

18+

Титаник. Правда и вымысел о легендарном корабле



Ксения Маркина

Ксения Маркина

**Титаник. Правда и вымысел
о легендарном корабле**

«Издательские решения»

Маркина К.

Титаник. Правда и вымысел о легендарном корабле /
К. Маркина — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-655013-1

**НЕЗАКОННОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ,
ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ, ИХ АНАЛОГОВ ПРИЧИНЯЕТ
ВРЕД ЗДОРОВЬЮ, ИХ НЕЗАКОННЫЙ ОБОРОТ ЗАПРЕЩЕН
И ВЛЕЧЕТ УСТАНОВЛЕННУЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.** «Титаник» — корабль, который обрел
бессмертие. Сегодня, когда «Титаник» изучен вдоль и поперёк, его судьба
продолжает волновать умы. Но действительно ли у него остались тайны?
Или же ответы лежат на поверхности? Эта книга — глубокое исследование
трагедии, без мифов и сенсаций, но с фактами, которые заставляют
задуматься. После её прочтения вы с уверенностью сможете ответить на
вопрос: «Почему затонул „Титаник“?»

ISBN 978-5-00-655013-1

© Маркина К.
© Издательские решения

Содержание

Глава 1.	6
Глава 2.	9
Глава 3. Большому кораблю большое плавание	12
Глава 4. «Титаник» называли сказочным кораблем...	16
Глава 5. В предвкушении успеха	20
Глава 6 Саутгемптон – Шербур – Куинстаун	23
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Титаник. Правда и вымысел о легендарном корабле

Ксения Маркина

Дизайн Владислав Маркин

© Ксения Маркина, 2025

ISBN 978-5-0065-5013-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

История судоходства насчитывает несколько веков. В ней было множество славных кораблей, множество человеческих трагедий, множество тайн и мистических совпадений. Но лишь он один, уйдя в свое первое и последнее плавание 112 лет назад, навсегда остался в памяти людей, тем самым обретя бессмертие. «Титаник» стал мифическим кораблем: его останки на дне Атлантического океана, лежащие глубине почти четырех километров, покрылись толстым слоем коррозии, а история его жизни и трагической гибели обросла множеством мифов и легенд. Погоня за «Голубой Лентой Атлантики», великая мистификация с подменой «Титаника» на «Олимпик», бешеная скорость, игнорирование всех ледовых предупреждений в угоду тщеславию директора компании Уайт Стар Лайн Брюса Исмея, безответственность команды, потерявшей бинокли для впередсмотрящих, и многие многие другие.

Но суть состоит в том, что этих пресловутых мифов и легенд не существует. Трагедия изучена вдоль и поперек, сначала длительным англо-американским расследованием, затем энтузиастами и исследователями, которых, «Титаник» поймал в свои сети, да так и не отпустил. У «Титаника» нет больше тайн, он весь как на ладони, о нем написаны сотни книг, снят ни один фильм, и, тем не менее, он продолжает говорить с нами, говорить голосами тех, кто обрел покой рядом с ним.

Трагедия «Титаника» послужила иллюстрацией того, как природа разбивает в щепки нелепые попытки человечества потягаться с ней в могуществе. Как жестоко может наказать судьба того, кто попробовал бросить ей вызов. Так ли это на самом деле? Так ли велика роль классовых предрассудков, можно ли действительно винить во всем тщеславие рода человеческого или же есть нечто более глубокое и в то же время более прозаичное в одной из величайших морских катастроф XX века.

После прочтения этой книги, вы получите наиболее полное представление о том, что произошло в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года, и сможете самостоятельно ответить на вопрос «Почему затонул Титаник»?

Глава 1. Когда пар победил ветер

На дворе 2024 год. Человеку доступны любые средства передвижения, даже космос не остался непокоренным. Путешествия больше не кажутся чем-то опасным и неизведанным, мы легко можем пересечь океан за двенадцать часов, скоротав время за просмотром интересного кино на борту удобного и безопасного авиалайнера. Круизные суда стали экзотикой, роскошью, а не средством передвижения. Безопасность на воде контролируется огромным количеством техники, и остаться один на один с океаном, пропав со всех радаров не так уж просто. У человека прошлого таких привилегий не было. Отправляясь с континента на континент, пассажиры и команда должны были быть готовы к длительному и выматывающему путешествию, успех которого полностью зависел от погоды и мастерства капитана, ведь до начала XIX века на море господствовал парус и ветер.

Предположительно в 1672 году фламандский ученый Фердинанд Вербист создает для китайского императора игрушку на паровом двигателе. Затем француз Дени Папен строит первую достоверно известную паровую машину, ориентировочно в 1698 году, предназначенную для движения повозок. В 1705 году по этому же принципу строятся паровые машины Севери и Ньюкомена. В 1766 году российский ученый Иван Ползунов строит свою паровую машину, пущенную в работу летом 1766 года на Барнаульском сереброплавильном заводе.

И вот в 1784 году шотландский инженер Джеймс Уатт патентует паровой двигатель, совершая настоящую техническую революцию. Паровые двигатели повсеместно внедряются практически во все сферы жизнедеятельности человека. Судостроение не остается в стороне и в 1802 году шотландский инженер Уильям Саймингтон конструирует первое комбинированное судно «Шарлотта Дундас», оснащенное как колесом, так и паровой машиной. Первым колесным пароходом, плававшим в открытом море, стал американский «Феникс», ну а первым пассажирским пароходом, курсировавшим из Глазго в Гринок, был «Комет». До пересечения пароходом Атлантики оставались считанные годы. Уже в 1819 году из Соединенных Штатов в Ливерпуль отправляется «Саванна», имеющая 18 парусов и одноцилиндровую паровую машину мощностью 72 л. с. Плавание занимает 29 суток.

В 1838 году судно «Сириус» компании «Бритиш энд Американ стим навигейшн» под крики ликующей толпы прибывает из Европы в Америку (путешествие занимает 18 дней и 10 часов) и становится первым кораблем, пересекшим океан, используя только паровой двигатель. Именно «Сириус» положил начало престижной гонке и не менее престижному трофею – «Голубая Лента Атлантики», который вручался самым быстроходным судам.

Кубок представляет собой сидящую чету Посейдонов и пары стоящих фигур Ники, держащих земной шар, на котором установлены еще две фигуры, символизирующие борьбу человеческого разума со стихией. Земной шар окружен широким кольцом, на котором указаны направления ветра.

Следующим знаковым событием в истории трансатлантических перевозок становится изобретение гребного винта чешским изобретателем Хрудимом Йозефом Ресселом в 1827 году. Дальше судостроение начинает развиваться с бешеной скоростью. Основным материалом для строительства кораблей становится сталь, а не дерево, появляется двойное дно и водонепроницаемые переборки. Суда становятся больше и комфортабельнее.

Первым из гигантов вышел в море «Грейт Истерн» компании «Истерн Стим Навигейшн», размеры его поражали: длина – 211 метров, ширина – 25,15 метров, 5 металлических мачт, 1 деревянная мачта, 6000 квадратных метров парусов, два 17-метровых колеса, один четырехлопастной винт (диаметр 7,3 метра), максимальная скорость 15 узлов (27,7 км/ч); корабль мог

вместить 4000 пассажиров (800 в каютах первого класса, 2000 второго класса, 1200 в каютах третьего класса, а так же 400 человек экипажа). Для удобства пассажиров появилась вентиляция и теплая вода. Несмотря на свою роскошь и инновации, лайнер приобрел не самую хорошую репутацию, с ним постоянно происходили несчастные случаи, а из-за своих исполинских размеров, его не мог принять ни один порт. Но «Грейт Истерн» навсегда вошел в историю, как первый в эре гигантов, а на его борту Жюль Верн начал писать роман «Плавающий город», вдохновившись небывалыми размерами и уровнем комфорта. «Грейт Истерн» помнят до сих пор, можно послушать его историю, например, в балладе британского певца Стинга.

