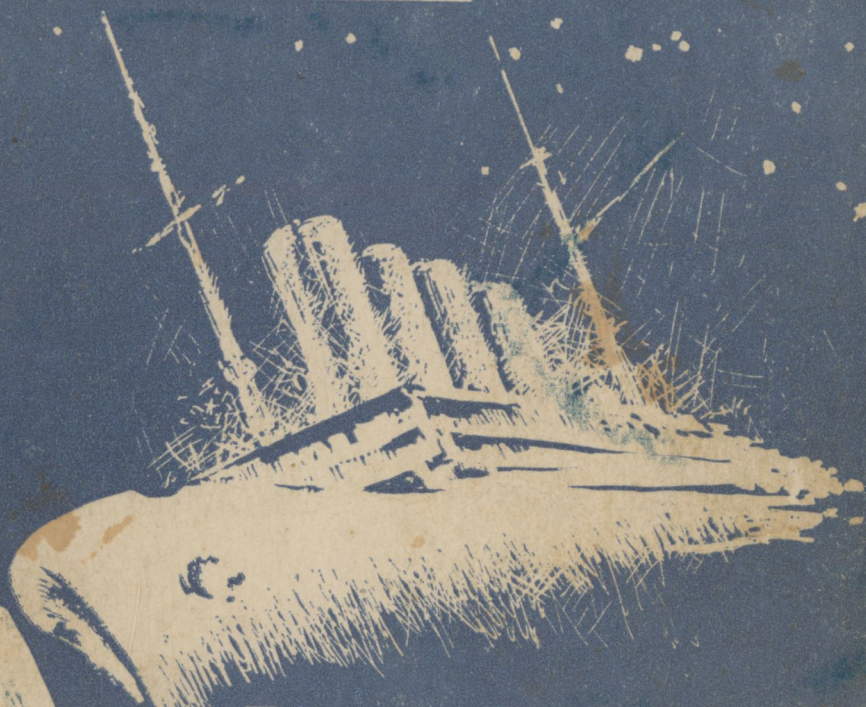


Уолтер Лорд

Уолтер Лорд



Последняя ночь

«Титаник»

Уолтер Лорд

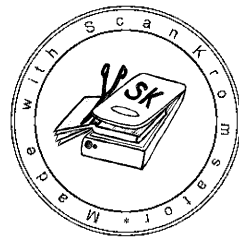
Последняя ночь
"Тутанхамун"

Walter Lord

A night to remember



BANTAM BOOKS
NEW YORK
1956



Уолтер Лорд

Последняя ночь
Титаника

Перевод с английского Г. С. Дмитриева



ЛЕНИНГРАД
«СУДОСТРОЕНИЕ»
1983

ББК 39.42
Л78
УДК 656.61.08

Рецензент К. Б. ВИНОГРАДОВ

Научный редактор С. Б. КОЛЫЗАЕВ

Лорд Уолтер.

Л78 Последняя ночь «Титаника»: Пер. с англ. — Л.: Судостроение, 1983. — 104 с., ил.

ИСБН

В книге, выдержавшей в США свыше 10 изданий, описана катастрофа знаменитого трансатлантического лайнера «Титаник», унесшая более 1500 человеческих жизней. На основе фактического материала (архивных документов, переписки с очевидцами гибели «Титаника») автор с документальной точностью и писательским мастерством не только воссоздает события той трагической ночи с 14-го на 15 апреля 1912 г., но и отмечает упущения в организации службы на самом лайнере, а также просчеты технической политики, допущенные при его постройке. Не менее интересен анализ причин катастрофы, сделанный с современных позиций.

39.42

Л $\frac{3605030000-018}{048(01)}-83$ 8-83

Уолтер Лорд

ПОСЛЕДНЯЯ НОЧЬ „ТИТАНИКА“

Редактор *М. И. Карпова*. Художественные редакторы *О. П. Андреев* и *В. В. Купихин*. Технический редактор *Е. А. Полякова*. Корректор *Т. Г. Малышева*. Оформление художника *А. А. Власова*

ИБ № 744

Сдано в набор 01.12.82. Подписано в печать 10.05.83. М-29048. Формат 60×90^{1/16}. Бумага типографская № 2. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 6,5. Усл. кр.-отт. 6,88. Уч.-изд. л. 10,2. Тираж 300 000 экз. (Второй завод 100 001 — 200 000 экз.) Заказ № 624. Изд. № 3624 — 80. Цена 55 коп.

Издательство «Судостроение». 191065, Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Набрано в типографии № 2 Ленуприздата. 191104, Ленинград, Литейный пр., 55. Сматрицировано и отпечатано в Ленинградской типографии № 2 головном предприятии ордена Трудового Красного Знамени Ленинградского объединения «Техническая книга» им. Евгении Соколовой Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 198052, г. Ленинград, Л-52, Измайловский проспект, 29.

© Издательство «Судостроение», 1983 г.

Трагедия «Титаника»	6
Предисловие автора	8
Глава первая. «Обратно в Белфаст!»	9
Глава вторая. «Поговаривают об айсберге, мэм»	18
Глава третья. «Сам господь не мог бы потопить этот корабль»	28
Глава четвертая. «Ты отправишься в шлюпке, а я еще немного побуду здесь»	40
Глава пятая. «Я думаю, что нашему судну пришел конец»	49
Глава шестая. «Так уж получилось, ничего не поделаешь»	54
Глава седьмая. «Утонул ваш миленький пеньюарчик»	63
Глава восьмая. «Мне это чертовски напоминает пикник»	71
Глава девятая. «Мы несемся на север, как дьяволы»	80
Глава десятая. «Оставьте нас в покое, мы только что видели, как утонули наши мужья»	87
Впечатления очевидцев и факты	99
Примечания	103

ТРАГЕДИЯ „ТИТАНИКА“

Прошло уже более семидесяти лет со дня гибели «Титаника» — одного из крупнейших лайнеров начала XX века. За это время отгремели бои двух мировых войн, погибли тысячи судов и кораблей, но давняя трагедия продолжает волновать людей, заставляет вновь и вновь возвращаться к событиям той тихой апрельской ночи 1912 года, когда морская пучина поглотила полторы тысячи человек и величественный лайнер, объявленный его строителями «непоколебимым».

Пресса немедленно оповестила мир о катастрофе, и мир ужаснулся. Было опубликовано множество статей, воспоминаний, интервью, книг и исследований, посвященных гибели «Титаника». Поток публикаций обычно увеличивается каждое десятилетие, их авторы как бы отмечают «круглые» даты со дня катастрофы.

Русская и советская пресса также не оставила «катастрофу века» без внимания. Что касается более фундаментальных исследований, то здесь можно назвать единственную книгу «Гибель „Титаника“» корабельного инженера Р. Ловягина, вышедшую в 1913 г. Написанная по горячим следам событий, она содержит некоторые материалы английской и американской комиссий по расследованию причин и обстоятельств катастрофы, изложение статей из зарубежных судостроительных журналов за 1912 г. и собственные соображения автора о причинах катастрофы.

Однако гибель «Титаника» — это не только крупнейшая катастрофа на море, но и серьезный сдвиг в сознании людей той эпохи.

Как известно, в начале XX века происходило интенсивное развитие морского судоходства, судостроения и военного кораблестроения во всех промышленно развитых странах. Увеличивались водоизмещение и скорости судов. Среди судостроителей и моряков появились первые признаки опасной самоуспокоенности, обманчивое чувство превосходства над силами стихии. В определенной степени такой подход был свойствен самым различным сторонам общественной жизни того времени. По мнению многих, мир вступал в «золотой век прогресса и процветания», победы человека над силами природы.

И вот — гибель «Титаника». Трагедия, выросшая из цепи случайностей, на самом деле стала проявлением закономерности. Гром грянул. За беспечность пришлось жестоко расплатиться. Для большинства это было неожиданностью, первой брешью, трещиной в прежнем спокойном и тихом мире, казавшемся таким прочным

и непоколебимым — в незыблемом мире капитала, мире метрополий и колоний, богатства и нищеты.

С кораблестроительной точки зрения можно было бы долго обсуждать просчеты строителей «Титаника», расположение и высоты переборок, отсутствие водонепроницаемых палуб и т. д. Очень многие авторы популярных статей обычно так и поступают, не удосужившись ни просмотреть чертежи «Титаника», ни ознакомиться с комментариями специалистов. Необходимо подчеркнуть одно: «Титаник» полностью удовлетворял существовавшим в то время требованиям к непотопляемости, спасательным средствам, прочности и т. п. А рассчитывать на затопление шести отсеков судостроители никак не могли, да и сейчас не рассчитывают.

И все же после катастрофы многие требования безопасности были пересмотрены и продолжают совершенствоваться и поныне. Однако, несмотря на все усилия судостроителей, суда продолжают гибнуть. Ведь кроме технических причин, очень большую роль играет человеческий фактор. Техника совершенствуется постоянно, извлекая опыт из аварий и катастроф, но никогда не следует забывать о том, что никакие технические усовершенствования не могут заменить искусства мореплавания и чувства высокой ответственности экипажа за вверенные ему судно и человеческие жизни.

Что касается гибели «Титаника», то многие неясные моменты трагедии и сейчас обсуждаются в отечественной и зарубежной периодической печати. К сожалению, авторы таких статей без должного анализа используют различные ранее опубликованные «сенсационные» подробности, оказывающиеся часто плодом воображения многочисленных «очевидцев» и досужих репортеров. Все это не дает возможности советскому читателю составить достаточно ясное представление о том, почему и как погиб «Титаник».

В этом отношении книга У. Лорда выгодно отличается от массы других публикаций большим объемом информации, связностью изложения и достаточно подробным описанием и анализом событий. Автор использовал как официальные документы, так и воспоминания людей, причастных тем или иным образом к описываемым событиям, встречался с некоторыми очевидцами катастрофы, составил собственное мнение, во многом отличающееся от заключений следственных комиссий, и отразил его в книге. Советскому читателю интересно будет познакомиться и с многочисленными подробностями той трагической ночи, побывать вместе с ним в различных помещениях гигантского лайнера, проследить за поступками некоторых пассажиров и членов экипажа «Титаника». Для наглядности перевод снабжен схемами общего расположения «Титаника», отсутствовавшими в оригинале; к некоторым спорным утверждениям автора даны комментарии.

С. Колызаев

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Один писатель-горемыка, некий Морган Робертсон, сочинил в 1898 году роман о трансатлантическом лайнере, который своими фантастическими размерами превосходил все построенные дотопе суда. Сказочный корабль Робертсон населил богатыми, самодовольными пассажирами. По ходу действия романа холодной апрельской ночью происходит столкновение лайнера с айсбергом и судно погибает. Кораблекрушение это, по мысли автора, должно было символизировать тщету всего земного. Книга Робертсона, выпущенная в том же году издательской фирмой «М. Ф. Мэнсфилд», так и называлась: «Тщета».

Спустя четырнадцать лет английская судоходная компания «Уайт стар лайн» построила лайнер, который удивительно походил на судно, описанное Робертсоном. Водоизмещение нового лайнера было 66 тыс. тони, парохода из книги Робертсона — 70 тысяч. Длина реального лайнера составляла 269 м, литературного — 243. Оба лайнера имели по три гребных винта и могли развивать скорость порядка 24—25 узлов. Каждый из них был рассчитан примерно на 3000 человек, а спасательные шлюпки того и другого могли вместить лишь часть пассажиров и членов экипажа, однако никто не придавал этому значения, поскольку оба судна считались «непотопляемыми».

Робертсон назвал свое судно «Титаном», владельцы компании «Уайт стар лайн» окрестили принадлежащий им новый лайнер «Титаником».

10 апреля 1912 года реальный лайнер отправился в свой первый рейс из Саутгемптона в Нью-Йорк. Помимо прочих грузов на его борту находился бесценный манускрипт «Рубайат» Омара Хайяма, а путешественники, внесенные в список пассажиров лайнера, «стоили» в общей сложности 250 миллионов долларов. Холодной апрельской ночью этот лайнер, как и его литературный «прототип», столкнулся с айсбергом и тоже пошел ко дну.

О последней ночи «Титаника» и рассказывается в этой книге.

В «вороньем гнезде»¹, высоко над палубой нового лайнера «Титаник», принадлежащего пароходной компании «Уайт стар лайн», впередсмотрящий Фредерик Флит вглядывался в ночную тьму. Море спокойно, воздух прозрачен и пронизывающе холоден. Луны нет, зато безоблачное небо сверкает звездами. Поверхность Атлантического океана напоминает зеркальное стекло; многие потом вспоминали, что никогда прежде не видели такого спокойного моря.

Шла пятая ночь первого рейса «Титаника» в Нью-Йорк, и уже стало ясно, что это не только самый большой, но и самый очаровательный в мире корабль. Очаровательны даже собаки пассажиров. Джон Джекоб Астор вез с собой эрдельтерьера Китти Хенри Слипера Харпера, принадлежащего к знаменитой книгоиздательской династии, сопровождал китайский мопс-медалист. Роберт У. Дэниел, известный филадельфийский банкир, взял в поездку только что купленного в Англии французского бульдога-призера. Кларенс Мур из Вашингтона тоже ездил покупать собак, но решил отправить другим пароходом 50 пар английских борзых, которых он приобрел для Лаудонского охотничьего общества.

Для Фредерика Флита весь этот мир был абсолютно чуждым. Флит являлся одним из шести впередсмотрящих на борту «Титаника», а впередсмотрящего не должны касаться проблемы, занимающие пассажиров. Впередсмотрящие — это прежде всего «глаза судна»; сегодня вечером Флиту было велено особенно внимательно следить за морем и не прозевать появления айсбергов.

Пока все хорошо. Он заступил на вахту в 22 часа, перекинулся несколькими фразами о ледовой обстановке с впередсмотрящим Реджиналдом Ли, который нес вахту вместе с ним, обменялся с Ли еще парой замечаний о холоде, но в основном Флит молчал, вглядываясь, как и его товарищ, в темноту.

Вот уж и вахта подходит к концу, а ничего необычного не замечено. Вокруг лишь ночь, звезды, пронизывающий холод, да ветер, который свистит в такелаже «Титаника», скользящего по черной глади океана со скоростью 22,5 узла. Стрелки часов приближались к 23 часам 40 минутам. Заканчивалось воскресенье, 14 апреля 1912 года.

Внезапно Флит заметил впереди нечто более темное, чем ночная тьма. Сначала предмет казался сравнительно небольшим (примерно, подумал впередсмотрящий, как два составленных вместе стола), но с каждой секундой он становился все больше и больше. Тотчас Флит тремя ударами в колокол просигнализировал о наличии впереди опасности. Одновременно он снял телефонную трубку и связался с мостиком

— Что вы увидели? — спокойным голосом осведомился кто-то на другом конце провода.

— Айсберг прямо по курсу, — ответил Флит.

— Благодарю вас, — голос в трубке был на редкость бесстрастным и вежливым. Больше ничего сказано не было

В течение последующих 37 секунд Флит и Ли молча наблюдали приближение ледяной махины. Вот они уже почти над ней, а судно все не сворачивает. Айсберг, влажный и сверкающий, значительно возвышался над палубой бака, и оба впередсмотрящих приготовились к толчку. Но, словно

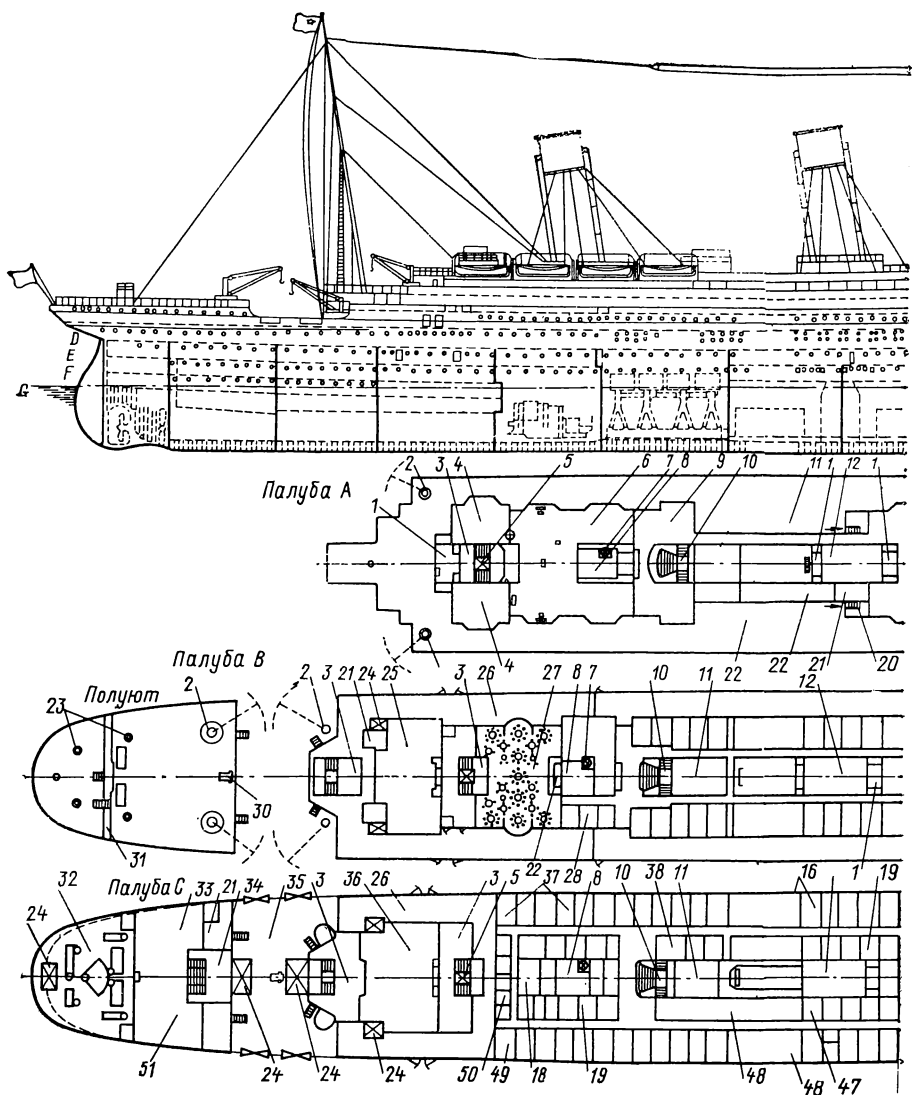
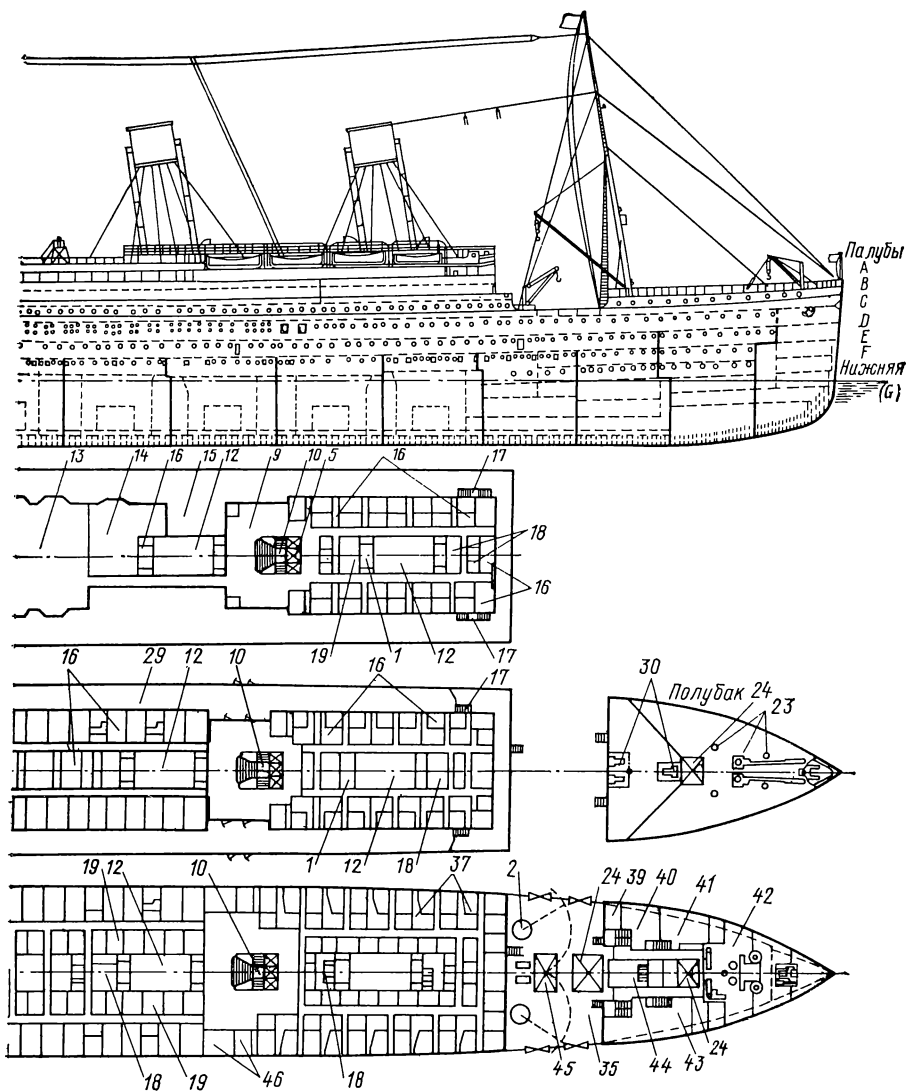


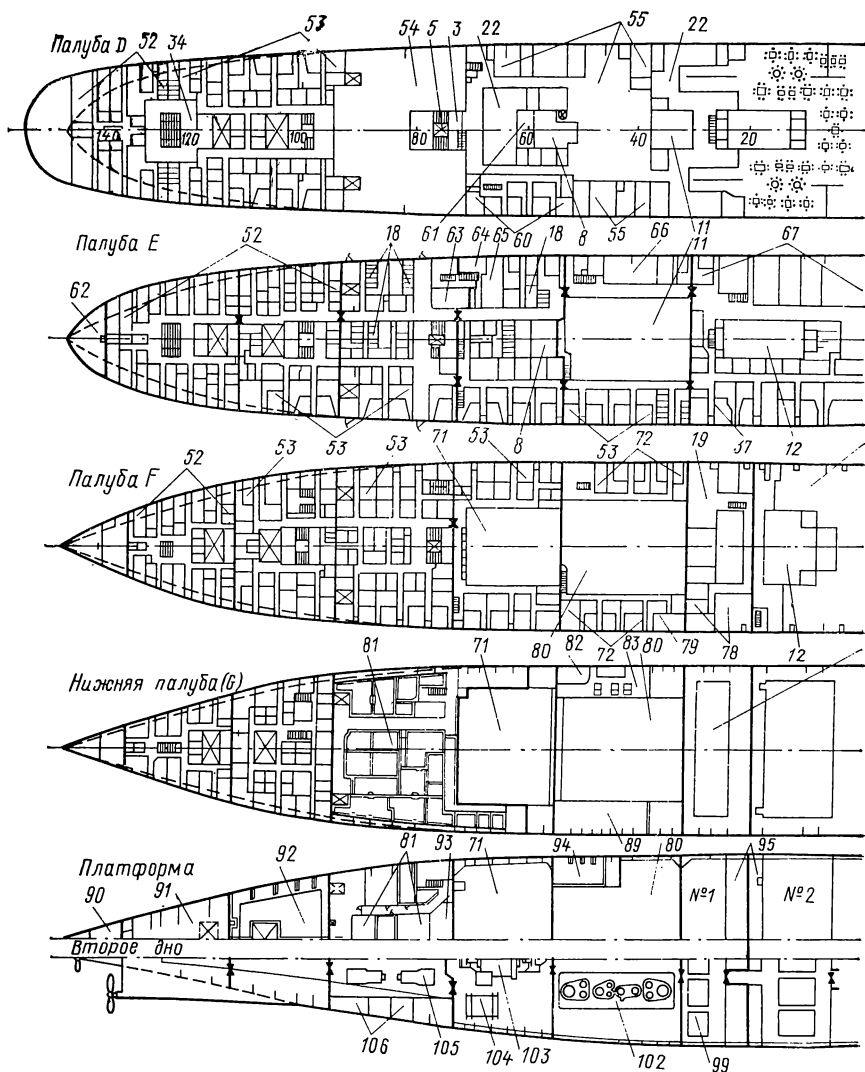
Рис. 1. Общее расположение

1 — вентиляторы и шахты вертикальных трапов; 2 — электрический кран; 3 — вестибюль («пальмовый дворик»); 5 — лифт; 6 — курительный салон 1-го класса; 7 — винтовой трап; 8 — класса; 11 — каютах машинного отделения; 12 — дымоходы; 13 — салон 1-го класса; 14 — класса; 16 — каюты-люкс 1-го класса; 17 — трапы на шлюпочную палубу; 18 — санитарно-21 — бар; 22 — буфет; 23 — шпилы; 24 — шахта грузового люка; 25 — курительный салон «Паризьен»; 28 — камбуз 1-го класса; 29 — закрытая прогулочная палуба 1-го класса; курительная 3-го класса; 34 — вестибюль и трап 3-го класса; 35 — прогулочная палуба парикмахерская 1-го класса; 39 — ламповая; 40 — камбуз команды; 41 — столовая матро-шахта угольного трюма; 46 — каюта казначея и справочное бюро; 47 — каюта отдыха операционная; 50 — каюты врачей; 51 — комната отдыха 3-го класса; 52 — каюты 3-го

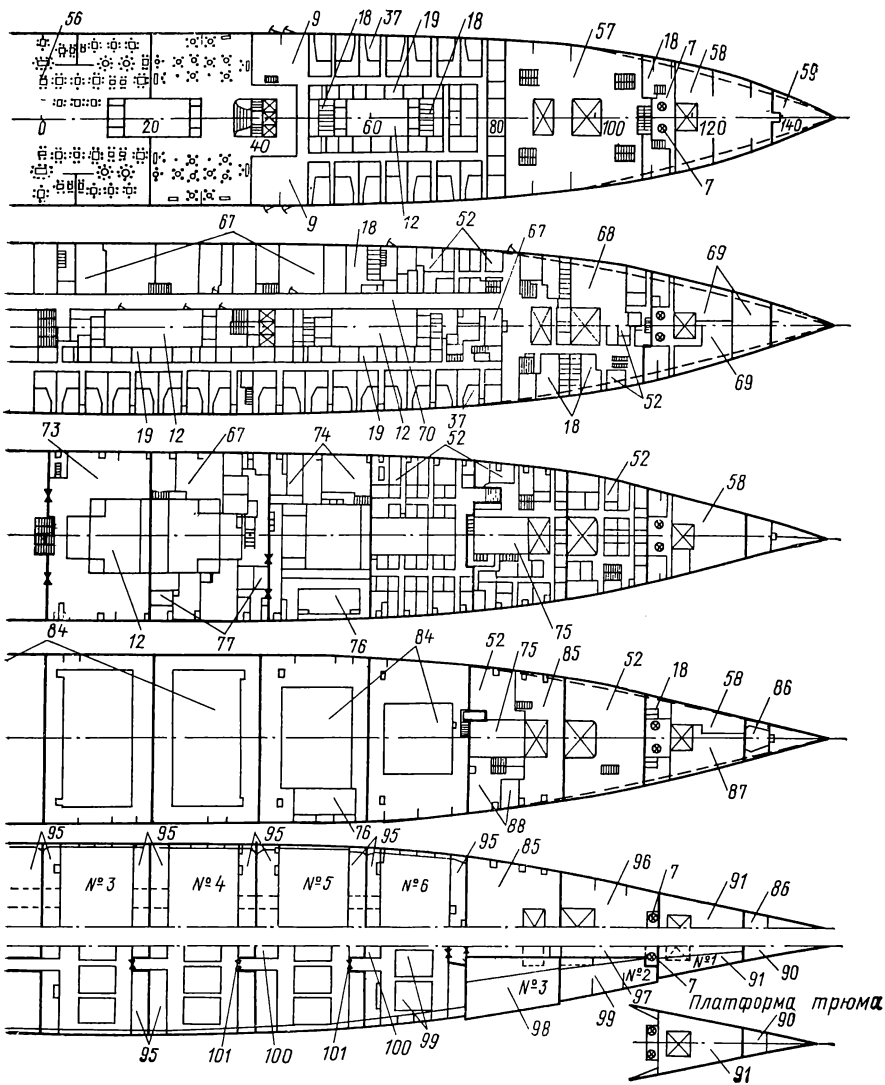


лайнера «Титаник».

и трап 2-го класса (без выхода на палубу А); 4 — веранда и зимний сад 1-го класса
 8 — кожух дымовой трубы и шахта дымоходов; 9 — вестибюль (фойе); 10 — трап 1-го
 читальный зал 1-го класса (салон-читальня); 15 — открытая прогулочная палуба 1-го
 бытовые помещения; 19 — каюты стюардов и слуг пассажиров; 20 — фотолаборатория;
 2-го класса; 26 — прогулочная палуба 2-го класса 27 — ресторан 1-го класса («Кафе
 30 — электрические лебедки; 31 — кормовой мостик; 32 — румпельное отделение; 33 —
 3-го класса; 36 — библиотека 2-го класса (комната отдыха); 37 — каюты 1-го класса, 38 —
 сов; 42 — шпилевое отделение; 43 — столовая конюгаров; 44 — лазарет команды; 45 —
 радистов; 48 — комната отдыха прислуги (салон для горничных и камердинеров); 49 —
 класса; 53 — каюты 2-го класса; 54 — обеденный салон 2-го класса; 55 — камбуз 1-го



и 2-го классов; 56 — обеденный салон 1-го класса; 57 — закрытое прогулочное помещение торы; 62 — ахтерпик; 63 — картофелехранилище; 64 — каюта музыкантов; 65 — кубрик нала (кубрики стюардов); 68 — кубрик матросов; 69 — кубрик штифчиков; 70 — рабочий 74 — бельевые; 75 — зал для игры в сквош (корт); 76 — плавательный бассейн; 77 — туалетные; 81 — провизионные кладовые и ледогенератор (ледоделательная машина); багажные кладовые; 86 — цепной ящик; 87 — кубрик смазчиков; 88 — почтовое отделение; камеры; 93 — электростанция; 94 — испаритель; 95 — угольные ямы; 96 — автомобильный сосновая выгородка; 101 — водонепроницаемая дверь; 102 — паровая машина; 103 — паростерны пресной воды.



3-го класса; 58 — кубрик кочегаров; 59 — форник; 60 — лазарет; 61 — аварийные генера-
 официантов; 66 — столовая механиков; 67 — жилые помещения обслуживающего персо-
 нала; 71 — турбинное отделение; 72 — каюты механиков; 73 — столовая 3-го класса;
 ресничные бани; 78 — камбуз 3-го класса; 79 — каюта старшего механика; 80 — машинное
 отделение; 82 — теплый ящик; 83 — расходные масляные цистерны; 84 — котельные отделения;
 85 — мастерская; 90 — дифференциальная цистерна; 91 — грузовой трюм; 92 — рефрижераторные
 трюмы; 97 — коридор кочегаров; 98 — угольный трюм № 3; 99 — паровые котлы; 100 — на-
 вая турбина; 104 — главный конденсатор; 105 — генератор (динамо-машина); 106 — ци-

по мановению волшебной палочки, нос лайнера вдруг покати́лся влево. За секунду до, казалось бы, неминуемого столкновения форштевень «Титаника» прошел мимо айсберга, который затем плавно проплыл вдоль правого борта. Флит с облегчением подумал, что лайнер избежал смертельной опасности.

В те же самые минуты рулевой Джордж Томас Роу нес вахту на кормовом мостике. И для него это была самая обычная ночь — всего лишь океан, звезды, пронизывающий холод. Шагая по палубе, Роу заметил „усы вокруг лампы” — так он и его товарищи называли мельчайшие ледяные „пылинки” — частицы льда в воздухе, создающие ночью радужный ореол вокруг палубных светильников.

Внезапно он почувствовал, что в ритмичный шум работающих двигателей вкрался какой-то звук, слозно судно не очень аккуратно подошло к причальной стенке. Он посмотрел вперед — и не поверил своим глазам: ему показалось, что по правому борту на всех парусах проходит какое-то судно. Но тут же он понял, что никакой это вовсе не парусник, а ледяная гора, айсберг, возвышающийся над уровнем моря не меньше, чем на 30 м. В следующее мгновение айсберг скрылся за кормой, погрузившись в ночную тьму.

Тем временем внизу, в обеденном салоне первого класса на палубе D, еще четверо членов экипажа «Титаника» сидели за одним из столов. Последний из обедавших давным-давно покинул салон, и теперь в этом помещении с интерьером в стиле эпохи Якова I никого, за исключением указанной группы, не было.² Эти четверо — стюарды обеденного салона — предавались излюбленному занятию всех официантов — они перемывали косточки «своим» пассажирам.

Во время их разговора из глубины судна послышался негромкий скрежет и судно содрогнулось — совсем чуть-чуть, но разговор прервался, а серебряные приборы, расставленные для завтрака на следующее утро, задрожали.

Стюард Джеймс Джонсон решил, что может назвать причину этих странных явлений. Примерно такое дрожание корпуса судна возникает в случае потери одной из лопастей гребного винта. Джонсон знал, что в результате подобной аварии судно отправится обратно на верфь «Харланд энд Вулф» в Белфаст, где у стюардов будет масса свободного времени и возможностей насладиться гостеприимством этого портового города. Кто-то из его товарищей согласился с ним и весело пропел:

— Обратнo в Белфаст!

На камбузе, расположенном в корму от обеденного салона, ночной шеф-пекарь Уолтер Белфорд готовил булочки для завтрашних трапез (честь изготовления фигурных печений возлагалась на дневную смену). Толчок произвел на Белфорда более сильное впечатление, чем на стюарда Джонсона — хотя бы только потому, что противень, стоявший на плите, подскочил и сложенные в него булочки рассыпались по полу.

Пассажиры в каютах тоже почувствовали толчок и невольно старались связать его с чем-нибудь схожим из своего опыта. Маргерит Фролишер, молодая швейцарка, сопровождавшая своего отца в деловой поездке, в испуге проснулась. Маленький паромчик, неуклюже причаливающий к пристани в Цюрихе — это единственное, о чем она могла подумать в своем полусонном состоянии. Она тихо сказала самой себе:

— Не странно ли? Мы причаливаем!

Майор Артур Годфри Пошан, собиравшийся лечь спать и уже начавший раздеваться, подумал, что толчок мог быть вызван ударившей в борт судна большой волной. Миссис Дж. Стюарт Уайт сидела на краю постели и уже протянула было руку к выключателю, когда судно, как ей почудилось, вдруг «прокатилось по тысяче шариков». Леди Космо Дафф Гордон разбудивший ее звук заставил подумать о «гигантском пальце, которым со скрипом кто-то провел по борту судна». Миссис Джон Джекоб Астор решила, что на камбузе случилось какое-то неприятное происшествие.

Одним пассажирам толчок показался более сильным, чем другим, Миссис Элберт Колдуэлл представила себе, как большая собака, схватившая зубами котенка, трясет его. Миссис Уолтер Б. Стивенсон припомнил первый злоедей толчок землетрясения в Сан-Франциско, свидетельницей которого ей довелось быть, но потом она решила, что теперешний толчок не столь силен. Миссис Э. Д. Эплтон не ощутила почти никакого толчка, зато она услышала звук чего-то рвущегося, как если бы кто-то отрывал длинный-предлинный лоскут ситца.

У Дж. Брюса Исмея, директора-распорядителя пароходной линии «Уайт стар лайн», который, пребывая в праздничном настроении, совершал поездку в каюте-люкс на палубе *B* новейшего лайнера своей компании, этот толчок вызвал более реалистические ассоциации. Ощувив его, Исмей проснулся в испуге — он был уверен: судно ударилось обо что-то.

Некоторые пассажиры уже знали, обо что. Мистер и миссис Джордж А. Хардеры, чета новобрачных из каюты *E-50*, еще не спали, когда раздался звук тяжелого удара. Затем они почувствовали, как судно затряслось и вдоль борта послышался «какой-то гремящий, скрежещущий звук». Хардер выскочил из постели и подбежал к иллюминатору, через стекло которого узрел проплывающую мимо ледяную стену.

Почти аналогичное испытал Джеймс Б. Макгоф, разъездной оптовый закупщик от торгового дома Гимбелов из Филадельфии, хотя его впечатления оказались несколько более тревожного свойства. Когда айсберг со скрежетом прошелся вдоль борта, в каюту Макгофа через открытый иллюминатор посыпались куски льда.

В момент толчка большинство пассажиров «Титаника», подобно мистеру Макгофу, лежали в постелях. Наверное, мало что могло сравниться с уютной теплой постелью в эту тихую холодную воскресную ночь. И все же нашлись неугомонные гуляки, которые еще бодрствовали. Как и всегда, самая большая группа полуночников находилась в курительном салоне первого класса на палубе *A*.

И, как обычно, это была весьма пестрая компания. За одним столом сидели: Арчи Батт, адъютант президента США Тафта; Кларенс Мур, странствующий знаток борзых; Хэрри Уайднер, сын трамвайного магната из Филадельфии, и Уильям Картер, еще один делец, связанный с рельсовым транспортом. Они заканчивали небольшой обед, устроенный отцом Уайднера в честь капитана «Титаника» Эдварда Дж. Смита. Сам капитан рано встал из-за стола, вскоре ушли дамы, и теперь мужчины наслаждались последней перед сном сигарой. Застольная беседа с политики перекинулась на приключения Кларенса Мура в Западной Вирджинии, где он помогал интервировать старого воинственного горца Энса Хэтфилда, одного из участников местной кровной распри.

Рядом с ними, удобно устроившись в глубоком кожаном кресле, Спенсер В. Силверторн, молодой закупщик от универмага Ньюгента из Сент-Луиса, листал новейший бестселлер «Вирджинец». Неподалеку Люсьен П. Смит (еще один филадельфиец) храбро преодолевал языковой барьер игры в бридж с тремя французами.

За другим столом молодые игроки составили несколько более шумную партию в бридж. Обычно молодежь предпочитала проводить время в более оживленном «Кафе паризьен», расположенном ниже, на палубе *B*, и этот вечер поначалу не был исключением, но потом стало так холодно, что дамы ушли спать, а мужчины перешли в курительный салон пропустить на сон грядущий по «ночному колпаку». Большинство заказали «хайбол»; Хью Вулнер, сын известного английского скульптора, взял себе виски с горячей водой; лейтенант Хокан Бьернстром Стеффансон, молодой шведский военный атташе, направляющийся в Вашингтон, предпочел горячий лимонад.

Кто-то достал колоду карт, и когда все сидели за столом, занятые игрой, произошел этот сопровождаемый скрежетом толчок — не очень сильный, но достаточный для того, чтобы человек от неожиданности вздрогнул — мистера Силверторна до сих пор передергивает, когда он рассказывает об этом.³ Стюард курительного салона и мистер Силверторн мгновенно вско-

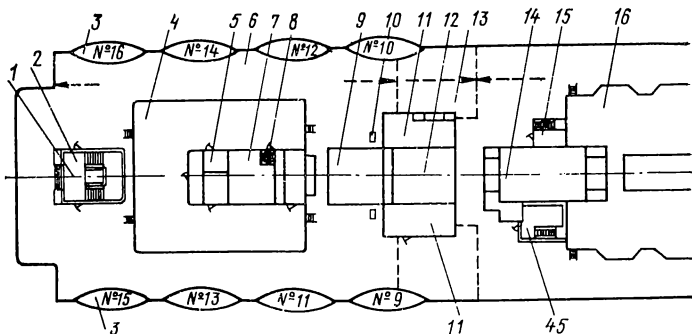


Рис. 2. Шлюпочная

1 — вестибюль и трап 2-го класса; 2 — лифт; 3 — 65-местная шлюпка, 4 — 6 — прогулочная палуба 2-го класса; 7 — кожух дымовой трубы, 8 — шлюпочная лебедка; 11 — санитарные цистерны; 12 — кожух турбинного; 15 — кладовая палубных шезлонгов; 16 — крыша салона 1-го класса; стибюль; 20 — трап 1-го класса; 21 — прогулочная палуба командного курительный салон; 25 — буфетная; 26 — каюта 6-го помощника; 27 — помощника, 30 — каюта старшего помощника; 31 — 40-местная дежурная хранилище навигационных карт; 35 — трап; 36 — рулевая рубка; 37 — 40 — каюта 3-го помощника; 41 — каюта 4-го помощника; 42 — каюта 5-го компания.

чили на ноги, выбежали в кормовую дверь, проскочили «пальмовый дворик» и очутились на палубе. Они успели как раз вовремя, чтобы увидеть, как айсберг, немного возвышающийся над шлюпочной палубой, чиркнул по правому борту, как падали в море глыбы льда, отколовшиеся от этой плавно проскользнувшей мимо горы. В следующий момент айсберг растворился в темноте за кормой.

Теперь из курительного салона высыпали другие любопытствующие. Выбравшись на палубу, Хью Вулнер услышал чье-то восклицание:

— Мы столкнулись с айсбергом, смотрите, вот он!

Вулнер вперил взор в ночную тьму. Метрах в ста пятидесяти за кормой он различил ледяную гору, казавшуюся черной на фоне усыпанного звездами неба. Тут же айсберг исчез в темноте.

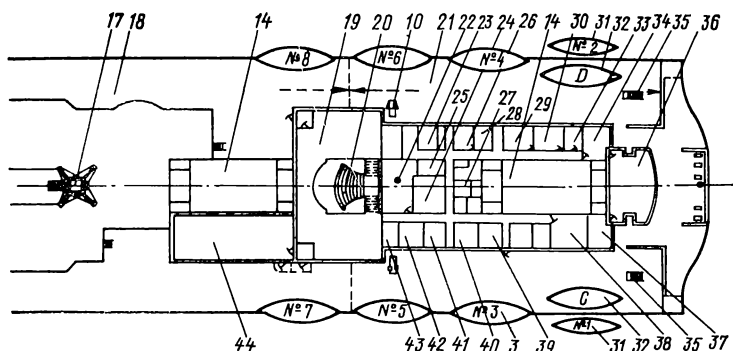
Вскоре улегутилось и порожденное им волнение. «Титаник» казался таким же надежным, как и прежде, а жгучий холод не позволял долго оставаться на палубе. Медленно, по одному, компания вернулась в салон. Вулнер взял со стола свои карты, игра возобновилась. Последнему из возвращавшихся в салон показалось, когда он захлопывал ведущую на палубу дверь, что двигатели судна останавливаются.

Он не обманулся. На мостике первый помощник капитана Уильям М. Мэрдок только что рванул ручку машинного телеграфа до отметки «стоп машина». Он нес вахту на мостике и обязан был действовать после предупреждения, переданного Флитом по телефону. Минута, которая прошла с того момента, была напряженной: он приказал рулевому Хитченсу переложить руль лево на борт, снова рванув ручку машинного телеграфа, передал команду «полный назад», с силой нажал кнопку закрытия водонепроницаемых дверей и, наконец, целых 37 секунд ждал с затаенным дыханием.

Теперь ожидание кончилось, и стало абсолютно ясно, что все действия произведены слишком поздно. Как только затих звук скрежета, из своей каюты, расположенной рядом с рулевой рубкой, выскочил капитан Смит. Он ворвался на мостик, и последовал быстрый обмен скупыми фразами:

— Что это было, мистер Мэрдок?

— Айсберг, сэр. Я переложил руль лево на борт и отработал машинами



палуба.

крыша курительного салона 1-го класса; 5 — кладовые и вентиляторы; винтовой трап; 9 — купол над трапом 1-го класса; 10 — электрическая отделения; 13 — прогулочная палуба механиков; 14 — шахта дымоходов; 17 — компасная площадка; 18 — прогулочная палуба 1-го класса; 19 — ве- состава; 22 — лебедки лифтов; 23 — радиорубка и спальня радистов; 24 — санитарно-бытовые помещения; 28 — запасная каюта; 29 — каюта 1-го шлюпка; 32 — 47-местная складная шлюпка; 33 — каюта лоцмана; 34 — штурманская рубка; 38 — каюта капитана; 39 — каюта 2-го помощника; 43 — каюта стюардов; 44 — гимнастический зал; 45 — кают-

«полный назад», хотел отвернуть влево, но айсберг оказался слишком близко. Больше я ничего сделать не мог.

— Закройте аварийные двери.

— Они уже закрыты.

Они были действительно закрыты. Внизу, в котельном отделении № 6, когда зазвенел сигнальный колокол и над кормовой водонепроницаемой дверью замигал красный свет, кочегар Фред Бэрретт разговаривал с помощником второго механика Джеймсом Хескетом. Резкий крик предупреждения, оглушительный грохот — и, казалось, обрушился весь правый борт корабля. Море каскадами вторглось в котельную, водоворотами забурлило вокруг трубопроводов и клапанов, и едва Бэрретт с Хескетом успели прыгнуть в дверной проем, как позади них с лязгом опустилась дверь.

Бэрретт нашел, что на новом месте, в котельном отделении № 5, где он теперь очутился, ситуация несколько не лучше. В этом отсеке от самой переборки тянулась почти метровая пробоина в борту судна, и в отверстие сильной струей хлестала забортная вода. Поблизости штивщик Джордж Кэвелл выкарабкивался из-под груды угля, лавиной обрушившейся на него из бункера после столкновения Другой кочегар со скорбным видом рассматривал суп, вылившийся из миски, которую он поставил греться на какую-то горячую поверхность котельного оборудования.

В других котельных отделениях, расположенных в корму, было сухо, но в остальном сложилась примерно такая же обстановка, что и в котельном отделении № 5 — люди поднимались после сбившего их с ног толчка, перекликались, спрашивая друг у друга, что случилось. Разобраться в случившемся было трудно. До сих пор службу на «Титанике» сравнивали чуть ли не с загородной прогулкой. Лайнер совершал свой первый рейс, и все на корабле блистало чистотой. «Титаник», как до сих пор вспоминает кочегар Джордж Кемниш, был «славной штукой, совсем не то, к чему мы привыкли на старых пароходах, где надрывали себе кишки непосильной работой и разве что только не поджаривались у топок».

Обязанности кочегаров на «Титанике» заключались лишь в своевременной заброске угля в топки. Не было необходимости шуровать в топке ко-

чергой, пикой, скребком. Люди в котельных не особенно усердствовали и в эту воскресную ночь — они расслаживали на железных тачках штивщиков и перевернутых ведрах, «травили баланду» и дожидались прихода смены, которая должна была нести вахту с 12 до 4 ночи.

