбаум (1879–1975) в 1911 г.  
(Randy Bryan Bigham Collection)*

ная на 16:30, задерживается как минимум на час по причине чуть было не приведшего к аварии инцидента в порту Саутгемптона. У одних это вызвало недовольное ворчание, у других — сирийцев, армян и представителей прочих народностей Среднего Востока, переправлявшихся из восточно-средиземноморских портов через Марсель до Парижа и Шербура, — скорее, замешательство и смущение; их туристические договоры предусматривали дальнейшее отбытие в Америку «на первом доступном судне» — и, к их приятному удивлению, этим судном сегодня оказался «Титаник».

Шербурская гавань была слишком мелководна для колосса, чья осадка превышала 10 м, поэтому пассажиров принимали на борт вдали от берега на подходящей глубине. Для этой цели к «Титанику» выдвинулись два небольших вспомогательных транспорта — тендеры «Номадик» и «Граффик», построенные на верфи «Харленд энд Вулф» годом ранее специально для обслуживания лайнеров нового класса; первый предназначался для транспортировки пассажиров I и II классов, второй, соответственно, для эмигрантов.

По воспоминаниям пассажирки I класса Эдит Розенбаум из Цинциннати, штат Огайо, было холодно и даже прошел дождь. Сидя в тендере «Номадик», она наблюдала за тем, как Джон Джейкоб Астор, «король отелей» и один из богатейших людей мира, играл со своей собакой — эрдельтерьером по кличке Китти. Астор «сказал мне, что постройка “Титаника” обошлась в 10 млн долл., и подчеркнул, что он был непотопляем, “чудо современного судостроения”. <...> Наконец, шепот пробежался по тендеру: впереди стал виден “Титаник”. <...> И был он почти что как небоскреб. Я увидела нечто, выглядящее как огромное здание с рядами сверкающих электрических огней. Поистине прекрасное и впечатляющее зрелище».

Багаж Эдит Розенбаум, завзятой модницы, стилистки, журналистки и, как сегодня говорят, адепта fashion-индустрии, включал пять или даже девять крупногабаритных кожаных «пароходных» чемоданов, в которых она везла в Нью-Йорк весеннюю коллекцию самых остромодных французских вещей 1912 г., купленных ею в Париже как для собственного но-



шения, так и по заказу бизнес-партнеров и для последующей перепродажи в Америке. Перед рейсом она пыталась оформить страховку на свой тряпичный груз, но в парижском офисе «Уайт Стар» ей с обезоруживающей улыбкой было сказано, что страховать багаж на непотопляемом судне — ненужная трата денег и бессмыслица.

Тендеры ошвартовались у бортов «Титаника» напротив загодя открытых лацпортов на палубах D и E, и вскоре с их верхних палуб были установлены трапы, по которым потянулись вереницы пассажиров; всех слегка мутило после получасового плавания по беспокойно расходившимся водам.

Удрученная качкой, а также нехорошими предчувствиями, мисс Розенбаум предпочла бы отказаться от плавания на этом, как она его назвала, монстре. «Мистер Мартен сказал, что с радостью освободил бы меня от рейса, если таково мое желание, но выгрузить обратно мой багаж он не мог. “Вы просто нервничаете. Вы в полной безопасности, этот пароход непотопляем. Можете сойти на берег, если хотите, но ваш багаж все равно отправится в Нью-Йорк”. Я ответила: “Мой багаж дороже меня самой. Лучше я останусь с ним”. Чтобы успокоить меня, мистер Мартен пообещал сделать мне особую уступку: “Мы дадим вам большую каюту рядом с вашим номером и перенесем туда все ваши чемоданы и коробки, чтобы вы были счастливы!”

Отойдя в сторону, я более часа наблюдала за тем, как целый полк поваров и матросов перетаскивал на “Титаник” с тендера громоздкие деревянные ящики, шатаясь под их весом. Я спросила у одного из стюардов, что это было, и он сказал: “Это редкие консервированные овощи, фрукты разных сортов и прочие съестные припасы... Провизия на рейс туда и обратно”. И добавил: “На борту много народу, но это ничто по сравнению с тем, что мы ожидаем в обратном рейсе”. В жизни никогда не видела столько ящиков»<sup>24</sup>.

В Шербуре на борт судна поднялось немало европейских и американских знаменитостей, пливших в Новый Свет на обратном пути из курортных и увеселительных центров Западной и Восточной Европы, Средиземноморья

и Северной Африки. Не была исключением из этих правил и рыжеволосая ирландка Маргарет Браун — супруга владельца золотых приисков из Колорадо, проведшая сезон вместе с четой Асторов в Египте. Ко времени, когда миссис Браун начала свое ставшее впоследствии легендарным путешествие на «Титанике», она уже достаточно громко заявила о себе в мире, а несметные богатства ее мужа только подкрепляли ее общественный авторитет.

