



# 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)

**А**втор 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 Биhi (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 тома<sup>1</sup>, то обобщающего труда о разломе «Титаника» до сих пор не было — ни у нас, ни за рубежом<sup>2</sup>. 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 периода<sup>3</sup>. 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»<sup>4</sup>.

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 стадий<sup>5</sup>, вряд ли будет когда-либо воз-

<sup>3</sup> 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).

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

<sup>5</sup> 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)

---

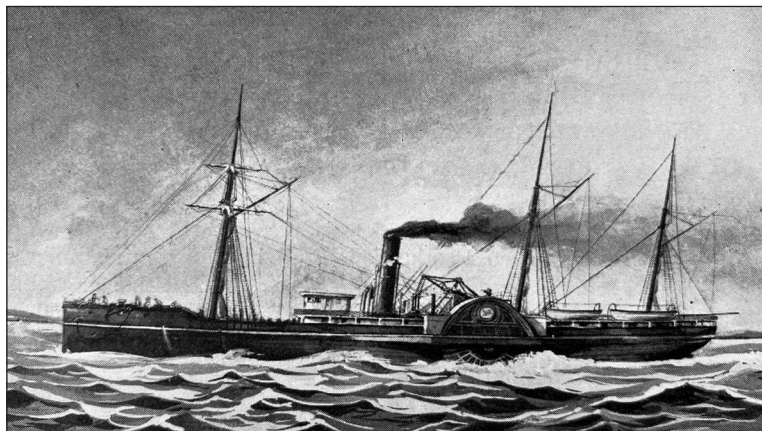
Никто из свидетелей и виновников столкновения двух американских судов — парохода «Пасифик»<sup>1</sup> и парусника «Орфей» — ненастным вечером 4 ноября 1875 г. поначалу не подумал, что оно может привести к сколько-нибудь серьезным последствиям.

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 Брауна<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

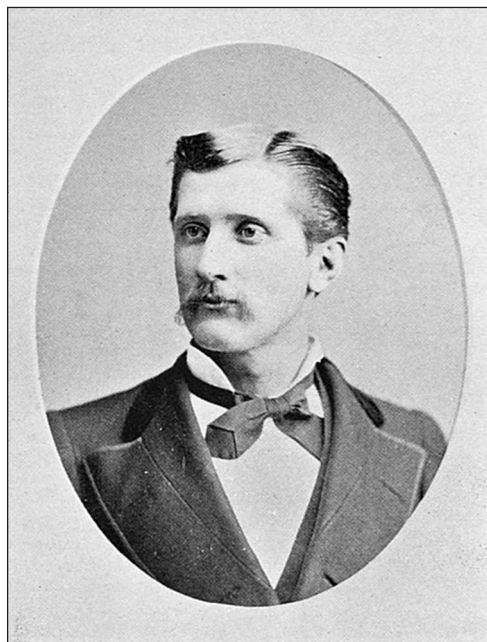
<sup>2</sup> В том же году на той же верфи был спущен на воду и коллинзовский колесно-парусный пароход «Арктик», чья судьба тоже трагична. Подробнее об этом см.: Несмеянов Е. В. «Титаник»: тайны погибшего лайнера. СПб.: Судостроение, 2014. С. 44–50.



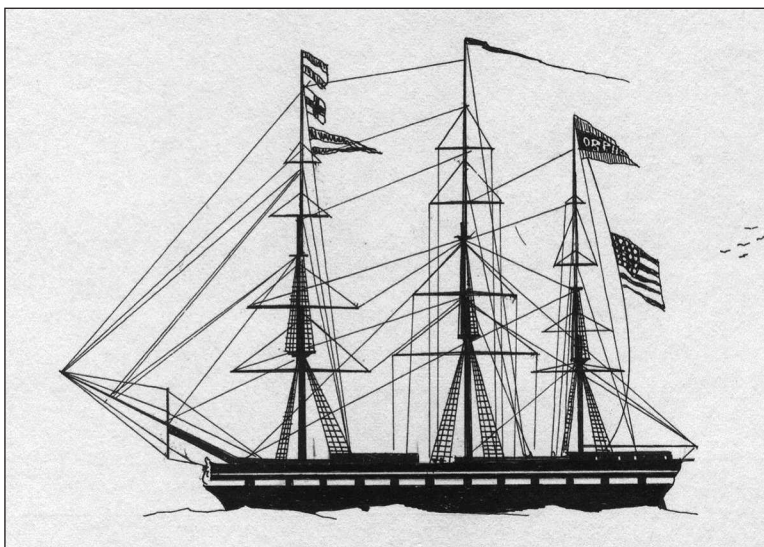
**Колесный пароход «Пасифик».** Рис. неизвестного художника из кн.: Lewis & Dryden's *Marine History of the Pacific Northwest* / ed. by E. W. Wright (Portland, Oregon: The Lewis & Dryden Printing Company, 1895. P. 224)

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 деятельности<sup>3</sup>. 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-

<sup>3</sup> 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»<sup>4</sup>.