И вдруг раздался этот глухой удар... скрежет, звук чего-то рвущегося, послышались неистовые звонки машинного телеграфа, лязг захлопывающихся водонепроницаемых дверей. Большинство котельных рабочих просто не могли представить себе, что же такое случилось; разнесся слух, будто «Титаник» насочил на мель у Большой Ньюфаундлендской банки. Многие прождали так думать даже после того, как с криком: «Чтоб мне провалиться! Мы столкнулись с айсбергом!» — сверху прибежал какой-то штивщик.

Примерно в десяти милях от «Титаника» на мостике парохода «Калифорниэн», принадлежавшего пароходной компании «Лейланд» и находящегося на пути из Лондона в Бостон, стоял третий помощник капитана Виктор Гроувз. На этом сравнительно небольшом (водоизмещение 6 тыс. тонн) пароходе-работяге было предусмотрено 47 пассажирских мест, но в данный момент он не вез ни единого пассажира. В описываемую воскресную ночь «Калифорниэн», начиная с 22.30, был остановлен полностью блокировавшим его плавучим льдом.

Приблизительно в 23.10 Гроувз заметил по правому борту огни другого парохода, быстро идущего с востока. По зареву палубных огней догонявшего их судна Гроувз распознал в нем большой пассажирский лайнер. Примерно в 23.30 он постучался в дверь штурманской рубки и доложил об этом пришельце капитану Лорду. Тот предложил снестись с лайнером по азбуке Морзе с помощью сигнальной лампы, и Гроувз так было и собрался поступить.

Но затем, примерно в 23.40 он увидел, как лайнер внезапно остановился и большинство его огней погасло. Это не очень удивило Гроувза. Прежде он некоторое время плавал на дальневосточных линиях; в полночь там обычно тушили палубные огни, напоминая пассажирам, что пора ложиться спать. Ему и в голову не пришло, что, может быть, огни на большом пассажирском лайнере вовсе не потухли, что ему только показалось, будто они потухли, поскольку этот лайнер больше не был обращен к ним бортом, а круто свернул влево.

Глава вторая

„ПОВОАРИВАЮТ ОБ АЙСБЕРГЕ, МЭМ“

Почти как ни в чем не бывало, впередсмотрящий Флит продолжал нести вахту, миссис Астор снова легла в постель, а лейтенант Стеффансон вернулся к своему горячему лимонаду.

По просьбе нескольких пассажиров стюард курительного салона второго класса Джеймс Уиттер отправился выяснять связанные с толчком обстоятельства. Сидящие за двумя столами картежники едва подняли головы. Обычно на пароходах компании «Уайт стар лайн» по воскресеньям не разрешалось играть в карты, и в этот вечер играющая публика стремилась в полной мере воспользоваться неожиданным попустительством, проявленным старшим стюардом.

Библиотекаря из комнаты отдыха второго класса никто не посылал выяснять ситуацию, и он продолжал сидеть за своим столом, спокойно пересчитывая формуляры выданных за день книг.

В длинных пассажирских коридорах слышались доносившиеся из кают приглушенные звуки голосов, отдаленное хлопанье дверей какого-то буфета, изредка неторопливый стук высоких каблучков — обычные для пассажирского лайнера звуки.

Все казалось абсолютно нормальным или, вернее, почти все. Семнадцатилетний Джек Тэйер только что заходил в каюту к отцу с матерью пожелать им спокойной ночи. Тэйеры занимали смежные каюты — привилегия, вполне соответствующая высокому положению главы этого семейства, мистера Джона Б. Тэйера из Пенсильвании, который был вторым вице-президентом железнодорожной компании «Пенсилвэния рейлруд». Стоя в своей каюте и застегивая пуговицы пижамы, юный Джек Тэйер вдруг заметил, что из приоткрытого иллюминатора не стало слышно равномерного шума ветра.

Палубой ниже мистер и миссис Хенри Б. Хэррисы сидели в своей каюте и раскладывали пасьянс «двойной кэнфилд». Мистер Хэррис, продюсер на Бродвее, чувствовал себя усталым, как собака, а его жена совсем недавно сломала руку. Они почти не разговаривали, и миссис Хэррис праздно наблюдала за тем, как покачиваются от вибрации судна ее платяные вешалки. Вдруг она заметила, что это покачивание прекратилось.

Еще одной палубой ниже Лоренс Бизли, молодой преподаватель математики и физики из далвичского колледжа, лежал в каюте второго класса и читал книжку, приятно убаюкиваемый ритмичным покачиванием матраца. Внезапно это покачивание прекратилось.

Скрип деревянных конструкций, отдаленный ритмичный шум работающих двигателей, мерное дребезжание стеклянного купола над фойе палубы А — все эти привычные звуки затихли, когда «Титаник» начал постепенно терять ход. Тишина эта переполнила пассажиров гораздо сильнее любого толчка.

Послышались звонки вызова стюардов, но что-либо узнать было трудно. — Почему мы остановились? — поинтересовался Лоренс Бизли у проходящего мимо стюарда.

— Не знаю, сэр, — последовавший ответ был типичным, — думаю, что ничего серьезного.

Миссис Артур Райерсон, из семьи сталепромышленников, оказалась несколько удачливее.

— Поговаривают об айсберге, мэм, — объяснил ей стюард Бишоп, — мы остановились, чтобы не наскочить на него.

Покуда ее служанка-француженка ожидала в глубине каюты каких-либо распоряжений, миссис Райерсон раздумывала, как поступить. Муж, мистер Райерсон, в первый раз за весь рейс по-настоящему заснул, и ей очень не хотелось будить его. Она подошла к квадратному иллюминатору, из которого открывался вид на море. По ту сторону толстого зеркального стекла она увидела лишь тихую красивую ночь и решила дать мужу выспаться.

Не все, однако, соглашались пребывать в беспечном неведении. Толкаемые неугомонным любопытством, которое овладевает чуть ли не каждым, оказавшимся на борту судна, некоторые из пассажиров предприняли разведочные вылазки с целью получения определенного ответа на беспокоившие их вопросы.

Полковник Арчибальд Грейси из каюты С-51, благодаря полученному в училище Вест-Пойнт образованию и независимому материальному положению подвизавшийся на поприще военного историка-любителя, не спеша надел нижнее белье, длинные чулки, брюки, ботинки, тужурку с поясом и, пыхтя, поднялся на шлюпочную палубу. Джек Тэйер просто накинул пальто поверх пижамы и вышел из каюты, сказав родителям, что идет «посмотреть, нет ли чего интересного».

Ничего интересного на палубе не оказалось, не было там заметно и никаких признаков опасности. Пассажиры большей частью бесцельно бродили по палубе или стояли у поручней леерного ограждения, вглядываясь в пустоту ночи, надеясь хоть как-нибудь удовлетворить свое любопытство. «Титаник» был неподвижен, три из его четырех огромных труб с ревом, сотрясавшим тихую звездную ночь, извергали пар. В остальных отношениях все казалось нормальным. У кормы на шлюпочной палубе, держась за руки, не замечая ревушего пара и кучек спящих поблизости людей, прогуливалась пожилая супружеская чета.

На палубе было столь холодно и так мало заслуживающего внимания, что большинство пассажиров поспешили ретироваться в теплые помещения. В роскошном фойе на палубе А они встречались с другими пассажирами, тоже покинувшими постели, но предпочитавшими не выходить на холод.

Вместе они являли собой прелюбопытнейшую картину. Какое несуразное смещение стилей одежды: купальные халаты, вечерние туалеты, меховые пальто, свитера. Плохо сочеталась со всем этим и окружающая обстановка: огромный стеклянный купол над головой, величественные дубовые панели, великолепные балюстрады с завитками чугунных узоров и, наконец, вззирающие на всех с вышины невероятные часы, украшенные двумя бронзовыми нимфами, которые должны были олицетворять Честь и Славу, венчающих Время.

— Не пройдет и нескольких часов, как мы снова тронемся в путь, — туманно объяснял какой-то стюард пассажиру из первого класса Джорджу Хардеру.

— Похоже, что мы потеряли гребной винт, зато теперь у нас больше времени для игры в бридж, — сообщил Хауэрд Кейс, управляющий лондонской конторой фирмы «Вээкьюэм ойл», нью-йоркскому адвокату Фреду Сьюарду. Свою версию мистер Кейс, вероятно, позаимствовал у стюарда Джонасона, все еще мечтавшего погулять в Белфасте. Но большинство пассажиров к этому времени располагали уже более достоверной информацией.

— Можешь себе представить? — воскликнул Харви Коллиер, обращаясь к своей жене по возвращении из «экспедиции» на палубу. — Мы столкнулись с айсбергом, и преобладающим, но это не опасно. Мне сказал об этом один из помощников капитана!

Супруги Коллиеры ехали вторым классом из Англии на фруктовую ферму, недавно купленную ими в Фейетт-Вэлли, штат Айдахо. Они впервые в жизни пересекали Атлантический океан, и подобные новости могли бы не на шутку встревожить миссис Коллиер, если бы не обед, который в тот вечер оказался особенно обильным. Поэтому она лишь поинтересовалась, не испугался ли кто-нибудь, и когда муж ответил, что нет, снова улеглась в постель.

Не более обеспокоенным казался и Джон Джекоб Астор, который, возвратясь в свою каюту-люкс, откуда отлучался для выяснения происходящего, сказал жене, что их судно ударилось о ледяную гору, но опасности, по всей видимости, в этом нет. Он был очень спокоен, и миссис Астор ни чуточки не встревожилась.

— Что здесь происходит? — поинтересовался Уильям Стид,⁴ видный английский спирит, реформатор, агитатор и издатель. Индивидуалист по природе, он, вероятно, намеренно позже всех появился на палубе.

— Айсберги, — коротко объяснил ему Фрэнк Миллет⁵, известный американский художник.

— Подумаешь, — Стид пожал плечами. — Надо полагать, ничего серьезного; пойду-ка я лучше снова читать к себе в каюту.

Аналогичным образом реагировали на известие об айсберге мистер и миссис Диккинсон Бишопы из города Довожак, штат Мичиган. Когда стюард их палубы заверил, что «мы ударились лишь о небольшой кусочек льда и прошли мимо него», Бишопы вернулись к себе в каюту и снова разделись. Мистер Бишоп взял книжку и стал читать, но это занятие вскоре было прервано стуком в дверь. К ним стучался мистер Алберт А. Стюарт, кипуче деятельный пожилой джентльмен, вложивший солидный капитал в американский цирк «Барнум энд Бейли».

— Выходите поразвлечься!

Подобное отношение к происходящему не было редким явлением. Пассажир из первого класса Питер Дейли услышал, как одна дама говорила другой:

— Пойдемте посмотрим, ведь мы с вами никогда не видели айсбергов!

А в курительном салоне второго класса кто-то шутливо спросил, не сможет ли он получить немного айсбергового льда для своего коктейля.

Льда можно было получить сколько угодно. Когда «Титаник» чиркнул бортом по айсбергу, от последнего откололось и упало на носовую палубу правого борта, как раз напротив фок-мачты, несколько тонн льда. Здесь находились места отдыха для пассажиров третьего класса, которые вскоре обнаружили лед, придя выяснять, в чем дело. Миссис Натали Уик из своей каюты на палубе В наблюдала как они игриво бросали друг в дружку кусочками льда.

Лед скоро стал настоящей туристской достопримечательностью. Майор Артур Годфри Пошан, средних лет химик-промышленник из Торонто, воспользовался случаем заговорить со своим более высокопоставленным соотечественником, Чарлзом М. Хейсом, президентом железнодорожной компании «Гранд транк рейлруд».

— Мистер Хейс! — воскликнул он. — Вы уже видали лед?

Когда мистер Хейс ответил, что нет, Пошан продолжал:

— Если вам угодно посмотреть, я проведу вас на палубу и покажу.

И они пошли в нос по всей палубе А, чтобы посмотреть на кутерьму, устроенную внизу расшалившимися пассажирами.

Обладание льдом недолго оставалось монополией обитателей третьего класса. Полковника Грейси, стоявшего в фойе палубы А, тронул за плечо Клинч Смит, знаменитость нью-йоркского света, в свое время прославившийся тем, что ему довелось сидеть за одним столом со Стенфордом Уайтом в тот самый вечер, когда Уайта застрелил Хэрри К. Фсоу.⁶

— Не желаете ли, — спросил Смит, — привезти в Нью-Йорк сувенирчик? — И он раскрыл ладонь, на которой лежал кусочек льда, плоский, как карманные часы.

Коллекционерская страсть охватила многих. Матрос первого класса Джон Поингдестр подобрал осколок льда и показывал его в столовой для команды. Какой-то пассажир из третьего класса вручил четвертому помощнику капитана Боксхоллу кусок льда размерами с небольшую миску. Смазчик Уолтер Хэрст лежал полусонный, когда пришел его тесть, который жил в одном с ним кубрике, и бросил ему на койку кусок льда. В кубрик к стюардам зашел мужчина, показал кусок льда величиной с чайную чашку и сообщил стюарду Ф. Денту Рею:

— В носовой части тонны льда!

— Ничего, — зевая, ответил Рей, — небось, не простудимся. — И он собрался снова уснуть.

Стюард из первого класса Хенри Сэмьюэл Этчес, который в момент столкновения «Титаника» с айсбергом был свободен от вахты, проявил несколько большее любопытство — он направился по проходу на палубе Е, намереваясь узнать, что произошло, и нос к носу столкнулся с пассажиром из третьего класса, шедшим навстречу. Прежде чем Этчес успел что-либо сказать, этот пассажир, словно представляя стюарду неопровержимое свидетельство, относящееся к какому-то предмету спора, швырнул на палубу кусок льда и воскликнул:

— Ну, теперь-то вы верите?

Вскоре стали появляться новые тревожные признаки того, что на «Титанике» не все так благополучно, как должно было быть. Примерно в 23.50 — через десять минут после столкновения — в первых шести из 16 водонепроницаемых отсеков «Титаника» можно было наблюдать и слышать странные вещи.

Фонарщик Сэмьюэл Хемминг, будучи свободен от вахты и лежа на койке у себя в кубрике, услышал странный шипящий звук, раздававшийся из форпика — ближайшего к носу судна отсека. Хемминг вскочил, подошел настолько близко к носу судна, насколько это было возможно, и обнаружил, что шипение вызвано воздухом, выходящим из цепного ящика. Где-то внизу вода поступала в отсек настолько быстро, что вытесняемый ею воздух вырывался из цепного ящика под огромным давлением.

Старший коچهгар Чарлз Хендриксон, находясь в следующем от форпика отсеке, где располагался кубрик кочегаров и грузовой трюм № 1, тоже был

разбужен странным звуком, источником которого в данном случае был не воздух, а вода. Когда Хендриксон приблизился к чугунному винтовому трапу, спускавшемуся к проходу и соединявшему кубрик кочегаров с котельным отделением, он увидел, что нижние решетчатые ступени омывает, образуя водовероты, сплошная масса забортной воды.

В третьем от носа отсеке Карлу Джонсону, пассажиру третьего класса, довелось испытать еще более неприятные ощущения. В этом отсеке находились самые дешевые помещения для пассажиров — наиболее близко расположенные к днищу и носу судна. Когда Джонсон встал, чтобы узнать причину суматохи снаружи, его ноги коснулась просочившаяся из-под двери вода. Он решил одеться, и к тому времени, когда он стоял одетый, вода в каюте поднялась выше его башмаков. С бесстрастным, почти академическим интересом Джонсон отметил, что уровень воды в каюте везде одинаковый. Находившийся поблизости пассажир третьего класса Дэниел Бакли действовал не столь проворно, и, когда в конце концов он выскочил из койки, его ноги с плеском погрузились в воду по щиколотки.

У пятерых почтовых клерков, работавших в четвертом от носа отсеке, ноги промокли еще сильнее. Почтовая кладовая «Титаника» располагалась на двух палубах; почта с багажом пассажиров первого класса хранилась на самой нижней палубе, а сортировали ее выше, на палубе *G*. Эти две палубы были соединены широким железным трапом, который доходил до палубы *F* и обеспечивал сообщение почтовой кладовой с остальными частями судна. Не прошло и пяти минут, как почтовые служащие, перетаскивавшие 200 мешков с заказной корреспонденцией по трапу в более сухое сортировочное помещение, оказались по колено в плещущейся воде.

Однако они могли бы и не утруждать себя переноской почты — в течение последующих пяти минут вода достигла верхних ступенек трапа и дошла до уровня палубы *G*. После этого клерки вовсе оставили почтовую кладовую и по трапу отступили на палубу *F*.

Поднимаясь, они заметили, что являются объектами пристального внимания со стороны какой-то супружеской пары. Это были мистер и миссис Норман Кемпбелл Чеймберзы из Нью-Йорка, которые, предприняв безрезультатную вылазку на прогулочную палубу и возвращаясь к себе в каюту, заинтересовались шумом, доносившимся из почтовой кладовой. Теперь Чеймберзы и почтовые клерки вместе наблюдали за происходящим, обмениваясь шутками о промокнувшем багаже и гадая, что могло содержаться в письмах, которые плавали в покинутой почтовой кладовой.

Время от времени к этой группе ненадолго присоединялись другие люди — четвертый помощник капитана Боксхолл, помощник второго стюарда Уит и один раз даже сам капитан Смит. Но Чеймберзы тогда ни на минуту не могли предположить насколько опасно то, что они видят.

В пятом водонепроницаемом отсеке от носа находилось котельное отделение № 6. Именно отсюда выпрыгнули кочегар Бэрретт и помощник второго механика Хескет, когда после столкновения с айсбергом закрылась водонепроницаемая дверь. Другие не успели проскочить в дверь и стали карабкаться по аварийным трапам наверх. Несколько человек осталось внизу, через минуту к ним спустились некоторые из тех, кто полез было наверх.

Откуда-то раздались крики: «Закрывать заслонки», «Гаси топки!». Кочегар Джордж Битчем работал с лихорадочной быстротой в то время, как вода через угольный порт и листы съемного настила затопляла отсек. Через пять минут он стоял уже по пояс в воде, черной и скользкой от машинного масла. Воздух был насыщен паром. Битчем так и не узнал человека, прокричавшего долгожданную команду: «Довольно!». Он был рад-радешенек исполнить это приказание, от кого бы оно ни исходило, и вскарабкался по аварийному трапу, чтобы уже больше не возвращаться в этот отсек.

В соседнем, расположенном в корму отсеке помощник второго механика Хескет делал все возможное для того, чтобы восстановить нормальное функционирование котельного отделения № 5. Поток воды продолжал хлестать из пробинны. Наконец, помощники механика Харви и Уилсон запустили на-

сос, и он начал откачивать забортную воду быстрее, чем она поступала в отсек.

Какое-то время кочегары стояли поблизости, бесцельно наблюдая за тем, как механики возятся с насосом; затем из машинного отделения кочегарам по телефону велели отправиться на шлюпочную палубу. Они гурьбой полезли по аварийному трапу, но с мостика им командовали снова спуститься вниз, и, сбитые с толку бюрократией громадного судна, они в течение некоторого времени толклись в рабочем коридоре на палубе *E* — ни там ни сям, гадая, куда им опять прикажут идти.

Между тем в котельном отделении № 5 потух свет. Помощник механика Харви приказал стоявшему позади него кочегару Бэрретту принести фонари из расположенного ближе к корме машинного отделения. Поскольку все двери между отсеками были закрыты, Бэрретту пришлось подняться по аварийному трапу, дойти до машинного отделения и спуститься в него. К тому времени, когда он вернулся, электрическое освещение было исправлено и необходимость в фонарях отпала.

Затем Харви велел Бэрретту остановить работу котлов — давление, поднятое в них для развития лайнером полного хода, теперь открыло предохранительные клапаны, и из котлов начал вырываться пар. Снова Бэрретт вскарабкался по аварийному трапу наверх и забрал с собой 15 или 20 кочегаров, без дела слонявшихся по палубе *E*. Все они с топотом спустились в котельное отделение и принялись заливать топки. Это был каторжный труд — перекрыть доступ воздуха в топочное пространство котлов, закрыть дымовые заслонки, чтобы прекратить выработку пара. Кочегар Кемиш до сих пор не может равнодушно вспоминать об этом:

— Гасить проклятые топки — это был ад кромешный, а не работа...

В котельном отделении бушевали клубы пара, люди истекали потом. По постепенно все пришло в норму. ярко горело электрическое освещение, вода из отсека была откачана, и ситуация, казалось, была взята под контроль, во всяком случае в котельном отделении № 5. К тому времени, когда разнеслась весть о том, что люди, которые должны заступить на вахту с 0 до 4 ночи, перетаскивают койки на палубу для отдыха, поскольку их кубрики затопило водой, в этом отсеке царила атмосфера бодрой уверенности. Несшие вахту с 20 до 24 часов прервали работу и, решив, что весть о перетаскивании коек — славная шутка, от души посмеялись.

А наверху, на мостике, капитан Смит пытался на основании отрывочных сведений представить себе общую картину бедствия. Никто на судне не был более компетентен для выполнения этой задачи, чем он сам. Имея за плечами 38-летний стаж службы в компании «Уайт стар лайн», Смит являлся не просто старейшим капитаном. Это был бородатый патриарх, которого одинаково почитали как члены экипажа, так и пассажиры. Им нравилось в нем абсолютно все — в особенности поразительное сочетание твердости характера и светскости манер. Качества эти как нельзя лучше проявились в его отношении к сигарам.

— Сигары, — рассказывала его дочь, — были для него наслаждением. Когда он курил, в его комнате позволялось присутствовать лишь тем, кто мог сидеть абсолютно тихо, чтобы клубы дыма над головой отца оставались неподвижными.

Капитан Смит был прирожденный руководитель. Дойдя до рулевой рубки сразу после того, как произошло столкновение с айсбергом, он задержался там лишь настолько, насколько было необходимо, чтобы побывать на правом крыле мостика и посмотреть, все ли еще виден айсберг. Капитана сопровождали его первый помощник Мэрдок и четвертый помощник Боксхолл; в течение нескольких мгновений все трое пристально вглядывались в ночную тьму, и Боксхоллу показалось, что он видит вдаль за кормой темные очертания айсберга, но полной уверенности не было.

После этого приступили к делу. Капитан Смит послал Боксхолла оперативно обследовать состояние судна. Через несколько минут тот вернулся и доложил, что прошел в нос судна до конца пассажирских помещений

третьего класса и не обнаружил признаков повреждений. Это были последние добрые вести, полученные капитаном в эту ночь.

Все же беспокойство не оставляло капитана Смита, и он приказал Боксхоллу:

— Ступайте вниз, разыщите плотника, и пусть он проверит обшивку.

Не успел Боксхолл спуститься с мостика по трапу, как его чуть не сбил с ног мчавшийся вверх судовой плотник Дж. Хатчинсон. Протиснувшись мимо Боксхолла, он, задыхаясь, сообщил:

— Большая течь!

По пятам за плотником спешил почтовый служащий Яго Смит. Он тоже направлялся к мостику и, проходя мимо Боксхолла, выпалил:

— Почтовый трюм затопляется!

Следующим появился Брюс Исмей. Он напялил поверх пижамы костюм, надел сукинные комнатные туфли и поднялся на мостик выяснять, не случилось ли чего-нибудь такого, о чем полагается знать владельцу пароходной компании. Капитан Смит сообщил ему о столкновении с айсбергом. Исмей спросил у него:

— Вы считаете, что судно получило серьезные повреждения?

Капитан помолчал и потом с расстановкой произнес:

— Боюсь, что так.

Скоро они узнают об этом наверняка. Послали за Томасом Эндрюсом, директором-распорядителем построенной «Титаник» верфи «Харланд энд Вулф». Как строитель «Титаника» Эндрюс находился на борту в качестве наблюдателя, чтобы потом исправить недостатки, выявленные в ходе первого рейса судна. Эндрюс являлся, несомненно, единственным на «Титанике» человеком, который мог полностью понять всю степень серьезности сложившейся ситуации.

Это был удивительный человек. Как судостроитель он, разумеется, разбирается в мельчайших деталях устройства «Титаника». Но этим его характеристика не исчерпывается. Ничто для него не было чересчур большим или слишком незначительным, на все обращал он внимание и, казалось, мог предугадать, каким образом судно будет реагировать на любую ситуацию. Суда он понимал так, как некоторые знатоки понимают лошадей.

Так же хорошо он разбирался и в людях. Все они обращались к Эндрюсу со своими проблемами. Вчера это мог быть первый помощник капитана Мэрдок, распоряжение которого отменил старпом Уайлд. В другой раз к нему, как к верховному арбитру, могли обратиться две рассорившиеся между собой стюардессы. В описываемый вечер шеф-пекарь Чарлз Джуфин испек ему особый каравай хлеба.

До сих пор работа Эндрюса на борту «Титаника» шла своим чередом. Весь день-деньской он бродил по судну, исписывая целые тома заметок. Каждый вечер в 18.45 он переодевался к обеду и, как правило, садился за стол к пожилому доктору О'Локлину, судовому врачу, который тоже пользовался авторитетом у стюардесс. Затем Эндрюс возвращался в свою каюту А-36, заваленную чертежами, таблицами и синьками. Там он обычно составлял сводку своих замечаний и выработывал рекомендации.

Сегодня вечером его занимали обычные вопросы: неполадки в гладильном прессе на камбузе ресторана, слишком темная окраска гальки, нарисованной на личных прогулочных палубах, чрезмерное количество шурупов на вешалках для шляп в каютах. Кроме того, возник план переоборудования части салона-читальни в две каюты. Салон-читальня первоначально планировался отчасти как помещение, куда дамы могут удалиться после обеда. Но шел XX век, и дамы больше не желали оставлять мужчин за столом одних. Ясно, что можно было обойтись меньшим помещением для салона-читальни.

Полностью поглощенный работой, Эндрюс едва ли заметил происшедший толчок и оторвался от своих чертежей только после того, как посыльный от капитана сообщил ему, что его ожидают на мостике.

Через несколько минут Эндрюс и капитан Смит совершали обход судна — вниз по трапу для экипажа, чтобы привлекать к себе поменьше

внимания, по лабиринту проходов в нижних частях судна, мимо корта для игры в сквош, где вода подступала уже к штрафной черте, нанесенной на торцевой стенке.

Пробираясь обратно к мостику, они проходили через фойе палубы А, в котором все еще толпились пассажиры. Все изучающе глядели на них, пытаясь обнаружить на лицах этих двух мужчин признаки добрых или дурных вестей, но тщетно — на их лицах ничего нельзя было прочесть.

Зато некоторые другие члены экипажа не были столь осторожны. Когда миссис Хенри Слиптер Харпер из каюты D-60 попросила доктора О'Локлина убедить ее больного мужа не вставать из постели, пожилой врач воскликнул:

— Мне сказали, что сундуки в трюме уже плавают, так что вам уж лучше выйти на палубу.

В каюте C-51 сидела молодая гувернантка по имени Элизабет Шют и ее подопечная, девятнадцатилетняя Маргарет Грэм. Увидев, что мимо двери их каюты идет кто-то из должностных лиц, мисс Шют спросила его, не грозит ли им какая-нибудь опасность; тот бодро ответил, что не грозит, но потом она услышала, как он, пройдя дальше по коридору, сказал:

— Еще какое-то время мы продержимся.

Мисс Шют взглянула на Маргарет: та нервно пощипывала бутерброд с цыпленком, рука ее дрожала так сильно, что кусочки куриного мяса не престанно сваливались с хлеба.

В рабочем коридоре на палубе E никто не задавал вопросов. Этот широкий проход служил кратчайшим путем из одной оконечности судна в другую и среди командного состава завоевал прозвище «Парк-лейн», а команда называла его «большой шотландской дорогой». Теперь на этой «дороге» толпились и сустились люди. Среди них находились и коचेгары, изгнанные забортной водой из котельного отделения № 6, но в большинстве своем это были пассажиры третьего класса, медленно пробиравшиеся по направлению к корме, таща с собой коробки, сумки и даже сундуки.

Им не нужно было говорить, что существует опасность. Для тех, кто размещался глубоко внизу по правому борту, столкновение не казалось «неясным скрежещущим звуком». Они услышали «невероятный грохот», заставивший их выскочить из постелей.

Миссис Селини Ясбек — новобрачная с пятидесятидневным стажем супружеской жизни — выбежала со своим мужем из каюты в коридор. Они не стали совершать долгого похода на одну из верхних палуб — причину всполошившего их звука легче было найти внизу. Как были, в ночных одеяниях, они подошли к двери, ведущей вниз в котельное отделение, и, взглянув в нее, увидели механиков, изо всех сил старавшихся ликвидировать последствия столкновения и пустить в ход насосы. Супруги Ясбек оказались понятливыми и тотчас опрометью ринулись обратно к себе в каюту, чтобы одеться.

Несколькими «этажами» выше них на палубе А Лоренс Бизли, пассажир из второго класса, отметил любопытное явление. Возвращаясь к себе в каюту, он стал спускаться по трапу и почувствовал, что ступени «не совсем на месте». Внешне они казались вполне горизонтальными, однако его ноги почему-то ступали не так, как им полагалось. Что-то увлекало их вперед, лишая его равновесия, как будто ступени трапа склонились по направлению к носу судна.

Майор Пошан тоже заметил это. Стоя с мистером Хейсом на носовом конце палубы А и наблюдая, как внизу пассажиры третьего класса играют кусками льда в футбол, он почувствовал незначительный уклон палубы.

— Почему судно накренилось? — воскликнул он, обращаясь к Хейсу. — Оно не должно крениться! Ведь море абсолютно спокойно, а судно стоит.

— Не знаю, — безмятежно отвечал мистер Хейс. — Наше судно невозможно потопить.

Почувствовали крен палубы и другие, но вслух говорить об этом казалось бестактным. В котельном отделении № 5 кочегар Бэрретт решил ничего не сообщать об этом механикам, трудившимся над насосами. Аналогично прореагировали на замеченный ими крен и полковник Грейси с Кли-

чем Смитом, находившиеся наверху в фойе на палубе *A*. На мостике приборы показывали, что «Титаник» имеет небольшой дифферент на нос, а крен на правый борт составляет 5°.

Тут же рядом Эндрюс и капитан Смит быстро произвели кое-какие расчеты. Вода в форпике, в трюме № 1, в трюме № 2, в почтовой кладовой, в котельном отделении № 6, в котельном отделении № 5... За первые десять минут после столкновения везде, кроме котельного отделения № 5, вода поднялась на 4 м. Все вместе эти факты свидетельствовали о том, что судном получена пробоина длиной свыше 90 м и первые пять отсеков безнадежно затоплены.

Что же в конце концов это означает? Эндрюс спокойно объяснил. «Титаник» может оставаться на плаву при затоплении любых двух из его 16 водонепроницаемых отсеков. Он может также сохранять плавучесть в случае затопления любых трех из первых пяти отсеков. Непотопляемость лайнера обеспечена даже при затоплении всех первых четырех отсеков. Но если вода затопит все пять первых отсеков, судно, как это ни прискорбно, не сможет держаться на воде.

Переборка между пятым и шестым отсеками доходит лишь до палубы *E*. В случае затопления первых пяти отсеков нос судна погрузится в море настолько, что палуба *E* над шестым отсеком войдет в воду и через ее люки отсек будет затоплен. Вслед за этим непременно будут последовательно затоплены остальные отсеки. Это ясно видно из расчетов, ничего другого просто не может быть.

И все же такой вывод казался чудовищным. Ведь «Титаник» считался непотопляемым — и не только в рекламных брошюрах. Сугубо технический журнал «Шипбилдер» («Судостроитель»), освещая в специальном выпуске за 1911 год систему деления «Титаника» на отсеки, подчеркивал: «Капитан может простым нажатием электрического выключателя мгновенно закрыть все водонепроницаемые двери и сделать судно практически непотопляемым».

И вот все выключатели нажаты, а Эндрюс заявляет, что теперь это не имеет никакого значения.

Смотреть таким фактам в лицо было трудно, в особенности капитану Смигу. Ему было 59 лет, после этого рейса он должен был уйти на заслуженный отдых. Он мог уйти на покой и раньше, если бы не традиции, в соответствии с которой честь командовать вновь построенными судами, совершающими свой первый рейс, компания «Уайт стар лайн» всегда предоставляла капитану Смигу.

Всего шесть лет назад, по окончании первого рейса «Адриатика» — новехонького лайнера этой компании, Смит заявил: «Сейчас трудно вообразить какую-нибудь ситуацию, могущую привести к гибели корабля, и я просто не могу представить себе какое-нибудь бедствие, которое могло бы вызвать потопление этого судна. Современный уровень судостроения не допускает кораблекрушений».

Теперь он стоит на мостике лайнера, вдвое большего, чем «Адриатик», еще более безопасного для мореплавания, а построивший его человек говорит, что этот лайнер должен пойти ко дну.

В ночь часов пять минут — через 25 минут после того, как произошел толчок, сопровождаемый глухим ударом и скрежетом, — капитан Смит приказал своему старшему помощнику Уайлду расчехлить шлюпки, первому помощнику Мэрдоку — созвать пассажиров к местам сбора, шестому помощнику Муди — достать шлюпочные расписания, четвертому помощнику Боксхоллу — разбудить второго помощника Лайтоллера и третьего помощника Питмана. Сам капитан прошел к радиорубке, расположенной рядом с мостиком.

В радиорубке первый радист Джордж Филлипс и второй радист Хэролд Брайд не проявляли никаких признаков того, что понимают опасность происходящего на судне. Они провели тяжелый день. В 1912 году радиотелеграф еще был непривычным новшеством; дальность радиосвязи была невелика, радисты не обладали достаточным опытом, и «ловить» радиосигналы было нелегким делом. Приходилось прибегать к помощи прожегущих

ных прямо-передающих станций, многократно повторять сообщения; значительную часть радиобмена составляли пустые переговоры между частными лицами. Элемент новизны делал это последнее чудо техники привлекательным в глазах пассажиров, и они не могли противиться искушению послать радиogramмы друзьям домой или на другие пароходы.

Все это воскресенье в радиорубке росла стопка текстов телеграмм для отправки. Их количество могло подействовать на нервы любому человеку, работающему по 14 часов в сутки за 30 долларов в месяц, и Филлипс не являлся исключением. Пришел вечер, а донышка корзинки для телеграмм, которые нужно отправить, все еще не видать, по-прежнему раздражают надоедливые помехи. Всего час назад — как раз тогда, когда, наконец, он установил хороший контакт с радиостанцией мыса Рейс — в радиобмен вклинился радист парохода «Калифорниэн» со своим сообщением о каких-то айсбергах. «Калифорниэн» находился где-то настолько близко, что его сигналы разве что не оглушили Филлипса. Не удивительно, что в ответ он отстучал не очень вежливо:

— Отстаньте! Я занят, я работаю с мысом Рейс!

День был настолько тяжелым, что второй радист «Титаника» Брайд, очередная вахта которого должна была начаться только в два часа ночи, решил сменить Филлипса в полночь. Он проснулся в 23.55 и, отдернув зеленую занавеску, отделявшую спальное помещение от аппаратной, спросил Филлипса, каковы его успехи. Первый радист ответил, что он только что закончил радиобмен с мысом Рейс. Брайд вернулся к своей койке и снял пижаму. Филлипс крикнул ему, что, по его мнению, судно каким-то образом повреждено и они, наверное, вернутся в Белфаст.

Через пару минут Брайд был одет и взял наушники. Не успел Филлипс скрыться за зеленой занавеской, как в рубке появился капитан Смит.

— Мы столкнулись с айсбергом и сейчас я занимаюсь тем, что выясняю, не причинил ли он нам повреждений. Так что будьте готовы послать просьбу о помощи, только не передавайте ее до тех пор, пока я вам не скажу.

Капитан ушел, но через несколько минут снова вернулся в радиорубку.

— Передайте просьбу о помощи.

Филлипс, к тому времени вернувшийся к аппарату, спросил капитана, должен ли это быть предусмотренный правилами сигнал бедствия. Смит ответил:

— Да, и передайте его немедленно.

Он дал Филлипсу листок бумаги, на котором были записаны координаты «Титаника». Филлипс взял у Брайда наушные телефоны и в ноль часов пять минут начал выстукивать буквы *CQD* — принятый в то время международный сигнал бедствия⁷, а потом буквы *MGY* — позывные «Титаника». Снова и снова, шесть раз подряд эти сигналы с треском уходили в холодную, иссиня-черную ночь Северной Атлантики.

В десяти милях от «Титаника» Гроувз, третий помощник капитана парохода «Калифорниэн», сидел на койке радиста Сирила Ф. Эванса. Гроувз был молод и любознателен, его всегда интересовало все, что происходит в мире. После работы он любил зайти к Эвансу в его радиорубку и расспросить последние новости. Любил он и повозиться с радиостанцией.

Со стороны Эванса это не вызывало возражений. На третьеразрядных судах немногие из командного состава интересовались событиями за пределами судна, а уж до радиотелеграфа и вовсе никому дела не было. На пароходе «Калифорниэн» всем этим интересовался один только Гроувз, поэтому Эванс всегда был рад его приходу.

Но не сегодня. Сегодня выдался тяжелый день, а второго радиста, который бы подменил Эванса, на судне не было. К тому же около 11 часов вечера его грубо оборвали, когда он пытался передать на «Титаник» сообщение о льдах, блокировавших «Калифорниэн». Поэтому сегодня вечером он не стал медлить и закрыл свою радиостанцию ровно в 23.30 — официальное время окончания его работы. Он до изнеможения устал и не был

расположен болтать с кем бы то ни было. Гроувз предпринял безнадежную попытку завязать с ним разговор:

— Ну что, искровик, с какими судами поблизости была связь?

— Только с «Титаником», — Эванс едва поднял глаза от журнала, чтением которого был занят.

Для Гроувза это сообщение не явилось новостью. Он вспомнил, что, когда показал капитану Лорду остановившийся в пределах видимости странный лайнер, капитан сказал ему:

— Это, должно быть, «Титаник», совершающий свой первый рейс.

В поисках чего-нибудь интересного Гроувз взял со стола наушники и надел их. Он уже довольно хорошо принимал морзянку несложных радиотелеграфных сообщений, но в аппаратуре разбирался слабо. Магнитный детектор в приемнике их парохода работал от часового механизма. Гроувз не знал, что его нужно заводить, как часы, и поэтому ничего не услышал в наушниках.

Отказавшись от попыток послушать чей-нибудь радиообмен, он положил наушники на стол и отправился искать более веселую компанию.

Глава третья

„САМ ГОСПОДЬ НЕ МОГ БЫ ПОТОПИТЬ ЭТОТ КОРАБЛЬ“

Дверь кубрика для коков распахнулась, ударившись о железную койку Чарлза Бэрджесса, помощника пекаря. Он в испуге проснулся и вытаращил глаза на второго стюарда Джорджа Додда, стоявшего в дверном проеме. Обычно шумный и веселый, Додд выглядел теперь серьезным.

— Поднимайтесь, ребята, мы тонем! — громко объявил он.

Додд отправился к носу судна в кубрик официантов, где стюард салона Уильям Мосс пытался поднять людей. Большинство из них смеялись и шутили, когда Додд влетел в кубрик с криком:

— Всем вставать! Чтобы здесь не осталось ни единой души!

Вместе с Моссом Додд перешел к кубрику стюардов, возле которого стюард курительного салона Уиттер уже выслушивал тревожный рассказ плотника Хатчинсона:

— Почтовая кладовая затоплена полностью.

Подошел Мосс и добавил:

— Это весьма серьезно, Джим.

Шутки и остроты, которыми карьера поначалу были встречены предупреждения об опасности, постепенно стихли, и члены экипажа повыскакивали из коек. Все еще находясь в полусонном состоянии, пекарь Бэрджесс натянул на себя брюки, рубашку, но спасательного нагрудника не надел. На Уолтере Белфорде были его белый пекарский халат и брюки, а на надевание нижнего белья он не стал тратить времени. Стюард Рэй одевался не столь поспешно; он не был обеспокоен и тем не менее поймал себя на том, что надевает свой «береговой» костюм. Стюард Уиттер, уже одетый, открыл свой рундучок, набил карманы сигаретами, взял прядь волос своего первого ребенка, которую всегда возил с собой, и затем присоединился к толпе людей, хлынувшей через рабочий коридор наверх, к местам, предусмотренным расписанием по шлюпочной тревоге.

Ближе к носу судна, вдали от поднявшегося гама фонарщик Хемминг снова забрался в постель, решив, что шипение в форпике никакой опасности не представляет. Едва он начал забываться сном, как в дверь просунулся судовой столяр со словами:

— На твоем месте я бы обязательно встал. Судно протекает, как решето, корт для игры в мяч уже затоплен почти под самую завязку.

Через несколько мгновений появился главный боцман:

— Вставай, ребята! — воскликнул он. — Вам осталось жить менее полу-часа. Сам мистер Эндрюс так сказал. Только держите язык за зубами, чтобы, кроме вас, никто об этом не знал.

В курительном салоне для пассажиров первого класса об этом действительно никто не знал. Игра в бридж была в полном разгаре. Лейтенант Стеффансон все еще прихлебывал свой горячий лимонад, снова сдавались карты, когда в дверях внезапно появился один из помощников капитана и объявил:

— Мужчины, надевайте спасательные нагрудники. С нами стряслась беда.

В своей каюте на палубе А миссис Уошингтон Додж лежала в постели, с нетерпением дожидаясь новостей, узнавать которые отправился ее муж, видный юрист из Сан-Франциско. Дверь, наконец, отворилась, и доктор Додж тихо вошел в каюту. Он сообщил:

— Руфь, происшедшая авария довольно серьезна; нам лучше сейчас же выйти на палубу.

Двумя палубами ниже миссис Люсьен Смит, уставшая ждать ушедшего на разведку мистера Смита, снова заснула. Внезапно в каюте щелкнул выключатель, зажегся свет, и она увидала улыбающегося ей мужа, стоящего у кровати. Он неторопливо объяснил:

— Мы находимся на севере и столкнулись с айсбергом. Никаких серьезных последствий нет, хотя из-за этого, вероятно, наше прибытие в Нью-Йорк задержится на сутки. Капитан Смит, тем не менее, велел всем дамам выйти на палубу, но это чистая формальность.

В дальнейшем все продолжалось в том же духе. Никаких колоколов или сирен. Никакой общей тревоги. Но по всему «Титанику» тем или иным путем люди были оповещены.

Для восьмилетнего Маршалла Дрю происходящее было непонятным. Когда его тетка, миссис Джеймс Дрю разбудила мальчика и сказала ему, что они должны идти на палубу, он сонным голосом ответил, что не хочет вставать, но миссис Дрю его возражения оставила без внимания.

В не меньшем недоумении оказался майор Артур Пошан, несмотря на его экспедицию на палубу А и созерцание льда. Известие о бедствии он узнал, находясь на парадной лестнице, и не мог поверить своим ушам. Совершенно ошеломленный, он кое-как добрался до каюты, чтобы скинуть вечерний костюм и облачиться во что-нибудь потеплее.

О том, что они терпят бедствие, многие узнали от своих стюардов. Джон Харди, старший стюард из второго класса, лично разбудил пассажиров в 20 или 24 каютах. Всякий раз он распахивал дверь каюты настежь и громко приказывал:

— Всем выйти с надетыми спасательными нагрудниками на палубу, живо!

В первом классе вежливость обязывала стюардов сначала постучаться в дверь. В те времена на долю стюарда первоклассного лайнера приходилось не больше восьми-девяти кают, и для всех обслуживаемых пассажиров стюард был все равно, что клуша для цыплят.

Типичным представителем таких стюардов являлся Алфред Кроуфорд. Тридцать один год он обслуживал «трудных» пассажиров и поэтому знал, как уговорить престарелого мистера Элберта Стьюарта, чтобы тот надел спасательный нагрудник. Затем Кроуфорд наклонился и завязал пожилому джентльмену шнурки его ботинок.

В каюте С-89 стюард Эндрю Каннингэм помогал Уильяму Т. Стиду надеть спасательный нагрудник, не мешая знаменитому издателю добродушно брюзжать о том, что во всех этих приготовлениях нет ни малейшей необходимости. В каюте В-84 стюард Хенри Сэмьюэл Этчес, хлопоча словно заботливый портной, примерял спасательный нагрудник Бэнджамину Гуггенхайму.

— Эта штука будет мне жать, — пожаловался король цветной металлургии. Этчес снял с него «эту штуку» и, подогнав длину тесемок, снова

надел спасательный нагрудник. Теперь миллионер захотел идти на палубу в той одежде, которая была на нем в данный момент, но Этчес оказался непреклонным: на «улице» было слишком холодно. В конце концов Гуггенгейму пришлось подчиниться, Этчес надел на него поверх нагрудника толстый свитер и выпроводил миллионера наверх.

Некоторые из пассажиров оказались еще более «трудными». Подойдя к каюте С-78, Этчес обнаружил, что ее дверь заперта. Лишь после того, как стюард громко постучал в нее обоими кулаками, из каюты послышался мужской голос: «Что такое?» — а женский голос добавил: «Скажите нам, в чем дело?». Этчес объяснил и снова попытался заставить их открыть дверь, но не тут-то было. После нескольких минут безрезультатных уговоров стюард оставил эту дверь в покое и перешел к другой каюте.

В другой части судна запертая дверь породила проблему иного рода. Замок заело, и несколько пассажиров выломали дверь, чтобы выпустить находившегося за ней мужчину. К месту происшествия подоспел стюард и пригрозил участникам взлома, что по прибытии «Титаника» в Нью-Йорк все они будут арестованы за порчу имущества пароходной компании.

В 0 часов 35 минут люди еще не знали, шутить им или сохранять серьезность, не ведали, как будет расценен взлом двери — как похвальный поступок или как уголовно наказуемое деяние. Казалось, на всем судне не отыщется и двух человек, одинаково реагирующих на происходящее вокруг.

Миссис Артур Райерсон решила, что нельзя терять ни минуты. Она уже давно отказалась от желания дать мистеру Райерсону выспаться и теперь суетилась и хлопотала, стараясь собрать воедино всех своих домашних. Приготовить к выходу на палубу нужно было шесть человек: мужа, троих детей, гувернантку и служанку, а дети, как ей казалось, едва шевелились. В конце концов она оставила попытки одеть свою младшую дочь, накинула на нее поверх ночной рубашки шубу и велела не отставать от взрослых.

Миссис Люсьен Смит, видимо, считала, что располагает для сборов практически неограниченным временем. Медленно и очень обстоятельно она оделась в расчете на любые неожиданности, которые может преподнести ночь: надела толстое шерстяное платье, высокие ботинки, два пальто и теплый вязаный капор. Все время, пока она одевалась, мистер Смит непринужденно болтал о том, как они высадятся в Нью-Йорке, как сядут в поезд и поедут на юг; об айсберге словно и речи не было. Когда они уже были собраны выйти на палубу, миссис Смит вздумала вернуться и забрать драгоценности, но тут мистер Смит решил, что пора, наконец, подвести черту. Он высказал мысль о том, что отвлекаться на «пустяки» было бы неразумно. Миссис Смит предложила компромиссное решение: взяла два своих «любимых» кольца. Тщательно закрыв дверь, эта молодая супружеская чета направилась к шлюпочной палубе.