Полковник Джон Джейкоб Астор IV вошел на «Титаник» в сопровождении молодой супруги, слуги, горничной, сиделки и уже упоминавшейся собаки. Владея многомиллионным состоянием, доставшимся по наследству от отца (за что газеты присвоили ему язвительный титул «Величайшего памятника нетрудовым доходам»), Астор увлекался техникой



*Маргарет Браун (1867–1932), впоследствии известная как «Молли» (US Library of Congress)*



---

*Джон Джейкоб Астор IV (1864–1912). Портрет кисти Леона Ж. Ф. Бонна, 1896 г.  
(New York Public Library)*

и запатентовал ряд изобретений, а также написал научно-фантастическую новеллу «Путешествие к иным мирам» (1894 г.). Первой его женой стала Ава Уиллинг из Филадельфии, родившая ему двоих детей. Но в 1909 г. они развелись, а двумя годами позже мультимиллионер предложил руку и сердце 18-летней Мадлен Форс, с которой они познакомилась на летнем курорте в Бар-Харборе, штат Мэн, и которую поначалу смущало внимание со стороны джентльмена, пусть и знаменитого, но бывшего почти втрое старше нее. Однако миссис Форс, ее волевая и наделенная большими социальными амбициями мать, имела другие представления о наилучшем варианте устройства личной жизни дочери. Поэтому, преподнося своей юной пассии в 1911 г. великолепное золотое кольцо с бриллиантом (как символ неисчерпаемости и своих чувств, и богатства), полковник мог уже не сомневаться в том, что ответ будет положительным. В высшем свете Америки вся эта история произвела неизбежный скандал, и медовый месяц «Джей Джея» и Мадлен, больше напоминающий бегство во Францию и Египет (причем из Нью-Йорка они отплыли на «Олимпике»), стал принимать затяжной характер. В апреле 1912 г. Мадлен находилась на пятом месяце беременности, и они с мужем приняли решение возвращаться в Соединенные Штаты, поскольку, как говорит историк «Титаника» Дональд Линч, желали, чтобы их ребенок, будущий «принц отелей», родился в Америке.

«Вместо сияющей женщины, какой, в моем представлении, должна была быть та, что преодолела столько вражды и вышла замуж за желанного мужчину, — вспоминала стюардесса Вайолет Джессоп, в первый раз увидевшая Мадлен, когда ту сопровождали в их апартаменты (по-видимому, на палубе С), — я увидела тихую, бледную, унылую девушку с грустным лицом, вяло опирающуюся на руку ее супруга и казавшуюся безразличной ко всему вокруг. Тогда я впервые осознала, что все богатство мира не способно принести внутреннего удовлетворения»<sup>25</sup>.

Почтили лайнер своим присутствием и сэр Космо и леди Дафф-Гордон — не менее знаменитая чета (хотя они пытались скрыться



*Мадлен Астор (1893–1940), фото около 1910 г.  
(US Library of Congress)*

под псевдонимами мистера и миссис Морган и проживали в разных каютах — А-16 и А-20). Газетные полосы пестрели рассказами о бурной деятельности леди Дафф-Гордон на посту директора модного дома «Люсиль», прославившегося дизайном вечерних платьев, дамского белья и корсетов. Штаб-квартира и главный салон располагались на Ганновер-сквер в Лондоне, и к 1912 г. уже открылись филиалы в Нью-Йорке и Париже. Среди клиенток значились такие звезды, как Мэри Пикфорд, Билли Берк, Лили Элзи и др. Леди Дафф-Гордон по праву считается ведущим модельером эдвардианской эпохи и одной из тех, кто стоял у истоков моды двадцатого столетия; «помимо одежды, ее империя включала производство и продажу аксессуаров, <...> духов и косметики за пятьдесят лет до того, как Кристиан Диор сделал то же самое»<sup>26</sup>. К числу ее несомненных заслуг можно было отнести и то, что она одной из первых поняла значение рекламы как двигателя торговли, и вдобавок потрясла Лондон таким невероятным в те времена явлением, как



*Люси Кристиана, леди Дафф-Гордон  
(1863–1935), фото около 1910 г.  
(US Library of Congress)*

профессиональные манекенщицы. Младшая сестра ее, Элеонора Глин, была замечена в написании эротики.

