

УДК 656.614.2(091)
ББК 39.425.1
Н55

Несмеянов, Евгений Владимирович.
Н55 «Титаник». Иллюстрированная хроника рейса и гибели / Евгений
Несмеянов. — Москва : Яуза, 2025. — 304 с.

ISBN 978-5-9955-1035-2

В новой книге Евгения Несмеянова, одного из признанных мировых специалистов по истории «Титаника», представлена детальная, основанная на последних научных данных хроника трагического рейса «непотопляемого» лайнера. Уникальный иллюстративный материал — архивные и глубоководные фотографии, живописные и цифровые реконструкции, эксклюзивные кадры новейшей анимации затопления и разлома «Титаника»!

Эта богато иллюстрированная книга станет отличным подарком для всех любителей истории.

УДК 656.614.2(091)
ББК 39.425.1

ISBN 978-5-9955-1035-2

© Jan Boudestein, илл. на обложке, 2022
© Несмеянов Е.В., 2022
© ООО «Яуза-пресс», 2025

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО



Первой 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)

Книга, 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 эпитафию, 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»¹.

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



Рассвет 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»². 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»³.

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 Е, стюардов, стюардесс и ресторанного персонала — на палубе А. 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 (Е) 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-выспренней 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!»⁴

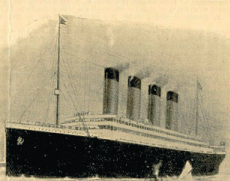
С прибытием в 9:30 первого «пароходного состава» «Уайт Стар» из Лондона поток пассажиров, восходящих на борт «Титаника», сделался непрерывным. Посадка велась сразу по нескольким путям: I и II классы загружались через два посадочных портала, преодолевая высокие мостки, соединявшие терминал «Лондонской 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 напрямик 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.

ISMAI, 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.



WHITE STAR LINE
JAMES SCOTT & CO., Agents
QUEENSTOWN.

3136093
3136093
WHITE STAR LINE.
LONDON CITY OFFICE.
Oceanic Steam Navigation Company, Limited,
of Great Britain,
ISMAI, IMRIE & CO.,
LIVERPOOL.

Ship _____
Counterpart of Storage 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 Emigration Officer at the Port of Embarkation or in the absence of such Officer, to the Officer of Customs, or to any other appointed by him to receive it, under a penalty 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 _____ 1911.

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.
For and on behalf of the OCEANIC STEAM NAVIGATION COMPANY, LIMITED, OF GREAT BRITAIN,
JOSEPH BRUCE ISMAI,
Issued by (per) _____
LONDON, E.C., _____ 1911

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 east 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 Victualling Scale for the Voyage must be printed in the body of the Ticket.
- All the Details must be correctly filled in, and the Ticket 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 Storage Passengers are to embark must be inserted in Words and not in Figures.
- When once issued, this 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 the 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 _____ 1911

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

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**, in the ship _____, 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 of a value not exceeding £10, unless the value in excess of that sum be declared and paid for by law. To the Statute Adult, a quart of Water daily, exclusive of what is necessary for cooking the articles required by the Merchant Shipping Act, 1908, to be issued in a cooked state, and a weekly allowance of Provisions according to the following scale: 1 lb. of Beef or Pork, or partly one and partly the other; 1 lb. of Preserved Meat, 4 oz. of Ham, 4 oz. of Butter, 2 lb. of Bread or Biscuit (not inferior in quality to Navy Biscuit), 2 lb. of Wheat Flour (not inferior to best second), 2 lb. of Oatmeal, rice, and peas, or any two of them; 2 lbs. of Potatoes, 1 oz. of Raisins, 2 oz. Tea, 1 lb. Sugar, 1 oz. Salt, 1 oz. Mustard, 1 oz. of 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 3 oz. Fresh Eggs. For Children between four and twelve months of age— 2 1/2 pints Water, 7 gills Preserved Milk, 3 oz. Preserved Soup, 1 oz. Condensed Egg, or 3 oz. Fresh Eggs, 1 oz. Biscuit, 4 oz. Oatmeal, 8 oz. Flour, 4 oz. Rice, 10 oz. Sugar.

Provisions for the following rates may, at the option of the Master of any "Passenger Ship," be made in the place of the following scale: 1 lb. of Fresh Meat, 1 lb. of Ham, 1 lb. of Preserved Meat to be considered equal, 4 oz. of Butter, 2 lb. of Bread or Biscuit, 2 lb. of Oatmeal, 2 lb. of Potatoes, 1 lb. of Raisins, 2 oz. Tea, 1 lb. Sugar, 1 pt. Split Peas, 1 lb. Flour, 1 pt. Chickens or Haricot Beans, 1 lb. Rice to be considered equal when issued with salted butter, 1 lb. Marmalade, 1 lb. Jam, 1 lb. Butter to be considered equal. Mustard and Curry Powder to be considered equal.

