

УДК 656.614.2(091)
ББК 39.425.1
Н55

Несмеянов, Евгений Владимирович.

Н55 Разлом «Титаника». Главная тайна великой катастрофы / Евгений Несмеянов. — Москва : Яуза-пресс, 2023. — 176 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-1110-6

Новая книга признанного мирового специалиста по «Титанику» — это первое комплексное исследование главной тайны величайшей морской катастрофы. Впервые предпринят обобщенный анализ всего массива доступных на сегодня данных, как исторических, так и подводно-археологических и данных, полученных с помощью компьютерного моделирования. Автор предлагает собственную концепцию разлома корпуса судна, разработанную с учетом новейших научных знаний. Значительная часть материала в России публикуется впервые. Издание иллюстрировано множеством эксклюзивных схем и фотографий.

**УДК 656.614.2(091)
ББК 39.425.1**

ISBN 978-5-9955-1110-6

**© Несмеянов Е.В., 2023
© ООО «Яуза-пресс», 2023**

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Несмеянов Евгений Владимирович

**РАЗЛОМ «ТИТАНИКА»
ГЛАВНАЯ ТАЙНА ВЕЛИКОЙ КАТАСТРОФЫ**

В авторской редакции

Ответственный редактор *Н. Аничкин*

Художественный редактор *П. Волков*

Корректор *М. Туаева*

Страна происхождения: Российская Федерация

Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

ООО «Яуза-пресс»

109439, Москва, Волгоградский пр-т, д. 120, корп. 2.

Тел.: (495) 136-22-07

Home page: www.yauza.moscow

E-mail: editor@yauza.moscow

Өндірген мемлекет: Ресей

Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 19.04.2023.

Формат 84x108^{1/16}. Печать офсетная. Усл. печ. л. 18,48.

Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-9955-1110-6



9 785995 511106 >

16+

СОДЕРЖАНИЕ

Благодарности (Acknowledgements)	4
Об авторе	4
Введение.....	5
Пролог	
Гибель «Пасифика» (1875) и «Томаса М. Рида» (1879)	8
Глава 1	
Разлом «Титаника» в материалах американского расследования	16
Глава 2	
Разлом «Титаника» в материалах британского расследования	30
Глава 3	
Взгляд на разлом «Титаника» после завершения официальных расследований и до начала 1980-х гг.	41
Глава 4	
Экспедиции к «Титанику» с участием Р. Балларда и его взгляд на разлом в 1985–1989 гг.	46
Глава 5	
Разлом «Титаника» в книге «"Титаник": иллюстрированная история» Линча — Маршалла (1992)	59
Глава 6	
Разлом «Титаника» по У. Гарцке и др. (1996)	62
Глава 7	
«Затопление "Титаника": расследование современными методами» Хэкетта и Бедфорда (1996)	67
Глава 8	
Разлом «Титаника» по У. Гарцке и др. (1997). «"Титаник": анатомия катастрофы»	70
Глава 9	
Теория днищевого разлома (Роя Менгота)	75
Глава 10	
Разлом в «Титанике» Дж. Кэмерона (1997)	78
Глава 11	
Разлом «Титаника» по Менготу и Войтовичу (2009)	84
Глава 12	
Экспедиция к «Титанику» 2010 г. Новый взгляд на разлом и поле обломков	88
Глава 13	
«Заключительное слово» с Джеймсом Кэмероном. Разлом «Титаника» по Стеттлеру и Томасу (2012)	100
Глава 14	
Разлом «Титаника» по У. Ланге. «Осушить "Титаник"» (2015)	107
Глава 15	
Разлом «Титаника» по Р. Родди и SNAME (2021)	110
Глава 16	
«Он разломился». Свидетельства о разломе «Титаника» из прессы, литературы и источников личного происхождения	113
Глава 17	
Новая парадигма разлома «Титаника» (2022)	143
Заключение	156
Постскриптум (вместо эпилога)	158
Приложение	
Научные экспедиции к «Титанику»	160
Основные использованные источники	167
Указатель имен и судов	170

Благодарности (Acknowledgements)

Автор выражает сердечную благодарность издательству «Яуза» и лично Петровскому Игорю Валерьевичу и Быстрову Павлу Михайловичу за веру в этот проект и высочайший профессионализм на всех этапах его реализации, включая допечатную подготовку и выпуск книги в свет.

Неизменная благодарность Брыкову Дмитрию Сергеевичу (к.и.н.) за дружескую и профессиональную поддержку в тяжелые времена.

Огромное спасибо и Thank you very much моим зарубежным друзьям, исследователям-единомышленникам и коллегам по перу, оказавшим неоценимую помощь научными материалами и всеми видами изображений: Рою Менготу (Roy Mengot), ныне покойному; д-ру Джеффри Стеттлеру (Jeffrey Stettler), Роберту Родди (Robert F. Roddy), Уильяму Гарцке (William H. Garzke) и всему Обществу военно-морских архитекторов и инженеров судостроения (SNAME); Гюнтеру Баблеру (Günter Bähler), президенту «Швейцарского общества “Титаника”»; Тэду Фитчу (Tad Fitch) и Томасу Лински (Thomas Lynskey); д-ру Джеймсу П. Дельгадо (James P. Delgado) и Майклу Десснеру (Michael Dessner); Кайлу Бингему (Kyle Bingham) из компании OceanGate Expeditions; Джорджу Бихи (George Behe); Чарльзу Хаасу (Charles A. Haas) и Майклу Пуарье (Michael Poirier) из «Международного общества “Титаника”»; Чарльзу Пел-

легрину (Charles Pellegrino); Стивену Лоу (Stephen Low) и Пер-Инге Шею (Per-Inge Schei); Тому МакКласки (Tom McCluskie); Полю-Анри Наржолу (Paul-Henri Nargeolet); Уильяму Барни (William Barney); Лайонелу Кодусу (Lionel Codus); Джонатану Смитту (Jonathan Smith); Джейсону Д. Тиллеру (Jason D. Tiller) и Кэму Хаусману (Cam Houseman).

Отдельное спасибо следующим научным учреждениям, их персоналу и руководству: Дэвиду Макнайту (David N. McKnight) из Кислакского центра особых коллекций, редких книг и рукописей при Пенсильванском университете; Лоре МакНьюман (Laura MacNewman) из архивов Крэнбрука; Джоанне Шейн (Johana Schein) из архива школы Гилмана; Грэму Нейлору (Graham Naylor) из Городского совета Плимута; Янису Д. Йоргенсену (Janis D. Jorgensen) из Военно-морского института США; Вудс-Холлскому океанографическому институту (Woods Hole Oceanographic Institution) и британскому Королевскому институту военно-морских архитекторов (RINA).

Особая благодарность выносится Куинси Уильямсу (Quincy Williams), Тони Струблику (Tony Strublic Maritime Artwork: <https://www.strublicmaritimedrawings.com>), Тому Кейси (Tom Casey of Home Run Pictures), Андрею Чаплыгину и д-ру Лидии Френцель (Lydia Frenzel).

И конечно спасибо родителям, перед которыми я в неоплатном долгу.

Об авторе

Евгений Владимирович Несмеянов родился в 1983 г. в городе Лиепая (Латвия) в семье старшего офицера ВМФ СССР, коренного ленинградца, и профессиональной художницы — преподавательницы рисунка и живописи. 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.

Окончил художественный лицей. Выпускник факультета философии и политологии Санкт-Петербургского государственного университета (2006 г.). 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 1985–2021 (UK: The History Press; 2-е издание, исправленное и дополненное, 2022) (на англ. яз.); «“Титаник”:

правда и мифы. Новейшие исследования» (М.: СПб.: Нестор-История, 2020); «“Титаник”. Иллюстрированная хроника рейса и гибели» (М.: Яуза, 2022).