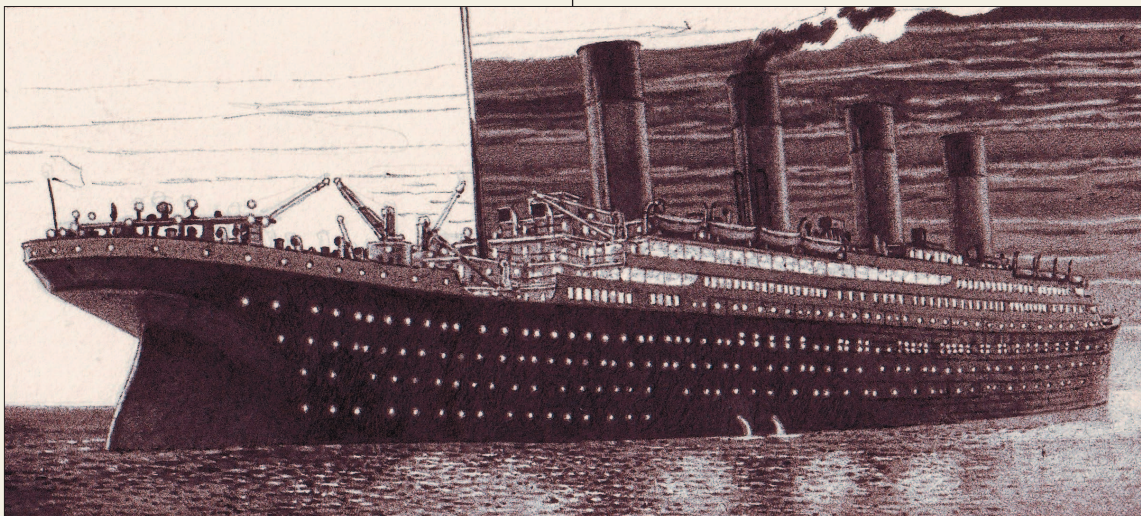
Замыкали список блестящих представителей международного бомонда, взошедших на борт «королевы морей» в Саутгемптоне и Шербуре, второй вице-президент Пенсильванской железной дороги Джон Борланд Тэйер, глава одного из богатейших семейств в Пенсильвании (возвращавшийся из европейского турне вместе с женой Мэриан, 17-летним наследником Джоном Борландом-младшим, или просто Джеком, и горничной); президент канадской «Большой магистральной железной дороги»

Чарльз Мелвилл Хейз; пожилая неразлучная германо-еврейско-американская чета Штраус, Ида и Исидор (совладелец крупнейшей американской сети универмагов Macy's на Манхэттене, бывший конгрессмен, игравший видную роль в торгово-промышленной жизни США); чикагский юрист и сталелитейный магнат Артур Райерсон с супругой, двумя дочерьми, 13-летним сыном и гувернанткой; американский «горнорудный король» и светский плеябой Бенджамин Гутгенхайм, брат основателя Музея современного искусства в Нью-Йорке (его свиту на «Титанике» составляли французская певица Леонтина «Нинетт» Обар (любовница, но вслух об этом старались не говорить) с горничной, камердинер и личный шофер).

Посадка в Шербуре заняла два часа. Пересадив на «Титаник» 142 пассажиров I класса,



*Последняя совместная фотография Иды и Исидора Штраусов, сделанная около 1910 г. Большую часть зимы 1912 г. супруги провели на курортах Лазурного берега Франции, где Исидор восстанавливался после болезни. Они также навестили свою семью в Германии, побывали в Париже и Лондоне (там Исидор пытался помочь урегулировать угольную забастовку) (courtesy of the Straus Historical Society)*



*«Титаник» покидает Шербур вечером 10 апреля 1912 г.  
Неоконченный рисунок автора. Бумага, шариковая ручка, около 1999 г.*

«Номадик» отошел назад, к кормовой двери палубы E, и выгрузил в нее еще три дюжины пассажиров II класса; с «Траффика» тем временем высаживались 102 «третьеклассных».

К 20:00 уже окончательно стемнело, и яркая палубная иллюминация судна в сочетании с трепещущими на ветру вымпелами напомнили Эдит Розенбаум о карнавале в Ницце.

В 20:10, подняв якорь, «Титаник» снова развел пары и на полном ходу (20,7 узла; 70 об./мин) двинулся северо-западным курсом в обход скалистого мыса Лендс-Энд на юго-западе Великобритании в сторону небольшого портового города Куинстаун (с 1920 г. CoBH, читается «Ков») в графстве Корк на юге Ирландии.

## **ЧЕТВЕРГ, 11 АПРЕЛЯ 1912 Г. КУИНСТАУН: 11:30–13:30**

**З**07-мильный переход из Шербура в Куинстаун не был богат событиями для пассажиров, а вот кочегары, штивщики, смазчики и другие рабочие не имели ни минутной передышки, равно как не имели ее Томас Эндрюс и возглавляемая им элитная «гарантийная

группа», помогавшая в наблюдении за инфраструктурами систем и в срочном устранении возникающих эксплуатационных неполадок на плаву. Была проведена даже генеральная репетиция аврала, о которой мы узнали из письма помощника электромонтера Джорджа Эрвина

матери — он писал из Куинстауна: «Этим утром у нас была учебная тревога в полной выкладке. Аварийные сигналы звенели в течение десяти секунд, и около 50 дверей (*sic*), все стальные, плавно соскользнули вниз, препятствуя перетеканию воды по отсекам. Теперь ты видишь: это судно попросту не может потонуть в результате столкновения с другим».

