

УДК 656.6
ББК 39.4
Н 55

Н55 Несмеянов Е. В.

«Титаник»: правда и мифы. — М. ; СПб. : Нестор-История, 2020. — 320 с., ил.

ISBN 978-5-4469-1682-5

Крушение британского трансатлантического лайнера «Титаник» в ночь с 14 на 15 апреля 1912 г. стало одной из самых крупных и знаковых морских катастроф и одним из самых задокументированных и описанных событий всеобщей истории. При этом в популярной литературе и интернете до сих пор имеют широкое хождение искаженные, упрощенные воззрения, односторонние трактовки, устаревшие, неполные данные и всевозможные мифы и спекуляции, связанные как с самим судном, так и с причинами и обстоятельствами его трагической гибели. В своей третьей по счету книге о «Титанике» автор на материале новейших публикаций и исследований, в основном англоязычных, проводит разбор и опровержение некоторых наиболее распространенных, стойких и одиозных мифов и заблуждений современной «титаникологии». Также анализируется скоростной режим судна при прохождении ледовой зоны, раскрываются особенности организации визуального наблюдения вахтенными впередсмотрящими, новые детали столкновения с айсбергом (его возможный контакт с надводным бортом) и хода погружения с попеременным креном на правый и левый борт. Основу книги составляют собственные исследования автора, опубликованные в журналах американских и европейских исторических обществ «Титаника» и впервые переведенные (с дополнениями и обновлениями) на русский язык. Книга адресована исследователям и всем интересующимся историей судоходства.

ISBN 978-5-4469-1682-5



9 785446 916825

УДК 656.6
ББК 39.4

© Е. В. Несмеянов, 2020
© Издательство «Нестор-История», 2020

Введение

И снова «Титаник»... Общаясь по роду деятельности с издателями, журналистами, профессиональными историками и другими категориями граждан, нередко приходится слышать: мол, о «Титанике» уже всё известно и написано, ничего нового по этой теме уже не скажешь. В каком-то смысле это действительно так, не зря ведь гибель «Титаника», библиография по которой насчитывает свыше четырех тысяч томов, признается одним из самых задокументированных и описанных событий мировой истории. Массив написанного, рассказанного и отснятого на кинолентку довлеет над всяким, кто берется за перо — точнее, садится за компьютер — с намерением писать о «Титанике». А число этих смельчаков (или же графоманов?) за последнюю пару десятилетий выросло в астрономической пропорции. Если по вопросам квантовой физики, физиологии высшей нервной деятельности или истории Средних веков дилетанты, как правило, предпочитают особо не распространяться, справедливо боясь обнаружить свою некомпетентность, то о «Титанике» практически каждый имеет собственное и категоричное мнение: тут вас огорошат и теорией заговора и подмены, и в красках опишут пожар, бушевавший в недрах судна, и поведают о гонке за приз «Голубой ленты Атлантики», и «просветят» о том, что в действительности следовало бы таранить тот злополучный айсберг... и многое, многое другое. Доля истины в этих рассказах ничтожно мала или вовсе стремится к нулю, но благодаря их сенсационности, громогласности и широкой растиражированности в СМИ создается устойчивая иллюзия всезнания, досказанности и «закрытости дела» («Теперь-то, дескать, нам точно известно, что там произошло!»). Это — обратная сторона популярности «Титаника», можно сказать, раскрученности самого этого бренда, уже давно и неоспоримо ставшего частью мировой поп-культуры.

Также не подлежит сомнению и роль, сыгранная в процессе популяризации «Титаника» западным кинематографом (не только голливудским). В сознании множества людей, особенно молодых, «Титаник» неразрывно связан с эпическим кинополотном Джеймса Кэмерона 1997 г., характеризуемым

исключительно в превосходных степенях: «шедевр», «суперфильм века» и т. д. Гюнтер Баблер, президент и основатель швейцарского общества «Титаника», очень верно заметил: «Для интересующихся “Титаником” есть время до и после выхода фильма (Кэмерона 1997 г. — *Авт.*). Выход этого фильма изменил ситуацию больше, чем обнаружение корпуса судна в 1985 г.»¹.

Это замечание показывает, насколько позиции мейнстримного кинематографа и поп-культуры в целом сильнее и влиятельнее позиций науки. Пришествие «Титаника» на мировые экраны в 1997–1998 гг. оказалось не таким уж однозначным благом и прорывом, как твердят фанаты фильма, его создатели и лица, причастные к созданию. В России по понятным причинам² картина обрела статус своеобразной «священной коровы», неприкосновенной для критики и ревностно оберегаемой армией преданных поклонников, но реальное положение вещей далеко не столь безоблачно. Киношедевр, призванный служить популяризации науки (в частности, морской истории), парадоксальным образом породил (и закрепил) целый ворох «титанических» мифов, вызвал усиленную коммерциализацию всей так называемой «титанической» субкультуры, привлек под ее знамена ряд весьма сомнительных и антинаучно настроенных индивидов (за рубежом и в РФ), а в некоторых моментах вообще отбросил зрителя на 40 и более лет назад³.

¹ *Bäbler G.* Flusskrebse, zerfressene Hosen und Camerons Entführung // *Titanic Post* (E-Paper des Titanic-Verein Schweiz). 2017. Nr. 102. 161.

² Главным образом из-за участия Института океанологии им. П. П. Ширшова Российской академии наук и лично Анатолия Михайловича Сагалевича, Героя России, доктора технических наук, профессора, руководителя Лаборатории научной эксплуатации глубоководных обитаемых аппаратов ИОРАН (академиком РАН он не является).

³ Например, в том, что касается изображения затопления лайнера с высоко задранной, под углом 45°, кормой, как в фильме «*A Night to Remember*» 1958 г. и более ранних картинах. На момент съемок кэмероновского «Титаника» в 1996 г. уже были выполнены математические расчеты и опубликованы работы, показывающие, что действительная величина дифферента должна была быть почти в два раза ниже. Также судно в изображении Кэмерона и его команды тонуло без крена на борт (см. главу 8), неверно был показан и разлом корпуса. Под-

Аналогичного масштаба изменения произошли и в технике донесения и распространения информации, в том числе исторической, с повсеместным внедрением интернета на территории России в конце 1990-х — начале 2000-х гг. и с бурным расцветом форумов, блогов и социальных сетей в первое десятилетие XXI в. Свобода печатного слова и постинга в Сети — одно из главных завоеваний новой России — обернулась бесконтрольным шквалом низкокачественной, недостоверной, а подчас и откровенно ложной информации. Во второй декаде XXI столетия интернет по этим параметрам уже уверенно опережает телевидение и печатную прессу, о литературе — с ее стабильно падающими тиражами — и говорить не приходится. При этом у многих активных пользователей интернета, особенно у молодежи, отмечается «достаточно низкий уровень критичности по отношению к размещаемой в Глобальной паутине информации. Ее достоверность и качество часто априори завышаются: молодые верят интернету приблизительно так же, как пожилые верят телевизору»¹.

Лженаука мутирует, усложняется, берет на вооружение новые и более изощренные приемы и методы. Одним из таких приемов — и самым опасным — стала мимикрия и попытки если не срачивания со строгой академической наукой, то, по крайней мере, заручения поддержкой со стороны авторитетных ее представителей.

Как неискушенному, начинающему читателю и любителю истории «Титаника» распознать шарлатанов и мифотворцев, паразитирующих на теме и решающих с ее помощью какие угодно свои задачи, кроме научно-исследовательских? А. Б. Соколов приводит вполне исчерпывающий и остроумный перечень критериев в книге «Ученые скрывают? Мифы XXI века», здесь нет

робнее об ошибках и неточностях к/ф «Титаник» 1997 г. см.: Lee P. The Goofs of James Cameron's Titanic. <http://www.paullee.com/titanic/jc1997goofs.html>

¹ Подвойский Д. Молодые верят интернету приблизительно так же, как пожилые — телевизору // Интернет-газета «Реальное время». 2019. 7 окт. https://realnoevremya.ru/articles/154085-kakie-posledstviya-tehnologicheskogo-progressa-nas-zhdut?fbclid=IwAR1gRkJu80nUUDyvyzWfzd1xR65919rOIM-P0l3p6Vh-8tHrcoRk_P

надобности повторять их в полном объеме¹. Применительно к «титаниковедению» выделим следующие тревожные признаки: отсутствие грамотно оформленного ссылочного аппарата при активном и преобладающем использовании опубликованных другими людьми работ (компилирование, конспектирование, пересказ их); отсутствие опубликованных исследований книжного или журнально-статейного формата (в таких авторитетных тематических изданиях, как, например, официальный журнал американского Исторического общества «Титаника» *The Titanic Commutator*, журнал Международного общества «Титаника» *Voyage*, журналы британского, швейцарского и немецкого обществ «Титаника»); безудержная апологетика или демонизация (в противовес критически ориентированному научному подходу); субъективизм, ревизионизм и упрощенчество, вкусовщина в оценках и суждениях; использование ненаучных методов ведения дискуссии (в их числе апелляция к личности, взывание к эмоциям и укрывание за фигурой избранного авторитета, как за щитом) и пр.

А. Я. Аврех давал мудрое наставление: «Нельзя смешивать воедино два разных начала: учебное и научное. Исследователь должен руководствоваться единственным принципом — продолжать историографию, а не повторять ее»².

Невзирая на ажиотаж, вспыхивающий время от времени то в связи с выходом новых художественных фильмов и телесериалов, то с появлением новых — либо хорошо забытых старых — сенсационных теорий, невзирая на происки злопыхателей и иные внешние обстоятельства, научное исследование «Титаника» продолжается в тихом и непрерывном, методичном рабочем режиме. Издаются новые книги и монографии, публикуются статьи (правда, в основном на Западе), в которых затрагиваются аспекты прежде не освещавшиеся либо анализируемые под другим углом, — и это служит лучшим показателем того, что тема «Титаника» по-прежнему актуальна, востребова-

¹ См.: Соколов А. Ученые скрывают? Мифы XXI века. М.: Альпина нон-фикшн, 2017. С. 59–90.

² Аврех А. Я. Царизм накануне свержения. М.: Наука, 1989. С. 11.

на и способна преподнести любопытные сюрпризы и неожиданные открытия. Нам определенно *есть что сказать* о ней.

Основу и содержательное ядро настоящей книги составляют собственные исследования автора, опубликованные главным образом за рубежом, в том числе на страницах журнала *The Titanic Commutator*, с 2014 по 2019 г. Специально для этого издания материал был переведен, дополнен и переработан, так что большая его часть впервые публикуется на русском языке.

Из работ современных отечественных исследователей необходимо назвать книгу А. Н. Широкова «“Титаник”. Рождение и гибель», вышедшую в Москве в трех изданиях («Вече», 2012, 2017, 2019). Составленная по материалам уже несуществующего веб-сайта «Проект “Загляни в прошлое”», который велся Алексеем Николаевичем в конце 1990-х — начале 2000-х гг., она уделяет преимущественное внимание техническим вопросам и может быть рекомендована в данном качестве, несмотря на наличие мелких ошибок и неточностей.

Мировой бестселлер американского писателя-историка и одного из столпов «титаниковедения» Уолтера Лорда, «Незабываемая ночь» (*A Night to Remember*, 1-е изд. 1955 г.), неоднократно переиздавался, в том числе в Советском Союзе и позднее в России — под названиями «Последняя ночь “Титаника”» и «“Титаник”: хроника гибели». Несвободная от ошибок и пробелов, многие из которых обусловлены давностью издания, эта небольшая, увлекательно написанная и хорошо переведенная на русский язык работа по сей день пользуется заслуженной любовью у нескольких поколений читателей. Ее продолжение и дополнение — *The Night Lives on* (1986), написанное Лордом три десятилетия спустя, известно значительно меньше и лишь единицам в нашей стране; на русский язык оно по непонятным причинам никогда не переводилось.

Капитальный труд чешского автора Милоша Губачека «Титаник» (оригинал 1989 г., три переводных издания в РФ и Беларуси — в 1993, 1998, 2000 гг.) стал настольной книгой российских «титанистов», при том что в англоязычных странах он практически неизвестен — возможно, по причине доступности там

классических работ Уолтера Лорда, Джеффри Маркуса и Уин Крэйг Уэйда, на которых Губачек в основном и базируется.

Квинтэссенцией и лицом самой актуальной западной «титаникологии» на сегодняшний день являются две большие коллективные монографии: *Report into the Loss of the SS Titanic: A Centennial Reappraisal, 2011* (научно-аналитического характера) и *On a Sea of Glass: The Life and Loss of the RMS Titanic, 2012* (более хронологически-описательного).

Подготовленный Джорджем Бихи том *On Board RMS Titanic: Memories of the Maiden Voyage (2012)* представляет собой крупнейший и не имеющий аналогов сборник эго-документов — личных писем, сообщений для прессы и воспоминаний спасшихся, малоизвестных широкой аудитории и существенно дополняющих и уточняющих картину, созданную официальными следствиями по делу о крушении судна.

Стенограммы свидетельских показаний, данных в ходе американского и британского расследований (а также слушаний по ограничению финансовой ответственности «Океанской паровой компании» (*Oceanic Steam Navigation Company Limited*)), доступны как в печатном, так и в электронном форматах (на сайте *Titanic Inquiry Project, www.titanicinquiry.org*) и являются отправной точкой для любого серьезного расследования по «Титанику».

Уолтер Лорд, патриарх академического изучения «Титаника», считал легенды и мифы неизбежными спутницами всех великих событий¹. А гибель «Титаника», ознаменовавшая конец старого довоенного мира, вызвавшая коренные изменения в правилах судовождения и шлюпочного оснащения, повлекшая за собой разработку и принятие Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (*СОЛАС, International Convention for the Safety of Life at Sea*) и учреждение Международного ледового патруля, была, вне всяких сомнений, событием эпохального масштаба.

¹ Лорд У. «Титаник»: хроника гибели. М.: Вагриус, 1998. С. 232.