Имеет научные и научно-популярные публикации на разных языках в журналах The Titanic Commutator, Voyage (Titanic International Society), The Atlantic Daily Bulletin, Titanic Post, «Гидрометеорология и экология», в трудах Общества военно-морских архитекторов и инженеров судостроения (SNAME) (в соавторстве), на сайте Encyclopedia Titanica и в других электронных и печатных СМИ.

Проводил презентации и лекции в штаб-квартире Русского географического общества в Санкт-Петербурге, в Парке культуры и чтения «Буквоед», «Книжной лавке писателей» и других местах. Время от времени привлекается в качестве эксперта по истории «Титаника» на радио и ТВ.



Введение

Вашему вниманию предлагается первая книга о разломе «Титаника». Внутри обширного спектра «титаниковедческих» подтем вопрос о разломе является, пожалуй, самым волнующим и привлекающим наибольшее внимание общественности; и вторым по остроте дебатов после «дела “Калифорниана”». Но если «Калифорниану» посвящены целые тома¹, то обобщающего труда о разломе «Титаника» до сих пор не было — ни у нас, ни за рубежом². Что вызывает удивление, поскольку «Титаник», при всей помпезности и драматичности его медленного, более чем двухчасового погружения в ледяную пучину океана, особенно знаменит именно своим разломом, произошедшим буквально на последних минутах трагедии и ставшим ее чудовищной кульминацией. Вследствие такой быстротечности и сложности процесса, а также по причине низкой освещенности, задымленности и в силу ряда других факторов, как объективных,

так и субъективных, разлом прошел незамеченным для многих из спасшихся пассажиров и членов экипажа. И все же его непосредственными очевидцами были около ста человек, а еще десятки по крайней мере слышали скрежет и грохот, для объяснения природы которых выдвигались весьма сомнительные и малоправдоподобные предположения; сегодня мы можем с уверенностью отнести эти специфические шумы к звукам разлома.

Те, кто интересуются предвзятыми расследованиями и несправедливо вынесенными вердиктами, найдут богатую пищу для размышлений и недоуменных сетований в материалах американских и британских слушаний весны — лета 1912 г. по делу о крушении «Титаника». Особенно это относится к той части материалов, в которой рассматривался вопрос о разломе. Глухота к свидетельским показаниям и их грубое игнорирование, помноженное на ошибочную/тенденциозную интерпретацию данных в угоду корпоративным интересам и под действием идеологических мотивов, выступили главным источником формирования ложного взгляда на разлом «Титаника». Причем нарастание «снежного кома» ошибочной убежденности в отсутствии разлома продолжалось в течение многих десятилетий после завершения официальных расследований. Если бы не агрессивное давление заинтересованных или добросовестно заблуждавшихся свидетелей, глав следственных комиссий и отобранных ими экспертов, то люди, вероятно, еще в 1912 г. знали бы наверняка, что «Титаник» переломился — и как в общих чертах это произошло.

Гибель «Титаника» некоторые авторы и выжившие считали событием эпохальной

¹ См., напр.: *Padfield P. The Titanic and the Californian*. London: The Quality Book Club, 1965; *Lee P. The Titanic and the Indifferent Stranger: The Complete Story of the Titanic and the Californian*. US: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2012; *Halpern S. Strangers on the Horizon. Titanic and Californian — A Forensic Approach*. US: Independently published, 2019.

² Подчеркнем, что речь идет об исследованиях монографического формата. Все до сих пор опубликованные научно-исследовательские работы, так или иначе затрагивающие разлом «Титаника», имеют формат статей и, при всем уважении к их авторам, не могут претендовать на фундаментальность в освещении данного вопроса. Ключевые из этих статей разбираются в дальнейших главах.

значимости, страшным символом и маркером завершения эдвардианского периода³. Схожим образом годы 1985-й и 1986-й стали переломными и раскрывающими глаза уже внутри истории изучения самого лайнера, когда наконец пал и развеялся как дым многолетний и тщательно культивируемый в литературе, живописи и кинематографе миф под названием «Титаник», величественно тонущий неповрежденным». Можно сказать, в прошлое канула целая эпоха мнимого благополучия, иллюзорной красоты и уверенности. Джеймс Кэмерон так сформулировал это ощущение: «Всем нам жаль, что “Титаник” развалился таким недостойным образом, <...>. Хотелось бы, чтобы он покоем на дне целым и невредимым, как корабль-призрак»⁴.

В действительности обнаружение корпуса парохода на глубине растерзанным на части ознаменовало лишь начало трудного и длительного пути. Один большой миф был развенчан, но на его месте, словно головы лернейской гидры, тут же расцвел ряд других: новая мифология теперь изоцрялась в догадках, как именно происходил разлом, где он начался и где закончился.

История изучения разлома «Титаника» и череда попыток его реконструкции — это, без преувеличений, настоящий научный детектив со своими героями и аутсайдерами, ошибками влиятельных авторитетов, вводивших публику в многолетнее заблуждение, с фальсификациями, манипуляциями и мифами, уходами по ложному следу и мучительным продираньем к истине через тернии личных амбиций и конъюнктурно-коммерческих интересов, некорректного толкования данных или попросту их отсутствия, а равно и объективных трудностей технического и познавательного порядка. Популярная в народе сентенция гласит: «Правды нам уже не узнать, она покоится на дне океана». До некоторой степени — не без горечи — с этим приходится согласиться, ибо восстановить все подробности столь масштабного деструктивного процесса, развертывавшегося в несколько стадий⁵, вряд ли будет когда-либо воз-

³ Западный мир на пороге нового столетия Стефан Цвейг охарактеризовал как «эпоху оптимистического самолюбования», при этом в социальном строении Европы уже слышался «явственный хруст» (Цвейг С. Ницше. Борьба с безумием. Таллинн: Периодика, ГНТ МП «Элмика», 1990. С. 60).

⁴ Цит. по: Сайдс Х. «И наконец зажегся свет» // National Geographic Россия. 2012. № 107. Август. С. 97.

⁵ Сразу укажем, что простой, однонаправленный линейный разлом корпуса пополам — тоже один

можно. Насколько полным является наше представление о ходе этого процесса на сегодняшнем уровне знаний вы поймете, дочитав эту книгу до конца, — опять же, в соответствии с законами детективного жанра.

Работа содержит последовательное и полное изложение истории вопроса, начиная с первых официальных упоминаний о разломе, прозвучавших в рамках дачи свидетелями показаний. То, как лица, назначенные расследовать обстоятельства катастрофы, обошлись с этими и многими другими свидетельствами в пользу разлома, можно считать хрестоматийным антипримером надменно-предвзятого и ангажированного отношения к людям и событиям. Впрочем, многие видные представители следующих поколений историков «Титаника» и пишущих о нем авторов оказались ничуть не лучше.

Далее читатель увидит, с какими трудностями добывались крупницы знаний о разломе «Титаника» на протяжении 25 лет (1985–2010) интенсивного подводно-археологического обследования секций его разбитого корпуса, лежащих на глубине около 3800 м, а также примыкающих к ним полей обломков. В этой части повествования задействованы материалы моей книги *The Titanic Expeditions. Diving to the Queen of the Deep: 1985–2021* («Экспедиции к “Титанику”...») (2-е изд., испр. и доп.), ранее не публиковавшиеся на русском языке, с дополнительной информацией, полученной в ходе личной переписки с ведущими теоретиками и ключевыми участниками экспедиций к «Титанику». Помимо прочего, обозреваются вышедшие в это время публикации (научные и популярные), а также анализируются данные компьютерного моделирования методом конечных элементов, выполнявшегося в разные годы с использованием различного программного обеспечения.

