

A large black and white photograph of the Titanic ship, viewed from a low angle looking up at the hull. The ship's name 'TITANIC' is written in large, white, serif capital letters on the dark hull. The ship's masts and rigging are visible against a light sky. In the foreground, there is a large, jagged, light-colored rock formation, possibly representing the iceberg that sank the ship.

TITANIC

ЛОУРЕНС БИЗЛИ
АРЧИБАЛЬД ГРЕЙСИ

УЧАСТНИКИ ДРАМАТИЧЕСКИХ СОБЫТИЙ
О ВЕЛИЧАЙШЕЙ
МОРСКОЙ КАТАСТРОФЕ



ПРАВДА О ТИТАНИКЕ

Арчибальд Грейси

**Правда о «Титанике». Участники
драматических событий о
величайшей морской катастрофе**

«Центрполиграф»

УДК 656.612
ББК 39.471.9

Грейси А.

Правда о «Титанике». Участники драматических событий
о величайшей морской катастрофе / А. Грейси —
«Центрполиграф»,

ISBN 978-5-9524-6009-6

Гибель «Титаника» по-прежнему вызывает острый интерес. Для осмысления этой трагедии невероятно любопытны впечатления ее непосредственных очевидцев. В настоящей книге представлены воспоминания выживших в катастрофе пассажиров судна, рассказанные каждым со своей точки зрения. Что произошло на борту «непотопляемого» корабля, почему он так быстро затонул, в самом ли деле члены экипажа вели себя как герои, почему гибель «Титаника» так потрясла человечество? Эти и другие вопросы были подняты в развернувшейся в прессе громкой кампании и впоследствии опубликованы участниками трагедии. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 656.612

ББК 39.471.9

ISBN 978-5-9524-6009-6

© Грейси А.
© Центрполиграф

Содержание

Предисловие	6
Лоуренс Бизли	8
Предисловие	8
Глава 1	9
Глава 2	12
Глава 3	20
Конец ознакомительного фрагмента.	27

**Лоуренс Бизли, Арчибальд Грейси
Правда о «Титанике». Участники
драматических событий о
величайшей морской катастрофе**

LAWRENCE BEESLEY
ARCHIBALD GRACIE
THE STORY OF THE TITANIC
AS TOLD BY ITS SURVIVORS



Москва
ЦЕНТРОЛИГРАФ

© Перевод и издание на русской языке, ЗАО «Центрполиграф», 2023
© Художественное оформление, ЗАО «Центрполиграф», 2023

Предисловие

В книге, посвященной «Титанику», впервые приведены самые важные воспоминания выживших после гибели огромного корабля: полный текст книг Л. Бизли «Гибель парохода „Титаник“», полковника А. Грейси «Правда о „Титанике“» и рассказы второго помощника Г. Лайтоллера и младшего радиста Г. Брайда.

Книга «Гибель парохода „Титаник“. История и уроки» Лоуренса Бизли вышла в 1912 году, ставшая первым крупным осмыслением катастрофы, содержит не только воспоминания Бизли о столкновении с айсбергом и спасении в шлюпке. Автор приводит самый полный анализ структурных недостатков судна. Лоуренс Бизли, молодой ученый, выпускник престижной частной британской школы, был пассажиром второго класса на «Титанике». Он направлялся в Соединенные Штаты в отпуск.

В книге «Правда о „Титанике“», написанной полковником Арчибалдом Грейси, содержится захватывающая история о его поистине чудесном спасении из-под тонущего «Титаника». Кроме того, в книге содержатся наиболее полные и эмоционально насыщенные воспоминания других выживших. Благодаря показаниям нескольких десятков человек читатель словно переживает первое потрясение от столкновения с айсбергом, постепенно осознает степень катастрофы, испытывает замешательство и отчаяние, став свидетелем гибели двух третей пассажиров судна.

Вероятно, полковник Грейси стал последним человеком, покинувшим «Титаник». Он так полностью и не оправился от истощения и переохлаждения и не дожил до публикации своей книги в 1913 году. Он умер 4 декабря 1912 года, примерно через 8 месяцев после катастрофы, став во многом такой же жертвой «Титаника», как и другие, утонувшие в Северной Атлантике.

Чарльз Герберт Лайтоллер служил на «Титанике» вторым помощником. Один из немногих офицеров, выживших в катастрофе, он руководил посадкой пассажиров в спасательные шлюпки. Кое-кто пытался осудить его, как становится ясно из попыток «обеления» (его собственный термин) или реабилитации в ходе расследования. В самом деле, несмотря на проявленное Лайтоллером мужество, его критиковали за строгое соблюдение принципа «Вначале женщины и дети». Кое-кто упрекал его в том, что для него жизнь одной пассажирки первого класса оказывалась в шесть раз ценнее жизни мужчины – пассажира третьего класса. Однако к чести Лайтоллера следует заметить: членам экипажа приходилось производить отбор тех, кого сажали в спасательные шлюпки, потому что шлюпок не хватало на всех. Времени бросать жребий не было, а если бы посадка шла по принципу «кто первый сел, тот и спасся», все окончилось бы паникой и давкой и погибших было бы гораздо больше.

Как и полковник Грейси, Лайтоллер пошел ко дну вместе с кораблем; но поток воздуха из гигантской трубы, которая, упав, утопила многих в ледяной воде (ее температура составляла 28 градусов по Фаренгейту, или примерно минус 2 градуса по Цельсию), оттолкнул его от корабля и позволил спастись. В книге приведены шесть относящихся к делу глав из его автобиографии, «„Титаник“ и другие корабли», опубликованной в Англии в 1935 году. В Америке книга не издавалась.

Гарольд Брайд служил на «Титанике» младшим радистом. Его интервью напечатали в номере «Таймс» от 28 апреля 1912 года, посвященном «Титанику».

Воспоминания выживших и иллюстрации способны передать читателям ту острую боль, какую породила в обществе гибель «Титаника». Помимо страданий самих выживших и горя тех, кто оплакивал своих близких, помимо собственно факта гибели огромного корабля, крушение «Титаника» приводило в замешательство и казалось многим едва ли не святотатством. Трагедия «Титаника» затмевает более поздние морские катастрофы, такие как гибель «Лузитании» или пожар на лайнере «Морро Касл».

Почему гибель «Титаника» так потрясла человечество? Частично подобная бурная реакция объясняется связанными с лайнером суевериями. Многие считали, что судостроители искушали судьбу, во всеуслышание провозглашая корабль непотопляемым. В прессе развернули громкую кампанию, освещавшую будущий триумфальный рейс «Титаника» в Нью-Йорк, и намекали на возможный рекорд скорости, который будет поставлен в ходе рейса. Авторы, склонные к спиритизму, напоминали о дурных предзнаменованиях, имевших место уже после того, как корабль отошел от причала. Кроме того, часто рассказывают о пассажирах, в том числе пропавших без вести, которые видели вещие сны, предупреждавшие их об опасности путешествия на «Титанике». С «Титаником» часто связывают много сверхъестественного.

Однако во многом ответ на вопрос, почему история «Титаника» по-прежнему вызывает такой интерес, заключается в том положении, какое занимал «Титаник» в 1912 году. «Титаник» считался не просто средством передвижения, способным доставить пассажиров из одного места в другое, подобно многим другим трансатлантическим лайнерам. Он стал плавучим символом статуса, объектом почти безоговорочной веры. Его владельцам удалось представить свое детище символом безопасности, роскоши, эксклюзивности и социальных привилегий.

Прежние представления вдребезги разбились всего за несколько часов. Водонепроницаемые отсеки, которые так расхваливали владельцы, оказались бесполезными. Последнее достижение техники XX века затонуло и пошло ко дну, как какой-нибудь примитивный парусник XVII века.

Общая судьба ждала миллионеров и нищих иммигрантов, путешествовавших третьим классом. Неожиданно оказалось, что смерть может настигнуть Ротшильда или Гутгенхайма с такой же скоростью, как обычного кочегара. В общем, гибель «Титаника» продемонстрировала судьбу человечества в миниатюре. Кроме того, трагедия показала, что героизм немногих перевешивает страх толпы. Имена Астора, Уайденера и Штрауса теперь известны благодаря не только оставленным ими состояниям, но и тому, как они вели себя в последние минуты перед смертью.

Катастрофа «Титаника» напоминает древнегреческие трагедии с их темой неотвратимости рока и зловещие предзнаменования средневековых моралите. Она знаменовала собой конец эпохи. Вместе с «Титаником» ко дну пошли уютные и самодовольные эдвардианские иллюзии, согласно которым не существовало пределов человеческой изобретательности и прогресса. На место столь дорого обошедшихся иллюзий пришло суровое осознание новой эпохи, исполненной неуверенности, ненадежности и небезопасности. Первым ее предвестником стал «Титаник». Катастрофа «Титаника» провела границу в истории человечества, и по этой причине, помимо заключенной в ней человеческой драмы, она всегда будет возбуждать интерес как трагедия исторического и эпического масштаба.

Лоуренс Бизли

Гибель парохода «Титаник» история и уроки

Предисловие

Обстоятельства, при которых написана книга, таковы. Примерно через пять недель после того, как выжившие с «Титаника» высадились в Нью-Йорке, меня пригласили на обед, который устраивали почтенные бостонские юристы, Семьюэл Дж. Элдер и Чарльз Т. Галлахер. После обеда меня попросили рассказать присутствующим о том, что перенесли выжившие, покидая «Титаник» и добираясь до «Карпатии».

После того как я завершил свой рассказ, Роберт Линкольн О'Брайен, редактор «Бостон геральд», попросил меня в интересах общества написать подробные воспоминания о гибели «Титаника». По его словам, в то время готовились к публикации книги людей, которые не присутствовали лично при крушении, а собирали сведения из газетных репортажей. Он сказал, что считает подобные книги вредными, переполненными сенсациями и в целом рассчитанными на то, чтобы взбудоражить общественное мнение. Просьбу О'Брайена поддержали все присутствовавшие на обеде; уступив, я пошел с ним в издательство «Хоутон Миффлин», где мы обсудили вопрос об издании книги.