В 1845 году Генри Трелфолл Уилсон и Джон Пилкингтон основывают компанию Уайт Стар Лайн, а с 1852 года начинают активно заниматься перевозкой эмигрантов из Великобритании в Австралию. Изнуряющее путешествие занимает 69 дней. Оказавшись на грани банкротства в 1864 году, компания распродает свои активы, остатки которых в 1868 году приобретает Томас Генри Исмей. Он решает сосредоточиться на трансатлантических перевозках, но для этого требуются серьезные финансовые вложения на строительство более современных (уже с паровой машиной) и безопасных кораблей. Исмей заключает договор с верфью «Харланд энд Вольф» на создание четырех пароходов («Океаник», «Атлантик», «Балтик» и «Репаблик»). Отличительной чертой кораблей Уайт Стар Лайн становятся названия кораблей, все они оканчиваются на «-ик», а так же фирменные желтые трубы с черным верхом и желтая полоса по всей длине корпуса.

К концу XIX века все флагманские суда компании смогли завоевать «Голубую Ленту Атлантики». После смерти Томаса Исмея руководство компанией переходит к его сыну Джозефу Брюсу Исмею. В 1902 году «Океанская пароходная компания» (материнская компания для Уайт Стар) была приобретена банкиром Джоном Пирпонтотом Морганом, основателем треста ИММ, или «Международный треста торгового флота». Брюс Исмей сохраняет свою должность, а так же становится председателем ИММ. Главой верфи «Харланд энд Вольф» назначается лорд Уильям Джеймс Пирри.

История компании Уайт Стар Лайн неразрывно связана с историей верфи «Харланд энд Вольф». Согласно договору, компания Уайт Стар обязуется заказывать свои корабли только на верфи «Харланд энд Вольф», в свою очередь верфь строит корабли только для компании Уайт Стар.

Надежное сообщение между континентами, способное придерживаться фиксированного расписания, стало настоящей золотой жилой. Из Америки в Европу путешествовали самые значимые представители бизнеса и элиты, из Европы в Америку молодые мечтатели, эмигранты, в поисках лучшей доли в Новом свете. Для пассажиров третьего класса морские путешествия всегда были не самым приятным опытом. Они располагались в тех же помещениях, в которых, при отсутствии пассажиров, перевозили скот, поэтому ни о каком комфорте речи не шло: там было тесно, темно и холодно.

Огромные прибыли от пассажирских перевозок развернули настоящую гонку в судостроительстве. На арене появляются французские и немецкие корабли, забирая пальму первенства у признанной морской державы Великобритании. 1870 году на воду сходят «Абиссиния» и «Алджирия», имевшие ваннные комнаты, на борту «Галлии» в курительном салоне был фонтан, в 1880 году на «Сити оф Берлин» зажглось электрическое освещение. Появляются такие атрибуты роскоши как библиотеки, рестораны, танцевальные залы, салоны красоты, спортивные залы.

В 1900 году корабли оснащают новой дорогой игрушкой для состоятельных пассажиров – радиотелеграфом Маркони. Первым кораблем, оборудованным радиотелеграфом стал «Кайзер Вильгельм дер Гроссе», настоящая заноза для судостроителей Великобритании, надолго выбросивший англичан из гонки за «Голубой Лентой Атлантики».

Триумфальное возвращение Великобритании стало возможным, благодаря компании Кунард (кстати, существующей до сих пор) и «борзым моря» – лайнерам «Лузитании» и «Мавритании». Длина «Лузитании» составляла 240 метров, ширина 27 метров, мощность машин 68.000 лошадиных сил. В первом классе размещалось 563 пассажира, во втором – 464, в третьем – 1138. Команда состояла из 900 человек. Казалось, что уровень роскоши достиг своего апогея: двухэтажная столовая для пассажиров первого класса в стиле Людовика XVII, мраморные каминные, королевские апартаменты с отдельными туалетами и ванными комнатами для прислуги. Для пассажиров третьего класса наступил настоящий праздник, появились двухместные каюты, своя столовая, курительный и дамский салоны. Времена, когда людей перевозили буквально в хлеву, канули в прошлое. «Лузитания» прибыла в Нью-Йорк за 4-ро суток и 19 часов и наконец-то отвоевала «Голубую Ленту Атлантики» у немцев. Сестра «Лузитании», не менее роскошная «Мавритания», в течение двадцати лет считалась самым быстроходным судном в мире, лишь только в 1929 году уступив в скорости немецкому пароходу «Бремен».

Триумф компании Кунард поставил Уайт Стар Лайн буквально на грань банкротства. Необходимо было срочно принимать меры. Директор компании Брюс Исмей, вместе с президентом верфи «Харланд и Вольф» лордом У. Дж. Пирри приходят к выводу, что соперничать со скоростью «Мавритании» и «Лузитании» бессмысленно и очень накладно, поэтому они решают делать ставку на комфорт и роскошь. В один прекрасный вечер 1907 года, в загородном доме лорда Пирри, на свет появляется идея о трех сестрах-близнецах*, которые покорают мир не только своей быстроходностью и беспрецедентной безопасностью, но и великолепным внутренним убранством. Так родились «Олимпик», «Титаник» и «Британник».

**в английском языке пассажирские корабли относятся к женскому роду*

Глава 2. Рождение Легенды

18 декабря 1908 года на стапелях верфи «Харланд и Вольф» был заложен киль старшей из трех сестер – «Олимпика». Суевериям Уайт Стар Лайн подвержена не была, имена ни одного из своих кораблей не скрывала, а наоборот очень даже поощряла внимание прессы и благожелательно реагировала на такие эпитеты, как «непотопляемый». Впрочем «непотопляемость» была скорее фактом, чем эпитетом, так как лучшие инженеры и конструкторы мира во главе с талантливейшим Томасом Эндрюсом спроектировали настолько надежный корабль, что большинство современных лайнеров уступают легендарной троице. Непотопляемость обеспечивалась особыми водонепроницаемыми отсеками и герметичными дверями, которые в случае аварии автоматически закрывались с мостика. Судно могло оставаться на плаву с затопленными четырьмя отсеками, хотя авария даже с поврежденными двумя отсеками считалась чем-то из области фантастики.

«Олимпик» был 269 метров в длину, 28 метров в ширину, высота от ватерлинии – 18,4 метра; 16 водонепроницаемых отсеков; 29 котлов, 2 поршневых машины, мощность – 50.000 л.с.; 3 винта (2-лопастных и центральный 4-лопастной), максимальная скорость 23 узла; пассажироместимость – 2435 человек; экипаж – 860 человек; тоннаж – 45.324 брт.

27 мая 1911 года «Олимпик» официально открывается для посещения, сотни местных жителей стремятся поглазеть на самый большой корабль в мире – стального исполина, величественно расположившегося на причале Белфаста. Плата за экскурсию составляла два шиллинга, все доходы были впоследствии отправлены на благотворительность.