Природа и происхождение исторических мифов, в частности мифов о «Титанике», не являются тайной за семью печатями и порой весьма прозаичны. СМИ, телевидение, соцсети и блоги транслируют и тиражируют сомнительную и не подтвержденную научно информацию, как правило, с целью получения вполне определенных материальных и нематериальных выгод: привлечения новых пользователей, поднятия рейтингов, личного прославления и т. д. Ибо «Титаник» сегодня — это такая тема, которая очень хорошо продается и покупается (правда, к научно-исследовательской литературе это относится в наименьшей степени; коммерческий успех книг У. Лорда и Р. Балларда в 1950-е и 1980-е гг. соответственно — скорее исключение из правил).

Рекордсменами в плане личного обогащения на «Титанике», безусловно, являются Джеймс Кэмерон (с фильмом, занимающим третью строчку по кассовым сборам за всю историю кино) и д-р Роберт Баллард, соруководитель франко-американской экспедиции, нашедшей — или же повторно обнаружившей и явившей всему свету — бранные останки парохода на абиссальной равнине Атлантики в 1985 г.; уже к следующему году его лекционный гонорар взлетел до 10 тыс. долл¹.

Жажда денег и славы — не единственный источник возникновения и распространения «титанической» мифологии. Иногда в действие вступают и более коварные, скрытые факторы: например, в современном «титаниковедении» не принято указывать на тот факт, что большинство исследователей и авторов в том числе капитальных, высоко оцениваемых трудов не только не являются академическими историками, но часто даже не являются специалистами смежных областей. Соответственно, заблуждения, искажения и целые мифы могут возникать как результат невладения методологией научного исследования или ее неправильного применения. Но даже самые точные и надежные научные данные, будучи превратно истолкованными и вырванными из контекста, могут привести к ложному умозаключению,

¹ *Waldron J.* The search for the *Titanic* is over but now a rush for the 'gold' has begun // *Smithsonian*. 1986. Vol. 17, No. 5. P. 59.

а в конечном итоге породить новые мифы. К таким же печальным последствиям могут привести недостаток информации, незнание/сокрытие фактов или банальная ошибка.

Роль последней, включая пресловутый человеческий фактор (см. табл. 2 в гл. 4), традиционно недооценивается или даже вообще нивелируется. В западной историографии в последние годы нарастает тенденция к представлению катастрофы «Титаника» в виде некоего «идеального шторма» (где, выражаясь словами второго помощника Ч. Г. Лайтоллера, «всё было против нас»¹), тенденция к повальному оправданию, героизации и идеализации всего и вся, связанного с «Титаником», как «личного состава», так и материально-технической части. Хотя еще И. М. Короткин замечал, что «слабые стороны и людей и техники обнажаются и выступают наиболее рельефно при авариях»².

По оценкам специалистов, приводимым в учебном пособии «Безопасность мореплавания и надводный борт» под общей ред. А. И. Новикова, только 10 % морских аварий обусловлено форс-мажорными обстоятельствами; 15 % — просчетами конструкторов, а 75 % — некомпетентностью или неправильными действиями экипажа и обслуживающего персонала (т. е. человеческим фактором)³.

Старая английская морская пословица гласит: не каждая ошибка приводит к столкновению судов, но каждое столкновение — следствие допущенных ошибок. В. Н. Мотрич подтверждает ее правоту с опорой на статистику: «К 90 % столкновений причастны ошибки человека, которому, как известно, свойственно ошибаться»⁴. Ошибки этот автор определяет как действия (без-

¹ Formal investigation into the loss of the S. S. *Titanic*. Evidence, appendices and index. Wreck Commissioner's Court. London: His Majesty's Stationery Office, 1912 (далее — BOT.) Charles Herbert Lightoller, recalled. 14197. "<...> on that particular night <...> everything was against us" (p. 322).

² Короткин И. М. Аварии и катастрофы кораблей. Л.: Судостроение, 1977. С. 3.

³ Новиков А. И., Мозолев В. И. Безопасность мореплавания и надводный борт. Севастополь: Изд-во Севастоп. нац. техн. ун-та, 2003. С. 4.

⁴ Мотрич В. Н. Столкновения судов и их предупреждение. Новый взгляд. СПб.: БХВ-Петербург, 2017. С. 273.

действия) человека, «неадекватные сложившейся ситуации. Как правило, они непреднамеренны: человек выполняет неверные действия, расценивая их как верные или наиболее подходящие». И далее: «Практически никогда инцидент не происходит из-за одной-единственной ошибки. При расследовании аварийных происшествий обычно выясняется, что в его основе лежит несколько ошибок, зачастую допущенных разными людьми»¹.

Выявление ошибок, прямо или косвенно приведших к гибели «Титаника», и установление лиц, причастных к их совершению, необходимо вовсе не для того, чтобы вынести кому-то обвинительный приговор (посмертно), возобновив показательное судилище по делу 108-летней давности; как говорится, мертвых не судят. В порыве страсти энтузиасты и фанаты «Титаника» порой забывают, что главной целью углубленного критического разбора аварий и крушений судов является не только и не столько утоление сиюминутного любопытства — и уж тем более не удовлетворение каких-то личных амбиций. Конечная цель наших изысканий — установление истины (в доступных нам пределах) и извлечение из нее правильных уроков для недопущения повторения подобных происшествий в будущем.

Лучше всего об этом сказал А. Н. Крылов, академик Петербургской АН, член Английского общества корабельных инженеров и основоположник теории кораблестроения и живучести корабля:

Описание бывших аварий, критический разбор их причин, широкое и правдивое о них оповещение могут способствовать предотвращению аварий или, по крайней мере, способствовать устранению повторения аварий, уже бывших ранее.

Этот критический разбор покажет, что часто истинная причина аварии лежала не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в «неизбежных случайностях на море», а в непонимании основных свойств и качеств корабля, несоблюдении правил службы и самых простых мер предосторожности,

¹ *Мотрич В.Н.* Горькие уроки морских аварий. СПб.: Морсар, 2015. С. 265, 271.

непонимании опасности, в которую корабль ставится, в небрежности, неосторожности, отсутствии предусмотрительности и тому подобных отрицательных качествах личного состава. Вот здесь-то широкое оповещение и может способствовать превращению этих отрицательных качеств в положительные¹.

Нормы о необходимости тщательного расследования каждой аварии в интересах обеспечения безопасности мореплавания, с тем чтобы выводы такого расследования способствовали в будущем предотвращению допущенных ошибок, содержатся в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., международных конвенциях СОЛАС и МАРПОЛ и в Международной конвенции о грузовой марке².

Так уж повелось, — пишет П.И. Осичанский, — что любая катастрофа на море вызывает у людей повышенный интерес, страх перед силами природы, перед злой человеческой волей и нередко считается таинственной и загадочной. А потому катастрофы эти зачастую обрастают легендами, мифами, загадками, которые потом десятилетиями люди пытаются отгадать. Отсюда и появляются громкие разоблачения, открытия под, например, такими названиями: «Правда о гибели “Эстонии”» или «Тайна крушения “Титаника”». Люди не хотят верить в то, что большинство аварий произошли по самым земным причинам, например, по разгильдяйству, по халатности, по элементарному человеческому самомнению, по ошибке, наконец. Не верится потому, что цена ошибки бывает порой слишком высокой³.

¹ *Крылов А.Н.* Некоторые случаи аварии и гибели судов. Л.; М.: Оборонгиз, 1939. С. 5.

² *Мотрич В.Н.* Горькие уроки морских аварий. С. 4.

³ *Осичанский П.И.* Спасите нас на суше: уроки морских катастроф. Владивосток: Осичанский П.И., 2010. Цит. по: <http://kapitanydv.ru/book-osichansky-spasite-nas/>

Глава 1

Теория подмены «Титаника» «Олимпиком»

В июле 2017 г. скончался Робин Гардинер, британский штурман и автор нескольких книг, продвигающих получившую скандальную известность теорию подмены «Титаника» однотипным тому лайнером «Олимпик». Сходным образом в середине 1980-х гг. утверждалось, будто бы крейсер «Аврора», стоящий на «вечном приколе» у Петроградской набережной в Санкт-Петербурге, тогда Ленинграде, — это в действительности однотипная ей «Диана», но сенсация не состоялась¹.

Первая из книг Гардинера, интригуяще озаглавленная «Загадка “Титаника”», была написана им в соавторстве с голландским журналистом и историком военно-морского флота Даном ван дер Ватом² (больше они не сотрудничали) и вышла в 1995 г. в лондонском издательстве Weidenfeld & Nicolson Ltd., специализирующемся, что показательно, на художественной литературе и справочниках. Став бестселлером у себя на родине в Великобритании, а также в Германии, Италии и Японии, в 1998 г., на волне всколыхнутой фильмом Дж. Кэмерона «титанической» лихорадки, она была переведена на русский язык и издана в Москве («Вече») тиражом 10 тыс. экз. Выбор зарубежной литературы на тему «Титаника», предлагаемой в переводе российскому читателю, сам по себе всегда был своего рода «загадкой “Титаника”»; из всего корпуса классических и фундаментальных трудов у нас по сей день переведены лишь два³. В это

¹ Подробнее об этом см.: *Доценко В.Д.* Мифы и легенды русской морской истории. СПб.: Иван Федоров, 1997. С. 240–243.

² Дан (Даниэль Фрэнсис Йерун) ван дер Ват (28.10.1939 — 09.05.2019) являлся ведущим автором в иностранном отделе британской газеты The Guardian.

³ Это уже упоминавшиеся *Лорд У.* Последняя ночь «Титаника» (Л.: Судостроение, 1983 и последующие переиздания) и *Губачек М.* Великие загадки Земли. 80 лет под водой: «Титаник» (М.: Прогресс-Пангея, 1993 и еще два переиздания).

время (1997–1998) в России начала набирать силу тенденция ненаучного, эмоционального отношения к «Титанику», где доводы логики и разума и качество проработки источниковой базы уступили соображениям более эксцентричного и коммерческого толка.

На обороте титульного листа русскоязычного издания указано, что работа была подвергнута научному редактированию М. Галынским в 1998 г. (вероятно, речь идет о М. С. Галынском, московском историке, переводчике с испанского и португальского языков). Книга не имеет ни вводного слова или послесловия, ни какого-либо предметного комментария от переводчика, научного редактора либо издательства с обозначением их позиции по рассматриваемой теме.

Во вступлении Гардинер и ван дер Ват признают: версия о подмене «Титаника» «может выглядеть фантастической», что ужестораживает научно ориентированного читателя, поскольку любая декларируемая сенсационность, революционность и глобальный характер новой теории, претендующей на опрокидывание основ и переписывание истории, есть один из вернейших признаков ее псевдонаучности. «Но даже наиболее скептически настроенный читатель будет удивлен, насколько много фактов <...> указывают на то, что “Титаник” был заменен практически идентичным ему “Олимпиком”»¹, — смело заявляют авторы.

И подкрепляют данный тезис следующими положениями:

(а) в марте 1912 года оба корабля² оказались в одном месте, стоя бортом к борту, и <...>

(б) для подмены требовалось лишь немногим больше, чем сменить несколько пластин с названиями кораблей. Даже посу-

¹ Гардинер Р., Ван Д. ван дер. Загадка «Титаника». М.: Вече, 1998. С. 8.

² Терминологическое замечание: в современной русскоязычной традиции кораблем принято называть только судно, предназначенное для ведения боевых действий либо несущее парусное вооружение. «Олимпик», «Титаник» и остальные океанские пароходы, о которых идет речь, являлись пассажирскими судами.

ду и белье, которые имелись на обоих кораблях и принадлежали «Уайт стар», менять не было необходимости¹.

При этом тактично умалчивается, что борт о борт на судостроительной верфи «Харленд энд Вулф» (Harland and Wolff) в Белфасте суда находились со 2 по 7 марта 1912 г., т. е. меньше недели².

И все же авторы настаивают:

Два корабля были так похожи, что, как мы видим, их часто путали — иногда случайно, иногда умышленно (почти все иллюстрации — фотографии и рисунки — «Титаника» в действительности принадлежат «Олимпику»). Могли эти суда «перепутать» и на «Харланд энд Волф» (*Sic*) во время этой встречи? <...>

Поэтому почему бы не поменять местами два корабля и запустить кое-как залатанный «Олимпик» <...> в «первый рейс», навстречу ледовым полям, «подстраховывая» его другими судами ИММ³? После гибели «Олимпика», за который была получена страховка, целехонький «Титаник» продолжал плавать под именем своего «собрата» еще двадцать три года⁴.

Теория подмены, к сожалению для ее многочисленных последователей во всем мире, не выдерживает критики ни по одному из пунктов, начиная с технических и конструктивных.

1.1. «Олимпик» и «Титаник» — не близнецы

Построенные по одному набору чертежей, все три лайнера «Олимпик»-класса — «Олимпик», «Титаник» и «Британик», — согласно технической документации верфи «Харленд

¹ Гардинер Р., Ван Д. ван дер. Указ. соч. Там же.

² Fitch T., Layton K.J., Wormstedt B. On a Sea of Glass: The Life and Loss of the RMS Titanic. UK: Amberley Publishing, 2012. P. 38.

³ «Океанская империя» Дж. П. Моргана International Mercantile Marine Co. (ИММ, «Международная торговая морская компания»), в которую входила, наряду с прочими, и «Уайт Стар Лайн».

⁴ Гардинер Р., Ван Д. ван дер. Указ. соч. С. 143–144.