BILLS OF FARE.
Breakfast at Eight o'clock—Oatmeal Porridge and Milk, Tea, Coffee, Sugar, Milk, Fresh Bread and Butter, Herbage, Potatoes, Ling Fish and Egg Sauce, or Irish Stew, according to the day of the week.
Dinner at One 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 Fruits 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 and paid for.
Note—For Women and Children—Chicken Broth or Beef Tea daily at 11 a.m., and Tea, Coffee and Milk at all hours.

For and on behalf of the OCEANIC STEAM NAVIGATION COMPANY, LIMITED, OF GREAT BRITAIN,
JOSEPH BRUCE ISMAI,
(Signature in full) per _____
SEE BACK. LONDON, E.C., _____ 1911

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 придрчиво 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 четырехкочных 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”»?

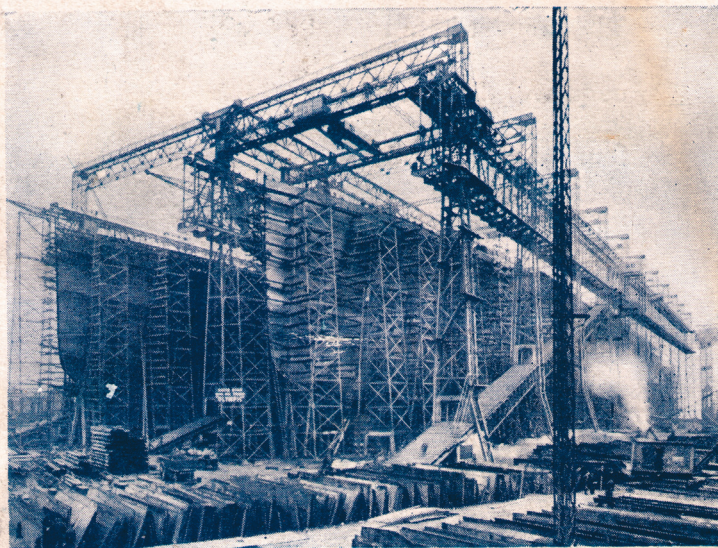
Часто, особенно в иностранной прессе, можно встретить утверждение, что перед выходом в рейс «Титаник» якобы никогда не рекламировался своими создателями или владельцами в качестве *непотопляемого судна*. Правда, что в специальном летнем 1911 г. номере английского журнала *The Shipbuilder* («Судостроитель») 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»⁷.

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 непотопляемые⁸.

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!⁵

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) кормовее мы могли видеть пассажиров II класса, что пересекали трап, ведущий в предназначенную им часть судна»⁶.

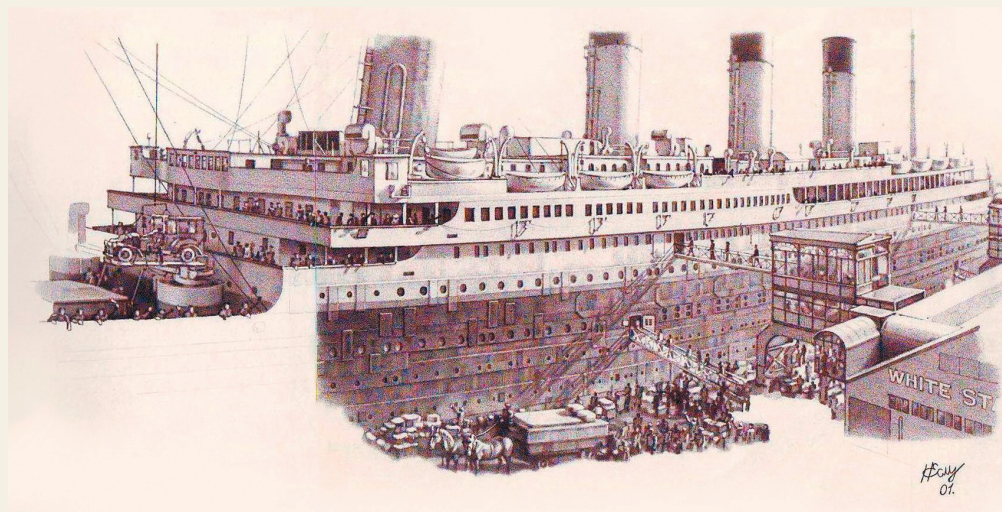
Брауну досталась каюта № 37 по правому борту на палубе А рядом с кормовой парадной