В то время руководство издательства придерживалось такой же точки зрения, что и я: не стоит подробно записывать некоторые происшествия, связанные с гибелью «Титаника». Казалось, что самые страшные подробности лучше как можно скорее забыть.

И все же я решил несколько дней подумать над предложением. На следующей встрече мы снова пришли к согласию, решив, что, наверное, будет разумно записать историю гибели «Титаника» как можно точнее. В таком решении меня поддерживала надежда, что короткий рассказ, который я урывками писал на борту «Карпатии», успокоит общественное мнение, рассказав правду о том, что произошло, по свежим следам. Мой рассказ о катастрофе был опубликован во всех американских, английских и колониальных газетах именно с тем результатом, на какой я рассчитывал, что позволяет мне надеяться, что книга окажет такое же действие.

Решиться на написание книги мне помогло и другое – сознание долга нас, всех тех, кому повезло выжить в катастрофе, перед теми, кто утонул вместе с кораблем.

Глава 1

Строительство и подготовка к первому рейсу

Трудно представить историю более трагическую, чем история парохода «Титаник» компании «Уайт Стар лайн». Весь мир нетерпеливо ждал, когда лайнер спустят на воду и когда он отправится в свой первый рейс; весь мир читал о его огромных размерах и о несравненных удобствах и роскоши. Многие испытывали величайшее удовлетворение, думая о том, что спроектировано и построено такое удобное и, превыше всего, такое безопасное, «непотопляемое» судно. И вдруг мир узнал, что огромный красавец лайнер пошел на дно, как будто он был самым обычным грузовым пароходом водоизмещением в несколько сотен тонн; вместе с «Титаником» погибло свыше полутора тысяч пассажиров, в их числе некоторые всемирно известные личности! Невероятность такого события потрясла все человечество.

Если бы историю «Титаника» можно было написать в одном абзаце, вышло бы примерно вот что.

«Титаник» был построен на известной верфи «Харленд энд Вулф» на Куинс-Айленд, в Белфасте, одновременно с кораблем-близнецом, «Олимпиком». Корабли-близнецы знаменовали собой такой рывок в размерах, что для строительства были подготовлены специальные столярный и котельный цеха, и им отдали место, которое обычно занимали три стапеля. Киль «Титаника» заложили 31 марта 1909 года; он был спущен на воду 31 мая 1911 года. Судно прошло испытания в присутствии представителей Торговой палаты 31 марта 1912 года в Белфасте, прибыло в Саутгемптон 4 апреля и вышло в свой первый рейс до Нью-Йорка в следующую среду, 10 апреля. Всего на борту находились 2208 пассажиров и членов экипажа. В тот же день «Титаник» зашел в Шербур, а позже отправился в Нью-Йорк. Ожидалось, что лайнер прибудет к месту назначения утром в следующую среду. Но до места назначения он так и не дошел. В воскресенье, в 23:45, на 4Г46' северной широты и 50°14' западной долготы, лайнер столкнулся с айсбергом и через 2,5 часа пошел ко дну. 815 пассажиров и 688 членов экипажа утонули; 705 человек были спасены «Карпатией».

Вот некоторые цифры, связанные с «Титаником», самым большим лайнером в мире. Его длина на 3 дюйма превышала длину «Олимпика», а брутто-тоннаж был больше на 1000 регистровых тонн. Гибель «Титаника» стала величайшей в истории морской катастрофой. Весь цивилизованный мир был потрясен до основания, узнав о масштабе потерь и количестве погибших; мир так и не оправился от шока, что, несомненно, к лучшему. Нельзя успокаиваться, пока возможность подобной катастрофы не устранится окончательно с помощью законов, принятых отдельными странами, а также международных соглашений. Ни один живой человек не имеет права думать о произошедшей катастрофе, не приняв к сведению все, что послужит во блага мира в будущем. Лишь после того, как подобные знания будут применяться на практике к сооружению, оснащению и навигации пассажирских судов – и не раньше, можно будет перестать сокрушаться о катастрофе «Титаника» и о сотнях людей, без нужды принесенных в жертву.

Для того чтобы прояснить многие вопросы, которые возникают по ходу чтения книги, необходимо сказать несколько слов о строительстве и оснащении судна. Приведу несколько цифр в надежде, что они помогут читателю лучше разобраться в произошедшем.

Создавая «Титаник», кораблестроители вдохновлялись соображениями скорости, водоизмещения, пассажиро- и грузовместимости. Высокая скорость обходится очень дорого, так как огромна первоначальная стоимость необходимого мощного оборудования, высоки эксплуатационные расходы. Кроме того, необходимо сокращать пассажиро- и грузовместимость для снижения сопротивления воды и облегчения судна. Из-за больших размеров экипажу труднее заходить в порты и швартоваться; если водоизмещение очень велико, в то время как остов

судна сужен ради скорости, увеличивается осадка. Поэтому корпус «Титаника» проектировали шире, чем у обычных океанских лайнеров, увеличив полное водоизмещение. В то же время благодаря широкому корпусу осадка лайнера не превышала пределов допустимого. Кроме того, «Титаник» способен был вместить больше пассажиров и груза; следовательно, значительно увеличивалась его рентабельность. Разницу в указанных показателях можно увидеть из сравнения «Титаника» с «Мавританией» (судно компании «Кунард» 1907 года постройки):

	Осадка	Мощность, лошадиные силы	Скорость, узлы
«Мавритания»	44 640	70 000	26
«Титаник»	60 000	46 000	21

Длина построенного судна составляла 883 фута, ширина – 91½ Фута; высота от киля до мостика – 104 фута. Корабль имел 8 стальных палуб, двойное дно. Пространство между наружным днищем и вторым дном было разделено поперечными и продольными перегородками на 46 отсеков. Бортовые или скуловые кили призваны были уменьшить амплитуду колебаний бортовой качки; несомненно, они хорошо выполняли задачу, но, как оказалось, стали недостатком, потому что именно та часть корабля задела айсберг. Предполагают, что после столкновения кили были вдавлены внутрь, что усилило удар по обшивке. Правда, неизвестно, был бы в противном случае конечный результат другим.

Машинное оборудование стало воплощением последних достижений прогресса в кораблестроении: помимо поршневых двигателей, на «Титанике» имелась паровая турбина низкого давления. Подобное сочетание увеличивает мощность при том же потреблении пара, что стало значительным шагом вперед по сравнению с использованием только поршневых двигателей. Поршневые двигатели вращали два крайних винта, а турбина – средний, что делало «Титаник» трехвинтовым судном. Для обслуживания силовых установок на корабле имелось 29 громадных жаротрубных котлов и 159 топков. На «Титанике» имелось 4 эллипсоидных трубы шириной 24 фута 6 дюймов (самая широкая часть). Через 3 трубы выходили дым и водяные газы; четвертая труба исполняла роль вытяжного вентилятора.

Корабль был оснащен 16 спасательными шлюпками длиной 30 футов. Шлюпбалки поставила шведская компания The Wellin Davit and Engineering; на тот момент это были самые передовые устройства для спуска шлюпок. После спуска первой шлюпки они могли поворачиваться в сторону шлюпочной палубы и забирать с нее другие шлюпки. В случае необходимости корабль можно было укомплектовать 48 шлюпками, что было бы более чем достаточно для спасения всех, кто находился на борту в ночь столкновения. Корабль был разделен на 16 отсеков с помощью 15 поперечных водонепроницаемых перегородок, которые шли от двойного днища до верхней палубы на носу и до салонной палубы на корме. В обоих случаях перегородки были гораздо выше ватерлинии. Сообщение между машинным отделением и трюмной командой велось через водонепроницаемые двери, которые можно было одновременно закрыть с капитанского мостика; простой выключатель замыкал мощные электромагниты. Кроме того, двери можно было закрыть вручную с помощью рычага, а в том случае, если нижний уровень случайно оказался бы затоплен, платформа под настилом закрывала их автоматически. Эти отсеки были сконструированы так, что, если бы два самых больших оказались затоплены водой – при обычных условиях вещь маловероятная, корабль по-прежнему оставался бы на плаву. Конечно, в ночь столкновения затопленными оказалось больше двух отсеков, но сколько именно, пока точно не установлено.

Экипаж «Титаника» состоял из 860 человек, в том числе 475 стюардов, поваров и т. д., 320 кочегаров и 65 человек, занятых навигацией. Механизмы и оборудование на «Титанике» были лучшими из тех, какие можно было приобрести, и представляли собой последнее слово в кораблестроении. Толщина стальных плит, из которых был построен «Титаник», была больше, чем у любого построенного до тех пор судна; бруссы, балки, переборки и палубы отличались исключительной крепостью. Упомянуть об этом не было бы необходимости, если бы у части общества не сложилось впечатление, будто из-за турецких бань, спортивных залов и других так называемых признаков роскоши пришлось пожертвовать некоторыми более важными вещами, отсутствие которых повлекло за собой потерю стольких жизней. Однако подобное впечатление ошибочно. Все упомянутые признаки роскоши стали дополнениями для удобства и комфорта пассажиров. На крупных океанских лайнерах их присутствие так же оправданно, как и в большом отеле. На палубе «Титаника» имелись места, где можно было разместить дополнительные шлюпки и спасательные плоты, не жертвуя «роскошью». Ошибка заключалась в том, что дополнительные шлюпки не поставили, а вовсе не в конструкции судна, где не нашлось места для их хранения. На ком должна лежать ответственность за ненадлежащее количество шлюпок – вопрос другой; он должен рассматриваться позже.