энд Вулф», имели одинаковую длину корпуса — чуть больше 882 футов, или около 269 м¹. Цифры для «Олимпика» и «Титаника», называемые разными источниками, различаются в долях (882 фута 6 дюймов, 882 фута 8–9 дюймов), расхожим также является утверждение, что «Титаник» был якобы на 8 см длиннее «Олимпика»². Причиной такого разброса данных и, в конечном счете, вызванной этим путаницы были, вероятно, различия в способе округления цифр, приводимых в ранних технических публикациях по «Олимпику» и «Титанику»: 9 дюймов соответствуют 0,75 фута, что может быть округлено до 0,8 фута, отсюда получаем 882,8 фута длины. Разница в 1 дюйм (2,54 см) могла также стать результатом температурного расширения металла, если замер производился в теплый летний день.

«Титаник» при этом был на 1004 регистровых тонны больше «Олимпика» по водоизмещению³.

Планировка палуб, дизайн надстроек и конструктивных элементов, общий экстерьер «Олимпика» и «Титаника» (с их плавными контурами и элегантно закругленными углами палубных надстроек, окон, спиралевидных и «лебединых» вентиляторов, и в то же время с четкими прямыми линиями и далеко просматривающимися «перспективами» прогулочных палуб, сродни Невскому проспекту) эстетически выгодно отличали суда «Олимпик»-класса от зачастую выглядевших мешаниной технических конструкций судов-современников. И все же при всем конструкционном сходстве и однотипности «Олимпик» и «Титаник» не были точными копиями, «кальками» друг друга, и архивные исследования последних лет (попутно с глубоководными экспедициями) показали, что между прославленными братскими лайнерами различий имелось куда больше, чем считалось до сих пор, — ни о какой «практической идентичности» не могло быть и речи. «Так же как и человек

¹ SS *Olympic*. Official No. 131,346. Harland & Wolff Drawing Office notebook, 1911. P. 2.

² Губачек М. «Титаник». Минск: Попурри, 1998. С. 52.

³ После модернизации в 1913 г. водоизмещение «Олимпика» увеличилось с 45 323 рег. т до 46 358 рег. т.

имеет только ему присущие особенности, такие, например, как отпечатки пальцев рук, — пишет В.Д. Доценко, — так и корабль имеет свои “отпечатки” — это спецификация его механизмов, особенности в архитектуре, вооружении и т.д.»¹.

В связи с этим Стив Холл, Брюс Беверидж и Арт Брауншвейгер указывают на страницах своей совместной работы «“Титаник” или “Олимпик”: какое судно затонуло?»:

Суда одного класса, хоть и идентичные в теории, на практике имеют между собой тысячи всевозможных различий — вплоть до расположения вешалок и крючков для одежды, узора на коврах и многого другого (и каждая бытовая деталь была хорошо известна тем членам команды, кто сперва служил на «Олимпике», а затем был переведен на «Титаник»). Стюардесса Вайолет Джессоп, работавшая на «Олимпике» и позже пережившая оба крушения — «Титаника» и «Британника», — упоминала в мемуарах об изменениях в условиях проживания, привнесенных на «Титаник». Она выражала восхищение «Томми» Эндрюсом и тем вниманием, которое он уделял нуждам отдела продовольственного снабжения. <...> Она писала, как рада была обнаружить личный платяной шкаф в своей каюте, которую делила с еще одной стюардессой. Отсутствие индивидуальных гардеробных отделений было извечной проблемой на «Олимпике». «Больше не будет беспокойства о том, что одежда ее сожительницы засвидетельствует ее пристрастие к табаку или виски»².

Носовая часть длинной прогулочной палубы (променада) I класса на палубе А «Титаника» с обоих бортов была закрыта стальным экраном длиной 59 м, в котором имелось 42 прямоугольных оконных выреза размером 94 × 79 см³; в литературе

¹ Доценко В.Д. Указ. соч. С. 242.

² Beveridge B., Hall S., Braunschweiger A. *Titanic or Olympic: Which Ship Sank? [The Truth behind the Conspiracy]* UK: The History Press, 2012. P. 148, 149.

³ Стекла в этих окнах приводились в движение особым коленчатым рычагом-рукояткой, скользя вертикально на зубчатой шестерне по типу опускающихся боковых окон в современном автомобиле. Грядущие события обнажат несовершенство этой конструкции, представляющей значительное неудобство при загрузке передних спасательных шлюпок.

за этой конструкционной деталью закрепилось название «экранов Исмея» — в честь управляющего директора пароходства Дж. Брюса Исмея, по согласованию с которым это изменение должно было быть внесено не позднее 1 апреля 1912 г., т. е. чуть ли не за неделю перед выходом в рейс. Джон Итон и Чарльз Хаас в книге «“Титаник”: триумф и трагедия» замечают, что редко когда в истории такие существенные изменения во внешнем облике судна производились на столь поздней стадии достройки¹.

Популярное объяснение, воспроизводимое едва ли не во всех источниках, гласит, что экраны эти были установлены для защиты носовой части променада от дождя и мелких водяных брызг. Марк Чирнсайт в одной из своих не так давно опубликованных статей доказывает, что если такая мотивация и имела, то скорее применительно к небольшим наружным противопогодным переборкам в крайней носовой части палубы А, при входе на променад. Истинной же причиной остекления бортовых прогулочных площадок на «Титанике», по Чирнсайду, были масштабные структурные изменения, затронувшие кормовой отдел следующей вниз палубы, В. За счет сокращения площади прогулочных зон II класса с обоих бортов по левому борту был расширен ресторан порционных блюд *À la Carte* I класса, оформленный в стиле Людовика XVI; по правому — образовалась уютная ресторанный приемная, превратившаяся в новое французское кафе верандового типа с плетеными креслами, оно получило название «Паризьен». В результате этой перепланировки, однако, пассажиры I класса остались вовсе без закрытых прогулочных палуб, поэтому решение застеклить переднюю часть насквозь продуваемого «проспекта» на палубе А выглядит вполне логичной и оправданной компенсационной мерой².

¹ Eaton J.P., Haas C.A. *Titanic: Triumph and Tragedy*. 2nd ed. NY, London: W.W. Norton & Company, 1998. P. 33.

² Chirnside M. The enclosure of *Titanic's* forward A-deck promenade: popular myth? // *Atlantic Daily Bulletin*. 2016. March. [http://www.markchirnside.co.uk/pdfs/Titanic'sA-deckPromenadeEnclosureBTS 2016-MarkChirnside.pdf](http://www.markchirnside.co.uk/pdfs/Titanic'sA-deckPromenadeEnclosureBTS%2016-MarkChirnside.pdf)

Сверху над ресторанной зоной палубы В, перед фойе I класса на палубе А, по обе стороны от кормовой парадной лестницы, были добавлены двое апартаментов, которым присвоили номера: А-36 с левого борта, А-37 — с правого. Первые занимал Томас Эндрюс, главный конструктор, исполнительный директор судостроительной фирмы «Харленд энд Вулф»; каюта эта не была внесена в агентские списки, как не была обозначена и на планах палуб, и потому оставалась незарегистрированной и никем не забронированной. Но она оказалась идеальным местом для Эндрюса в силу ее центрального расположения на пересечении путей, ведущих во все части судна¹. Каюту А-37 вскоре занял дублинский священник и фотограф-любитель Френсис Браун; при посадке и заселении он столкнулся с проблемой розыска этого таинственного номера и был вынужден от руки пометить его на своем экземпляре судового плана².

«Кумулятивный эффект от изменений (внесенных в конструкцию и отделку “Титаника”) был таков, что суда-братья уже не могли более рассматриваться как истинные близнецы, — заключает Уин Крэйг Уэйд. — В конечном счете “Титаник” стал усовершенствованной версией “Олимпика”»³.

Последовательно продвигаясь от носа к корме в сравнительном анализе двух первенцев «Олимпик»-проекта (где мы опустим малозначимые расхождения в числе и форме иллюминаторов по всему корпусу и в надстройках), Стив Холл, Брюс Беверидж и Арт Брауншвейгер дополняют список дизайнерских различий между ними, обращая особое внимание на такие детали, как⁴:

¹ Eaton J. P., Haas C. A. Op. cit. P. 72.

² Cabin Allocations. Encyclopedia Titanica. 2004. 18 July. <https://www.encyclopedia-titanica.org/cabins.html>

³ Wade W. C. The *Titanic*. Disaster of a Century. US: Skyhorse Publishing Inc., 2012. P. 16.

⁴ Beveridge B., Hall S., Braunschweiger A. Op. cit. P. 104, 164–166, 172–173, 178, 185, 189–192, 196, 199. С некоторыми комментариями и дополнениями от Роя Менгота.

- крышка грузового люка № 1 в основании носовой надстройки (полубака): во время одного особенно сурового атлантического шторма в январе 1912 г. ураганный порыв ветра сорвал у «Олимпика» эту крышку и отбросил на междекстроечную палубу (ветром и водой было также выбито стекло в иллюминаторе каюты Исмея). Для повышения лобовой сопротивляемости встречным ветрам и волнам первоначальную форму крышки люка — коробообразную, с прямыми углами, на «Титанике» изменили на наклонную, срезанную под углом 45° к носу; однако самого «Олимпика» этот «апгрейд» коснулся лишь после апреля 1912 г.;
- второй сигнальный колокол (рында) диаметром 63,5 см при основании фок-мачты у «Олимпика» был обращен в сторону носа, у «Титаника» же, наоборот, к корме;
- на капитанском мостике фронтальная переборка рулевой рубки «Олимпика» была выпуклой и имела полукруглое сечение, тогда как на «Титанике» она была прямой;
- смотровые кабины правого и левого крыльев мостика на «Титанике» были вынесены наружу примерно на 45 см (для увеличения дальности обзора), у «старшего брата» они не выступали за линию фальшборта;
- палубная надстройка с каютами офицеров на «Олимпике» была в общей сложности на 2,7 м короче, чем на «Титанике»;
- так же как на палубе А, на шлюпочной палубе «Титаника», в районе «офицерского домика», с торца были добавлены новые пассажирские каюты I класса, примыкающие непосредственно к каютам офицеров и радиорубке: шесть номеров по правому и левому борту (Т, U, W, X, Y и Z), рассчитанных в сумме на семь человек. Известно об этих апартаментах очень мало: подволок в них был гораздо ниже, чем во всех остальных каютах I класса, а из окон можно было видеть в основном только зачехленные спасательные шлюпки; условия проживания в этих номерах были далеки от комфортабельных еще и потому, что там

мог быть слышен шум лифтовых двигателей, а в окна могли заглядывать прогуливающиеся по палубе. Зато оттуда было рукой подать до душевой, главного входа I класса и капитанского мостика;

- крупное сооружение, помогающее всякому энтузиасту безошибочно отличить «Титаник» от «Олимпика» — световой люк высотой 183 см над куполом центральной лестницы на крыше перед второй трубой. «Олимпик» имел боковые окна-фонари со всех четырех сторон этой постройки, с прикрепленными к ним квадратными раздвижными экранами, оберегающими от непогоды и затеняющими яркий свет этих фонарей по ночам. На «Титанике» никогда не было ни световых фонарей, ни защитных экранов над куполом лестницы;
- схема расстановки электрических котельных вентиляторов модели «Сирокко» по приподнятой крыше палубной надстройки между второй и третьей трубами также была индивидуальной для каждого лайнера, а равно и очертания краев самой этой крыши (под нею располагались комната отдыха и комната для чтения и письма I класса) и рисунок U-образных наружных труб горячего водоснабжения на тыльной стороне третьей дымовой трубы;
- водяной танк (Tank Room с цистернами для пресной, балластной и питательной воды) над кожухом поршневых паровых машин между третьей и четвертой трубами: справа по борту на «Титанике» в нем была оборудована курилка для инженеров; на «Олимпике» эта комната будет добавлена только после капитальной модернизации 1912/13 г.;
- довольно внушительных габаритов, почти в человеческий рост, металлический бокс, заметный на фото снимках в крайней кормовой части шлюпочной палубы «Титаника» справа от небольшой изолированной палубной надстройки — павильона со входом в помещения II класса. Подобной структуры нет на «Олимпике», и знатоки по сей день спорят и гадают о ее вероятном

техническом назначении (называются варианты: питьевой фонтан, хранилище электрических ламп, просто мусорный контейнер). Том МакКласки считает, что это был бак для водоснабжения уборной в курительном салоне II класса (более позднее конструкционное добавление, которое могло быть не отмечено на палубных планах). Пол Лауден-Браун, возражая, что вода в таких трубопроводах и в емкости такого объема неизбежно бы замерзала в условиях Северной Атлантики, отстаивает версию с ящиком для хранения пледов и одеял для палубных шезлонгов¹.

Кроме того, «Олимпик» недостаточно хорошо вентилировался, и по этой причине добрая треть вентиляторных шахт и устройств на «Титанике» подлежала модификации и увеличению, дабы обеспечить надлежащий приток свежего воздуха как в технические отсеки, так и в каюты пассажиров.

Марк Чирнсайт посвятил бакалаврскую работу всестороннему анализу и опровержению теории Гардинера. В этой работе, наряду со множеством контраргументов различного характера, он приводит, в частности, такой: в июле 1911 г. опорные плиты паровых машин «Олимпика» были снабжены дополнительными стальными пластинами; они дважды обследовались инспекторами — в 1927 и 1932 гг. — и оставались неизменно на своих местах, что со всей определенностью подтверждает — «Олимпик» в ноябре 1932 г. был тем же самым судном, что и в июле 1911-го².

Ясно, что для внесения подобного объема больших и малых внутренних изменений в «Олимпик» с целью придания ему облика «Титаника» фирме-судостроителю потребовалось бы огромное количество трудовых затрат, времени и средств, что само по себе уже делает такую операцию непрактичной. Вдобавок

¹ Том МакКласки, Пол Лауден-Браун, личная переписка с автором.

² *Chimside M. Olympic & Titanic — an analysis of the Robin Gardiner conspiracy theory*. Dissertation. BA History & Politics. UK: University of Leicester, 2006. P. 31.

надо было еще заставить молчать (путем подкупа, не иначе) сотни белфастских рабочих, занятых в мероприятиях по маскировке на виду у всего города, да и в целом обеспечить строжайшую секретность всех этих манипуляций на всех уровнях, так чтобы о них не узнал и не проболтался ни один случайный свидетель.