31 мая 1911 года состоялся первый рейс «Олимпика», который стал настоящим триумфом компании Уайт Стар Лайн. Корабль отлично себя проявил, но, тем не менее, было решено внести изменения в уже строящийся «Титаник». Так, например, Брюсу Исмею не понравилась носовая часть прогулочной палубы А (она не была защищена от непогоды), а так же недостаточный размер некоторых помещений. По результатам первого плавания «Олимпика», «Титаник» получил вмонтированные полочки для сигар в ванные комнаты кают первого класса, электрическую картофелечистку, деревянную мебель, вместо плетеной, а также кафе «Parisien».

Для строительства «Титаника», киль которого был заложен 31 марта 1909 года на стапеле №3, верфи «Харланд энд Вольф», использовались чертежи «Олимпика», и, несмотря на то, что корабли нарекли близнецами, отличия были весьма существенными. Над созданием самого большого судна в мире, а «Титаник» был чуть длиннее сестры, трудились четыре тысячи человек во главе с Томасом Эндрюсом в течение двух лет. Четыре тысячи плотников, слесарей, электриков, клепальщиков и сборщиков. Этот проект был национальной гордостью, вопросом репутации и престижа судостроительной компании, верфи и рабочих. Из самых отличившихся сотрудников отбиралась так называемая гарантийная группа. Она отправлялась в первый рейс каждого из кораблей на случай возникновения неполадок. Из четырех тысяч человек для участия в гарантийной группе на «Титанике» были отобраны восемь. Гарантийная группа погибла в полном составе.

Поговорим немного о Томасе Эндрюсе, человеке, который спроектировал «Титаник». Томас Эндрюс младший родился 7 февраля 1873 года, в ирландском Комбере, Великобритания, в семье члена Тайного Совета Ирландии Томаса Эндрюса и Элизы Пирри. Закончив в 1889 году Королевский академический институт, он поступает на обучение в компанию «Харланд энд Вольф», принадлежащую его дяде лорду Пирри. Профессию кораблестроителя будущий создатель лайнера-легенды начинает с самых азов: сначала столяр, затем мебельщик, затем подмастерье в конструкторском отделе. После двенадцати лет обучения разным аспектам

судостроения он становится менеджером строительных работ, а впоследствии членом Совета морских архитекторов. В 1907 году он занимает должность исполнительного директора верфи.

«Титаник» был его Эверестом, его лучшим творением, венцом его блестящей карьеры и любимым детищем. Томас Эндрюс ушел на дно вместе со своим кораблем в возрасте 39 лет, его тело так и не было найдено.

В марте 1909 года, практически одновременно с началом строительства «Титаника» от ледника Гренландии откалывается айсберг, и медленно, но верно начинает свое движение навстречу еще не построенному кораблю.

Первый рейс второго гиганта класса «Олимпик», то есть «Титаника», запланирован на 20 марта 1912 года, но в историю «Титаника» вмешивается сама судьба. В сентябре 1911 года «Олимпик» попадает в аварию, столкнувшись с крейсером «Хоук», получает хоть и незначительные повреждения, но требующие ремонта. «Пострадавший» корабль вернулся на верфь, ремонт занял шесть недель, в течение которых большинство рабочих, строящих «Титаник» были переброшены на ремонт «Олимпика». Из-за первой роковой случайности, коих в трагедии «Титаника» было слишком много, дату первого рейса меняют на 10 апреля 1912 года.

29 марта 1912 года на борт «Титаника» приглашаются журналисты и фотографы. От экскурсии для всех желающих пришлось отказаться из-за необходимости закончить лайнер в сроки. Вершина человеческой инженерной мысли, символ технического прогресса XX века, был готов явить себя во всей красе и великолепии. На «Титанике» завершены строительные и отделочные работы, погружена мебель из лучших и дорогих пород дерева, доставлены элементы декора.

На подходе ходовые испытания нового суперлайнера, но свои коррективы вносит капризная апрельская погода. На корабле все готово, огонь в топках разожжен, на борту Томас Эндрюс, капитан Эдвард Джон Смит, инспектор министерства торговли Фрэнсис Каррэфэрс, вице-президент Уайт Стар Лайн Гарольд Стивенсон и гарантийная группа в полном составе. Но сильный порывистый ветер срывает важное мероприятие. Ответственными лицами принимается решение отложить испытания на один день в надежде на улучшение погоды.

Персоналии: капитан Эдвард Джон Смит родился 27 января 1850 года в Хэнли, Сток-он-Трент, Стаффордшир, Англия. Морскую карьеру начал в возрасте двенадцати лет, бросив школу и отправившись в Ливерпуль. В 1880 году Смит начал работу на пассажирских судах компании Уайт Стар Лайн четвертым помощником капитана на судне «Критик». В 1880 принимает командование трансатлантическим лайнером «Балтик», затем «Адриатиком» и «Коптиком», в общей сложности Смит командовал 17-ю судами компании, включая «Олимпик», став самым высокооплачиваемым капитаном британского пассажирского флота. Он даже получил прозвище «капитан миллионеров», так как многие представители высшего общества предпочитали путешествовать именно под его командованием.

В силу его богатого опыта и уважения, которым капитан пользовался в компании, Эдварду Смицу поручают командование новеньким «Титаником». Правда, командовать им он должен был лишь во время первого рейса, затем коммодор собирался уйти на пенсию. В 2 часа 10 минут 15 апреля, за десять минут до полного погружения «Титаника» под воду Атлантики, Эдвард Джон Смит поднялся на капитанский мостик, держа в руках мегафон и отдавая приказы. В 2 часа 15 минут Смит был смыт за борт нахлынувшей волной. В ходе поисковой операции тело Смита так и не было найдено.

2 апреля 1912 с опозданием на день начинаются ходовые испытания «Титаника». Команда, получив дополнительный день, смогла более тщательно изучить многочисленные помещения огромного лайнера и привыкнуть к его размерам. И вот, наконец, в 6 утра корабль вышел в открытые воды. Сначала в канал Виктории, а затем в Белфастский залив. Ходовые испытания продлились весь день, но оказались короче испытаний «Олимпика», так как

корабли были идентичны, и ожидалось, что и вести себя они будут одинаково. Основной задачей ходовых испытаний была демонстрация маневренных характеристик судна, а также его возможность развивать скорость. Джон «Джек» Филлипс и Гарольд Брайд (радисты «Титаника») опробовали аппараты «Маркони». Брюса Исмея на тот момент на корабле не было, он находился в Лондоне.

«Пишу тебе всего несколько строк, чтобы известить о прошедших поутру морских испытаниях, которые мы с успехом выдержали. С каждым часом мы обретаем очертания готового парохода, но предстоит сделать еще немало». Это сообщение Томас Эндрюс передал своей супруге по телеграфу.

В 18:30 по завершении ходовых испытаний представитель британского Министерства торговли выдал официальный документ, разрешающий эксплуатацию судна. С этого момента «Титаник» считается флагманским лайнером компании Уайт Стар Лайн.

Ближе к 22:00 часам жители Белфаста поспешили на причал, чтобы попрощаться с величественным кораблем, готовым покинуть родной порт и отправиться в свое грандиозное путешествие.