Задумав путешествие по Соединенным Штатам, я решил пересечь океан на «Титанике» по нескольким причинам. Во-первых, меня привлекала новизна путешествия на самом большом корабле. Кроме того, друзья, которые путешествовали на «Олимпике», описывали его как самый комфортабельный корабль на море; в то же время сообщалось, что «Титаник» еще удобнее благодаря повышенной остойчивости. Я поднялся на борт 10 апреля, в среду, в 10 утра, переночевав в Саутгемптоне. Трогательно вспоминать, что, садясь в то утро завтракать в отеле, я видел из окон четыре огромных трубы «Титаника», возвышавшиеся над крышами различных судоходных контор напротив. Мимо отеля на корабль шла вереница кочегаров и стюардов. За соседним столиком сидели три пассажира «Титаника», которые обсуждали будущее плавание. Среди прочего, они оценивали вероятность крушения. Вставая из-за стола, я посмотрел на соседей; на корабле я видел их, но их не было среди тех, кто утром в понедельник отозвался на переключке на «Карпатии».

Поднявшись на борт вместе с двумя друзьями, которые приехали проводить меня из Эксетера, я до отплытия осматривал различные палубы, обеденные салоны и библиотеки. Палубы оказались очень протяженными; не будет преувеличением сказать, что на таком огромном лайнере нетрудно было заблудиться. Мы случайно забрели в спортивный зал на шлюпочной палубе. Вскоре после нас в зал зашел инструктор с двумя фотоаппаратами. Он усадил нас на велотренажеры и велел крутить педали. Вначале мы приняли фотоаппараты за его знакомых, но позже узнали, что они представляли один лондонский иллюстрированный журнал. В зал заходили другие пассажиры, и инструктор в белом фланелевом костюме бегал туда-сюда. Он казался олицетворением розовощекого здоровья и силы, когда помогал одному пассажиру сесть на электрического «коня», другому – на «верблюда». Зрители со смехом наблюдали за тем, как неопытных седоков энергично трясет и подбрасывает вверх-вниз, пока инструктор управлял моторчиком, который позволял машинам так реалистично имитировать езду на коне и на верблюде.

Как сообщают, в ночь катастрофы, пока оркестр, стоящий за дверьми спортивного зала, неустанно играл и оркестранты видели, как вода поднимается все выше, инструктор находился на дежурстве внутри. Он присматривал за пассажирами на велосипедах и гребных аппаратах, помогая им и подбадривая их до последнего. Мне кажется уместным, чтобы его фамилия вместе с фамилиями оркестрантов – по-моему, его фамилию (Макколи) прежде никуда не вносили – очутилась в почетном списке тех, кто до последнего исполнял свой долг.

Глава 2

От Саутгемптона до ночи столкновения

Вскоре после полудня раздались свистки, которые призывали друзей-проводящих сойти на берег. Убрали сходни, и «Титаник» медленно пополз вдоль причала под аккомпанемент последних приветов со стороны тех, кто остался на берегу. Мы не слышали приветственных гудков и сигналов с других кораблей, хотя этого можно было ожидать в час, когда самое крупное судно в мире выходило в свой первый рейс. Было тихо и довольно обыденно, обошлось без ярких и живописных церемоний, которые подсказывает воображение в подобных случаях. И все же пассажирам и проводящим пришлось поволноваться. С отходом «Титаника» связаны два драматических инцидента. Они же вызвали интерес к отплытию в порту. Первое происшествие имело место перед тем, как убрали последние сходни. Группа кочегаров бежала по причалу с узлами, в которых находились их пожитки и инструменты; они подошли к сходням, явно намереваясь подняться на корабль. Но младший офицер, стоявший у берегового конца сходней, не пустил их на борт. Кочегары что-то доказывали, бурно жестикулировали, очевидно пытаясь объяснить, почему они опоздали, но офицер оставался непреклонным и решительно отгеснил их. Сходни убрали, несмотря на крики опоздавших. Тем самым был положен конец их упорным попыткам попасть на «Титаник». Должно быть, те кочегары по сей день благодарны своей непунктуальности и строгому офицеру, не пустившему их на «Титаник»! Они наверняка до конца жизни будут повторять рассказ о том, как опоздали на судно. Скорее всего, тот офицер спас им жизнь.

Второе происшествие случилось вскоре после того; хотя его, несомненно, подробно описали очевидцы, наблюдавшие с берега, возможно, вид произошедшего с палубы «Титаника» будет небезынтересным. Когда «Титаник» величественно двигался вдоль причала, а толпа друзей махала руками, мы поравнялись с пароходом «Нью-Йорк», пришвартованным рядом с «Океаником». Провожаящие махали руками тем, кто находился на «Титанике»; с таким же успехом они могли махать пассажирам и другим кораблям. Но когда нос «Титаника» находился примерно на одном уровне с носом «Нью-Йорка», послышалось несколько громких щелчков, напоминавших револьверные выстрелы. С того борта «Нью-Йорка», который был обращен к причалу, полетели мотки каната, которые упали в толпе. Провожаящие в страхе отступали, спасаясь от канатов. Мы надеялись, что никого не задело, но матрос, стоявший рядом со мной, уверял, будто видел, как уносят какую-то женщину. И вдруг, к нашему изумлению, «Нью-Йорк» пополз к нам, очень медленно, но неуклонно, как будто его притягивала какая-то невидимая сила, которой он не мог противостоять. Происшествие тут же напомнило мне один опыт, который я показывал много раз в классе, когда ученики проходили основы физики. Маленький магнит пускался на пробке в чаше с водой, а небольшие стальные предметы, размещенные на соседних кусках пробки, притягивало к плавающему магниту магнитной силой. Кроме того, я вспомнил, как в детстве, принимая ванну, наблюдал за большой целлулоидной уткой, которая, благодаря явлению, которое называется капиллярным притяжением, притягивала к себе более мелкие игрушки: уточек, лягушек, жуков. Все они плавали вместе, не ведая о том, что в природе испытывают антипатию друг к другу. Масса игрушек напоминала «счастливые семейки», животных и птиц разных пород, каких сажают в одну клетку и показывают на морских курортах для развлечения отдыхающих. На «Нью-Йорке» выкрикивали приказы, матросы носились туда и обратно, выбирая канаты и закрывая матами тот борт, который мог пострадать от столкновения. Буксир, который за несколько мгновений до того отошел от носа «Титаника», обогнул нашу корму и подошел к корме «Нью-Йорка». После швартовки буксир стал оттаскивать «Нью-Йорк» со всей силой, на какую были способны его двигатели. Первое время казалось, что ничего не выйдет. Если не считать серьезности происшествия, было необычайно

смешно наблюдать за тем, как маленький буксир, пытаясь, пытается оттащить пароход, как будто маленький мальчик оттащивал с дороги щенка, зажав в зубах поводок, расставив ноги, раскачивая головой и всем телом из стороны в сторону, чтобы тащить с наибольшей силой. Вначале казалось, что два судна столкнутся в области кормы; но офицер, руководивший операцией с кормового мостика «Титаника», отдал приказ остановиться. «Нью-Йорк» перестало притягивать к нам, и буксир оттащил его наискось по доку; его корма прошла в нескольких ярдах от борта «Титаника». На меня произвела сильное впечатление полная беспомощность огромного лайнера в отсутствие какой-либо управлявшей им движущей силы. Однако всем еще пришлось поволноваться; «Нью-Йорк» развернулся носом к причалу, а его корма раскачивалась совсем рядом с нашим носом. Он медленно пополз на «Тевтоник», который был пришвартован с другой стороны. Борта накрыли матами, уменьшая силу удара. Впрочем, как мы заметили, удар был не настолько силен, чтобы причинить существенный ущерб. Со стороны носа к «Нью-Йорку» подошел еще один буксир. Два буксира оттащили его к краю причала, который оканчивался на берегу реки.

Мы медленно двинулись вперед и буквально проползли мимо «Тевтоника», но, невзирая на это, «Тевтоник» так притягивало к нам, что его нос развернулся на несколько градусов в сторону «Титаника». Толпа кричала, группа высокопоставленных чиновников, возможно начальник порта и его подчиненные, стоявшие ближе к воде, стали перепрыгивать через швартовные тумбы. Все пятились. Но вот мы вышли из дока, и, когда медленно повернули в реку, я увидел, как «Тевтоник» медленно возвращается в нормальное положение. Те, кто наблюдали за происшествием, вздохнули с облегчением.

Хотя происшествие было неприятным, всем пассажирам, перегнувшимся через ограждения, интересно было наблюдать за тем, как офицеры и матросы различных судов избегали столкновения. Мы с удовольствием смотрели, как стоявшие на швартовочном мостике «Титаника» офицер и матросы отдавали команды по телефону и звонили в колокол, подавали сигналы красными и белыми флажками, по мере того как то увеличивалась, то уменьшалась угроза столкновения. Самым заинтересованным зрителем оказался молодой американский кинематографист; он вместе с женой наблюдал за происходящим, вертя ручку своего аппарата с явным удовольствием. Очевидно, он считал явной удачей, что в такое время оказался на борту. Однако ни снятый им фильм, ни сам оператор не добрались до места назначения, и запись происшествия с палубы «Титаника» так и не была показана на экране.