1.2. Страховка и материальная часть

С финансово-экономической точки зрения эта грандиозная страховая афера, если бы ее рискнули проверить в действительности, была также нецелесообразна и не сулила никаких выгод ни на ближайшую перспективу, ни на отдаленную, только убытки.

Как объяснял в ходе сенатских слушаний вице-президент моргановского треста ИММ в Соединенных Штатах Филип А. С. Франклин, «Титаник» был застрахован во внешней страховой организации на рекордную по тем временам сумму — без малого 1 млн фунтов стерлингов (или 5 млн долл.), остальные риски брал на себя собственный страховой фонд компании «Уайт Стар Лайн» (White Star Line, далее — УСЛ). Эти цифры подтвердил Дж. Б. Исмей, они же значатся в страховом сертификате «Титаника», выписанном 30 марта 1912 г. британским страховым синдикатом Ллойда (Lloyd's)¹. Однако, по данным Исмея, одна только постройка корпуса судна обошлась в 7,5 млн долл.². Соответственно, сумма страховки покрывала не более 2/3 от стоимости строительства.

¹ «Страховой случай “Титаника” остался в истории Lloyd’s своего рода высочайшим репутационным пиком — и одновременно глубочайшей финансовой ямой». Тем не менее сумма страховки была полностью выплачена в течение 30 дней (Гакон В. По ком звонит колокол. 2013. <https://mybiz.ru/articles/leaders/po-kom-zvonit-kolokol/>).

² United States Senate. 62nd Congress, 2nd Session (1911–1912). Report No. 806: *Titanic* Disaster. Hearings of a Subcommittee of the Committee on Commerce pursuant to S. Res. 283, directing the Committee on Commerce to investigate the causes leading to the wreck of the White Star liner *Titanic*. Washington, DC: US Government Printing Office, 1912. (В дальнейшем — US.) Further testimony of Mr. P. A. S. Franklin. P. 790; testimony of Mr. J. Bruce Ismay. P. 950.

Потеря нового, с иголки парохода — или, в случае «Олимпика», отработавшего всего один год — была со всех сторон невыгодным предприятием и наносила болезненный удар по УСЛ. Судно, теоретически рассчитанное на 25–30 лет активной эксплуатации, в долгосрочной перспективе могло принести компании несопоставимо большую прибыль, чем любая однократная акция с его участием, тем паче — крайне сомнительная, дорогостоящая и трудновыполнимая афера. Популярность «Олимпика», которую он переживал на протяжении «ревущих 1920-х» гг., даже несмотря на катастрофу, постигшую «Титаник», служит тому превосходной иллюстрацией¹.

И все же послевоенный успех прошедшего глубокую модернизацию «Олимпика» не смог до конца сгладить репутационный ущерб, нанесенный компании гибелью «Титаника», ее флагмана и крупнейшего на тот момент судна, в первом рейсе с рекордным числом человеческих жертв.

Последнее и решающее опровержение теории подмены двух «систершипов» предоставляет сам остов лайнера, покоящийся на океанском дне, вместе с бесчисленным множеством его артефактов; из них на сегодняшний день поднято и отреставрировано в общей сложности около 5500 различных предметов. Лопасть правого гребного винта (заснятая крупным планом в ходе экспедиции 1991 г.), рупор отдачи приказаний в машинное отделение, подъемный механизм водонепроницаемой двери, два гаечных ключа для шатунов паровых машин, индикатор положения руля с кормового навигационного мостика — все эти и другие детали маркированы цифрами 401, выбитыми в металле², — таков строительный номер «Титаника», присво-

¹ Лайнер приносил компании прибыль вплоть до 1933 г. См.: *Chimside M. RMS Olympic: Titanic's Sister*. Revised and expanded 2nd ed. UK: The History Press, 2015.

² На последний факт указано даже в самой работе Гардинера — ван дер Вата, в эпилоге с подзаголовком «Размышления после катастрофы» (в оригинальном тексте — «Grave Doubts», «Серьезные сомнения»): «Заложив киль под номером 401, на “Харланд энд Волф” ставили этот номер и на различные части корпуса корабля»; среди предметов, экспонировавшихся в Национальном

енный ему на верфи (номер «Олимпика» был 400). Всё это позволяет нам с полной уверенностью идентифицировать затонувшее судно как «Титаник».

Скандальная теория заговора и подмены к настоящему времени перешла в разряд излюбленных объектов для карикатур и острот со стороны грамотных знатоков, утратив свой научный статус и сделавшись одним из потешных экспонатов «титаниковедческой Кунсткамеры». Тщательно проанализированная и подвергнутая разгромной критике в новейшем исследовании по данному вопросу — коллективной монографии *Titanic or Olympic: Which Ship Sank?* (2012), она, тем не менее, продолжает демонстрировать удивительную живучесть и нет-нет да «всплывает на поверхность».

морском музее в Гринвиче начиная с октября 1994 г., был «индикатор положения руля, который размещался на корме. На нем ясно видно выбитое в бронзовом основании число 401...» (*Гардинер Р., Ват Д. ван дер. Указ. соч. С. 361*). Тем самым авторы в конце своей книги фактически ставят крест на ими же выдвинутой теории. Впрочем, имеются основания полагать, что этот пассаж был внесен в рукопись ван дер Ватом, сильно сомневающимся в возможности подмены.

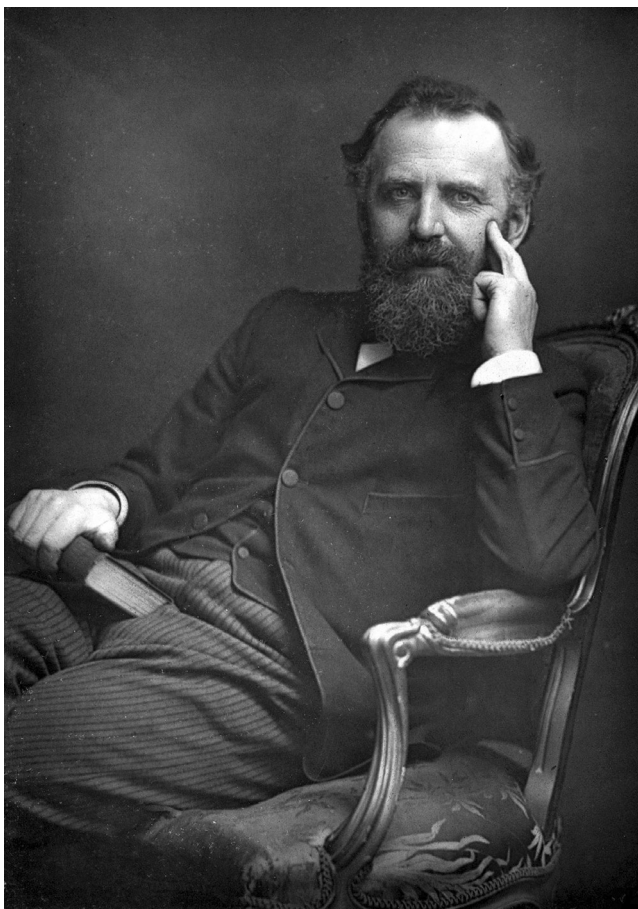
Глава 3

Проклятие египетской мумии

Пожалуй, вторым по растиражированности и вместе с тем курьезности после скандальной «теории подмены» является миф о некоем роковом зловредном влиянии, оказанном на капитана «Титаника» — и судьбу судна в целом — якобы находившейся на борту древнеегипетской мумией. Опровергнуть эту небывлицу не составит труда, и делалось это уже неоднократно в предыдущие годы разными авторами в различных публикациях.

Рассматриваемый «египтологический» миф зародился и был пущен в народ, по всей видимости, еще на борту «Титаника», во время злополучного рейса, почва же для него была подготовлена и того ранее. Частичную ответственность за это можно возложить на пассажира I класса Уильяма Томаса Стэда (1849–1912), британского журналиста, называемого отцом-основателем жанра интервью и пионером журналистских расследований, а также видного публициста, редактора и общественного деятеля викторианской Англии. Вероятный претендент на Нобелевскую премию мира 1912 г., направлявшийся в США по приглашению Президента У. Г. Тафта для участия в мирном конгрессе в Карнеги-холле, Стэд вместе с тем питал ярко выраженную симпатию к мистике, спиритизму, «автоматическому письму» и т. п. веяниям тогдашней эпохи.

К моменту его посадки на «Титаник» в Саутгемптоне 10 апреля история мумии, прозванной «несчастливой» (The Unlucky Mummy), была уже донельзя запутана, искажена и перенасыщена вымышленными подробностями — причем во многом с его же, Стэда, легкой руки. Начать с того, что указанный объект в действительности являет собой не само мумифицированное тело, а расписную деревянную крышку внутреннего саркофага, принадлежащего знатной жрице, жившей в эпоху XXI или XXII династии; имя ее не установлено (вероятно, оно было нанесено иероглифами на такой же крышке внешнего саркофага). Последняя не была найдена, происхождение же первой полуле-



Уильям Томас Стэд, фото около 1893 г. (W. & D. Downey)

гендарно — сейчас уже невозможно выявить, что из нижеследующей истории правда, а что — плод досужих домыслов и репортерского воображения. По легенде, крышка в виде женщины со сложенными на груди руками была приобретена за несколько тысяч фунтов в Дейр-эль-Бахри четырьмя молодыми богатыми англичанами, вчерашними выпускниками Оксфорда, во время путешествия по Египту не то в 1860-х, не то в 1870-х гг.

Дальше начинается мистика. Якобы по пути домой двое путешественников умерли. Третий вернулся в Каир, где отправился охотиться и случайно прострелил себе руку (по другой версии, руку прострелил какой-то агрессивный египтянин). Конечность пришлось ампутировать. Четвертый путешественник, Артур Вилер, вернулся в Великобританию (правда, во время путешествия он спустил в азартных играх все свое состояние). Потом Вилер переехал в США, а вот злосчастный артефакт оставил своей сестре. Сестра Артура решила сфотографировать крышку саркофага в 1887 году. Но фотограф умер во время съемки. Человек, которого попросили перевести иероглифы на саркофаге, покончил с собой. От одной девушки, которая долго смотрела на изображение на крышке, ушел жених. У мужчины, который до артефакта дотронулся, вскоре умерла мать. В общем, сувенир стали считать проклятым. Не нужно объяснять, что все, что вы сейчас прочитали, — смесь реальной истории с городской легендой. Тем не менее в конце XIX и начале XX в. вышеописанные случаи принимали за чистую монету¹.

В июле 1889 г. сестра Артура Вилера от его имени передала крышку саркофага жрицы Амона-Ра в дар Британскому музею. С 1890 г. та стала частью постоянной экспозиции. Экспонат длиной 168,5 см и шириной 38 см значится под каталожным номером EA22542². Кураторы и сторожа шутили, что по ночам «в гробу кто-то стонет, рыдает и отчаянно колотит в крышку», а по столице гулял слух, будто бы под музейным экспонатом лежит злая древнеегипетская жрица³.

Где-то в это же время в дело вступил У. Т. Стэд. На пару с Дугласом Мюрреем, выпускником Оксфорда, египтологом-любителем и членом «Клуба привидений»⁴, они сочинили газетную

¹ Васильева А. Как мумия потопила «Титаник», оставаясь в Британском музее. <http://antropogenez.ru/review0/997/>

² См.: The Unlucky Mummy. The British Museum Collection online. https://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details.aspx?objectId=117233&partId=1

³ Васильева А. Указ. соч.

⁴ «Клуб привидений» (The Ghost Club) — некоммерческая исследовательская организация, созданная в Лондоне в 1862 г., существующая и поныне. Своей основной целью ставит исследования паранормальных явлений, привидений и пр.

страшилку о мумии, доставленной на берега Туманного Альбиона и размещенной в качестве украшения в гостиной у одной леди. «На следующее утро она обнаружила, что в комнате все перевернуто вверх дном и разбито на куски. Муж запер мумию в шкафу на верхнем этаже, но слуги заявили, что видели, как ночью по лестнице спускалась целая процессия существ с горящими огнями, чтобы разбить всю посуду, какую только они могли найти. На другой день слуги массово уволились»¹.

Осмотрев новый экспонат в египетском зале Британского музея, Стэд и Мюррей заключили, что лицо жрицы, изображенное на крышке, несет признаки страждущей души. Они вознамерились провести спиритический сеанс прямо в музее с целью как-то облегчить эти мнимые душевные терзания погребального портрета, но музейное руководство, разумеется, не позволило им этого сделать. С той поры людская молва — возможно, с подачи спиритистов-сочинителей — сплела две истории воедино и принялась устойчиво ассоциировать крышку саркофага из Британского музея с полностью выдуманной злокозненной мумией-полтергейстом, крушившей посуду в доме неизвестной английской леди.

Трагическую гибель Стэда на «Титанике» горько оплакивала в том числе российская дореволюционная пресса (см. главу 9). Одна из самых ранних газетных публикаций, увязывающих катастрофу с мифическим проклятием мумии, датируется 19 апреля 1912 г. (т.е. спустя всего четверо суток после кораблекрушения и на следующий день после того, как 712 спасшихся ступили на американскую землю). В числе выживших был известный нью-йоркский корпоративный юрист Фредерик К. Сьюард, поделившийся с репортерами газеты *New York World* «историей, приносящей неудачу», каковую он, в свою очередь, услышал из уст Стэда за столом в Обеденном салоне I класса в пятницу 12 апреля. Мастерски заинтриговав сотрапезников и слушателей, тот растянул свой рассказ на две части, поведав финал после полуночи 13-го (уже явно в каком-то другом месте сбора, быть

¹ Weird Misfortunes Blamed On Mummy // *The New York Times*. 1923. 7 April.