Вещи, которые люди брали с собой, дают некоторое представление о чувствах, волновавших в тот момент их владельцев. Адольф Дейкер вручил своей жене сумочку, в которой находились двое золотых часов, два кольца с бриллиантами, сапфировое ожерелье и 200 шведских крон. Мисс Эдит Рассел забрала из каюты музыкальную игрушку в виде свинки, наигрывающую мелодию танца матчиш. Стюарт Коллит, молодой студент-богослов, путешествующий вторым классом, взял Библию, с которой он обещал своему брату не расставаться до тех пор, пока снова не увидится с ним. Лоренс Бизли карманы своей теплой тужурки набил книгами, которые читал в постели. Норман Кемпбелл Чеймберз положил в карманы револьвер и компас. Стюард Джонсон, подозревая теперь, что ему предстоит нечто более серьезное, чем путешествие «обратно в Белфаст», засунул за пазуху четыре апельсина. Миссис Диккинсон Бишоп, оставившая в каюте на 11 тыс. долларов драгоценностей, послала своего мужа принести ей забытую муфту.

В каюте С-104 майор Артур Пошан не сводил глаз со стоявшей на столе металлической шкатулки, внутри которой находились облигации стоимостью 200 тыс. долларов и привилегированные акции на 100 тыс. долларов. Он много думал о них, снимая смокинг и надевая два комплекта теп-

лого нижнего белья и другую теплую одежду. Затем он в последний раз оглядел небольшую каюту: кровать из латуни, зеленая сетка вдоль стены, предназначенная для того, чтобы на ночь класть в нее ценные предметы, мраморный умывальник, плетеное кресло, софа с волосистой набивкой, вентилятор на подволокте, звонки и осветительная арматура, которые на судах всегда почему-то выглядят так, словно их установили, вспомнив о них в самый последний момент.

Наконец у него сложилось окончательное решение. Он захлопнул за собой дверь, оставив шкатулку на столе. В следующее мгновение он вернулся в каюту, быстро взял там «счастливую» булавку и три апельсина. Когда он окончательно покинул каюту С-104, жестяная шкатулка так и осталась на столе.

В фойе палубы С казначей судна убеждал всех стоящих возле него не толпиться. Увидев проходившую мимо графиню Ротис, он воскликнул:

— Пospешайте, сударыня, времени осталось немного. Я очень рад, что вы, в отличие от некоторых других дам, не требуете у меня своих драгоценностей.

Пассажиры стекались в проходы, слегка подгоняемые членами экипажа. Один из обслуживающих каюты стюардов заметил на себе взгляд мисс Маргерит Фролишер, проходившей по коридору. Четыре дня тому назад она, шутливо поддразнивая его, спросила, зачем это в ее каюту нужно было класть спасательный нагрудник, если судно и впрямь является непотопляемым. Тогда он лишь посмеялся и заверил ее, что это чистая формальность, что ей никогда не придется надевать этот нагрудник. Сейчас, вспомнив тогдашний разговор, он улыбнулся и решил подбодрить ее:

— Не бойтесь, все будет хорошо.

— Я и не боюсь, — ответила она. — Я просто страдаю от морской болезни.

Пассажиры двигались вверх — присмирившая, беспорядочная толпа, Джек Тэйер теперь щеголял в зеленом твидовом костюме с жилеткой, под которой у него было надет еще один, мохеровый жилет. Шерстяная пижама — всего только и было одежды на филладельфийском банкире Роберте Дэниэле. Миссис Тарел Кавендиш поверх халата надела мужнино пальто, миссис Джон К. Ходжбум поверх халата накинула шубу, миссис Эйда Кларк была в одном халате. Миссис Уошингтон Додж не успела надеть чулки, она была обута в высокие ботинки на пуговицах, но, поскольку она не потрудилась застегнуть их, ботинки болтались на ее ногах. Миссис Астор в своем изящном легком платье словно сошла с картинки из журнала мод; не менее элегантно выглядела миллионерша из Денвера миссис Джеймс Дж. Браун в юбке из черного бархата и в черном бархатном жакете с отворотами, отделанными черным и белым шелком.

Автолюбительство в том виде, в каком оно практиковалось в 1912 году, наложило отпечаток на стиль одежды многих дам. Миссис Хенри Стенгел, например, носила вуаль, крепко припиленную к ее украшенной цветами шляпе; мадам де Вайер, обутая в домашние туфли, надела поверх халата пальто для автомобильной езды.

Альфред фон Драхштедт, 20-летний юноша из Кельна, остановил свой выбор на свитере и брюках, оставив в каюте новехонький гардероб стоимостью 2133 доллара, в том числе трости и вечное перо, которое он почему-то считал непременно атрибутом безупречно одетого мужчины.

Беспорядок в одежде пассажиров второго класса был менее элегантным. Мистер и миссис А. Колдуэллы, возвращающиеся из Сиамы, где они преподавали в бангкокском христианском колледже, в Лондоне купили себе новое платье, но в эту ночь из всей одежды, которая у них была, они выбрали самую старую. Своего младенца Олдена они завернули в одеяло. На мисс Элизабет Най были надеты простая юбка, пальто и комнатные туфли. Миссис Шарлотт Коллиер не стала тратить времени на прическу, она просто стянула лентой волосы на затылке. Плечи своей восьмилетней дочери Марджори она укутала пледом из тех, что выдаются пассажирам вместе с постельным бельем. Мистер Коллиер оделся не очень основательно, так как

предполагал вскоре вернуться к себе в каюту; он был настолько уверен в своем возвращении, что оставил свои часы на подушке.

Особая сумятица началась в третьем классе, где строгие ревнители нравов из паровой компании «Уайт стар лайн» отделили одиноких мужчин от незамужних женщин, поселив их в противоположных концах «Титаника»⁸, и теперь многие холостяки (мужчины были размещены в носовой части судна) спешили к корме на «женскую половину».

Кэтрин Гилнаф, бойкая ирландская девушка (ей не исполнилось еще и шестнадцати лет), услышала стук в дверь. Это пришел молодой человек, которого она заприметила на палубе еще днем, когда он играл на волейнке. Целью его прихода было разбудить Кэтрин и сообщить ей, что с судном случилось что-то неладное. Восемнадцатилетнюю Анну Сьоблом из Финляндии, ехавшую на Северо-Запад Тихоокеанского побережья США, разбудил молодой парень из Дании, пришедший к ее соседке по каюте. Этот дачнин дал Анне спасательный нагрудник и настоятельно посоветовал ей идти со всеми наверх, но девушка сильно страдала морской болезнью и не испытывала ни малейшего желания встать из постели. В конце концов вокруг поднялось такое столпотворение, что Анна, по-прежнему скверно себя чувствуя, все же поднялась. Альфред Виклунд, ее земляк и школьный товарищ, помог ей быстро надеть спасательный нагрудник.

Только один из всех этих молодых людей, 26-летний норвежец Олаус Абельсет, конечной целью путешествия которого являлся гомстед⁹ в Южной Дакоте, был не на шутку встревожен и озабочен. Старый друг семейства поручил ему довести до Миннеаполиса свою шестнадцатилетнюю дочку. Теперь Олаус, с трудом проталкиваемому по рабочему коридору палубы *E*, Миннеаполис казался недостижимым далеким.

Абельсет разыскал вверенную его попечению девушку в главном коридоре третьего класса на палубе *E*. К ним присоединились его двоюродный брат и еще одна девушка, и все вместе они поднялись по крутому и широкому трапу для пассажиров третьего класса на палубу юта в самой корме судна.

Вся эта людская масса, кружа и толкаясь, медленно выливалась в морозную ночь. Каждый инстинктивно придерживался положенной ему по билету палубы: пассажиры первого класса занимали среднюю часть шлюпочной палубы, второго — ее кормовую часть, а пассажиры третьего класса располагались на кормовой палубе позади надстройки перед палубой юта и на носовой палубе между срезом полубака и надстройкой¹⁰. Так они и стояли по своим палубам, смиренно дожидаясь дальнейших распоряжений, в меру спокойные, но все же испытывающие какую-то безотчетную тревогу. С неловким любопытством рассматривали они, как выглядят остальные в своих спасательных нагрудниках. Кое-кто принужденно шутил.

— Послушайте, — обратился Клинч Смит к проходившей мимо девушке, на руках у которой был шпиг, — я считаю, что вам следовало бы надеть спасательный нагрудник и на вашу собачку.

— Примерьте вот это, — говорил миссис Вере Дик какой-то мужчина завязывая на ней тесемки ее спасательного нагрудника, — это последний крик моды нынешнего сезона, теперь все их носят.

— Если вам не придется использовать эти нагрудники по назначению, они вас согреют, — балагурил капитан Смит, обращаясь к миссис Александер Т. Комптон из Нового Орлеана.

Примерно в 0 часов 35 минут полковник Грейси наткнулся на Фреда Райта, профессионального игрока в сквош на «Титанике». Вспомнив, что он договаривался играть с ним и для этого забронировал за собой корт на 7.30 утра, Грейси тоже попробовал немного пошутить:

— Не отменить ли нам нашу встречу?

— Пожалуй, — отвечал Райт вялым, лишенным энтузиазма голосом; удивительным было то, что он вообще ответил на эту шутку: ведь он знал, что помещение корта уже полностью затоплено.

В ярко освещенном гимнастическом зале совсем рядом со шлюпочной палубой на двух недвижимо застывших «механических лошадях» бок о бок

сидели миссис и мистер Асторы. На них были надеты спасательные нагрудники, а на коленях у мистера Астора лежал еще один нагрудник; с целью скоротать время он разрезал его перочинным ножиком, показывая жене, что находится внутри.

Пока пассажиры шутили, разговаривали и ждали, члены экипажа быстро занимали свои места по шлюпочному расписанию. На шлюпочной палубе суетились посланные сюда снизу матросы, стюарды, кочегары и коки.

С необычным для него опозданием появился здесь пятый помощник капитана Хэролд Годфри Лоу. Это был молодой, темпераментный валлиец, энергия которого, казалось, не знала предела. Когда ему исполнилось 14 лет, отец пытался отдать его в учение к одному ливерпульскому дельцу, но Лоу уперся, заявив, что «не будет ни на кого работать задаром». Он сбежал из дома «в море» и работал там, где ему было по сердцу: плавал на различных парусниках, пять лет провел на пароходах, курсировавших у восточного побережья Африки.

Теперь, когда ему исполнилось 28 лет, он впервые пересекал Атлантику. В эту воскресную ночь он не нес вахты и проспал момент столкновения с айсбергом. Голоса у его каюты, расположенной на шлюпочной палубе, в конце концов разбудили пятого помощника. Когда Лоу выглянул в иллюминатор и увидел, что на всех надеты спасательные нагрудники, он пулей вылетел из койки, мигом оделся и выскочил на палубу.

Пожалуй, он несколько запоздал, однако необходимо принять во внимание то, что Лоу позже объяснял американскому сенатору Смиту:

— Вы должны помнить, что нам не удастся по-настоящему выспаться, поэтому если мы засыпаем, то спим, как убитые.

Второй помощник капитана Лайтоллер тоже опоздал, но совершенно по другой причине. Как и Лоу, он был свободен от вахты и спал в своей койке в момент столкновения с айсбергом, но мгновенно проснулся и, как был босиком, выбежал на шлюпочную палубу узнать, что стряслось. По обоим бортам судна ничего нельзя было увидеть; лишь на правом крыле остника он с трудом различил стоящих там капитана Смита и первого помощника Мэрдока; они тоже пристально вглядывались в ночную тьму. Лайтоллер возвратился в каюту и стал решать, как ему поступить. Несомненно, с судном произошло что-то неладное — сначала этот толчок, а потом остановка машины. Но все же он, Лайтоллер, в данный момент вахты не несет, и пока его не позовут, все это его не касается. Если он понадобится, за ним пошлют. А когда за ним пойдут, он должен находиться там, где его будут искать. Лайтоллер снова лег в постель и, не смыкая глаз, стал ждать.

Прошло 5, 15, 30 минут. Теперь он мог слышать рев стравливаемого пара, усиливающийся гомон людских голосов, лязг механизмов.

В 0 часов 10 минут к нему в каюту, наконец, ворвался четвертый помощник капитана Боксхолл:

— Знаете мы столкнулись с айсбергом.

— Я знаю, что мы с чем-то столкнулись, — отвечал Лайтоллер, вставая и начиная одеваться.

— В почтовой кладовой вода уже дошла до палубы F, — продолжал Боксхолл, чтобы немного подогнать своего собеседника, но тот в этом не нуждался, он уже был готов к выходу на палубу. Невозмутимый, прилежный и исполнительный, осмотрительный Лайтоллер отлично знал службу. Это был превосходный второй помощник.

На шлюпочной палубе матросы начали готовить к спуску 16 деревянных спасательных шлюпок. Их было по восемь с каждого борта: группами по четыре в носовой и кормовой частях шлюпочной палубы. Шлюпки нумеровались от носа в корму, по левому борту — четные, по правому — нечетные. Кроме того, на палубе находились четыре складных парусиновых шлюпки, известных под названием «энгльгардтов». Их можно было подвесить к пустым шлюпбалкам после спуска на воду двух носовых шлюпок. Эти складные «парусинки» обозначались литерами A, B, C и D.

Вместе все указанные плассредства могли вместить 1178 человек, а на борту «Титаника» в эту воскресную ночь находилось 2207 человек.

О таком несоответствии не знал никто из пассажиров, о нем было известно лишь немногим членам экипажа, но и большинство посвященных не придавало этому никакого значения. «Титаник» был непотопляемым. Все говорили об этом. Когда миссис Алберт Колдуэлл наблюдала за тем, как матросы в Саутгемптоне грузят багаж на «Титаник», она спросила у одного из них:

— Правда ли, что это судно непотопляемое?

— Истинная правда, мэм, — последовал ответ, — сам господь не мог бы потопить этот корабль.

И вот теперь пассажиры смиренно стоят на шлюпочной палубе; они спокойны, но совершенно не знают, что им делать. Шлюпочные учения на «Титанике» не проводились. Для пассажиров не было предусмотрено расписаний по шлюпочной тревоге. У членов экипажа такие расписания были, но никто не удосужился хотя бы взглянуть в них, и теперь экипаж, если можно так выразиться, играл по слуху, а не по нотам; казалось, однако, люди интуитивно знают, где они нужны и что необходимо делать — сказывались годы подчинения строгой дисциплине.

У каждой шлюпки копошились небольшие кучки людей. Одни снимали брезентовые чехлы, убирали матчы и ненужные предметы снабжения, укладывали в шлюпки фонари и жестянки с галетами. Другие стояли у шлюпбалок, прилаживая рукоятки и разматывая тросы. Одна за другой стали поворачиваться рукоятки, заскрипели шлюпбалки, завизжали тали, и шлюпки медленно повылазили за борт. Затем матросы стали травить тросы шлюпталей так, чтобы каждая шлюпка остановилась на уровне шлюпочной палубы или, как это было в нескольких случаях, на уровне прогулочной палубы А, расположенной непосредственно под шлюпочной.

Эвакуация пассажиров разворачивалась медленно. Второй помощник капитана Лайтоллер, в чьем ведении находился левый борт, был сторонником строгого соблюдения субординации, а старший помощник Уайлд, которому он в данный момент подчинялся, никак не хотел торопиться. Когда Лайтоллер спросил у него разрешения вывалить шлюпки за борт, Уайлд ответил:

— Нет, погодите пока.

В конце концов Лайтоллер пошел на мостик и непосредственно от капитана Смита получил разрешение вывалить шлюпки. Потом второй помощник спросил у старпома, можно ли начинать посадку, и опять Уайлд ответил «нет». Лайтоллер снова пошел на мостик и снова капитан Смит утвердительно кивнул головой, сказав при этом:

— Да, сажайте женщин и детей и спускайте шлюпки на воду.

После этого Лайтоллер спустил шлюпку № 4 на уровень палубы А и велел женщинам и детям спускаться на эту палубу для посадки. Так ему казалось безопаснее — меньше шансов, что кто-нибудь свалится за борт, меньше расстояние до воды, к тому же это позволяло немного очистить от людей шлюпочную палубу для предстоящей работы. Он с опозданием вспомнил, что прогулочная палуба в этом месте закрыта, а все окна, выходящие на нее, заперты. Пока кого-то послали открывать окна, Лайтоллер спешно отозвал всех отправившихся вниз пассажиров назад и перешел к шлюпке № 6, расположенной ближе к корме.

Стоя одной ногой в шлюпке, а другую на палубе, Лайтоллер начал сзывать женщин и детей. Его призывы были встречены без энтузиазма. К чему менять ярко освещенные палубы «Титаника» на несколько часов непроглядной тьмы в гребной шлюпке? Даже Джон Джекоб Астор нашел идею об эвакуации смехотворной.

— Мы здесь в большей безопасности, чем на борту этой маленькой шлюпочки.

Когда миссис Дж. Стьюарт Уайт забралась в шлюпку № 8, ее окликнула приятельница:

— Для возвращения вам понадобится какой-нибудь пропуск. Завтра утром вас ни за что не пустят обратно без пропуска.

А когда миссис Констанс Уиллард наотрез отказалась войти в шлюпку, выведенный из себя помощник капитана в конце концов пожал плечами: — Не тратьте времени попусту, оставьте ее в покое, раз уж ей так не хочется садиться.

Все это время успокаивающе звучала музыка. Руководитель Уоллас Хенри Хартли собрал свой оркестр, и музыканты принялись играть рэгтайм. Сначала оркестр играл в комнате отдыха первого класса, где до приказа спускать шлюпки находились многие пассажиры, позже музыканты перешли в носовую часть шлюпочной палубы и стояли там рядом с входом на парадную лестницу. Они не очень походили на оркестрантов — некоторые из них были в синих форменных костюмах, другие надели белые пиджаки, — но играли хорошо.

В свое время было сделано все для того, чтобы обеспечить «Титаник» лучшим на атлантических линиях оркестром. Компания «Уайт стар лайн» ограбила даже знаменитую кунардовскую «Мавританию», переманив с нее руководителя оркестра Хартли. Пианист Теодор Брейли и виолончелист Роже Брику без особых усилий были сманены с «Карпатии».

— Вы знаете, стюард, — радостно сообщили они Роберту Воону, обслуживавшему их на борту кунардовской «Карпатии», — скоро мы будем работать на приличном лайнере с приличной кормежкой.

Контрабасист Фред Кларк никогда не играл на лайнерах, но был хорошо известен в концертных кругах Шотландии, и его тоже «перекупили». Первая скрипка Джок Хьюм еще не выступал в концертах, но его инструмент обладал жизнерадостным звучанием, которое, похоже, нравилось пассажирам. Итак, восемь превосходных музыкантов знали, что им делать. В эту ночь они исполняли громкую веселую музыку.

На правом борту дело продвигалось быстрее, но недостаточно быстро для Исмея, владельца пароходной компании, который, подгоняя людей, сновал по палубе взад и вперед.

— Нельзя терять ни минуты! — торопил он третьего помощника Питмана, наблюдавшего за подготовкой к спуску шлюпки № 5. В ответ Питман лишь пожал плечами — он не знал Исмея в лицо и у него не было времени обращать внимание на приказы этого назойливого незнакомца в комнатных туфлях. Исмей велел ему начинать посадку женщин и детей в шлюпку. Это было уж слишком, и Питман заявил Исмею:

— Я жду приказаний капитана

Внезапно до него дошло, кем мог быть этот незнакомец. Питман подошел к капитану Смиту и, сообщив ему о своей догадке, спросил, следует ли ему выполнять распоряжения Исмея. Капитан коротко бросил:

— Выполняйте.

Вернувшись к шлюпке № 5, Питман прыгнул в нее и объявил:

— Дамы, пожалуйте сюда!

Капитан Эдвард Джиффорд Кросби, связанный с судоходством бизнесмен из Милуоки, а в прошлом — шкипер с большим стажем работы на Великих Озерах, решительно настоял на том, чтобы его жена Кэтрин с дочкой сели в шлюпку. Он имел возможность оценить всю серьезность сложившейся обстановки; сразу после столкновения с айсбергом он набросился на жену:

— Если ты сейчас же не встанешь с постели, то пойдешь ко дну!

Несколько позже он сообщил ей:

— Корабль очень сильно поврежден; думаю, однако, что благодаря водонепроницаемым отсекам он останется на плаву

Но рисковать жизнью близких, уповая на «непотопляемость» лайнера, он не хотел.

Медленно, нерешительно к спасательной шлюпке подходили другие: мисс Хелен Остби, миссис Ф. М. Уоррен, миссис Уошингтон Додж со своим пятилетним сыном, молоденькая стюардесса. Когда среди женщин больше не осталось желающих садиться в шлюпку, были усажены несколько супружеских пар, потом разрешили сесть нескольким мужчинам. На правом борту

такой порядок посадки соблюдался все время: сначала садились женщины, но если оставалось место, пускали и мужчин.

Немного ближе к корме первый помощник капитана Мэрдок, под надзором которого находился правый борт палубы, проводил посадку в шлюпку № 7 и встречался с теми же трудностями, что и другие помощники капитана. Сопровождаемая матерью, в шлюпку прыгнула популярная киноактриса Дороти Гибсон. Затем эти две женщины уговорили присоединиться к ним своих партнеров по игре в бридж Уильяма Слоупера и Фреда Сьюарда. Медленно, по одному садились другие пассажиры, пока в шлюпке не собралось человек 19 или 20. Мэрдоку показалось, что больше ждать нельзя. В 0 часов 45 минут он махнул рукой, разрешая спустить на воду шлюпку № 7 — первую в эту ночь.

Затем он приказал Питману отправляться старшим в шлюпке № 5 и велел ему после спуска на воду держаться поблизости от кормового забортного трапа «Титаника», после чего помощники капитана пожали друг другу руки:

— До свидания! Счастливо!

Когда шлюпка № 5 под скрип талей спускалась на воду, Брюс Исмей выходил из себя от нетерпения.

— Спускайте же! Спускайте! Спускайте! — твердил он, одной рукой упершись в шлюпбалку, а другой чертя в воздухе большие круги.

— Если вы к чертовой матери не уберетесь у меня из-под ног, — пропало пятого помощника Лоу, который руководил людьми, работающими на шлюпбалках, — то я ничего не смогу сделать. Вы хотите, чтобы я быстрее спускал шлюпку на воду? Вы, наверное, хотите, чтобы я утопил всех находящихся в ней людей!

Ошеломленный этой вспышкой, Исмей, не проронив ни слова, повернулся и пошел к шлюпке № 3. Видавшие виды члены команды от изумления пораскрывали рты. Гневная выходка Лоу показалась им самым драматическим событием за всю сегодняшнюю ночь. Какой-то пятый помощник капитана не может безнаказанно обругать владельца паровой компании, и, конечно же, по прибытии в Нью-Йорк наступит час расплаты.

В том, что все придут в Нью-Йорк, почти никто еще не сомневался. На худой конец, их всех пересадят на другое судно.

— Пошан, — сказал Чарльз М. Хейс майору Пошану, помогавшему готовить шлюпки к спуску, — наше судно не потонет еще целых восемь часов. Мне только что сообщил об этом один из лучших моряков, мистер Кросби из Милуоки.

Метрдотель французского ресторана на «Титанике», мосье Гатти, пребывал в таком же спокойном состоянии духа, что и мистер Хейс. Стоя в одиночестве на шлюпочной палубе, он казался олицетворением достоинства: на голову надежно надвинут шелковый цилиндр, в руке саквояж, через руку перекинут аккуратно сложенный дорожный плед.

Мистер и миссис Люсьен Смиты, мирно беседуя с мистером и миссис Слипера Харперами, сидели в гимнастическом зале рядом со шлюпочной палубой. «Механические лошади» остались теперь без седоков: супруги Асторы ушли куда-то в другое место. И наконец-то никого не было на велоэргометрах, столь популярных среди пассажиров, которые любили крутить педали, наблюдая за показаниями красной и синей стрелок на белом циферблате. Находиться в помещении гимнастического зала с покрытыми линолеумом в яркую шашечку полами и удобными плетеными креслами было гораздо приятнее, чем на шлюпочной палубе. Здесь было определенно теплее, да и спешить, казалось, было некуда.

В почти пустом курительном салоне на палубе А возле стола спокойно сидели четверо мужчин: Арчи Батт, Кларенс Мур, Фрэнк Миллет и Артур Райерсон; похоже было, что они намеренно обособились здесь, подальше от шумного столпотворения, царившего на шлюпочной палубе.

Глубоко внизу смазчик Томас Рейнджер, начав выключать некоторые из 45 вентиляторов, обслуживающих машинное отделение, вспомнил о тех

вентиляторах, которые ему надо было отремонтировать завтра. Электрик Алфред Уайт, обслуживавший динамо-машины, варил на вахте кофе.

А на корме «Титаника» рулевой Джордж Томас Роу все еще мерил шагами палубу, продолжая нести свою одинокую вахту. Он никого не выдал и ничего не слышал с тех самых пор, когда мимо него почти час назад плавно проследовал айсберг. Внезапно он с изумлением увидел спасательную шлюпку на воде неподалеку от правого борта лайнера и тотчас позвонил на мостик: знают ли там, что возле «Титаника» плавает шлюпка? Недоверчивый голос на другом конце провода заинтересовался, кто говорит. Роу объяснил, и до людей на мостике дошло, что о рулевом просто забыли. Ему велели незамедлительно отправляться на мостик и прихватить с собой несколько ракет. Роу спустился в кладовую, взял дюжину ракет в жестяной коробке, затем стал подниматься наверх, в носовую часть судна. Он оказался последним на «Титанике», узнавшим о том, что произошло.

Другие уже знали об этом слишком хорошо. Пожилой доктор О'Локлин шепнул стюардессе Мери Слоун:

— Наши дела из рук вон плохи, дитя мое.

Стюардесса Энни Робинсон стояла неподалеку от почтовой кладовой, где было видно, как на палубе *F* поднимается вода. Покуда она ломала голову над тем, что делать с мужским кожаным саквояжем, брошенным кем-то в коридоре, появился судовой плотник Хатчинсон с лотлинем в руках; он казался озадаченным, сбитым с толку и вне себя от расстройства. Несколько позже мисс Робинсон столкнулась на палубе *A* с Томасом Эндрюсом. Тот встретил ее по-родительски строго:

— Я, кажется, велел вам надеть спасательный нагрудник!

— Да, — отвечала она, — но мне показалось, что я в нем выгляжу ужасно.

— Позабудьте о красоте. Наденьте нагрудник и ходите в нем, чтобы вас видели пассажиры.

— Но он такой некрасивый.

— И все же наденьте... Если вы дорожите своей жизнью, наденьте его.

Эндрюс очень хорошо понимал людей. Обаятельный, энергичный, он всюду поспевал, всем помогая. И люди, естественно, охотно обращались к нему. К каждому у него было особое отношение, зависящее от того, какого он был мнения об этом человеке. Болтливому стюарду Джонсону он сказал, что все будет в порядке. Мистеру и миссис Алберт Дикам, его случайным компаньонам по обеденному столу, он поведал:

— Разрушена часть корпуса в носу, но «Титаник» не потонет, если выдержат его кормовые переборки.

Опытной стюардессе Мэри Слоун Эндрюс сообщил:

— Положение очень серьезное, но, чтобы не было паники, дурные вести надо от пассажиров скрывать.

Джону Б. Тэйнеру, пользовавшемуся его полным доверием, он сказал, что судну «осталось жить немногим более часа».

Некоторым членам команды ничего говорить было не нужно, они и без того уже знали обо всем. Примерно в 0 часов 45 минут матрос первого класса Джон Поингдестр покинул шлюпочную палубу, чтобы взять свои резиновые сапоги. Он отыскал их в надстройке на носовой части палубы *E* и отправился было снова наверх, когда деревянная перегородка, отделявшая его кубрик от какого-то помещения для пассажиров третьего класса на правом борту судна, внезапно рухнула и в кубрик хлынула забортная вода; очутившись в ней по пояс, Поингдестр с большим трудом выбрался наружу.

Ближе к корме стюард обеденного салона Рей пошел в свой кубрик на палубе *E*, чтобы взять там пальто и одеться потеплее. Возвращаясь наверх, он направился по «большой шотландской дороге» в нос «Титаника» к парадной лестнице. Теперь здесь уже не было шумливой толпы кочегаров и пассажиров третьего класса; в этом широком рабочем коридоре царил тишина, если не считать хлюпанья воды, которая текла по коридору.

Еще ближе к корме помощник второго стюарда Джозеф Томас Уит спустился в свой кубрик на правом борту палубы *F*, чтобы забрать там кое-какие ценные вещи. Кубрик находился рядом с турецкими банями — сверкающими показным великолепием покоями, в интерьере которых викторианский стиль соперничал с «периодом» Рудольфо Валентино¹¹. Мозаичные полы, покрытые сине-зеленой плиткой стены, золоченые балки на красноватом потолке, колонны с облицовкой из резного тикового дерева — все это было еще абсолютно сухим.

Но когда Уит прошел по коридору несколько шагов и стал подниматься по трапу, его взору предстала странная картина: с находящейся выше палубы *E* вниз по ступенькам стекали струйки воды, покрывавшие лишь каблуки зашлепавших по трапу ботинок Уита. Поднявшись на палубу *E*, Уит увидел, что вода поступает откуда-то справа и спереди.

Тут он догадался, что происходит. Вода в носу на палубе *I* встретила преграду в виде водонепроницаемой двери между отсеками и поднялась до уровня палубы *E*, где водонепроницаемых переборок не было, и теперь затопляла следующий, расположенный ближе к корме отсек.

Котельное отделение № 5 было единственным помещением, где людям казалось, что аварийная ситуация находится полностью под их контролем. После того, как были потушены топки, старший кочегар Бэрретт велел большинству кочегаров отправляться наверх. Он сам и еще несколько человек остались в котельной помогать механикам Харви и Шеферду работать с насосами.

По распоряжению Харви Бэрретт снял стальную крышку с горловины второго дна по правому борту с тем, чтобы Харви, регулируя работу насосов, мог иметь доступ к клапанам. Котельное отделение было теперь заполнено паром от воды, которой заливали топки, яркий электрический свет с трудом пробивался сквозь эту завесу, и неясные очертания работающих людей, казалось, плавали в тумане.

Механик Шеферд, перебегая через котельную, упал в открытый лаз и сломал ногу. Харви, Бэрретт и кочегар Джордж Кемиш ринулись ему на помощь. Они подняли и перенесли его в насосную выгородку в конце котельной.

Времени хватало лишь на то, чтобы уложить Шеферда поудобнее, затем люди бросились обратно в клубы пара. Скоро с мостика поступило распоряжение всем подняться наверх и занять свои места по шлюпочной тревоге. Когда люди полезли наверх, Шеферд продолжал лежать в насосной, а Бэрретт и Харви продолжали работать с клапанами. Прошло еще 15 минут, и эти двое мужчин почувствовали новый прилив бодрости: помещение продолжало оставаться сухим, насосы работали по-прежнему быстро и ритмично.

Внезапно в отсек с грохотом хлынула забортная вода: переборка, разделявшая котельные № 5 и № 6, не выдержала ее напора.

Харви крикнул, чтобы Бэрретт бежал к аварийному трапу, и когда тот полез наверх, его ноги окутало поднимавшимся снизу паром. Сам Харви бросился к насосной выгородке, в которой лежал Шеферд. Он все еще спешил туда, когда его с головой накрыл поток затопляющей отсека воды.

Тишина в радиорубке нарушалась лишь треском искр в работающем передатчике: Филлипс передавал просьбы о помощи и принимал ответные радиogramмы. Брайд попеременно то выскакивал на мостик, то снова возобновлял попытки одеться.

Пока поступали обнадеживающие известия. Первым отозвался пароход «Франкфурт» сухоходной компании «Северогерманский Ллойд». С этого судна в 00.18 было принято лаконичное сообщение:

— О'кэй. Ждите, — но координаты не указывались. В следующую минуту на Филлипа посыпались «квитанции» — подтверждения в приеме радиogramм — с парохода «Маунтин Тамплъ» компании «Кэнэдиен Пасифик», с лайнера «Вирджиния» компании «Аллен», с русского трампового судна «Бирма».

Ночь, казалось, была переполнена треском искровых разрядов радиотелеграфа. Суда, находившиеся за пределами дальности прямого радиобмена с «Титаником», узнавали о катастрофе от других судов, которые находились в пределах прямой радиосвязи с терпящим бедствие лайнером. Новость о том, что «Титаник» терпит бедствие, распространилась, словно рябь от брошенного в воду камня, постепенно расширяющимися кругами. Радиостанция мыса Рейс получила сообщение о случившемся непосредственно с «Титаника» и передала эту сенсационную новость дальше на материк. Молодой радиолобитель Дэвид Сарнов на крыше универмага Уонамейкера в Нью-Йорке поймал слабые сигналы с «Титаника» и передал их дальше. Весь мир, казалось, замер и прислушивается в тревожном внимании.

А не так далеко от «Титаника» шла в южном направлении ничего не подозревавшая кунардовская «Карпатия». Когда Филлипс послал сигнал *CQD*, единственный радиотелеграфист «Карпатии» Томас Коттэм находился на мостике. Теперь он вернулся в свою рубку, снова уселся за аппарат и решил продемонстрировать «Титанику» свою любезность. Знает ли «Титаник», как бы между прочим отстукал Коттэм, о том, что на мысе Рейс для его пассажиров есть сообщения?

Часы показывали 00.25, когда Филлипс отстукал ответ, заставивший радиооператора «Карпатии» забыть свои любезные намерения:

— Немедленно идите на помощь. Мы столкнулись с айсбергом. Это, старина, сигнал бедствия. Наши координаты 41,46 норд, 50,14 вест.

Радист «Карпатии» был потрясен и после непродолжительного молчания запросил Филлипса, следует ли сообщить об этом капитану. Филлипс ответил:

— Да, и побыстрее.

Через пять минут пришел желанный ответ: «Карпатия» находится всего в 58 милях от «Титаника» и спешит на помощь «изо всех сил».

В 00.34 снова заговорил «Франкфурт». Он находится в 150 милях от «Титаника».

— Идете ли вы к нам на помощь? — спросил его Филлипс.

— Что с вами? — осведомился «Франкфурт».

— Скажите своему капитану, чтобы он шел к нам на помощь. Мы наскочили на айсберг, — стучал в ответ Филлипс.

В радиорубку зашел капитан Смит, желая самолично узнать обстановку. В это время на связь вышел «Олимпик» — гигантский однотипный с «Титаником» лайнер. «Олимпик» находился в 500 милях от своего «брата», но был оснащен мощной радиостанцией и, поскольку между двумя лайнерами существовали тесные «родственные» узы, мог координировать усилия по оказанию помощи «Титанику». Филлипс периодически поддерживал с «Олимпиком» связь и в то же время не переставал обращаться с просьбой о помощи к судам, находящимся ближе к «Титанику».

— Какой сигнал вы посылаете? — спросил капитан Смит.

— *CQD*, — не вдаваясь в подробности, ответил Филлипс.

У Брайда возникла блестящая идея. Хотя *CQD* являлся традиционным сигналом бедствия, на одной международной конференции не так давно было решено вместо старого сигнала использовать буквы *SOS* — их легко может принять даже самый никудышный любитель. И вот Брайд предлагает:

— Пошли *SOS*, это новый сигнал, а то тебе, может быть, больше никогда не придется посылать его.

Филлипс посмеялся над этой шуткой и сменил сигнал. Часы в радиорубке показывали 0 часов 45 минут, когда с «Титаника» был послан первый в истории *SOS*.

Ни одно из судов, с которыми у Филлипса состоялся радиобмен, не таило больших надежд, чем судно, мерцающие огни которого виднелись в десяти милях от «Титаника» слева по носу. Четвертый помощник капитана Боксхолл в свой бинокль ясно видел, что это пароход. Когда он попытался снестись с этим судном с помощью сигнальной лампы, ему один раз показалось, что видны ответные сигналы, но, не сумев разобрать их, он

в конце концов решил, что это никакие не сигналы, а просто мигание топового огня.

Необходимо было подать более заметный сигнал. Как только рулевой Роу прибыл на мостик, капитан Смит поинтересовался, с собой ли у него ракеты. Роу показал принесенную коробку, и капитан отдал распоряжение:

— Выпускайте по ракете через каждые пять или шесть минут.

В 0 часов 45 минут ночная тьма была рассеяна ослепительной вспышкой. С правой стороны мостика ввысь полетела первая сигнальная ракета. Она взвивалась все выше и выше над кружевами мачт и такелажа, пока, наконец, не разорвалась, издав глухой отдаленный хлопок, и к поверхности моря медленно поплыли яркие белые звезды. Пятому помощнику Лоу запомнилось, как он мельком увидел испуганное лицо Брюса Исмея, освещенное голубовато-белым светом ракеты.

В десяти милях от «Титаника» на мостике парохода «Калифорниэн» стоял практикант Джеймс Гибсон. Появившийся с востока странный пароход уже в течение часа оставался неподвижным, и Гибсон с интересом рассматривал его. В бинокль он различил свет в бортовых иллюминаторах этого судна и заревом огней на кормовой части его палубы. Один раз ему даже показалось, будто на том пароходе пытаются связаться с их судном с помощью сигнальной лампы. Он попробовал сигналить в ответ, но вскоре оставил это занятие, решив, что, должно быть, принял за сигналы мерцание топового огня.

Второй помощник капитана Херберт Стоун, шагая по мостику парохода «Калифорниэн», тоже наблюдал за странным пароходом. В 0 часов 45 минут он увидел над ним яркую вспышку белого света. Ну и чудеса, подумал он, кому это ночью вздумалось пускать на судне ракеты?

Глава четвертая

„ТЫ ОТПРАВИШЬСЯ В ШЛЮПKE, А Я ЕЩЕ НЕМНОГО ПОБУДУ ЗДЕСЬ“

Пассажир второго класса Лоренс Бизли считал себя самым что ни на есть невежественным в морских делах сухопутным жителем, но даже и он понял, что означают ракеты. «Титаник» нуждался в помощи, и нужда была столь безотлагательной, что об этом спешили сообщить любому судну поблизости, с которого могли быть замечены сигнальные ракеты.

Это понимали многие из тех, кто находился на шлюпочной палубе. Люди перестали шутить и старались не терять времени, которого и так едва хватало на то, чтобы проститься с родными или знакомыми.

— Ну вот и славно, моя девочка, — наконец уговорил Дэн Марвин свою молодую жену, — ты отправишься в шлюпку, а я еще немного побуду здесь. — Он послал ей воздушный поцелуй, когда она вошла в шлюпку.

— До скорой встречи, — с улыбкой произнес Адольф Дейкер, помогая миссис Дейкер перешагнуть через фальшборт.

— Мужайся; что бы ни случилось, мужайся! — наказывал доктор У. Т. Минахан своей жене, миссис Минахан, отходя вместе с другими мужчинами от шлюпки.

Мистер Таррелл Кавендиш ничего не говорил, прощаясь с миссис Кавендиш. Он лишь поцеловал ее, посмотрел на нее долгим взглядом, еще раз поцеловал и присоединился к толпе.

Когда Марк Форчун с сыном Чарлзом провожал миссис Форчун и трех своих дочерей, он забрал у жены ее драгоценности.

— Они будут в сохранности, — объяснил он, — мы с Чарлзом сядем в следующую шлюпку.

— Береги отца, Чарлз! — крикнула одна из девочек своему брату.

— Уолтер, ты должен отправиться вместе со мной, — упрашивала своего мужа миссис Уолтер Д. Даглас.

— Нет, — отвечал мистер Даглас, отворачиваясь, — я должен оставаться джентльменом.

— Тогда хоть попытайся сесть в шлюпку вместе с майором Баттом и мистером Муром, — последовало подобающее жене напутствие. — Они крупные, сильные мужчины и, несомненно, им это удастся.

Некоторые жены все еще отказывались идти в шлюпки. Мистер и миссис Эдгар Мейеры из Нью-Йорка сочли неловким спорить и обсуждать этот вопрос на людях и сошли к себе в каюту. Там они решили, что ради их ребенка им придется расстаться.

Артур Райерсон был вынужден заговорить с миссис Райерсон тоном, не допускающим возражений:

— Ты должна подчиняться приказаниям. Если объявят команду «Женщинам и детям садиться в шлюпки», ты обязана идти, когда придет твоя очередь, а я с Джеком Тэйером останусь здесь. Мы будем в полной безопасности.

Аналогичную твердость проявил Александер Т. Комптон-младший, когда его мать заявила, что скорее сама останется на «Титанике», чем оставит своего сына здесь одного.

— Не говори глупостей, мама. Ступай лучше с сестричкой в шлюпку, а я уж постараюсь позаботиться о себе сам.

Между мистером и миссис Л. Смитами тоже произошел спор на эту тему. При виде стоявшего поблизости капитана Смита с мегафоном в руках, миссис Смит вдруг осенила вдохновенная мысль. Она подошла к капитану, объяснила ему, что осталась на белом свете совсем одна-одинешенька и спросила, не может ли ее муж сесть вместе с ней в шлюпку. Старый капитан, сделав вид, что не замечает ее, поднес мегафон к губам и прокричал:

— Женщины и дети идут в первую очередь!

Тут подошел мистер Смит:

— Не обращайтесь, капитан, внимания на ее слова. Я постараюсь, чтобы она села в шлюпку.

Повернувшись к жене, он с расстановкой заговорил:

— Я никогда не думал, что мне придется просить тебя о послушании, но вот настал момент, когда ты должна повиноваться. Женщин и детей пропускают сейчас вперед только потому, что так положено. Наш корабль оснащен очень хорошо, и все люди будут спасены. В ответ миссис Смит спросила мужа, истинную ли правду он ей говорит. Мистер Смит твердо и решительно сказал: «Да!». На прощанье они поцеловались; когда шлюпка стала спускаться к поверхности моря, он крикнул с палубы:

— Засунь руки в карманы, очень холодно!

Иногда приходилось прибегать к более действенным мерам, чем ложь. Миссис Эмиль Тауссиг крепко уцепилась за своего мужа, когда шлюпка № 8, в которой находилась ее дочь, начала спускаться на воду. На секунду, вскрикнув «Руфы!», она обернулась к шлюпке. Воспользовавшись этим моментом, двое мужчин оторвали миссис Тауссиг от мужа и водворили в спускающуюся шлюпку.

Миссис Шарлотт Коллиер один матрос схватил за руку, а другой — обхватил за талию, и вместе они оттащили ее от мужа, Харви Коллиера. Вырываясь из их рук и протестуя, она слышала, как муж кричал ей:

— Не упирайся, Лотти, ради бога, крепись и ступай в шлюпку! Я сяду в следующую!

Когда Селини Ясбек поняла, что ей придется отправиться в шлюпке без мужа, она принялась кричать и плакать, даже пыталась выбраться на палубу, к мистеру Ясбеку, но шлюпка быстро спустилась на воду.

Ни силой, ни убеждениями нельзя было сдвинуть с места миссис Хадсон Дж. Эллисон. Она стояла несколько в стороне от остальных, крепко прижавшись к мистеру Эллисону, а их маленькая дочурка Лоррейн дергала ее за юбку.

Миссис Изидор Страус тоже отказалась идти:

— Я всегда была вместе со своим мужем, так зачем же мне теперь покидать его?

Действительно, вместе они прошли большой путь: пепелища мятежных южных штатов, небольшой магазинчик фарфоро-фаянсовых изделий в Филадельфии, превращение «Мейси» в крупнейшую в мире сеть универсальных магазинов, избрание в Конгресс США, а теперь счастливые сумерки, венчающие удачную жизнь — консультативные комитеты, благотворительная деятельность, любимые занятия, путешествия. Этой зимой они ездили во Францию, жили в Кап-Мартене и решили, что будет приятно свое путешествие завершить на «Титанике». Сегодня ночью супруги Страусы вышли на палубу вместе с другими пассажирами, и поначалу миссис Страус не знала, как ей поступить. Сперва она вручила свои немногочисленные драгоценности служанке Эллен Бэрд, потом забрала их у нее. Позже она пересекла шлюпочную палубу и совсем было вошла в шлюпку № 8, но затем повернула обратно и присоединилась к мистеру Страусу. Наконец, она приняла решение:

— Мы прожили вместе много лет. Куда пойдешь ты, пойду и я.

Тщетно Арчибалд Грейси, Хью Вулнер и другие знакомые пытались заставить ее сесть в шлюпку. В конце концов Вулнер обратился к мистеру Страусу:

— Уверен, что никто не станет возражать, если такой пожилой, как вы, джентльмен, сядет в шлюпку. . .

— Я не войду в шлюпку раньше других мужчин, — ответил мистер Страус и поставил на этом точку. Затем он и его супруга уселись в палубные кресла.

Большинство женщин все же садились в шлюпки. Жен к месту посадки сопровождали мужья, одиноких женщин — мужчины, вызвавшиеся охранять их. То была эпоха, когда в начале трансатлантического путешествия мужчины в соответствии с принятым этикетом предлагали «беззащитным дамам» свои услуги. В эту ночь такая галантность оказалась как нельзя более кстати.

Миссис Уильям Т. Грэм, девятнадцатилетней Маргарет и ее гувернантке мисс Шют помогли сесть в шлюпку № 8 управляющий лондонской конторой фирмы «Вэжьюэм ойл» Хауэрд Кейс и Уошингтон Огастес Роублинг, единственный наследник сталепромышленника, без всякой протекции дослужившийся до поста директора завода «Мерсер отомобил уоркс» в г. Трентоне, штат Нью-Джерси. Когда шлюпка № 8 стала спускаться на воду, миссис Грэм увидела, как Кейс, прислонившись к леерному ограждению, закурил сигарету и помахал ей на прощание рукой.

Миссис Эплтон, миссис Р. К. Корнелл, миссис Дж. Марри Браун и мисс Эдит Эванс, возвращаясь из Англии, куда они ездили на похороны одного из членов семьи, попали под крылышко полковника Грейси, но он каким-то образом потерял этих дам в толпе и лишь гораздо позже снова их отыскал.

Полковник, вероятно, растерялся так из-за того, что он одновременно пытался опекать еще и миссис Чёрчилл Кэнди, соседку по обеденному столу, которая возвращалась из Парижа, куда ездила проведать своего сына, попавшего в неслыханную по тому времени катастрофу — авиационную. Миссис Кэнди, должно быть, обладала незаурядной привлекательностью, поскольку чуть ли не всем мужчинам хотелось ее опекать.