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

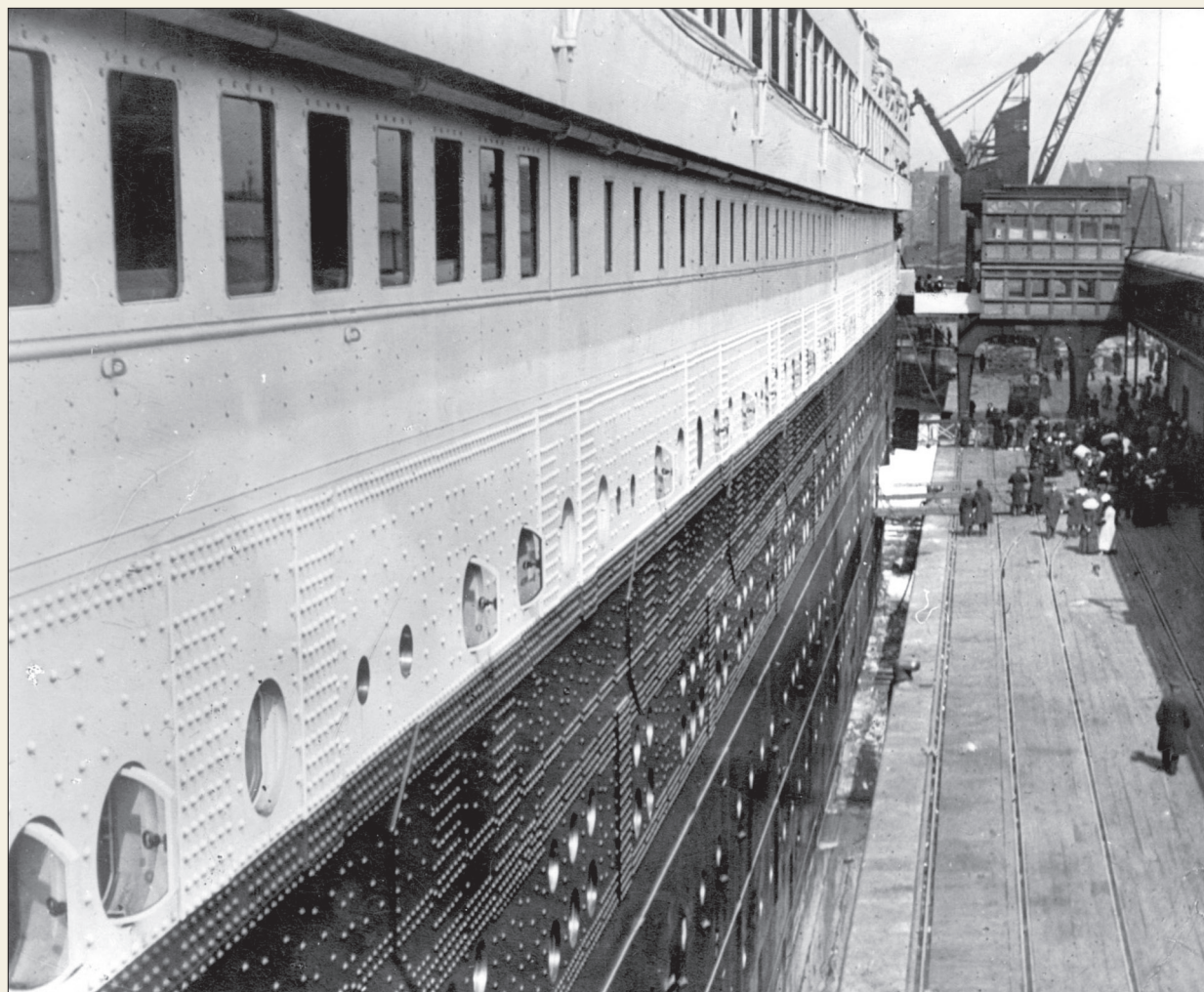
House) с видом на порт и вздымавшиеся над ним циклопические трубы «Титаника». Однако Флоренс не планировала составлять компанию мужу в плавании, как это было в первом рейсе «Олимпика»; на борт она с детьми поднялась только для того, чтобы пожелать главе семейства счастливого пути. Старшая дочь Маргарет 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 C открыты для проветривания. Вдали виден посадочный трап на палубу C 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-пассажиров, 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»⁹.

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 пароводного 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.

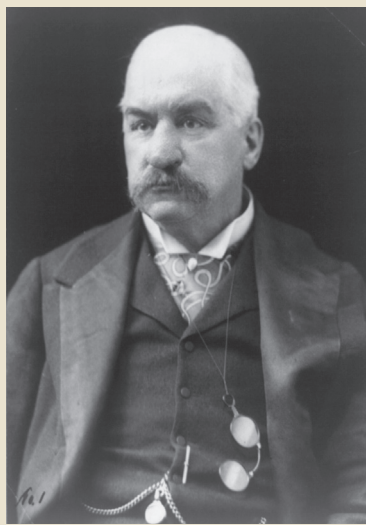
Городские часы пробили полдень, и трехкратный оглушительный рев бронзовых паровых свистков на передних двух трубах эхом прокатился по гавани и окрестностям, извещая о готовности самого большого судна планеты к выходу в море. За несколько мгновений до того как были убраны командно-пассажиры сходы у палубы 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 сбегал по нему на всей скорости, радуясь вновь очутиться на суше. У меня было чувство, что я чуть не отправился в плавание на «Титанике»»¹⁰.

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 «Лузитании»¹¹.

Сразу после гибели «Титаника» на страницах прессы всплыло великое множество «чудесных» 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



Капитан 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. Холст, акрил, 172 × 193 см, 2010 г. (© Jeremy Day)