может, в чьей-то каюте). «Мистер Стэд много говорил о спиритизме, передаче мыслей и оккультизме... Он рассказал о саркофаге из Британского музея, который, по его словам, пережил удивительные приключения, но при этом приносил большие бедствия любому, кто пытался записать его историю». Стэд не имел намерения ее записывать, но, как предположил Сьюард, даже устный пересказ мог привести к печальным последствиям¹.

Не прошло и месяца, как кричащий заголовок «Призрак “Титаника”: месть заколдованной мумии настигла человека, описавшего ее историю» украсил выпуск ежедневной газеты *The Washington Post* от 12 мая².

Новый виток слияния полуправды с откровенным вымыслом, пропущенными через призму читательского сознания, наконец позволил мифу обрести законченную и самую популярную свою форму: дескать, пресловутая мумия не просто сеяла вокруг себя хаос, разрушения и несчастья, но и собственной забальзамированной «персоной» присутствовала на борту «Титаника» в его первом и последнем рейсе.

Обновленную редакцию этого мифа предложил в начале 1970-х гг. немецкий писатель, автор книг по эзотерической и археологической тематике, а также исторических и детективных романов Филипп Ванденберг (настоящая фамилия Вальтер). Изучавший в Мюнхене историю искусств и германистику Вальтер-Ванденберг с 1974 по 1976 г. трудился в должности литературного редактора в немецком *Playboy*. Его писательская карьера началась с необыкновенного взлета в 1973 г., когда вышел его дебютный «научно-популярный роман» «Тайна проклятия фараонов» (*Der Fluch der Pharaonen*). Совокупный тираж в 4,5 млн проданных по всему миру экземпляров и переводы на десятки иностранных языков, включая русский, утвердили за Ванденбергом славу одного из самых успешных современных немецких писателей.

¹ Story that Meant Bad Luck Told by Stead During Trip // *New York World*. 1912. 19 April.

² Ghost of the *Titanic*: Vengeance of Hoodoo Mummy Followed Man Who Wrote Its History // *The Washington Post*. 1912. 12 May.

В главе X — «Радиоактивные покойники», раздел «Мумия на борту “Титаника”», автор указывает, что, помимо «2200 пассажиров, 40 тонн картофеля, 12 000 бутылок минеральной воды, 7000 мешков кофе, 35 000 яиц», на борту находилась и «одна египетская мумия. Английский лорд Кантервилль (*Sic*) собирался доставить мумию из Англии в Нью-Йорк. Это было препарированное тело ясновидицы, которую весьма почитали во времена Аменхотепа IV. Ее гробницу нашли в Телль-эль-Амарне — резиденции фараона-еретика Аменхотепа IV, Эхнатона. Когда-то для этой ясновидящей был возведен небольшой храм — “Храм глаз” — между Минией и Ассуитом. Мумия была снабжена обычными амулетами и погребальными дарами. Под ее голову был положен амулет с фигурой Осириса и надписью: “Проснись из забвения, в котором ты спишь, и взгляд твоих глаз победит все, что сделано против тебя”». Далее выдвигается весьма неуклюжее предположение: «Возможно, это было прямое указание на то, что мумию защитили с помощью радиоактивного излучения»¹.

Ванденберг напрямую не утверждает, что речь идет о мумии из Британского музея; ссылок на источники он не приводит, поэтому остается лишь догадываться, откуда он почерпнул всю эту информацию. По другим версиям, известным главным образом из интернета, как англоязычного, так и русскоязычного его сегментов, багаж лорда Кентервиля содержал ту самую «зловещую, несчастливую мумию» из собрания Британского музея (которую якобы уступили коллекционеру за баснословные деньги). Проблема в другом: в списках пассажиров «Титаника» лорд Кентервилль (*Lord Canterville*) не значится. На ум тут невольно приходит «Кентервильское привидение» Оскара Уайльда...

Мумию транспортировали в забитом гвоздями деревянном ящике, — невозмутимо продолжает Ванденберг, не боясь быть уличенным во лжи. — Причем из-за необычайно высокой ценности экспоната этот ящик поставили не в трюме «Титаника»,

¹ *Ванденберг Ф.* Тайна проклятия фараонов. Харьков: Книжный клуб семейного досуга, 2007. С. 236–237.

а в каюте за капитанским мостиком¹. Известно и то, что многочисленные исследователи, которые изучали мумию, проявляли явные признаки помрачения рассудка. Смотрел ли и на капитана Смита один из тех глаз, что излучали рок? Не стал ли капитан еще одной жертвой проклятия фараонов?²

Краткий пересказ ванденберговой «теории» («Титаник» — жертва магии?) находим в выпуске журнала «Техника — молодежи» за июль 1991 г³.

3.1. Грузовой манифест «Титаника»

В 1985 г. двое американских исследователей, Джон П. Итон и Чарльз А. Хаас, работая над книгой ««Титаник»: триумф и трагедия» (*Titanic: Triumph and Tragedy*), которой впоследствии суждено было стать культовой, получили доступ к полному грузовому манифесту⁴ «Титаника» — его копии, хранящейся и поныне в Национальном архиве США (NARA) в Нью-Йорке. Оригинал погиб вместе с судном, и среди исследователей и писателей долгое время было принято ссылаться на аналогичный документ из первого рейса «Олимпика», за неимением точных данных по «Титанику», что, естественно, давало простор для домыслов и спекуляций. Выяснилось, что копия манифеста была отправлена в порт прибытия (Нью-Йорк) на другом лайнере — «Мавритании». Сохранность документа была не блестя-

¹ За капитанским мостиком на «Титанике» располагались штурманская рубка и помещение для хранения навигационных карт, радиорубка, комплекс кают офицеров и уже упоминавшиеся ранее шесть дополнительных пассажирских кают I класса, единственных на шлюпочной палубе. О наличии в них подобного груза ничего не известно.

² Ванденберг Ф. Указ. соч. С. 237.

³ См. Тимофеев Р. Проклятье фараонов // Техника — молодежи. 1991. № 7. С. 42.

⁴ Грузовой манифест — главный документ, в котором сведены все коносаментные партии, погруженные на данное судно, и на основании которого принимается и сдается груз в иностранном порту. Содержит все основные данные по транспортируемому объектам.

щей, но его детальному изучению, ксерокопированию и переводу в текстовый формат это не помешало¹.

Как и следовало ожидать, мумии в списке обнаружено не было. Да и в целом, вопреки распространенному воззрению на «Титаник» как на судно, полное несметных сокровищ, истинный характер перевозимого им груза оказался весьма прозаичным и, можно сказать, даже скромным: его общая стоимость составляла всего 420 тыс. долл., или 84 тыс. фунтов стерлингов по ценам 1912 г. Таким образом, походя был развенчан еще один популярный — и периодически всплывающий до сих пор — миф о якобы находившемся на борту грузе «золота и бриллиантов на 300 млн долл.». Поиск кулона «Сердце океана»², как все помнят, стал завязкой и одной из центральных сюжетных линий к/ф «Титаник» Дж. Кэмерона; этот сюжет вкупе с неподтвержденной историей о партии драгоценностей явно вдохновлял организаторов экспедиции по подъему артефактов «Титаника», состоявшейся летом 2000 г. Другим источником вдохновения, подпитывающим честолюбивые планы, был успех самой первой из подобного рода спасательно-собрательных экспедиций, когда в 1987 г. со дна подняли большой кожаный саквояж, доверху набитый золотыми монетами и часами, ювелирными изделиями и денежными купюрами (неудавшаяся попытка судового казначея спасти вверенные ему материальные ценности либо, по другой версии, воровской трофеей). В любом случае, единственными из известных на сегодняшний день драгоценностей на «Титанике» были личные ювелирные украшения пассажиров, многие из которых были обеспеченными и очень обеспеченными людьми.

С историко-технической точки зрения, по мнению Дональда Линча, наиболее значимым объектом, похороненным в грузовом трюме парохода, на сегодняшний день является один из первых авиационных двигателей внутреннего сгорания,

¹ *Eaton J. P., Haas C. A. Op. cit. P. 334.*

² Считается, что прототипом ему послужил голубой алмаз Хоупа, находящийся в экспозиции Музея естественной истории при Смитсоновском институте в Вашингтоне (США).

собственноручно собранных братьями Райт для их планера. Изобретение предназначалось «Американскому аэроклубу» в Нью-Йорке. К счастью, второй такой двигатель сохранился в Смитсоновском институте¹.

Возвращаясь к прославленной крышке саркофага из коллекции Британского музея, нужно сказать последнее — что, хочется верить, вобьет решающий гвоздь в крышку гроба экзотической мумийной версии гибели «Титаника». За исключением эпизода, когда артефакт № 22542 перенесли в подвал во время воздушных бомбардировок Лондона во Вторую мировую войну, до 1990 г. он не покидал стен музея. С 1990 по 2016 г. экспонат несколько раз вывозился на временные выставки в Австралию, Японию, Южную Корею, Китай и Сингапур (но ни разу — в США).

Мы убедились, что ни самой мумии, ни даже крышки от ее саркофага на борту «Титаника» точно не было. Но с учетом популярности Египта как туристического направления (уже в те годы), а также того факта, что по меньшей мере два десятка человек из числа пассажиров возвращались на «Титанике» из зимних путешествий по Старому Свету, маршрут которых включал Египет с посещением Каирского музея и пирамид Гизы², — логично допустить наличие в пассажирском багаже каких-либо сувениров и любопытных древностей, приобретенных в стране фараонов. И действительно, таковые, причем в немалом количестве, везла с собой денверская миллионерша, суфражистка и благотворительница Маргарет Браун, получившая после известных событий прозвище «Непотопляемая». Лю-

¹ Информация от Дона Линча, 2014 г.

² *Orel S.E. Aegyptiaca Titanica. JSSEA 32 (2005). P. 132. https://www.academia.edu/9339874/Aegyptiaca_Titanica. — Список возглавляли богатейший человек на борту Джон Джейкоб Астор и его молодая беременная жена Мадлен с их прислугой; за ними следовали Генри Слипел Харпер, его супруга Майра и их слуга, египтянин-драгоман по имени Хамад Хассаб; Артур Ньюэлл с дочерьми Мадлен и Мэрджори, молодожены Бишоп и Смит и другие пассажиры преимущественно I класса.*

бительница путешествий, с 1910 г. большую часть времени она проводила либо в Европе, либо на Востоке¹; начало 1912-го застало ее вместе с четой Асторов в Египте.

Сохранилось исковое заявление, поданное Маргарет Браун в 1913 г., о возмещении материального ущерба, понесенного ею в результате гибели «Титаника». Сумма ущерба, по ее подсчетам, составила 27887 долл.

Помимо многочисленных платьев, пятнадцати шляп, трех дюжин перчаток и одного ожерелья за 20 тыс. долл., в прилагающейся описи значатся сувениры из Египта и три ящика древнеегипетских образцов на 500 долл., каковые она специально везла в недавно учрежденный Денверский музей природы и науки. К сожалению, до нас не дошла информация о том, что именно было в этих ящиках.

Тем не менее перед посадкой в шлюпку № 6 миссис Браун все-таки успела сунуть в карман 500 долл. наличными и один крошечный египетский сувенир — бирюзового цвета фаянсовую статуэтку-ушебти²



Маргарет Браун (1867–1932), впоследствии известная как «Молли» (courtesy of Gavin Cameron Bell)

¹ «Непотопляемая миссис Браун» бывала и в России. В декабре 1912 г. она приехала в Санкт-Петербург по приглашению княгини Стефании Долгорукой, жены камер-юнкера высочайшего двора, и получила от своей русской подруги подарок — большой инкрустированный деревянный поднос, который затем перешел по наследству к ее дочери и внучке, а ныне экспонируется в «Галерее Маргарет Браун» (Margaret Brown Gallery) в Брэнсоне.

² Ушебти — статуэтки, которые в Древнем Египте помещались в могилу с целью замещения умершего на работах в загробных полях Осириса. Изготавливались из дерева, камня, терракоты или фаянса.

M. Brown

SCHEDULE A.

Street furs	\$ 300.00
Ermine Collarette	75.00
Ermine Opera Cape	500.00
Brussels Lace Gown	375.00
Persian Over dress	175.00
6 Dinner Gowns (\$75) each	450.00
Green Lace Gown	175.00
1 Sealskin Jacket	700.00
4 Gowns (\$200 each)	800.00
1 necklace	20000.00
Odd laces	200.00
1 Pearl Brooch	150.00
14 hats	225.00
6 lace shirtwaists,	\$75.00
6 Embroidered waists, lace	140.00
Silk hosiery	75.00
Lingerie	300.00
Souvenirs (Egypt)	500.00
3 crates ancient models for Denver Museum	500.00
2 Japanese Kimonos	50.00
1 Black Satin Gown	150.00
1 blue and white serge gown	75.00
3 satin evening gowns	450.00
1 Irish lace gown	150.00
3 dozen gloves	50.00
1 hat	35.00
6 shoes (10 Each)	60.00
4 tailored gowns and 2 coats	500.00
3 shoes	36.00
1 evening wrap	150.00
4 Evening slippers	16.00
Brown velvet gown	200.00
Brown velvet coat	100.00
2 black gowns	150.00
	<hr/>
	\$27887.00

Исковое заявление Маргарет Браун о возмещении материального ущерба в результате гибели «Титаника» (National Archives, Records of District Courts of the United States, RG 21)

около 8 см длиной, купленную в Каире. Вероятнее всего, фигурку она считала своего рода талисманом, не догадываясь о ее погребальном назначении. И явно безо всякой задней мысли — а напротив, из самых добросердечных побуждений — подарила ее впоследствии капитану спасательного судна «Карпатия» А. Г. Ростроу. Тот хранил у себя подарок до самой смерти в 1940 г., после чего, сменив ряд промежуточных владельцев, ушебти с «Титаника» в конце концов попала в коллекцию Музея «Титаника» в Брэнсоне (штат Миссури), где находится и по сей день¹. Желающие могут даже приобрести себе копию в музейном магазине.