Когда сразу после столкновения с айсбергом ее отыскал Эдвард А. Кент, еще один сосед по обеденному столу, она отдала ему на хранение выполненный на слоновой кости миниатюрный портрет своей матери. Затем появились Хью Вулнер и Бьернстром Стеффансон и помогли ей сесть в шлюпку № 6. Вулнер помахал на прощание рукой и заверил, что они помогут ей подняться на борт лайнера после того, как «Титаник» «будет исправлен». Немного позже на палубу выскочили полковник Грейси и Клинт Смит в поисках миссис Кэнди, также желая оказать ей содействие, но Вулнер охладил их рвение, сказав с некоторым, может быть, самодо-

вольством, что о ней уже позаботились и она благополучно покинула «Титаник».

Она хорошо сделала, что покинула его, так как наклон палубы стал круче и даже самые беззаботные люди почувствовали тревогу. Те, кто оставил все свое имущество в каютах, одумались и рискнули спуститься вниз, чтобы забрать ценности. Внизу их ожидали неприятные сюрпризы. Селини Ясбек обнаружила, например, что ее каюта уже затоплена. Точно такое же открытие сделал Гэс Коэн. Викторин, служанка-француженка Райерсонов, пережила еще более неприятное приключение. Ее каюта не была затоплена, но когда Викторин рылась в своих вещах, она услышала звук поворачиваемого в замке ключа и поняла, что это стюард запирает дверь каюты, чтобы не допустить мародерства. Она завизжала — и вовремя, иначе бы стюард запер ее в каюте. Не желая искушать свою судьбу дольше, Викторин опрометью бросилась на палубу, так ничего и не взяв из своих вещей.

Становилось ясно, что время, отведенное «Титанику», иссякает. Томас Эндрюс переходил от шлюпки к шлюпке, убеждая женщин поторопливаться.

— Дамы, вы должны немедленно садиться в шлюпку. Нельзя терять ни минуты. Не будьте привередливыми в выборе шлюпки. Не мешкайте! Садитесь, садитесь!

Эндрюс имел все основания для того, чтобы испытывать раздражение. Никогда еще женщины не вели себя столь непредсказуемо. Одна из молодых женщин, дожидавшаяся своей очереди сесть в шлюпку № 8, внезапно вскрикнула:

— Я забыла фотографию Джека и обязательно должна пойти и взять ее!

Окружающие запротестовали, но она стрелой помчалась вниз, очень скоро вернулась с фотографией в руках и была втащена в шлюпку.

Несмотря на суету, все было настолько мирно, что когда старпом Уайлд попросил Лайтоллера помочь найти пистолеты, второй помощник капитана посчитал эту затею за пустую трату времени. Он быстро подвел капитана, Уайлда и первого помощника Мэрдока к запирающемуся шкафчику, где хранилось оружие. Уайлд сунул один пистолет в руку Лайтоллера, заметив при этом:

— Он может вам понадобиться.

Лайтоллер засунул пистолет в карман и поспешил обратно к шлюпке.

Одна за другой шлюпки быстро спускались на воду: № 6 — в 0 часов 55 минут, № 3 — в час ровно, № 8 — в 1 час 10 минут ночи. Наблюдая за тем, как они спускаются, пассажир первого класса Уильям Картер рекомендовал Хэрри Уайднеру постараться сесть в шлюпку. Уайднер отрицательно покачал головой:

— Я считаю, Билли, что если уж испытывать свою судьбу, то на этом большом судне.

Некоторые члены экипажа не разделяли такой оптимистической точки зрения. Когда помощник второго стюарда Уит заметил, что первый стюард Лэтимер надел спасательный нагрудник поверх пальто, он посоветовал ему надеть нагрудник под пальто — так будет легче плыть.

На мостике четвертый помощник капитана Боксхолл, вместе с рулевым Роу пускавший ракеты, все еще не мог поверить в то, что происходит с лайнером.

— Капитан, — спросил он, — неужели это действительно серьезно?

— Мистер Эндрюс говорит, — тихо отвечал капитан, — что судну осталось жить всего час-полтора.

У Лайтоллера для измерения оставшегося времени был более наглядный эталон: крутой и узкий аварийный трап, спускающийся со шлюпочной палубы до самой палубы *E*. Вода медленно ползла вверх по ступенькам, и время от времени Лайтоллер приближался к входу в шахту трапа, чтобы посчитать, сколько ступенек скрылось под водой. Ступени были ему хорошо видны, потому что под светло-зеленой водой все еще светились огни,

Этот своеобразный индикатор показывал, что время бежит. Темпы эвакуации пассажиров ускорились, но проходила она теперь более суетливо и сумбурно, чем прежде. Споткнулась и упала, пытаясь сесть в шлюпку № 9, хорошенькая молодая француженка. Более пожилая женщина в черном платье вообще ступила мимо шлюпки № 10. Она упала вниз между носом этой шлюпки и бортом судна. Толпа в ужасе ахнула, но кто-то изловчился и — удивительно! — поймал эту женщину за лодыжку. Другие втащили эту неловкую даму на прогулочную палубу, находящуюся под шлюпочной, и женщина снова поднялась к месту посадки, чтобы сделать новую попытку. На этот раз ей удалось сесть в шлюпку.

Некоторые из них теряли самообладание. Одна пожилая дама у шлюпки № 9 разразилась раздраженными воплями и, в конце концов растолкав всех, убежала прочь от места посадки. Какая-то истерическая особа беспомощно металась, тщетно стараясь взобраться в шлюпку № 11. Чтобы помочь ей, стюард Уиттер встал на поручень, но она все равно оступилась и вместе со стюардом свалилась в шлюпку. Возле шлюпки № 13 стояла крупная, тучная женщина и кричала;

— Не сажайте меня в лодку! Я не хочу плыть в лодке! Я никогда в жизни не плавала в лодке!

Стюард Рей оборвал поток ее возражений;

— Вы должны сесть в шлюпку и вдобавок вести себя потише.

План произвести посадку в некоторые шлюпки с расположенных ниже шлюпочной палубы сходных трапов закончился полной неразберихой. Двери, которые предполагалось открыть, так и остались запертыми. Шлюпки, которые должны были стоять внизу под сходными трапами, отходили от борта лайнера прочь. Люди, которые должны были садиться в шлюпки с нижних палуб, оказывались запертыми в межпалубных пространствах. Когда Колдуэллы и с ними еще несколько человек прошли весь путь вниз до запертого лацпорта на палубе С, кто-то, не знавший о предполагаемой посадке с этой палубы, запер за ними дверь. Позже какие-то мужчины, находившиеся палубой выше, обнаружили эту изолированную от окружающего мира группу людей и спустили им трап, по которому жертвы неразберихи смогли выбраться наверх.

Нехватка опытных моряков усугубила неразбериху. Некоторыми из наиболее квалифицированных членов экипажа были укомплектованы команды шлюпок, спущенных с «Титаника» в числе первых. Другие опытные моряки были разосланы со специальными заданиями — собирать в одно место фонари, открывать окна на палубе А, пускать сигнальные ракеты. Шестеро моряков, спустившихся открывать один из нижних лацпортов, пропали без вести; они так и не вернулись наверх. . . Возможно, прибывающая вода отрезала им путь к отступлению с одной из нижних палуб. Теперь Лайтоллер строго нормировал количество оставшихся в его распоряжении моряков: каждой шлюпке он выделял всего по два члена экипажа.

Шлюпка № 6 находилась уже почти на полпути к поверхности моря, когда одна из сидевших в ней женщин крикнула на шлюпочную палубу:

— У нас в лодке всего один моряк!

— Есть среди вас моряки? — обратился Лайтоллер к стоявшим на палубе людям.

— Если хотите, я могу пойти в эту шлюпку, — послышался из толпы голос.

— Вы моряк?

— Яхтсмен.

— Если вы настолько моряк, что сможете спуститься вон по тому лопарю, то поезжайте в шлюпку.

И майор Артур Годфри Пошан — вице-коммодор королевского канадского яхт-клуба, — повиснув за бортом «Титаника» на переднем лопаре, плавно спустился по нему в шлюпку № 6. Это был единственный из пассажиров-мужчин, которому в ту ночь Лайтоллер позволил войти в шлюпку.

На правом борту лайнера мужчины оказались удачливее. Мэрдок продолжал пускать их в шлюпки, если там оставались свободные места. Фран-

цузский авиатор Пьер Мишель и скульптор Поль Шевре забрались в шлюпку № 7. Двое коммивояжеров компании Гимбелов добились себе места в шлюпке № 5. Когда пришла пора спускать шлюпку № 3, Хенри Слип-пер Харпер не только присоединился к своей жене, но и взял с собой своего китайского мопса, а также египтянина-драгомана¹² по имени Хамад Хасса, которого ради какой-то причуды вывез из Каира.

В тени, отбрасываемой шлюпкой № 13, стоял в нерешительности доктор Уошингтон Додж. Его заметил стюард столовой Рей и спросил, оставили ли уже «Титаник» жена и сын доктора, на что Додж ответил утвердительно. Рей воспринял это известие с облегчением, поскольку принимал судьбу этой семьи близко к сердцу. Когда Доджи плыли в Англию, он обслуживал их на «Олимпике», и это он, Рей, уговорил их совершить путешествие обратно в Америку на «Титанике». Стало быть и он виноват в том, что Доджи оказались на борту тонущего лайнера... Но времени на философские размышления не было.

— Будет лучше, если вы сядете сюда, — настоятельно посоветовал Рей и втолкнул доктора в шлюпку.

Возле шлюпки № 1 произошла почти что церемонная сцена. Сэр Космо Дафф Гордон и его супруга со своей секретаршей мисс Франкателли, которую леди Дафф Гордон любила называть мисс Фрэнкс, спросили Мэрдока, могут ли они войти в шлюпку.

— О, разумеется, сделайте милость! Я буду весьма польщен, — будто бы, как помнится сэру Космо, ответил Мэрдок.

Однако впередсмотрящему Джорджу Саймонсу, который стоял рядом, показалось, будто Мэрдок просто сказал: «Хорошо, полезайте». Подошли еще двое американцев — Абрам Соломон и К.Э.Х. Стенгель, их тоже пригласили сесть в шлюпку. Стенгель с большими трудностями преодолел барьер леерного ограждения; в конце концов он лег на поручни и перевалился через них в шлюпку. Проворный, как терьер, Мэрдок весело смеялся:

— Это самое смешное, из того, что я видал за всю ночь.

Казалось, что вокруг больше никого не было; все находившиеся поблизости шлюпки были уже спущены, и толпа сместилась к кормовой части палубы. Когда пять указанных пассажиров благополучно уселись в шлюпку, Мэрдок усадил туда еще шестерых кочегаров и назначил старшим по шлюпке впередсмотрящего Саймонса, наказав ему:

— Держись не очень далеко от борта судна и возвращайся, когда мы позовем вас.

Затем он махнул людям у шлюпбалок, и они спустили на воду шлюпку № 1 вместимостью 40 человек, в которой находилась ровно дюжина людей.

Когда эта шлюпка спускалась, за ней с носовой палубы наблюдал смазчик Уолтер Хэрст. Ему помнится, что он тогда заметил саркастически:

— Уж если они отправляют шлюпки, то могли бы посадить в них хоть немного народа.

Внизу, в помещениях третьего класса находились люди, которые не имели возможности даже попасть на шлюпочную палубу. Целый рой мужчин и женщин толпился у подножья главной лестницы третьего класса в самой корме на палубе *E*. Они находились там с тех самых пор, когда их разбудили стюарды. Сначала это были только женщины и супружеские пары, потом к ним присоединились мужчины, прибывшие сюда с багажом из носовой части судна по «большой шотландской дороге». Теперь все эти люди были стиснуты вместе, шумливые и беспокойные, похожие больше на заклоченных, чем на пассажиров под этими низкими потолками с голыми электрическими лампочками, между неказистыми, пустыми, по-казенному белыми стенами.

Стюард третьего класса Джон Эдвард Харт изо всех сил старался заставить их надеть спасательные нагрудники. Его успех в этом деле был невелик, частично оттого, что одновременно он уверял людей, будто никакой опасности не существует, а частично потому, что многие из этих пассажиров ни слова не понимали по-английски. Переводчик Муллер делал все, что

в его силах, стараясь растолковать про спасательные нагрудники десяткам финнов и шведов, но это ему плохо удавалось.

В 00.30 сверху поступило распоряжение отправить женщин и детей на шлюпочную палубу. Нечего было и надеяться, что они сами найдут дорогу в лабиринте проходов, обычно запертых для пассажиров третьего класса. Поэтому Харт решил лично сопровождать небольшие группы людей наверх. На это тоже потребовалось время, но вот наконец «конвой» организован и тронулся в путь. Его странствие было долгим: по широким ступеням наверх, к комнате отдыха для пассажиров третьего класса на палубе С, по верхней палубе, мимо библиотеки для пассажиров второго класса, в помещения для пассажиров первого класса. Затем по длинному коридору мимо кабинета врача, особого салона для горничных и камердинеров пассажиров первого класса и наконец вверх по парадной лестнице, на шлюпочную палубу.

Харт подвел свою группу к шлюпке № 8, но на этом его миссия не заканчивалась. Как только он усаживал своих подопечных в шлюпку, они выскакивали оттуда и спешили укрыться от холода в теплых помещениях.

Уже после часа ночи Харт вернулся на палубу Е, чтобы организовать и провести наверх еще одну группу. И это оказалось ничуть не легче, чем в первый раз. Многие женщины все еще отказывались идти. С другой стороны, теперь и некоторые из мужчин настаивали на включении их в эту группу, но, согласно полученным Харту распоряжениям, об этом не могло быть и речи.

И вот он снова пускается в долгое странствие по палубам «Титаника». Когда он достиг шлюпочной палубы и подвел эту группу к шлюпке № 15, часы показывали двадцать минут второго. Возможности возвратиться за новой партией пассажиров у него уже не было. Мэрдок велел Харту садиться в шлюпку, и примерно в половине второго шлюпка вместе со второй партией пассажиров третьего класса была спущена на воду.

Для эвакуации пассажиров третьего класса не было предусмотрено какой-либо четкой процедуры. Многие из них сумели тем или иным путем избежать глухого тупика на палубе Е, попали наверх и стояли там, не находя никого, кто бы мог показать им дорогу или помочь. Некоторые из барьеров, ограждавших помещения третьего класса, были убраны. Те из пассажиров, что воспользовались этими проходами в заграждениях, забрели в другие районы судна, и кое-кто из них в конце концов нашел дорогу на шлюпочную палубу. Но большинство барьеров оставалось на месте, и те пассажиры третьего класса, которые сознавали опасность и стремились к шлюпкам, были предоставлены исключительно собственной находчивости.

Редкой, похожей на муравьиную, цепочкой люди поднимались по стреле крана на кормовой палубе и ползли по ней в район помещений первого класса, перелезали через леерные ограждения и добирались-таки до шлюпочной палубы. Некоторые пробирались под канатом, натянутым поперек кормовой палубы и прижимавшим их еще ближе к корме, чем это делали барьеры. Но, пройдя под канатом, они могли легко добраться до трапа для пассажиров второго класса и идти дальше, к шлюпкам.

Другие, каким-то образом добравшись до прогулочной части палубы В, не могли потом найти выхода оттуда. В отчаянии они повернули к аварийному трапу, предназначенному для членов команды. Этот трап находился поблизости от ярко освещенных окон ресторана для пассажиров первого класса. Собравшись лезть по трапу наверх, Анна Сьоблом и еще одна девушка заглянули в окно ресторана. Они восхищенно разглядывали столы, красиво сервированные приборами из фарфора и серебра, готовые к завтрашней трапезе. У сопровождавшей Анну девушки возникло желание разбить ногой стекло и проникнуть в ресторан, но Анна удержала ее от этого шага, высказав опасение, что пароходная компания может заставить их возместить стоимость разбитого окна.

Кое-кому из пассажиров третьего класса удалось подняться по другому аварийному трапу — на носовой палубе, а затем по обычному переходу для пассажиров первого класса пройти к шлюпкам.

Остальные пассажиры колотили руками по барьерам, требуя, чтобы их пропустили. Когда пассажир третьего класса Дэниэл Бакли начал подниматься по ступенькам к проходу в зону первого класса, идущий впереди него мужчина был сброшен вниз матросом, который охранял проход. Вздвигнувшись на ноги и снова взбежал по ступенькам. Матрос с одного взгляда оценил обстановку, запер дверь на замок и убежал. Разъяренный пассажир сломал замок, прорвался в проход и помчался дальше, громко во весь голос предупреждая матроса о том, что он с ним сделает, если только поймает. Бакли и десятки других пассажиров гурьбой хлынули через проход в помещения первого класса.

Кэйти Гилнаф, Кэйт Маллинз и Кэйт Мэрфи (на «Титанике» что ни ирландка, то почти непременно Кэтрин) были задержаны матросом у другого барьера, но тут вдруг подал голос еще один пассажир третьего класса, Джим Фарелл — здоровенный ирландец родом из одного с девушками графства.

— Послушай, милейший, — громко и ясно попросил он моряка — открой проход и пропусти девушек! — Это была даже не просьба, а настоящая проба силы голоса. К удивлению девушек, матрос кротко подчинился.

Однако на каждого пассажира третьего класса, нашедшего дорогу к спасательным шлюпкам, приходились сотни людей, бесцельно толпившихся в районе носовой и кормовой палубы или у подножья трапа на палубе *Е*. Некоторые спрятались в своих каютах — именно здесь юный Мартин Галлахер обнаружил Мэри Агату Глинн и ее четырех ввалившихся в уныние подруг по каюте. Он быстренько отвел девушек наверх, посадил их в шлюпку № 13 и остался на палубе. Другие обратились к молитве. Когда Гэс Коэн примерно через час после столкновения проходил мимо обеденного салона для таких же, как и он, пассажиров третьего класса, он заметил, что там собралось внушительное количество людей, у многих из которых в руках были четки.

Хуже всех пришлось обслуживающему персоналу ресторана порционных блюд для пассажиров первого класса. Эти люди были, что называется, ни рыба, ни мясо. Совершенно очевидно, что к пассажирам их отнести невозможно, но если рассуждать формально, они не являлись и членами экипажа. Ресторан не принадлежал компании «Уайт стар лайн», им владел мосьё Гатти, получивший у этой компании концессию на размещение своего заведения на борту «Титаника».

Таким образом, подчиненные мосьё Гатти не обладали на «Титанике» никакими правами и, что еще хуже, они были французами и итальянцами, а в 1912 году англосаксы с большим подозрением относились к представителям этих национальностей.

С самого начала они были обречены. Стюард Джонсон видел, как они сбивались в одну кучку внизу возле кормовой части палубы *Е*. Их патрон Гатти, его шеф-повар и помощник шеф-повара Поль Може — вот и все из персонала ресторана, кому вообще удалось подняться на шлюпочную палубу да и то лишь потому, что они были одеты в обычные, а не форменные костюмы, и члены экипажа принимали их за пассажиров.

А внизу, в машинном отделении никто даже и не думал уходить. Моряки прилагали отчаянные усилия, чтобы не упало давление пара, чтобы не погасло электрическое освещение, чтобы насосы продолжали работать. Старший механик Белл велел поднять все водонепроницаемые двери, расположенные в корму от котельного отделения № 4; когда вода дойдет сюда, их можно будет снова закрыть, а пока с открытыми дверями легче переходить из отсека в отсек.

Смазчик Фред Скотт старался освободить своего товарища, застрявшего в туннеле, который находился за одной из дверей, ведущих в корму. Смазчик Томас Рейнджер выключил последние из 45 вентиляторов: они потребляли слишком много электроэнергии. Штвищик Томас Патрик Диллон помогал таскать длинные отрезки труб из кормовых отсеков — с их помощью хотели увеличить производительность водоотливного насоса, установленного в котельном отделении № 4.

В котельном отделении № 4 штивщик Джордж Кэвелл тушил топки. Это означало, что электроэнергия будет вырабатываться еще меньше, но нужно было предотвратить возможность взрыва котлов, когда вода подступит к котельной № 4. Было около двадцати минут второго, и Кэвелл почти закончил работу, когда вдруг увидел, как через металлические листы настала выступила вода. Он стал действовать еще быстрее. Но вот вода дошла ему до колен, и он решил, что с него довольно. В тот момент, когда он уже находился почти на самых верхних ступеньках аварийного трапа, ему вдруг стало совестно, что он бросил своих товарищей. Он снова спустился вниз, но товарищи, оказывается, тоже покинули отсек. С чистой совестью он опять вскарабкался наверх, на этот раз окончательно.

К этому времени почти все шлюпки были спущены на воду. Одна за другой по гладкой поверхности океана они отходили от «Титаника» под стук и хлопанье весел.

— Я никогда не держал весла в руках, но думаю, что сумею грести, — говорил какой-то стюард, обращаясь к миссис Дж. Стюарт Уайт в отходящей от лайнера шлюпке № 8.

Взоры всех находившихся в шлюпках были прикованы к «Титанику». Его высокие мачты и четыре большие трубы четким черным силуэтом вырисовывались на фоне ночного безоблачного неба. От его прогулочных палуб, от длинных верениц иллюминаторов исходил яркий, слепящий свет. Из шлюпок можно было видеть людей, облепивших поручни леерного ограждения; в тихом ночном воздухе слышалась мелодия рэггайма. Казалось невероятным, что с этим огромным судном могло случиться что-то неладное, но от действительности никуда не денешься: вот тут они, люди, эвакуировавшиеся в шлюпках, а вон там стоит их судно с уже весьма заметным дифферентом на нос ярко освещенное, оно было похоже на оседающий под бременем собственной тяжести праздничный пирог.

Неуклюжие шлюпки отходили от него все дальше. Те, кому велели держаться поблизости от «Титаника», теперь налегали на весла. Другие, кому было приказано дойти до того парохода, огни которого виднелись вдалеке, начали свое трудное странствие.

Этот пароход казался издевательски близким. Настолько близким, что капитан Смит велел людям в шлюпке № 8 грести туда, пересадить на пароход пассажиров и возвращаться к «Титанику» за новой партией. Примерно тогда же он спросил у рулевого Роу, стоявшего возле устройства для пуска ракет, знает ли он азбуку Морзе. Роу ответил, что немножко знает, и капитан велел ему:

— Вызови вон то судно; когда с него ответят, просигналь им: «Мы — тонущий „Титаник“; пожалуйста, приведите в готовность все свои шлюпки».

Роу жаждал попытать своего счастья там, где Боксхолл потерпел неудачу, и в интервалах между вспышками ракет он снова и снова сигнализировал лампой. Ответа не было. Но вот Роу доложил капитану Смигу, что видит огонь на правой раковине. Старый капитан взглянул в бинокль и вежливо ответил рулевому, что это какая-то планета. Ему, однако, понравилось рвение Роу, и он дал ему возможность посмотреть в бинокль и самому убедиться в том, что это не сигнал.

Тем временем Боксхолл продолжал пускать ракеты. Рано или поздно они должны были обратить на себя внимание этого странного парохода, разбудить его.

На мостике парохода «Калифорниэн» второй помощник капитана Стоун и практикант Гибсон считали ракеты — с нуля часов пятидесяти пяти минут их было выпущено пять. Гибсон снова попытался сигнализировать лампой и около часа ночи, желая еще раз посмотреть, нет ли ответа, он поднес к глазам бинокль как раз в тот момент, когда взлетела шестая ракета.

В час десять ночи он по переговорной трубе связался со штурманской рубкой и сообщил о ракетах капитану Лорду.

— Это сигналы какой-нибудь пароходной компании? — поинтересовался капитан.

— Не знаю, — отвечал Стоун, — но мне кажется, что это белые ракеты,

Капитан посоветовал ему продолжать сигнализировать лампой. Несколько позже Стоун передал бинокль Гибсону, заметив при этом:

— Взгляни-ка на этот пароход теперь. Он как-то странно сидит в воде, да и огни у него выглядят странно.

Гибсон внимательно рассматривал судно. Ему показалось, что оно крестится. У него, как он сказал тогда, «борт здорово вылез из воды». Стоун заметил, что красный бортовой отличительный огонь парохода вдруг исчез.

Глава пятая

„Я ДУМАЮ, ЧТО НАШЕМУ СУДНУ ПРИШЕЛ КОНЕЦ“

На других судах, казалось, не понимали, что происходит с «Титаником». В час двадцать пять ночи «Олимпик» телеграфировал:

— Идете ли вы на юг навстречу нам?

Филлипс терпеливо ответил:

— Мы эвакуируем женщин в шлюпках.

Потом поступила телеграмма с «Франкфурта»:

— Находятся ли уже поблизости от вас другие суда?

Филлипс игнорировал этот вопрос. Снова телеграмма с «Франкфурта»: просят сообщить подробности. Это переполнило чашу терпения Филлипса. Он вскочил, чуть не плача от злости:

— Проклятый болван! Спрашивает: «Что случилось, старина?» — и он гневно застучал в ответ:

— Дурак, слушай и не мешай работать.

Время от времени к ним в рубку забегал капитан Смит. Один раз он заскочил предупредить, что выработка электроэнергии падает, потом пришел сказать, что судно недолго оставаться на плаву, несколько позже он сообщил, что вода дошла до машинного отделения. В час сорок пять Филлипс передал просьбу радисту «Карпатии»:

— Приходите как можно скорее, старина: вода в машинном отделении дошла до котлов.

Тем временем Брайд накинул на плечи Филлипса пальто, затем он даже умудрился надеть на него спасательный нагрудник. Натянуть на первого радиста сапоги оказалось гораздо сложнее. Филлипс спросил, остались ли еще шлюпки, а то может быть, и сапоги уже не нужны.

Один раз он передал радиотелеграфный аппарат Брайду и вышел посмотреть, что просходит снаружи. Вернулся, качая головой:

— Все это кажется очень странным.

Все, действительно, выглядело странно. Забортная вода теперь покрыла верхнюю палубу в носу, морщилась рябью вокруг крана, люков, основания мачты, плескалась у основания белой палубной надстройки. Рев пара затих, перестали взлетать и раздражающе действовать на нервы ракеты, но наклон палубы стал круче, и лайнер безобразно накренился на левый борт.

Примерно в час сорок старший помощник капитана Уайлд громко командовал:

— Всем перейти на правый борт, надо спрямить судно!

Пассажиры и члены экипажа толпой двинулись на правый борт, и «Титаник» медленно, нехотя выпрямился. Работа на шлюпках возобновилась.

Примерно в час сорок пять нужно было отдавать концы со шлюпки № 2. Находившийся в ней стюард Джонсон, у которого из карманов выпирали апельсины, крикнул на шлюпочную палубу, чтобы оттуда передали бритву — ему понадобилось перерезать трос. Матрос Маколифф бросил ему бритву со словами:

— Не забудь ее вернуть, когда встретимся в Саутгемптоне!

Маколифф был, наверное, последним на «Титанике» человеком, у которого оставалась еще радужная надежда на возвращение в Саутгемптон.

Первый помощник капитана Мэрдок не питал подобных иллюзий. Шагая по палубе вместе со старшим стюардом второго класса Харди, он со вздохом сказал ему:

— Я, Харди, думаю, что нашему судну пришел конец.

Людей больше не уговаривали садиться в шлюпки и покидать лайнер. Поль Може, помощник шеф-повара, прыгнул с высоты трех метров в спускающуюся, раскачивающуюся на таях шлюпку. На одной из расположенных ниже палуб кто-то пытался вытащить его обратно, но Може удалось вернуться и остаться в шлюпке и вне опасности.

Пассажира третьего класса Дэниэл Бакли, благополучно выбравшийся на шлюпочную палубу, решил на отчаянный шаг. Вместе с несколькими мужчинами он прыгнул в шлюпку и, плача, забился в гущу пассажиров. Большинство прыгнувших с ним мужчин были вытасканы на палубу, но Дэниэл достал где-то женскую шаль. Он потом говорил, что миссис Астор надела ее ему на голову. Так или иначе, этот маскарад спас ему жизнь.

Другой молодой человек — совсем еще мальчик — потерпел неудачу при такой же попытке. Когда пятый помощник Лоу обнаружил его под банкой в шлюпке № 14, молодой человек стал умолять оставить его в шлюпке, уверяя, что займет совсем немного места. Лоу вытащил пистолет, но юноша еще пуше взмолился. Тогда Лоу переменял тактику. Он призвал юношу быть мужчиной и кое-как вывел его на палубу. Наблюдавшая эту сцену миссис Шарлотт Коллиер рыдала вместе с другими женщинами, ее восьмилетняя дочка Марджори, тоже присоединившаяся к плачу, тянула Лоу за рукав и кричала:

— О, мистер Мужчина, не стреляйте, пожалуйста, не стреляйте в этого бедного человека!

Лоу ненадолго задержался, чтобы улыбнуться и успокаивающе кивнуть девочке. Выведенный из шлюпки юноша лежал теперь на палубе рядом с бухтой каната.

Но волнения у шлюпки № 14 на этом не закончились. На нее нахлынула еще одна волна мужчин, желающих сесть в шлюпку. Матрос Скэррот, действуя румпелем, отбил их атаку. Лоу выхватил пистолет и громко объявил:

— Если кто-нибудь еще сделает такую попытку, он получит вот это! Когда шлюпка стала быстро спускаться на воду, Лоу трижды выстрелил вдоль борта судна.

Мэрдок тоже едва сдерживал мужчин, пытавшихся прорваться в шлюпку № 15. Он кричал обступившей его толпе:

— Назад! Назад! Сначала сядут женщины!

Еще больше хлопот и волнений доставила складная шлюпка С, подвешенная в носовой части палубы к шлюпбалке, с которой была спущена шлюпка № 1. Поблизости сгрудилась большая толпа людей, пытавшихся прорваться в шлюпку. Двум мужчинам удалось это сделать. Казначей Херберт Макэлрой дважды выстрелил в воздух. Мэрдок крикнул:

— Убирайтесь вон! Очистить шлюпку!

На помощь бросились Хью Вулнер и Бьернстром Стеффансон, услышавшие пистолетные выстрелы. Хватая виновников беспорядка за руки, за ноги, за что попало, они вытащили их из шлюпки, и посадка в нее возобновилась.

Джек Тэйер стоял в сторонке с Милтоном Лонгом, своим новым знакомым из Спрингфилда, штат Массачусетс. Они встретились впервые в тот воскресный вечер за чашкой послеобеденного кофе. После столкновения лайнера с айсбергом Лонг присоединился к семейству Тэйеров, но потом в толпе на палубе А они с Джеком потеряли старших Тэйеров, и теперь стояли одни, обсуждая план дальнейших действий. Они исходили из предположения, что миссис и мистер Тэйеры уже покинули «Титаник» в шлюпках. В конце концов молодые люди сошлись на том, что садиться в шлюпку

С не следует. Вокруг нее стояла такая суматоха, что они были уверены: эта шлюпка вот-вот опрокинется.

Однако они ошиблись. Понемногу обстановка нормализовалась, и вот уже шлюпка С готова к спуску на воду. Старший помощник Уайлд громко осведомился, кто в ней пойдет старшим. Услышав этот вопрос, капитан Смит повернулся к рулевому Роу, все еще манипулировавшему сигнальной лампой, и назначил его старшим этой шлюпки. Роу прыгнул в нее и приготовился к спуску.

Рядом стоял владеец пароходной компании Брюс Исмей, помогавший готовить шлюпку к отправке. Теперь он был спокойнее, чем раньше, когда Лоу накричал на него; он даже мог показаться настоящим членом экипажа «Титаника».

Исмей часто играл эту роль, но она не была у него единственной. Иногда он предпочитал быть пассажиром. Во всяком случае, на протяжении рейса он несколько раз менял свои роли. Во время стоянки в Квинстауне он был своего рода суперкапитаном: проинструктировал старшего механика Белла относительно желательной для него скорости «Титаника» на различных участках трансатлантического перехода, перенес планируемое прибытие «Титаника» в Нью-Йорк с вечера вторника на утро среды. С капитаном Смитом по этому вопросу он не консультировался. Потом, когда «Титаник» вышел в океан, Исмей большей частью был пассажиром, наслаждаясь французской кухней, играя в шафлброд, в бридж, попивая чай с печеньем в своем шезлонге на левом борту палубы А.

В то воскресенье он уже немного побыл членом экипажа, чтобы ознакомиться с поступившим с другого судна сообщением о наличии льда. В ярко освещенном солнечными лучами «пальмовом дворике», когда горнист играл сигнал к ленчу, капитан Смит вручил Исмею ледовое предупреждение, полученное с лайнера «Болтик». Позже Исмей (который любил напоминать людям о том, какой пост он занимает) вытасил это предупреждение из кармана и показал его миссис Райерсон и миссис Тэйер. Перед обедом, когда свет сумерек еще проникал через цветные стекла окон курительного салона, капитан Смит разыскал Исмея и забрал у него это предупреждение. Затем Исмей, надев безупречный смокинг, отправился в ресторан как типичный пассажир первого класса.

После столкновения с айсбергом он опять вернулся к роли члена экипажа: побывал на мостике у капитана, получил консультацию у старшего механика и теперь, оправившись от словесной трепки, заданной ему пятым помощником Лоу, отдавал громкие распоряжения, касающиеся подготовки шлюпок к спуску.

Затем Исмей снова переключился на другую роль. В самый последний момент он вдруг вскочил в шлюпку С, которая быстро спустилась на воду, имея на борту 42 человека, в том числе Брюса Исмея — ни дать ни взять обычного пассажира

Большинство других пассажиров вели себя по-иному. Уильям Т. Стид, такой же, как всегда независимый, читал, одиноко сидя в курительном салоне первого класса. Проходившему мимо коچهгару Кемишу Стид показался человеком, решившим остаться в этом салоне во что бы то ни стало.

Преподобный Роберт Дж. Бейтман из Джексонвилла стоял на палубе, наблюдая за тем, как миссис Эйда Боллз, его невестка, садится в шлюпку.

— Если мы больше не увидимся с вами на этом свете, — крикнул он ей, — то обязательно увидимся на том! — Когда шлюпка резко пошла вниз, он снял с себя галстук и бросил его невестке на память.

Джон Уайднер и Джон Б. Тэйер, прислонившись к леерному ограждению шлюпочной палубы, тихо обсуждали ситуацию. Вопреки предположениям юного Джека, Тэйер-отец не только не покинул «Титаник» в шлюпке, но даже и не думал этого делать. Несколько поодаль от них молчаливой группой стояли Арчи Батт, Кларенс Мур, Артур Райерсон и Уолтер Даглас. Майор Батт был очень спокоен, безоружен и, вопреки ходившим впоследствии рассказам о том, что он чуть ли не взял на себя командование лайнером, ни в чем не принимал активного участия.

Ближе к корме в одиночестве стоял Джей Йейтс, о котором говорили, что он карточный игрок, собиравшийся в ходе первого рейса «Титаника» сорвать на его борту хороший куш. Женщине, входящей в шлюпку, он передал вырванную из блокнота страничку. В записке, подписанной одним из его вымышленных имен, он просил: «Если спасетесь, известите мою сестру миссис Ф. Дж. Адамс из города Финдли, штат Огайо, о моей гибели. Дж. Х. Роджерс».

Бенджамин Гуггенхейм передал несколько менее скупое послание: «Если со мной что-нибудь случится, передайте моей жене, что я до конца старался исполнить свой долг».

Гуггенхейм был воистину неподражаем. Исчез свитер, который стюард Этчес заставил его надеть, исчез также и спасательный нагрудник. Теперь миллионер и его камердинер стояли в великолепных вечерних костюмах.

— Мы облачились в наши лучшие одежды, — объяснил Гуггенхейм, — и приготовились умереть, как подобает джентльменам.

На «Титанике» оставалось несколько супружеских пар. Эллисоны стояли, улыбаясь, на прогулочной палубе; миссис Эллисон обняла маленькую Лоррейн с одной стороны, ее супруг — с другой. Супруги Страусы прислонились к леерному ограждению шлюпочной палубы, обняв друг друга за талию. Неподалеку ожидала чего-то молодая супружеская чета с Запада США; Лайтоллер спросил у молодой женщины, не посадить ли ее в шлюпку, на что она бодро ответила:

— Ни за что на свете! Мы отправились вместе и, если нужно, вместе завершим свой путь.

Арчибалд Грейси, Клинч Смит и десяток других пассажиров первого класса работали вместе с экипажем, готовя к отправлению последние шлюпки. Когда эти мужчины помогали садиться в шлюпку миссис Уиллард из города Дулут, штат Миннесота, они улыбались ей и советовали не падать духом. Она заметила на их лицах крупные капли пота.

Лайтоллер тоже трудился в поте лица. Он скинул свое пальто; но и оставшись в пижаме и свитере, он был весь мокрый от физического напряжения. Вид у Лайтоллера в эту холодную ночь был настолько странный, что помощник судового врача Симпсон, который всегда слыл шутником, крикнул, обращаясь к нему:

— Хелло, Лайтс, тебе не жарко?

Помощник врача находился в компании пожилого доктора О'Локлина, казначая Макэроя и помощника казначая Баркера. К ним ненадолго присоединился Лайтоллер. Мужчины пожали ему руку, сказали:

— До свидания.

На большее времени не оставалось. Снова бросив взгляд в шахту аварийного трапа, Лайтоллер увидел, что вода дошла до палубы С и быстро поднимается выше. Однако электрическое освещение еще ярко горело, оркестр по-прежнему играл рэгтайм, не замедляя темпа.

Оставались две последние шлюпки. Одна из них, шлюпка № 4, всю ночь была источником досадных хлопот. Более часа тому назад Лайтоллер велел спустить ее на уровень палубы А, намереваясь оттуда произвести посадку пассажиров, но там оказались закрытыми все окна. Потом кто-то заметил, что прямо под шлюпкой торчит выстрел механического лота «Титаника». Срубить этот выстрел отправились матрос Сэм Паркс и баталер Джек Фоули, но они никак не могли разыскать топор. Время уходило впустую. Лайтоллер поспешил к другим шлюпкам, решив эту оставить напоследок.

Тем временем пассажиры, которые должны были садиться в шлюпку № 4, настолько заждались, что у них, как говорится, озябли пятки. А это не были рядовые пятки. Асторы, Уайднеры, Тэйеры, Картеры и Райерсоны проявили корпоративность и держались вместе обособленной группой. Когда Лайтоллер в первый раз объявил посадку в эту шлюпку, жены, дети, служанки, няньки и кормилицы единой когортой двинулись вниз на прогулочную палубу. После того как обнаружилось, что сесть в шлюпку не представляется возможным, они стали ждать. В конце концов большинство му-

жей тоже оказались там, и свыше часа сливки нью-йоркского и филаделфийского общества дожидались, когда откроют окна и срубят мешающий выстрел. Один раз им велели подняться на шлюпочную палубу, но тут же появился второй steward «Титаника» Додд и отправил их опять вниз. Раздраженная этим, миссис Тэйер воскликнула:

— Скажите, наконец, где нам нужно находиться, и мы пойдем туда! А то сначала вы послали нас сюда, а потом вдруг отправляете обратно!

Когда Лайтоллер вернулся к шлюпке № 4, часы показывали час сорок пять ночи. Одной ногой он стал в шлюпку, другой — на подоконник открытого окна. Кто-то приставил к леерному ограждению шезлонги, которые могли служить ступеньками. Мужчины стояли рядом, помогая женщинам и детям пролезать в окна.

Джон Джекоб Астор помог своей жене перебраться через подоконник в шлюпку и затем спросил, не может ли он присоединиться к ней. Она была, как он выразился, «в деликатном положении».

— Нет, сэр, — ответил Лайтоллер, — ни один мужчина не сядет в шлюпку, пока не будут посажены все женщины.

Астор спросил, какая это шлюпка.

— Номер четыре, — сказал Лайтоллер. Полковник Грейси подумал, что Астор хочет узнать номер шлюпки для того, чтобы ему легче было потом разыскать свою жену. Лайтоллер же был уверен, что Астор намеревался жаловаться на него.

Потом подошла очередь Райерсонов. Артур Райерсон заметил, что на их служанке-француженке Викторин не надет спасательный нагрудник; он быстро снял свой и застегнул его на ней. Когда миссис Райерсон подвела своего сына Джека к окну, Лайтоллер громко возразил:

— Этот мальчик не должен садиться в шлюпку!

Мистер Райерсон негодуя выступил вперед:

— Этот мальчик непременно сядет в шлюпку вместе со своей матерью, ему всего тринадцать лет. — Джеку было позволено пройти в шлюпку, но Лайтоллер проворчал:

— Больше никаких мальчиков.

В час пятьдесят пять шлюпка № 4 стала быстро спускаться на воду, от которой ее отделяли всего пять метров. Миссис Райерсон была поражена, увидев, насколько глубоко судно погрузилось в море. Она видела, как вода вливается в большие квадратные иллюминаторы на уровне палубы С и поднимается среди стильной мебели в роскошных каютах-люкс. Потом она посмотрела на прогулочную палубу. Мистер Райерсон все еще стоял у леерного ограждения с мистером Уайднером, глядя вниз на шлюпку. Оба они казались очень спокойными.

Осталась лишь одна шлюпка. К шлюпбалке, с которой спустили шлюпку № 2, теперь подвесили и готовили к спуску складную шлюпку D. Лишнего времени не оставалось ни минуты. Накал электрических лампочек начинал ослабевать. Где-то внизу слышался звон бьющейся посуды. Джек Тэйер увидел притаившегося поблизости человека с полной бутылкой джина «Гордонз» в руке. Этот человек поднес бутылку к губам и до дна осушил ее.

— Если я когда-нибудь и выберусь отсюда, — сказал Тэйер самому себе, — то уж этого человека никогда не увижу среди живых.

Потом случилось так, что одним из первых спасшихся с «Титаника» Джек Тэйер увидал как раз этого любителя джина.

Лайтоллер решил соблюдать крайнюю осторожность. Большинство пассажиров перешли к корме, и все же. . . Одна шлюпка. . . 47 мест. . . 1600 человек. Он велел членам экипажа крепко взяться за руки, окружить шлюпку D и пропускать только женщин.

К этой живой стене один отец принес двух своих малолетних сыновей и передал их в шлюпку, сам отступив в толпу. Он назвался «мистером Хоффманом» и сказал, что вез мальчиков в гости к американским родственникам. На самом деле его фамилия была Наватрил а детей он похитил у своей жены, с которой жил врозь.

Хенри Б. Хэррис, театральный продюсер, довел жену до стоящих у шлюпки моряков, где ему сказали, что дальше он пройти не сможет. Он вздохнул:

— Да, я знаю. Я останусь здесь.

Примчался полковник Грейси, таща за собой миссис Джон Марри Браун и мисс Эдит Эванс, двух из пяти «беззащитных дам», которым он во время рейса предложил свои услуги. Цепь моряков преградила ему путь, но женщин он все-таки провел. Они подошли к шлюпке *D* в тот самый момент, когда она должна была начать спускаться вниз. Мисс Эванс обернулась к миссис Браун:

— Ступайте первой. У вас дети, которые ждут вас дома.

Она быстро помогла миссис Браун преодолеть леерное ограждение. Кто-то громко крикнул, что пора спускаться, и в два часа пять минут складная шлюпка *D* — последняя из всех — пошла вниз к поверхности моря без Эдит Эванс.

Палубой ниже Хью Вулнер и Бьернстром Стеффансон стояли в уединении у леерного ограждения. Им выдалась сегодня тяжелая ночь: они помогали садиться в шлюпку миссис Кэнди, пытались спасти супругов Страусов, выдворяли трусов из шлюпки *C*. Теперь, стоя на палубе *A*, они готовы были помочь еще кому-нибудь, но палуба была совершенно безлюдной. Электрические лампочки светились красноватым светом.

— Это место становится довольно опасным, — заметил Вулнер, — давайте пройдем в ту дверь, что в конце.

Они прошли в нос к открытому концу прогулочной палубы. Когда они вышли из двери, вода хлынула на палубу, залила их бальные туфли, добралась до колен. Они вскопили на перила. Метрах в трех от себя они увидели, как вниз по борту судна скользит шлюпка *D*. Теперь или никогда...

— Давайте прыгнем в нее, — воскликнул Вулнер, — в носу достаточно свободного места.

Стеффансон прыгнул и кубарем скатился на дно шлюпки. Последовавший за ним Вулнер чуть не упал в воду, повиснув на борту «парусинки». В следующее мгновение складная шлюпка *D* коснулась поверхности моря и с нее были отданы шлюпталы. Когда она отваливалась от борта «Титаника», матрос Уильям Лукас окликнул на палубе мисс Эванс:

— Для вас спустят другую шлюпку!

Глава шестая

„ТАК УЖ ПОЛУЧИЛОСЬ, НИЧЕГО НЕ ПОДЕЛАЕШЬ“

Когда все шлюпки были спущены на воду, странная тишина охватила «Титаник». Кончились волнения и неразбериха, сотни оставшихся на лайнере людей тихо стояли на верхних палубах. Заметно было, что они жмутся к середине, стараясь держаться подальше от леерного ограждения.

Джек Тэйер вместе с Милтоном Лонгом оставался на правой стороне шлюпочной палубы. Молодые люди внимательно следили за пустой шлюпбалкой, хорошо видной на фоне неба; она служила им своеобразным индикатором, показывающим, насколько быстро судно погружается в воду. У них на глазах предпринимались безуспешные попытки снять с крыши кают для командного состава принайтовленные складные шлюпки. Молодые люди обменялись записками, адресованными семьям. Временами они просто молчали.

Тэйер вспоминал все свои радостные дни и представлял себе те радости, которые, как он был уверен, ему уже не суждено испытать в будущем. Он думал об отце с матерью, о своих сестрах и брате. Ему представлялось,

что он находится где-то далеко-далеко и из этого удаления смотрит на все происходящее здесь, на палубе «Титаника». Ему было бесконечно жаль себя.

Полковник Грейси, стоявший неподалеку, ощутил какое-то странное затруднение при дыхании. Позже он довольно старомодно и напыщенно объяснил, что у него «vox faucibus haesit»¹³, как это часто случалось с древним троянским героем из школьного учебника». Тогда, на «Титанике» он просто сказал самому себе:

— Прощайте, родной дом и все, кто в нем.

Любям в радиорубке некогда было испытывать к себе жалость или замечать, что у них «vox faucibus haesit». Филлипс не переставал работать на ключе, хотя напряжение было уже очень низким. Брайд стоял рядом, наблюдая, как люди роются в каютах помощников капитана и в гимнастическом зале в поисках лишних спасательных нагрудников.

В два часа пять минут капитан Смит в последний раз зашел в радиорубку:

— Вы до конца исполнили свой долг. Больше вы ничего не можете сделать. Покидайте рубку. Теперь каждый за себя, спасайтесь, если сможете.