Несмотря на загруженность текущими делами и решением бесчисленных технических вопросов, Томас Эндрюс не забыл среди всей этой рейсовой суеты уведомить супругу в письме о том, что «на борту все шло замечательно, и он доволен той доброжелательно-

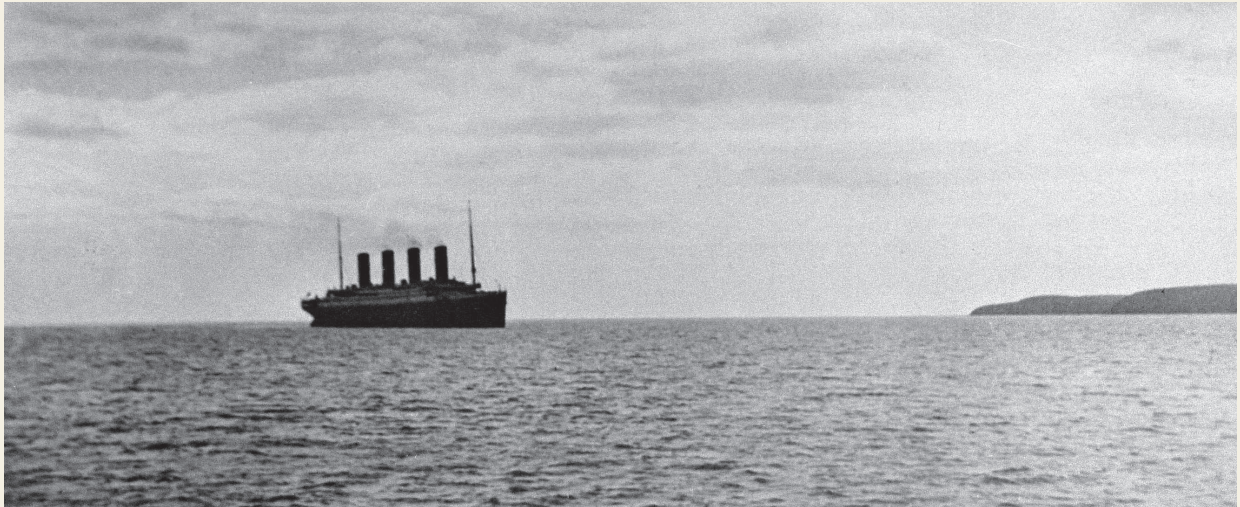
стью, которую все ему выражают, и члены экипажа, и пассажиры»<sup>27</sup>. Это была его последняя весточка на берег.

Атлантический порт Куинстауна расположен на острове Грейт, с южного берега которого открывается живописный вид на гавань Корк — одну из крупнейших естественных гаваней мира, но имеющую очень узкую горловину. Напротив города в этой гавани лежат острова Спайк (известный как «ирландский Алькатрас») и Холбоулайн (база ирландского военно-морского флота).

Лоуренс Бизли описывал красоту ирландского побережья с «залитыми утренним солн-



Куинстаун и гавань Корк. Карта 1890-х годов (iStock by Getty Images)