Пока мы шли по реке, все только и говорили о происшествии; пассажиры разбились на группки; многие сравнивали инцидент с недавним случаем, когда «Олимпик» столкнулся с крейсером «Хоук». Все согласились, что это подтверждает теорию присасывания, которую столь успешно применили в суде юристы «Хоука», хотя многие высмеивали ее, когда в Адмиралтействе высказали предположение, почему крейсер врезался в «Олимпик». И поскольку я пытаюсь изложить все, что происходило на «Титанике», в хронологическом порядке, необходимо помнить, что среди пассажиров и членов экипажа нашлось немало тех, кто счел происшествие дурным предзнаменованием. Моряки, как известно, крайне суеверны; многие люди склонны следовать их примеру, точнее, примеру любого, кто высказывается с убежденным видом и повторяет свои мысли при первом удобном случае. Ощущение тайны, окутывающее пророчество, особенно зловещее (ибо человеческий мозг, видимо, устроен так, что с большей готовностью воспринимает дурное пророчество, чем доброе предзнаменование, возможно, из подсознательного страха перед тем, чего он боится, а может, из болезненного, нездорового влечения к чему-то плохому), заставляет многих относиться к суеверным теориям с определенным почтением. Не то чтобы они всецело верили в дурные предзнаменования или готовы были сообщить близким друзьям, что верят в нечто подобное; но ощущение, что *другие* верят, и некоторая убежденность, что «в этом все же что-то есть», ведет к признанию самых нелепых и диких теорий. Позже я намерен подробнее обсудить вопрос суеверий применительно к нашей

жизни на «Титанике», но сейчас слегка опережу события, описав второе так называемое «дурное предзнаменование», которое увидели в Квинстауне. Когда к «Титанику» подошло одно из посыльных судов, перевозившее пассажиров и почту, пассажиры, задржав головы, смотрели на огромный лайнер, возвышавшийся над ними, и вдруг увидели голову кочегара, черную после работы, которая высунулась из огромной трубы – той, что предназначалась для вентиляции. Труба возвышалась над самой высокой палубой. Кочегар забрался в трубу шутки ради, но для некоторых зрелище стало «дурным знаком», который внушил им страх перед грядущей опасностью. Одна видевшая кочегара американка – да простит она меня, если читает эти строки! – обратилась ко мне с глубочайшей убежденностью и серьезностью. По ее словам, она в большой степени связывала гибель «Титаника» именно с тем происшествием. Вы можете назвать ее слова отъявленной глупостью. Да, так и есть, но не для тех, кто верит в подобные вещи; и хорошо, если такие пророческие мысли об опасности не получают распространения среди пассажиров и членов экипажа; похоже, они обладают нездоровым влиянием.

Миновав Спитхед, мы шли вдоль берегов острова Уайт, который выглядел прекрасным в свежей весенней зелени, обменялись салютами с буксиром компании «Уайт Стар лайн», который лежал в дрейфе в ожидании буксировки одного из лайнеров к берегу. Вдали мы заметили несколько военных кораблей. Со стороны моря вход в залив охраняли несколько черных эсминцев. В полный штиль мы подошли к Шербуру – как раз сгустились сумерки. Мы вышли оттуда около 20:30, приняв на борт пассажиров и почту. В полдень четверга мы подошли к Квинстауну после приятного путешествия через Ла-Манш, хотя утром из-за холодного ветра невозможно было сидеть на открытой палубе.

Побережье Ирландии выглядело очень красивым, когда мы подошли к гавани Квинстауна. В ярких лучах утреннего солнца перед нами предстали зеленые холмы; над зазубренными серыми утесами, окаймлявшими побережье, виднелись группы домиков. Мы взяли на борт лоцмана и медленно вошли в гавань. Лот приходилось бросать постоянно. Винты задевали дно и поднимали песок; из-за этого вода помутнела и побурела. Мне показалось, что корабль остановился внезапно, и, поскольку я не знал, какова глубина у входа в гавань, решил, что, может быть, с помощью лота выявили, что глубина меньше, чем считалось безопасным для крупного лайнера размера «Титаника». Мои подозрения как будто подтвердил песок, поднятый со дна, – однако это просто предположение. Пассажиров и почту взяли на борт с двух посыльных судов, и ничто не могло дать нам лучшего представления о громадных размерах «Титаника». Мы стояли на корме и смотрели вниз с верхней палубы; к носу причаливали посыльные суда, авизо, казавшиеся простыми скорлупками рядом с величественным многопалубным судном, которое возвышалось над ними. Поистине, «Титаник» был величественным лайнером! В его движениях было нечто изящное, когда он еле заметно покачивался на волнах, то еле заметно ныряя вниз, то выравниваясь. Качка была заметна, только если наблюдать за носом судна по сравнению с какой-нибудь вехой на берегу в отдалении; два маленьких посыльных судна мотало туда-сюда, как пробки, рядом с «Титаником», и мы в полной мере могли оценить все достоинства передвижения на крупных судах по сравнению с мелкими суденышками.

После того как закончилась пересадка, посыльные суда отчалили, и в 1:30 ночи, когда винты снова взболтали песок, «Титаник» медленно развернулся на четверть круга. Его нос развернулся вдоль побережья Ирландии. Затем мы быстро отошли от Квинстауна; однако еще много миль видели маленький белый домик на холме за кормой. В нашем кильватере парили и кричали сотни чаек; они дрались и ссорились из-за остатков обеда, которые выбрасывали по трубам, пока мы входили в гавань; теперь они следовали за нами, надеясь на дальнейшее угощение. Я долго наблюдал за ними и был поражен тем, как легко они устремлялись вниз и успевали за кораблем, как будто едва шевеля крыльями; выбрав одну чайку, я следил за ней по несколько минут кряду и не замечал, чтобы она шевелила крыльями с целью ускорить свой полет. Птица кренилась то в одну, то в другую сторону, подхваченная порывами ветра; она напоминала аэро-

план, который парит в потоках воздуха. Не теряя изящной простоты, птица успевала за «Титаником», который вспарывал воду со скоростью двадцать узлов; если ветер был встречным, птица взмывала вверх и летела вперед наискосок; так же наискось она спускалась, ее крылья изгибались красивой аркой, а хвостовые перья расправлялись, словно веер. Было очевидно, что птица владеет тайной, которую мы лишь начинаем постигать, – тайной использования воздушных потоков, в которых можно то подниматься, то опускаться или планировать с минимальным расходом сил. Кроме того, чайки напоминали парусники, которые идут на всех парусах при встречном ветре. Конечно, авиаторы берут пример с чаек; возможно, вскоре мы увидим аэроплан или планер, который изящно ныряет вверх и вниз при встречном ветре, неуклонно продвигаясь вперед над Атлантическим океаном. Чайки еще были за нами, когда наступила ночь; они по-прежнему кричали и ныряли в широкий пенный кильватер, который мы оставляли за собой; но утром они исчезли. Возможно, увидели ночью пароход, который направлялся к ним домой, в Квинстаун, и полетели за ним.

Всю вторую половину дня мы шли вдоль побережья Ирландии; берега охраняли серые утесы. Холмы за ними выглядели угрюмыми и голыми. Вечером побережье удалилось от нас к северо-западу, и последнее, что мы видели в Европе, были горы Ирландии, туманные и тусклые в наступившей тьме. Думая о том, что мы в последний раз увидели сушу перед тем, как высадимся на берегах Америки, я вернулся в библиотеку, чтобы написать письма, не догадываясь о том, сколько всего неожиданного, яркого и внушительного произойдет с нами, со сколькими бедами придется столкнуться и сколько хороших людей придется оплакать, прежде чем мы снова увидим землю.

После того как мы вышли из Квинстауна, с четверга до утра воскресенья, рассказывать почти не о чем. Море было спокойным – более того, таким спокойным, что почти никто не отсутствовал в столовой; ветер был западным и юго-западным, «свежим», как было написано в ежедневной сводке, но его порывы часто бывали холодными, часто такими холодными, что невозможно было сидеть на открытой палубе. Вот почему многие из нас проводили почти все время в библиотеке, где читали или писали письма. Каждый день я писал по несколько писем и бросал их в ящик, висевший у двери в библиотеку; скорее всего, они и сейчас находятся там.

По утрам в небе, покрытом облаками, вставало солнце. Облака тянулись над горизонтом длинными узкими полосами и поднимались ярус за ярусом; по мере того как солнце поднималось все выше, облака становились красными, розовыми и постепенно выцветали до белого. Красивое зрелище для того, кто прежде не пересекал океан (или, более того, не удалялся от берегов Англии). Приятно стоять на верхней палубе и наблюдать за морской гладью, раскинувшейся всюду, куда ни посмотри, пока не смыкалась с линией горизонта, как казалось, бесконечно далеко. За кормой тянулся белопенный кильватер; под ним, как можно было предположить, лопасти винтов взрезали волны Атлантики. Наш кильватер напоминал ровную белую дорогу, окаймленную по обеим сторонам зелеными, синими и сине-зелеными волнами, которые постепенно закрывали белую линию, которая тянулась к горизонту и исчезала на краю света, ближе к Ирландии и чайкам. Поверхность воды блестела и переливалась на утреннем солнце. И каждый вечер солнце садилось в море прямо у нас на глазах. Золотистая волнистая дорожка на поверхности океана постепенно исчезала, когда солнце скрывалось за горизонтом; она как будто убегала от нас быстрее, чем мы плыли, – словно солнце было клубком золотистой пряжи и нить ее исчезала слишком быстро, чтобы мы успевали за ней.

С полудня четверга до полудня пятницы мы прошли 386 миль, с пятницы до субботы 519 миль, с субботы до воскресенья 546 миль. Как сказал нам казначей, расстояние в 519 миль, пройденное во второй день, разочаровало командование. По их расчетам, мы должны были прийти в Нью-Йорк в среду утром, а не вечером во вторник, как ожидалось. Впрочем, в воскресенье мы с радостью увидели, что проделали большее расстояние, и решили, что все же успеем в Нью-Йорк вечером во вторник. Казначей заметил: «В первом рейсе скорость не уве-

личивают, не собираются идти быстрее; не думаю, что мы пройдем больше 546 миль; неплохой ежедневный пробег для первого рейса». Мы заговорили о пройденном расстоянии за обедом; помню, что затем беседа перешла на скорость и конструкцию трансатлантических лайнеров с точки зрения удобства движения. Все, кому довелось много раз пересекать Атлантику, единодушно утверждали, что «Титаник» – самый удобный корабль, на котором им приходилось плыть; они предпочитали скорость, с какой мы шли, более быстроходным судам, потому что на тех вибрация ощущалась сильнее. Кроме того, более быстроходные суда двигаются по волнам зигзагом, а не прямо вперед, качаясь вперед-назад, как «Титаник». Затем я привлек внимание сидевших за нашим столом к тому, как «Титаник» кренится на левый борт (это я заметил раньше). Поскольку мы сидели за столом главного казначея, мы без труда видели в иллюминаторы линию горизонта.