Филлипс, на секунду оторвавшись от работы, взглянул на капитана и снова склонился над аппаратом. Капитан Смит опять попробовал уговорить его:

— Побеспокойтесь о себе. Я освобождаю вас. — Он сделал небольшую паузу и тихо добавил: — Так уж получилось, ничего не поделаешь.

Филлипс продолжал работать Брайд стал собирать документы. Капитан Смит вернулся на шлюпочную палубу и зашагал по ней, то тут, то там попросту заговаривая с членами команды. Обращаясь к кочегару Джеймсу Макганну, он сказал:

— Ну что же, братцы, теперь каждый сам за себя.

Почти то же самое было сказано в присутствии смазчика Алфреда Уайта:

— Я думаю, ребята, теперь вам надо спасаться, если сможете.

Стюарду Эдварду Брауну запомнились такие слова капитана:

— Ну, ребята, сделайте все, что в ваших силах, для женщин и детей, а потом позаботьтесь о себе.

Обратился он и к людям, находившимся на крыше кают для командного состава:

— Вы исполнили свой долг, братцы. Теперь спасайтесь, кто как может. — После этого капитан ушел на мостик.

Некоторые из членов команды тут же воспользовались разрешением капитана и попрыгали за борт. Ночной пекарь Уолтер Белфорд прыгнул как мог дальше от судна и шлепнулся в воду в сидячем положении. Потом у него всегда перехватывало дыхание и возникала дрожь в теле, когда он вспоминал о жгучем холоде океанской воды в ту ночь. Смазчик Фред Скотт, только что поднявшийся из котельного отделения № 4, пытался спуститься в море по лифту, свисавшему с пустой шлюпки, но сорвался и упал на воду животом. Его подобрала шлюпка № 4, еще находившаяся поблизости от «Титаника» и теперь направлявшаяся подальше от падающих в море бочек и шезлонгов. Стюард Каннингэм, прыгнув за борт, очутился на изрядном расстоянии от тонущего лайнера и тоже умудрился добраться до шлюпки № 4.

Большинство же членов экипажа предпочитали пока оставаться на судне. Среди людей, пытавшихся отвязать одну из принайтовленных на крыше складных шлюпок, Лайтоллер заметил фонарщика Хемминга, хотя тот должен был давным-давно покинуть «Титаник» в составе команды шлюпки № 6.

— Ты почему еще здесь, Хемминг?

— О, еще масса времени, сэр.

Неподалеку стояли двое молодых стюардов, праздно наблюдавших за Лайтоллером, Хеммингом и другими занятыми работой людьми. В постепенно меркнущем электрическом освещении шлюпочной палубы белыми пятнами выделялись их накрахмаленные белые куртки; стюарды, прислонясь

к перилам леерного ограждения, спорили о том, сколько еще времени лайнер продержится на воде. Столь же непринужденно чувствовали себя на шлюпочной палубе несколько коридорных из первого класса; они, казалось, были довольны тем, что, наконец, никто не мешает им спокойно покурить. Поблизости инструктор гимнастического зала Т. У. Макколи — юркий человек в белом фланелевом костюме — объяснял кому-то, отчего он не захотел надеть спасательный нагрудник: хотя он и поддерживает человека на воде, но замедляет скорость плавания; инструктор полагал, что без спасательного нагрудника он скорее удалится от тонущего «Титаника».

У носового входа на парадную лестницу, между первой и второй дымовыми трубами «Титаника» оркестранты, которые поверх пальто надели теперь спасательные нагрудники, играли рэгтайм во всю мощь своих инструментов.

Столь же спокойными были и пассажиры, хотя среди них тоже нашлись любители прыжков в воду. Фредерик Хойт, увидав свою жену в складной шлюпке *D*, прыгнул за борт и поплыл к тому месту, где, по его мнению, должна была пройти эта шлюпка. Он не ошибся в своих расчетах: через несколько минут послышался плеск весел шлюпки *D*, и Хойта втащили в нее. Вымокший, что называется до костей, он всю оставшуюся часть ночи сидел в шлюпке и интенсивно греб, чтобы не окоченеть от холода.

Остальные пассажиры большей частью стояли в ожидании или спокойно релаксировали по шлюпочной палубе. Члены высшего нью-йоркского и филладельфийского общества продолжали держаться вместе — небольшой кучкой стояли Джон Б. Тэйер, Джордж и Хэрри Уайднеры, Дуэйн Уильямс; рядом бродили светила меньшей величины, такие как Клинт Смит и полковник Грейси. Астор почти все время оставался в одиночестве, а супруги Страусы сидели в палубных креслах.

Джек Тэйер и Милтон Лонг обсуждали вопрос: прыгать или не прыгать. Шлюпбалка, которую они избрали своим индикатором, показывала, что «Титаник» стал гораздо быстрее погружаться в море. Тэйер хотел, не мешкая, покинуть тонущий лайнер. Он предлагал спуститься по свисающему со шлюпбалки лопарю в воду и доплыть до шлюпок, которые неясно виднелись примерно в полукилометре от «Титаника». Тэйер был хорошим пловцом. Лонг же, который плывал неважно, возражал ему и уговаривал Джека не делать такой попытки.

Находившийся ближе к носу лайнера полковник Грейси одолжил свой перочинный ножик людям, в поте лица трудившимся над высвобождением складных шлюпок, принятовленных к крыше кают для командного состава; работа у них не ладилась, и Грейси не мог понять, почему.

Некоторые из пассажиров третьего класса уже кое-как добрались до шлюпочной палубы, другие брели по направлению к понемногу поднимающейся корме. Кормовая часть палубы юта, всегда относившаяся к зоне для пассажиров третьего класса, вдруг стала притягательным местом для пассажиров всех классов.

Среди тех, кто добрался до шлюпочной палубы, находился и Олаус Абельсет. Большую часть ночи он провел вместе со своим двоюродным братом, зятем и двумя норвежскими девушками в кормовой части судна. Он и другие мужчины и женщины из третьего класса безрезультатно ждали дальнейших распоряжений.

Примерно в половине второго ночи один из помощников капитана открыл проход, ведущий в зону первого класса, и велел женщинам подняться на шлюпочную палубу. В два часа ночи мужчинам тоже разрешили выйти наверх. К этому времени многие предпочли остаться там, где они находились: теперь стало очевидным, что корма последней уйдет под воду. Все же Абельсет, его двоюродный брат и зять поднялись наверх в надежде, что там для них еще осталась спасательная шлюпка. Но как раз в это время последняя шлюпка отваливалась от борта «Титаника».

И вот они остались стоять на шлюпочной палубе, смущенные не только тем, что попали в зону первого класса, но и обстоятельствами, приведшими их сюда. Абельсет видел, как члены экипажа пытаются высвободить склад-

ные шлюпки. Один из помощников капитана в поисках лишней пары рабочих рук спросил:

— Нет ли среди вас моряков?

Из двадцати семи лет своей жизни шестнадцать Абельсет провел в море и подумал, что должен откликнуться на этот призыв, но двоюродный брат с зятем просили его:

— Нет, лучше оставайся с нами.

И он остался. Испытываемая ими неловкость мешала им разговаривать. Смущение усилилось еще больше, когда мистер и миссис Страусы приблизились ближе к ним.

— Пожалуйста, — говорил своей жене пожилой джентльмен, — садись в шлюпку и спасайся.

— Нет, — отвечала ему супруга, — позволь мне остаться с тобой. — Абельсет отвернулся и стал смотреть в другую сторону.

Внутри помещений лайнера тягостная тишина сама по себе была драматична. Хрустальные люстры во французском ресторане висали с потолка под невероятным углом, но все еще ярко горели, освещая желтовато-коричневые ореховые панели и розовый ковер. Некоторые из настольных ламп с их розовыми шелковыми абажурами попокидывались, кто-то рылся в буфете в поисках, надо полагать, чего-нибудь подкрепляющего.

Салон Людовика XV с его большим камином был тих и безлюден. «Пальмовый дворик» был также покинут всеми; просто не верилось, что всего четыре часа назад это помещение было заполнено изысканно одетыми дамами и джентльменами, неторопливо пьющими послеобеденный кофе, слушающими камерную музыку, исполняемую теми же самыми людьми, которые на шлюпочной палубе сейчас играли веселые песенки.

Курительный салон нельзя было назвать совсем безлюдным. Когда в 2 часа 10 минут туда заглянул один из стюардов, то с удивлением увидел стоявшего в одиночестве Томаса Эндрюса. Спасательный нагрудник судостроителя был небрежно брошен на зеленое сукно ломберного столика, руки были скрещены на груди; он имел вид потрясенного человека, от его живости, энергии ничего не осталось. После минуты благоговейного молчания стюард осмелился заговорить:

— А вы разве не собираетесь попробовать сластись, мистер Эндрюс?

Ответа не последовало, Эндрюс и вида не подал, что этот вопрос им услышан. Строитель «Титаника» продолжал стоять, направив свой взор куда-то в сторону кормы. Прямо перед ним на стене, покрытой панелями из красного дерева, висела большая картина под названием «На подходе к Новому Свету».

А снаружи, на палубах толпы людей все еще ждали чего-то, оркестр все еще продолжал играть. Некоторые пассажиры молились вместе с предподобным Томасом Р. Байлзом, пассажиром второго класса. Другие казались глубоко погруженными в думы.

Подумать было о чем. Капитан Смит мог размышлять о полученных в течение дня пяти ледовых предупреждениях, в последнем из которых сообщался конкретный район возможной встречи с айсбергом. Можно было думать также и о термометре, который в 19.00 показывал 43° по Фаренгейту (6°С), а в 2.00 — всего только 32 (0°С), и о температуре забортной воды, которая в 22.30 упала до 31° по Фаренгейту (—0,5°С).

Оператор беспроволочного телеграфа Джек Филлипс мог бы поразмышлять о шестом ледовом предупреждении, полученном в 11 вечера, когда радист парохода «Калифорниэн» вклинился в его радиообмен, а Филлипс велел ему отстать. Это предупреждение так и не попало на мостик.

Джордж Клиффорд из Бостона мог испытывать печальное удовлетворение, вспомнив, что непосредственно перед отъездом он дополнительно застраховал свою жизнь на 50 тыс. долларов.

Для Изидора Страуса поводом для раздумий могла послужить ирония его собственного завещания, особый параграф в котором был адресован миссис Страус: «Будь немного эгоистичной, не думай всегда только о других». На протяжении многих лет она проявляла так много самопожертво-

вания, и ему особенно хотелось, чтобы она после его смерти немного пожила в свое удовольствие. И вот теперь те самые качества, которыми он так восхищался в ней, делают его пожелание несбыточным.

В такие минуты человеку могут прийти на ум и превратиться в навязчивые воспоминания какие-нибудь мелочи. Эдит Эванс вспомнила гадалку, которая однажды посоветовала ей «опасаться воды». Уильяма Стида преследовало воспоминание о виденном им сне, в котором кто-то бросал кошек из окон верхнего этажа. Чарлз Хейс всего несколько часов тому назад пророчески предсказал, что скоро придет время для «величайшей в мире и самой ужасной из всех катастроф на море».

Двое мужчин, возможно, раздумывали о том, почему они вообще очутились на «Титанике». Арчи Батт не хотел ехать за границу, но он нуждался в отдыхе, а его друг Фрэнк Миллет своими просьбами добился того, что президент США Тафт отправил Батта с особым поручением к папе римскому; миссия эта хотя и была официальной, но давала Батту возможность насладиться весенними днями в Риме. Старший помощник капитана Уайлд тоже не думал, не гадал оказаться на борту «Титаника». Все время он плывал на «Олимпике», но пароходная компания «Уайт стар лайн» в последний момент перевела его на «Титаник» — всего на один рейс. Руководство сочло, что богатый опыт Уайлда окажется полезным в первом рейсе «Титаника», и Уайлд решил, что ему повезло и что для разнообразия будет неплохо сходить в этот рейс.

В радиорубке Филлипс прилагал все усилия, чтобы его аппарат не заглох. В два часа ночи, пытаясь отрегулировать искроразрядник так, чтобы продолжать работу в условиях низкого напряжения, он отстучал две буквы *V*, и этот слабый сигнал был с трудом принят на пароходе «Вирджиниэн». Брайд в последний раз вышел из рубки, чтобы посмотреть обстановку на лайнере. Когда он вернулся, то увидел принесенную сюда в обморочном состоянии даму. Брайд подал для нее стул и стакан воды. Стоявший тут же муж чем-то обмахивал ее, и она стала дышать глубже. Когда дама окончательно пришла в себя, муж увел ее.

Брайд ушел за занавеску в ту часть рубки, где они с Филлипсом спали. Он собрал лежавшие в разных местах деньги, бросил последний взгляд на свою смятую постель и снова вышел из-за занавески. Филлипс все еще сидел, склонившись над аппаратом, полностью поглощенный работой. Но теперь в рубке находился еще и какой-то коцегар; он тихо отстегивал надевший на Филлипса спасательный нагрудник.

Брайд прыгнул на коцегара, Филлипс вскочил с места, и все трое, сцепившись, закружились по рубке. В конце концов Брайду удалось обхватить коцегара за пояс, а Филлипс стал наносить непрошенному гостю все новые и новые удары до тех пор, пока тот не обмяк в объятиях Брайда.

Через минуту радисты услышали плеск и бульканье воды, поднявшейся до сходного люка на палубе *A* и перекатывающейся через мостик. Филлипс крикнул:

— Пошли, пора уносить ноги!

Брайд выпустил коцегара из рук, и радисты выбежали на шлюпочную палубу. Коцегар остался недвижно лежать там, где его бросил Брайд.

Филлипс удалился в сторону кормы судна, Брайд пошел на нос и присоединился к людям на крыше кают для командного состава, где все еще пытались высвободить складные шлюпки *A* и *B*. Место для хранения этих шлюпок было выбрано очень неудачно особенно, если учесть, что в указанных каютах жили всего 20 из 2207 человек. При таком, как сейчас у «Титаника», наклоне палубы оказалось весьма трудным спускать на воду шлюпки *C* и *D* — две «парусинки», которые были размещены совсем рядом с носовыми шлюпбалками, а что-либо сделать со шлюпками *A* и *B* представлялось и вовсе невозможным.

Но моряки не желали отступать перед трудностями. Если эти шлюпки нельзя спустить на поверхность моря, то, возможно, их удастся столкнуть на воду. Словом, моряки продолжали работать — Лайтоллер, Мэрдок, фо-

нарщик Хемминг, стюард Браун, смазчик Хэрст и еще с десяток других людей.

На левом борту Хемминг потел над таями для спуска шлюпки В. Он считал, что если удастся как-нибудь ограничить раскачивание шлюпталей, то шлюпку можно будет спустить на воду. В конце концов он отрегулировал тали и передал блок на крышу шестому помощнику Муди, но тот крикнул ему:

— Нам не понадобятся тали, мы просто оставим шлюпку на палубе.

Хемминг не верил в успех такого способа спуска шлюпки на воду, поэтому он прыгнул за борт, решив спастись вплавь. Тем временем шлюпку подтолкнули к краю крыши и, используя весла в качестве направляющих, стали спускать ее на палубу. Она свалилась, перевернувшись кверху днищем.

Не меньше трудностей испытали моряки, пытавшиеся спустить на воду шлюпку А. Кто-то к переборке кают для командного состава приставил доски, по которым шлюпку опустили на палубу кормой вперед. Но это еще не означало, что шлюпка будет спущена на воду. «Титаник» очень сильно накренился на левый борт, и люди не смогли подтолкнуть шлюпку «в гору» к краю палубы.

В 2 часа 15 минут, когда моряки все еще тянули и толкали складные шлюпки, мостик ушел под воду, и носовая часть шлюпочной палубы стала погружаться в море. Полковник Грейси и Клинич Смит бросились в корму. Сделав несколько шагов, они были остановлены толпой мужчин и женщин с нижних палуб. Это, надо полагать, были пассажиры третьего класса.

Настал момент, когда руководитель оркестра Хартли постучал смычком по своей скрипке. Звуки рэгтайма замолкли, а затем зазвучала мелодия «Осени», одного из гимнов англиканской церкви, и поплыла над поверхностью океана в тихом ночном воздухе.

Находившиеся в шлюпках женщины с удивлением прислушивались к этим звукам. Издали этот момент мог показаться преисполненным трагического величия. Совсем иные чувства испытывали люди на палубе «Титаника». Они могли слышать музыку, но обращали на нее мало внимания. Слишком бурно развивались события.

— О, спасите меня, спасите! — кричала какая-то дама, обращаясь к Питеру Дейли, представителю лондонской фирмы «Хейз энд сонз» в Лиме, следившему за тем, как вода по палубе подбирается к тому месту, где он стоит.

— Спасайтесь сами, милая леди, — отвечал он ей. — Сейчас только господь бог может спасти вас.

Но она продолжала его упрашивать, чтобы он помог ей прыгнуть за борт, и, подумав немного, Дейли решил, что от этой проблемы отделаться не так-то просто. Быстро взяв даму за руку, он помог ей прыгнуть в воду. Когда он прыгнул сам, по шлюпочной палубе прокатилась большая волна, отнесшая его от тонущего судна.

Стюард Браун, стоя по колено в бурлящей и пенящейся воде и обливаясь потом, пытался подтолкнуть складную шлюпку А к краю палубы. Вдруг до него дошло, что никаких усилий больше прилагать не нужно: шлюпка и так уже плавала в воде. Он вскочил в нее, обрезал кормовой фалинь, крикнул кому-то, чтобы отдали носовой, и в следующее мгновение шлюпка была подхвачена той же самой волной, которая унесла в океан Питера Дейли.

Все глубже и глубже нос «Титаника» уходил в воду, а его корма медленно поднималась над поверхностью океана. Похоже было, что «Титаник» к тому же еще движется вперед. Это его движение и вызвало волну, которую ощутили на себе Дейли, Браун и десятки других людей, когда она подкатывалась к корме судна.

Стоя на крыше кают командного состава, Лайтоллер видел эту волну. Он наблюдал за тем, как гонимые ею толпы людей отступали по палубе наверх, как более проворным удавалось избежать соприкосновения с ней, а наиболее неповоротливые не успевали отступит достаточно быстро и поглощались водой. Лайтоллер понимал, что отступление людей к корме — всего лишь продление агонии. Он повернулся лицом к носу судна и прыгнул в воду. Когда он вынырнул, то увидел впереди «воронье гнездо», которое

теперь находилось вровень с поверхностью моря. Слепой инстинкт самосохранения заставил Лайтоллера в течение нескольких секунд плыть к «гнезду» как к месту спасения.

Но вскоре он опомнился и начал отплывать от судна. Однако вода, вливавшаяся внутрь «Титаника» через расположенные перед его носовой дымовой трубой вентиляторы, засосала Лайтоллера и прижала к проволочной решетке, расположенной в верхней части вентиляционной шахты. Лайтоллер молился богу, чтобы эта решетка выдержала, не провалилась, и стал гадать, сколько он сможет продержаться, оставаясь припертым к ней.

Угадать он не успел. Волна горячего воздуха вырвалась откуда-то из внутренностей «Титаника» через вентилятор и выбросила Лайтоллера на поверхность моря. Хватая ртом воздух и выплевывая воду, он, наконец, отплыл от судна на безопасное расстояние.

Хэрولد Брайд тоже сохранял хладнокровие. Когда волна пронеслась по шлюпочной палубе, он ухватился за уключину складной шлюпки В, все еще лежавшей кверху днищем на шлюпочной палубе возле первой дымовой трубы. Шлюпка, Брайд и с десятков других людей были смыты волной за борт. «Парусинка» плавала на поверхности моря в перевернутом виде, и Брайд оказался барахтающимся под ней.

Полковник Грейси не спешил расставаться с судном. Он оставался в толпе и, когда волна настигла его, прыгнул — почти совсем так, как это делал на пляже в Ньюпорте. Поднявшись на гребень волны, он сумел ухватиться за нижнюю железную перекладину леерного ограждения на крыше кают командного состава, подтянулся на руках и лег ничком у самого основания второй дымовой трубы.

Прежде, чем он смог подняться на ноги, крыша, на которой он лежал, тоже ушла под воду. Грейси очутился в водовороте, который затянул его. Он пытался цепляться за поручни леерного ограждения, но в конце концов понял, что так его затянет еще глубже под воду. Сильным толчком ног он оторвался от крыши и, не всплывая на поверхность, отплыл от тонущего судна.

Старший кок Коллинз не мог предпринять никаких действий, когда его настигла волна. Его руки были заняты младенцем. Вот уже пять минут, как он вместе с одним палубным стюардом пытался помочь пассажирке из третьего класса с двумя детьми. Сначала они услышали о том, что на левом борту есть спасательная шлюпка. Они побежали туда, но там им сказали, что шлюпка находится на правом борту. Когда они перешли на правый борт, кто-то объяснил им, что единственный шанс спастись — это идти в корму. Растерявшись, они стояли в нерешительности (Коллинз при этом держал на руках одного из младенцев), когда нахлынувшая волна смыла их всех за борт. Никого из своих последних попутчиков он больше так и не увидел, а ребенка волной вырвало у него из рук.

Джек Тэйер и Милтон Лонг тоже видели, как набегают волны. Они стояли у поручней правого борта напротив второй дымовой трубы, стараясь держаться подальше от толчицы людей, устремившихся к корме. Они не пытались найти более возвышенное над поверхностью моря место, поскольку считали, что пора прыгать в море и спасаться вплавь. Молодые люди обменялись рукопожатием и пожелали друг другу удачи. Лонг перекинул ноги через леерное ограждение, а Тэйер оседлал поручни и начал расстегивать пальто. Лонг, держа руками за перекладину, повис за бортом, посмотрел на Тэйера и спросил:

— Ты идешь?

— Ступай, я тебя сейчас догоню, — заверил его Тэйер.

Лонг по борту соскользнул в воду. Десять секунд спустя Тэйер перекинул через леера другую ногу и сел на поручень, обратясь лицом к морю. Он находился примерно в трех метрах от поверхности воды. Сильно оттолкнувшись, он прыгнул в море как можно дальше от судна.

Из двух этих способов оставления тонущего судна способ Тэйера оказался более удачным — Джек спасся.

До Олауса Абельсета волна не дошла — он стоял достаточно близко к корме, у четвертой дымовой трубы. Эта часть судна не погружалась, а напротив, все выше и выше вздымалась над поверхностью моря.

До Абельсета доносились звуки хлопков, треска, приглушенных ударов, звон бьющейся посуды, стук скользящих по наклоняющейся палубе кресел.

Наклон палубы сделался таким крутым, что люди больше не могли стоять на ногах, они падали, и Абельсету было видно, как они соскальзывали вниз, в воду, которая находилась тут же, на палубе. Абельсета и его родственников от падения удерживало то, что они уцепились за трос, свисавший с одной из шлюпбалок.

— Давай прыгнем, а то нас засосет под воду, — настойчиво предлагал зять.

— Нет, — возражал Абельсет, — пока не будем прыгать. У нас мало шансов на спасение, так уж лучше нам оставаться здесь как можно дольше.

— Надо прыгать! — снова крикнул зять, но Абельсет упорно стоял на своем:

— Нет, еще рано.

Через несколько минут, когда вода находилась всего в полутора метрах от них, трое мужчин, взявшись за руки, наконец, прыгнули. Когда они, фыркая и отплевываясь, вынырнули на поверхность, Абельсет запутался в какой-то веревке, неизвестно откуда взявшейся; чтобы распутать ее, он был вынужден высвободить обе свои руки, и в это время его двоюродного брата и зятя волной отнесло от него. Каким-то образом ему удалось выбраться из веревочных пут, тем не менее он сказал самому себе:

— Я пропал.

В начавшемся затем страшном водовороте, закружившем мешанину из канатов, палубных кресел и досок, никто не мог видеть, что случилось с большинством оставшихся на лайнере людей. Находившиеся в шлюпках наблюдали, как люди маленькими роями лепились к рубкам, лебедкам и вентиляционным шахтам, а корма задиралась все выше и выше. Находящимся же в гуще этих событий трудно было наблюдать за тем, что происходит вокруг, хотя — удивительно! — электрические лампочки все еще горели, освещая происходящее мрачным потускневшим светом.

В циркулировавших впоследствии рассказах сообщалось примерно о дюжине вариантов последних минут жизни Арчи Батта. Во всех вариантах он ведет себя героически, но ни одна из этих версий не подкреплена свидетельствами живых людей. Согласно одной из газетных заметок, мисс Янг, учительница музыки у детей бывшего президента США Теодора Рузвельта, будто бы вспоминала, как Арчи Батт крикнул ей:

— Прощайте, мисс Янг, передайте мои приветы знакомым на родине!

Однако в газете сообщалось также, что мисс Янг видела айсберг за час до столкновения с ним «Титаника».

В одном интервью, якобы данным репортером миссис Хенри Б. Хэррис, Арчи Батт описывался как столп мужества, успокаивающий малодушных то с помощью кулака, то братской укоризной. Но Лайтоллер, Грейси и другие, работавшие у шлюпок люди вовсе не видали Батта. Миссис Уолтер Даглас, видевшая его в 1 час 45 минут ночи у шлюпки № 2, запомнила только, что он спокойно стоял в стороне от вех.

То же самое можно сказать и в отношении рассказов о Джоне Джекобе Асторе. Судовой цирюльник Огаст Х. Вейкман рассказал о последних минутах, проведенных им на «Титанике» в обществе знаменитого миллионера. Переданный Вейкманом диалог представляет собой болтовню, которая если и могла происходить, то лишь в парикмахерском кресле. («Я спросил его, не желает ли он обменяться со мной рукопожатием. „С удовольствием“, — ответил Астор.) Но цирюльник Вейкман, помимо всего прочего, сообщил также, что он покинул «Титаник» на добрые полчаса раньше, чем мог происходить описанный им разговор.

О последних секундах жизни Батта и Астора рассказывалось в одном очерке, приписываемом перу Уошингтона Доджа, видного юриста из Сан-Франциско: «Они пошли ко дну, стоя бок о бок на мостике лайнера. Это

несомненно были они, я не мог обознаться», — напечатано в этом очерке. Но доктор Додж находился в это время в шлюпке № 13, на расстоянии доброй полумили от «Титаника».

Нельзя также ничего с уверенностью сказать и о том, что случилось с капитаном Смитом. Впоследствии говорили, будто бы он застрелился, но никаких оснований для такого утверждения нет. Перед самым концом «Титаника» стюард Эдвард Браун видел, как капитан Смит ушел на мостик, все еще сжимая в руке мегафон. Минутой позже на мостик забрел фонарщик Хемминг, но там уже никого не было. После того, как «Титаник» затонул, кочегар Хэрри Синиор видел капитана в воде с ребенком в руках. Все вместе перечисленные свидетели рисуют картину, которая гораздо лучше, нежели самоубийство, совместима с мужественным, бойцовским характером капитана Смита, однажды заявившего:

— Можно сказать, что меня никогда не оставляет некоторое удивление, в особенности когда я со своего мостика наблюдаю за тем, как судно, поднимаясь на волны и опускаясь во впадины между ними, пробивает себе путь сквозь огромные водяные валы. Даже с возрастом нельзя избавиться от этого чувства.

Запомнившиеся и оставшиеся незамеченными, знаменитые и безвестные — все они вместе скатывались в одну шевелящуюся массу по мере того, как нос все глубже уходил под воду, а корма все круче задиралась к небу. Мотив «Осени» заглох в беспорядочной мешанине из падающих музыкантов и их инструментов. Огни потухли, опять вспыхнули и погасли навсегда. Продолжал мерцать лишь керосиновый фонарь на кормовой мачте.

Приглушенные удары и звон бьющейся посуды становились все громче. Когда все, что могло быть сдвинуто, сорвалось с места, над океаном, казалось, загремел непрерывный гром.

Какая несусветная мешанина! 29 паровых котлов, украшенный драгоценными камнями манускрипт «Рубайат», 800 ящиков очищенных от скорлупы орехов, 15 тыс. бутылок эля и портера, огромные якорные цепи (каждое звено массой в 80 кг), 30 ящиков гольфовых клюшек для магазина Сполдинга, приданое Элеоноры Уайднер, тысячи тонн каменного угля, шкатулка майора Пошана, 30 тыс. свежих яиц, десятки кадок с пальмами, 5 роялей, небольшие каминные часы в каюте А-38, массивное серебряное пресс-папье в форме утки.

А грохот все не утихал: кувыркались декоративные решетки, кадки с плющом, плетеные кресла из «Кафе паризьен», палочки для игры в шафл-борд, коммутатор на 50 телефонов, две паровые машины и революционная по тем временам турбина низкого давления, 8 дюжин теннисных мячей для торгового дома «Р. Ф. Дауни энд К^о», контейнер с фарфором для торговой фирмы «Тиффани», ящик перчаток для магазина «Маршалл Филд», чудесная ледоделательная машина с палубы G, новый английский автомобиль Билли Картера, 16 сундуков семейства Райерсонов с вещами, прекрасно уложенными француженкой Викторин.

Когда наклон палубы стал еще круче, упала носовая труба «Титаника». Разбрасывая искры, она ударилась о поверхность воды возле правого борта лайнера с грохотом, который заглушил все звуки на тонущем судне. Барахтающийся в бурлящем воронками море смазчик Хэрст был почти ослеплен вылетевшей из трубы сажей. И все же он дешево отделался — другие пловцы были раздавлены этой многоотной стальной конструкцией. Лайтоллеру же, Брайду и другим людям, цеплявшимся за перевернутую складную шлюпку В, труба сослужила добрую службу. Она упала совсем рядом со шлюпкой и метров на тридцать отбросила ее от погружавшегося в море и при этом разворачивавшегося лайнера. Корпус «Титаника» с задравшейся почти перпендикулярно к поверхности моря кормой, погрузился в воду по третью дымовую трубу; три гребных винта лайнера, с которых стекала вода, блестя даже в темноте. Леди Дафф Гордон тонущий «Титаник» казался черным перстом, указующим в небо. Хэролду Брайду «Титаник» напоминал собравшуюся нырнуть утку.

Находившиеся в шлюпках люди с трудом верили своим глазам. Свыше двух часов, надеясь на невозможное, на какое-то чудо, они наблюдали, как «Титаник» все глубже и глубже погружается в море. Когда вода подступила к зеленым и красным отличительным огням лайнера, стало ясно, что конец близок. Но ни в каком бреду не могло привидеться то, что последовало: ужасающий грохот и вставший на дыбы под прямым углом к поверхности моря черный корпус «Титаника» на фоне достойного рождественской открытки ночного неба, усыпанного сияющими звездами.

Не все нашли в себе силы посмотреть на эту картину. В складной шлюпке С директор-распорядитель пароходной компании Брюс Исмей низко склонился над веслом, чтобы не видеть, как тонет «Титаник». В шлюпке № 1 К. Е. Хенри Стенгель повернулся спиной к лайнеру:

— Я больше не могу этого видеть.

В шлюпке № 4 Элизабет Юстис спрятала лицо в ладони.

Прошло две минуты. . . Грохот, наконец, стих, и корпус «Титаника» слегка откинулся назад. Затем он начал медленно скользить вниз, входя в воду с крутым наклоном. Скорость погружения постепенно возрастала. Под конец она была достаточно стремительной, и когда над флагштоком «Титаника» сомкнулась вода, послышался своеобразный булькающий звук.

— Утонул, все кончилось, — сказал кто-то вперёдсмотрящему Ли в шлюпке № 13.

— Погиб, — словно сквозь сон услышала миссис Эйда Кларк чей-то голос в шлюпке № 4; она так замерзла, что не обратила на это внимания. Большинство женщин находились в таком же, как и она, состоянии; они сидели в шлюпках, потрясенные, ошеломленные, не проявляющие никаких эмоций. В шлюпке № 5 третий помощник капитана Питман взглянул на свои часы и громко объявил:

— Сейчас 2 часа 20 минут.

На борту парохода «Калифорниэн» второй помощник Стоун и практикант Гибсон наблюдали за тем, как медленно исчезает странный лайнер. Они интересовались им на протяжении почти всей вахты — замечали, как с него пускали ракеты, как он странно сидел в воде. Гибсон сказал, что вряд ли ракеты пускают ради забавы. Стоун согласился с ним:

— Конечно, судно не станет пускать ракеты просто так.

К двум часам ночи огни странного парохода, казалось, находились совсем близко к линии горизонта, и оба моряка решили, что судно, должно быть, удаляется от них.

— Ступай, — велел Гибсону Стоун, — и скажи капитану, что судно удаляется в юго-западном направлении, выпустив в общей сложности восемь ракет.

Гибсон отправился в штурманскую рубку и обо всем доложил капитану. Лорд сонно взглянул на него со своей кушетки:

— Все ракеты были белые?

Гибсон ответил утвердительно, и Лорд спросил у него, который час. Гибсон сообщил, что часы в ходовой рубке показывали 2 часа 5 минут. Лорд повернулся на другой бок, а Гибсон пошел на мостик.

В 2 часа 20 минут Стоун пришел к выводу, что странный пароход несомненно ушел, и в 2 часа 40 минут решил, что он обязан доложить об этом капитану. Сообщив свои наблюдения по переговорной трубе, он вернулся к созерцанию пустого ночного моря.

Глава седьмая

„УТОНУЛ ВАШ МИЛЕНЬКИЙ ПЕНЬЮАРЧИК“

Когда море сомкнулось над «Титаником», леди Космо Дафф Гордон в шлюпке № 1 заметила, обращаясь к своей секретарше мисс Франкателли:

— Утонул ваш миленький пеньюарчик,

В ту апрельскую ночь многое утонуло вместе с пеньюаром мисс Франкелли. Кануло в небытие нечто большее, чем самый большой в мире лайнер с его грузом и 1502 человеческими жизнями.

Никогда больше не станут люди направлять свои суда в ледяные поля, не прислушиваясь к предупреждениям, уповая только на прочность нескольких тысяч тонн склепанных стальных листов. С той достопамятной ночи на трансатлантических лайнерах будут серьезно относиться к ледовым предупреждениям, стараться обойти опасные места или идти умеренным ходом. Никто больше не будет верить в «непотопляемые» суда.

И айсберги не будут больше безнадзорно болтаться по морям. После гибели «Титаника» американское и английское правительства организовали международный ледовый патруль, и сегодня корабли береговой охраны следят за блуждающими айсбергами, которые дрейфуют в сторону морских путей. В качестве дополнительной меры предосторожности на зиму морские пути сдвигаются к югу.

И нет больше лайнеров, на которых радиовахты несли бы неполные сутки. На каждом пассажирском судне обязательно предусмотрена круглосуточная радиовахта. Люди больше не будут гибнуть из-за того, что какой-нибудь Сирил Эванс в десяти милях от них закончил вахту и улегся спать.

«Титаник» был последним лайнером, вышедшим в море без достаточного количества спасательных шлюпок. Имевший валовую регистровую вместимость 46 328 т, он был оборудован в соответствии с безнадежно устаревшими правилами обеспечения безопасности. Согласно этим правилам потребность судна в спасательных шлюпках определялась по нелепой формуле: все британские суда валовой регистровой вместимостью свыше 10 000 т должны были иметь на борту 16 спасательных шлюпок общим объемом свыше 155,7 м³ плюс такое количество плотов и плавучих приборов, которое соответствует 75% объема спасательных шлюпок.

Для «Титаника» объем спасательных средств должен был составлять таким образом 273,5 м³. Это означало, что лайнер должен был иметь на своем борту шлюпки, в которых могли бы разместиться лишь 962 человека. Фактически общая вместимость шлюпок на «Титанике» была достаточной для размещения в них 1178 человек; компания «Уайт стар лайн» тогда еще сетовала, что никто не ценит ее заботливости. Но даже и в этом случае спасательные шлюпки могли вместить лишь половину из 2207 человек, находившихся на борту «Титаника», и всего 30% общего количества людей, на которое был рассчитан лайнер.

Гибель «Титаника» положила конец практике, в соответствии с которой пассажиры первого класса подлежали эвакуации с тонущего судна в первую очередь. Компания «Уайт стар лайн» всегда отрицала существование такой практики, и обе комиссии по расследованию обстоятельств гибели «Титаника» стали на сторону пароходной компании, однако имеется множество неопровержимых свидетельств того, что пассажиры третьего класса сплошь и рядом становились жертвами этой практики: Дэниэла Бакли не пускали в зону первого класса, Олауса Абельсета выпустили из района палубы юта лишь после того, как от «Титаника» отошла последняя шлюпка, стюард Хардт сопроводил наверх две небольшие группы женщин, в то время как сотни пассажиров были оставлены внизу, некоторым пассажирам третьего класса пришлось карабкаться по грузовому крану с кормовой палубы, другим — взбираться по отвесным трапам с носовой.

Кроме того, были еще люди, которые, как это видели полковник Грейси, Лайтоллер и другие, толпой хлынули снизу перед самым концом «Титаника». До этого момента Грейси был абсолютно уверен, что все женщины покинули лайнер — их было так трудно найти, когда производилась посадка в последние шлюпки. Но тут он ужаснулся, увидев, как на палубе вдруг появилось несколько десятков женщин.

Статистика позволяет выяснить, пассажирами какого класса они были. Список жертв «Титаника» содержит имена четырех из 143 пассажирок первого класса (три из них остались на тонущем лайнере добровольно),

пятнадцати из 93 пассажирок второго класса и восьмидесяти одной из 179 пассажирок третьего класса.

Что же касается детей, то, за исключением Лоррейн Эллисон, спаслись все 29 детей пассажиров первого и второго классов, из третьего класса же были спасены всего 23 ребенка из 76.

Билет третьего класса, как видно, не давал пассажиру ни возможности самому проявить благородство, ни возможности испытать на себе благородство других.

Пассажиры второго класса находились в лучшем положении, хотя назвать идеальным его нельзя. Лоренс Бизли запомнил, как один из помощников капитана остановил двух дам, желавших через проход проникнуть в зону первого класса.

— Можем ли мы пройти к шлюпкам? — поинтересовалась одна из них.

— Нет, мадам, ваши шлюпки будут поданы к вашей палубе.

Справедливости ради следует сказать, что указанная дискриминация была обусловлена не раз навсегда сформулированной политикой компании «Уайт стар лайн» по отношению к пассажирам различных классов, а скорее отсутствием какой бы то ни было четкой политики в этом отношении. В некоторых местах члены экипажа закрывали дорогу на шлюпочную палубу, в других они ее открывали, но никому ничего об этом не говорили; в двух-трех случаях имели место вызванные благими побуждениями попытки вывести пассажиров третьего класса наверх. Но в основном третий класс был предоставлен своей собственной инициативе, которую проявляли лишь немногие, наиболее предприимчивые люди, а большинство пассажиров беспомощно томились в своих зонах — брошенные, забытые всеми.

Проявленное компанией «Уайт стар лайн» безразличие к судьбе пассажиров третьего класса разделялось остальными. Казалось, никому нет дела до людей из третьего класса — ни прессе, ни официальным комиссиям, ни даже самим пассажирам третьего класса.

Мало кто из газетных репортеров, готовя материалы о «Титанике», беспокоился спросить о чем-нибудь пассажиров третьего класса. «Нью-Йорк таймс» справедливо гордилась опубликованными ею материалами об этой катастрофе, однако ставший знаменитым выпуск этой газеты, посвященный прибытию «Карпатии» в Нью-Йорк, содержит всего-навсего три интервью с пассажирами третьего класса. Другие газеты, очевидно, последовали примеру «Нью-Йорк таймс» — из 43 интервью с пассажирами «Титаника», помещенных газетой «Нью-Йорк геральд», всего два рассказывали о впечатлениях пассажиров третьего класса.

Разумеется, их впечатления как газетный материал не шли ни в какое сравнение с впечатлениями, например, леди Космо Дафф Гордон (одна нью-йоркская газета вложила в ее уста слова: «Последним я услышала голос мужчины, кричавшего: «Боже мой, боже мой!»), но все же писать было о чем. Несмотря на то, что на «Титанике» соблюдался принцип «женщины и дети садятся в шлюпки первыми», коэффициент смертности детей из третьего класса почему-то оказался более высоким, чем среди мужчин из первого. Такой контраст не ускользнул бы от внимания сегодняшней прессы, падкой на разговоры о социальной справедливости (или на сенсации).

И конгрессу США не было дела до того, что случилось с пассажирами третьего класса. Сенатор Смит, например, расследуя обстоятельства гибели «Титаника», интересовался буквально всем, вплоть до того, что спросил, из чего сделан айсберг («Изо льда», — объяснил ему пятый помощник Лоу), но пассажиров третьего класса не удостоил сколько-нибудь значительным вниманием. Лишь трое из выслушанных свидетелей были пассажирами третьего класса. Двое из них сообщили о том, что их не пускали на шлюпочную палубу, но американским законодателям не захотелось вникать в подробности. Опять-таки, протоколы не дают оснований говорить о намеренном замалчивании этого вопроса — к нему просто-напросто никто не проявил интереса.

Британская следственная комиссия еще более равнодушно отнеслась к вопросу о пассажирах третьего класса. Мистер У. Д. Харбинсон, офици-

ально представлявший их интересы, заявил, что не может найти никакого намека на дискриминацию, и в отчете лорда Мерсея о фактах дискриминации не говорилось ни слова, хотя ни у одного пассажира третьего класса не были взяты свидетельские показания, а единственный оставшийся в живых из стюардов, обслуживавших третий класс, откровенно признал, что людей из третьего класса до часа пятнадцати минут ночи не выпускали на верхние палубы.

Даже самих пассажиров третьего класса дискриминация не особенно волновала. Классовые различия они принимали, как принимают правила игры. Один из них, Олаус Абельсет, считал доступ на шлюпочную палубу привилегией, которая дается вместе с билетом на право проезда первым или вторым классом... даже если судно тонет. Он был удовлетворен тем, что ему позволили остаться наверху.

Занималась заря новой эры, и с той ночи пассажиры третьего класса никогда больше не исповедовали такой житейской философии.

Что касается людей, находившихся на диаметрально противоположном полюсе общества, то их привилегированное положение безоговорочно принималось как само собой разумеющееся в последний раз. Когда в 1908 году тонул принадлежащий «Уайт стар лайн» пассажирский лайнер «Рипаблик», капитан Силби объявил пассажирам при посадке в шлюпки:

— Запомните! Сначала садятся женщины и дети, потом пассажиры из кают первого класса, затем все остальные!

На «Титанике» не объявлялось о таком правиле посадки, но его концепция все еще коренилась в умах публики, и пресса поначалу попыталась предупредить возможную критику действий и поступков пассажиров первого класса. Когда стало известно, что Исмею удалось спастись, «Нью-Йорк сан» поспешила объявить: «Исмей вел себя с исключительным благородством... никто не знает, как мистер Исмей сам попал в спасательную шлюпку; предполагается, что он лично захотел объяснить своей пароходной компании обстоятельства катастрофы».

Позже первому классу никогда не сходило все с рук так гладко. Фактически положение стало резко меняться сразу же после гибели «Титаника». Уже через считанные дни Исмей оказался у позорного столба. Не прошло и года, как одна спасаясь с «Титаника» видная в обществе особа развелась со своим мужем только из-за того, что ему, как гласила молва, «посчастливилось» спастись. Самым неудобным из доставшегося в наследство от тех, кто был на «Титанике», оказался новый стандарт поведения, ставший эталоном для оценки действий и поступков известных или выдающихся людей в чрезвычайных ситуациях.

До этого было проще, ибо «Титаник», помимо всего прочего, являлся последним выставочным стендом богатства и высшего общества, еще вызывавшего восхищение рядовой публики. В 1912 году не существовало звезд кино, радио и телеэкрана; выдающиеся спортсмены еще очень низко котиrowались в глазах общественного мнения, а мир богемы пока прозябал в полнейшей безвестности. Поэтому весь блеск и сияние чужого великолетия для скрашивания своей беспросветной жизни рядовая публика могла получить только от людей, занимавших высокое положение в обществе.

Подобного рода интерес публики к высшему свету хорошо понимала и в полной мере использовала пресса. Когда «Титаник» отплывал в Америку, «Нью-Йорк таймс» поместила на первой полосе список его высокопоставленных пассажиров. После того, как «Титаник» затонул, «Нью-Йорк американ» сообщила об этом 16 апреля в развернутом подзаголовке, почти полностью посвященном Джону Джекобу Астору; в конце материала, сообщалось, что, кроме Астора, погибло еще 1800 человек.

18 апреля «Нью-Йорк сан» в таком же ключе рассказала о страховых аспектах катастрофы; большая часть этого материала была посвящена жемчугам миссис Уайднер.

Никогда позже признанное богатство не занимало людские умы столь основательно. С другой стороны, никогда больше богатство не выставлялось столь откровенно напоказ, не было таким по-театральному зрелищным,

Джону Джекобу Астору, например, ничего не стоило выбросить не задумяваясь, 800 долларов за кружевной жакет, который демонстрировал на палубе какой-то торговец во время стоянки «Титаника» в Квинстауне. Для Райерсонов не было необычным брать с собой в дорогу 16 сундуков. Ста девяносто семьям, ехавшим на «Титанике» в первом классе, помимо сотен стюардов и стюардесс, прислуживали служанки камердинеры и всевозможные няньки и гувернантки. Для этих личных слуг на палубе С был предусмотрен особый салон с тем, чтобы джентльмены могли заводить на корабле разговоры с любым приличным незнакомцем без риска оконфузиться, узнав, что заговорили, например, с драгоманом Хенри Слипера Харпера.

Или взять прибытие спасшихся в Нью-Йорк. Миссис Астор встречали на двух автомобилях, в которых находились два врача, квалифицированная медсестра, секретарша и Винсент Астор. Миссис Джордж Уайднер встречали не на автомобиле, а на особом поезде, состоявшем из личного пульмановского вагона, еще одного вагона — балластного — и локомотива. Для миссис Чарльз Хейс тоже был подан особый железнодорожный состав из двух салон-вагонов и двух спальных вагонов.

Такие встречи были под стать людям, которые имели возможность заплатить — ни мало, ни много — 4350 долларов (а это были доллары 1912 года!) за каюту-люкс на лайнере. В таком номере имелась даже личная прогулочная палуба, шестидневное пользование которой оплачивалось из расчета примерно 130 долларов за каждый метр ее длины.

Такой образ жизни, разумеется, был доступен далеко не каждому. Чтобы заплатить за проезд в подобной роскоши, Хэролду Брайду, например, который получал 20 долларов в месяц, нужно было бы отдать всю свою зарплату за 18 лет. Те, кто наслаждался подобным образом жизни, постепенно становились частью небольшой и чрезвычайно обособленной группы людей.