От рассмотрения теоретических построений и результатов компьютерного моделирования мы вновь возвращаемся к живому человеческому слову в большом разделе, посвященном прямой речи десятков очевидцев разлома. На сей раз дается более широкая панорама пестрого корпуса их свидетельств, опубликованных в прессе и литературе разных лет, а подчас в письмах и личных заметках, не предназначенных для публикации. Большая часть этих свидетельств — в их числе

из популярных новейших мифов истории «Титаника». И тоже один из способов — хотя бы мысленно, в теории — минимизировать масштаб разрушений при разломе, то есть в конечном счете представить его в как можно более быстрой и легкой форме.

и некоторые чрезвычайно сомнительные перлы — также впервые печатается на русском языке.

В финале круг замыкается внедрением новой парадигмы разлома, разработанной автором на основе моделей 2012, 2015 и 2022 г. с внесенными в них принципиальными дополнениями и коррективами. Эта гибридная модель, синтезирующая в себе достоинства предыдущих моделей вкупе с результатами новейших исследований, в максимальной степени учитывает весь свод доступных на сегодня знаний: свидетельства очевидцев, данных подводной археологии и смежных наук.

Монография может рассматриваться как второй том серии, начало которой было положено сборником статей «“Титаник”. Правда и мифы. Новейшие исследования» (2020), а целью является демифологизация истории «Титаника». В условиях развязанной против России информационной войны изучение методов конструирования и внедрения дезинформации на примере исторических мифов прошлого приобретает особую актуальность и повышенную значи-

мость, в том числе практическую. Мы увидим, что в основе своей тот арсенал софистических уловок и техник, что применяется в сегодняшней информационной войне, был обкатан западными фальсификаторами истории еще на материалах дела о гибели «Титаника» — одного из самых мифологизированных кораблекрушений, а возможно, и самого мифологизированного. Факт разлома судна пытались скрыть и представители компании-судовладельца «Уайт Стар Лайн», и строители-проектировщики «Харленд энд Вулф», и выжившие офицеры, и руководители двух самых крупных расследований, и ангажированные (либо попросту безграмотные) авторы и исследователи более поздних лет, настроенные во всем поддерживать выводы указанных выше организаций и лиц. Восстановление исторической правды растянулось более чем на сто лет. Борьба за общественное признание этой правды, приобретая все более выраженные методологические и даже философские черты, не завершена до сих пор.

Пролог

Гибель «Пасифика» (1875) и «Томаса М. Рида» (1879)

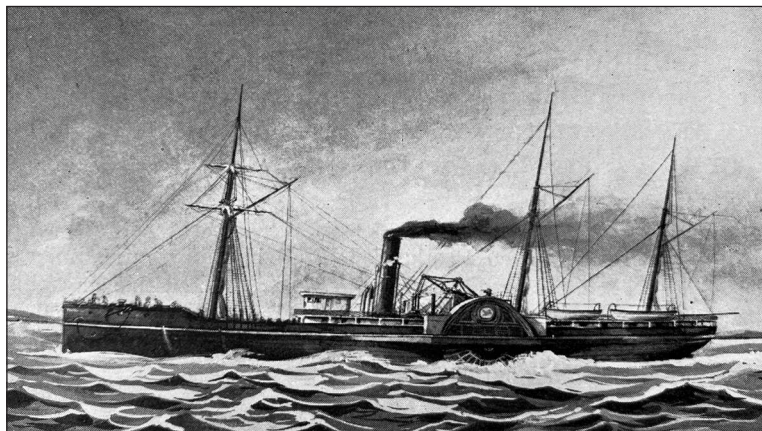
Никто из свидетелей и виновников столкновения двух американских судов — парохода «Пасифик»¹ и парусника «Орфей» — ненастным вечером 4 ноября 1875 г. поначалу не подумал, что оно может привести к сколько-нибудь серьезным последствиям.

Принадлежавший компании «Гудолл, Нельсон и Перкинс» «Пасифик» совершал регулярный рейс вдоль тихоокеанского побережья Северной Америки между Калифорнией и Британской Колумбией, держа курс на Сан-Франциско с разнообразным товарно-продовольственным грузом в трюме, включавшим овес и картофель, бочки с клюквой и даже шестерку дрессированных лошадей, а также золото в виде песка и слитков на общую сумму свыше 79 тыс. долл. Это был уже довольно старый и изношенный двухпалубный лайнер валовой вместимостью под 900 т, длиной 68 м и шириной чуть более 10 м с корпусом из дуба на медных и железных гвоздях. Паровая машина мощностью 500 л.с., работавшая от двух котлов, приводила в движение боковые гребные колеса.

Построенный в 1850 г. на верфи Уильяма Брауна² в Нью-Йорке, «Пасифик» был сразу же отправлен на Западное побережье, после того как в долине реки Сакраменто в Северной Калифорнии были открыты обширные месторождения золота и началась его массовая добыча, получившая название калифорнийской золотой лихорадки. За два десятилетия активной эксплуатации судно сменило нескольких владельцев и было незрячно потрепано штормами; в июле 1861 г. в результате удара о подводные камни оно село на мель

¹ Не путать с одноименным колесным пароходом американской компании «Коллинз Лайн», пропавшим без вести в ходе рейса из Ливерпуля в Нью-Йорк в конце января 1856 г. Как позднее «Титаник» и многие другие корабли и суда до и после него, он, вероятно, тоже погиб в результате столкновения с айсбергом.

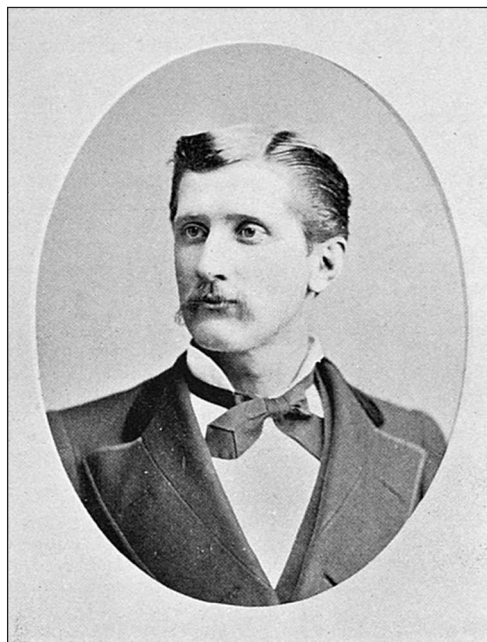
² В том же году на той же верфи был спущен на воду и коллинзовский колесно-парусный пароход «Арктик», чья судьба тоже трагична. Подробнее об этом см.: *Несмеянов Е. В.* «Титаник»: тайны погибшего лайнера. СПб.: Судостроение, 2014. С. 44–50.