Вскоре всем стало очевидно, что корабль кренится на левый борт, так как линия горизонта и море по левому борту были видны почти все время, а по правому борту – только небо. Казначей заметил: возможно, по правому борту загружено больше угля. Несомненно, так бывает на всех судах – все они немного кренятся; но ввиду того, что «Титаник» получил повреждения именно по правому борту, перед тем как затонуть, он так сильно накренился на левый борт, что между бортом корабля и спускаемыми шлюпками образовался большой зазор, который дамам приходилось перепрыгивать или преодолевать, сидя на специально положенных стульях. Вот почему крен, замеченный нами ранее, может представлять дополнительный интерес.

Вернусь ненадолго к движению «Титаника». Я очень любил стоять на шлюпочной палубе, часто забиваясь в проем между шлюпками № 13 и 15 по правому борту (две шлюпки, запомнить которые у меня есть все основания, ибо первая благополучно доставила меня на «Карпатию», а вторая, как мне казалось какое-то время, могла рухнуть на головы мне и остальным пассажирам шлюпки № 13, потому что ее спускали следом за нами, а мы не могли освободить заклинившие тали) и наблюдать за движением корабля по волнам как бы в двух плоскостях. Во-первых, я смотрел, как ритмично поднимается и опускается швартовочный мостик, – с него был спущен лагерь, который тянулся за нами в кильватере, – и наблюдал за ритмичностью подъемов и спусков. Я даже засекал среднее время, за которое корабль поднимался и опускался, но цифр не помню. Во-вторых, я следил за бортовой качкой, наблюдая за ограждением левого борта и сравнивая его положение с линией горизонта. Конечно, многое можно объяснить тем, что по пути в Нью-Йорк мы пересекали Гольфстрим, который простирается от Мексиканского залива до Европы; но куда больше меня занимала такая же ритмичная бортовая качка. Во время моих наблюдений я впервые обратил внимание на левый крен. Глядя вниз с кормы шлюпочной палубы или палубы В на палубу третьего класса, я часто замечал, что пассажиры третьего класса развлекались вовсю. Их любимой игрой были сопровождаемые громкими криками прыжки через скакалку, как правило парами; прыгали обычно под руководством одного шотландца-волынщика. Иногда он наигрывал что-то, по словам Гилберта «напоминающее воздух». Обычно он стоял в стороне от всех, на возвышении на корме, над «игровым полем». Казалось, что волынщик, мужчина двадцати – двадцати пяти лет, хорошо одетый, всегда в перчатках, холеный, выглядит там не на месте. Кроме того, он не радовался вместе со своими спутниками. Часто наблюдая за ним, я предположил, что он потерпел какую-то неудачу на родине, может быть, разорился, и денег у него осталось, как говорится, лишь на билет третьего класса до Америки. Как бы там ни было, он не выглядел ни достаточно решительным, ни достаточно счастливым. Кроме того, я обратил внимание на одну супружескую пару, привлекающую мое любопытство. Муж ехал в третьем классе, а жене купил билет во второй. Каждый день он поднимался по лестнице, которая вела с палубы третьего класса на палубу второго класса, и они с женой с нежностью разговаривали, стоя по разные стороны разделявшей их невысокой перегородки. Мужа я впоследствии не видел, но мне показалось, что его жена была на «Кар-

птии». Виделись ли они в ночь воскресенья? Весьма сомнительно; вначале его не пустили бы на палубу второго класса, а если бы и пустили, шансы увидеть жену в темноте, в толпе, были весьма ничтожными. Из всех, кто так радостно играл на палубе третьего класса, я после узнал совсем немногих на «Карпатии».

Возвращаюсь к воскресенью, дню, когда «Титаник» столкнулся с айсбергом. Наверное, было бы интересно передать события того дня в подробностях, чтобы сравнить оценки ситуации разными пассажирами перед самым столкновением. Утром главный казначей вел службу в салоне; поднявшись после обеда на палубу, мы обнаружили, что сильно похолодало. Из-за холода немногие решились остаться на пронизывающем ветру – искусственном, созданном главным образом, если не исключительно, быстрым перемещением огромного корабля в холодном воздухе. Я мог судить, что в то время не было ветра, так как ранее, в Квинстауне, заметил примерно такую же картину. Пока мы шли, дул сильный ветер. Он прекратился, как только мы остановились, но поднялся вновь, когда мы вышли из гавани.

Возвращаясь в библиотеку, я ненадолго задержался у входа, чтобы еще раз прочесть, сколько мы прошли за день, и оценить наше положение на карте; преподобный Картер, священник англиканской церкви, был занят тем же, и мы возобновили разговор, какой вели уже несколько дней. Мы обсуждали сравнительные достоинства таких всемирно известных образовательных учреждений, как Оксфорд, который окончил мой собеседник, и Кембридж, который окончил я. Мы рассуждали о возможностях формирования личности в каждом из университетов, помимо собственно образования, и сделали вывод о недостатке в англиканской церкви достаточным образом подготовленных людей. Судя по всему, он принимал этот вопрос очень близко к сердцу. Затем заговорили о службе в его английском приходе. Он рассказал мне о некоторых проблемах своих прихожан, а потом признался, что не сумел бы справиться даже с половиной своих дел без той помощи, какую оказывала ему его жена. В то время я знал ее лишь поверхностно, но, встретившись с ней позже в тот же день, понял кое-что из того, что он имел в виду, когда говорил, что своим успехом как приходской священник он во многом обязан ей. Упоминаю о своих встречах с Картерами в тот день – тогда и ближе к вечеру, потому что, хотя они, возможно, не представляют особого интереса для читателя, мои слова наверняка станут некоторым утешением для его прихожан, которые, не сомневаюсь, его любили. Далее он упомянул о том, что вечером службы не будет, и спросил, хорошо ли я знаком с казначеем и можно ли попросить его воспользоваться салоном вечером, где он хотел бы «спеть гимны». Казначей тут же согласился, и вечером Картер начал готовиться, прося всех знакомых – и многих незнакомых – прийти в салон в 20:30.

В тот вечер библиотека была переполнена из-за холода на палубе; но в окна мы видели ясное небо, ослепительное солнце, которое как будто предвещало спокойную ночь и ясный завтрашний день. Все мы надеялись через два дня оказаться в Нью-Йорке, если и в оставшееся время погода будет такой же. Подобные разговоры доставляли всем нам радость. Вспоминая тот день, я отчетливо вижу библиотеку во всех подробностях – красиво обставленное помещение с диванами, креслами, небольшими письменными и карточными столиками, бюро и застекленными стеллажами по одной стене... Почти вся мебель была отделана красным деревом; между стеллажами стояли белые рифленые деревянные колонны, которые поддерживали верхнюю палубу. В окна был виден застекленный коридор, где по общему согласию устроили игровую площадку для детей; там играли двое детей Навратил с отцом – он был очень им предан и не отходил от них ни на шаг. Кто бы мог подумать, что с маленькой группой, весело игравшей в коридоре, связана поистине драматическая история – похищение детей в Ницце, вымышленные имена, разлука отца с детьми через несколько часов, его гибель и их последующее воссоединение с матерью после периода сомнения в их происхождении! Сколько еще таких же семейных тайн раскрылось на «Титанике» или ушло на дно вместе с кораблем? Этого мы уже никогда не узнаем.

В том же коридоре супружеская пара с двумя детьми; одного из них отец обычно несет на руках; все они молоды и счастливы; глава семьи всегда одет в серый костюм с короткими брюками; на плече у него висит камера. После того вечера я никого из них не видел.

Рядом со мной – так близко, что я невольно слышу обрывки их разговора, – две молодые американки, обе в белом, возможно, подруги. Одна из них побывала в Индии и решила вернуться домой через Англию; вторая – школьная учительница в Америке, изящная девушка в пенсне, которое усиливает решительное выражение ее лица. С ними джентльмен, оказавшийся фотографом, жителем Кембриджа (штат Массачусетс). Общительный, утонченный, он вежливо беседует с дамами, с которыми познакомился лишь несколько часов назад. Время от времени в их разговор встречается знакомая девочка и требует, чтобы они посмотрели на большую куклу, которую она сжимает в руках... Больше я никого из той группы не видел. В противоположном углу сидят молодой американский кинооператор и его молодая жена, очевидно французка. Жена с удовольствием раскладывает пасьянс, а муж сидит откинувшись на спинку кресла, наблюдает за ней и время от времени вносит свои предложения. Их я тоже больше не видел. В центре зала сидят два католических священника. Один из них – либо англичанин, либо ирландец, скорее последнее, – тихо читает. Второй – смуглый, с бородой, в широкополой шляпе, серьезно беседует с другом на немецком и, очевидно, разъясняет какой-то стих из открытой перед ним Библии. Рядом с ними молодой инженер пожарной службы, который направляется в Мексику; он принадлежит к той же конфессии, что и сидящие с ним рядом пассажиры. Ни один из них не спасся. Здесь можно заметить, что процент пассажиров-мужчин, спасшихся из второго класса, ниже, чем среди представителей других классов, – всего восемь процентов.

Припоминаю многие другие лица, но невозможно описать каждого в пределах короткой книги; из всех, кто сидел в библиотеке в тот воскресный вечер, я потом встретил на «Карпатии» лишь двух-трех человек. Окидывая взглядом читателей, спиной к стеллажам стоит библиотечный стюард, худой, сутулый, с печальным лицом. Обычно он лишь выдает книги; однако в тот вечер он был занят больше, чем раньше: раздает пассажирам бланки багажных деклараций. Моя декларация лежит передо мной, и я заполняю «Декларацию для нерезидентов Соединенных Штатов. Пароход „Титаник“; № 31444, D» и т. д. Заполнив декларацию, я не вернул ее стюарду, а механически сунул в блокнот. Кроме того, передо мной лежит небольшой картонный квадратик: «Компания „Уайт Стар“. Пароход „Титаник“, 208. Бирка подлежит возврату после выдачи сданной на хранение ценной вещи. Ценности, принадлежащие пассажирам, хранятся в сейфе казначея. Компания не несет ответственности перед пассажирами за утерю денег, украшений или аксессуаров, не сданных на хранение». Я сдал на хранение деньги: положил их в конверт, запечатал, надписал свою фамилию и вручил казначею; «бирка» – моя квитанция. Скорее всего, мой конверт вместе с другими такими же, по-прежнему нетронутый, лежит на дне океана, но, вероятно, и нет, о чем я напишу ниже.