Этот предвоенный мирок богачей был на редкость интимным. Никто из его членов не проявлял ни малейшего удивления, если они неожиданно сталкивались друг с другом возле египетских пирамид (их излюбленного места времяпровождения), в городе Каусе во время международных состязаний парусных яхт или на водах в Баден-Бадене. Казалось, они даже мыслят в унисон друг другу, и в голове у всех у них одновременно возникают одинаковые идеи. Одной из таких идей было совершить поездку в Америку с первым рейсом самого большого в мире парохода.

Поэтому «Титаник» был для них не столько средством переправы через океан, сколько местом встречи старых знакомых. Это произвело очаровательное впечатление на миссис Хенри Б. Хэррис, жену театрального продюсера, которая, разумеется, никак не могла принадлежать к указанному кругу людей. Спустя двадцать лет она все еще с благоговением вспоминала: «Среди них царил дух товарищества, ничего похожего на который я не замечала в предыдущих своих поездках. Судя по доброприветливой атмосфере, преобладавшей среди этих пассажиров, им не нужно было заглядывать в список людей, едущих первым классом, поскольку они и так знали друг друга и встречались на палубе, как члены одной большой компании».

Люди из этого мирка знали членов экипажа так же хорошо, как и друг друга. Планируя поездку через океан, они, пожалуй, выбирали не столько судно, сколько определенных капитанов, и капитан Смит имел среди них очень много личных приверженцев, что в глазах руководства компании «Уайт стар лайн» являлось его неоценимым достижением. Капитан Смит платил приверженцам признательностью в виде мелких любезностей и привилегий, которые помогали ему сохранить желательную клиентуру. В последнюю ночь «Титаника» Джон Джекоб Астор (равно как и другие члены этой привилегированной группы) узнал о катастрофе непосредственно от капитана Смита еще до того, как началась общая тревога.

Однако неписанными условиями взаимоотношений капитана с привилегированными пассажирами исключалось злоупотребление привилегиями: несмотря на доверительную информацию капитана, из указанной группы мужчин спаслись очень немногие.

Такие же доверительные отношения с привилегированными пассажирами поддерживали стюарды и официанты. Им часто приходилось обслуживать постоянных клиентов. Они знали, что этим пассажирам требуется и как им нравится, чтобы их обслуживали. Стюард Каннингэм, бывало, каждый вечер входил в каюту А-36 и раскладывал платье Томаса Эндрюса именно так, как это нравилось мистеру Эндрюсу. Затем, ровно в 6 часов 45 минут вечера, он опять входил в эту каюту и помогал Эндрюсу переодеваться. Подобное происходило во многих каютах первого класса.

Когда «Титаник» тонул, чувство искренней привязанности заставило стюарда Этчеса убедить мистера Гуггенхейма надеть свитер, стюарда Кроуфорда зашнуровать ботинки мистеру Стьюарту, второго стюарда Додда сообщить Джону Б. Тэйеру, который думал, что его жена давным-давно покинула «Титаник», о том, что она все еще находится на борту тонущего лайнера. Руководствуясь тем же духом верности, стюард обеденного салона Рей втокнул Уошингтона Дожда в шлюпку № 13: он уговорил Доджей ехать на «Титанике» и поэтому чувствовал себя обязанным выручить их из беды.

Члены привилегированной группы платили экипажу за привязанность доверительностью и расположением, какие они редко проявляли по отношению к своим менее известным собратьям-пассажирам. В последние часы «Титаника» такие люди, как Бен Гуггенхейм и Мартин Ротшильд, провели, пожалуй, больше времени в обществе стюардов, чем в обществе пассажиров.

С гибелью «Титаника» начался упадок подобного образа жизни, и быстрое его великолепие безвозвратно ушло, чему способствовали сначала первая мировая война, а потом — подоходные налоги¹⁴.

С этим ушедшим миром ушли и некоторые из характерных для него предрассудков, в частности, глубоко укоренившееся и громко проповедуемое убеждение о превосходстве англосаксонского мужества. Для тех, кто спасся, все не по правилам севшие в спасательные шлюпки «зайцы» казались либо «китайцами», либо «японцами»; все, кто прыгал с палуб, были «армянами», «французами» или «итальянцами».

— Среди пассажиров некоторые мужчины, — заявил стюард Кроу перед американской следственной комиссией, — наверное, итальянцы или люди других иностранных национальностей, но не американцы и не англичане, пытались прорваться в шлюпки.

Стюард Кроу, разумеется, не слышал, на каком языке говорили упомянутые им нарушители порядка, и не мог знать, какой они национальности. Вопрос о национальностях в ходе слушания дела в американской следственной комиссии в конце концов настолько обострился, что итальянский посол в США потребовал извинения (и получил его) от пятого помощника Лоу за то, что тот использовал в своих показаниях слово «итальянец» в качестве синонима слова «трус».

Англосаксы же, напротив, не могли совершить ничего предосудительного. Когда Брайд описывал нападение кочегара на Филлипа, некоторые газеты для пушего эффекта превратили этого кочегара в негра. А в заметке, озаглавленной «Утрата нужных иммигрантов» газета «Нью-Йорк сан» отмечала, что среди погибших находились 78 финнов, которые могли принести стране некоторую пользу.

Но наряду с предрассудками были утрачены и кое-какие благородные качества. Мужчины будут продолжать оставаться храбрыми, но храбрость свою они будут проявлять уже совсем по-иному. У мужчин на «Титанике» был особый стиль: было что-то особое у Бена Гуггенхейма, переодевшегося перед смертью во фразный костюм; у Хауэрда Кейса, на прощание махавшего миссис Грэм рукой с мерцающим огоньком сигареты, и даже у полковника Грейси, который, пыхтя, носился по палубе, с галантными намерениями, хотя и безрезультатно, разыскивая миссис Кэнди.

Понятие о том, что *poblisse oblige*¹⁵, тоже исчезло. В течение нескольких мучительных дней ожидания в неизвестности Асторы, Гуггенхеймы и другие подобные им семейства не обрывали телефоны и не посылали друзей или слуг в нью-йоркскую контору компании «Уайт стар лайн», а приходили туда сами. Приходили не только потому, что личный контакт — это лучший способ

получения информации, но потому, что чувствовали себя обязанными присутствовать там.

Сегодня семейная преданность несколько не меньше, чем в те времена, однако телефонного разговора, вероятно, оказалось бы вполне достаточно. Мало кто отправился бы в контору пароходной компании, не побоявшись царящего там бедлама. Но в те дни никто не колебался в своей решимости лично посетить контору. Конечно, Винсент Астор получил лучшую информацию, чем остальные, а некоторые даже удостоились беседы с самим генеральным управляющим Франклином, но суть подчеркиваемого здесь момента в том, что указанные люди не просто устанавливали контакт с должностными лицами, но сами, лично, явились в контору.

В наибольшей же степени гибель «Титаника» ознаменовала конец всеобщей самоуверенности человечества. До этой катастрофы люди считали, что ими найден ответ на вопрос о том, как сделать жизнь размеренной, организованной, цивилизованной. В течение 100 лет Запад пребывал в состоянии спокойствия. В течение 100 лет техника неуклонно совершенствовалась. В течение 100 лет блага, обеспечиваемые мирной жизнью и трудолюбием, казалось, с удовлетворительными результатами достигают всех слоев общества. При ретроспективном рассмотрении того времени мы теперь видим, что причин для самоуверенности у тогдашнего человечества было значительно меньше, чем тогда казалось, и все же большинство составляющих общество людей считало, что жизнь идет, как ей полагается.

Гибель «Титаника» разбудила их. Никогда больше не будут они столь уверены в себе. Особо чувствительный удар эта катастрофа нанесла по репутации техники. «Непогрязимый корабль», возможно, являющийся высшим достижением мысли человечества, оказывается, может затонуть в первый же свой рейс.

Но выводы, сделанные людьми из этой катастрофы, распространялись не только на технику. Если это высшее достижение оказалось таким ужасающе непрочным, хрупким, то что же тогда говорить обо всем остальном? Если богатство в ту холодную апрельскую ночь значило столь мало, то так ли много оно значит во все остальные дни и ночи года? Десятки проповедников вещали с амвонов, что «Титаник» был уроком, ниспосланным свыше для того, чтобы пробудить людей, погрязших в самодовольстве, чтобы покаять их за чрезмерную веру в достижения техники. Если это был урок, то весьма впечатляющий: с тех пор люди ни в чем не чувствовали уверенности.

«Титаник» не имеет отношения к последующей длинной веренице постигших человечество разочарований, но его гибель стала как бы первым толчком надвигающегося землетрясения. До «Титаника», казалось, была тишь да гладь, после него — сплошной хаос. Вот почему для многих, кто жил в те времена, трагедия «Титаника» в большей степени, чем любое другое событие, явилась конечной вехой старого доброго времени и началом новой, беспокойной эпохи.

В понедельник 15 апреля 1912 года в 2 часа 20 минут утра ни у кого не было времени для подобных размышлений. Над могилой «Титаника» повис неплотный, похожий на дымку, туман. Гладкая поверхность моря была усеяна ящиками, креслами, досками и другим хламом, который продолжал всплывать откуда-то из глубины океана.

Сотни людей барахтались в воде, цепляясь за обломки крушения и друг за друга. Стюард Эдвард Браун, у которого от холодной воды захватило дух, смутно вспоминал, как за его одежду цеплялся какой-то человек. Пассажир третьего класса Олаус Абельсет почувствовал, как его шею обхватила рука какого-то мужчины. Олаусу кое-как удалось высвободиться, и он крикнул, выплевывая морскую воду: «Отпусти!». Но человек снова схватил его, и норвежку пришлось энергично оттолкнуть его ногами, чтобы освободиться окончательно.

Не люди, так само море истощало силы пловцов. Температура воды составляла около -2°C , т. е. ниже точки замерзания пресной воды. Второму помощнику капитана Лайтоллеру казалось, будто в его тело вонзилась «тысяча ножей». В такой воде от спасательных нагрудников толку было мало.

И все-таки некоторым в этих условиях удавалось не только сохранить твердость духа, но и выжить. В захлавленной воде неясно виднелись два предмета, дававшие надежду на спасение: складные шлюпки *A* и *B*. Обе они всплыли когда шлюпочная палуба ушла под воду, причем шлюпка *A* оказалась частично затопленной, а шлюпка *B* — перевернутой. Волной от упавшей трубы «Титаника» обе шлюпки затем отнесло от толпы барахтающихся в воде людей, и теперь лишь самые сильные и удачливые пловцы собирались возле них.

Примерно через 20 минут пребывания в воде Олаус Абельсет подплыл к борту «парусинки» *A*. С дюжину полумертвых людей уже лежали в этой переваливающейся с борта на борт шлюпке. Олаусу не помогли влезть в нее, но зато никто не пытался помешать ему перелезть через планширь. Находившиеся внутри люди лишь пробормотали:

— Не переверни шлюпку.

Один за другим прибывали новые пловцы, пока в шлюпке не собралось примерно две дюжины людей. Их подбор оказался весьма причудливым: «звезда» теннисного корта Р. Норрис Уильямс-младший, лежавший подле своего набрякшего мехового пальто, двое шведов, кочегар Джон Томпсон с сильно обожженными руками, пассажир из первого класса, стюард Эдвард Браун, пассажирка третьего класса миссис Роза Эббот.

Шлюпку *A* постепенно сносило дальше от места гибели лайнера; новые пловцы прибывали все реже и реже. Вот они совсем перестали появляться, и полузатопившая шлюпка в молчании и одиночестве медленно дрейфовала в пустынном ночном океане.

Тем временем другие пловцы устремились к перевернутой «парусинке» *B*. Эта шлюпка находилась ближе к месту гибели лайнера, и ее белое днище облепало гораздо большее количество людей, которые вели себя значительно шумнее и активнее, чем те, что доплыли до шлюпки *A*.

— Спасите!.. Спасите!.. — снова и снова слышал Уолтер Хэрст, присоединившийся к мужчинам, которые пытались вскарабкаться на корпус перевернутой шлюпки.

Радист Хэрролд Брайд был здесь с самого начала, но сперва находился под шлюпкой. Лайтоллер тоже приплыл сюда еще до того, как «Титаник» окончательно затонул. Второй помощник подплывал к шлюпке, когда свалилась в воду носовая труба лайнера. Волна чуть не отнесла его прочь и в то же время подтолкнула к самой шлюпке юного Джека Тэйера. К тому времени Хэрст и трое или четверо других мужчин, скрючившись, устроились на днище. Лайтоллер и Тэйер тоже вскарабкались на корпус шлюпки. Брайд все еще пребывал под ней, лежа на спине, стучаясь головой о банки, задыхаясь в душной темноте.

Потом приплыл А. Х. Баркоурт, мировой судья из Йоркшира. На нем поверх спасательного нагрудника была надета длинная шуба, и это необычное сочетание, как ни странно, помогало ему держаться на воде. Так и оставаясь в шубе, похожий на какого-то вымокшего лохматого зверя, он тоже вскарабкался на корпус «парусинки».

Полковник Грейси прибыл несколько позже. Чуть не утащенный «Титаником» на дно, он сначала пытался плыть, держась за доску, затем за большой деревянный ящик, пока наконец не заметил перевернутую «парусинку». Когда он подплыл к ней, на обращенномверху днище уже лежали и стояли на коленях более дюжины человек.

Никто не протянул ему руку помощи. С каждым вновь прибывшим человеком «парусинка» все глубже и глубже оседала в море; волны время от времени уже перехлестывали через нее. Следующим приплыл и умудрился забраться наверх помощник кока Джон Коллинз, затем из-под шлюпки вынырнул и забрался на корму Брайд.

К тому времени, когда подплыл стюард Томас Уайтли, складная шлюпка *B* раскачивалась под тяжестью 30 человек. Стюард начал карабкаться на нее, но кто-то попотчевал его вёслом, однако невзирая на это, Уайтли забрался на днище. Кочегара Хэрри Синиора отогнали вёслом, но он подплыл

к шлюпке с другого борта и в конце концов уговорил находившихся наверху пустить его на шлюпку.

Все это время мужчины, сидевшие верхом на днище в носу и на корме бороздили воду досками, пытаясь отгрести подальше от места гибели «Титаника» и от утопающих.

— Обходишь тем, что у тебя есть, старина. Еще один человек, и мы потонем, — кричали они тем, кто барахтался в воде.

— Правильно, ребята, не теряйте голову, — ответил один из пловущих, когда его попросили держаться подальше от шлюпки. Затем он поплыл от нее, крикнув на прощание:

— Желаю удачи! Благослови вас господа!

Еще один пловец не переставал подбадривать их:

— Молодцы, братцы, молодцы! — У него был голос человека, привыкшего к власти, и он ни разу не попросил, чтобы ему позволили взобраться наверх. Несмотря на то, что шлюпка была угрожающе перегружена, Уолтер Хэрст не мог удержаться и протянул этому человеку весло, но тот слишком долго пробыл в ледяной воде: когда весло коснулось его, он колыхнулся, безжизненный, как пробка. Хэрст по сей день считает, что это был капитан Смит.

Когда в глухой ночи шлюпка удалась от обломков крушения и гибнущих людей, один из лежащих на днище моряков неуверенно спросил:

— Не кажется ли вам, что всем нам следует помолиться?

Все согласились с его предложением. Быстрый опрос показал, что здесь в одну кучу сбились католики, пресвитериане, приверженцы англиканской церкви, методисты; в конце концов все сошлись на том, что следует произнести молитву «Отче наш», хором повторяя ее за предложившим помолиться.

Эта молитва не была единственным звуком, разносившимся над поверхностью океана. В то время как складные шлюпки *A* и *B* выполнялись людьми и медленно, с трудом удалялись от места гибели «Титаника», сотни находившихся в воде кричали, взывая о помощи. Отдельные голоса сливались в непрерывный, все заглушающий гул. Кочегару Джорджу Кемишу, налегавшему на свое весло в шлюпке № 9, этот хор напоминал крик десятков тысяч болельщиков, наблюдающих за финальной игрой на кубок Англии. Джеку Тэйеру, лежащему на днище шлюпки *B*, крики утопающих казались звонким стрекотанием кузнечиков летним вечером в лесу на его родине, в Пенсильвании.

Глава восьмая

„МНЕ ЭТО ЧЕРТОВСКИ НАПОМИНАЕТ ПИКНИК“

Для живого, импульсивного пятого помощника Лоу эти крики в ночи означали одно: надо грести назад и спасти людей.

У него были для этого хорошие возможности. Покинув «Титаник» в шлюпке № 14, Лоу собрал вместе шлюпки № 10, 12, 4, и *D*, связав их между собой так, что получилось нечто вроде нитки бус длиной около 50 м.

— Считайте себя под моим началом, — приказал он и вскоре стал готовить свою «флотилию» к спасательной операции. Идти всем вместе к месту гибели «Титаника» представлялось самоубийственным — шлюпки были слишком плохо укомплектованы гребцами и не смогли бы ничего сделать среди неразберихи и паники, которые ждали их над могилой лайнера, но одна шлюпка с отборной командой могла бы принести пользу. Поэтому Лоу пересадил 55 своих пассажиров на четыре другие шлюпки, а у себя собрал наиболее опытных гребцов-добровольцев.

Пересадка из одной шлюпки в другую посередине Атлантического океана в 2 часа 30 минут ночи была занятием, требующим большого нервного напряжения, и пятому помощнику иногда изменяло самообладание.

— Прыгайте же, черт вас поберит, прыгайте! — нетерпеливо закричал он на мисс Дейзи Минахан. Одна дама, закутанная в шаль, напротив, оказалась чересчур приткой. Лоу сорвал с нее шаль и увидел глаза молодого человека, совершенно белые от ужаса. На этот раз ничего сказано не было, но Лоу изо всей силы швырнул молодого человека в шлюпку № 10.

Пересадка посреди океана отняла много времени. Еще некоторое время Лоу выжидал, пока масса пловцов поредет и можно будет безбоязненно отправиться в спасательную экспедицию. Потом потребовалось некоторое время, чтобы подойти ближе к месту гибели «Титаника». Лишь в четвертом часу ночи — почти через час после того, как «Титаник» затонул, — шлюпка № 14 медленно подошла к тому месту, где среди обломков крушения плавали люди.

Мало кого удалось найти из оставшихся в живых: стюарда Джона Стюарта, пассажира первого класса У. Ф. Хойта¹⁶, привязавшегося к двери японца из третьего класса. Почти целый час шлюпка № 14 играла в жмурки, безрезультатно бросаясь в темноте на крики и призывы, но больше никого не нашла.

Было подобрано четверо пловцов, в том числе мистер У. Ф. Хойт, который через час умер. Лоу плохо рассчитал время; он не мог представить себе, что грести придется так долго, что отыскать человека по голосу в темноте трудно, и самое главное, что оставаться живым в воде при температуре —2°С можно лишь очень непродолжительный срок. Оказалось, что ждать, пока число тонущих «сократится», было абсолютно не нужно. Но Лоу по крайней мере вернулся к месту гибели «Титаника».

Третий помощник капитана Питман в шлюпке № 5 тоже слышал крики утопающих. Он развернул шлюпку и крикнул:

— А ну, ребята, греби к месту катастрофы!

— Попросите помощника капитана не возвращаться назад, — обратилась какая-то дама к стюарду Этчесу, налегавшему на свое весло. — С какой стати нам расставаться со своей жизнью ради безнадежной попытки спасти других?

Остальные женщины тоже запротестовали. Питмана разрывали сомнения. В конце концов он отменил свой приказ, снова развернул шлюпку и велел гребцам сушить весла. В течение последующего часа шлюпка № 5 — с 40 человекami на борту при расчетной вместимости 65 человек — тихо качалась на легкой зыби, а ее пассажиры слушали, как в трехстах метрах от них кричат обреченные люди.

В шлюпке № 2, как помнится стюарду Джонсону, четвертый помощник капитана Боксхолл спросил у дам:

— Не вернуться ли нам?

Они ответили отрицательно, и шлюпка № 2, заполненная людьми примерно на 60% расчетной вместимости, тоже продолжила свой дрейф, а ее пассажирам ничего не оставалось, как слушать доносившиеся до них крики.

В шлюпке № 6 дамы по-иному реагировали на крики утопающих. Миссис Люсьен Смит была уязвлена тем, что поддалась невинной лжи своего мужа и села в шлюпку; миссис Черчилл Кэнди была тронута галантностью своих добровольных покровителей; миссис Дж. Дж. Браун была по своей натуре храброй и жаждущей приключений женщиной. Все указанные дамы стали просить рулевого Хитченса вернуться к месту катастрофы, но тот отказался это сделать. Он очень живо нарисовал им картину того, как тонущие станут хвататься за борта, в результате чего шлюпка № 6 будет затоплена и опрокинется. Женщины продолжали упрашивать его, а крики тонущих тем временем становились все слабее и слабее. В конце концов шлюпка № 6, способная вместить 65 человек, но имевшая на борту всего 28, так низко и не приблизилась к месту катастрофы.

В шлюпке № 1 кочегар Чарлз Хендриксон крикнул:

— Давайте вернемся и подберем тех, кто остался в воде!

Никто не ответил ему. Впередсмотрящий Джордж Саймонс, старший по шлюпке, никак не отреагировал на это предложение. Когда оно было высказано повторно, сэр Космо Дафф Гордон заявил, что не считает нужным

предпринимать такую попытку, поскольку она чревата опасностью: шлюпка может быть затоплена. К этому вопросу больше не возвращались. Люди в шлюпке № 1 (12 человек вместо расчетного количества 40) продолжали бесцельно грести в ночной тьме.

В одной шлюпке за другой повторялась одна и та же история: робкое предложение, более решительный отказ, и в результате никаких позитивных действий. Из 1600 человек, оставшихся на «Титанике» в момент его гибели, лишь 13 были подобраны восемнадцатью находящимися поблизости шлюпками. Шлюпка *D* выловила мистера Ф. М. Хойта лишь только потому, что он сам так рассчитал. Шлюпка № 4 спасла четверых, но не потому, что вернулась к месту катастрофы, а лишь потому, что случайно оказалась неподалеку от этих людей. К месту катастрофы вернулась только одна шлюпка № 14. На вопрос о том, почему этого не сделали другие, можно только ответить аналогичным вопросом: почему имеющие одинаковую подготовку люди по-разному действуют в одной и той же ситуации?

Когда крики тонущих затихли, ночь стала неестественно тихой. Исчез «Титаник», исчезла мучительная напряженность. Потрясение от того, что случилось, последующие смятение и волнения, осознание того факта, что навсегда ушли из жизни родные, близкие и друзья — все эти чувства еще не вполне дошли до людей. На многих из тех, кто находился в шлюпках, снизошло вдруг поразительное спокойствие.

С этим ощущением пришел чувство одиночества. Лоренс Бизли задавался вопросом, почему «Титаник», пусть даже смертельно покалеченный и обреченный, создавал для всех какую-то атмосферу товарищества и безопасности, и в этом его не могли заменить никакие спасательные шлюпки? В шлюпке № 3 Элизабет Шют смотрела на падающие звезды и думала про себя о том, как, должно быть, бледно выглядели пускаемые с «Титаника» ракеты по сравнению с этим природным феноменом. Она старалась позабыть о своем одиночестве, представив себе, что вернулась в Японию. Элизабет дважды отправлялась туда, тоже ночью, испытывая страх и одиночество, но в конце концов путешествия завершались благополучно.

В шлюпке № 4 мисс Джин Гертруд Хиппач тоже наблюдала за падающими звездами. Такого большого количества ей прежде никогда не приходилось видеть. Она вспомнила легенду о том, что всякий раз, когда падает звезда, кто-то умирает.

Очень медленно, понемногу люди в шлюпках оживали. Четвертый помощник Боксхолл стал жечь в шлюпке № 2 зеленые фальшфейеры. Это несколько вывело людей из оцепенения и даже приободрило их. Ночью трудно было определить расстояние до этих вспышек, и некоторые решили, что фальшфейеры зажигаются на борту спасательного судна где-то у линии горизонта.

Заскрипели уключины, зашлепали по воде весла, послышались голоса людей в темноте окликающих находящиеся поблизости шлюпки. Шлюпка № 5 пришвартовалась к шлюпке № 7, № 6 — к шлюпке № 16; на шлюпке № 6 не хватало гребцов, и со шлюпки № 16 был позаминтован один кочегар. Другие шлюпки дрейфовали по отдельности. Восемнадцать небольших шлюпок разбрелись поодиночке в разные стороны или дрейфовали группами на площади радиусом четыре-пять миль посреди гладкого, как пруд, ночного океана. Какой-то кочегар в шлюпке № 13, видимо, вспомнил о лодочных гуляниях на озере в Риджент-парке, потому что вдруг выпалил:

— Мне это чертовски напоминает пикник!

Кое какие моменты, действительно, напоминали пикник: легкий разговор, путающиеся под ногами дети. Поправляя одеяло плачущему младенцу, Лоренс Бизли и держащая младенца дама установили, что у них есть хорошие общие знакомые в ирландском городе Клонмел. Эдит Рассел забавляла другого ребенка своей игрушечной свинкой которая наигрывала мелодию матчиша, если ей покрутить хвостик. Хью Вулнеру пришлось кормить печеньем четырехлетнего Луи Наватрила. Миссис Асгор дала шаль пассажирке из третьего класса, чтобы та успокоила свою дочку, хныкающую от холода.

Женщина поблагодарила миссис Астор на шведском языке и укутала девочку шалью.

Примерно в то же время Маргерит Фролишер была ознакомлена с одной неотъемлемой принадлежностью пикников. Сидевший рядом с ней добродушный джентльмен заметил, что она страдает от морской болезни. Он вытащил из кармана серебряную фляжку с завинчивающимся колпачком-стаканчиком и высказал мысль о том, что небольшая порция бренди может облегчить страдания Маргерит. Та приняла любезное предложение и моментально излечилась. То ли бренди помогло, то ли новое впечатление — за свои 22 года она никогда не видела ничего похожего на эту карманную фляжку, которая привела ее в восхищение.

Однако ни на каких пикниках не бывает так холодно. Миссис Кросби в шлюпке № 5 так сильно дрожала от холода, что третьему помощнику капитана Питману пришлось закутать ее в парус. Какой-то кочегар в шлюпке № 6 сидел подле миссис Браун и стучал зубами от холода. В конце концов миссис Браун закутала ему ноги своей собольей накидкой, завязав соболиные хвосты вокруг его лодыжек. В шлюпке № 16 человек в белом пажамном костюме выглядел таким замерзшим, что напоминал остальным пассажирам снеговика. Миссис Шарлотт Коллиер в шлюпке № 14 настолько закоченела от холода, что свалилась с банки; ее волосы при этом попали в уключину, и большой их клочок оказался выданным с корнями.

Члены экипажа делали все, что в их силах, чтобы женщины испытывали как можно меньше неудобств. В шлюпке № 5 один матрос снял с себя чулки и отдал их миссис Уошингтон Додж. Когда она с изумлением и благодарностью взглянула на него, матрос поспешил ее успокоить:

— Уверю вас, мадам, чулки абсолютно чистые, я только утром надел их.

В шлюпке № 13 кочегар Битчем ежился в своей тонкой робе, но отказался надеть пальто, предложенное ему одной пожилой дамой, и настоял, чтобы пальто отдали молодой ирландке. В этой шлюпке некоторые пассажиры получили дополнительную экипировку из совершенно неожиданного источника. Когда стюард Рей в последний раз выходил из своего кубрика, он достал из сундука и прихватил с собой шесть носовых платков. Теперь он раздавал платки, показав пассажирам шлюпки, как нужно завязывать каждый уголок узелком, чтобы сделать из платка шапочку. Он с гордостью вспоминал потом, что в результате его предусмотрительности, «были увенчаны платками шесть голов».

Кроме холода, иллюзию пикника рассеивало большое количество дам-гребцов. В шлюпке № 4, где вода доходила людям до голеней, миссис Джон Б. Тэйер гребла на протяжении пяти часов. В шлюпке № 6 неутомная миссис Браун организовала женскую гребную команду, в которой за каждым веслом сидели по две женщины: одна держала весло в нужном положении, а другая гребла. Действуя таким способом, миссис Браун, миссис Мейер, миссис Кэнди и другие женщины продвинули шлюпку на три или четыре мили в безнадежной попытке подплыть к огню, который мерцал у горизонта на протяжении большей части ночи.

Миссис Уолтер Даглас правила шлюпкой № 2 с помощью румпеля. Боксхолл, который был старшим по шлюпке, греб и помогал зажигать зеленые фальшфейеры. В шлюпке № 8 миссис Дж. Стьюарт Уайт не помогала грести, вместо этого она взяла на себя обязанности сигнальщика. У нее была трость со встроенным электрическим фонариком, и большую часть ночи миссис Уайт энергично размахивала этой тростью, попеременно то помогая всем, то сбивая всех с толку.

На весла в шлюпке № 8 налегали Мэри Янг, Глэдис Черри, миссис Ф. Джоул Свифт и другие женщины. Миссис Уильям Р. Бакнелл отметила с гордостью, что гребет рядом с графиней Ротис в то время, как ее горничная на другой банке орудует веслом рядом с горничной графини. Большую часть ночи графиня сидела за румпелем. Матрос Джоунз, старший по этой шлюпке, позже объяснял корреспонденту газеты «Сфера», почему он посадил ее туда:

— В моей шлюпке находилась одна женщина, которая всех женщин могла заткнуть за пояс! Когда я увидел, как она владеет собой и услышал, с какой решительностью и с каким спокойствием она разговаривает с другими, я понял, что в ней больше мужества, чем у любого из нас в шлюпке.

Перед американской комиссией Джоунз, которому, должно быть, не хватало направляющей руки прессы, объяснил свои мотивы несколько менее элегантно.

— Ей было, что сказать, и я посадил ее править шлюпкой.

Но в отношении уважения, которое он испытывал к графине, можно не сомневаться: после того, как их спасли, Джоунз снял со шлюпки цифру «8», отдал вставить ее в рамку и послал графине в знак своего восхищения. Со своей стороны, графиня каждое рождество посылает ему поздравления.

По мере того, как ночь близилась к концу, первоначальное спокойствие начало изменять людям. В шлюпке № 3 миссис Чарлз Хейс принялась окликать случавшиеся поблизости шлюпки, желая отыскать своего мужа:

— Чарлз Хейс, ты здесь? — зывала она снова и снова. В шлюпке № 8 синьора де Сатоде Пенаско пронзительно вскрикивала, зовя своего мужа Виктора; графиня Ротис больше не могла выносить этих криков; она передала румпель своей кузине Глэдис Черри, тихонечко села подле синьоры и оставшуюся часть ночи гребла рядом с ней, всячески стараясь приободрить ее. В шлюпке № 6 мадам де Вайе непрерывно звала своего сына, который вовсе не был на «Титанике».

Постепенно возникло довольно большое количество конфликтных ситуаций. В шлюпке № 3 женщины начали перепалку из-за пустяков в то время как их мужья хранили неловкое молчание. Миссис Уошингтон Додж, желавшая вопреки воле почти всех остальных пассажиров шлюпки № 5 грести обратно к месту гибели «Титаника», в конце концов так рассердилась, что посреди океана пересела в подошедшую к ним шлюпку № 7. Мод Слоукум, неугомонная массажистка с «Титаника», помогла приструнить одну женщину, которая непрерывно — надо же только придумать такое! — включала звонок будильника в шлюпке № 11. Матрос Даймонд, бывший боксер, старший по шлюпке № 15, изрыгал ругательства и богохульства, от которых темная ночь казалась еще чернее.

Много конфликтов возникало из-за курения. В 1912 году табак еще не стал великой американской панацеей для снятия нервных напряжений, и женщин табачный дым просто шокировал. Мисс Элизабет Шют попросила двух сидящих рядом с ней в шлюпке № 3 мужчин прекратить курение, но те продолжали дымить.

Для миссис Дж. Стюарт Уайт курение в шлюпке оставалось большим вопросом даже в ходе работы следственной комиссии. Когда сенатор Смит спросил, не хочет ли она сказать что-либо в отношении дисциплины членов команды «Титаника», она разразилась гневной тирадой:

— Когда наша шлюпка отошла от лайнера, эти несносные стюарды достали сигареты и закурили. И это в такой момент!

В шлюпке № 1, где сложилась более мирная и доверительная обстановка, курение не вызывало конфликтных ситуаций. Когда сэр Космо Дафф Гордон предложил кочевару Хендриксону дорогую сигару, ни одна из присутствующих при этом женщин не была в состоянии протестовать. Мисс Франкателли работала по найму у жены сэра Космо, а леди Дафф Гордон слишком плохо себя чувствовала, чтобы обращать внимание на табачный дым. Она всю ночь провела, положив голову на весла и такелаж, поскольку ее сильно тошнило и рвало.

Но и в шлюпке № 1 случилась перебранка. Сэр Космо и мистер С. Е. Хенри Стенгел из Ньюарка, штат Нью-Джерси, не совсем поладили друг с другом. В переполненной шлюпке это осталось бы незамеченным, но в компании из 12 человек личные антипатии действуют довольно раздражающе. Если верить сэру Космо, мистер Стенгель непрерывно выкрикивал:

— Эй, на шлюпке!

Кроме того, впередсмотрящему Саймонсу он дал довольно противоречивые указания относительно того, куда править. Никто не обратил на это

внимания, но сэр Космо пришел в такое раздраженное состояние, что в конце концов попросил мистера Стенгеля замолчать. Сэр Космо испытал еще большую досаду впоследствии, когда мистер Стенгель показал на следственной комиссии, что «мы с сэром Космо решили между собой, в какую сторону идти нашей шлюпке».

Тем временем у кочегара Пьюзи возникли кое-какие мысли в связи с попытками леди Дафф Гордон посочувствовать мисс Франкателли, потерявшей свой пеньюар. Сначала он сказал мисс Франкателли:

— Стоит ли расстраиваться! Вы ведь спасли свою жизнь. Мы вот потеряли свое обмундирование.

Через полчаса, все еще раздумывая над чем-то, Пьюзи обратился к сэру Космо:

— Я думаю, что у вас все пропало, что было с собой?

— Разумеется.

— Но ведь вы можете приобрести новые вещи?

— Да.

— Ну, а у нас пропало наше обмундирование, и пароходная компания нам больше ничего не выдаст. Хуже всего, что с сегодняшней ночи нам перестает идти на жалованье.

Сэру Космо надоело слушать:

— Хорошо, я дам каждому из вас по пятерке на обзаведение новым комплектом обмундирования.

Он выполнил свое обещание, но впоследствии очень сожалел об этом. В свете того, что шлюпка № 1 находилась почти в монопольном распоряжении супругов Гордонов и что она не возвратилась к месту гибели «Титаника», подарок сэра Гордона очень смахивал на взятку, и это подозрение ему лишь с большим трудом удалось снять с себя.

Последующие события лишь подлили масла в огонь. Когда после спасения леди Дафф Гордон собрала моряков из шлюпки № 1 позировать в спасательных нагрудниках для группового снимка, эта группа получила известность как личный экипаж Гордонов. Еще несколько позже, когда стало известно, что впередсмотрящий Саймон, номинально командовавший шлюпкой № 1, целый день провел у юриста сэра Космо накануне дачи показаний перед английской следственной комиссией, то создалось впечатление, будто у сэра Космо был даже свой личный старшина шлюпки. Нет, однако, никаких оснований полагать, что сэр Космо повинен в чем-либо большем, нежели чрезвычайно дурной вкус.

Пьянство тоже стало источником кое-каких неприятностей. Когда шлюпка № 4 подобрала из воды одного из членов команды, у того в кармане оказалась бутылка бренди, которая была тут же выброшена за борт, поскольку, как объяснял этот моряк журналистам несколько недель спустя, «в шлюпке опасались, что если кто-нибудь из истерически настроенных людей выпьет бренди, это может привести к нежелательным результатам». Миссис Юстис, однако, описала другой вариант этого же инцидента:

— Один мужчина был пьян, и у него в кармане имелась бутылка бренди, которую рулевой, не мешкая, выбросил в море, а пьяного бросили на дно шлюпки. . .

В шлюпке № 6 неприятности носили иной характер. Трения начались с того самого момента, когда в нее по тросу шлюпталей спустился для пополнения экипажа майор Пошан. Привыкнув начальствовать, он тут же сделал попытку взять на себя командование шлюпкой. Однако у рулевого Хитченса на этот счет было особое мнение. Когда шлюпка отходила от «Титаника», Пошан греб, а Хитченс сидел за румпелем; через несколько минут Пошан предложил Хитченсу уступить место за румпелем даме, а самому сесть за весло, но рулевой ответил, что он, Хитченс, — старший в шлюпке, а дело Пошана — грести и помалкивать.

Медленно, с трудом шлюпка отвалила от «Титаника», гребли в ней лишь Пошан да впередсмотрящий Флит. К ним постепенно присоединились почти все женщины, возглавляемые миссис Браун, однако Хитченс, словно при-

кленный, оставался сидеть у румпеля, криками понукая их грести быстрее, чтобы шлюпку не затянуло на дно вместе с тонущим «Титаником».

Женщины отвечали Хитченсу тоже криками, и по мере того, как шлюпка с всплесками продвигалась во мраке ночи, над водой разносились звуки ожесточенной перебранки. Большую часть времени шлюпка № 6 двигалась в направлении едва видимого огня, мерцавшего у горизонта, и когда наконец стало ясно, что им не дойти до него, Хитченс объявил, что все пропало; в шлюпке нет ни воды, ни продовольствия, ни компаса, ни карт; они находятся на сотни миль от суши и даже не знают, в каком направлении следуют.

Майор Пошан к этому времени на все махнул рукой, но женщины стали тормозить его. Миссис Кэнди сурово указала ему на Полярную звезду. Миссис Браун велела ему замолчать и грести. Миссис Мейер отпустила язвительное замечание по поводу его мужества.

Потом они пришвартовались к шлюпке № 16, и Хитченс приказал дрейфовать. Но женщины не могли вынести холода и настаивали на том, чтобы продолжать грести для согревания. Миссис Браун взяла на себя руководство шлюпкой, дала весло чумазому кочегару, пересаженному к ним из шлюпки № 16, и велела всем грести. Хитченс поднялся было, чтобы остановить ее, но миссис Браун сказала ему, что если он приблизится к ней, она сбросит его за борт. Он снова опустился на свое место, накрылся одеялами и начал выкрикивать оскорбления. Миссис Мейер ответила ему обвинениями в том, что он забрал себе все одеяла и выпил все виски. Хитченс обругал ее. Пересевший к ним кочегар, начавший осмысливать идиотскую ситуацию, в которой он очутился, крикнул Хитченсу:

— Слушай, разве ты не понимаешь, что разговариваешь с дамой?

Хитченс крикнул в ответ:

— Я знаю, с кем разговариваю, я команду этой шлюпкой!

Но упрек кочегара подействовал. Рулевой замолчал. В шлюпке № 6 всю ночь гребли; Хитченс подчинился своей судьбе. Пошан устранился от всего, и шлюпкой фактически руководила миссис Браун.

Даже у мужчин, отчаянно цеплявшихся за перевернутую шлюпку В, нашлось время для мелочных конфликтов. Полковник Грейси, у которого от холода зубы выбивали дробь, а спутанные волосы замерзли и покрылись сосульками, заметил рядом с собой человека в сухой туристской шапочке. Полковник попросил у него шапочку на минуту, чтобы согреть голову, но владелец шапочки неприветливо ответил:

— А я что буду делать?

Вполне понятно, что нервы у людей на шлюпке В были напряжены до предела. Из-под корпуса перевернутой «парусинки» то и дело просачивался воздух, и она с каждой минутой все глубже и глубже погружалась в воду. Время от времени через днище шлюпки перекатывалась волна, и одно чье-нибудь неверное движение могло сбросить всех в море. Люди остро нуждались в хладнокровном руководителе.

Поэтому Грейси с облегчением услышал глубокий грудной голос второго помощника Лайтоллера. Он испытал еще большее облегчение, когда один подвыпивший матрос на их шлюпке воскликнул:

— Мы подчинимся всему, что скажет помощник капитана!

Лайтоллер быстро сориентировался. Понимая, что только действуя сообща, организованно, можно сохранить равновесие перевернутой шлюпки, он велел всем тридцати мужчинам встать, затем построил их в две шеренги и заставил повернуться лицом к носу. Когда под действием волн шлюпка кренится в ту или другую сторону, он громко командовал: «Наклониться вправо!», «Стоять прямо!» или «Наклониться влево!» в той последовательности, в которой было необходимо для того, чтобы компенсировать воздействие морской зыби.

Перемещая таким образом вес своего тела с одной ноги на другую, мужчины первое время кричали в такт своим движениям, но Лайтоллер остановил эти крики, посоветовав людям беречь силы.

Стало еще холоднее, и полковник снова пожаловался на свою окоченевшую голову, на этот раз Лайтоллеру. Другой мужчина предложил им обоим глотнуть из его фляги. Они отказались и передали флягу дрожавшему рядом Уолтеру Хэрсту. Тот подумал, что это бренди, сделал большой глоток и чуть не подавился — во фляге оказался спирт.

Они удивительно много разговаривали. Младший кок Джон Мейнард рассказал, как капитан Смит плыл рядом со шлюпкой непосредственно перед гибелью «Титаника». Люди будто бы втащили его на шлюпку, но он соскочил обратно в воду. Позже кочегар Хэрри Синиор утверждал, что капитан Смит намеренно соскользнул в море, сказав:

— Я пойду вслед за кораблем.

Так оно, возможно, и было, но Хэрст высказал уверенность, что капитан Смит не доплыл до шлюпки. Кроме того, кочегар Синиор прибыл на шлюпку в числе последних, возможно, слишком поздно, чтобы самому видеть капитана.

Больше всего они говорили о спасении. Вскоре Лайтоллер заметил Хэрролда Брайда, стоявшего на корме шлюпки, и, сам находясь на носу, спросил у Брайда, какие суда обещали прийти к ним на помощь. Радист крикнул в ответ названия: «Болтик», «Олимпик», «Карпатия». Лайтоллер быстро сообщил, что «Карпатия» прибудет на рассвете, и, чтобы приободрить упавшее настроение людей, всех уведомил об этом.

После его сообщения люди стали оглядывать горизонт, ища признаков приближения спасательного судна. Время от времени они воодушевлялись при виде вспышек зеленых фальшфейеров, которые жег Боксхолл в шлюпке № 2. Даже Лайтоллер думал, что эти фальшфейеры, должно быть, зажигают на каком-нибудь судне.

Постепенно прошла ночь. Ближе к рассвету потянул легкий ветер, воздух, казалось, стал еще более морозным. Море сделалось беспокойным. Обжигаяще холодные волны стали захлестывать стопы, голени, колени стоящих на шлюпке В людей. Брызги вонзались в их тела, слепили глаза. Сначала один человек скатился с кормы и исчез из виду, за ним последовал другой, потом еще один. Оставшиеся замолчали, полностью поглощенные борьбой за жизнь.

Море тоже хранило безмолвие. Когда на небе появились первые пред-рассветные краски, нигде среди волн, взморщивших гладкое зеркало Атлантического океана, не было видно ни малейшего признака жизни.

И все же один человек, плывший в море, оставался живым благодаря поразительному сочетанию проявленной им инициативы и воздействия алкоголя. Четыре часа тому назад шеф-пекарь Чарлз Джуфин был разбужен, подобно множеству людей на «Титанике», странным, сопровождавшимся скрежетом толчком и, подобно многим другим, чуть позже полуночи услышал команду общей тревоги.

Но Джуфин не просто явился на шлюпочную палубу. Он рассудил, что коль скоро нужно готовить шлюпки, то нужно подготовить и провиант для них; по своей собственной инициативе он собрал свой состоявшийся из 13 пекарей штат, и вместе они обшарили продовольственную кладовую «Титаника» в поисках наличного хлеба. После этого пекари поднялись на верхнюю палубу, каждый неся по четыре караваев.

Покончив с этим, Джуфин удалился в свою каюту на левой стороне палубы E, чтобы промочить горло глотком виски.

Примерно в 0 часов 30 минут он почувствовал себя достаточно подкрепленным, чтобы вновь подняться к своему месту по шлюпочному расписанию — у шлюпки № 10. На этой стадии эвакуации было пока еще трудно уговорить женщин садиться в шлюпки, и Джуфин прибег к наиболее действенным мерам. Он спустился на прогулочную палубу и силой стал вытаскивать отдельных женщин наверх. Затем, пользуясь его собственным выражением, он «швырял» их в шлюпку. Грубо, но эффективно.

Согласно шлюпочному расписанию, Джуфин должен был покинуть «Титаник» в качестве старшины шлюпки № 10, однако он решил, что в ней и без него предостаточно мужчин, выпрыгнул из шлюпки и, вместо того чтобы

покинуть в ней «Титаник», помог спустать ее на воду. Его эвакуация в этой шлюпке, объяснял он позже, «явилась бы дурным примером».

Времени было уже час двадцать ночи. По наклонившимся ступенькам он резко пробежал обратно к себе в каюту на палубе *E* и налил очередной стаканчик виски. Сидя на койке и смакуя свой напиток, он видел, как вода, журча, прибывает через дверной проем, разливается по клетчатому линолеуму и подбирается к верху его ботинок, но особого значения этому не придал.

Через некоторое время он увидел, к своему удивлению, тишайшего доктора О'Локлина, рыскающего в этом районе судна. Джуфину и в голову не пришло спросить, что ищет здесь этот пожилой джентльмен, однако близость буфета дает основание предположить, что мысли доктора и Джуфина развивались в тот час в одинаковом направлении.

Так или иначе, Джуфин коротко поздоровался с доктором и отправился на шлюпочную палубу. Он поспел в самый раз: опоздай он немного, и воспользоваться лестницами или трапами было бы уже невозможно, поскольку наклон палубы стал еще более крутым.

Хотя все шлюпки уже ушли, ничего похожего на уныние Джуфин не испытывал. Он пошел на закрытую прогулочную палубу *B* и начал швырять в окна сезлонги. Другие наблюдали за его действиями, но помогать не помогали. В общей сложности им было выброшено за борт примерно 50 кресел.

Это была утомительная работа, поэтому, подтащив последнее кресло к краю палубы и протиснув его в окно (для него эта операция была похожа на продевание нитки в иголку), Джуфин удалился в буфет на правом борту палубы *A*. Часы показывали 2 часа 10 минут.

Утолив свою жажду — на этот раз водой, — он услышал нечто похожее на грохот, — как будто что-то не выдержало нагрузки и рухнуло. Вокруг него стали падать чашки и блюда, накал нитей в лампочках сделался красным, над собой он услышал топот бегущих в корму людей.