Из воспоминаний Джона Паркинсона: «С трепетом и гордостью мы с отцом наблюдали, как двенадцать крошечных буксиров вывели величественное судно в Белфастский залив. Из возвышающихся колонн трех труб густо валил черный дым, и мы отчетливо слышали грохот мощных двигательных машин и звук вращающихся винтов – пропеллеров. Наконец, „Титаник“, неторопливо развернулся на юго-восток и двинулся навстречу к английским берегам. Мы до последнего мгновения наблюдали за удаляющейся от нас кормой „Титаника“, махали вслед платками и пели „Земля Надежды и Славы“. Тогда мы действительно прощались навсегда».

Да, да, ваши глаза вас не обманывают. Дым действительно шел только из трех труб. Четвертая труба была декоративной и приспособленной под вентиляцию.

Из воспоминаний Пэджи Скотта: «От одной только мысли увидеть самый большой в мире лайнер захватывало дух. На протяжении нескольких недель местные жители неустанно о нем говорили. Прежде я никогда не видел столько собравшихся людей у побережья, сотни взрослых и детей внутриостровных деревень и ферм оставили свои вечерние дела, и вышли к берегу. Издалека мы увидели очертания прекрасного парохода, медленнодвигающегося в нашу сторону. Все взбодрились. Помню, как меня очаровали блестящие верхушки дымоходов. Когда „Титаник“ медленно проходил мимо нас, мой отец дал мне шесть пенсов и с гордостью сказал: „Отпразднуйте с друзьями это великое событие. И обязательно запомни сегодняшний день“. Я так и сделал – сохранил эти мгновения жизни навсегда в памяти. Тем временем призрачный силуэт покидающего белфастские берега „Титаника“ скрылся за горизонтом».

Глава 3. Большому кораблю большое плавание

Покинув родную гавань, «Титаник» идет на восток через Ирландское море по направлению к Ла-Маншу. Погода стояла «ясная и приятная». На судне кипит работа. Томас Эндрюс и Эдвард Уйалдинг тестируют электрооборудование, вентиляцию, систему очистки воды; члены гарантийной группы получили прекрасную возможность протестировать и скорость судна, во время этого короткого путешествия «Титаник» развил такую скорость, которую не развивал никогда. В это время на связь с младшей сестрой вышел «Олимпик», отправившийся из Саутгемптона в Нью-Йорк. В следующий раз две легендарные сестры услышат друг друга, когда одна из них будет стремительно погибать в водах Атлантического океана.

Сообщение Томаса Эндрюса своей супруге: «Сегодня утром мы благополучно добрались до порта после весьма удовлетворительного путешествия. Погода была хорошей. Я думаю, что в среду судно будет готово к отправлению».

В Саутгемптоне «Титанику» предстояло провести неделю, заканчивались внутренние работы, по-прежнему тестировались всевозможные системы огромного корабля. На борт доставили столовое серебро и фарфор, с угольных барж осуществлялась погрузка угля. В общей сложности в угольные шахты было погружено 10.319 тонн угля.

Кстати, об угле. Из-за забастовки угольщиков ситуация с углем была очень напряженная, для того, чтобы флагман Уайт Стар Лайн смог отправиться в свое первое путешествие, весь угольный запас кораблей «Маджестик», «Филадельфия» и «Сент-Луис» был сгружен на борт «Титаника». Пассажирам, чьи рейсы не состоялись, предложили переоформить свои билеты на рейс «Титаника».

Вернемся на корабль, на котором в этот момент происходят важнейшие кадровые перемены. На должность старшего помощника капитана назначается 39-летний офицер Генри Тингл Уайлд. Эта рокировка смещает на ступеньку ниже Уильяма Мердока и Чарльза Лайтоллера, вследствие чего, свою должность теряет Дэвид Блэр. Запомните это имя, так как именно Дэвид Блэр связан с наиболее устойчивым мифом о «Титанике». Мифом о злосчастных биноклях для впередсмотрящих.

Дэвид Блэр был весьма опечален тем фактом, что не сможет принять участие в первом плавании «Титаника». Утром 15 апреля он, вероятно, думал иначе.

Персоналии. Офицерский состав «Титаника»:

Генри Тингл Уайлд, родился 24 октября 1872 года в Уолтоне, Великобритания. Морскую карьеру начал в подростковом возрасте, планомерно поднимаясь по карьерной лестнице. В компанию Уайт Стар Лайн перешел в 1897 году в должности младшего офицера. В августе 1911 года Уайлд стал старшим офицером на «Олимпике». 3 апреля 1912 года Генри Уайлд должен был уходить в рейс, но внезапно был отозван с «Олимпика», вероятно по просьбе капитана Смита и перенаправлен на «Титаник». Известно, что именно Уайлд написал сестре письмо, в котором поделился тем, что «испытывает странные чувства насчет корабля».

Обстоятельства гибели Генри Уайлда не вполне известны, хотя, по мнению нескольких свидетелей, старший помощник погиб на судне, застрелившись. В ходе поисковой операции его тело не было найдено.

Уильям МакМастер Мердок родился 28 февраля 1873 года в Далбитти, Шотландия. Принадлежал к давнему роду шотландских мореплавателей. После школы, согласно семейной традиции, был отдан на 5-летнее обучение в Вильямс Джойс энд Кой, но учебу окончил на год раньше, так как уже считался очень квалифицированным моряком. С 1900 года Мердок слу-

жит в компании Уайт Стар Лайн на должности второго помощника на судах «Руник», «Селтик», «Германик», «Океаник», «Седрик», «Адриатик» и «Олимпик».

Именно Мердок нес вахту в момент столкновения с айсбергом. Именно он принимал важнейшие решения по маневрированию судном, чтобы избежать рокового удара. Именно он руководил эвакуацией пассажиров с правого борта, в которой спаслось 75% всех выживших в катастрофе. Был смыт за борт нахлынувшей большой волной за несколько минут до погружения «Титаника» под воду.

Тело Уильяма Мердока не было найдено во время поисковой операции. Ему было 39 лет.

Чарльз Герберт Лайтоллер родился 30 марта 1874 года в Чорли, Северо-Западная Англия. В тринадцать лет начал морскую карьеру юнгой на судне «Примроуз Хилл». В двадцать один год получил удостоверение помощника капитана и перешел в пароходный флот. В 1900 году был переведен на североатлантические линии компании Уайт Стар Лайн. Работал на «Маджестике» и «Океанике», на «Титаник» был приглашен первым помощником, однако из-за кадровых перестановок в первый рейс вышел в должности второго.

Был ответственным за эвакуацию пассажиров с левого борта. В вину Лайтоллеру вменяется слишком буквальная трактовка приказа «сначала женщины и дети», который Чарльз воспринял как «только женщины и дети». Из-за того, что в шлюпки не пускали мужчин, а многие женщины отказывались покидать борт «Титаника», первые шлюпки были спущены на воду полупустыми. Мужчины допускались только в качестве гребцов и сопровождающих.

Чарльз Генри Лайтоллер спасся на перевернутой складной шлюпке В. Грамотно организовав выживших и разместив их на шлюпке так, чтобы она не перевернулась, Лайтоллер спас жизни еще 27 человек.

Был главным свидетелем в расследовании катастрофы, а также внес свои рекомендации по улучшению безопасности на кораблях после трагедии.