После ужина Картер пригласил всех желающих в салон. Один пассажир, сидевший за казначейским столом напротив меня, играл на пианино (молодой шотландец-инженер, который собирался вместе с братом выращивать фрукты на ферме у подножия Скалистых гор). Около сотни собравшихся пели гимны. Их просили выбрать гимн, какой они хотели, но, поскольку желающих оказалось много, пришлось исполнять лишь те, которые пользовались наибольшей популярностью. Когда Картер объявлял очередной гимн, он кратко рассказывал о его авторе, а в некоторых случаях описывал обстоятельства, при которых гимн был сочинен. Думаю, его глубокие познания произвели на всех сильное впечатление, как и желание поделиться с нами своими знаниями. Любопытно, что многие думали об опасностях, поджидающих в море. Я заметил, с каким благоговением исполняли гимн «За тех, кто в море».

Мы пели до начала одиннадцатого; увидев, что стюарды готовятся разносить пассажирам печенье и кофе перед тем, как те разойдутся спать, Картер закончил вечер. Под конец он,

тепло поблагодарив казначея за то, что тот разрешил воспользоваться салоном, напомнил об удобстве и безопасности нашего путешествия, упомянул о том, какую уверенность испытывают пассажиры на борту огромного лайнера благодаря его устойчивости и размерам, и выразил надежду, что через несколько часов мы завершим наше приятное путешествие и благополучно высадимся в Нью-Йорке. Все время, пока он говорил, в нескольких милях впереди нас поджидала огромная опасность – айсберг, которому суждено было потопить наш огромный лайнер и многих из тех, кто с благодарностью слушал простые, прочувствованные слова священника. Сколь хрупки человеческие надежды и уверенность, которая покоится на материальных вещах, созданных человеком!

Невыносимо думать, что огромная, бесполезная глыба льда оказалась способна роковым образом повредить прекрасный «Титаник»! Бесчувственная масса стала опасной для жизни многих хороших людей, мужчин и женщин, способных думать, строить планы, надеяться на лучшее и любить – и не просто стала опасной, но и прервала их жизнь! Какое унижение! Неужели мы никогда не научимся предвидеть подобные опасности и вовремя предотвращать их? Как показывает история, неизвестные и неожиданные законы открываются ежедневно. Несмотря на то что новые знания накапливаются и пригождаются человечеству, нет уверенности в том, что способность предвидеть и заранее предотвращать угрозу станет одной из привилегий, которой воспользуется весь мир? Возможно, такой день скоро настанет. Пока же необходимо принимать все меры предосторожности и не пренебрегать мерами безопасности, какими бы дорогостоящими они ни были.

После окончания встречи мы с Картерами побеседовали за чашкой кофе. Затем я пожелал им спокойной ночи и примерно без четверти одиннадцать ушел к себе в каюту. Они были хорошими людьми; после их гибели мир стал беднее.

Возможно, многим приятно будет узнать, что их друзья также находились в тот вечер в салоне и что последние звуки гимнов еще звучали у них в ушах, когда они тихо и отважно стояли на палубе... Кто может сказать, какое влияние оказало исполнение гимнов на их поведение и пример, поданный ими остальным?

Глава 3

Столкновение и посадка в шлюпки

Мне повезло, потому что я приобрел билет № D 56 в двухместную каюту, в которой находился один. Моя каюта располагалась довольно близко к салону и была удобной во всех отношениях для прогулок по палубам. На таком огромном лайнере, как «Титаник», непросто ориентироваться: палуба D располагалась на три уровня ниже шлюпочной палубы. Под нею находились палубы E и F. Путь из каюты на палубе F до верхней палубы, занимавший пять лестничных маршей, представлял собой довольно значительную нагрузку для людей, не привыкших к физическим упражнениям. Среди прочего, владельцев «Титаника» критиковали за то, что корабль оснастили лифтами; кое-кто называл лифты избыточной роскошью и говорил, что место, которое они занимали, можно было занять дополнительными спасательными шлюпками. Хотя другие предметы роскоши еще можно назвать избыточными, лифты определенно таковыми не являлись; например, пожилые дамы, жившие в каютах на палубе F, с трудом поднимались бы в ходе путешествия на верхнюю палубу, если бы не возможность вызвать лифт. Наверное, самое наглядное представление о размерах «Титаника» давал именно лифт, когда он спускался сверху и медленно проплывал мимо палуб, высаживая и принимая пассажиров, как в большом отеле. Интересно, где в ту ночь находился мальчик-лифтер? К сожалению, я не встретил его ни в нашей шлюпке, ни на «Карпатии», когда мы проводили переключку выживших. Он был довольно молод – не больше шестнадцати, по-моему, – ясноглазый красивый мальчик, который любил море, игры на палубе и вид на океан. Однако в рейсе он почти не знал ни отдыха, ни радостей. Однажды, высаживая меня из кабины, он посмотрел в большой вестибюль, где пассажиры играли в кольца, и с тоской произнес: «Ах, хотелось бы мне иногда выходить туда!» Мне бы тоже хотелось, чтобы он мог выйти, и я в шутку предложил на час сменить его в лифте, чтобы он понаблюдал за игрой; но он с улыбкой покачал головой и поехал вниз, так как кто-то нажал кнопку на нижней палубе. Думаю, после столкновения он не был на дежурстве в кабине лифта, а если был, то наверняка все время улыбался пассажирам, пока вез их к шлюпкам, которые готовились покинуть тонущий корабль.

Раздевшись и забравшись на верхнюю койку, я читал примерно с четверти двенадцатого до столкновения с айсбергом, то есть до без четверти двенадцать. В то время я заметил особенно увеличившуюся вибрацию корабля и решил, что мы идем с гораздо большей скоростью, чем когда вышли из Квинстауна. Теперь я понимаю, что скорость – важный вопрос, напрямую связанный с тем, кто виноват в столкновении. И все же усилившаяся вибрация судна настолько застряла у меня в памяти, что мне кажется важным записать это обстоятельство. Мои наблюдения подтверждают два факта. Во-первых, я раздевался, сидя на нижнем диване, и мои босые ноги находились на полу. Тогда я отчетливо чувствовал вибрацию от двигателей внизу. Во-вторых, когда я читал, пружинный матрас подо мною вибрировал быстрее, чем обычно; такое укачивающее движение всегда было заметным, если лежать на койке, однако в то время вибрация значительно участилась. Если взглянуть на корабль в разрезе, станет ясно, что вибрация должна была подниматься почти напрямую снизу, ведь, согласно плану, салон на палубе D находился непосредственно над двигателями, а моя каюта находилась рядом с салоном. Если предположить, что сильная вибрация указывала на увеличенную скорость – как, по-моему, и было, – я уверен, что в ночь столкновения с айсбергом, во всяком случае, в то время, когда я не спал, лайнер шел быстрее.

Я читал в ночной тишине, нарушаемой лишь приглушенными шагами и голосами стюардов, которые доносились через вентиляцию. Другие пассажиры тоже находились в своих каютах – кто-то спал, кто-то раздевался, а кто-то только спускался из курительного салона, беседуя с друзьями. Вдруг мне показалось, что вибрация вновь усилилась, потому что сильнее завибри-

ровал матрас подо мною. Никакого удара или толчка я не ощутил. Вскоре ощущение повторилось, и я подумал: должно быть, мы еще больше увеличили скорость. И все это время айсберг вспарывал борт «Титаника» и в пробоины хлестала вода, хотя ничто не указывало на катастрофу. Теперь, вспоминая о произошедшем, я невольно испытываю изумление. Достаточно представить себе крен... Огромное судно напоролось правым бортом на айсберг, а пассажир тихо сидит в постели, читает и не чувствует никакого толчка, ни крена на другой борт – а ведь я должен был что-то почувствовать, если то была не обычная качка, которая, впрочем, не была сильной, так как нам все время везло с погодой. Кроме того, моя койка находилась у правого борта; если бы судно сильно накренилось влево, я бы упал на пол. Почему же я ничего не замечал? На мой взгляд, ответ достаточно прост: сила удара «Титаника» об айсберг составляла миллион с лишним футо-тонн. Толщина стальных листов, которыми были обшиты борта, составляла менее дюйма; должно быть, айсберг разрезал их с такой же легкостью, как нож режет бумагу. Вот почему не было крена. Если бы судно сильно накренилось и пассажиры попадали с коек, стало бы понятно, что стальные листы достаточно крепки – во всяком случае, сопротивлялись удару. Возможно, тогда все были бы спасены.

Итак, не догадываясь о том, что с кораблем произошло нечто серьезное, я продолжал читать; по-прежнему я не слышал других звуков, кроме приглушенных разговоров стюардов и пассажиров соседних кают. Не слышалось ни криков, ни свистков, ни сигнала тревоги. Никто не боялся – даже самые робкие не испытывали страха. Но через несколько секунд я почувствовал, как двигатели замедляются и останавливаются; легкая качка и вибрация, бывшие неотъемлемыми спутниками нашей жизни на протяжении четырех дней, внезапно прекратились. Вот первый намек на то, что случилось нечто экстраординарное. Всем доводилось «слышать», как в тихой комнате внезапно останавливаются громко тикавшие часы; все тут же вспоминали и о самих часах, и о том, как они тикали, хотя до тех пор забывали о них. Точно так же все на корабле вдруг поняли, что двигатели – та часть корабля, благодаря которой мы двигались по океану, – остановились. Но сама по себе остановка двигателей ничего не значила; всем оставалось лишь гадать, почему мы остановились. Вдруг меня озарило: «Мы потеряли лопасть винта: когда такое происходит, двигатели всегда вначале ускоряются... Вот почему усиливалась вибрация!» Думая о произошедшем сейчас, я понимаю, что мой вывод был не слишком логичным: двигатели должны были продолжать работать все время и замедляться постепенно. И все же в то время такая гипотеза показалась мне вполне правдоподобной. Действуя соответственно, я спрыгнул на пол, набросил халат поверх пижамы, надел туфли и вышел из каюты в коридор рядом с салоном. К перилам прислонился стюард; видимо, он ждал, пока разойдутся спать пассажиры из верхнего курительного салона и можно будет погасить свет. Я спросил:

– Почему мы остановились?