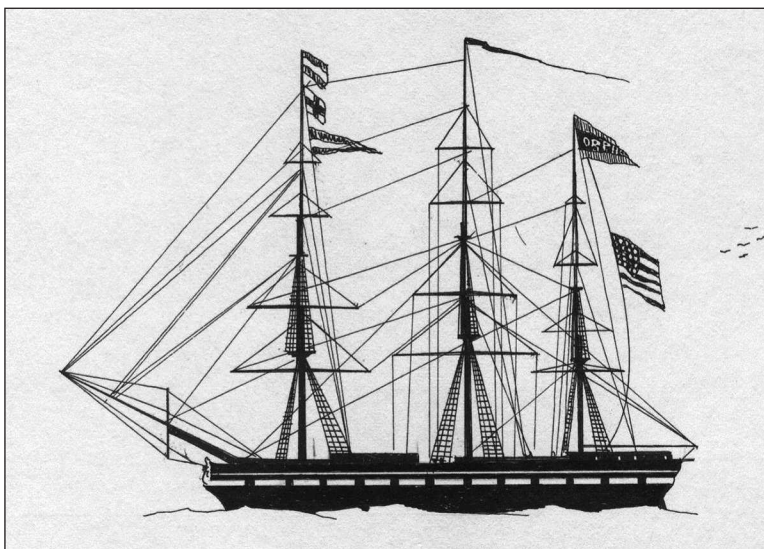
Колесный пароход «Пасифик». Рис. неизвестного художника из кн.: *Lewis & Dryden's Marine History of the Pacific Northwest / ed. by E. W. Wright (Portland, Oregon: The Lewis & Dryden Printing Company, 1895. P. 224)*

на реке Колумбия, откуда его через пару недель сняли и, выкачав воду, отбуксировали в док для ремонта. В августе 1873 г. «Пасифик» проходил капитальный ремонт в Сан-Франциско, где на него установили новый, более мощный паровой двигатель. По утверждениям некоторых авторов, ремонт носил чисто косметический характер, и на самом деле судно находилось в далеком от удовлетворительного состояния, вопреки выданному пароходной инспекцией сертификату о его пригодности к дальнейшей мореходной деятельности³. Канадский публицист и писатель, редактор и владелец журнала *British Colonist* Дэвид У. Хиггинс посвятил гибели «Пасифика» главу в своей книге воспоминаний «Мистическая весна и другие рассказы о западной жизни» (1904); в ней, в частности, есть такие выразительные строки: «Он («Пасифик») был насквозь прогнившим, но густые слои краски и шпаклевки покрывали большую часть гнили, как румяна и пудра, скрывающие морщины на лице престарелой светской красавицы. Мало кто был в курсе ис-

³ *Ludwig M.* The Sinking of the SS *Pacific* // *British Columbia Magazine*. 2016. 12 October. URL: <https://www.bcmag.ca/the-sinking-of-the-ss-pacific/> (дата обращения: 03.11.2021).



Капитан «Пасифика» Джефферсон Д. Хауэлл. Портрет неизвестного художника. (Lewis & Dryden's Marine History... P. 223)



Американский клипер «Орфей». Рис. неизвестного художника. (American packet clipper ship Orpheus 1856–1875. URL: <http://warshipsresearch.blogspot.com>)

тинного состояния корабля, который и так считался небезопасным»⁴.

В мае 1875 г. в связи со вспышкой новой фазы золотой лихорадки в горах Кассиар в Британской Колумбии и Юконе пароход был поставлен обслуживать линию Викто-

⁴ Higgins D. W. The Mystic Spring, and Other Tales of Western Life. N.Y.: Broadway Publishing Co., 1908. P. 247–248. Судя по всему, аналогичным образом дела обстояли и на советском (бывшем немецком) пароходе «Адмирал Нахимов», еще более старом и затонувшем 31 августа 1986 г. в Цемесской бухте Новороссийска в результате столкновения с сухогрузом «Петр Васев».

рия — залив Пьюджет-Саунд — Сан-Франциско.

4 ноября в 9:30 утра (с небольшим опозданием) «Пасифик» отдал швартовы и вышел из гавани Виктории под командованием 34-летнего капитана Джефферсона Дэвиса Хауэлла, выпускника Военно-морской академии США в Аннаполисе, ветерана Гражданской войны и уже достаточно опытного шкипера. По свидетельству провожающих, верхняя палуба была черна от скопившихся на ней масс людей, немалую долю которых составляли золотоискатели, покидавшие Кассиар до наступления суровой канадской зимы. Согласно официальным данным, на борту в этом рейсе находились 275 пассажиров и членов экипажа, но, как и в случае с «Адмиралом Нахимовым», эта цифра, вероятнее всего, занижена, причем существенно. Известно, что более 20 чел. были приняты на борт казначеем прямо в день отплытия, но имена их не установлены. В пассажирской ведомости II класса значился просто «41 китаец», опять-таки без конкретных имен. Д. У. Хиггинс полагал, что реальное число людей могло доходить до 500⁵.

При этом шлюпочное оснащение «Пасифика» составляло всего пять стандартных спасательных шлюпок общей вместимостью 160 чел.

Акваторию порта он покидал с заметным креном на правый борт, по всей видимости, вследствие перегруза либо из-за смещения запасов угля в бункерах. Капитан решил устранить крен оригинальным способом, приказав наполнить водой шлюпки левого борта.

Погода по выходе из Виктории, можно сказать, была «нормально плохой» для этого региона и сезона (как позднее характеризовались погодные условия при отплытии парома «Эстония»). «Пасифик» благополучно прошел вниз по проливу Хуан-де-Фука и в 16:00 миновал мыс Флэттери, что на северо-западе штата Вашингтон.

Тем временем с юга, из Сан-Франциско, под погрузку угля в Нанаймо пересекающимся курсом шел 1067-тонный бостонский клипер «Орфей» с полным парусным вооружением. Моросил дождь, и свежий южный ветер в корму помог паруснику развить ход до 12 узлов. В 21:30 капитан «Орфея» Чарльз Соьер покинул мостик, оставив вместо себя второго помощника Джеймса Г. Аллена, и сошел в свою каюту, чтобы поработать с картой. В районе 22:00 он «услышал команду вахтенного офицера рулевому переложить штурвал право на борт. Я взглянул на компас у себя над головой и увидел, что нос судна быстро раз-

⁵ Ibid. P. 243.

ворачивается на северо-запад. Я немедля вышел на палубу и спросил у второго помощника, в чем дело; тот сказал, что слева по носу виден огонь...»⁶

Этим приближающимся огнем оказался «Пасифик». С него раздался предупредительный гудок, свидетельствующий, что на мостике парохода также осознали угрозу столкновения. В следующий миг, по воспоминаниям капитана Сойера, «он ударил нас в правый борт кормовое грот-люка. Удар был легким. Очевидно, он («Пасифик») застопорил двигателя и дал задний ход после нанесения нам скользящего удара. Отскочив, он ударил нас снова, на сей раз в снасти стоячего такелажа грот-мачты, сорвал вант-путенсы, снес бакштаги, кормовой выстрел и снасти бегучего такелажа, причинив заметные разрушения на правом борту»⁷.

На протяжении 10–15 мин. после этого, как утверждал на допросе капитан «Орфея», он был полностью поглощен выяснением масштабов повреждений своего судна и организацией первичного ремонта. Вся палубная команда была «свистана» наверх. «Когда я установил, что у нас нет серьезных повреждений⁸, я взглянул на тот пароход и лишь увидел огонек на нашем правом траверзе. Когда я взглянул снова, его уже не было»⁹.

Можно допустить, что ни Ч. Сойер, ни его помощники не предполагали, что ситуация на борту океанского лайнера в результате этого происшествия примет хоть в какой-то степени угрожающий оборот (к тому же, это «Пасифик» в них врезался, а не они в него). Но вряд ли два судна могли отойти друг от друга на значительное расстояние за указанный промежуток времени — и трудно поверить, что никто на «Орфее» не видел и не слышал творящегося на палубе «Пасифика» безумия и изменения положения его корпуса в воде.

Впрочем, в первую минуту или две все было совершенно спокойно. Пассажир I класса Генри Ф. Джелли, 22-летний инженер из Онтарио, ирландский эмигрант, был разбужен «очень слабым толчком», а затем услышал звон машинных телеграфов на мостике, сигнализирующих «Стоп» и «Полный назад». Когда он вышел на открытую палубу, «Пасифик» уже снова был на ходу.