После завершения расследования служил на «Океанике», а к концу Первой мировой войны был вынужден подать в отставку после двадцати лет верной службы морю. Подобный жизненный опыт не проходит бесследно, свои воспоминания он опубликовал в книге под названием «Титаник и другие корабли». Проявил себя во время Второй мировой войны, в 66-летнем возрасте, Чарльз Лайтоллер переоборудовал свою личную яхту «Сандауэр» и помогал в эвакуации союзных войск из Дюнкерка. Его усилиями были спасены 130 человек.

Чарльз Генри Лайтоллер скончался в возрасте 78 лет во время великого смога в Лондоне в 1952 году

Герберт Джон Питман, третий помощник капитана, родился 20 ноября 1877 года в Саттон-Монтисе, Сомерсет, Англия. Впервые вышел в море в восемнадцатилетнем возрасте в составе торгового флота. Карьеру в Уайт Стар Лайн начал в 1906 году, служил четвертым, третьим и вторым офицером на пароходах «Долфин» и «Маджестик» и четвертым помощником капитана на «Океанике».

Приглашение на «Титаник» получил 26 марта 1912 года, в его обязанности входило определение координат корабля по звездам, отклонение компаса, общий осмотр палуб и руководство интендантами.

По приказу Уильяма Мердока взял на себя командование шлюпкой номер 5. Он благополучно покинул корабль, а во время расследования утверждал, что «Титаник» ушел под воду целым. Принял решение вернуться и попытаться спасти оставшихся в воде людей, но из-за разногласий пассажиров в шлюпке отменил это решение, о чем сожалел всю жизнь.

Скончался в возрасте 84 лет в 1961 году.

Джозеф Гроувз Боксхолл родился 23 марта 1884 года в Кингстон-апон-Халле, Великобритания. В 1907 году начал свою карьеру в Уайт Стар Лайн, служил на «Океанике» и «Арабике». Во время рейса на «Титанике» в его обязанности входили помощь в навигации, составление графика дежурств, оказание помощи пассажирам и членам экипажа. Джозеф Боксхолл определял координаты «Титаника» для передачи сигнала SOS, ошибившись на одну минуту. Эта ошибка впоследствии сильно усложнила поиски останков корабля на дне Атлантики.

Был назначен командующим спасательной шлюпкой номер 2 с левого борта, в которой находилось всего 18 человек. Не рассматривал возможность вернуться за пассажирами, после погружения «Титаника» под воду.

О трагедии «Титаника» предпочитал не говорить, однако в 1958 выступил консультантом при экранизации книги Уолтера Лорда «Последняя ночь Титаника».

До конца жизни считал, что рассчитал координаты верно. Скончался в возрасте 83 лет в 1967 году. Прах Джозефа Боксхолла развеян над Атлантическим океаном в координатах, которые он собственноручно рассчитал 55 лет назад.

Гарольд Годфри Лоу родился 21 ноября 1882 в Ленросе, Северный Уэльс. В возрасте четырнадцати лет сбежал из дома, чтобы стать моряком. Свою карьеру начал юнгой, а к 1908 году получил сертификат капитана. В компании Уайт Стар Лайн служил на кораблях «Бельгик» и «Тропик», на «Титанике» должен был совершить свой первый трансатлантический переход.

Во время столкновения с айсбергом крепко спал в своей каюте, настолько крепко, что разбудить его смогли только через полчаса. Был участником двух конфликтных ситуаций во время эвакуации: конфликт с третьим офицером Гербертом Питманом, который обвинял Лоу в чрезмерной перегруженности спасательной шлюпки номер 5 и конфликт с Брюсом Исмеем, во время спуска этой же шлюпки, Гарольд Лоу накричал на директора Уайт Стар Лайн, который истерически пытался ускорить процесс.

Гарольд Лоу покинул корабль на спасательной шлюпке номер 14. После того, как «Титаник» полностью ушел под воду, организовал спасательную операцию и вернулся за оставшимися в воде пассажирами. К сожалению, спасти он смог всего четверых, один из которых скончался в эту же ночь. Благодаря Гарольду Лоу были так же спасены уцелевшие на складной шлюпке А и взята на буксир складная шлюпка D.

Отличился Лоу и во время следствия, его показания посчитали «легкомысленными», а сам он неоднократно получал предупреждения об излишней язвительности во время допроса.

Например, на вопрос комиссии «из чего состоял айсберг», Лоу ответил: «Сэр, я полагаю, что изо льда». Критиковали его так же за многочисленные расистские замечания в адрес итальянцев. Тем не менее, в историю «Титаника» Гарольд Лоу вошел тем, кто не побоялся вернуться. В родном Бармуте ему были вручены памятные золотые часы с благодарностью за доблестную службу.

Скончался в 1944 году в возрасте 61 года.

Джеймс Пол Муди родился 21 августа 1887 года в Скарборо, Великобритания. В море вышел в четырнадцать лет, в 1911 году поступил на службу в Уайт Стар Лайн, где был назначен на «Океаник» вместе с Чарльзом Лайтоллером. В 1912 был переведен на «Титаник», с ежемесячным жалованием в 37 долларов.

В момент столкновения находился на капитанском мостике вместе с Уильямом Мердоком. В ходе эвакуации помогал спускать шлюпки номер 12, 14 и 16. Уступил свое место в шлюпке Гарольду Лоу. Скорее всего, погиб при попытке спустить складную шлюпку.

Сразу после катастрофы ходили слухи, что один из офицеров застрелился. Считалось, что это был либо Муди, либо Уайлд, либо Мердок. В ходе поисковой операции тело Джеймса Муди не было найдено. Ему было 24 года.

Глава 4. «Титаник» называли сказочным кораблем...

Крупнейшее судно в мировой истории начала XX века имело длину 269,1 м, ширину 28,19 м, высоту 18,5 м от ватерлинии. «Титаник» был оснащен двумя четырехцилиндровыми паровыми машинами тройного расширения, паровой турбиной и тремя трехлопастными винтами. Мощность составляла 55.000 л.с.; максимальная рассчитанная скорость 25 узлов (45 км/ч); численность экипажа 899 человек. В общем, представьте себе судно высотой в одиннадцать этажей и длиной в четыре жилых квартала.

Турбина размещалась в пятом водонепроницаемом отсеке, ближе к носу располагались паровые машины, следующие шесть отсеков были заполнены двадцатью четырьмя двухпроточными и пятью однопроточными котлами. Для обеспечения такой машины электричеством на борту находились четыре генератора, каждый мощностью 400 киловатт, а также два дополнительных генератора по 30 киловатт.

10.000 лампочек, 562 обогревателя, 153 электромотора, вентиляторы в котельных и машинных отделениях, огромное количество телефонов, плюс радиотелеграф Маркони, электротренажеры в гимнастическом зале, электроприборы на кухнях, нагреватели и морозильная камера.

На «Титанике» было восемь палуб, обозначенные буквами от А до Г, расположенных друг над другом на расстоянии 250—320 см. После палубы Г шел настил второго дна, а еще ниже, примерно в полтора метра от киля второе дно. По длине всего корабля располагались только палубы С, D, E, F. На открытой шлюпочной палубе находились двадцать спасательных шлюпок. «Титаник» имел три якоря общим весом 31 тонна.

Над палубами возвышались четыре огромные трубы диаметром 7,3 метра каждая. Еще выше поднимались передняя и задняя мачты. На передней мачте, на высоте 29 метров над ватерлинией располагалось так называемое «воронье гнездо». Между обеими мачтами были натянуты антенны судовой радиостанции.