– Не знаю, сэр, – ответил он, – но не думаю, что произошло что-то серьезное.

– Что ж, – сказал я, – выйду на палубу и посмотрю, в чем дело.

Я направился к лестнице. Когда я проходил мимо, он благожелательно улыбнулся и сказал:

– Отлично, сэр, но там наверху очень холодно.

Не сомневаюсь, он считал меня глупцом, потому что я без причины собираюсь подняться наверх; должен признаться, что и сам чувствовал себя глупо, потому что не остался в каюте. Мне казалось, что я склонен суетиться без нужды и действительно выгляжу глупо, разгуливая по кораблю в халате. Но я впервые пересекал океан; я наслаждался каждой минутой путешествия, и мне очень хотелось запомнить все впечатления; конечно, остановка посреди океана и поломка винта казались достаточной причиной для того, чтобы подняться на палубу! И все же отеческая улыбка стюарда меня немного смутила. Кроме того, ни в коридорах, ни на лестницах никого не было. Никто, кроме меня, не вышел на разведку. Я невольно почувствовал себя

виноватым. Казалось, я нарушаю какую-то статью морского кодекса... а может, во мне говорил извечный страх любого англичанина показаться «не таким, как все»!

Я поднялся на три марша, толкнул дверь и вышел на верхнюю палубу. Хотя я и был одет, ветер показался мне пронизывающим. Подойдя к правому борту, я увидел океан на много футов подо мною, спокойный и черный; впереди – пустая палуба; она тянулась до кают первого класса и капитанского мостика. Сзади находились каюты третьего класса и кормовой мостик, ничего больше. Я вглядывался в темноту, но не заметил ничего напоминающего айсберг, ни сбоку, ни за кормой. На палубе были два или три человека; с одним из них – инженером-шотландцем, который сопровождал вечером в салоне, – я стал сравнивать впечатления. Он только начал раздеваться, когда двигатели остановились, поэтому был одет вполне тепло; никто из нас ничего не видел, все было тихо, и мы с шотландцем спустились на одну палубу ниже. Заглянув в курительный салон, мы увидели, что завсегдатаи играют в карты; рядом находились зрители. Мы зашли, чтобы узнать, не известно ли им что-нибудь. Очевидно, они тоже решили, что судно увеличило скорость, но, насколько я помню, никто из них не вышел на палубу, чтобы навести справки, хотя один из них увидел, как в иллюминаторе проплыл айсберг – огромный, выше «Титаника». Он привлек к айсбергу внимание своих спутников, и все наблюдали, как айсберг постепенно удаляется. Позже они возобновили игру. Мы поинтересовались высотой айсберга. Одни утверждали, что его высота составляла сто футов, другие – шестьдесят; один из зрителей – инженер-механик, который вез в Америку макет карбюратора (под вечер он заполнял декларацию рядом со мной и спрашивал библиотечного стюарда, как задекларировать свое изобретение), – сказал: «У меня наметанный глаз; по-моему, высота айсберга составляла от восьмидесяти до девяноста футов». Мы согласились с его оценкой и стали строить догадки, что произошло с «Титаником». Мы пришли к выводу, что айсберг царапнул наш правый борт и капитан приказал остановиться из перестраховки; необходимо осмотреть корабль сверху донизу.

– По-моему, – сказал кто-то, – айсберг попортил новую краску, и капитану не хочется идти дальше, пока царапину не закрасят.

Мы посмеялись над такой заботой капитана о корабле. Бедный капитан Смит! К тому времени он уже наверняка прекрасно понимал, что случилось.

Один из игроков показал на свой стакан с виски, стоящий у локтя, и, развернувшись к зрителю, сказал:

– Пробегишься по палубе и посмотри, не попал ли на борт лед; мне он не помешает.

Мы посмеялись над тем, что мы приняли за игру его фантазии – увы, она оказалась явью! В то время носовая часть палубы была покрыта льдом, который откололся после удара. Поняв, что больше ничего не узнаю, я вышел из курительного салона и вернулся к себе в каюту, где какое-то время снова читал. С горечью думаю я о том, что больше никогда не видел обитателей курительного салона. Почти все они были молодыми людьми; все строили надежды на новую жизнь в новом мире. Почти все были неженатыми. Умные и сильные, они обладали всеми задатками законопослушных граждан. Вскоре я услышал, что пассажиры выходят в коридор. Выглянув, я увидел нескольких человек, которые разговаривали со стюардом – в основном там были дамы в халатах; кто-то поднимался наверх. Я решил снова выйти на палубу, но, поскольку в халате было холодно, я надел поверх пижамы норфолкскую куртку и брюки и поднялся наверх. Теперь довольно много пассажиров стояли у ограждений и гуляли по палубе; все спрашивали, почему мы остановились, однако ничего определенного никто не говорил. Я пробыл на палубе несколько минут, быстро ходя туда-сюда, чтобы не замерзнуть, и время от времени глядя вниз, на море, как будто что-то могло объяснить причину остановки. Корабль снова двинулся вперед, очень медленно. Я заметил небольшую белую пену внизу у каждого борта. Думаю, мы все обрадовались такому зрелищу; движение казалось лучше, чем полная остановка. Вскоре я решил снова спуститься вниз. Переходя с правого борта на левый, чтобы

спуститься в вестибюль, я увидел, как офицер забирается в последнюю шлюпку по левому борту – № 16 – и начинает сворачивать брезентовый чехол. Не помню, чтобы кто-то обратил на него внимание. Конечно, тогда никому и в голову не приходило, что экипаж готовится сажать пассажиров в шлюпки и спускать шлюпки на воду. Ни один из пассажиров не испытывал никакого дурного предчувствия, никто не был в панике или истерике; в конце концов, было бы странным, если бы такое произошло без каких-либо определенных доказательств опасности.

Стоя на пороге, я снова выглянул наружу и, к своему удивлению, заметил, что нос корабля наклонился к воде. Наклон, или дифферент, был небольшим; вряд ли кто-то его заметил. Во всяком случае, никто ничего не говорил. Когда я спускался, мои наблюдения подтвердились довольно необычным образом: у меня вдруг возникли проблемы с равновесием. Никак не удавалось спуститься с одной ступеньки на другую. Естественно, корабль накренился на нос, ступеньки накренились тоже, и спускаться стало труднее, хотя никакого наклона я не заметил; необычным было лишь нарушение равновесия.

На палубе D я встретил трех дам – по-моему, они все спаслись. Приятно вспоминать встречу с теми, кто спасся, после многочисленных встреч с теми, кто не выжил. Дамы стояли у двери своей каюты.

– Почему мы остановились? – спросили они.

– Мы остановились, – ответил я, – но теперь снова двигаемся вперед.

– Нет-нет! – ответила одна дама. – Я не чувствую двигателей, как обычно, и не слышу их. Слушайте!

Мы прислушались, но не услышали характерного гула. Так как я запомнил, что вибрация двигателей сильнее всего ощущалась в ванне, где она поднимается непосредственно от пола по металлическим бортам – мы настолько привыкли к ней, что лишь блаженно откидывали голову назад и наслаждались ванной, – я повел их по коридору в ванную комнату и попросил положить руки на край ванны; они успокоились, почувствовав вибрацию, и согласились с тем, что мы все же двигаемся вперед. Я оставил их и по пути к себе в каюту прошел мимо нескольких стюардов, которые находились в салоне. Один из них, тот самый библиотечный стюард, склонился над столом и что-то писал. Думаю, не погрешу против истины, если скажу: они понятия не имели о том, что произошло, и не испытывали никакой тревоги из-за остановки; все их поведение говорило о полнейшей уверенности в корабле и командовании.

Повернув к себе на лестницу (моя каюта была первой в коридоре), я увидел человека, стоявшего с другой стороны. Он завязывал галстук.

– Есть новости? – спросил он.

– Почти нет, – ответил я. – Мы медленно движемся вперед, и корабль чуть-чуть накренился на нос, но не думаю, что дело серьезное.

– Загляните в каюту и посмотрите на него! – со смехом предложил тот человек. – Он даже не проснулся.

Я заглянул в каюту. На верхней койке спиной ко мне лежал человек, закутанный в одеяла; я видел лишь его затылок.

– Почему он не встает? Он спит? – спросил я.

– Нет, – рассмеялся мой собеседник, – он говорит...

Но, прежде чем он успел договорить, мужчина на верхней койке проворчал:

– Вы не заставьте меня вылезать из теплой постели и в полночь подниматься на холодную палубу! Нет, не такой я дурак!

Мы оба, смеясь, посоветовали ему все же встать, но он был уверен, что в своей каюте находится в безопасности и одеваться не нужно. Я оставил их и вернулся к себе в каюту. Надел нижнее белье, сел на диван и читал еще минут десять. Потом я услышал через открытую дверь наверху, как вверх и вниз ходят люди. Вдруг сверху послышался громкий крик:

– Всем пассажирам выйти на палубы в спасательных жилетах!

Я положил две книги, которые читал, в боковые карманы норфолкской куртки, взял спасательный жилет (как ни странно, перед тем как лечь спать, я зачем-то достал его из гардероба) и поднялся наверх, завязывая спасательный жилет. Помню, выходя из каюты, я увидел, как помощник казначея, стоявший на лестнице и собиравшийся подняться, шепчет стюарду и куда-то многозначительно указывает кивком. Тогда я, конечно, ничего не заподозрил, но не сомневался: он рассказывал, что на носу куски льда, и приказывал ему созвать всех пассажиров.