Можно предположить, что миф о мумии на «Титанике», утраченной во время крушения², был инспирирован реальными событиями, имевшими место осенью 1838 г. при транспортировке из Египта базальтового саркофага фараона IV династии Менкаура (Микерина). Находка была погружена в трюм английского торгового парусника «Беатрис» для отправки ее во все тот же Британский музей. К сожалению, до порта назначения — Ливерпуля — судно не добралось; судя по всему, оно попало в шторм и затонуло в Средиземном море где-то у берегов Испании. Деревянный гроб был отправлен отдельно на другом судне и благополучно достиг адресата³.

Летом 2008 г. в прессе прошла информация о подготовке Службой древностей Египта подводной экспедиции по поиску

¹ Boughton P. *Servant of the Deep: The mystery of the Titanic Shabti*. Egyptology News Network. 2011. 24 Jan. <http://egyptologynewsnetwork.blogspot.com/2011/01/servant-of-deep-mystery-of-titanic.html>

² Согласно наиболее фантастическим вариациям рассматриваемого мифа, мумия-де была все-таки спасена в одной из шлюпок «Титаника», чтобы потом аналогичным образом поучаствовать еще в нескольких знаменитых кораблекрушениях XX в. Не стоит говорить, что даже в шлюпках, заполненных на половину своей номинальной пассажироместимости, никто ничего подобного не видел.

³ Edwards I. E. S. *The pyramids of Egypt*. US: Viking, 1986. P. 154.

саркофага Микерина. К работам планировалось привлечь д-ра Роберта Балларда, профессора океанологии при Род-Айлендском университете и соруководителя франко-американской экспедиции, обнаружившей остов «Титаника» в 1985 г. Но из-за политической нестабильности в регионе проект был заморожен.

Благодарности/ Acknowledgements

Принято говорить, что любая сколько-нибудь масштабная научно-исследовательская работа не может быть результатом стараний одного-единственного человека — и с этим утверждением нельзя не согласиться. Опора на уже опубликованные труды коллег и предшественников (со всеми необходимыми ссылками на них и признанием их заслуг, но также и с принесением своего нового) обеспечивает преемственность и прогресс в научном познании; чувство же благодарности и взаимоважания естественно для тех, кому введома цена писательского и исследовательского труда.

Эта книга никогда бы не вышла в ее теперешнем виде, если бы не совет моего друга и коллеги по перу, петербургского историка Дмитрия Сергеевича Брыкова, которому я многим обязан и работы которого, посвященные гибели «Лузитании», не устаю хвалить и рекомендовать.

Отдельную благодарность выражаю коллективу издательства «Нестор-История» за осуществление всего комплекса мероприятий, связанных с предпечатной подготовкой и непосредственной материальной реализацией этого проекта.

Электронная переписка с московским исследователем «Титаника» и «Нормандии» Алексеем Николаевичем Широковым, а также любезно подаренные им книги и видеодиск помогли в свое время в корректировке технических деталей и доведении до ума некоторых теоретических положений. Его сайт и книга уже упоминались во введении.

Особая благодарность дорогому американскому другу Джорджу Бихи (George Behe), бывшему вице-президенту Исторического общества «Титаника» и одному из крупнейших живых классиков мировой «титаникологии», чье добросердечие столь же безгранично, как и его познания в той области, на которой он уже столько лет специализируется.

Неменьшую благодарность выражаю и своему цюрихскому другу Гюнтеру Баблеру (Günter Bähler), президенту

и основателю Швейцарского общества «Титаника», за его многолетнюю и невероятно щедрую помощь с литературой, включая две его собственных книги о «Титанике», с великолепными фотографиями из его обширной коллекции и за многие, многие другие его благодеяния.

Огромная честь для меня называть другом д-ра Джеймса Дельгадо (James Delgado), бывшего директора программы «Морское наследие» Национального управления океанических и атмосферных исследований (NOAA, США), чье научное руководство в годы работы над книгой *The Titanic Expeditions: Diving to the Queen of the Deep* 1985–2010 стало поистине бесценным образовательным опытом.

Спасибо немецким друзьям Герхарду Шмидт-Грильмайеру и Алексу Шмидту (Gerhard Schmidt-Grillmeier, Alexander Schmidt) за любезно присланные ими книги; Кэролин Чаффи Гуд (Carolyn Chaffee Good) — за прекрасный фотопортрет ее прабабушки; Стивену Лоу (Stephen Low) и Пер-Инге Шею (Per-Inge Schei) из IMAX — за высококачественные подводные фотоснимки и другие экспедиционные материалы 1991 г.; д-ру Джеффри Стеттлеру (Jeffrey W. Stettler) — за консультации, правки и все предоставленные сведения и материалы; Дэвиду Конкэннону (David Concannon), Чарльзу Пеллегрينو (Charles Pellegrino) и Марку Чирнсайду (Mark Chirnside) — за экспедиционные и исторические фотографии, документы и консультации; Рою Менготу (Roy Mengot), к сожалению, ныне покойному, — за технические консультации и присланные международной почтой документы; Брюсу Бевериджу (Bruce Beveridge) — за первоклассные планы палуб; художникам Элиотту Чакоко (Elliott Chacoco), Джеймсу А. Флуду (James A. Flood), Роджеру Лонгу (Roger Long) и Робину Бонгаартсу (Robin Bonggaarts) — за замечательные живописные, графические и цифровые работы, способные украсить любое издание.

За любезно предоставленные фотографии, открытки, сканы и прочие источники изобразительного характера и сувениры — спасибо Brigitte Saar и Henning Pfeifer (Swiss Titanic Society/Titanic-Verein Schweiz), Jonathan Smith, Olivier Mendez,

Claes-Göran Wetterholm, Lee and Kristen Everitt, Michael Poirier, Kalman Tanito, Gavin Cameron Bell, Don Lynch, João Gonçalves, Peter Meersman, Thorsten Totzke, Maureen McKinney (Belfast Titanic Society), Jessica Sweetingham (British Titanic Society), David McKnight (Kislak Center for Special Collections, Rare Books and Manuscripts, University of Pennsylvania Libraries); John Hallberg (North Dakota State University Archives), Roger Arbon (Bournemouth News & Picture Service), Jan and Anne-Marie van Daalen (House of Outdoor & Optics); Utley Offshore PLC; National Archives at New York City; Артему Лисочкину и Сергею Ларенкову.

За ценные онлайн-консультации и ответы на вопросы — спасибо Céleste Laframboise, Samuel Halpern, Bill Sauder, Ahti Korperi, Tom McCluskie, Сергею Сокурено и Яну Матвееву.

За помощь в Рускеале — персоналу базы отдыха «Рускеала», Евангелическо-лютеранскому приходу пос. Рускеала и Хеглунд Татьяне Митрофановне.

А также спасибо родителям и всем, кто так или иначе меня поддерживал.

Источники и литература

Книги и монографии

- Аврех А. Я.* Царизм накануне свержения. М.: Наука, 1989.
- Багрянцев Б. И., Решетов П. И.* Учись морскому делу. М.: ДОСААФ СССР, 1986.
- Белкин С. И.* Голубая лента Атлантики. Л.: Судостроение, 1990.
- Брыков Д. С.* Гибель «Лузитании»: взгляд спустя столетие. СПб.: Гангут, 2019.
- Булах А. Г.* Каменное убранство Петербурга. Этюды о разном. СПб.: Сударыня, 1999.
- Бусленко Д. Н.* Маневрирование и управление судном. Ростов н/Д: Ростовский-на-Дону морской колледж им. Г. Я. Седова, 2003.
- Ванденберг Ф.* Тайна проклятия фараонов. Харьков: Книжный клуб семейного досуга, 2007.
- Гардинер Р., Ват Д. ван дер.* Загадка «Титаника». М.: Вече, 1998.
- Гибель величайшего в мире парохода «Титаник». 1500 человеческих жертв. Подробное описание. Одесса: Типография С. М. Мейлера, 1912.
- Губачек М.* «Титаник». Минск: Попурри, 1998.
- Дневник Ал. Блока. 1911–1913 / Под ред. П. Н. Медведева. Л.: Издательство писателей в Ленинграде, 1928.
- Доценко В. Д.* Мифы и легенды русской морской истории. СПб.: Иван Федоров, 1997.
- Кейхилл Р. А.* Столкновения судов и их причины. М.: Транспорт, 1982.
- Коккрофт А. Н., Ламейер Дж. Н. Ф.* Толкование МППСС-72. М.: Транспорт, 1981.
- Короткин И. М.* Аварии и катастрофы кораблей. Л.: Судостроение, 1977.
- Крупчат Г.* «Титаник». Корабль обреченных. М.: Панорама, 1998.
- Крылов А. Н.* Некоторые случаи аварии и гибели судов. Л.: М.: Обorongиз, 1939.
- Кульбака Н. Э.* История дворянского рода Донауровых. М.: Старая Басманная, 2013.
- Ларсон Э.* Мертвый след. Последний вояж «Лузитании». М.: CORPUS, 2016.

Ловягин Р.М. Гибель «Титаника». Расследования, произведенные в Англии и Америке. СПб.: Якорь, 1913.

Лорд У. «Титаник»: хроника гибели. М.: Вагриус, 1998.

Лорд У., Белкин С.И. «Титаник». Загадка катастрофы. Впечатления очевидцев. Сенсационные подробности: сб. СПб.: М.: Нева; ОЛМА-Пресс, 1998.

Марш Э., Кэмерон Дж. «Титаник». М.: Слово, 1998.

Мельников А.Р. Главная загадка «Титаника». СПб.: Галейя Принт, 2012.

Мотрич В.Н. Горькие уроки морских аварий. СПб.: Морсар, 2015.

Мотрич В.Н. Столкновения судов и их предупреждение. Новый взгляд. СПб.: БХВ-Петербург, 2017.

Несмеянов Е.В. «Титаник». Тайны погибшего лайнера. СПб.: Судостроение, 2014.

Новиков А.И., Мозолев В.И. Безопасность мореплавания и надводный борт. Севастополь: изд-во Севастоп. нац. техн. ун-та, 2003.

Осичанский П.И. Спасите нас на суше: уроки морских катастроф. Владивосток: Осичанский П.И., 2010.

Переписка императора Николая II с матерью — императрицей Марией Федоровной. 1894–1917 / Подготовка к изданию, перевод, предисл., коммент. Е. А. Чирковой. М.: Индрик, 2017.

Скрягин Л.Н. Гибель «Титаника». М.: Московский рабочий, 1991.

Снопков В.И. Управление судном. СПб.: Профессионал, 2004.

Соколов А. Ученые скрывают? Мифы XXI века. М.: Альпина нон-фикшн, 2017.

Топалов В.П., Торский В.Г. Уроки морских аварий: Практическое пособие. Одесса: Астропринт, 2004.

Фукельман В.Л. Жизнь корабля. Л.: Судостроение, 1978.

Чернов С. Бейкер-стрит и окрестности. Эпоха Шерлока Холмса. М.: Форум, 2015.

Широков А.Н. «Титаник». Рождение и гибель. М.: Вече, 2017.

Эверс Г. Военное кораблестроение. Л.; М.: Главная редакция судостроительной литературы, 1935.

Angel S. The Titanic — “Everything Was Against Us”. US: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2012.

Aylmer G. R.M.S. *Mauretania*. The ship and her record. UK: Percival Marshall & Co. Ltd, 1935.

Bäbler G. Guide to the Crew of *Titanic*: The Structure of Working Aboard the Legendary Liner. UK: The History Press, 2017.

Barczewski S. Titanic: A Night Remembered. London; NY: Hambleton and London, 2004.

Beesley L. The Loss of the Titanic. "I survived the Titanic". UK: Amberley Publishing, 2011.

Behe G. On Board RMS Titanic: Memories of the Maiden Voyage. UK: The History Press, 2012.

Behe G. Titanic. Safety, Speed and Sacrifice. US: Transportation Trails, 1997.

Beveridge B., Hall S., Braunschweiger A. Titanic or Olympic: Which Ship Sank? [The Truth behind the Conspiracy] UK: The History Press, 2012.

Bisset J.G. P., Stephensen P.R. Tramps and ladies: my early years in steamers. US: Criterion Books, 1959.

Bowditch N. The American Practical Navigator. 9th ed. US: National Imagery and Mapping Agency, 1995.

Bristow D.E. Titanic: Sinking the Myths. 1st ed. US: Katco Literary Group, 1995.

Brown D.G. The Last Log of the Titanic. What really happened on the doomed ship's bridge? US: International Marine/McGraw-Hill, 2001.

Chirside M. The Olympic Class Ships: Olympic, Titanic, Britannic. Revised and expanded 2nd ed. UK: The History Press, 2011.

Chirside M. RMS Olympic: Titanic's Sister. Revised and expanded 2nd ed. UK: The History Press, 2015.

Clark T. No Fighting Chance: Ireland's Lady of the Lake Disaster of 1833. Independently published, 2017.

Cockcroft A.N., Lameijer J.N. F. A Guide to the Collision Avoidance Rules. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. 6th ed. Elsevier Butterworth-Heinemann Ltd., 2004.

Collins L.M. The Sinking of the Titanic: The Mystery solved. London: Souvenir Press Ltd., 2009.

Commerce and Culture: Nineteenth-Century Business Elites / edited by Robert Lee. London: NY: Routledge, 2016.

Delgado J.P. Adventures of a Sea Hunter: In Search of Famous Shipwrecks. Canada: Douglas & McIntyre, 2004.

Dodge W. The loss of the Titanic. US: s.n., 1912. Courtesy of Mike Poirier.

Eaton J.P., Haas C.A. Falling Star: Misadventures of White Star Line Ships. NY, London: W. W. Norton & Company, 1990.

Eaton J.P., Haas C.A. Titanic: Triumph and Tragedy. 2nd ed. NY, London: W. W. Norton & Company, 1998.