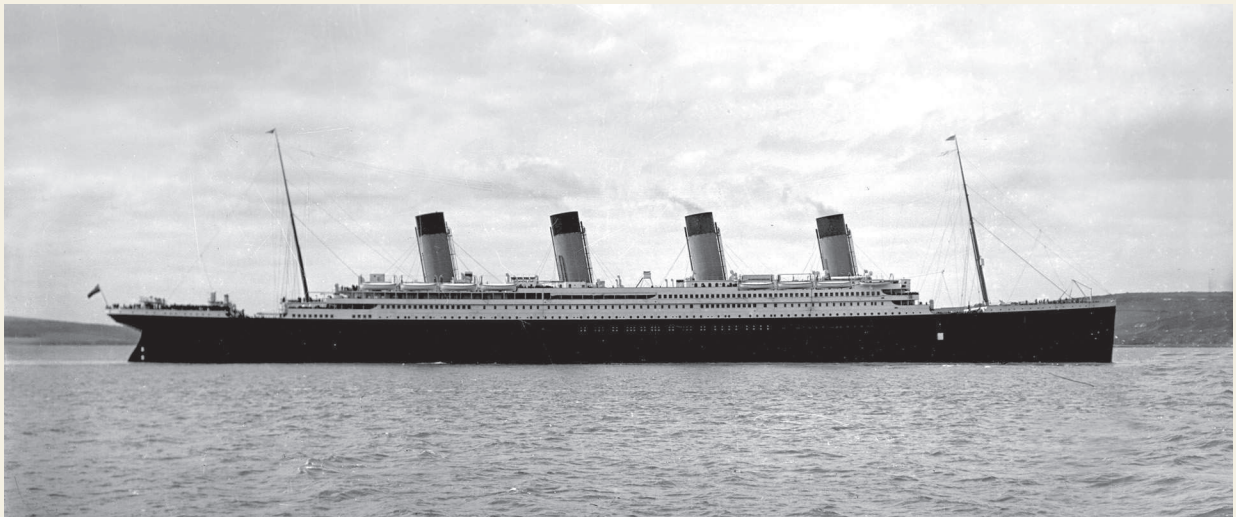


*«Титаник» на рейде гавани Корк (южное побережье Ирландии)  
утром 11 апреля 1912 г. (US Library of Congress)*

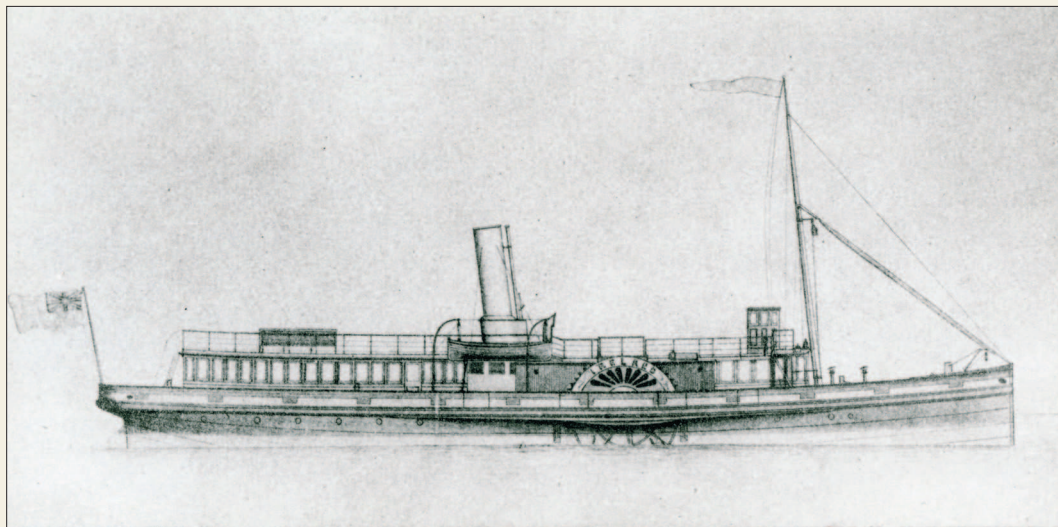
цем зелеными склонами холмов и группами домишек, разбросанных там и сям над окаймлявшими берег суровыми серыми утесами».

Здесь также потребовалась помощь квалифицированного судоводителя, хорошо знакомого со всеми особенностями и опасностями местного фарватера. Для этого на фале

был вывешен треугольный вымпел из желтой и синей половин, по Международному своду сигналов 1901 г. означавший «Мне нужен лоцман». У плавучего маяка Даунт-Рок в небольшой китобойной лодке с экипажем из четырех человек к борту пристал куинстаунский лоцман Джон Уилан.



*«Титаник» приближается к Рочес-Пойнт, что примерно в 4 милях от ирландского Куинстауна, утром 11 апреля 1912 г. Носовой лацпорт палубы Е открыт заранее. Незастекленный променад палубы А частично прикрыт парусиновым экраном для защиты от солнца. Механики толпятся на своей прогулочной палубе под третьей трубой (Cobh Heritage Centre/Wikimedia Commons)*



**SALOON PADDLE STEAMER "IRELAND,"**  
BUILT AND ENGINED BY  
**J. P. RENNOLDSON & SONS, SOUTH SHIELDS,**  
FOR  
*Messrs. The Clyde Shipping Company, Glasgow.*

*Колесный пароход «Ирландия», построен на верфи JP Rennoldson & Sons, Саут-Шилдс, в 1891 г., оператор Clyde Shipping Co. (Глазго). Длина 40 м, ширина 6,8 м, валовая вместимость 245 рег. т. Вместе с однотипным пароходом «Америка» использовался как тендер для обслуживания лайнеров «Олимпик»-класса. Разобран на металлолом в 1928 г. (courtesy of South Tyneside Libraries)*

Приближаясь ко входу в гавань, «Титаник» непрестанно замерял глубину под килем, дабы не сесть на мель. По свидетельству Бизли, вода вокруг работающих винтов окрасилась в бурый цвет из-за взбаламученного ими песка и ила.