В путешествие могли отправиться 1034 пассажира первого класса, 510 пассажиров второго класса, 1022 пассажира третьего класса, всего 2566 человек.

А теперь представим себя пассажирами первого класса и прогуляемся по роскошным интерьерам «Титаника».

Пассажиры первого класса могли разместиться в 370 каютах, для их удобства на борту имелись: плавательный бассейн (располагался на палубе F, его глубина составляла 1,8 метра, наполнялся подогретой морской водой), раздевалки и душевые, корт для игры в сквош и специальное помещение, в котором желающих поиграть мог обучить инструктор. Стены кают, даже самых «скромных», были украшены репродукциями картин и обшиты панелями из дорогих и редких пород дерева (красное дерево, орех, платан, дуб и лимон). Самые шикарные апартаменты были оформлены в девятнадцати различных стилях, включая стиль эпохи Возрождения, королевы Анны, новоголландский и другие. В каютах стояли латунные, медные или дубовые кровати с шелковым бельем, электрические камины, розетки для подключения настольных ламп и вентиляторов. К услугам посетителей турецких бань работали массажисты. В турецких банях был установлен мраморный фонтанчик с питьевой водой с краником в виде львиной головы, а стены, потолок, и колонны были украшены сложным резным мавританским орнаментом, на полу же был линолеум из синих и белых узорчатых плиток. Между массажными кабинетами и комнатой отдыха находилась электрованна (прототип современного солярия).

Двое королевских апартаментов (тех самых, в которых путешествовали Роза и Кэл из культового фильма Джеймса Кэмерона) включали в себя гостиную, две спальни, гардеробную, туалет и 15-метровую персональную прогулочную палубу. Первые апартаменты занимал Брюс Исмей, вторые – Шарлотта Кардеза с сыном.

На палубе С у Парадной лестницы находилась справочная контора, где пассажиры могли обменять валюту, сдать на хранение вещи, написать текст телеграммы, взять напрокат шезлонг, купить билет в турецкую баню или бассейн (три часа в день, отдельно для мужчин и женщин, бассейн работал бесплатно). Там же были парикмахерские, медпункт для пассажиров первого и второго классов.

Дизайн общественных помещений для пассажиров первого класса напоминал английскую усадьбу в викторианском стиле. На палубе D обеденный салон первого класса при необходимости мог перестраиваться в танцевальную площадку, для этого там находился рояль. Посетителям ресторана предлагались устрицы по-русски, отварная семга под взбитыми сливками, ягненок под мятным соусом, паштет из гусиной печени, эклеры с шоколадной глазурью и другие изысканные блюда. У знаменитой Парадной лестницы располагался холл для приемов, обставленный бархатными диванами, столиками, плетеными креслами, а стену украшал французский гобелен.

Ресторан «A la carte» и кафе «Parisien» располагались в кормовой части судна на палубе В. Стены ресторана были отделаны под светлый орех, большие окна закрыты шелковыми шторами. Колонны удерживали потолок, украшенный роскошными цветочными мотивами. Кафе «Parisien» было выполнено в непринужденном стиле парижских уличных кафе, вокруг небольших столиков стояли плетеные стулья. В ресторане «A la carte» самые привередливые гости могли насладиться изысканными блюдами за дополнительную плату. Например, отведать свежей клубники со сливками, в начале апреля посреди открытого океана.

Парадную лестницу венчали красивейшие часы с бронзовыми фигурами Чести и Славы. Сама же лестница была выполнена в стиле Марии II и Вильгельма III второй половины XVII века. На самом деле, на корабле было две идентичные парадные лестницы, одна на корме, другая в носовой части. На каждой палубе лестницу украшала статуя херувима, держащего светильник в виде факела. На палубе D вместо него был бронзовый канделябр с двадцатью одним рожком с электрическими стеклянными свечами. За лестницей находились три 12-местных лифта, которые доходили до палубы Е.

Ближе к корме находился читальный зал в георгианском стиле, где пассажиры могли провести время, уютно расположившись в мягких креслах перед письменными столами. За читальным залом находился общий салон первого класса, где пассажиры за игрой в карты обменивались свежими слухами. Некоторые детали салона (дверные ручки, настенные светильники) копировали элементы интерьеров Версальского дворца. Отдельного внимания заслуживает и курительный салон первого класса, где находился единственный на лайнере дровяной камин из итальянского скульптурного мрамора с львиными фигурами и дверцами по бокам. Стену над камином украшал морской пейзаж Нормана Уилкинса «Приближение к Плимутской гавани».

В кормовой части находилось кафе «Пальмовый дворик», повторяющее интерьеры кафе «Parisien», украшенное пальмами в кашпо. За входом на Парадную лестницу размещался гимнастический зал с велотренажером, гребным тренажером, силовым противовесом, «электроверблюдом», «электроконем» и боксерской грушей.

Стоимость билетов для пассажиров первого класса начиналась от 23 фунтов стерлингов (каюта на палубе Е без питания) до 870 фунтов стерлингов (люкс-апартаменты с личной прогулочной палубой) (то есть примерно от 270.000 рублей до 8.000.000 рублей в современных ценах).

Если вы не настолько состоятельный человек, то, возможно, вы бы приобрели билет во второй класс.

Каюты второго класса размещались на палубах от D до G, в них, в основном, были установлены двухъярусные кровати, с широким пологом, чтобы иметь возможность уединиться в четырехместной каюте. Также имелись туалетный столик со складным умывальником, диван и гардероб. Стены были обшиты покрашенными в белый цвет деревянными панелями, на полу стелился линолеум. На палубе E имелась парикмахерская и обеденный салон на 394 персоны. Пассажирам предлагалось меню из шести блюд, к примеру, овощной суп, жареный цыпленок с рисом, фруктовый десерт, орехи, сыр, кофе и чай. Стены были обшиты панелями из платана, мебель была из красного дерева. Кормовая часть шлюпочной палубы предлагалась для прогулок на открытом воздухе. Парадная лестница не была доступна для пассажиров второго класса, гости перемещались по двум лестницам в кормовой части корабля.

Билет второго класса стоил от 10 фунтов стерлингов до 40 фунтов стерлингов (от 40 до 166 тысяч рублей). Во втором классе путешествовали английские и американские семьи, представители среднего класса.

Если каюта второго класса вам не по карману, то почему бы, не рассмотреть путешествие третьим классом, ведь условия в нем были очень и очень приличными.

Каюты третьего класса размещались на палубах от D до G, количество мест в каютах варьировалось от двух до десяти. Стены были окрашены простой белой краской, между двухъярусными койками располагался умывальник. При необходимости каюты можно было разобрать и превратить их в грузовое помещение. В каютах были предусмотрены матрасы, подушки и одеяла, но вот постельное белье должно было быть своим. Но для эмигрантов, перевозивших все имущество с собой, отсутствие постельного белья проблемой не являлось.

На палубе F находился обеденный зал на 470 человек, стены которого украшали карты с маршрутами компании Уайт Стар Лайн. Питание входило в стоимость билета, меню было фиксированным. На завтрак гостям подавали овсяную кашу с молоком, копченую селедку или бифштекс с луком, вареный картофель, свежий хлеб и масло, мармелад, чай или кофе. Обед состоял из супа, солонины или солянки из капусты с картофелем, на десерт фруктовая запеканка. К чаю было что-то горячее, сыр, сдобные булочки с изюмом или вареньем. Как вы можете видеть, меню очень сытное и питательное.