- Edwards I.E.S.* The pyramids of Egypt. US: Viking, 1986.
- Fitch T., Layton K.J., Wormstedt B.* On a Sea of Glass: The Life and Loss of the RMS *Titanic*. UK: Amberley Publishing, 2012.
- Foecke T., McCarty J.H.* What Really Sank the *Titanic*: New Forensic Discoveries / Kindle Ed. US: Kensington Publishing Corp., Citadel Press, 2008.
- Gleicher D.* The Rescue of the Third Class on the *Titanic*: A Revisionist History / Series: Research in Maritime History LUP (Book 31). UK: Liverpool University Press, 2006.
- Gracie A.* The truth about the *Titanic*. NY: Mitchell Kennerley, 1913.
- Halpern S., Behe G., Beveridge B.* et al. Report into the Loss of the SS *Titanic*: A Centennial Reappraisal. UK: The History Press, 2011.
- Hart H.M.* Recollections and Reflections. Denver: Smith-Brooks Printing Co., 1917.
- Hawley B.* RMS *Olympic*. UK: Amberley Publishing, 2012.
- Kerbrech R.P. de.* Down Amongst the Black Gang: The World and Workplace of RMS *Titanic*'s Stokers. UK: The History Press, 2014.
- Klistorner D., Hall S., Beveridge B.* et al. *Titanic* in Photographs. UK: The History Press Ltd., 2012.
- Lang J.* *Titanic*. A fresh look at the evidence by a former Chief Inspector of Marine Accidents. US: Rowman & Littlefield Publishers, 2012.
- Lightoller C.H.* *Titanic* and Other Ships. London: Ivor Nicholson & Watson Ltd. / 1st ed. 1935. Accessed from Project Gutenberg of Australia.
- Lookout Training Handbook. Naval Education & Training, NAVEDTRA 12968-D (Special Publication), 2007.
- Luckhurst R.* The Mummy's Curse: The True History of a Dark Fantasy. UK: Oxford University Press, 2012.
- Lord W.* The Night Lives on: the Untold Stories & Secrets Behind the Sinking of the Unsinkable Ship – *Titanic*. Kindle edition. US: Open Road, 2012.
- Lynch D., Marschall K.* *Titanic*: An Illustrated History. US: Hyperion, 1995.
- Maltin T., Aston E.* 101 Things You Thought You Knew about the *Titanic*... but Didn't! UK: Beautiful Books Ltd., 2010.
- Marcus G.* The Maiden Voyage. A Complete and Documented Account of the *Titanic* Disaster. UK: Unwin Paperbacks, 1991.
- Marshall L.* Sinking of the *Titanic* and Great Sea Disasters. US: Thomas Manufacturing Co., 1912. Accessed from <http://manybooks.net>.
- Molony S.* *Titanic*: why she collided, why she sank, why she should never have sailed. UK: Mercier Press, 2019.

Moore H. S., Duncan N. The Rules of the Road at Sea: comprising the Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1910, and Rules in Force in Harbours, Rivers, and Inland Waters, with Explanatory Notes and Observations. 4th Ed. London: J. D. Potter, 1922.

Nesmeyanov E. The *Titanic* Expeditions: Diving to the Queen of the Deep 1985–2010. UK: The History Press, 2018.

Recht und Realität: Festschrift für Christoph Vedder / edited by Stefan Lorenzmeier, Hans-Peter Folz. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2017.

Thayer J. B. The Sinking of the SS *Titanic*, April 14–15, 1912. Limited edition. Philadelphia, 1940. Transcribed from the THS reprint, courtesy of George Behe.

Wade W. C. The *Titanic*. Disaster of a Century. US: Skyhorse Publishing Inc., 2012.

Wels S. *Titanic*: Legacy of the World's Greatest Ocean Liner. US: Time-Life Books, 1997.

Wilson F. How to survive the *Titanic*, or The Sinking of J. Bruce Ismay. UK: Bloomsbury, 2011.

Wilson R. R. The Sea Rovers. US: B. W. Dodge and Company, 1906.

Wreck and Sinking of the *Titanic*. The Ocean's Greatest Disaster / ed. by Marshall Everett. US: Homewood Press, 1912.

Young F. *Titanic*. UK: Grant Richards Ltd., 1912. Rel.: 2010. [EBook #31992] The Project Gutenberg (www.gutenberg.org).

Статьи

Говоров Н., Астратов Н. Что такое хорошая морская практика? // Катера и яхты. 1985. № 4(116).

Гусев В. Дискуссия о хорошей морской практике // Катера и яхты. 1986. № 1(119).

Ермаков С. В. Исследование скоростного режима судов на открытом прямолинейном участке Калининградского морского канала // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 2017. Т. 9. № 2(42).

Житников А. Что такое — хорошая морская практика? // Интернет-журнал «Водный мир». 2015. 14 марта. <https://wwportal.com/chto-takoe-horoshaya-morskaya-praktika/>

Лисочкин А. Хорошее стекло (Как выбрать бинокль?) // Катера и яхты. 2006. № 6(204).

Матвеев Я. Отклик на гибель «Титаника» в российской дореволюционной печати // *Опыты историко-антропологических исследований*: сб. М.: Экон-Информ, 2009.

Bähler G. Flusskrebse, zerfressene Hosen und Camerons Entführung // *Titanic Post* (E-Paper des Titanic-Verein Schweiz). 2017. Nr. 102.

Behr G.M. «The bridge paid no attention to my signals» (*Titanic Tidbits* #2). US: privately printed, 1993.

Beveridge B., Chirnside M., Fitch T., Georgiou I. et al. *Titanic: Fire & Ice* (Or What You Will). 2017. <http://wormstedt.com/titanic/titanic-fire-and-ice-article.pdf>

Braunschweiger A. “We have no look-out glasses in the crow’s nest” // *Titanic International Society’s Voyage*. 2010. Issues 72/73.

Brown D. G., Stephenson P.E. White Paper on the Grounding of *Titanic*. The Society of Naval Architects and Marine Engineers at Gibbs & Cox, Inc. Arlington, Virginia, on May 31, 2001 // *Encyclopedia Titanica Research Articles*. 2001.

Chirnside M. *Olympic & Titanic* — an analysis of the Robin Gardiner conspiracy theory: Dissertation. BA History & Politics. UK: University of Leicester, 2006.

Chirnside M. The enclosure of *Titanic’s* forward A-deck promenade: popular myth? // *Atlantic Daily Bulletin*. 2016. March. <http://www.markchirnside.co.uk/pdfs/Titanic’sA-deckPromenadeEnclosureBTS2016-MarkChirnside.pdf>

Chirnside M. The Mystery of *Titanic’s* Central Propeller // *Encyclopedia Titanica Research Articles*. 2008. 5 May.

Chirnside M., Halpern S. Speed and More Speed. Revised: 2014. 26 March. http://www.titanicology.com/Titanica/Speed_and_More_Speed.pdf

Collyer C. How I was saved from the *Titanic* // *The Semi-Monthly Magazine*. 1912. 26 May.

Halpern S. Angles of Trim and Heel. Revised: 2017. August. <http://www.titanicology.com/Titanica/TrimAndHeel.pdf>

Halpern S. “Iceberg Right Ahead” // *Encyclopedia Titanica Research Articles*. 2006. 29 Apr.

Halpern S. Mistakes In The Night. 2015. <http://www.titanicology.com/Titanica/Mistakes.pdf>

Halpern S. She Turned Two Points In 37 Seconds. *Titanic Research & Modeling Association (TRMA)*, 2010.

Henderson J.R. Demographics of the *Titanic* Passengers: Deaths, Survivals, and Lifeboat Occupancy. NY: Ithaca College Library, 1998. <http://www icyousee.org/titanic.html>

Hill B.T. Ship Collision with Iceberg Database. NRC Publications Archive (NPARC). 2010. https://www.researchgate.net/publication/44084643_Ship_Collision_with_Iceberg_Database

Lawrence E.N. The *Titanic* disaster – a meteorologist’s perspective // Weather. 2000. Vol. 55, Issue 3.

Le Génie Civil. 1914. Tome LXIV. № 21. 25 Avril.

Lord Mersey’s Report on the loss of the *Titanic* // Nature. 1912. Vol. 89, No. 2232. 8 Aug.

Nesmeyanov E. Auf der Suche nach Juho Strandéns Grab // Titanic Post. 2018. Nr. 105. Sept.

Nesmeyanov E. Binoculars... My two cents worth // The Titanic Commutator. 2016. Vol. 41, No. 213.

Nesmeyanov E. *Titanic*: freeboard contact with the iceberg // The Titanic Commutator. 2015. Vol. 40, No. 210; 2016. Vol. 40, No. 211.

Orel S.E. Aegyptiaca Titanica. JSSEA 32 (2005). https://www.academia.edu/9339874/Aegyptiaca_Titanica

Pfeifer H. The Iceberg – Resurfaced? // Encyclopedia Titanica Research Articles. 2003. 28 Aug.

Responsibility for the *Titanic* Disaster // The Literary Digest. 1912. Vol. XLIV, No. 18. 4 May.

Stephenson P. *Titanic*’s Guardian Angel // The Titanic Commutator. 2015. Vol. 40, No. 209.

Stettler J. W., Thomas B.S. Flooding and Structural Forensic Analysis of the Sinking of the RMS *Titanic* // Ships and Offshore Structures. 2013. Vol. 8, Issue 3–4.

The Dangers of the Sea // The Engineer. 1859. 4 Feb.

The New York Times Mid-Week Pictorial. 1915. Vol. 1, No. 36. 13 May.

Van Ginkel G. Multi-functional binoculars and telescopes in the past four centuries: a global overview. 1608–2017. BHS meeting, Munich, Germany, October 2017.

Waldron J. The search for the *Titanic* is over but now a rush for the ‘gold’ has begun // Smithsonian. 1986. Vol. 17, No. 5.

Wormstedt B. An Analysis of the Bodies Recovered from the *Titanic*. Updated 2011. <http://wormstedt.com/titanic/analysis.html>

Документы и архивные материалы

Конвенция ЮНЕСКО «Об охране подводного культурного наследия» 2001 г. Информационный комплект на рус. яз.: <http://www.unic.ru/sites/default/files/Infokit%20russe.pdf>

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) с поправками (Консолидированный текст, измененный Протоколом 1988 года). СПб.: ЦНИИМФ, 2015.

Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. Издание Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны Союза ССР, 1982.

Планы палуб «Титаника» от Брюса Бевериджа в масштабе 1:350. *Titanic General Arrangement Plans in 1/350th scale by Bruce Beveridge.* <http://titanic-model.com/ga-plans>

1910/1911 Lloyd's Register of Shipping, Lloyd's Calendar. London: Lloyd's Royal Exchange, 1910.

Formal investigation into the loss of the S. S. *Titanic*. Evidence, appendices and index. Wreck Commissioner's Court. London: His Majesty's Stationery Office, 1912. Available online at *Titanic* Inquiry Project (www.titanicinquiry.org).

Ice Conditions — March and April, 1912. Section of Hydrographic Office chart No. 955. Ex. No. 20. U. S. Dist. Court, S.D. N. Y. Jun. 25, 1915. National Archives at New York City.

Oceanic Steam Navigation Limitation of Liability Hearings. Records of District Courts of the United States, National Archives. Available online (partially) at *Titanic* Inquiry Project (www.titanicinquiry.org).

Report of Investigation in the Matter of Sinking of Passenger Vessel *Explorer* (O.N. 8495) 23 November 2007 in the Bransfield Strait near the South Shetland Islands. Monrovia, Liberia: The Bureau of Maritime Affairs, 2009. 26 March.

R.M.S. *Titanic* — First Class Passenger List. Ltd. ed. replica. Copy No. 122. Zürich: Günter Bähler, 2004.

SS Olympic. Official No. 131, 346. Harland & Wolff Drawing Office notebook, 1911.

Thayer J.B. Statement to the Press Regarding the Sinking of the R.M.S. *Titanic* (April 20, 1912). Document from the Thayer Collection at the Independence Seaport Museum Library in Philadelphia, PA.

United States Senate. 62nd Congress, 2nd Session (1911–1912). Report No. 806: *Titanic* Disaster. Hearings of a Subcommittee of the Committee on

Commerce pursuant to S. Res. 283, directing the Committee on Commerce to investigate the causes leading to the wreck of the White Star liner *Titanic*. Washington, DC: US Government Printing Office, 1912. Available online at *Titanic Inquiry Project* (www.titanicinquiry.org).

United States Senate. 62nd Congress, 2nd Session. Document No. 933: Loss of the steamship *Titanic*. Report of a Formal Investigation into the circumstances attending the foundering on April 15, 1912, of the British steamship *Titanic*, of Liverpool, after striking ice in or near latitude 41° 46' N., longitude 50° 14' W., North Atlantic Ocean, as conducted by the British Government. Washington, DC: US Government Printing Office, 1912.

Видео

«Титаник». Последняя тайна. ВГТРК, 2012.

RMS *Olympic* Transatlantic Voyage 1920s. DVD. UK: White Star Moments Ltd., 2009.

Titanic: Stories From The Deep. UK; Canada: Titanic Yesterday Productions 1, Inc., 2019.

Titanic: The New Evidence (Secret History). UK; Canada: Blink Entertainment, Discovery Channel Canada, Smithsonian Channel, 2017.

Titanic: The True Story. Blink Films/Real Stories Canada Inc., 2010.

Titanica. LaserDisc. US; Canada: IMAX Corporation, I. Limited Partnership and Undersea Imaging International Ltd., 1991.