Он пулей вылетел из буфета, направляясь в кормовой конец палубы *A*, и оказался в хвосте у толпы людей, покинувших шлюпочную палубу и устремившихся в том же, что и он, направлении. Насколько это было возможно, Джуфин старался не попадать в давку, сохраняя свое положение в арьергарде толпы. Он скатился по ступенькам на палубу *B*, оттуда — на кормовую палубу. Как только он попал туда, «Титаник» резко накренился на левый борт, и большая часть бегущих людей была низринута к леерному ограждению этого борта, где образовалась огромная куча человеческих тел.

Один Джуфин остался на ногах. Соблюдая осторожность и в то же время оставаясь совершенно спокойным, он продвигался в корму, удивительно хорошо сохраняя равновесие. Корма поднималась выше, одновременно корпус лайнера кренился на левый борт. Наклон палубы сделался настолько крутым, что стоять на ней уже не было никакой возможности; Джуфин перелез через перила леерного ограждения правого борта и буквально стал на борт судна. Все еще держась за поручень, но с внешней стороны ограждения, он продвигался по борту наверх, к корме и достиг выкрашенного в белый цвет стального настила палубы юта. Теперь он стоял на самой оконечности скругленной кормы «Титаника», которая поднялась над поверхностью моря примерно на 50 м.

Не торопясь, Джуфин подтянул лямки своего спасательного нагрудника, потом взглянул на часы — они показывали 2 часа 15 минут. Подумав немного, он снял часы с руки и спрятал их в задний карман брюк. Положение, в котором он очутился, начало его несколько озадачивать, но тут он почувствовал, что корма стала уходить у него из-под ног, словно он спустился в лифте. В тот момент, когда поверхность моря сомкнулась над кормой «Титаника», Джуфин соскользнул в воду, даже не замочив головы.

Он плыл в ночном океане, нимало не обращая внимания на студеную воду. Было четыре часа ночи, когда он увидел то, что в сером свете занимавшегося утра показалось ему обломком кораблекрушения. Он подплыл ближе и обнаружил, что это перевернутая складная шлюпка *B*.

Днище шлюпки было усеяно людьми, и Джуфин не мог взобраться наверх, поэтому он плавал вокруг шлюпки до тех пор, пока не заметил среди стоящих людей своего старого приятеля по камбузу — кока Джона Мейнарда. Кровь, как говорится, гуще воды; Мейнард протянул руку, Джуфин ухватился за нее и держался, болтая ногами в воде, все еще основательно защищенный винными парами от холода.

Другие не заметили его — отчасти ввиду того, что слишком замерзли, отчасти потому, что все теперь следили глазами за горизонтом на юго-востоке. Было 3 часа 30 минут, когда они в первый раз увидели отдаленную вспышку света, сопровождаемую еще более отдаленным рокотом. Мисс Нортон в шлюпке № 6 воскликнула:

— Это вспышка молнии!

Хитченс же проворчал:

— Это падающая звезда!

Лежащий на дне шлюпки № 13 кочегар, от холода почти потерявший сознание, вскочил с криком:

— Это был пушечный выстрел!

Вскоре в том направлении, откуда послышался рокот, появился отдельный огонь, потом другой, затем стали возникать один за другим целые ряды огней. Это мчался большой пароход, пускавший ракеты, чтобы известить людей с «Титаника» о том, что к ним спешат на помощь. В шлюпке № 9 палубный матрос Пэдди Макгоф громогласно призвал остальных:

— Давайте помолимся богу, потому что я вижу на горизонте пароход, и он идет за нами!

Мужчины на шлюпке В разразились радостным воплем и снова возобновили болтовню. В шлюпке № 3 кто-то зажег газету и отчаянно замахал ею, затем была зажжена соломенная шляпа миссис Дэвидсон — решили, что она будет гореть дольше, чем газета. В шлюпке, где находилась миссис А. С. Джерван, пассажиры макали носовые платки в керосин и зажигали их, подавая световые сигналы. В шлюпке № 13 из писем скрутили бумажный факел. Боксхолл в шлюпке № 2 сжег последний фальшфейер. В шлюпке № 8 миссис Уайт замахала своей электрической тростью еще более неистово.

Над водой разносились крики «Ура!» и возгласы облегчения. Даже при рода казалась довольной, заменив безотрадную ночную тьму розовато-лиловыми и коралловыми цветами великолепного рассвета.

Не все видели наступление этого рассвета. В полузатопленной шлюпке А Олаус Абельсет тщетно пытался пробудить волю к жизни у полужамерзшего человека, лежавшего рядом с ним. При первых проблесках утреннего света он приподнял его за плечи так, чтобы тот мог сидеть на шлюпочной рыбине.

— Смотрите! — призывал он его. — Мы уже видим судно! Крепитесь!

Он взял человека за руку и поднял ее, затем он потряс его за плечи, но тот лишь ответил:

— Кто вы? — Потом, через минуту произнес еще: — Оставьте меня... кто вы?

Абельсет еще некоторое время удерживал его в сидячем положении, но это оказалось слишком утомительным, и в конце концов он вынужден был подпереть его доской. Спустя полчаса небо окрасилось в волнующие, теплые тона розоватого и золотистого цветов, но лежащий на доске человек уже не мог видеть этого.

Глава девятая

„МЫ НЕСЕМСЯ НА СЕВЕР, КАК ДЬЯВОЛЫ“

Лежа в своей каюте на борту кунардовской «Карпатии», направляющейся из Нью-Йорка в Средиземноморье, миссис Энн Крейн удивилась, ощутив бодрящий запах кофе. Было около часа ночи четвертых суток плавания, и мис-

сис Крейн, в достаточной степени изучившая порядки на этом тихом лайнере, знала, что любая деятельность на его борту после полуночи необычна, не говоря уже о приготовлении кофе.

В другой каюте по этому же коридору мисс Энн Питерсон тоже лежала без сна. Ее удивило то обстоятельство, что по всему судну были включены огни. Обычно сонная «Карпатия» к этому времени погружалась во мрак ночи.

Мистер Хауэрд М. Чейпин был скорее обеспокоен, чем удивлен. Он занимал верхнюю койку в своей каюте на палубе А и находился всего в нескольких сантиметрах от самой верхней, шлюпочной палубы. После полуночи его внезапно разбудил странный звук: непосредственно над его головой кто-то на палубе стал на колени. Накануне днем мистер Чейпин заметил, что к скобе над его каютой привязан лопарь шлюпочных талей. Теперь он был уверен, что стоящий на коленях человек отвязывает шлюпку, поскольку случилось что-то неладное.

Поблизости миссис Луис М. Огден проснулась, ощутив холод в каюте и увеличивающуюся скорость судна. Сверху слышались громкие звуки, и она тоже решила, что случилась какая-то беда. Она стала трясти своего спящего мужа. Предположение мужа нимало не успокоило ее: по его мнению, шум происходил оттого, что на шлюпочной палубе кто-то выбивал кильблоки из-под шлюпок. Муж открыл дверь каюты и увидел целую шеренгу стюардов, несущих одеяла и матрацы, — картину не очень-то утешительную.

Тут и там по всему судну чутко спавшие пассажиры с тревогой прислушивались к приглушенным командам, топоту ног, скрипу шлюпбалок. Некоторых настораживали двигатели — они стучали значительно громче, а ритм их работы был значительно быстрее, чем обычно. Коечные матрацы неистово вибрировали, стаканы для зубных щеток громко дребезжали в своих гнездах на умывальниках, деревянные конструкции стонали от испытываемых перегрузок. Из кранов текла только холодная вода, вертеть ручки регулирования отопления было бесполезно; машины, казалось, потребляли весь вырабатываемый котлами пар без остатка.

Самым странным был лютый холод. «Карпатия» вышла из Нью-Йорка 11 апреля, направляясь в Гибралтар, а затем в Геную, Неаполь, Триест и Фiume. Ее 150 пассажиров первого класса были по большей части пожилыми американцами, отправившимися ловить солнце (Флорида в те времена еще не стала общепризнанным курортом); ее 575 пассажиров третьего класса были по преимуществу итальянцами и славянами, возвращавшимися к своему солнечному Средиземноморью. Все они в воскресенье после полудня радовались приятному ветру Гольфстрима. К пяти часам вечера стало так тепло, что мистер Чейпин передвинул свое палубное кресло в тень. Теперь же поразительно похолодало; струи морозного воздуха, проникавшие во все щели и отверстия, напоминали Арктику.

На мостике «Карпатии» капитан Артур Х. Рострон мысленно проверял, сделано ли все необходимое. Он плавал уже 27 лет, из которых 17 провел на службе в пароходной компании «Кунард лайн», однако должность капитана он занимал всего второй год, а «Карпатией» командовал лишь третий месяц. Просьба «Титаника» о помощи была первым настоящим испытанием его административных способностей.

Когда на лайнер поступил сигнал *CQD*, Рострон уже лег отдыхать. Хэрролд Коттэм, радист «Карпатии», бегом отнес радиограмму с «Титаника» на мостик первому помощнику капитана Дину. Вместе с ним они бросились по трапу вниз, пробежали через штурманскую рубку и ворвались в каюту капитана. Сторонник строгой дисциплины даже в полусонном состоянии, Рострон сразу подумал, что с судном произошла какая-нибудь беда, раз люди вломались к нему в каюту без стука; но не успел он отчитать их, как Дин уже выпалил ему ошеломляющую новость.

Рострон пулей вылетел из постели, приказал развернуть судно и только после того, как было отдано это распоряжение, спросил Коттэма:

— Вы совершенно уверены в том, что это «Титаник» и что он просит незамедлительной помощи?

— Да, сэр.

— Вы абсолютно в этом уверены?

— Совершенно уверен.

— Хорошо, тогда передайте, что мы идем к ним с максимальной скоростью, на какую только способны.

Затем Рострон ринулся в штурманскую рубку и начал рассчитывать новый курс для «Карпатии». Делая вычисления и вычерчивая линии на карте, он увидел идущего мимо младшего боцмана, который вел группу матросов, отряженную драить палубы. Рострон велел ему отставить уборку палуб и приготовить вместо этого шлюпки к спуску. Младший боцман от удивления разинул рот. Рострон поспешил заверить его:

— У нас все в порядке, мы идем на помощь судну, которое терпит бедствие.

Через несколько минут новый курс был проложен: норд-вест 52°. «Карпатия» находилась от «Титаника» на расстоянии 58 миль. При скорости 14 узлов потребовалось бы свыше четырех часов хода, чтобы подойти к тонущему лайнеру. Слишком долго.

Рострон послал за старшим механиком Джонстоном, велел ему увеличить скорость судна, вызвать свободную от вахты смену, прекратить отбор пара на обогрев помещений, перекрыть подачу в каюты горячей воды и весь пар до последней унции подавать в машины.

Затем Рострон послал за своим первым помощником Дином. Он велел ему отменить все текущие работы, приготовить судно к предстоящей спасательной операции. В частности, приготовить к спуску и вывалить за борт все спасательные шлюпки, вывесить над палубой электрические люстры, закрепить у входных портов дополнительные тали для приема спасательных шлюпок, подготовить беседки для подъема на борт больных и раненых, парусиновые и сетчатые стропы для приема детей на каждом входном порте, спустить лоцманские и забортные трапы у входных портов и по бортам судна, приготовить грузовые сетки для облегчения подъема людей на борт, подготовить носовые стрелы (с паровыми лебедками) к подъему почты и багажа, держать наготове масло, которое нужно будет слить за борт для успокоения волн.

Затем он вызвал судового врача, доктора Макги, и велел ему собрать все имеющиеся на судне тонизирующие средства и спиртные напитки, оборудовать в каждом обеденном салоне пункты первой помощи, поручить доктору-венгру заботу о пассажирах третьего класса, врачу-итальянцу — о пассажирах второго, самому же доктору Макги следовало позаботиться о пассажирах первого класса.

Потом наступила очередь судового казначея Брауна: ему, старшему эконому судна и помощнику казначея предписывалось взять под свой надзор каждый входной порт лайнера, принять на борт пассажиров «Титаника», записать их фамилии, направить их в соответствующий обеденный салон (в соответствии с классностью) для оказания медицинской помощи.

И, наконец, последовал целый ворох наказов капитана старшему эконому судна Хэрри Хьюзу: созвать весь подчиненный ему персонал, сварить кофе для всей команды «Карпатии», иметь в готовности суп, кофе, чай, бренди и виски для спасшихся с «Титаника», сложить одеяла у каждого входного порта судна, переоборудовать курительный салон, комнату отдыха и библиотеку в спальные помещения для спасшихся, собрать вместе всех пассажиров третьего класса «Карпатии», а в освободившихся помещениях разместить пассажиров третьего класса с «Титаника».

Отдавая свои распоряжения, Рострон напоминал всем, что необходимо соблюдать тишину и спокойствие. Предстоящая работа сама по себе достаточно трудная и нельзя допускать, чтобы при выполнении ее под ногами у членов экипажа путались еще и пассажиры «Карпатии». Чем дольше они будут спать, тем лучше. В качестве дополнительной меры предосторожности во всех коридорах были выставлены стюарды. Они должны были говорить любопытствующим пассажирам, что «Карпатии» никакая опасность не угрожает и что им лучше вернуться к себе в каюты.

После этого он отрядил инспектора, старшину судовой полиции и специальный наряд стюардов держать под надзором пассажиров третьего класса: никто не знал, как эти пассажиры будут реагировать на предстоящую перетасовку.

Жизнь на лайнере забурлила. В машинном отделении, казалось, все без исключения взяли в руки по лопате и принялись кидать уголь в топки. В помощь стоящим вахту были разбужены подвахтенные кочегары. Большинство из них не тратили времени даже на одевание. Судно все быстрее и быстрее резало воду форштевнем: 14; 14,5; 15; 16,5; 17 узлов. Никому и во сне не снилось, что «Карпатия» способна на такую прыть.

В кубрике для членов команды стюард Роберт Х. Воон проснулся оттого, что кто-то стащил с него одеяло. Чей-то голос велел ему вставать и одеваться. Было темно, хоть глаз выколи, но Воон слышал, как его товарищи по кубрику натягивали на себя одежду. Он спросил, что стряслось, и тот же голос ответил ему, что «Карпатия» насочила на айсберг.

Воон ощупью добрался до иллюминатора и выглянул наружу. Судно шло быстро, от его форштевня бежали белые буруны. Очевидно, с «Карпатией» ничего худого не случилось. Воон и его товарищи одевались, продолжая оставаться в недоумении, которое усиливалось тем обстоятельством, что кто-то стянул единственную в их кубрике лампочку, так что им ничего не оставалось, как мириться с темнотой.

Когда они вышли на палубу, какой-то начальник заставил их собирать одеяла. Потом они направились в обеденный салон для пассажиров первого класса, где уже находился целый рой людей, снующих вокруг, передвигающих стулья, переставляющих столы, переносящих спиртные напитки из бара в буфет. Воон и его товарищи все еще не знали причины всей этой суеи. Разнеслась весть о том, что капитан Рострон приказал собрать 3000 одеял для «такого же количества дополнительных пассажиров», но никто не знал, чем подобный приказ вызван.

Они узнали это в час пятнадцать ночи. Всех стюардов собрали в обеденном салоне, и главный эконо судна Хьюз произнес небольшую речь. Он рассказал им о «Титанике», объяснил их обязанности в сложившейся обстановке, сделал небольшую паузу и завершил свое выступление следующими словами:

— Каждый человек должен находиться на своем посту и выполнять свой долг, как настоящий англичанин. Если обстоятельства потребуют этого, давайте впишем в британскую историю новую славную страницу.

Затем стюарды вернулись к своей работе, которая для большинства сводилась к переноске одеял из кладовых для постельного белья к входным портам. Это и были люди, которых увидел Луис Огден, когда он в первый раз выглянул из своей каюты. Теперь он решил выглянуть снова. Огден поймал проходившего по коридору доктора Макги, который ответил на его вопросы так:

— Пожалуйста, оставайтесь у себя в каюте, — это приказ капитана.

— Хорошо, но в чем все-таки дело?

— Авария, но не с нашим судном. Не выходите из каюты.

Мистер Огден сообщил об этом своей жене. Он почему-то решил, что на «Карпации» возник пожар, и теперь она мчится на всех парах искать помощи. Он стал одеваться, выскользнул на палубу, отыскал знакомого рулевого, и тот безо всяких экивоков ответил на его вопросы:

— С «Титаником» случилась авария.

— Вы бы придумали для меня что-нибудь поумнее! — чуть ли не с торжеством произнес Огден. — «Титаник» следует на север, а мы идем в южном направлении.

— Мы несемся на север, как дьяволы. Ступайте к себе в каюту.

Мистер Огден опять все рассказал жене, которая спросила у него:

— И ты этому веришь?

— Нет. Вставай и одевайся потеплее.

Теперь у него не осталось никаких сомнений: «Титаник» непотопляем, значит рулевой все выдумал, чтобы скрыть настоящее положение дел. Ложь

рулевого лишь подтверждает худшие опасения мистера Огдена: «Карпатия» находится в опасности. Они с женой должны избежать этой опасности. В конце концов супруги Огдены, крадучись, выскользнули на палубу.

Другие пассажиры поступали аналогичным образом. Прячась от членов экипажа, воровато сходясь на палубе небольшими группами, они обменивались своими наблюдениями. Постепенно до них начало доходить, что «Карпатии» ничто не угрожает. Но, несмотря на слухи об аварии на «Титанике», никто не мог с уверенностью назвать причину этого стремительного ночного броска «Карпатии» на север, а спросить у кого-нибудь из членов экипажа они не решились, боясь, что их загонят обратно в каюты. Поэтому они продолжали оставаться на палубе, прятаться в тени, напряженно вглядываться в темноту, не зная, что там можно высмотреть.

Фактически никто на «Карпатии» не знал, что следует искать в ночном океане. В крохотной радиорубке над курительным салоном второго класса Хэрролд Коттэм больше не мог поймать ни единого сигнала с «Титаника». Единственным утешительным объяснением этому могли служить лишь скудные возможности его небольшой радиостанции, дальность действия которой в лучшем случае составляла 150 миль; поэтому он не мог наверняка сказать, что случилось. Возможно, «Титаник» все еще посылает радиосигналы, но они слишком слабы и их трудно «поймать».

С другой стороны, сообщения, до сих пор поступившие с «Титаника», не предвещали ничего хорошего. В час шесть минут ночи Коттэм принял сообщение, адресованное «Олимпику»:

— Приготовьте шлюпки; носовая часть быстро погружается.

В час десять:

— Тонем с дифферентом на нос...

В час тридцать пять:

— Затопляется машинное отделение.

Один раз у Коттэма спросили с «Титаника», сколько потребуется «Карпатии» времени на то, чтобы прийти на помощь.

— Передайте, что примерно четыре часа, — велел Коттэму Рострон, который еще не мог знать, на что способен их лайнер.

Затем в час пятьдесят минут поступила последняя просьба с «Титаника»:

— Старина, приходите как можно скорее; машинное отделение затоплено по самые котлы. — После этого радиоустановка «Титаника» замолчала.

Времени уже было за два часа ночи, а Коттэм все еще сидел, напряженно склонившись над аппаратом. Один раз к нему в рубку заглянула мисс Питерсон, и увидела, что Коттэм, несмотря на сильный холод, сидит в одной рубашке. Он начал было раздеваться, когда на «Карпатию» поступил первый радиосигнал бедствия, и с тех пор не удосужился снова надеть пиджак.

На мостике капитан Рострон тоже не знал, чего можно ждать. Он подготовил свой экипаж, сделал все, стараясь предусмотреть как можно больше, и теперь оставалось самое трудное — ожидание. Подле него стоял второй помощник капитана Джеймс Биссет, на носу — дополнительный наряд впередсмотрящих. Все напряженно смотрели вперед, стараясь увидеть хотя бы какой-нибудь признак близости льдов, хотя бы намек на близость «Титаника». Пока, однако, никто не мог ничего увидеть, кроме зеркально гладкого океана, сияющих звезд и резко очерченной, ясной линии пустынного горизонта.

В два часа тридцать пять минут по трапу на мостик поднялся доктор Магги и сообщил Рострону, что внизу все готово. Не успел он договорить, как Рострон вдруг увидел на горизонте, в полурумбе слева по носу, зеленую вспышку фальшфейера.

— Я вижу его огонь! — закричал он. — Должно быть, он еще на плаву!

Действительно, можно было подумать, что это «Титаник» подает сигналы. Фальшфейер горел очень далеко. Они его увидели потому, что его зажигали высоко над поверхностью воды. Времени было еще два часа сорок минут, а они уже находились в пределах видимости «Титаника»; значит, «Карпатия» все-таки послела вовремя!

В два часа сорок пять минут второй помощник капитана увидел крошечный луч света, сверкнувший в двух румбах слева по носу. Это был первый айсберг, замеченный благодаря отраженному им свету звезды.

Вскоре появилась другая ледяная гора, потом еще одна. Теперь «Карпатия», резко маневрируя, но ни разу не сбавив хода, увертывалась от айсбергов, появлявшихся то с той, то с другой стороны. Лайнер несся вперед, и люди с затаенным дыханием ждали появления новых айсбергов, время от времени замечая в отдалении вспышки зеленых фальшфейеров.

Теперь, когда у них все было готово, стюарды получили немного свободного времени Роберт Воон со своими товарищами отправился на кормовую палубу. Там они, подобно боксерам, разминающимся перед боем, принялись плясать и игриво толкать друг дружку, чтобы согреться. Вблизи правого борта мимо них прошел громадный айсберг, и один стюард крикнул: — Гляди, ребята! Я вижу полярного медведя, который моется куском льда!

Возможно, это была слабая шутка, но стюарды на стремительно проскочившем мимо айсберга лайнере оглушительно расхохотались.

К этому времени с «Карпатии» стали пускать сигнальные ракеты — по одной каждые 15 минут, а в промежутках — «римские свечи», являвшиеся опознавательным знаком пароходной компании «Кунард лайн». Внизу разнеслись слухи, что «Карпатия» находится от «Титаника» в пределах видимости. В главном обеденном салоне стюарды заняли свои посты. В машинном отделении кочегары приняли швырять уголь в топки еще быстрее, чем прежде. Всех охватила лихорадка возбуждения, да и сама «Карпатия» вся вибрировала. Потом один матрос вспоминал:

— Наша старая калоша дрожала от возбуждения так же, как и мы.

У Рострона, однако, стало замирать сердце. В три часа тридцать пять минут ночи они подошли близко к последней позиции «Титаника», однако нигде не было видно ни малейшего следа тонущего лайнера. Рострон в конце концов пришел к выводу, что зеленый фальшфейер, который они видели, горел не так уж высоко над поверхностью моря. Лишь прозрачная чистота ночи позволила им увидеть столь отдаленный огонь. В три часа пятьдесят минут он до минимума сбавил обороты машин — «Карпатия» находилась почти в точке, указанной радистом «Титаника». Ровно в четыре часа утра он остановил судно — они пришли на место.

Почти тогда же появилась еще одна зеленая вспышка. Она виднелась прямо по носу почти на уровне воды. В мерцающем свете фальшфейера различались очертания спасательной шлюпки, находившейся метрах в трехстах от «Карпатии». Рострон велел запустить машины и стал поворачивать «Карпатию» вправо, чтобы принять шлюпку с левого, подветренного борта. В следующее мгновение он заметил впереди огромный айсберг и, чтобы не столкнуться с ним, был вынужден резко отвернуть.

Теперь лайнер был повернут к шлюпке своим наветренным бортом. Когда он стал осторожно приближаться к ней, подул ветер, и море сделалось беспокойным. Из темноты Рострон услышал голос:

— У нас в шлюпке всего один моряк, и мы не можем быстро грести.

— Ладно, — крикнул в ответ Рострон и стал понемногу продвигать свой лайнер еще ближе к шлюпке, пока тот же голос не окликнул его снова:

— Стопорите машины!

Голос принадлежал четвертому помощнику Боксхоллу, находившемуся в шлюпке № 2. Сидевшая рядом с ним миссис Уолтер Даглас из Миннеаполиса была близка к истерике.

— «Титаник», — крикнула она, — потонул вместе со всеми, кто был на нем!

Боксхолл велел ей «закрывать рот», и резкость четвертого помощника мгновенно отрезвила ее. Она быстро взяла себя в руки и впоследствии всегда говорила, что окрик со стороны Боксхолла был вполне заслуженным.

Но на «Карпатии» никто не слышал, что говорила миссис Даглас. Взоры всех людей были прикованы к спасательной шлюпке, прыгавшей на волнах и приближавшейся к трапу. Миссис Огден заметила эмблему пароходной

компании «Уайт стар лайн» на борту этой шлюпки, спасательные нагрудники, создававшие впечатление, что люди одеты во все белое. Миссис Крейн была поражена бледными, напряженными лицами людей, глядевших снизу вверх на палубы «Карпатии». Единственный звук исходил от ребенка, плававшего в шлюпке.

С «Карпатии» бросили концы, и шлюпка пришвартовалась к борту лайнера. Минутная нерешительность, и вот в 4 часа 10 минут по раскачивающемуся забортному трапу медленно поднялась мисс Элизабет Аллен, упавшая затем на руки судового казначея Брауна. Он спросил у нее, где находится «Титаник», и она ответила, что лайнер затонул.

Рострон, стоявший на мостике, знал об этом и мог не задавать вопросов, однако он должен был соблюсти все формальности и послал за Боксхоллом. Увидав перед собой дрожащего от холода четвертого помощника капитана «Титаника», он спросил:

— «Титаник» уже затонул?

— Да, — голос Боксхолла при этом дрогнул, — он затонул примерно в 2 часа 30 минут.

Уже почти рассвело, и люди на палубах стали замечать другие шлюпки — как справа, так и слева от «Карпатии». Они виднелись на расстоянии до четырех миль, и в серых сумерках рассвета их было трудно отличить от небольших льдин, которыми изобиловало море в этом районе. Среди маленьких айсбергов громоздились три или четыре ледяные махины высотой от 50 до 60 м. Примерно в пяти милях на севере и западе до самой линии горизонта простиралось ровное и сплошное ледяное поле, в которое были вкраплены другие крупные айсберги, возвышавшиеся над горизонтом.

Это зрелище было таким ошеломляющим, таким неправдоподобным, что пассажиры «Карпатии», которые проспали все на свете, вообще не могли понять, куда они попали. Миссис Уоллас Брэдфорд из Сан-Франциско взглянула в иллюминатор и зажмурилась, не поверив своим глазам: в полумиле от лайнера высился огромный остроконечный пик, похожий на прибрежную скалу. Он не был белым, и миссис Брэдфорд с удивлением подумала:

— Как это мы вдруг оказались возле скалы, если вот уже четвертые сутки плывем из Нью-Йорка в южном направлении и находимся посреди океана?

Мисс Су Ива Рул из Сент-Луиса была не менее озадачена. Когда на рассвете она увидела одну из спасательных шлюпок, движущихся под плеск волн, то подумала, что это гондола аэростата, а огромный серый холм позади шлюпки показался ей корпусом воздушного корабля. Она пришла к убеждению, что «Карпатия» подбирает экипаж свалившегося в океан дирижабля.

Еще один озадаченный пассажир поймал в коридоре стюардессу, но та не дала ему вымолвить ни слова. Показав рукой на женщин, неверной походкой идущих в главный обеденный салон, она всхлинула:

— Они с «Титаника», а он — на дне океана.

В десяти милях от «Карпатии» на пароходе «Калифорниэн» с первыми лучами рассвета снова пробудилась жизнь. В четыре часа утра старший помощник капитана Фредерик Стюарт поднялся на мостик и принял вахту от второго помощника Стоуна. Тот ввел его в курс последних событий — рассказал о странном судне, о ракетах, о том, как это судно исчезло. Он добавил также, что в три часа сорок минут заметил еще одну ракету, на этот раз на юге, которая, очевидно, не могла взлететь с того же судна, которое выпустило первые восемь ракет. Переложив все заботы на плечи Стюарта, уставший до смерти Стоун сошел с мостика и лег спать.

В половине пятого Стюарт разбудил капитана Лорда и начал пересказывать ему сообщения Стоуна.

— Я знаю об этом, — прервал его капитан, — он докладывал мне.

После этого Лорд оделся, поднялся на мостик и принялся обдумывать как лучше вывести судно из ледяного плена и добраться до Бостона. Стюарт прервал его мысли, спросив, не собирается ли капитан выяснить намерения судна, ясно видимого теперь к югу от них. Лорд ответил:

— Нет, я думаю, что в этом нет надобности; это судно не подает сейчас никаких сигналов.

Стьюарт оставил этот вопрос и не стал сообщать капитану о том, как Стоун, спускаясь с мостика, высказал уверенность, что находящееся к югу от них судно не может быть тем пароходом, с которого были выпущены первые восемь ракет.

Но он, должно быть, много раздумывал над этим, так как в пять часов сорок минут утра разбудил оператора беспроводного телеграфа Эванса, который запомнил, что старпом первым делом сказал ему:

— Какое-то судно пускало ракеты. Не могли бы вы выяснить, в чем было дело?

В полусвете занимающегося утра Эванс ошупью нашел головные телефоны, надел их и настроил аппарат.

Спустя две минуты Стьюарт опрометью взлетел по трапу на мостик, восклицая.

— Затонуло судно!

Затем он сбежал вниз в радиорубку, снова вернулся на мостик и обратился к капитану Лорду с ошеломляющим известием:

— «Титаник» столкнулся с айсбергом и затонул!

Капитан Лорд отреагировал так, как сделал бы на его месте любой хороший шкипер: он немедленно приказал запустить машины и направил свое судно к тому месту, где затонул «Титаник».

Глава десятая

„ОСТАВЬТЕ НАС В ПОКОЕ, МЫ ТОЛЬКО ЧТО ВИДЕЛИ, КАК УТОНУЛИ НАШИ МУЖЬЯ“

— Mamочка, посмотри, какой северный полюс, только Деда-Мороза не хватает! — сказал своей матери, миссис Фредерик О. Спеддон, маленький Даглас Спеддон в шлюпке № 3, которая, лавируя между льдинами, направлялась к «Карпатии».

И действительно, окружающий спасшихся с «Титаника» мир выглядел, как иллюстрация к детской книжке об Арктике. Солнце только что взошло, и лед сверкал в его первых лучах. Айсберги казались ослепительно белыми, розовыми, розовато-лиловыми или темно-синими, в зависимости от того, под каким углом на них падали солнечные лучи и как распределялись тени. Море было ярко-синим, а в беспокойной воде болтались льдины и льдинки, некоторые размером не больше мужского кулака. Небо на востоке было золотистым и голубым, обещая хороший день. На западе еще не успели исчезнуть признаки ночи: Лоренс Бизли запомнил Венеру, которая долго светилась уже после того, как все остальные звезды исчезли. Возле горизонта появился бледный узкий серп луны.

— Молодой месяц! Побренчите в кармане деньгами, ребята! Если, конечно, они у вас есть! — весело крикнул кочегар Фред Бэрретт гребцам шлюпки № 13. Изо всех шлюпок слышались радостные крики и выражающие облегчение возгласы, а гребцы налегали на весла, стараясь опередить другие шлюпки на пути к «Карпатии». Некоторые запели: «Гребите к берегу, братцы». Некоторые дружно кричали «Ура!». Некоторые же хранили молчание, потрясенные гибелью судна или переполненные радостью от близости спасения.

— Ничего, дамы, не горюйте. Мы спасены, — пытался приободрить уныло глядящих по сторонам женщин впередсмотрящий Хогг в шлюпке № 7, но дамы продолжали молчать.

С перевернутой шлюпки В тоже не слышалось радостных возгласов: Лайтоллер, Грэйси, Брайд, Тэйер и другие изо всех сил старались не сва-

литься в воду. Гонимые утренним бризом волны теперь окатывали перевернутую шлюпку и раскачивали ее. Всякий раз, когда корпус кренился, из-под него вырывалась часть воздуха, и с каждым разом шлюпка оседала глубже и глубже. Повинуясь громким командам Лайтоллера, люди балансировали на днище шлюпки, и после часа таких упражнений они почувствовали смертельную усталость.

Вид «Карпатии», представший их взору с наступлением рассвета и радостно взволновавший людей во всех остальных шлюпках, для них почти ничего не означал. «Карпатия» находилась от них на расстоянии четырех миль, и люди на перевернутой шлюпке не были уверены, что смогут продержаться до того момента, когда их заметят. Но вскоре солнечный свет озарил поверхность моря, и они увидели новый проблеск надежды. Примерно в 800 метров от них цепочкой друг за другом — как приказал пятый помощник Лоу — шли шлюпки № 4, № 10, № 12 и D.

Люди на перевернутой «парусинке» закричали:

— Эй, на шлюпках!

Но шлюпки находились слишком далеко и крики не доносились до них. Тогда Лайтоллер выудил из кармана свой офицерский свисток и пронзительно свистнул. Этот звук не только был услышан на шлюпках, но и дал знать сидевшим в них людям, что их вызывает один из помощников капитана.

В шлюпке № 12 матрос Фредерик Клинч быстро посмотрел вокруг и ему почудилось, будто он видит в отдалении примерно 20 человек, стоящих на чем-то вроде дымовой трубы. В шлюпке № 4 фонарщик Сэмьюэл Хемминг тоже взглянул в ту сторону, откуда донесся сигнал свистка; в неверном утреннем свете ему показалось, что он видит нескольких человек, стоящих на льдине. Для того, чтобы подойти туда на веслах, понадобилось много времени, и, когда шлюпки приблизились на расстояние слышимости, Лайтоллер поторопил их:

— Скорее подходите и снимите нас отсюда!

— Есть, сэр! — откликнулся кто-то, и вот наконец две шлюпки подошли вплотную к перевернутой «парусинке». Они чуть не опоздали со своей помощью — к тому времени равновесие шлюпки В было таким неустойчивым, что носовой бурун от шлюпки № 4 едва не потопил ее. От рулевого Перкинса потребовалось все его искусство, чтобы, не причинив вреда, подойти к «парусинке». На шлюпке В Лайтоллер призвал всех находившихся с ним людей действовать с крайней осторожностью. Но все равно, когда очередной человек наклонялся, готовясь к прыжку, перевернутая шлюпка угрожающе кренилась.

Один за другим они пересели в подошедшие шлюпки. Джек Тэйер настолько сосредоточил свое внимание на том, чтобы благополучно перебраться в шлюпку № 12, что не заметил свою мать, находившуюся в соседней шлюпке № 4, а миссис Тэйер настолько оцепенела от холода, что не заметила своего сына. Когда подошла очередь полковника Грейси, он переполз в шлюпку № 12 на четвереньках, считая, что лучше прищемить пальцы, чем совершить рискованный прыжок. Пекарь Джуффин, находившийся в воде, вовсе не тревожился о том, как он будет пересаживаться. Он просто отпустил руку Мейнарда и подплыл к шлюпке № 4, куда его втащили, все еще предохраняемого от холода парами виски.

Лайтоллер последним оставил перевернутую «парусинку». Когда все остальные расселись по шлюпкам, он передал безжизненное тело в шлюпку № 12, прыгнул в нее сам и принял командование ею. Около половины седьмого утра шлюпка № 12 отошла наконец от шлюпки В, и люди стали гребсти по направлению к «Карпатии».

Тем временем пятый помощник Лоу прекратил поиски среди предметов, оставшихся после гибели «Титаника» на поверхности моря. За час интенсивных поисков шлюпка № 14 подобрала всего четырех человек; Лоу понимал, что прошло уже слишком много времени, и больше им никого не найти. Занималась заря нового дня, и спасение было не за горами. Лоу

решил возвращаться к шлюпкам, которые он связал цепочкой, и вести их к «Карпатии».

— Поднять кливер! — приказал он матросу Ф. О. Эвансу, когда бриз начал крепчать. Во всех других шлюпках экипажи относились к мачте, как к лишней клади, загромождающей шлюпку, а к парусу — как к чему-то бесполезному, что только путается под ногами. В некоторых случаях все парусное вооружение оказалось выброшенным из шлюпок еще на борту «Титаника»; в других шлюпках оно было оставлено, но моряки чертыхались, в темноте спотыкаясь об эти ненужные, на их взгляд, предметы снабжения. И в тех и в других случаях люди просто не умели ходить под парусом.

Другое дело Лоу. Как он сам объяснял позже, не все моряки являются шлюпочниками, и не всякого шлюпочника можно назвать моряком, но Лоу являлся и тем и другим. Годы работы на парусных судах у Золотого Берега не забыты: сейчас он искусно лавировал идущей под парусами со скоростью четыре узла шлюпкой; ее нос громко ударялся о волны, в лучах утреннего солнца сверкали разлетавшиеся брызги.

Когда он вернулся к тому месту, где была оставлена его маленькая флотилия, то обнаружил, что она рассеялась. Шлюпки № 4 и № 12 отправились снимать людей с «парусинки» В, а шлюпки № 10 и D шли по направлению к «Карпатии». Шлюпка D выглядела неважно: она сидела очень низко в воде, и было видно, что люди гребут лишь несколькими из всех имевшихся на ней весел.

— Ну что же, — сказал Лоу самому себе, — пойду подберу ее и приму соответствующие меры.

— У нас есть почти все, что нужно! — крикнул Хью Вулнер, когда к ним подошла шлюпка № 14. Лоу бросил конец и взял шлюпку D на буксир.

Затем, пройдя примерно полторы мили, Лоу заметил складную шлюпку А, которая была сильно затоплена и нисколько не продвигалась вперед. Находящимся в ней людям так и не удалось поднять борта, и планширы находились теперь вровень с поверхностью моря. Из примерно 30 человек, первоначально приплывших к этой шлюпке, большинство свалилось за борт, окоченев от холода. В шлюпке оставалось человек двенадцать мужчин и одна пассажирка из третьего класса — миссис Роза Эббот; все они стояли по колено в ледяной воде.

Лоу поспел как нельзя более кстати, забрал всех на борт шлюпки № 14 и снова направился к «Карпатии», продолжая вести шлюпку D на буксире. Затопленная «парусинка» с телами трех мужчин (лица их были накрыты спасательными нагрудниками), меховым пальто Р. Норриса Уильямса-младшего и кольцом, принадлежавшим пассажиру третьего класса Эдварду П. Линделлу (его присутствия никто за всю ночь нигде не заметил) из шведского города Хельсингборга, была оставлена в море.

Одна за другой шлюпки подползали к «Карпатии». В 4 часа 45 минут к борту лайнера причалила шлюпка № 13, и Лоренс Бизли по штурм-трапу поднялся на палубу С. С чувством благодарности, облегчения и радости ощутил он снова под ногами твердую палубу. Почти сразу же за ним поднялся доктор Уошингтон Додж, не забывший прихватить в качестве сувенира свой спасательный нагрудник.

Миссис Додж с пятилетним Уошингтоном Доджем-младшим прибыла на «Карпатию» в 5 часов 10 минут утра в шлюпке № 7. Мальчика посадили в почтовый мешок и, подняв наверх, плюхнули на палубу. Когда к нему бросился стюард с чашкой кофе, мастер Додж объявил, что он, пожалуй, предпочел бы какао. Стюард тут же побежал и принес чашку какао — недаром британские лайнеры славятся своим сервисом.

Затем в шесть утра подошла шлюпка № 3, и на борт «Карпатии» поднялись безупречно одетые мистер и миссис Спеддоны. Сразу же за ними последовали Хенри Слипел Харпер, его драгоман Хамал Хасса и китайский мопс. Мистер Харпер вскоре встретил на палубе мистера Огдена и приветствовал его с видом классической отрешенности от земных забот:

— Луис, как это вам удается так молодо выглядеть?

Элизабет Шют, прибывшая с этой же шлюпкой, не стала подниматься по шторм-трапу. Она села в петлю из каната и почувствовала, как мощным рывком ее подбросило ввысь. Откуда-то сверху раздался голос:

— Поосторожней, ребята, она лёгонькая!

В половине седьмого на палубу неверными шагами ступил Брюс Исмей, бормоча:

— Я Исмей. . . я Исмей.

Прислонившись спиной к переборке рядом с входным портом, он дрожал всем телом. К нему тихо приблизился доктор Макги:

— Не пройдете ли в салон, чтобы откушать супу или выпить чего-нибудь?

— Нет, я абсолютно ничего не хочу, в самом деле.

— Все же пройдите и съешьте что-нибудь.

— Оставьте, здесь мне будет гораздо лучше, — выпалил Исмей, но затем передумал. — Если можете, отведите меня в какое-нибудь помещение, где меня никто не будет беспокоить.

— Пожалуйста, — мягко настаивал доктор, — пройдите в салон и съешьте что-нибудь горячее.

— Я предпочел бы не делать этого.

Доктор Макги уступил. Он незаметно отвел Исмея к себе в каюту. Всю остальную часть рейса Исмей не покидал этого убежища, так и не съел ничего существенного и никого не принимал (кроме Джека Тэйера, которого принял один раз); до самого конца плавания он находился под действием наркотиков. Это было началом его добровольного изгнания из активной жизни. Не прошло и года, как он оставил свой пост в компании «Уайт стар лайн», купил себе большое поместье на западном побережье Ирландии и практически вел жизнь затворника до самой своей смерти в 1937 году.

Олаус Абельсет поднялся на палубу примерно в семь часов. На его измокшие, дрожащие плечи накинули нагретое одеяло, и норвежец был быстро препровожден в обеденный салон пить кофе с бренди. По пятам за ним следовали Шарлотт Коллиер и другие пассажиры шлюпки № 14, тогда как пятый помощник Лоу задержался внизу, укладывая мачту и свертывая парус: он любил, чтобы шлюпка имела аккуратный вид.

Одна за другой шлюпки подходили к лайнеру. Когда они приближались к борту, уже находившиеся на «Карпатии» люди с «Титаника» пристально рассматривали их с прогудочной палубы в надежде увидеть знакомые лица. Рядом с Огденами стоял Билли Картер, лихорадочно выискивая среди прибывающих в шлюпках свою жену и детей. Когда они, наконец, прибыли в шлюпку № 4, мистер Картер перегнулся через перила леерного ограждения:

— Где сын? Где мой сын?

Стоявший в шлюпке мальчик снял с головы большую девичью шляпу и отозвался:

— Я здесь, папа!

Существует легенда, что эту шляпу на голову десятилетнего мальчика надел сам Джон Джекоб Астор, сказав в ответ на возражения маленького Картера:

— Теперь он девочка и может садиться в шлюпку.

Другим мужчиной, мучительно дожидавшимся своей семьи, был Уошингтон Додж; его ожидание несколько затянулось из-за проказливости пятилетнего Доджа-младшего. Доктор Додж не видел, как его жена и сын вошли на борт судна, не заметила и миссис Додж своего супруга, но юный Уошингтон заметил отца и решил, что будет очень забавно, если никому об этом не говорить. Словом, он ничего не сказал матери, а от отца весьма умело прятался. Все дело ему испортил верный покровитель Доджей стюард обеденного салона Рей, благодаря стараниям которого в конце концов произошло воссоединение этой семьи.

Толпы людей, стоявших вдоль леерного ограждения палуб непрерывно пополнялись по мере того, как собственные пассажиры «Карпатии» выходили из своих кают. Некоторые из них узнавали о происходящем при весьма

любопытных обстоятельствах. Мистер и миссис Чарлз Маршаллы, например, были разбужены стюардом, постучавшимся в дверь их каюты.

— В чем дело? — отозвался на его стук мистер Маршалл.

— Вас хочет видеть ваша племянница, сэр, — последовал ответ.

Мистер Маршалл был в недоумении. Все три его племянницы, как он знал, находились на «Титанике», совершавшем свой первый рейс. Прошлым вечером они даже телеграфировали ему. Как одна из них могла очутиться на борту «Карпатии»? Стюард объяснил ему. Через считанные минуты состоялась встреча с миссис Э. Д. Эпплтон (остальные племянницы прибыли позже), а дочка Маршаллов Эвелин выбежала на палубу полюбоваться видом моря.

Страшный это был вид: безбрежное поле пакового льда на севере и западе, высокие айсберги и низкие гроулеры¹⁷, плававшие, словно разведчики, в авангарде основных ледяных полей; все это придавало океану оживленный, даже деловой вид. Шлюпки, подгребавшие к лайнеру со всех сторон, выглядели здесь, посреди Атлантического океана, как-то неправдоподобно, неуместно.

А с трудом вылезавшие из них люди выглядели еще более странно. Мисс Су Ива Рул заметила одну даму, на которой только и было одежды, что большое махровое полотенце, обернутое вокруг талии, да роскошная вечерняя накидка из меха, окутывавшая плечи. Одевания других напоминали вещи, выигранные на ярмарке по лотерее-аллегри: отороченные кружевами вечерние платья, кимоно, меховые пальто, шерстяные шали, пижамы, резиновые сапоги, белые атласные тапочки. И все же это была эпоха чопорных формальностей: поразительное количество женщин не преминули надеть шляпы, а головы многих мужчин украшали твидовые кепи.

Самым же странным было молчание. Едва ли кто вымолвил хоть слово. Все отметили этот факт, и у всех нашлось ему объяснение. Преподобный П. М. Хоуквез, пассажир «Карпатии», считал, что люди пережили слишком большие ужасы и не могли говорить. Капитан Рострон полагал, что заботы настолько поглотили всех, что было не до разговоров. Лоренс Бизли думал, что не оцепенение и не занятость были причиной молчания, а слишком большие масштабы случившегося, которые просто не укладывались в сознании людей.

Время от времени возникали небольшие очаги шума. Мисс Питерсон заметила маленькую девочку по имени Эмили, которая сидела на прогулочной палубе, всхлипывая:

— О, мама, мамочка, мне плохо! О, мама, мамочка!

При высадке пассажиров из шлюпки № 3 одна лежавшая на дне этой шлюпки женщина, одетая всего лишь в ночную рубашку и кимоно, вдруг села и, показывая рукой на другую даму, которую поднимали наверх в беседке, закричала:

— Посмотрите на эту мерзкую женщину! Мерзкую! Она наступила мне на живот! Мерзкая тварь!

В обеденном салоне для пассажиров третьего класса одна итальянка совершенно вышла из себя. Она рыдала, кричала, била кулаками по столу. В ее выкриках снова и снова слышалось: «Бамбино!» Итальянцу-стюарду удалось добиться от нее нескольких членораздельных слов: выяснилось, что потерялись ее дети. Одного ребенка скоро отыскали, но итальянка показала два растопыренных пальца и снова ударилась в истерику. Наконец, нашелся и другой ребенок — в буфете на гладильном прессе, куда его положили отогреваться.

К 8 часам 15 минутам прибыли все шлюпки «Титаника» за исключением шлюпки № 12. Она еле двигалась, все еще находясь на расстоянии нескольких сот метров от «Карпатии». Бриз крепчал, и волнение усиливалось. Планширь переполненной шлюпки (а в нее втиснулось примерно 75 человек) то и дело оказывался чуть ли не вровень с волнами. Люди, столпившиеся у леерных ограждений «Карпатии», с замиранием сердца следили за тем, как Лайтоллер осторожно вел шлюпку к лайнеру.