⁶ Цит. по: Lewis & Dryden's marine history of the Pacific Northwest / edited by E. W. Wright. Portland: Lewis & Dryden Printing Company, 1895. P. 226.

⁷ Ibid.

⁸ Более того, обломок носовой части «Пасифика» был чуть позже обнаружен запутавшимся в такелаже «Орфея».

⁹ Lewis & Dryden's marine history of the Pacific Northwest. P. 227.

Джелли узнал о произошедшем столкновении с неизвестным судном и даже видел его огни справа по борту. Пассажирам сказали — как это принято, — что все в порядке и причин для тревоги нет.

Молодой человек вернулся в каюту и стал забираться обратно под одеяло, когда почувствовал, что пароход начинает крениться. Одновременно с тем до него донесся зловещий шум вливающейся воды. Выбежав на палубу во второй раз, он уже не сомневался: судно тонет. Спросил у стоявшего неподалеку капитана, где они хранят сигнальные ракеты, и Хауэлл ответил: «В рулевой рубке». Устремясь туда, Джелли обнаружил, что за штурвалом никого нет, в то время как двигатели все еще продолжали работать. По его словам, он запалил и выпустил в небо от четырех до шести «голубых огней» — если это правда, то их должны были видеть на уходящем «Орфее».

Далее Джелли бросился помогать спускать шлюпки, но это оказалось практически невыполнимой задачей: часть шлюпок была заполнена водой, в других отсутствовали весла, а дисциплина стремительно падала по мере накаления обстановки на борту¹⁰.

В своих интервью Джелли упоминал о несчастных китайцах, сгрудившихся на палубе под дымовой трубой, а также рассказывал о попытке группы, состоявшей из нескольких членов команды, захватить одну из шлюпок. Д. У. Хиггинс встретался с выжившим пассажиром и тоже брал у него интервью, в результате чего в его книге появился следующий пассаж: «Они (китайцы) среди первых рвались к шлюпкам и легли на дно, прячась под скамьями. Их вытащили и, вопящих, вышвырнули в море, дабы освободить место для белых пассажиров (типично расистский выпад. — Е. Н.). Царил беспорядок, и некому было отдать распоряжение и указать путь к спасению. Каждый был сам за себя. Все, казалось, сошли с ума пред лицом нависшей над ними огромной опасности»¹¹.

Была предпринята попытка спустить шлюпку за борт со шлюпбалок, но она ни к чему не привела. Между тем продолжал усиливаться крен на левый борт, судно все глубже оседало в воду. Кромка палубы вместе со шлюпкой и бьющимися вокруг нее людьми коснулась воды.

¹⁰ Loss of the Steamship *Pacific* and all on Board Save One // *New Orleans Republican*. 1875. 10 November. P. 1; Heartrending scenes on the wrecked *Pacific* // *The Times-Picayune*. 1875. 28 November. P. 10.

¹¹ *Higgins D. W.* Op. cit. P. 250.



Тонущий «Пасифик». Рис. Джона Иннеса из кн.: Higgins D. W. *The Mystic Spring, and Other Tales of Western Life*. N. Y.: Broadway Publishing Co., 1908. P. 250

Кто-то разрубил тали топором в надежде освободить шлюпку, но та, будучи перегруженной, опрокинулась кверху днищем. Только Джелли и еще четверым мужчинам удалось взобраться на ее киль; женщины, облаченные по моде тех лет в длинные и тяжелые, многослойные платья, быстро впитывающие влагу, исчезли в волнах.

Вода затопила котлы, погас свет. Крен достиг критических значений. Не выдержав наклона, обвалилась единственная труба и в падении задела дрейфующую под нею шлюпку.

«Кренясь, судно совершило резкий рывок, — продолжает Хиггинс со слов Джелли, — и казалось, что каждая балка в наборе его корпуса треснула. Крик отчаяния вырвался из уст обреченных, когда палубы раскрылись под давлением воздуха и воды с ужасным ревом, как при взрыве сразу тысячи котлов»¹².

Из описаний самого Джелли становится ясно, что корпус «Пасифика» разломился в двух местах — у носа и кормы, распавшись таким образом на три части, а быть может, и более; самые крупные из них тут же камнем пошли ко дну. В некоторых интервью, не вдаваясь в подробности, он просто говорил, что судно «разломилось надвое».

«Поверхность воды покрывали обломки погибшего парохода, мужчины и женщины в отчаянии, из последних сил цеплялись за некоторые из них. Стоял ужасающий крик и плач. Начал усиливаться ветер, а соответственно и волнение. Бедняг, дрейфующих посреди серых и тоскливых просторов

¹² Ibid. P. 252.

Старого Океана¹³, то и дело окатывало разгулявшимися волнами»¹⁴.

Джелли покинул перевернутую шлюпку (она, скорее всего, была повреждена при падении трубы) и подплыл к державшемуся на воде довольно большому фрагменту рулевой рубки, на котором восседал грузный мужчина, «по-видимому, американец, с черными бакенбардами и усами». Утром им попало скопление проплывающих мимо спасательных жилетов, и с помощью их лямок Джелли привязал себя и своего компаньона к деревянному обломку, служившему им плотом.

При свете дня они видели в отдалении еще три похожих плота с сидевшими на них товарищами по несчастью.

В пятницу 5 ноября море весь день было бурным. Течения и ветер, к счастью, несли их обратно, а не в открытый океан. Во второй половине дня они миновали огонь маяка на острове Татуш в устье пролива Хуан-де-Фука. Увы, этот проблеск надежды не помог безымянному компаньону Джелли, и вскоре он испустил дух. Его тело было отвязано и предано морю.

В одиночестве Джелли провел на плывучем сегменте рулевой рубки еще одну беспокойную и изнурительную ночь, с трудом балансируя и раздирая в кровь колени. Лишь около 10 часов утра в субботу 6 ноября он был подобран проходящим мимо американским барком *Messenger* в паре миль от острова Ванкувер.

Рассказы Джелли о столкновении «Пасифика» с другим судном и о разломе первого были весьма скептически восприняты тогдашними «морскими экспертами». Днем 8 ноября, на четвертые сутки после кораблекрушения, был обнаружен еще один выживший — 21-летний квартирмейстер Нил Хенли, более 70 часов дрейфовавший на импровизированном плоту, сооруженном из обломков штормового мостика и кожуха гребного колеса «Пасифика». Показания старшины-рулевого подтвердили все ключевые пункты рассказа пассажира, которого уже поспешили обвинить и в излишней драматизации, и в галлюцинировании, и в принадлежности к несведущему «сухотпутному племени»¹⁵.

¹³ В оригинале используется отсылка к стихотворению американского поэта-романтика и журналиста Уильяма Каллена Брайанта «Танатописис» (1821): *Old Ocean's gray and melancholy waste*.

¹⁴ *Heartrending scenes on the wrecked Pacific*. P. 10.

¹⁵ *Belyk R. C. Victoria and the Loss of the Pacific // British Columbia Historical News*. 1999. Vol. 32, No. 3. P. 3, 4; Lewis & Dryden's marine history of the Pacific Northwest. P. 225; Reported loss of the *Pacific* // *Los Angeles Daily Herald*. 1875. 10 Novem-

11 ноября было наконец установлено то «загадочное судно», в результате столкновения с которым погиб пароход «Орфей» был найден разбившимся о прибрежные камни в проливе Баркли у острова Ванкувер. Никто из команды не пострадал, корабль же был признан не подлежащим восстановлению и продан на утилизацию.