В 11:30 (по судовому времени) «Титаник» бросил якорь правого борта в двух милях от маяка Рочес-Пойнт и примерно в четырех — от Куинстауна. Как и прошлым вечером в Шербуре, от причала «Уайт Стар» поочередно отделились два грузопассажирских парома — 245-тонные «Америка» и «Ирландия» 1891 г. постройки, еще на гребных колесах, и поспешили навстречу маячившему на подходе к гавани исполину.

Задолго до «Титаника» этот причал получил у местных жителей поэтическое прозвище

«Пирса разбитых сердец» (Heartbreak Pier). Свыше полутора миллионов ирландцев отправились отсюда за лучшей жизнью в Северную и Южную Америку и Австралию, и очень немногие возвращались навестить родные края; деревянный L-образный пирс становился для них символом прощания с отчим домом, родственниками и близкими. Пирс до сих пор находится на своем месте, хотя больше не используется по прямому назначению ввиду крайней ветхости и изношенности. История его, по данным краеведов, к сегодняшнему дню насчитывает более 150 лет. В настоящее время пристань является частью музейного комплекса Titanic Experience Cobh, главное здание которого расположено в бывшей билетной кассе «Уайт Стар Лайн».

Бизли с интересом и гордостью за британский торговый флот следил за посадкой



с 12-метровой высоты крытой прогулочной палубы: «Пассажиры и почта доставлялись с двух тендеров, и ничто не могло дать нам лучшего представления о громадности и чудовищной длине “Титаника”, чем наблюдение за пришвартованными подле его носа тендерами (утлыми суденышками вблизи великолепного лайнера!) с высоты вздымавшихся одна над другой палуб, отойдя как можно дальше к корме. Поистине, это было изумительное судно! Было столько грации и достоинства в его медленном, величавом покачивании на легкой волне в квинстанской гавани, но эту качку можно было заметить, лишь взяв за ориентир береговую линию, видневшуюся неподалеку; два крошечных тендера, подсакивающих на волне, будто пробковые поплавки, живо иллюстрировали прогресс в комфорте передвижения, достигнутый со времен маленьких пароходов»<sup>28</sup>.

Соседка Бизли по II классу — Хильда М. Слейтер, шесть дней как отметившая 30-летие дочь галифакского лекаря, — прибыла на «Титаник» как раз с одного из этих «поплавков» — «Америки». Преисполненная

радости, она возвращалась домой в Канаду для свадебных приготовлений. Весь ее багаж составляли дорожные чемоданы с закупленным в Европе (почти на 10 тыс. долл.) приданым: платья, шелковые чулки, эгрет и лента для волос, итальянские блузки с вышитыми вручную кружевами и мн. др. В 2013 г. дневниковые записи Хильды стали достоянием широкой общности благодаря Гарри Шутлаку, старшему архивариусу Государственных архивов Новой Шотландии, и Алану Хьюстаку, автору книги «“Титаник”: канадская история» (1999). Из этих дневников можно узнать, что она, по всей видимости, была на момент посадки единственной, кому имя «Титаник» ровным счетом ни о чем не говорило. И потому первое впечатление от увиденного в реальности оказалось еще более потрясающим: «Я ничего не знала о его размерах, дебютном плавании и т. д. Он маячил громадиной, когда мы к нему приближались (на тендере), и весь сиял хвастовством. Это было колоссально»<sup>29</sup>.

Едва попав на борт, она заплутала в поисках своей каюты на палубе D. Стюард, к кото-



*«Причал разбитых сердец» в современном состоянии. Ков, Ирландия, 2015 г.  
(photo by Adrian O'Sullivan of Co. Cork, Ireland)*



*Куинстаун, пирс «Уайт Стар Лайн» и офис компании.*

*Расцветенная фотооткрытка 1900-х годов*

*(из кн.: McCarthy K., Breen D. Cork Harbour Through Time. UK: Amberley Publishing, 2014)*

рому обратилась за помощью, лишь с извинениями развел руками: «Об этом судне я знаю не больше вашего, леди. Я сам здесь только со вчерашнего дня».

Хотя рука и сердце Хильды уже были предназначены другому, она наверняка не могла не обратить внимания на выделявшегося из толпы соседа по II классу — статного, атлетически сложенного юношу ростом под 2 м, голубоглазого, с волосами цвета «темный блонд». Звали его Уильям Джон Меллорс. 19-летний житель лондонского Челси узами Гименя связан еще не был, а в графе «Род занятий» писал: «Джентльменский камердинер» (поскольку действительно прослужил целый год в этом качестве у сэра Фредерика Шустера в Лондоне). Держа курс на Нью-Йорк с надеждой устроиться на новую работу в «Ричмондском графском загородном клубе» на Статен-Айленд, молодой человек прибыл

в Саутгемптон на специальном «пароходном» составе из Лондона и вместе с большинством поднялся на «Титаник» утром 10 апреля. Обо всех своих передвижениях и впечатлениях он подробно информировал мать в больших трогательных письмах, которые были бережно сохранены его внуком Томасом Беллом из Пенсильвании.