На палубе D имелся небольшой медпункт, в кормовой части располагался курительный салон (левый борт) и общая комната (правый борт). В общей комнате для развлечения гостей имелось пианино. Ванные были общие для всех пассажиров третьего класса.

Стоимость билетов варьировалась от 2 до 8 фунтов стерлингов (в среднем примерно 25.000 рублей).

Помимо роскошных помещений для состоятельных пассажиров на корабле можно было увидеть: камбуз для команды, столовую для матросов и кочегаров, канцелярию директора-распорядителя рейса, информационное бюро, библиотеки для всех трех классов. На палубе D были жилые помещения для 108 кочегаров, в которые они попадали по специальному винтовому трапу. Ближе к корме располагались кухня (для первого и второго классов), а далее ряд помещений корабельного лазарета. В отличие от большинства кораблей эпохи, на «Титанике» была оборудована целая больница с операционной комнатой, изолированным инфекционным блоком и лазаретом на двенадцать коек.

В передней части палубы В находились жилые помещения для 72 грузчиков и 44 матросов, далее по всей длине палубы располагались каюты второго и третьего классов, а так же каюты стюардов и механиков.

На палубе F находились кубрики 53 кочегаров, 64 каюты второго класса и основные жилые помещения пассажиров третьего класса, там же располагались два больших салона, столовая третьего класса, прачечные, бассейн и турецкие бани.

Еще ниже на палубе G находились жилые помещения для 45 кочегаров и смазчиков, и 26 кают для 106 пассажиров третьего класса. Остальное пространство занимало багаж-

ное отделение для пассажиров первого класса, почта и зал для игры в сквош. За ними шли два отсека с паропроводами поршневых машин и турбинное отделение. Затем шли кладовые и 60 кают для 186 пассажиров третьего класса, но они находились уже ниже ватерлинии.

Под палубой G находился настил второго дна, там хранился перевозимый груз, и располагалась огромная морозильная камера.

Примерно в полутора метрах над килем были установлены котлы, поршневые паровые машины, паровая турбина и электрогенераторы, оставшееся пространство занимали грузы и цистерны с питьевой водой. Междудонное пространство было разделено поперечными и продольными перегородками на 46 водонепроницаемых камер. По всей длине трюма «Титаник» был разделен на 16 водонепроницаемых отсека. Во всех переборках, которые и разделяли корабль, имелись герметичные двери, которые можно было закрыть дистанционно с мостика. При возникновении экстренной ситуации все 12 дверей закрывались одновременно. В потолке каждого отсека находился люк, ведущий на шлюпочную палубу, чтобы те, кто не успел покинуть помещения до закрытия дверей, смог это сделать.

«Титаник» был совершенством инженерной мысли и самым красивым кораблем, который когда-либо создавался руками человека.

Бытовало мнение, что в библиотеках «Титаника» имелся экземпляр печально известной книги, написанной в 1898 году Морганом Робертсоном. Называлась она «Тщетность». Книга была примечательна тем, что Робертсон буквально предсказал предшествующую трагедию. Так ли это на самом деле?

Конечно, такой роман существовал и существует до сих пор, более того, регулярно переиздается. По сюжету в водах Северной Атлантики из-за столкновения с айсбергом терпит бедствие и тонет огромный и прекрасный лайнер «Титан». По несчастливой случайности спасательных шлюпок оказывается недостаточно, и более половины пассажиров гибнут вместе с кораблем. Но существует две версии романа. Первая описывает парусное судно, сама катастрофа не является основой сюжета, а сосредоточена, в основном, на жизненных перипетиях главного героя. Вторая версия была издана, так сказать, «по горячим следам», в 1912 году сразу же после катастрофы. Автор фактически «подогнал» сюжет под реальные исторические события, так, например парусное судно стало пароходом, а технические параметры «Титана» стали подозрительно напоминать «Титаник». Впоследствии книга была переименована в «Тщетность или гибель Титана».

Безусловно, книги на борту «Титаника» не было, хотя совпадения, и правда, довольно мистические. Но, увы, это миф, приправленный маркетинговым ходом издателей книги.

Переместимся из библиотеки в грузовой отсек. Согласно еще одному мифу, на борту «Титаника» перевозили мумию древнеегипетской предсказательницы бога Амон Ра. Якобы мумия была проклятой и тем самым наложила проклятие на первый рейс лайнера. Эта байка появилась с легкой руки одного нью-йоркского журналиста, более того, он утверждал, что саркофаг даже поместили в спасательную шлюпку, и она успешно была доставлена в Америку. На этом приключения коварной предсказательницы не окончились, на ее совести, по мнению журналиста, потопленная, не менее легендарная, «Лузитания». Эта история вымышлена «от и до», никаких свидетельств наличия мумии на борту не было, спасшиеся пассажиры информацию о саркофаге в шлюпке не подтвердили.

Глава 5. В предвкушении успеха

6 апреля 1912 года. «Титаник» находится в Саутгемптоне, на судно активно набирают персонал. Особая конкуренция была среди кочегаров, все из-за продолжающейся забастовки угольщиков. Перспектива получить новую работу на флагмане Уайт Стар Лайн прельщала многих. Одним из требований капитана Смита был национальный признак: на британском лайнере должны были работать только британцы. В общей сложности на корабль был набран 891 человек, среди которых 23 женщины стюардессы. Палубная команда состояла из опытных и высококвалифицированных моряков (матросы, впередсмотрящие, боцманы, рулевые, полицейские, фонарщики, плотники и многие другие). Одних только инженеров-механиков насчитывалось 325 человек. Обслуживающий персонал состоял из 431 человека: из них 310 стюардов, несколько помощников лифтеров (молодых ребят в возрасте от 14 до 17 лет), повара, мясники, пекари. 69 официантов для ресторанов и кафе первого класса. Пятеро почтовых служащих, правда, так же как и радисты, они не являлись сотрудниками компании Уайт Стар Лайн, а работали на Королевскую почту. Безусловно, отдельного внимания заслуживают восемь музыкантов.

Из всего обслуживающего персонала хочется отметить стюардессу Вайолет Джессоп. Среди исследователей и любителей «Титаника» Вайолет завоевала прозвище «непотопляемая», и сейчас вы поймете почему.

В возрасте двадцати трех лет Вайолет начала свою карьеру в компании Уайт Стар Лайн и сразу на трансатлантическом лайнере «Олимпик» под командованием Эдварда Джона Смита. 20 сентября 1911 года с «Олимпиком» произошел несчастный случай, он столкнулся с крейсером «Хоук» из-за неудачного маневра.

После «Олимпика» Вайолет переводится на «Титаник», корабль ей не нравится, как не нравятся и сами трансатлантические переходы. Однако она поддается уговорам друзей и соглашается на эту работу. Пересекать океан ей снова предстоит под командованием капитана Смита и его старших офицеров Мердока и Лайтоллера. При себе у Вайолет был рукописный перевод некой еврейской молитвы, которая должна была защитить ее от огня и воды. Вайолет спаслась с «Титаника» в спасательной шлюпке номер 16.

Во время Первой мировой войны Вайолет продолжает свою морскую карьеру и служит на третьем лайнере класса «Олимпик» – «Британнике». Правда, теперь она уже не стюардесса, а медсестра в Красном кресте, а «Британник» – не роскошный корабль, перевозящий миллионеров, а госпитальное судно.