Из команды «Пасифика» единственным уцелевшим оказался тот самый старшина-рулевой. Из числа пассажиров выжить удалось только Генри Джелли. Точное число находившихся на борту судна людей до сих пор не выяснено, и вряд ли оно когда-нибудь станет известно. По этой причине количество жертв, указываемое в разных источниках, варьирует от 273 до 300 и более. С полной и горестной определенностью можно утверждать лишь то, что жертвами катастрофы пали все до одной женщины и все дети. Это позволяет считать гибель «Пасифика» самой страшной морской трагедией на северо-западе Тихого океана.

Были проведены два расследования, канадское и американское. Заключение коронерского суда Виктории, оглашенное 23 ноября, возложило вину за столкновение на «Орфея» и его неудачное маневрирование, одновременно отметив, что, будь «Пасифик» «добротным и прочным судном», столь легкое соприкосновение не должно было причинить ему значительного вреда. Критике подверглось ненадлежащее качество наблюдения за океаном и недисциплинированность экипажа «Пасифика» при спуске спасательных шлюпок. Капитана «Орфея» пожурили за то, что он скрылся с места происшествия и лег на прежний курс, не убедившись в отсутствии у лайнера серьезных повреждений.

Второе расследование проводилось американской Службой инспекции пароходов за закрытыми дверями в Сан-Франциско и, по общему признанию, носило обеляющий характер. Маневр «Орфея» инспекторы также сочли нарушающим правила предотвращения столкновения судов, но «Пасифик», по их мнению, затонул не вследствие своего непригодного для плавания физического состояния, а потому, что удар пришелся на якобы самую уязвимую часть его корпуса — недостаточно укрепленный форштвень. Вина за панику и дезорганизацию во время спуска шлюпок

ber. P. 1; *Kalafus J.* The Public Be Damned: One Black Week in 1875 — The SS *Pacific* // *Gare Maritime*. 2007. 28 June. URL: <https://www.garemaritime.com/public-damned-one-black-week-1875/> (дата обращения: 05.11.2021).

была перенесена с команды на самих пассажиров¹⁶.

Ни судовладельцы «Пасифика», ни офицеры «Орфея» не понесли никакого реального наказания. Ничего не сообщается и о выплате каких-либо денежных компенсаций семьям и родственникам погибших.

Мы уже упоминали о некоторых сходствах между катастрофами тихоокеанского «Пасифика» и черноморского «Адмирала Нахимова». Несмотря на разделяющий их более чем вековой промежуток времени, обогативший мореходов всего мира опытом нескольких поколений и отмеченный колоссальным рывком научно-технического прогресса, оба погибли в результате столкновения с другим судном, произошедшим поздним вечером в прибрежных водах недалеко от порта, причем в обоих случаях этого столкновения без труда можно было избежать. Быстротечность затопления (о «Нахимове» писали, что он буквально провалился под воду за какие-то 8–10 мин., словно у него не было днища), вероятнее всего, стала следствием изношенности корпуса, его обшивки и элементов набора. Время затопления «Пасифика» оценивается в диапазоне от 10 до 30 мин., что тоже очень мало.

«Некоторые люди будут упорствовать в приписывании катастроф, болезней и несчастий божественной воле, но даже если весь мир будет кричать, что «Пасифик» погиб по воле Бога, я скажу: судно затонуло по причине того, что самые обычные меры предосторожности были нарушены его офицерами»¹⁷, — в сердцах написал Д. У. Хиггинс, и эта цитата, думается, вполне применима и к ситуации с «Титаником»¹⁸.

Сходства с «Титаником» заключаются в наличии крена (как до, так и после столкновения), в опрокидывании одной из шлюпок, обрушении дымовой трубы и, конечно же, в разломе корпуса, причем на три части.

Но, в отличие от «Титаника», основные части корпуса его меньшего колесного предшественника до сих пор не найдены и не обследованы¹⁹ (во всяком случае, официально). Область, в которой потерпел крушение «Пасифик», печально из-

¹⁶ *Belyk R. C.* Op. cit. P. 5.

¹⁷ *Higgins D. W.* Op. cit. P. 247.

¹⁸ Подробнее об этом см.: *Несмеянов Е. В.* «Титаник»: правда и мифы. Новейшие исследования. М.; СПб.: Нестор-История, 2020. Гл. 4.

¹⁹ Что странно, учитывая близость к берегу и несомненное наличие на борту судна большого количества золота (по некоторым оценкам, его современная стоимость составляет около 5 млн долл.).

вестна мореплавателям как тихоокеанское кладбище затонувших кораблей. Попытки сузить и конкретизировать район поисков вызывают споры. Чаще всего в литературе и публикациях называется точка в 20–40 милях к юго-западу от мыса Флэттери. Автоматизированная система информации о затонувших судах и препятствиях (AWOIS), разработанная Управлением береговой службы NOAA, помещает останки судна гораздо ближе ко входу в пролив Хуан-де-Фука — примерно в 12 милях от северо-западного побережья штата Вашингтон²⁰. Эта позиция представляется обоснованной с учетом того факта, что тела жертв и плавучие обломки кораблекрушения (вместе с двумя выжившими) были «втянуты» обратно в пролив.

Еще несколько недель кряду на каменистые пляжи юго-восточного побережья острова Ванкувер волны продолжали выносить мелкие обломки «Пасифика» — и редкие тела²¹. Через шесть недель на берегу в Бикон-Хилле в Виктории среди скорбных даров моря была найдена деревянная планка, при ближайшем рассмотрении оказавшаяся куском судового пиллерса. По белому красочному слою графитным карандашом были начертаны слова: S. P. Moody. All Lost («С. П. Муди. Все пропало» или «Все погибли»)²². Сьюэлл П. Муди, американский плотник и торговец, плыл на «Пасифике» I классом.

* * *

Несть числа примерам разлома судов, в особенности грузоперевозящих, при посадке их на мель или прибрежные камни. Показательным в этом отношении может быть случай американского грузового клипера «Томас М. Рид», нашедшего свою гибель, как и «Титаник», в первом же трансатлантическом рейсе, спустя чуть более трех лет после крушения «Пасифика».

Клипер был возведен на верфи известных в ту пору судостроителей Восточного побережья США — братьев Сьюэлл (E. & A. Sewall) в г. Бат, штат Мэн, в 1878 г.

²⁰ Coast Survey's Wrecks and Obstructions Map Preview. URL: <https://wrecks.nauticalcharts.noaa.gov/viewer/> (дата обращения: 06.11.2021).

²¹ *Ebbesmeyer C. C., Haglund W. D.* Floating remains on Pacific Northwest waters // *Advances in Forensic Taphonomy: Method, Theory, and Archaeological Perspectives*. Edited by William D. Haglund, Marcella H. Sorg. Boca Raton; London; N.Y.; Washington, D.C.: CRC Press, 2002. P. 224.

²² *Higgins D. W.* Op. cit. P. 255; Collection Object: Fragment [2004.1163.0001] // Vancouver Maritime Museum. URL: <https://vmmcollections.com/Detail/objects/12921> (дата обращения: 07.11.2021).

Главным конструктором выступил Элиша П. Маллетт, давно сотрудничающий с фирмой Сьюэллов. Деревянный корпус с характерными заостренными обводами имел длину 69 м, ширину 12,8 м, валовую вместимость 1517 рег. т²³.

Из места своего рождения корабль под всеми парусами проследовал в Сан-Франциско, куда прибыл спустя 143 дня в июне 1878 г. Здесь в его трюм загрузили почти 1,5 тыс. т колумбийской лососины в консервных банках, 1 тыс. т калифорнийской пшеницы, 257 ящиков маринованной говядины, 214 мешков перламутровых раковин, более 55 т медной и свинцовой руды, консервированные фрукты и пр. Общая стоимость груза оценивалась во внушительные 130 тыс. долл. (по тогдашним деньгам)²⁴.