Интернет-сайты

Морской сайт. <http://seaman-sea.ru>

Проект «Газетные “старости”» С. Сокурпенко. <http://starosti.ru>

Bill Wormstedt's *Titanic*. <http://wormstedt.com/titanic/index.html>

George Behe's *Titanic* Tidbits. <http://wormstedt.com/GeorgeBehe/>

Encyclopedia Titanica. <https://www.encyclopedia-titanica.org>

Paul Lee's *Titanic* Pages. <http://www.paullee.com/titanic/index.php>

Sam Halpern's Titanicology. <http://www.titanicology.com>

The *Titanic* 'Switch' Theory: Exposed. <http://titanicswitch.com>

Titanic Historical Society, Inc. (THS). <https://titanichistoricalociety.org>

Titanic Inquiry Project. <https://www.titanicinquiry.org>

Titanic International Society. <https://titanicinternationalsociety.org>

Titanic Map. <https://titanicmap.org>.

Группы в социальной сети Facebook: «*Titanic* Passengers and Crew Research Group», «Encyclopedia Titanica», «Titanic Historical Society, Inc. Official», «*Titanic* Tech», «The *Titanic* Bibliophile Page».

Персоналии и суда, упоминаемые в тексте

- Абельсет, Олаус 202, 204–208
«Аврора» крейсер 13
«Адмирал Нахимов» п/х 196
«Адриатик» п/х 132, 135, 137, 138, 143, 155, 156
«Атлантик» п/х 71, 126
Баблер, Гюнтер 4, 273, 295
Бакли, Дэниэл 202, 208–210, 218
Баллард, Роберт 9, 66, 78, 249
«Балтик» п/х 76, 84–86, 88, 90, 93, 112, 138
Баркуорт, Алджернон 247, 249
«Беатрис» парусник 65
Белл, Джозеф 27, 35, 74, 76, 92, 279
Бизли, Лоуренс 46, 99, 107, 230
Биссет, Джеймс Г. П. 175, 176
Бихи, Джордж 8, 45, 77, 78, 81, 83, 98, 132, 146, 192–193, 197, 228, 290, 295
Блэр, Дэвид 159–162
Боксхолл, Джозеф 89, 90, 104, 144, 204
Брайд, Гарольд 93
Браун, Маргарет 62–64
Браун, Френсис 19, 40, 142
«Британник» п/х 17, 93, 108, 149, 214
Бэрретт, Фредерик 34, 36–38, 40, 42, 46, 48–49, 99, 105
Ванденберг, Филипп 58–60
Вейкман, Август 228, 249
Вулнер, Хью 290
Гардинер, Робин 13, 14, 22, 24, 105, 126
Гилнаг, Кэтрин 221–222
Грейси, Арчибальд 40, 101, 235–239, 246, 249
Губачек, Милош 7–8, 40, 103, 211, 288
«Дева озера» бриг 125
Дельгадо, Джеймс П. 281, 296
Джермин, Энни 223
Дилли, Джон (Кристофер А. Шульвер) 30, 37, 44
Диллон, Томас П. 207
Додж, Уошингтон 139, 238–239
«Дойчланд» п/х 85, 88, 139
Жадовский, М. М. 260–264
Исмей, Дж. Брюс 18, 20, 23, 67, 68, 70, 72, 74–89, 91–94, 96–100, 124, 133–135, 139, 146, 155, 173, 213, 247, 259, 261
«**Кармания**» п/х 127, 283
«Карпатия» п/х 65, 97, 174, 176, 230, 238
«Калифорниан» п/х 148, 276
Кемпстер, Джон 30, 34, 44
Колдуэлл, Сильвия 232
Коллир, Шарлотта 128, 220
Крекорян, Нишан 146, 220
Крупкат, Гюнтер 26, 31
Крылов, А. Н. 11, 126, 237, 255
Кэмерон, Джеймс 3–4, 9, 13, 45, 47, 61, 213, 245, 249, 250

- Кэннонс, Э. Г. 284
Лайнс, Элизабет 78–80, 83
Лайтоллер, Чарльз 10, 69–71, 75, 83, 89, 90, 98, 106, 110, 115, 117, 128–129, 134, 138, 140, 146–147, 149, 152–154, 156, 158, 161–163, 168, 172–173, 175, 179, 236–237, 248–249, 279, 287–288
Ли, Реджинальд 146, 164, 166, 173, 174, 288
Линч, Дон 61, 77, 78, 197
Ловягин, Р. М. 216, 280
Лонгли, Гретхен 192, 193
Лорд, Стенли 148
Лорд, Уолтер 7–9, 40, 186, 201, 213, 221, 224, 227, 232, 276
Лоу, Гарольд Г. 67, 98, 211, 243
«Лузитания» п/х 69, 94, 113, 114, 196, 295
«Мавритания» п/х 60, 69, 112, 113, 284
Макелрой, Хью У. 46, 231, 263
Макгиффин, Джеймс 83
«Маккей-Беннетт» п/х 248
«Маунт Темпл» п/х 112
Меллорс, Уильям 238–239, 241, 244, 250, 290–294
Мерси, лорд Дж. Ч. Бигем 34, 42, 77, 111, 117, 121–123, 128, 139, 155, 175, 201, 202, 286, 287
«Месаба» п/х 90
Молони, Шенан 29–30, 32–33, 35, 39–40, 43–46, 52, 173
Монтвила, Юозас 267
Мууди, Джеймс П. 128, 168
Мур, Джеймс 112, 148
Мэрдок, Уильям М. 83, 128, 161–162, 173–174, 182, 220, 227, 228, 243
Наржолле, Поль-Анри 29
«Ниагара» п/х 127, 283
«Олимпик» п/х 13–17, 19–22, 24, 25, 31, 33, 45, 60, 67, 70–72, 74, 78–83, 95–101, 105, 108, 137, 142, 150, 158, 161, 170, 186, 194–197, 210, 214, 253, 259
«Океаник» п/х 31, 118, 155, 160–161, 240
Олливер, Альфред 183–185, 196, 197, 199, 286
Омон, Альфред Ф. 184–185, 188
«Пасифик» п/х 116
Пеллегрино, Чарльз 138, 208, 227, 296
Пиккард, Берк 202–204, 266
Питман, Герберт 71, 72, 99, 104, 110–111, 243
Поингдестер, Джон 155, 209, 211
Райерсон, Эмили 86–89
Рострон, Артур Г. 65, 97, 174
Роу, Джордж Т. 187, 189, 197
Сагалевиц, А. М. 4
Саймонс, Джордж 155, 162, 164–165, 171, 172
Сандерсон, Гарольд 70, 82, 119, 146
Сильверторн, Спенсер В. 185
Скэрротт, Джозеф 197, 199
Смит, Уильям О. 76, 85, 91, 97, 111, 164, 168, 206, 208

- Смит, Эдвард Дж. 27, 60, 76, 78, 81, 83–86, 89, 90, 93–97, 104–105, 124, 127–130, 132–137, 139, 143–144, 146, 156, 254, 259, 272, 279
Снайдер, Нелли 136, 137
Стенджел, Чарльз Э. Г. 89, 107, 182, 191, 193
Стеттлер, Джеффри 47, 48, 51, 237, 250–251, 296
Стивенсон, Паркс 45–48, 212, 243
Странден, Йухо 272–274
Стэд, Уильям 54–58, 270–271
Сьюард, Фредерик 57, 58
Таллок, Джордж 28
«Тевтоник» п/х 155, 161
Тёрнер, Уильям Т. 113–115, 174
Томпсон, Джон 97, 107
Тэйер-мл., Джон Б. («Джек») 196, 234, 240, 244, 246–247, 249, 292
Уайлд, Генри Т. 161
Уайлдинг, Эдвард 50, 70, 98, 181, 187, 216
Флит, Фредерик 146, 155, 164–168, 172–174, 176, 180, 199, 288
Франклин, Филипп А. С. 23, 69, 82
Хаас, Чарльз 18, 60
Халперн, Сэмюэл 99, 104, 107, 108, 130, 176, 182, 197, 234
Харбинсон, Уильям Д. 75, 200
Харт, Джон Э. 225–227
Харт, Эстер 97
Хейс, Бертрам Ф. 111, 149, 150, 168, 175
Хендриксон, Чарльз 32, 34, 36–39, 49, 99, 105
Хогг, Джордж 155, 156, 160, 163–165, 172
Чаффи, Кэрри К. 91
Чирнсайд, Марк 18, 22, 100, 108, 296
Широков, А. Н. 7, 49, 101, 103, 268, 295
Ширс, Альфред 108
Эндрюс, Томас 17, 19, 35, 50, 228
«Эстония» паром 12
Янг, Филсон 200

Об авторе

Евгений Владимирович Несмеянов родился в 1983 г. в приморском городе Лиепая (Латвия), в семье старшего офицера ВМФ, коренного ленинградца. От отца унаследовал интерес к истории «Титаника» и в отцовской же домашней библиотеке изучил первые книги на данную тему.

С 1990 г. проживает в Санкт-Петербурге. Закончил художественный лицей. С 2001 по 2006 г. обучался в Санкт-Петербургском государственном университете на дневном отделении факультета философии и политологии по специализации «эстетика». С 2006 по 2013 г. работал в Государственном Эрмитаже.

Автор книг: «“Титаник”. Тайны погибшего лайнера» (СПб.: Судостроение, 2014); *The Titanic Expeditions: Diving to the Queen of the Deep 1985–2010* (UK: The History Press, 2018) (на англ. яз.).

Имеет публикации в журналах *The Titanic Commutator*, *Voyage* (Titanic International Society), *Titanic Post*, «Клаузура», «Искусство кино», на сайте *Encyclopedia Titanica* и в других электронных и печатных СМИ. Выступал на радио и телевидении, проводил презентации и лекции в штаб-квартире Русского географического общества в Санкт-Петербурге, в Парке культуры и чтения «Буквоед» и других местах.

В свободное от изучения «Титаника» время собирает материал о гибели п/х «Адмирал Нахимов». Ведет группу «*Titanic. Secrets of the Lost Liner*» (на англ. яз.) в социальной сети Facebook.

Eugene Nesmeyanov

“*Titanic*: Truth and Myths. The newest research”

Summary

The wreck of the British-flagged transatlantic liner *Titanic* on the night of April 14/15, 1912, has become one of the largest and most significant maritime disasters and one of the most documented and well-described events in world history. However, in the popular literature and on the internet, the distorted, oversimplified views, one-sided interpretations, obsolete, incomplete data and all kinds of myths and speculations are still widespread, relating both to the ship itself and to the causes and circumstances of its tragic demise. In this author’s third book on *Titanic*, an analysis and refutation of the most common, persistent and notorious myths and misconceptions of modern “titanicology” are performed on a basis of the latest research works and papers published mostly in English. Also analyzed the speed of the vessel when passing through a known ice region, peculiarities of the organization of visual observation by the lookouts are revealed, as well as some new details of the collision with the iceberg (its possible contact with the freeboard) and of the final plunge with short-term shifting of heel from the port side to the starboard. The core of the book is the author’s own research published in the official journals of American and European *Titanic* societies and for the first time translated into Russian (with additions and updates).

The book is addressed to researchers and everyone interested in the history of shipping.

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Теория подмены «Титаника» «Олимпиком»	13
1.1. «Олимпик» и «Титаник» — не близнецы.....	15
1.2. Страховка и материальная часть.....	23
Глава 2. «Пожар» в угольном бункере.....	26
2.1. Возражения и контраргументы	33
2.2. Пожар — благо или зло?.....	45
Глава 3. Проклятие египетской мумии.....	54
3.1. Грузовой манифест «Титаника».....	60
Глава 4. На полном ходу сквозь льды	67
4.1. «Мы побьем рекорд “Олимпика”».....	78
4.2. Радиограмма с «Балтика».....	84
4.3. Миф о выборе курса «южнее южного»	103
4.4. «Такова практика всех судов на этой трассе».....	109
4.5. Преимущества, недостатки и причины движения на полном ходу сквозь льды	133
Глава 5. К вопросу о биноклях на «Титанике»	148

Глава 6. О вероятном повреждении надводного борта при столкновении	181
6.1. Визуальные наблюдения айсберга	183
6.2. Звуки.....	189
6.3. Куски льда, падающие в иллюминаторы.....	191
Глава 7. Третий класс в блокаде?	200
7.1. Берк Пиккард.....	202
7.2. Олаус Абельсет.....	204
7.3. Дэниэл Бакли.....	208
7.4. Прочие источники личного происхождения и внесудебные свидетельства очевидцев	218
7.5. Второй класс в блокаде?	229
Глава 8. Финальное погружение и крен «Титаника»	234
Глава 9. О российской реакции на гибель «Титаника»	252
9.1. Миф о героическом «русском кассире».....	260
9.2. Русские подданные на «Титанике»	265
9.3. В поисках могилы Йухо Страндена.....	272
Заключение	276
Приложения.....	283
Приложение 1. Ледовая обстановка в Северной Атлантике в районе БНБ в марте и апреле 1912 г.	283
Приложение 2. Миф о «темном айсберге»	286
Приложение 3. Письмо Уильяма Дж. Меллорса Дороти Окенден	290
Благодарности/Acknowledgements.....	295
Источники и литература	298
Книги и монографии.....	298

Статьи.....	302
Документы и архивные материалы.....	305
Видео	306
Интернет-сайты	306
Персоналии и суда, упоминаемые в тексте	309
Об авторе.....	312
Summary	313



Научно-популярное издание

Евгений Владимирович Несмеянов

**«ТИТАНИК»:
правда и мифы**

Корректоры *Е. Г. Закревская, М. А. Молчанова*
Оригинал-макет *А. А. Крыласов*
Дизайн обложки *И. А. Тимофеев*

Подписано в печать 11.06.2020. Формат 60×90/16
Бумага офсетная. Печать офсетная
Усл.-печ. л. 20. Тираж 500 экз. Заказ № 1858

Издательство «Нестор-История»
197110 Санкт-Петербург, ул. Петрозаводская, д. 7
Тел. (812)235-15-86
e-mail: nestor_historia@list.ru
www.nestorbook.ru

Отпечатано в типографии
издательства «Нестор-История»
Тел. (812)235-15-86

По вопросам приобретения книг
издательства «Нестор-История»
звоните по тел. +7 960 243 32 82