21 ноября 1916 года «Британник» подорвался на mine, поставленной немецкой подводной лодкой. После взрыва корабль остался на плаву, и пока судно все еще имело ход, команда не торопилась спускать спасательные шлюпки. Тем не менее, две лодки все-таки были спущены, и в одной из них находилась Вайолет. К сожалению, обе лодки были затянuty под все еще работающий гребной винт. Под винтом погиб двадцать один человек, но Вайолет удалось выпрыгнуть из шлюпки и выплыть. Правда, под водой течение занесло ее под днище, и она ударила головой о киль, получив трещину в черепе. Но море любило отважную Вайолет, и она была спасена.

Три катастрофы, одна легендарная, что ж, в удаче Вайолет отказать нельзя.

«Непотопляемая» Вайолет скончалась в возрасте 83 лет в Англии.

Помимо набора персонала, в это же время шла активная погрузка в трюмы корабля. Ну, пожалуй, среди самых известных грузов – Renault CV Town Car, который принадлежал пассажиру первого класса Уильяму Картеру. Стоимость автомобиля составляла примерно 130.000 долларов.

На дно океана вместе с кораблем ушли две бочки с ртутью и одна бочка отбеливающей глины, 4 ящика с опиумом (в качестве сырья для фармацевтической компании), 76 ящиков с ярко-красной природной смолой, так называемой «драконовой кровью», которую использовали в фотоделе. Национальный банк Чикаго ожидал 300 коробок очищенных грецких орехов, 11 холодильников, партия страусиных перьев, 15 ящиков кроличьего пуха, 4 ящика соломенных шляп, французское шампанское, каперсы, фуа-гра и домашнее варенье.

Продолжая тему провианта, поговорим о том, сколько продуктов питания было погружено на борт корабля, ведь это огромное количество людей необходимо было как-то прокормить. Провизии должно было хватить на два рейса, в Нью-Йорк и обратно. Итак, если мы заглянем в погрузочный список, то мы увидим:

34.000 кг свежего мяса, 5.000 кг свежей рыбы, 3.400 кг бекона и ветчины, 11.300 кг домашней птицы и дичи, 1.100 кг сосисок, 40 тонн картофеля, 16.000 лимонов, 36.000 яблок, 400 кг винограда, 2,5 тонны помидоров, 1,1 т зеленого горошка, 1,6 т лука, 2.300 кг муки, 4.500 кг сахара, 4.500 кг риса и бобов, 4.500 кг различных круп, 2.700 кг масла, 5.700 литров молока, 1000 булочек, 1.000 кг кофе, 400 кг чая, 500 кг джема и мармелада, 40.000 яиц, 20.000 бутылок пива, 1.500 бутылок вина, 1000 бутылок шампанского, 850 бутылок скотча, джина и виски, 8.000 сигар, 15.000 бутылок минеральной воды (свежей питьевой воды ежедневно потреблялось 53.000 литров). Вместе с продуктами и напитками на борт погрузили 57.600 единиц посуды, 29.000 единицы стеклянной посуды, 44.000 столовых приборов. А так же, 7500 одеял, 6000 скатертей, 3000 стеганых одеял, 3.600 покрывал, 800 одеял из гагачьего пуха, 15.000 одноместных простыней, 3.000 двухместных простыней, 15.000 наволочек, 45.000 тканевых салфеток, 7.500 банных полотенец. Конечно, это далеко не весь список, но общее представление мы получили.

Утром 9 апреля на борт «Титаника» пребывает инспектор Министерства Торговли Морис Кларк, заслуживший за свою дотошность и вьедливость прозвище «зануда». Кларк проверил состояние всех спасательных шлюпок, снял брезент, посчитал весла и спасательные круги. Инспектор оставался на борту практически до самого заката, но все равно не смог проверить все, что требовалось, и планировал вернуться утром. Тем временем, «Титаник» активно проветривают, чтобы максимально избавиться от запаха свежей краски, которой «Титаник» выкрасили накануне. Для этой же цели, на борт погрузили огромное количество цветов. Цветы размещали в каютах, излишки же поместили в морозильную камеру для сохранности.

На этом этапе чтения, мы уже убедились в том, что, несмотря на то, что «Олимпик» и «Титаник» считались и фактически были близнецами, они все-таки существенно друг от друга отличались. И не только по размеру, а как мы помним, «Титаник» был длиннее, а палуба А была застеклена, но и некоторыми деталям внутреннего убранства. Именно поэтому целая конспирологическая теория о том, что владельцы компании Уайт Стар Лайн затопили вместо «Титаника» «Олимпик» разбивается в пух и прах. «Титаник» был абсолютно новым кораблем, и этот факт подтверждается огромным количеством свидетельств, в то время, как «Олимпик» уже был в ремонте и к моменту 10 апреля 1912 года успешно пересек Атлантику семнадцать раз. Сторонники версии о подмене кораблей считают, еще на верфи владельцы подменили таблички с названиями, а затем, филигранно рассчитав столкновение с айсбергом, пустили ко дну собственное детище. Конспирология это всегда интересно и увлекательно, но даже миф о мумии на борту выглядит гораздо правдоподобнее, чем подмена кораблей.

Тем не менее, эта конспирологическая теория продолжала успешно существовать вплоть до 1985 года, пока экспедиция Роберта Балларда не обнаружила останки корабля на дне Атлантического океана, и не началась кампания по подъему артефактов. На всех поднятых предметах, включая наугад взятый кусок корпуса, был набит серийный номер 401, принадлежавший «Титанику». Серийный номер «Олимпика» – 400. Таким образом, сторонники теории получили не просто финальный аргумент, а настоящее вещественное доказательство того, что их

теория не состоятельна. Табличек с названием, которые можно было бы подменить, не существовало. Имя корабля выбивалось рабочими с помощью массивных молотков. Затем буквенный контур закрашивался желтым хроматом.

Поздним вечером 9 апреля Томас Эндрюс телеграфирует своей жене: «Работы на „Титанике“ практически завершены, и, думаю, он станет завтра настоящим флагманом старой доброй Уайт Стар Лайн». Дэвид Блэр окончательно прощается с кораблем, по случайности унося с собой ключ от шкафа с биноклями для впередсмотрящих (но к этому мифу мы вернемся чуть позже). На борту собирается весь офицерский состав, но вот капитан Смит предпочел провести последнюю ночь перед рейсом вместе со своей семьей.

Глава 6 Саутгемптон – Шербур – Куинстаун

Ранее утро 10 апреля 1912 года, температура воздуха около 9 градусов по Цельсию, облачно. Через шесть часов «Титаник» будет готов отправиться в свой первый рейс через Атлантический океан к берегам Соединенных Штатов Америки. Члены экипажа добавляют последние штрихи перед прибытием первых пассажиров, а на кухнях готовят первый пассажирский завтрак.

В 7 утра на борт поднимаются все девятьсот членов экипажа. На судне настоящий хаос, команда очень разномастная. Работникам, переведенным с «Олимпика», ориентироваться на гигантском корабле гораздо проще, новичкам же приходится попотеть, чтобы разобраться и с уверенностью передвигаться по настоящим лабиринтам огромного плавучего города. По словам Лайтоллера, ему потребовалось около двух недель, чтобы запомнить расположение всех помещений и перемещаться по «Титанику» без плана в кармане.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

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

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