5 сентября «Томас М. Рид» вышел в свое первое заокеанское плавание под командованием опытного капитана Джозефа Смолла из Боудойнхема (Мэн), возглавлявшего экипаж из 23 чел. Обширный и дорогостоящий груз должен был быть доставлен в Ливерпуль.

За время перехода через Атлантику экипаж потерял одного человека за бортом. На 129-й день плавания они попали в полосу туманов и жестокий 9-балльный шторм приблизительно в сотне миль от порта назначения. Из отчета капитана Дж. Смолла: «В воскресенье 12 января (1879 г.) в 00:30 мы шли правым галсом под глухо зарифленными марсельями, держа курс на восток-юго-восток и ведя тщательное визуальное наблюдение. Видимость была плохая, с юга дули штормовые ветра. В течение нескольких минут мы наблюдали какие-то огни, но не смогли их определить. Около 23:30 мы произвели промер глубины лотом, и он показал 40 морских саженей под килем (более 85 м. — *Е. Н.*). Мы не видели ни суши, ни даже бурунов (буруны — верный признак мелководья. — *Е. Н.*), когда почувствовали удар. Море тут же начало набегать на наш корабль и переклестывать через него, а сам он стал разламываться»²⁵.

²³ *Baker W. A.* A Maritime History of Bath, Maine and the Kennebec River Region. Vol. 1. Bath, Maine: Marine Research Society of Bath, 1973. P. 525, 1029; The shipwreck that inspired a seaweed business // The Pembrokeshire Beach Food Company. URL: <https://beachfood.co.uk/blogs/captains-blog/the-shipwreck-that-inspired-a-seaweed-business> (дата обращения: 08.11.2021).

²⁴ The shipwreck that inspired a seaweed business; *Matthews F. C.* American Merchant Ships, 1850–1900. Salem, MA: Marine Research Society, 1930. P. 319.

²⁵ The report of Captain Small, late of the ship *Thos. M. Reed* // *Daily Alta California*. 1879. Vol. 31,



Снятие людей с гибнущего судна на берег при помощи линеметательного (так называемого ракетного) аппарата. Гравюра 1870-х гг. (Annual Report of the Chief of the Revenue Marine Bureau for the Fiscal Year Ending June 30, 1873, Showing the Operations of the Revenue Marine and the Life-Saving Service. Washington: Government Printing Office, 1873)

Как выяснилось впоследствии, из-за плохой погоды в условиях пониженной видимости судно отклонилось от курса и наскочило на риф у мыса Линни-Хед в графстве Пембрукшир (Западный Уэльс). Риф, представляющий собой резко обрывающийся в глубину выход скальной породы примерно в миле от берега, хорошо известен местным жителям под названием The Pole.

Капитан и команда «Томаса М. Рида» провели 15 мучительных часов на разрушающемся под ними судне, борясь со стихией. Стюард и двое матросов на свой страх и риск попытались вплавь добраться до берега — посреди шторма, бушующего январской ночью. Выполнить миссию на грани человеческих возможностей удалось двоим; они донесли весть о кораблекрушении до ближайшей фермы и подняли тревогу.

Узнав о случившемся, на помощь морякам экстренно выдвинулась группа береговой охраны Ее Величества со спасательным «ракетным аппаратом» (установка, выстреливающая трос с берега к терпящему бедствие судну для эвакуации с него

людей). При проведении спасательной операции в тяжелых метеоусловиях погибли еще двое, включая второго помощника капитана Дэниэла Хеннесси; трос, по которому он перебирался, был сбит волной, «заряженной» обломком судна. Итого на берег были доставлены 18 чел²⁶.

К сожалению, линеметательный аппарат не применялся для спасения пассажиров и членов экипажа парохода «Атлантик» компании «Уайт Стар Лайн», шестью годами ранее сбившегося с курса и врезавшегося в гранитные подводные скалы у побережья полуострова Новая Шотландия на юго-востоке Канады. По официальным данным галифакского расследования, в результате той катастрофы погибли 535 чел., включая всех женщин, само же судно в конце концов переломилось²⁷.

²⁶ The Nautical Magazine. A journal of papers on subjects connected with maritime affairs. 1879. Vol. XLVIII, No. 1. January. P. 276; Matthews F. C. Op. cit. P. 320.

²⁷ Подробнее о гибели «Атлантика» см.: Несмеянов Е. В. «Титаник»: тайны погибшего лайнера. С. 54–60.



Трансатлантический пароход «Атлантик», потерпевший крушение 1 апреля 1873 г. у берегов Новой Шотландии в семи милях за маяком острова Самбро. При свете дня отчетливо просматривается лежащее на боку судно с отделившейся в результате разлома носовой частью (справа). Слева от центра за прибрежными камнями — основная часть корпуса (примерно 70–80% длины) и стрелами торчащие из воды мачты. С лодок ведется сбор судового имущества и тел погибших. Апрель 1873 г. (Notman Studio, Halifax — Nova Scotia Archives)

Подробности разлома «Томаса М. Рида» нам неизвестны, но ко времени, когда с него сняли последнего человека, корабль уже являл собой жалкое зрелище. Вскоре он развалился окончательно. Поле мелких обломков и частей груза растянулось более чем на милю, усеивая пески пляжа Фрешуотер-Уэст. Среди обломков преобладали доски и разломанные балки, выброшенный груз составляли преимущественно банки с мясными и рыбными консервами — многие тысячи банок, а еще перламутровые раковины. Пшеница пропала полностью. Характер обломков и обилие вынесенного волнами груза подтверждают, что корпус судна треснул, как скорлупа, и распался на несколько частей.

В газетах сообщалось, что уже 14 числа на место аварии прибыл агент лондонского страхового синдиката Lloyd's с целью спасти как можно больше судового имущества. Но ему было не выдержать конкуренции с местным населением, а также с толпами зевак и собирателей, стекавшимися со всех окрестностей²⁸.

²⁸ Wreck of the *Thomas M. Reed* // Daily Alta California. 1879. Vol. 31, No. 10503. 14 January. P. 1.

Визитеры, пришедшие из города Суонси, что в сорока милях к востоку, заметили еще кое-что, помимо привлекавших всех груд мусора и россыпей провизии, а именно — заросли красных водорослей рода *Porphyra* (порфиры, по-ирландски называемые лавер, или лейвер, по-японски — нори), поблескивающие на обнаженных при отливе прибрежных камнях. Эти водоросли, хорошо произрастающие вдоль западного побережья Англии, а также у берегов Японии и Кореи, регулярно добывались в Суонси и употреблялись в пищу в жареном виде (так называемый лавербред, традиционное валлийское кушанье). Наткнувшись на такое природное богатство, суонсийцы заключили сделку с жителями деревушки Энгл, и скоро на Фрешуотер-Уэст расцвел водорослевый промысел. Собранный лавер подсушивался в специально сооруженных хижинах на пляже, после чего доставлялся телегами на железнодорожную станцию Пембрук, а оттуда на поезде — в Суонси, где из него готовили лавербред. Промысел жил почти до середины XX века, сделав Пембрукшир вторым по величине поставщиком красных водорослей в Уэльсе. Не случись того позабытого кораблекрушения январской ночью 1879 г. — и этого вполне могло бы не произойти²⁹.

Фрешуотер-Уэст и в целом побережье Западного Уэльса, как и регион Северной Атлантики вблизи Большой Ньюфаундлендской банки, где нашел свое упокоение «Титаник», — это кладбище немалого числа судов и разнообразных плавсредств, а также людей, сгинувших в пучине вместе с ними. После серии штормов, аналогичных тому, который погубил «Томаса М. Рида», в феврале 2014 г. из песка на пляже неожиданно проступил перевернутый 15-метровый деревянный обломок судового кия с частью обшивки днища. Обломок условно назван *Upside Down Wreck* и еще не идентифицирован. Одной из возможных кандидатур является «Томас М. Рид»³⁰.