В самой шлюпке прижатые друг к другу люди старались остаться сухими и молили бога о том, чтобы им удалось добраться до лайнера. В такие моменты людям свойственно обращать внимание на обычно ничего не значащие мелочи. Полковник Грейси, безрезультатно пытавшийся оживить неподвижно лежавшего рядом с ним мужчину, удивился, например, зачем тому понадобилось надевать на себя длинные шерстяные чулки.

Часы показывали двадцать минут девятого, и шлюпка находилась метрах в двухстах от «Карпатии». Рострон, стараясь помочь шлюпке, развернул «Карпатию» таким образом, что лайнер приблизился к шлюпке на расстояние 100 м. Лайтoller решил пройти перед носом лайнера с тем, чтобы оказаться у его подветренного борта. Когда ему это почти удалось, внезапный шквал вспенил и без того беспокойное море. На шлюпку обрушилась сначала одна волна, затем другая, но третья чуть-чуть опоздала: шлюпка уже находилась под защитой подветренного борта большого судна.

В восемь часов тридцать минут шлюпка № 12 — последняя из прибывших — ошвартовалась, и люди стали высаживаться из нее. Полковнику Грейсу, когда он шагнул во входной порт, хотелось пасть на колени и облобызать палубу «Карпатии». Хэрролд Брайд почувствовал, как его схватили две сильные руки, и в следующее мгновение потерял сознание. Джек Тэйер увидел поджидавшую его мать и бросился в ее объятия. Миссис Тэйер с трудом произнесла:

— Где папа?

— Не знаю, мама, — тихо ответил Джек.

Тем временем Рострон ломал голову над тем, куда отвезти 705 неожиданных гостей. Ближе всех к ним был канадский порт Галифакс, но на пути к нему лежали ледяные поля, и Рострон подумал, что пассажиры «Титаника» и без того уже достаточно натерпелись. По графику плавания «Карпатии» больше всего подходили Азорские острова, но провизии и постельного белья не хватило бы на столь длительный переход. Для спасшихся лучшим вариантом являлся Нью-Йорк, но возвращение туда было бы очень накладно для пароходной компании «Кунард лайн». Рострон спустился в каюту судового врача, где поселился Брюс Исмей. Владелец компании «Уайт стар лайн», выглядевший моральной развалиной, сказал, что его устраивает все, что устраивает Рострона. Поэтому капитан «Карпатии» решил следовать в Нью-Йорк.

Затем состоялся сеанс радиосвязи с лайнером «Олимпик», капитан которого предложил взять спасшихся с «Титаника» к себе на борт. Рострону эта идея показалась ужасной: он даже в мыслях не мог подвергнуть спасшихся испытанию еще одной пересадки в открытом море. К тому же «Олимпик» был однотипным с «Титаником» судном и мог показаться страшным призраком погибшего лайнера. На всякий случай Рострон вернулся в каюту доктора Макги, чтобы посоветоваться с Исмеем, но того передернуло от одной только мысли о пересадке на «Олимпик».

Итак, решено было идти в Нью-Йорк, и чем скорее, тем лучше. К этому времени близости оказался «Калифорниэн», и капитан Лорд с чувством неловкости рассматривал приспущенный флаг «Карпатии». Рострон договорился с капитаном Лордом, о том, что «Калифорниэн» еще раз осмотрит район гибели «Титаника», а «Карпатия» отправится в Нью-Йорк. Затем он поднял на борт своего лайнера столько шлюпок «Титаника», сколько смог — шесть из них были размещены на носовой палубе, семь — подвешены к шлюпбалкам «Карпатии». Остальные шлюпки были оставлены дрейфовать в море.

Перед тем как отправиться в обратный путь, Рострон не мог побороть в себе искушения в последний раз осмотреть район катастрофы. Всякое дело он любил доводить до конца и не хотел упускать ни малейшего шанса обнаружить что-нибудь еще. Пусть «Калифорниэн» занимается формальным осмотром места крушения, но в том случае, если бы представилась реальная возможность кого-нибудь еще выловить из воды, Рострон хотел, чтобы это сделала «Карпатия».

Покуда «Карпатия» крейсировала в районе катастрофы, Рострону пришла в голову мысль о том, что непродолжительная церковная служба могла бы сейчас оказаться как нельзя более приличествующей случаю. Он спустился

вниз справиться, нет ли у Исмея возражений против этого, и получил прежний ответ: «Делайте, что хотите».

Рострон послал за преподобным отцом Андерсоном, судовым священником; в главном салоне собрались люди с «Титаника» и «Карпатии». Здесь они вознесли благодарение богу за спасение живых и помянули молитвой погибших

Пока они шептали молитвы, «Карпатия» медленно кружила над могилой «Титаника». Следов от огромного лайнера осталось немного: куски красновато-желтой пробки, стулья, несколько белых пиястров, диванные подушки, коврики, спасательные нагрудники, оставленные шлюпки, всего один труп.

В 8 часов 50 минут Рострон решил, что поиски можно прекратить. Не оставалось ни малейшей надежды на то, чтобы спасти кого-нибудь еще. Он перевел рукоятки машинного телеграфа в положение «Полный вперед» и повел «Карпатию» в Нью-Йорк.

Этот большой город уже бурлил от возбуждения. Когда пришло первое известие о катастрофе, никто не знал, что и подумать. Краткая телеграмма агентства Ассошэйтед пресс с мыса Рейс явно нуждалась в разъяснениях, поскольку в ней говорилось только о том, что в 10 часов 25 минут вечера по местному времени с «Титаника» был передан сигнал *CQD*, сообщение о столкновении с айсбергом и просьба о незамедлительной помощи. Затем появилось еще одно сообщение — о том, что «Титаник» тонет с большим дифферентом на нос и производит посадку женщин и детей в спасательные шлюпки. Вслед за этим наступило молчание.

Эти известия успели попасть в утренние выпуски газет. Времени на перепроверку фактов не оставалось, его едва хватило лишь на то, чтобы решить, как преподнести эти скудные сведения. Они казались неправдоподобными, но деваться было некуда. Газета «Нью-Йорк геральд» вышла с заголовком, хорошо передающим нерешительную позицию прессы: «НОВЫЙ ЛАЙНЕР „ТИТАНИК“ СТАЛКИВАЕТСЯ С АЙСБЕРГОМ И ПРОСИТ О ПОМОЩИ. СУДА СПЕШАТ ЕМУ НА ВЫРУЧКУ».

Одна только «Нью-Йорк таймс» проявила смелость. Длительное молчание после нескольких первых сообщений убедило ее главного редактора Карра ван Анду в том, что «Титаник» погиб. Поэтому он пошел на риск: утренние выпуски газеты сообщили, что «Титаник» тонет, а женщины эвакуируются в шлюпка; последний выпуск оповестил о том, что лайнер затонул.

В 8 часов утра газетные репортеры уже штурмовали контору компании «Уайт стар лайн», расположенную в доме № 9 по Бродвею. Вице-президент компании Филип А. С. Франклин не придал серьезного значения опубликованным в газетах сообщениям; даже если «Титаник» и столкнулся с ледяной горой, он может оставаться на плаву неограниченное время.

— Надежность «Титаника» абсолютно не вызывает никакого сомнения, — заявил он репортерам. — Мы считаем, что это судно непоколебимо.

В то же время он лихорадочно телеграфировал капитану Смиту:

— С нетерпением ожидаю информации и сведений о возможном местонахождении пассажиров.

В предполуденные часы контору начали заполнять друзья и родственники пассажиров «Титаника»: миссис Бенджамин Гуггенгейм со своим братом Де Витт Селигманом, отец миссис Астор — У. Х. Форс, Дж. П. Морган-младший и сотни не столь известных и вовсе безвестных людей.

Всех — и богатых, и бедных — встречали обнадеживающие улыбки должностных лиц и советы не тревожиться: «Титаник» непоколебим, во всяком случае он может оставаться на плаву в течение двух или трех суток; разумеется, на нем есть достаточное для всех количество шлюпок.

Пресса тоже принялась рисовать радужные картины. Газета «Ивинг сан» во всю ширину полосы поместила такой заголовок: «ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ВСЕ ЛЮДИ С „ТИТАНИКА“ СПАСЕНЫ». В самом сообщении говорилось, что пассажиры пересажены на лайнеры «Паризиэн» и «Карпатия», а «Титаник» буксируется лайнером «Вирджиниэн».

Даже большой бизнес не испытывал недостатка уверенности в надежности «Титаника». После первых сообщений о катастрофе, правда, ставка

перестраховочной премии на грузы, перевозимые «Титаником», поднялась до 50, затем до 60%, но, по мере того как оптимизм брал верх, лондонские ставки снизились снова до 50%, потом до 45, 30 и, наконец, до 25%.

Тем временем подскочил курс акций фирмы «Маркони». За два дня он поднялся с 55 до 225 пунктов — совсем неплохо для акций, которые всего год назад приносили по 2 доллара дивидендов. Курс же акций компании «Интернэшнл мэркантайл марин» — огромного международного синдиката, в который входила компания «Уайт стар лайн», — после утреннего понижения стал возвращаться к прежнему уровню.

Вместе с тем стали распространяться тревожные слухи. Не то чтобы они исходили из официальных источников, просто радиолюбители и радиотелеграфисты-профессионалы «вылавливали» из радиообменов между судами в Атлантике не предназначенные для посторонних ушей сообщения и передавали их дальше. После полудня служащий пароходной компании «Кунард лайн» узнал от своего знакомого из припортового района на Манхэттене о том, что «Титаник», вне всякого сомнения, затонул. Об этом же телеграфировал своему приятелю в Монреаль один нью-йоркский бизнесмен. Вице-президент Франклин тоже слышал об этом, но источник информации оказался ему недостоверным, и он решил пока об этом помалкивать. В 6 часов 15 минут вечера горькая правда, наконец, стала известна: до Нью-Йорка дошло переданное «Олимпиком» телеграфное сообщение о том, что «Титаник» затонул в 2 часа 20 минут ночи, а «Карпатия» подобрала все шлюпки и возвращается в Нью-Йорк с 675 спасенными на борту. Это сообщение было задержано в пути на несколько часов, причины задержки никто не знает, однако нет никаких доказательств, подтверждающих предположение газеты «Уорлд» о том, что это работа уолл-стритских («медведей» (биржевых спекулянтов, играющих на понижение акций) и грузоотправителей, старавшихся успеть перестраховать свои грузы.

Когда часы в нью-йоркской конторе компании «Уайт стар лайн» вызвали семь вечера, Франклин все еще не мог собраться с духом и объявить публике печальные известия. Один смекалистый репортер, почувствовав в воздухе запах мрачной сенсации, воспользовался удобным случаем и влетел в личный кабинет управляющего. Другие газетчики не преминули последовать его примеру.

— Джентльмены, — с трудом выдавил из себя Франклин, — я должен сообщить вам горестное известие о том, что «Титаник» затонул сегодня утром в 2 часа 20 минут.

Сначала Франклин отказывался сообщить что-либо в дополнение к этому, но мало-помалу репортеры вырвали у него еще ряд признаний. В 8 часов вечера он признал, что в радиোগрамме с «Олимпика» «забыли сообщить о том, что весь экипаж спасен». В 8 часов 15 минут: «Не исключена возможность, что есть человеческие жертвы». В 8 часов 45 минут: «Мы серьезно опасаемся, что человеческие жертвы весьма значительны». К 9 часам он уже не мог скрывать правду: человеческие жертвы были «ужасными», ему пришлось признать, что если лайнер можно заменить другим, то «человеческие жизни вернуть невозможно».

В 10 часов 30 минут в контору прибыл Винсент Астор и тут же скрылся в кабинете Франклина. Одного репортера вдруг осенила идея позвонить отцу миссис Джон Джекоб Астор, У. Х. Форсу.

— Боже мой! — воскликнул этот пожилой джентльмен. — Что вы говорите! Откуда вам стало известно об этом? Это неправда! Этого не могло случиться!

Никто не мог дозвониться к дочери Страусов, миссис Алфред Хесс. Вскоре после полудня специальным поездом, нанятым компанией «Уайт стар лайн», она отправилась в Галифакс встречать там предположительно поврежденный «Титаник». В восемь часов вечера этот поезд грохотал по сельскохозяйственным районам штата Мэн, и миссис Хесс сидела в вагоне-ресторане, болтая с репортерами. Она была единственной в поезде женщиной, и всеобщее внимание доставляло ей удовольствие.

Она начала есть грейпфрут, когда поезд замедлил ход, остановился и потом вдруг покатил в обратную сторону, не сделав ни одной остановки до самого Бостона, где она узнала о том, что «планы изменились: люди с „Титаника“ придут прямо в Нью-Йорк». Поэтому миссис Хесс купила билет в спальный вагон до Нью-Йорка, где на следующее утро у входа на перрон ее встретил брат.

— Дела обстоят весьма скверно, — сказал он ей.

К этому времени был составлен первый вариант списка спасшихся с «Титаника», и снова толпы людей штурмовали контору компании «Уайт стар лайн». Миссис Франк Фаркарсон вместе с миссис У. Х. Марвин пришли узнать о судьбе своих детей, возвращавшихся на «Титанике» из своего свадебного путешествия. Мать новобрачной, миссис Фаркарсон, заметив в списке «миссис Дэннел Марвин», радостно вскрикнула, но тут же подавила этот крик, когда поняла, что рядом с этой записью не упоминается «мистер Дэннел Марвин».

Миссис Бен Гуггенхейм цеплялась за надежду, что не все спасательные шлюпки с «Титаника» подобраны.

— Может быть, он дрейфует в океане, — всхлипывая, говорила она.

Предполагать можно было все, что угодно, поскольку многое оставалось неизвестным. Никто не имел информации с «Карпатии» — капитан Рострон разрешал использовать радиотелеграфную установку только для служебного радиосообщения и передачи телеграмм спасшихся с «Титаника», и газеты принажились за измышления. «Ивнинг уорлд» поместила материал, в котором рассказывалось о тумане, о том, как «Титаник» своей сиреной подавал туманный сигнал, о столкновении, похожем на землетрясение. «Нью-Йорк геральд» рассказывала, как лайнер при столкновении чуть не перевернулся, разломился пополам и исчез во тьме.

Когда воображение иссякло, газеты набросились на молчавшую «Карпатию». «Ивнинг мейл» поместила гневный заголовок: «ОЖИДАЮЩИЕ ВОЗМУЩЕНЫ МОЛЧАНИЕМ „КАРПАТИИ“». Газета «Уорлд» сердилась: «БЕСПРОВОЛОЧНЫЙ ТЕЛЕГРАФ „КАРПАТИИ“ НЕ РАЗГЛАШАЕТ СЕКРЕТОВ О ГИБЕЛИ „ТИТАНИКА“».

Вторник сменился средой, среда — четвергом, а новостей все не было. В дело вступили еженедельники. «Харперз уикли» поместил описание выдающихся людей, пливших на «Титанике», выдвинув на первый план Хенри Слипера Харпера, члена семейства, которое владело этим журналом. В статье описывался туман и страшный толчок, затем делалось довольно нескладное признание: «О том, что произошло на самом деле, пока можно только догадываться». Но «Харперз уикли» тем не менее заверял своих читателей, что на «Титанике» неукоснительно выполнялось правило «женщины и дети в первую очередь» — «порядок, который соблюдается среди всех приличных людей, плавающих по морю». В следующем своем выпуске этот журнал, нимало не смущенный обнаружением того факта, что Хенри Слипери Харпер спасся не один, а в компании со своим китайским мопсом и личным драгоманом-египтянином, радостно объявил о планируемой публикации интервью, которое Хенри Харпер даст только этому еженедельнику.

Вечером в четверг ожидание закончилось. Десять тысяч зрителей в районе Бэттери следили за тем, как «Карпатия» прошла мимо статуи Свободы. Когда лайнер осторожно подошел к пирсу № 54, на берегу под дождем стояли еще тридцать тысяч любопытствующих. Рострон так и не наладил контактов с репортерами. Он не пустил их на судно в карантинной бухте, и когда «Карпатия» двинулась вверх по Норт-Ривер, рядом с ней пыхтели буксиры, набитые репортерами, которые выкрикивали свои вопросы в мегафоны.

В 8 часов 37 минут вечера «Карпатия» подошла к пирсу и, чтобы пришвартоваться, вынуждена была выгрузить шлюпки «Титаника». Их отвели к пирсу паровой компании «Уайт стар лайн», где охотники за сувенирами за ночь буквально ободрали их (на следующий день рабочие принялись наждачной бумагой стирать с них название «Титаник»),

В половине десятого вечера «Карпатия» ошвартовалась, с нее были спущены сходни, и на берег повалили спасшиеся с «Титаника» люди. Несколько позже с лайнера была снята и передана таможене большая, раздувшаяся от вешей дорожная сумка. Таможенные чиновники сказали, что это — единственный предмет багажа, спасенный с «Титаника». Владелец сумки, Сэмьюэл Гольденберг, заявил, что он вовсе не был самым предусмотрительным пассажиром погибшего лайнера. Он утверждал, что эту сумку купил на борту «Карпатии»; в ней, по его словам, кроме кое-какой одежды, которую он носил на «Титанике», находились предметы, купленные им на «Карпатии» — пиджама, пальто, халат, плащ, домашние туфли, два пледа, рубашка, воротнички, туалетные принадлежности, туфли самого Гольденберга и его жены.

С прибытием «Карпатии» была внесена ясность в вопрос о том, кто спасся, но оставалось неясным, что же на самом деле произошло с «Титаником» и его людьми. Спасшиеся своими легендами и баснями пополнили мифологию, уже созданную на берегу. Для некоторых этот трагический рейс в Нью-Йорк оказался слишком большим испытанием, чтобы еще говорить об этом, зато другие просто выходили из себя от возбуждения. Наиболее экспансивные из спасшихся вскоре стали приукрашивать свои рассказы о реальных событиях узорами художественного вымысла. Впечатления более лаконичных рассказчиков «обрабатывались» газетчиками. Некоторые еще не оправившись от потрясения, некоторых пока еще не перестали мучить угрызения совести.

В газетах сообщалось, например, что пассажир второго класса Эмилио Порталуппи несколько часов провел на небольшой льдине, что мисс Мари Янг видела айсберг за час до столкновения, что матросы Джек Уильямс и Уильям Френч видели, как шестеро мужчин были застрелены, словно собаки, что филладельфийский банкир Роберт У. Дэннел во время обратного рейса «Карпатии» захватил в свое единоличное пользование судовую радиостанцию. Все реальные факты противоречили этим сообщениям, но возбужденной публике было на это наплевать.

Воображение журналистов не знало пределов. Так, 19 апреля «Нью-Йорк сан» поместила рассказ, авторство которого принадлежало якобы пассажиру первого класса Джорджу Брейтону: «Сияла луна, и некоторые из нас наслаждались бодрящим воздухом, прогуливаясь по палубе. Капитан Смит находился на мостике, когда послышался первый крик впередсмотрящего, извещавший о том, что впереди виден айсберг. Я посмотрел и увидел, что его высота не менее 90 метров. Он находился примерно в 200 метрах от нас прямо по носу. Капитан Смит выкрикнул несколько команд, кое-кто из прогуливавшихся по палубе бросился к носу лайнера. Когда мы увидели, что столкновения не избежать, то бросились в корму судна. Потом произошло столкновение, и пассажиров охватила паника... Столкновение произошло примерно в 10.30 вечера; около полуночи, как мне помнится, произошел первый взрыв котла. После этого, мне думается, капитан Смит проявил первые признаки тревоги...».

В результате интервью, взятого у матроса с «Карпатии» Джоунеса Бриггса, появился рассказ о симпатичном черном ньюфаундленде по кличке Риггел, прыгнувшем с палубы тонущего Титаника», плывшем за спасательной шлюпкой до самой «Карпатии» и радостным лаем известившем капитана Рострона о своем прибытии.

В рассказах некоторых преобладали чисто субъективные моменты. Впередсмотрящий Реджиналд Ли, которому казалось, что с того мгновения, как его товарищ Флит заметил айсберг, прошла целая вечность, рассказывал журналистам о дымке на горизонте и вспомнил, что Флит будто бы сказал ему: «Если мы благополучно пройдем сквозь эту дымку, то считай, что нам повезло». Сам Ли не помнил, чтобы он говорил такое.

Один пассажир первого класса в интервью подробно объяснил репортажам причину своего присутствия в шлюпке № 7, первой покинувшей «Титаник»: «Все женщины в одном были единодушны: они отказывались сесть в шлюпку, пока в нее не сядут все мужчины. Они опасались вверять себя морской стихии в этих шлюпках. Требовалось большое мужество для того,

чтобы заставить себя ступить в эти хрупкие скорлупки, раскачивавшиеся на скрипучих шлюпбалках. Мало кто из мужчин отважился предпринять такой шаг. Сзади ко мне подбежал один из помощников капитана и закричал на меня: „Вы достаточно сильный мужчина, чтобы грести веслом. Прыгайте в шлюпку, а то нам никогда не удастся эвакуировать женщин“. Я был вынужден поступить так, как мне было велено, хотя, признаюсь, корабль казался мне куда как безопаснее, чем любая из этих крохотных шлюпчонок.

Постепенно вырисовывалась истинная картина происшедшего с «Титаником», но многие из захватывающих легенд, которые возникли в те первые после катастрофы дни, дожили до нашего времени, например рассказ об одной даме, которая наотрез отказалась расстаться со своим датским догом; о том, как оркестр играл мелодию гимна «Ближе к тебе, о Господи»; о том, как капитан Смит и его первый помощник Мэрдок покончили жизнь самоубийством или о том, как миссис Браун командовала шлюпкой с помощью револьвера.

Легенды, однако, являются неотъемлемой частью достопамятных событий, и если они помогают сохранить в сознании людей память о доблестном самопожертвовании, их существование можно считать вполне оправданным. Но в те дни не нужно было никаких легенд, чтобы довести до сознания публики весь трагизм случившегося. Люди и так были потрясены этой трагедией. Повсеместно приспускались флаги на мачтах. Театры Мейси и Хэрриса в знак траура закрылись. Пароходная компания «Френч лайн» отменила прием, намеченный на борту нового лайнера «Франс». Саутгемптон — родина многих членов экипажа «Титаника» — был охвачен всеобщей скорбью; в этом городе была одна улица, на которой проживали 20 семей, понесших утраты в связи с гибелью «Титаника». В Монреале был отменен военный парад. Король Георг и президент США Тафт обменялись посланиями соболезнования, выступил со своими соболезнованиями и германский кайзер. Торговый дом «Дж. С. Бах энд К^о» отменил проведение очередного ежегодного обеда, а Дж. П. Морган отменил церемонию торжественного открытия нового санатория, который он построил во французском городе Экс-ле-Бен.

Потрясена была даже редакция американского справочника «Светский календарь». В те дни название парохода являлось своеобразным аршином, с помощью которого можно было определить положение человека в высшем обществе, и «Светский календарь» педантично держал своих читателей в курсе того, кто на каких пароходах плавает. Гибель «Титаника» неожиданно поставила этот справочник в затруднительное положение. Сказать, что те или иные семьи пересекли Атлантический океан на «Титанике» значило бы правильно охарактеризовать их положение в обществе, но в то же время отступить от истины. Правдиво было бы сказать, что они прибыли в Нью-Йорк на работяге «Карпатии», но тогда читатели могли бы впасть в заблуждение относительно истинного положения указанных семейств в высшем свете. Как решить эту дилемму, не принижая чьего-либо достоинства? В отношении тех, кто утонул вместе с «Титаником», великосветский справочник просто уклонился от упоминания названия судна, сообщив рядом с соответствующими фамилиями: «погиб в море 15 апреля 1912 г.». Для спасшихся же «Светский календарь» придумал особую фразу: «Прибыл на „Титан-Карпат.“ 18 апреля 1912 г.», обозначив дефисом крупнейшее в истории кораблекрушение.

Больше всего публику взволновала не сама трагедия и даже не ее бессмысленность, а элемент судьбы, рока во всей этой истории. Если бы на «Титанике» должным образом отреагировали хотя бы на одно из шести ледовых предупреждений, поступивших в то воскресенье; если бы ледовая обстановка была обычной; если бы море бушевало или ночь была лунной; если бы айсберг был замечен на 15 секунд раньше или на 15 секунд позже; если бы «Титаник» ударился о ледяную гору каким-нибудь другим местом; если бы его водонепроницаемые переборки заканчивались одной палубой выше; если бы на его борту было достаточное количество шлюпок; если бы только «Калифорниэн» пришел на помощь... Словом, окажись реальностью хотя бы одно из этих «если», все люди с «Титаника» могли бы быть спасены.

В действительности же все эти «если», словно в классической греческой трагедии, обернулись против «Титаника».

Эти соображения возникли несколько позже, а солнечным утром 15 апреля 1912 года «Карпатия» еще только направлялась в сторону Нью-Йорка. В это время спасишся с «Титаника», изнуренные ночными испытаниями, либо сидели в каком-нибудь палубном кресле, либо медленно прихлебывали кофе в обеденном салоне, либо же рассеянно соображали, во что бы им одеться.

Пассажиры «Карпатии» энергично старались облегчить их участь — они отыскивали лишние зубные щетки, одалживали им одежду, из одеял, привезенных с «Титаника» в шляпках, шили комбинезончики для детей. Направившийся в Португалию винный закупщик стал чем-то вроде ангела-хранителя для трех спасенных разъездных закупщиков из торгового дома Гимбелов. Миссис Луис Огден принесла двум уединившимся в уголке женщинам в ярких пальто и шарфах по чашке кофе.

— Оставьте нас в покое, — сказала одна из них, — мы только что видели, как утонули наши мужья.

Для некоторых жизнь снова вступила в свои права. Лоренс Бизли торопливо набрасывал текст телеграммы о том, что он в безопасности. Другие еще не успели прийти в себя. Полковник Грейси, укрытый целым ворохом одеял, лежал на диване в обеденном салоне, в то время как его одежда сушилась в хлебной печи. Брюс Исмей дрожал, сидя в каюте судового врача, напичканный инъекциями наркотиков. Хэрролд Брайд пришел в себя, лежа в чьей-то каюте; над ним склонилась какая-то женщина, и он почувствовал, как ее рука отводит назад его волосы и гладит ему лицо.

Джэк Тэйер находился неподалеку в другой каюте. Один добрый человек одолжил ему пижаму и уступил свою койку. Тэйер возобновил занятие, прерванное им десять часов тому назад — он стал укладываться спать. Лежа между прохладными простынями, он подумал, что бренди, чашку которого он только что проглотил, было первым его крепким спиртным напитком за всю жизнь. Должно быть, он действительно взрослеет.

Где-то глубоко под ним, негромко и успокоительно шумя, быстро и ритмично работали машины «Карпатии». Высоко над ним в такелаже парохода свистел ветер. Впереди лежал Нью-Йорк, а дальше — родной дом в Филадельфии. За кормой «Карпатии» лучи солнца освещали вывеску судового циркульника с «Титаника» — столб с яркой спиральной бело-красной окраской, болтавшийся среди волн в пустынном океане. Но Джэк Тэйер ни о чем об этом не знал, да и знать не хотел. Бренди сделало свое дело: Джэк Тэйер крепко спал.

— Теперь не может быть ничего даже похожего на «Титаник», — утверждает пекарь Чарлз Бэрджесс, а уж ему ли не судить об этом: за 43 года работы на трансатлантических линиях он повидал все знаменитые лайнеры — «Олимпик», «Мажестик», «Мавританию» и так далее. Когда писалась эта книга, он работал мастером по разделке мяса на камбузе лайнера «Куин Элизабет» и был, наверное, единственным из экипажа «Титаника», все еще продолжавшим оставаться в плавсоставе.

— Да, конечно, похож на «Олимпик», но «Титаник» будет позамысловатее, — вспоминает он. — Взять хотя бы обеденный салон. На «Олимпике» там даже ковра не было, а на «Титанике» — эх, там ноги утопали в ковер по самое колено. Ну, а мебель на «Титанике» была такая тяжеленная, что отдельные предметы можно было поднять лишь с большим трудом. Я уже не говорю о стальных панелях. . .

— Пароходы теперь могут делать более крупными и быстроходными, но уже не будет той любви и того старания, которые были вложены в постройку «Титаника». Это был красивый, удивительный корабль.

Ностальгия Бэрджесса типична для воспоминаний о «Титанике». Этот лайнер околдовал всех, кто строил его и плавал на нем: до такой степени околдовал, что с каждым годом обрастает все новыми мифами и легендами. Многие спасшиеся с него утверждают, будто этот лайнер был «вдвое больше „Олимпика“» (на самом деле это были однотипные суда, и водоизмещение «Титаника» всего на 1004 т было больше, чем «Олимпика»). Другие «вспоминают» площадки для игры в гольф или корты для игры в настоящий теннис, якобы существовавшие на «Титанике», стадо молочных коров и другие «мелкие» подробности, до каких не додумались бы даже в компании «Уайт стар лайн», которая известна своей склонностью создавать роскошные излишества на принадлежащих ей лайнерах.

«Титаник» не нуждается в преувеличениях, он и без того был достаточно впечатляющим судном. Вот некоторые из характеризующих его данных. Валовая вместимость 46 328 регистровых тонн, водоизмещение 66 тыс. тонн. Размеры: длина 268,98 м, ширина 28,2 м, расстояние от ватерлинии до шлюпочной палубы 18,4 м или 53,3 м от киля до верхушек четырех его огромных труб. Короче говоря, «Титаник» был высотой с 11-этажный дом и длиной в четыре городских квартала.

Трехвинтовой «Титаник» был оснащен двумя четырехцилиндровыми паровыми машинами, работающими на наружные гребные винты, и паровой турбиной, приводящей в движение средний винт. Номинальная мощность этой энергетической установки составляла 50 000 л. с., но легко могла быть развита и мощностью 55 000 л. с. При полном ходе «Титаник» мог идти со скоростью 24—25 уз.

Пожалуй, наиболее интересной конструктивной особенностью лайнера являлись его водонепроницаемые переборки. «Титаник» имел двойное дно и был разделен на 16 водонепроницаемых отсеков пятнадцатью водонепроницаемыми переборками. Странно, однако, что эти переборки простирались вверх не очень высоко. Первые две и последние пять переборок были доведены до палубы *D*, а средние восемь — только до палубы *E*. Тем не менее непотопляемость лайнера обеспечивалась при затоплении любых двух отсеков, и, поскольку конструкторы не могли себе вообразить несчастья хуже,

чем пробоина в районе стыка двух отсеков, «Титаник» был объявлен «непотопляемым».

«Непотопляемый» «Титаник» спустили на воду со стапеля белфастской верфи судостроительной фирмы «Харланд энд Вулф» 31 мая 1911 года. Следующие десять месяцев он находился у достроечной стенки. Ходовые испытания «Титаника» были завершены 1 апреля 1912 года, а 3 апреля лайнер прибыл в Саутгемптон. Неделей позже он отправился в Нью-Йорк. Ниже приводится перечень основных событий первого рейса «Титаника», составленный на основании сообщений очевидцев.

10 апреля 1912 г. 12.00 — «Титаник» отходит от причальной стенки Саутгемптонского порта и едва избегает столкновения с американским лайнером «Нью-Йорк». **19.00** — остановка в Шербуре (Франция) для взятия на борт пассажиров. **21.00** — «Титаник» вышел из Шербурга и направился в Квинстаун (Ирландия).

11 апреля 1912 г. 12.30 — остановка в Квинстауне для взятия на борт пассажиров и почты; один член команды дезертирует с «Титаника». **14.00** — «Титаник» отбывает из Квинстауна с 1316 пассажирами и 891 членом экипажа на борту.

14 апреля 1912 г. 09.00 — «Карония» сообщает о льдах в районе 42° северной широты, 49—51° западной долготы. **13.42** — «Болтик» сообщает о наличии льдов в районе 41°51' северной широты, 49°52' западной долготы. **13.45** — «Америка» сообщает о льдах в районе 41°27' северной широты, 50°8' западной долготы. **19.00** — температура воздуха 43° по шкале Фаренгейта (6°С). **19.30** — температура воздуха 39° по шкале Фаренгейта (3,9°С). **19.30** — «Калифорниэн» сообщает о льдах в районе 42°3' северной широты, 49°9' западной долготы. **21.00** — температура воздуха 33° по шкале Фаренгейта (0,6°С). **21.30** — второй помощник капитана Лайтоллер предупреждает судового плотника и вахтенных в машинном отделении о том, что необходимо следить за системой пресной воды — вода в трубопроводах может замерзнуть; он велит впередсмотрящим наблюдать за появлением льдов. **21.40** — «Месаба» сообщает о льдах в районе 42—41°25' северной широты, 49—50°30' западной долготы. **22.00** — температура воздуха 32° по шкале Фаренгейта (0°С). **22.30** — температура забортной воды понизилась до 31° по шкале Фаренгейта (—0,56°С). **23.00** — «Калифорниэн» предупреждает о наличии льдов, но радист «Титаника» обрывает радиобмен прежде, чем «Калифорниэн» успеваеt сообщить координаты района. **23.40** — «Титаник» сталкивается с айсбергом в точке 41°46' северной широты, 50°14' западной долготы.

15 апреля 1912 г. 00.05 — отдан приказ расчехлить спасательные шлюпки и созвать членов экипажа и пассажиров к местам сбора. **00.15** — с «Титаника» передан первый радиотелеграфный сигнал с просьбой о помощи. **00.45** — выпущена первая сигнальная ракета. **00.45** — спущена на воду первая спасательная шлюпка (№ 7). **01.40** — выпущена последняя сигнальная ракета. **02.05** — спущена последняя спасательная шлюпка (складная шлюпка D). **02.10** — переданы последние радиотелеграфные сигналы. **02.18** — гаснет электрическое освещение. **02.20** — «Титаник» затонул. **03.30** — в спасательных шлюпках замечают сигнальные ракеты, выпущенные с «Карпатии». **04.10** — «Карпатия» подобрала первую шлюпку с «Титаника» (шлюпку № 2). **08.30** — «Карпатия» подобрала последнюю (№ 12) шлюпку с «Титаника». **08.50** — «Карпатия», взяв на борт 705 человек, спасшихся с «Титаника», берет курс на Нью-Йорк.

Таковы основные факты. Многие за пределами этих фактов остается загадкой. По количеству вопросов, оставшихся без ответа, пожалуй, мало что может сравниться с крушением «Титаника». Вот несколько примеров.

Сколько человек погибло? Некоторые источники называют цифру 1635, американская комиссия по расследованию обстоятельств катастрофы указала цифру 1517, аналогичная британская комиссия — 1490, министерство торговли Великобритании — 1503. Последнее число кажется наиболее достоверным, но из него надо вычесть одного человека — кочевара Дж. Коффи, дезертировавшего в Квинстауне.

Каким образом различные люди покинули судно? Едва ли не все из опрошенных женщин, спасшихся с «Титаника», не колеблясь, ответили, будто покинули «Титаник» на «последней шлюпке». Совершенно очевидно, что все эти женщины не могли поместиться в одной шлюпке, но ставить под сомнение достоверность их ответа — все равно, что спрашивать у дамы, сколько ей на самом деле лет: воспитанные люди этого просто не делают. Тщательный анализ и сопоставление свидетельских показаний, заслушанных британской и американской комиссиями по расследованию обстоятельств гибели «Титаника», дают весьма ясное представление о том, как происходила эвакуация людей с лайнера, хотя и в показаниях свидетелей встречаются противоречивые данные. В ходе работы британской комиссии у каждого свидетеля было спрошено мнение о том, сколько людей находилось с ним в шлюпке при спуске на воду. Наименьшие цифры, названные в ответ, были затем суммированы. Полученные результаты показывают, в какой значительной степени желаемое выдавалось за действительное:

Категории людей на борту «Титаника»	Наименьшее число людей, спущенных в шлюпках (по мнению спасшихся с «Титаника»)	Число людей, спущенных в шлюпках, по фактическому подсчету спасшихся
Члены экипажа	107	139
Пассажиры:		
мужчины	43	119
женщины и дети	704	393
Всего:	854	651

Иными словами, по самым умеренным оценкам очевидцев получается, что в шлюпках эвакуировалось примерно на 70% меньше мужчин и на 45% больше женщин и детей, чем это было на самом деле. К тому же шлюпки отваливали от «Титаника», имея на борту на 25% меньше людей, чем можно было бы предположить на основании ретроспективной оценки самих эвакуированных.

Когда произошли те или иные события? Все единодушны в том, что «Титаник» столкнулся с айсбергом в 11 часов 40 минут вечера и затонул в 2 часа 20 минут утра, но в отношении времени почти всех остальных событий, происшедших в промежутке между этими двумя, единого мнения нет. Хронометраж описанных в этой книге событий основан на непредвзятых оценках их непосредственных очевидцев и участников, но такие оценки далеко не надежны. Слишком многое в ту ночь влияло на суждение людей. Примером может служить миссис Луис М. Огден, пассажирка «Карпати». Помогая устроиться на борту этого судна спасшимся с «Титаника», она на мгновение оторвалась от своих дел, чтобы спросить мужа, который час. Часы у мистера Огдена стояли, и он предположил, что, должно быть, уже половина пятого пополудни. На самом же деле было всего 9.30 утра. Супруги Огдены были настолько поглощены своими занятиями, что потеряли всякое представление о времени.

Что говорилось различными людьми? В этой книге не делалось попыток дословно восстановить высказывания различных людей. Слова, цитируемые здесь, приведены точно в том виде, в каком они запомнились говорившим или слышавшим их. Однако и здесь возможны отступления от истины. Одни и те же диалоги часто доходили до нас в нескольких слегка отличных друг от друга вариантах. Например, существует, по мень-

шей мере, шесть разных версий разговора, происшедшего между капитаном Ростроном и четвертым помощником Боксхоллом, когда шлюпка № 2 приблизилась к борту «Карпатии». Общий смысл разговора во всех вариантах один и тот же, но слова, приписываемые говорившим, слегка варьируются.

Что исполнял оркестр? Согласно легенде, оркестр тонул, исполняя, конечно, религиозный гимн «Ближе к тебе, о Господи». Многие из спасшихся донесли утверждения, что это было именно так, и нет причин сомневаться в искренности их слов. Другие же уверяют, будто единственное, что играл оркестр — это рэгтайм. Один человек сообщает, что очень хорошо помнит последние минуты оркестра, но музыканты будто бы вовсе ничего не играли. В этой сумятице противоречивых показаний несколько выделяется рассказ младшего радиста Хэролда Брайда. Сама профессия требовала от него наблюдательности, скрупулезной точности. Кроме того, Брайд находился на «Титанике» до самого, что называется, конца. Он ясно запомнил, что оркестр играл мелодию «Осени» — одного из гимнов англиканской церкви.

Спускался ли в шлюпке мужчина под видом женщины? В качестве того знаменитого мужчины, который в женской одежде покинул «Титаник», автору при сборе материалов для этой книги были конкретно названы в общей сложности четверо пассажиров первого класса. Нет ни малейшего основания, однако, считать их виновными в этом прегрешении, к тому же имеются многочисленные данные, свидетельствующие о противоположном. Например, исследование вопроса дает основание полагать, что одному из этих пассажиров отомстил злопамятный репортер, которого не очень церемненно оттерли в сторону, когда он пытался взять интервью. Другой пассажир, активный участник политической борьбы у себя в городе, стал мишенью для клеветы со стороны оппозиции. Еще один оказался жертвой светских сплетен; он, однако же, покинул «Титаник» раньше, чем это сделала его жена. В поисках более крупных фигур никто не обратил внимания на пассажира третьего класса Дэниэла Бакли, который сам признался, что он надел на голову женскую шаль. Это был всего-навсего бедный испуганный паренек-ирландец, и его признание никого не заинтересовало.

На все загадки «Титаника» никогда не будут получены ответы, которые можно было бы с уверенностью назвать правильными. Единственное, что можно сделать в такой ситуации — это тщательно взвесить все свидетельства и высказать свое частное мнение, хотя многие не согласятся с ним и, возможно, будут правы. Только очень опрометчивый человек мог бы вообразить себя верховным арбитром в споре о том, что действительно произошло в ту невообразимую ночь, когда затонул «Титаник».

¹ «Воронье гнездо» — наблюдательная площадка на фок-мачте для передсмотрящих.

² Эпоха Якова I — период правления английского короля Якова I (1603—1625).

³ Мистера Силверторна до сих пор передергивает, когда он рассказывает об этом — здесь и далее следует помнить, что эта книга писалась У. Лордом тридцать с лишним лет назад.

⁴ Уильям Стид (1849—1912) — видный английский журналист и писатель, родоначальник так называемого «нового журнализма», выражавшего определенную оппозицию существовавшим порядкам в Англии и даже оказывавшего воздействие на законодательство. Серией разоблачительных статей под названием «Вклад девичества в современный Вавилон» Стид за служил в реакционной прессе того времени прозвище «торговца порнографией». В последние годы жизни он увлекся спиритизмом и стал его активным популяризатором.

⁵ Фрэнк (Франсис Дэвис) Миллет (1846—1912) — известный в свое время американский живописец и график. Особую известность приобрел в качестве военного корреспондента газеты «Нью-Йорк геральд» в период русско-турецкой войны 1877—1878 гг. за освобождение Болгарии от османского ига. Активно сочувствовал освободительному движению славян, был удостоен ряда русских правительственных наград. В 1887 г. Миллет опубликовал свой перевод на английский язык «Севастопольских рассказов» Л. Н. Толстого.

⁶ Хэрри К. Фсоу — во время премьеры музыкального ревию «Мамзель Шампейн» в саду на крыше Мэдисон-сквер-гардена в июне 1906 г. Хэрри Кэй Фсоу (из семьи железнодорожных магнатов) застрелил известного архитектора Стенфорда Уайта. Эта скандальная история, разрекламированная тогдашней американской прессой как «преступление века», описана в романе современного американского писателя Э. Л. Доктороу «Рэг-тайм» (русский перевод — в «Иностранной литературе», 1978, №№ 9 и 10).

⁷ *CQD* — принятый в то время международный сигнал бедствия. — Международная акционерная компания «Маркони», имевшая в начале XX в. монополию на оборудование радиотелеграфными станциями морских судов Англии и Италии, установила, что все суда с ее радиостанциями должны пользоваться для передачи сообщений о бедствии сигналом *CQD*, т. е. сигналом общего вызова *CQ* с добавлением первой буквы английского слова *danger* — опасность.

В повестке дня Международной радиотелеграфной конференции, созванной в Берлине в 1906 г. с участием России и еще 28 стран, был поставлен вопрос об установлении единого международного сигнала бедствия на море. Предложение компании «Маркони» утвердить сигнал *CQD* в качестве международного сигнала бедствия на море конференция отвергла, поскольку этот сигнал легко спутать с общим вызовом *CQ*.

Представитель германской фирмы «Сляби—Арко» предложил сигнал *SOE*, используемый в позывных судов, оборудованных радиостанциями этой фирмы. При обсуждении был отмечен существенный недостаток этого сигнала: так как буква *E* передается по азбуке Морзе одной точкой, то при слабом приеме и в условиях помех сигнал может быть искажен и не понят

Поэтому было принято предложение заменить букву *E* на букву *S*. Получился симметричный сигнал *SOS* (три точки, три тире, три точки), который и был утвержден Международной радиотелеграфной конвенцией, подписанной в Берлине 3 ноября 1906 г., как единый международный сигнал бедствия на море.

Однако после подписания этой конвенции некоторые судовые радисты еще несколько лет продолжали применять сигнал *CQD*. После гибели «Титаника» сигнал *SOS* стал единственным радиотелеграфным сигналом бедствия на море.

⁸ Соблюдение правил сложившейся в викторианской Англии лицемерной, ханжеской морали, которая до первой мировой войны оказывала большое влияние на жизнь в англоязычных странах, доводилось иногда до абсурда. Некоторые поборники этой морали считали, например, неприличным ставить рядом на одной полке книги авторов различного пола, если эти авторы не состояли в законном браке друг с другом.

⁹ Гомстед — участки земли, которые предоставлялись в США поселенцам бесплатно или на льготных условиях с целью привлечения в страну иммигрантов.

¹⁰ Каждый инстинктивно придерживался положенной ему по билету палубы... — Пассажиры первого класса занимали среднюю часть шлюпочной палубы, второго — кормовую ее часть, а пассажиры третьего класса собирались на кормовой палубе позади надстройки, перед палубой юта и на верхней палубе в носу (между срезом полубака и надстройкой), т. е. на носовой палубе. Необходимо отметить, что это были отведенные им места для прогулок, однако там, где собирались пассажиры третьего класса, никаких шлюпок не было.

¹¹ Рудольфо Валентино (Родольфо Альфонцо Раффаэло Пьерре Филиберт Гуглиelmi ди Валентина д'Антонгуолла) (1895—1926) — популярный актер американского кино. Поскольку Валентино приехал в США из Италии лишь в 1913 г. и до 1918 г. мыл посуду, работал садовником и профессиональным танцором, а популярность пришла к нему лишь в последние пять лет жизни, ни о каком «периоде» Рудольфо Валентино в 1912 г. не может быть и речи. Автор, по-видимому, хотел выразить борьбу в интерьере «турецких бань» чопорного викторианского стиля с той безумной восточной роскошью, которая окружала киногероев Рудольфо Валентино.

¹² Драгоман — официальный переводчик при дипломатических представительствах и консульствах на Востоке.

¹³ *Vox faucibus haesit* (лат.) — голос застрял в гортани.

¹⁴ Здесь автор либо выдает желаемое за действительное, либо заблуждается под влиянием суровых военных и послевоенных лет. Чтобы убедиться в том, что образ жизни миллионеров или просто богачей-космополитов не пришел в упадок, достаточно обратиться к страницам романа Жоржа Сименона «Мегрэ путешествует», в которых описывается образ жизни пассажиров первого класса на французском трансатлантическом лайнере «Либерте».

¹⁵ *Noblisse oblige* (франц.) — положение обязывает.

¹⁶ У. Ф. Хойта не пугать с пассажиром первого класса Ф. М. Хойтом, которого выловила шлюпка *D*.

¹⁷ Гроулеры — обломки айсбергов.



55 коп.

**ПОСЛЕДНЯЯ
НОЧЬ
«ТИТАНИКА»**

Гибель «Титаника» еще раз напомнила вам о том, что в судовождении, как и в любой области деятельности, кроме технических факторов, очень большую роль играет и фактор человеческий, ибо никакие технические достижения и усовершенствования не могут заменить искусство мореплавания и чувство высокой ответственности экипажа за вверенное ему судно и людские жизни