Любопытные детали повседневной жизни, быта и высочайшего уровня сервиса на борту даже во II классе содержатся в его письме, отправленном из Куинстауна: «У меня огромное количество еды на выбор, и стоит мне только нажать кнопку — как появляется стюард, готовый выполнить любое мое пожелание. Этим утром мой стюард вошел с вопросом, не желаю ли я, чтобы завтрак был подан в постель. Я сказал — нет, но тут мне захотелось чашечку <...> — и прежде, чем я успел бы сосчитать до 20, он поставил ее передо мной, а заодно и мои



*Куинстаун, вид на набережную и остров Холбоулайн в гавани Корк.  
Шотландская почтовая открытка 1900-х годов с расцвеченным фото 1890-х годов  
(из кн.: McCarthy K., Breen D. Cork Harbour Through Time. UK: Amberley Publishing, 2014)*

ботинки (отлично начищенные) — вниз рядом с чемоданом»<sup>30</sup>.

Пассажиров в Куинстауне садилось сравнительно немного, причем только трое из них имели на руках билеты I класса (семья Минахан из Висконсина), семеро — второго, а 113 чел. принадлежали к небогатой клиентуре III класса, отдававшей за место на одной из коек в «подпалубном пространстве» свои последние сбережения. В основном это были ирландские эмигранты, значившиеся в списке пассажиров как подданные британского короля (по Акту об унии Ирландия являлась частью Соединенного Королевства). Носители неповторимой национальной культуры, они, по едкому замечанию одного из стюардов, «хотя бы говорили на английском языке», в отличие от более чем половины других пассажиров III класса, в том числе представителей экзотических этносов.

Из этих ста тринадцати 14 мужчин и женщин выдвинулись в путешествие группой: друзья и соседи, все они были родом из прихода Аддергул в графстве Мейо на северо-западе Ирландии. Впоследствии они станут известны как «Четырнадцать из Аддергула» (The Addergoole Fourteen).

Пассажир III класса Юджин Дейли — известный исполнитель шотландских народных песен из Атлона — устроил для всех них небольшое open air-выступление сначала на борту тендера «Америка», а после на кормовой палубе «Титаника», где исполнил на волынке «Плач по Ирландии» (Erin's Lament) — грустную мелодию, исторгшую слезы печали и надежды (незабываемая смесь чувств!) из десятков глаз, обративших прощальный взгляд в сторону родного «Изумрудного острова».

Сто лет спустя его внучатый племянник Дэвид Дейли, ведущий контрабасист Борн-

мутского симфонического оркестра, представил новую аранжировку Egin's Lament для контрабаса и струнного секстета в Саутгемптоне и затем во французском Шербур-Октевиле. Запись вышла на аудиодиске в 2017 г., а в 2018-м с помощью дрона был записан музыкальный видеоклип, в котором Дэвид играет на своем контрабасе над крутым обрывом с видом на ту самую гавань Корк.

Какой-то кочегар, желая в последний раз насладиться приморским пейзажем с высочайшей точки «Титаника», взобрался по командно-техническому трапу на верхушку четвертой трубы; лицо его было черным от сажи, как у трубочиста или черта. «Он влез туда просто забавы ради, — продолжает Бизли, — но кое-кем из видевших его там, многими футами выше самой высокой из палуб, это было воспринято как “дурное предзнаменование” грядущих опасностей. Одна американская леди — да простит она меня, если читает эти строки! — с глубочайшей серьезностью и убеждением рассказывала мне, что видела этого человека, и во многом связывала гибель “Титаника” с этим»<sup>31</sup>.

Как бы то ни было, восьмерым «канальным» пассажирам, высаживающимся в Куинстауне, бояться было нечего. Одним из этих счастливцев оказался Фрэнсис Браун, прошедший на «Титанике», да еще и в I классе, более суток. Он отлично справился с возложенной на него духовной миссией и не поддался ни одному из окружавших его во множестве светских соблазнов, а лишь внимательно и в то же время отстраненно следил за бурлением жизни на борту огромного судна и скрупулезно фиксировал некоторые особенно интересные детали на фотопластинки. Создается впечатление, будто объектив его камеры побывал буквально повсюду: и на пирсе при посадке в Саутгемптоне, и на судовых прогулочных палубах I класса (включая похожий на балкон открытый променад в кормовой части палубы А, где дети пассажиров предавались традиционной английской забаве — запуску веревочного «волчка»), и наконец покинул судно вместе со своим владельцем и другими пассажирами, проследовав на шлюпке к побережью Ирландии.