²⁹ The shipwreck that sparked a romance between Pembrokeshire and seaweed // Barti Rum. 2019. 24 May. URL: <https://www.bartirum.wales/uncategorized/what-a-great-blog-this-is/#> (дата обращения: 09.11.2021).

³⁰ *Cundy I., Turner W.* Survey & Recording of an "Upside Down Wreck" on Freshwater West Beach, Pembrokeshire // Malvern Archaeological Diving Unit. 2014. March. P. 3, 7–8, 16.

Глава 1

Разлом «Титаника» в материалах американского расследования

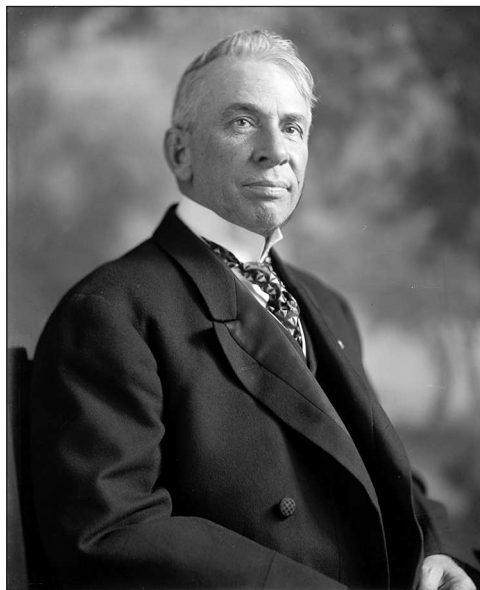
Американское расследование причин и обстоятельств крушения «Титаника», будучи хронологически более ранним, а к тому же зарубежным по месту проведения, не могло не ощущать лежавшей на нем особой ответственности и перед своими согражданами¹, и перед подданными британской короны, и перед всей мировой общественностью в целом, ввиду беспрецедентного масштаба катастрофы и вызванного ею публичного резонанса. В зону этой ответственности входило и внесение ясности в картину хода затопления лайнера, в том числе на последних минутах.

В следственном заключении, отпечатанном 28 мая 1912 г., в разделе «Затопление судна» говорилось: «Судно постепенно погружалось носом и приняло практически перпендикулярное положение перед полным затоплением в 00:47 (по времени Нью-Йорка) 15 апреля. Было много противоречивых заявлений о его разломе надвое, но подавляющее большинство свидетелей высказалось в пользу того, что судно встало практически вертикально и затонуло целым»².

Следственный подкомитет американского сената во главе с сенатором от штата Мичиган Уильямом Олденом Смитом действовал с 19 апреля по 28 мая 1912 г., за это время были допрошены 82 свидетеля. Трое из них с уверенностью, в отдельных

¹ На борту «Титаника» плыли более 270 американцев, из которых 119 погибли. Вдобавок имелось и значительное количество эмигрантов, в том числе из Российской империи, твердо намеревавшихся получить американское гражданство по прибытии, то есть потенциальных граждан США. Этим объясняется повышенный интерес американского правительства к расследованию обстоятельств крушения судна, затонувшего в нейтральных водах, не дойдя до Нью-Йорка.

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 (далее — US), 1912. P. 14.



Уильям Олден Смит (1859–1932), сенатор от штата Мичиган, глава американского следственного подкомитета по делу гибели «Титаника». (Harris & Ewing, Inc./US Library of Congress)

случаях доходящей до безапелляционности, заявили, что «Титаник» ушел под воду неповрежденным. 36 чел. затруднились дать однозначный ответ. Восемь человек прямо сказали о разломе или склонялись к мысли, что он все-таки произошел³.

В качестве первого свидетеля в первый же день сенатского расследования был заслушан не кто иной, как Дж. Брюс Исмей. Вот фрагмент его показаний, где затрагивается интересующая нас тема:

Сенатор Смит. Мистер Исмей, что вы можете сказать о затоплении и исчезновении корабля с поверхности моря? Можете ли вы описать, как именно он погружался?

М-р Исмей. Я не видел, как он погружался.

С. С. Вы не видели, как он погружался?

М. И. Нет, сэр.

С. С. Как далеко вы были от судна?

М. И. Я не знаю, как далеко мы были. Я сидел спиной к судну. Я греб все время, пока был в шлюпке. Мы отплывали.

С. С. Вы гребли?

М. И. Да; я не хотел видеть, как он тонет.

³ Wormstedt B. The Facts — What did the Survivors See of the Break-up of the Titanic? // Encyclopedia Titanica Research Articles. 2003. P. 19.

Дж. Б. Исмей дает показания перед следственным подкомитетом американского Сената в здании гостиницы «Уолдорф-Астория» в Нью-Йорке 19 апреля 1912 г. Рис. Луи Ф. Гранта. (The Graphic. 1912. 11 May)



Чарльз Герберт Лайтоллер (1874–1952), второй помощник капитана «Титаника». Фото около 1900 г. (Illustrated London News Ltd. Günter Bäßler Collection)

С. С. Вам не хотелось этого видеть?
 М. И. Нет. Я рад, что не видел этого.
 С. С. Когда вы видели судно в последний раз, были ли какие-то признаки того, что оно разломилось надвое?
 М. И. Нет, сэр⁴.
 Нежелание видеть, как погибает новейшее судно, одним из авторов концепции которого он являлся, по-человечески вполне понятно. Насколько удобно и эффективно работать веслами, сидя спиной к этому самому судну, и возможно ли это в принципе — оставим судить специалистам по гребле. Заметим лишь, что стюардесса I класса Энни Мартин, по ее словам в интервью газете Guernsey Press, видела Исмея из своей шлюпки (№ 11), когда они швартовались

⁴ US. Testimony of Joseph Bruce Ismay. P. 13.

к «Карпати»; тот «сидел, подогнув колени, в кормовой части шлюпки, <...>. Он сидел неподвижно, как статуя, и был синим от холода. Он не вымогил ни слова, даже не взглянул на нас»⁵. В этом описании Исмей не похож на усердного гребца.

Еще одним и главным свидетелем, допрошенным в тот же день, 19 апреля, был второй помощник Чарльз Г. Лайтоллер — старший из выживших офицеров «Титаника», к тому же, обладатель высшего капитанского сертификата «Экстра мастер». Его суждения по вопросам, связанным с навигацией, скоростью хода, поведением судна во время затопления пользовались высоким авторитетом и зачастую принимались на веру совершенно некритически. На вопрос сенатора Смита «Разломилось ли судно надвое каким-либо образом или затонуло целым?» он дал категорический ответ: «Абсолютно целым».

Сенатор Смит. Как насчет его палуб?
 М-р Лайтоллер. Они были целыми, сэр⁶.
 Следующий по старшинству офицер мостика — третий помощник Герберт Дж. Питман, тоже обладатель капитанского диплома, давая показания на четвертый день расследования, 23 апреля, предсказуемо поддержал коллегу, хотя и с оговоркой по поводу видимости.

Сенатор Смит. Вы видели, как тонул «Титаник»?

М-р Питман. Да, сэр.
 С. С. Опишите, если можете, как он погружался?

⁵ Цит. по: Wilson F. How to survive the Titanic, or The Sinking of J. Bruce Ismay. London: Bloomsbury, 2011. P. 29.

⁶ US. Testimony of Charles H. Lightoller. P. 69.