Поднявшись наверх с другими пассажирами – никто не бежал и не казался встревоженным, – мы встретили двух дам, которые спускались. Одна из них схватила меня за руку и воскликнула:

– Ах! У меня нет спасательного жилета; вы не спуститесь со мной ко мне в каюту и не сможете найти его?

Я вернулся с ними на палубу F – дама, которая ко мне обратилась, все время крепко держала меня за руку, вызвав у меня улыбку. В коридоре мы встретили стюарда; он отпер дверь ее каюты и отыскал спасательные жилеты. Снова поднявшись наверх, я прошел мимо окна казначея на палубе F и заметил, что внутри горит свет; на полпути к палубе E я услышал тяжелый металлический лязг двери сейфа и поспешные шаги, которые удалялись по коридору в сторону кают первого класса. Я почти не сомневаюсь, что это был казначей, который забрал все ценности из своего сейфа и переносил их к казначею первого класса в надежде, что все ценности удастся спасти в одном месте. Вот почему выше я сказал: может быть, конверт с моими деньгами находится не в сейфе на дне океана; возможно, он лежит в куче где-нибудь на дне вместе со многими другими конвертами.

Поднявшись на верхнюю палубу, я увидел, что там собралось много людей. Кто-то был полностью одет, в пальто и накидках, подготовленный ко всему, что могло случиться; другие кое-как обмотались шарфами, когда их позвали. Они услышали приказ надеть спасательные жилеты, но не думали, что им придется по-настоящему переносить ночную стужу. К счастью, ветра не было, и холод не проникал под одежду; даже легкий ветерок, вызванный движением корабля, совершенно утих, так как двигатели снова остановились и «Титаник» мирно стоял на поверхности моря – неподвижно, даже не покачиваясь на волнах. Как мы вскоре заметили, море было спокойным, как какое-нибудь озеро, если не считать легкой зыби на поверхности воды, которая совершенно не действовала на огромный «Титаник». Стоя на палубе высоко над водой, которая лениво плескала в борта, и глядя вдаль – из-за темноты мне казалось, что я вижу дальше, чем на самом деле, – я испытал ощущение редкой безопасности. Корабль казался таким прочным и надежным, что мы как будто находились на большой скале посреди океана. И все же я заметил больше признаков надвигающейся катастрофы, чем в прошлый раз, когда я выходил на палубу. Во-первых, мы слышали рев и резкое шипение пара, который стравливали из котлов; из труб вырывались столбы дыма. Кроме того, оглушительный рев, мешавший разговаривать, одной своей силой внушал многим дурные предчувствия. Представьте, что двадцать локомотивов выпускают пар одновременно, и тогда вы получите некоторое представление о неприятных звуках, встретивших нас на верхней палубе.

Впрочем, чего-то подобного и следовало ожидать. Когда судно останавливается, из котлов выпускают пар. Поступок вполне логичный, ведь судно стоит на месте? Я ни разу не слышал, чтобы кто-то связывал рев стравливаемого пара с опасностью взрыва котлов. Наоборот, такая мера предосторожности была вызвана тем, что взрыв мог произойти, если судно уйдет под воду, а в котлах сохранится высокое давление. Возможно, сейчас я просто занимаюсь домыслами; некоторые пассажиры наверняка все хорошо понимали. Начиная с того времени, когда мы поднялись на палубу, и вплоть до спуска на воду шлюпки № 13 я почти не слышал разговоров. Думаю, здесь стоит упомянуть: никто не выказывал ни малейших признаков тревоги, не демонстрировал признаков паники или истерики. Никто не плакал от страха, не докучал офицерам и матросам, пытаясь выяснить, в чем дело, почему нам велели подняться на

палубу и надеть спасательные жилеты и что нам делать после того, как мы подчинились приказу. Все стояли тихо и наблюдали за работой экипажа. Матросы и офицеры готовили шлюпки к спуску на воду; пассажиры не мешали им, но и помощь в то время не предлагали. Все как-то сразу поняли, что от нас нет никакого толку; мужчины и женщины тихо стояли на одном месте или ходили туда-сюда, ожидая распоряжений со стороны офицеров. Перед тем как я расскажу о том, что было дальше, о состоянии пассажиров в тот момент и о мотивах, побуждавших каждого действовать в данных обстоятельствах тем или иным образом, напомним, что тогда мы, пассажиры, еще почти ничего не знали. Люди склонны действовать и вырабатывать точки зрения на основе знакомства с окружающими их условиями. Мне кажется, что читатели лучше всего поймут некоторые на первый взгляд непостижимые вещи, если представят, что они сами в ту ночь стояли на палубе «Титаника». Так, многие не в состоянии понять, почему многие женщины отказывались покидать лайнер, отдельные пассажиры вернулись к себе в каюты и так далее; но, в конце концов, все сводится к той или иной точке зрения.

Итак, если читатель представит себя в толпе на палубе, во-первых, рекомендую совершенно забыть о том, что нам уже известно, а именно – что «Титаник» затонул. Это важное условие, поскольку невозможно до конца оценить происходившего в ту ночь, уже зная о величайшем в мире кораблекрушении. Многие пассажиры не испытывали никакого дурного предчувствия и не ждали катастрофы. Во многом поэтому они действовали так, а не иначе. Во-вторых, советую читателю отогнать все известные образы, нарисованные его фантазией или художником, то есть порожденные «предоставленными сведениями». Часть «предоставленных сведений» ошибочна; чаще всего подобные «факты» выражены словами. Ошибки во многом добавляют катастрофе драматизма. Однако лишний драматизм ни к чему. Происходящее было достаточно драматичным само по себе, в своей безыскусной простоте, и ни к чему искусственно раздувать происходившее тогда.

После такой мысленной коррекции читатель без труда представит себя в толпе на верхней палубе «Титаника». Напоминаю о тогдашних погодных условиях. Полный штиль; небо усыпано яркими звездами, однако ночь безлунная, поэтому света мало. Судно просто стоит на одном месте, ничто не указывает на катастрофу – не видно айсберга, не видно пробоин, через которые внутрь хлещет вода, ничего не разбито и не пропало, нет сигналов тревоги, нет паники, нет аврала – экипаж действует спокойно и размеренно. Никто не бежит, все только ходят; ничего не известно ни о характере происшествия, ни о размере повреждений, тем более о том, что через несколько часов огромный лайнер пойдет ко дну. Пассажиры не знают, сколько на судне спасательных шлюпок, плотов и других средств спасения жизни. Они видели шлюпки, но не знают, сколько человек вмещает каждая из них. Им неизвестно, есть ли неподалеку другие суда и придут ли они на помощь... Можно сказать, что никто не знал почти ничего. Думаю, офицеры намеренно не информировали пассажиров, и их решение сыграло во многом положительную роль. Нельзя забывать, что длина корабля составляла одну шестую часть мили. Пассажиры поднялись на три верхние палубы и стояли вдоль правого и левого бортов. Теперь читатели представят, как трудно было офицерам удерживать контроль над таким большим пространством, когда человек знал и видел лишь то, что происходит в непосредственной близости от него. Наверное, лучше всего подытожить происходившее следующими словами: после того как мы сели в шлюпки и отошли от «Титаника», нас бы несколько не удивило, если бы вдруг стало известно, что все пассажиры спасены. Вот почему, после того как «Титаник» скрылся под водой, крики тонущих людей стали для нас как удар молнии. Я прекрасно понимаю, что ощущения и опыт многих выживших во многом отличаются от того, что описал я; одни все же кое-что знали, другие были опытными путешественниками и моряками и поэтому быстрее поняли, что нас ждет. И все же считаю, что вышеописанное дает довольно точное представление о состоянии большинства из тех, кто в ту ночь находился на палубах.

Пассажиры продолжали выходить из внутренних помещений на палубы. Помню, тогда я подумал: раз нам предстоит сесть в шлюпки, было бы неплохо вернуться в каюту и захватить деньги и теплую одежду. Заглянув в окно и увидев, как по лестнице поднимаются все новые люди, я решил, что не стану пробиваться «против течения» и создавать замешательство. Поэтому я остался на палубе.

Итак, примерно в 12:20 я стоял на верхней палубе, со стороны правого борта, и вместе с другими пассажирами наблюдал за тем, как экипаж готовит к спуску шлюпки № 9, 11, 13 и 15. Одни матросы прилаживали весла, другие проверяли лебедки, по которым спускали шлюпки; третьи прилаживали рычаги к шлюпбалкам. У нас на глазах поднимали рычаги, шлюпбалки разворачивались наружу, и шлюпки повисали за бортом. Затем по палубе первого класса прошел офицер и зычно, заглушая рев пара, крикнул: «Всем женщинам и детям спуститься на палубу ниже, всем мужчинам отойти от шлюпок!» Очевидно, в момент столкновения тот офицер отдыхал после вахты, поэтому он был легко одет; на шее у него был небрежно повязан белый шарф. Мужчины отошли, а женщины стали спускаться вниз, чтобы садиться в шлюпки со следующей палубы. Две женщины сначала отказывались покинуть мужей. Их пришлось убеждать и даже силой отрывать от мужчин. Затем их отправили вниз, на следующую палубу. Думаю, к тому времени, посмотрев, как шлюпки готовят к спуску, и особенно разделившись, мы все больше проникались сознанием неминуемой опасности. Однако общее настроение в толпе не изменилось; все были так же готовы подчиняться приказам и делать что нужно, как когда мы впервые поднялись на палубу. Я не хочу сказать, что все действия были продуманными до конца; в толпе находились обычные средние тевтонцы, которые с молоком матери впитали почтение к закону и порядку, а также к традициям, переданным многими поколениями предков; вот почему они вели себя именно так. Действия пассажиров в толпе были во многом безличными, инстинктивными, наследственными.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.