Чета американских миллионеров, с которой Браун познакомился в обеденном салоне I класса, предложила оплатить ему оставшу-

юся часть плавания до Нью-Йорка, и Фрэнк телеграфировал своему настоятелю — дублинскому архиепископу, испрашивая совета, как поступить. Наутро в Куинстауне был получен ответ, состоявший всего из пяти слов: «Сходи с этого корабля! Архиепископ».

«Спускаясь по сходням, я встретил мистера МакЭлроя (судового казначея) <...>. “Всего доброго, — сказал ему я. — Я отдам вам копии фотографий при следующем вашем заходе. Приятного плавания”»<sup>32</sup>.

Покидая «Титаник», скромный служитель церкви, чуждый тщеславным помыслам, священник Браун не мог и предположить, что его имя чуть позже прогремит по всему миру, а выполненные им уникальные снимки — впечатляющий фоторепортаж того памятного рейса — займут центральные полосы крупнейших газет. В 1985 г. полный фотоархив преподобного Ф. Брауна (свыше 40 тыс. прекрасно сохранившихся негативов, включая главный трофей — детальную хронику суточного плавания из Саутгемптона через Шербур в Куинстаун) был по счастливой случайности обнаружен схороненным в большом металлическом коробе в подвале Провинциального Дома Общества Иисуса Христа в Дублине. Автором сенсационной находки оказался другой иезуит, Эдвард Юджин О’Доннелл, впоследствии опубликовавший фотографии в виде отдельного альбома. Сегодня авторскими правами на них владеет дублинское фотоагентство Davison & Associates Ltd.

Имя Джона Коффи, неприметного 23-летнего кочегара, уроженца Куинстауна, в скором времени тоже замелькает в газетах. Воспользовавшись случаем, он укрылся среди холщовых мешков с почтой, сгружаемых на тендер, и таким путем самовольно покинул судно. Газетных репортеров он, разумеется, будет потчевать классической историей о мрачных предчувствиях грядущей катастрофы, якобы заставивших его дезертировать. Реальный мотив, по всей вероятности, был куда прозаичнее: подписавшись в Саутгемптоне на должность кочегара, Коффи, скорее всего, уже тогда задумал воспользоваться «Титаником» просто как бесплатным средством транспорта до родного дома. Через неделю он вернется к работе кочегаром — на кунардовской «Мавритании».

## 11 АПРЕЛЯ 1912 Г. КУИНСТАУН И ВЫХОД В ОТКРЫТЫЙ ОКЕАН: 13:30–16:35



**В**о время якорной стоянки в гавани Куинстауна Дж. Брюс Исмей вызвал к себе в «миллионерские» апартаменты старшего механика Джозефа Белла; беспокоясь о запасах топлива, директор-распорядитель «Уайт Стар Лайн» хотел точно знать, не отразилась ли забастовка горняков на их количестве. Белл доложил, что из Саутгемптона они вышли, имея на борту почти 6 тыс. т угля — более чем достаточно для перехода до Нью-Йорка.

Но, как уже говорилось ранее, официальной политикой компании «Уайт Стар» в связи с мартовскими событиями на угледобывающих шахтах должно было стать сдерживание скоростей «Олимпика» и «Титаника» до 20



*Джозеф Белл (1861–1912), старший механик «Титаника» (Günter Bäbler Collection)*

узлов — с доведенной до сведения общественности формулировкой: «Для экономии угля».

При постройке лайнеров «Олимпик»-класса в проект закладывалась рабочая скорость хода 21 узел; при этом скорость, показанная «Олимпиком» в первый год его эксплуатации, позволила Исмею характеризовать его как «хорошее 22-узловое судно. В самых благоприятных условиях он способен и на большее. Думаю, он может развить максимум 22,5 узла или, возможно, 22  $\frac{3}{4}$  узла». О пределе скоростного потенциала «систершипов» мы можем судить по результатам «Олимпика», продемонстрированным им в одном из довоенных рейсов, когда был достигнут среднесуточный ход в 24,2 узла (83 об./мин). По оценке Эдварда Уайлдинга, заместителя Томаса Эндрюса в конструкторском отделе судоверфи «Харленд энд Вулф», при благоприятных обстоятельствах и со всеми задействованными котлами «Титаник» мог развить скорость около 23  $\frac{1}{4}$  узла.

Имелся, по признанию Исмея, и скоростной минимум, ниже которого опускаться было нежелательно: контракт на доставку почтовой корреспонденции из Саутгемптона и Куинстауна в Нью-Йорк, заключенный с британским правительством, обязывал компанию «Уайт Стар» использовать для этого свои самые быстроходные суда; на лайнеры, идущие со скоростью менее 16 узлов, грузить почту не разрешалось. Отсюда же, кстати, происходила и аббревиатура RMS перед именем судна; Royal Mail Steamer — «королевский почтовый пароход», КПП.

«После чего я сказал ему (Беллу), — вспоминал Исмей на британском расследовании, — что судно никак не сможет прибыть в Нью-