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-

<sup>4</sup> 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 500<sup>5</sup>.

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-

<sup>5</sup> Ibid. P. 243.



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

Этим приближающимся огнем оказался «Пасифик». С него раздался предупредительный гудок, свидетельствующий, что на мостике парохода также осознавали 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»<sup>7</sup>.

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 повреждений<sup>8</sup>, я взглянул на тот пароход и лишь увидел огонек на нашем правом траверзе. Когда я взглянул снова, его уже не было»<sup>9</sup>.

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.

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

<sup>7</sup> Ibid.

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

<sup>9</sup> 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 борту<sup>10</sup>.

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»<sup>11</sup>.

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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> *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»<sup>12</sup>.

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

<sup>12</sup> Ibid. P. 252.

Старого Океана<sup>13</sup>, то и дело окатывало разгулявшимися волнами»<sup>14</sup>.

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 «сухопутному племени»<sup>15</sup>.

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

<sup>14</sup> Heartrending scenes on the wrecked *Pacific*. P. 10.

<sup>15</sup> 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 пассажиров<sup>16</sup>.

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»<sup>17</sup>, — в сердцах написал Д. У. Хиггинс, и эта цитата, думается, вполне применима и к ситуации с «Титаником»<sup>18</sup>.

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 обследованы<sup>19</sup> (во всяком случае, официально). Область, в которой потерпел крушение «Пасифик», печально из-

<sup>16</sup> *Belyk R. C.* Op. cit. P. 5.

<sup>17</sup> *Higgins D. W.* Op. cit. P. 247.

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

<sup>19</sup> 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 Вашингтон<sup>20</sup>. 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 тела<sup>21</sup>. 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»)<sup>22</sup>. 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.

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

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> 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. т<sup>23</sup>.

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)<sup>24</sup>.

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. — E. H.). Мы не видели ни суши, ни даже бурунов (буруны — верный признак мелководья. — E. H.), когда почувствовали удар. Море тут же начало набегать на наш корабль и переклестывать через него, а сам он стал разламываться»<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> 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).

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

<sup>25</sup> 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 чел.<sup>26</sup>

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 переломилось<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> 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.

<sup>27</sup> 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 окрестностей<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> 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 произойти<sup>29</sup>.

**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»<sup>30</sup>.**

<sup>29</sup> 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).

<sup>30</sup> *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

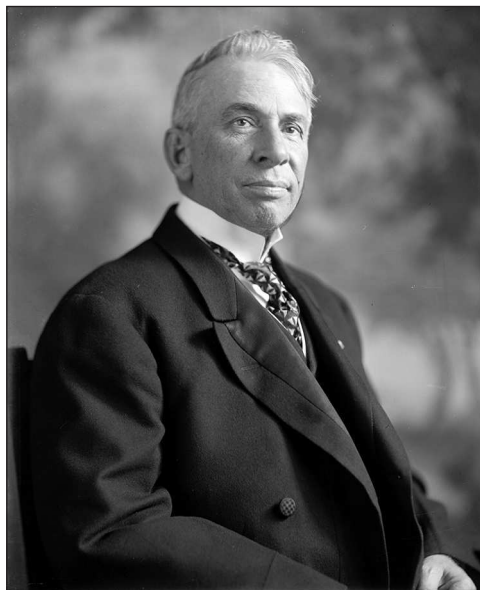
Американское расследование причин и обстоятельств крушения «Титаника», будучи хронологически более ранним, а к тому же зарубежным по месту проведения, не могло не ощущать лежавшей на нем особой ответственности и перед своими согражданами<sup>1</sup>, и перед подданными британской короны, и перед всей 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»<sup>2</sup>.

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 произошел<sup>3</sup>.

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.

<sup>3</sup> 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, сэр<sup>4</sup>.  
 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

<sup>4</sup> 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»<sup>5</sup>. 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, сэр<sup>6</sup>.  
 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?

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

<sup>6</sup> US. Testimony of Charles H. Lightoller. P. 69.



**Герберт Джон Питман (1877–1961), третий помощник капитана «Титаника» (слева), в Нью-Йорке в конце апреля 1912 г. Джентльмен с трубкой в зубах, стоящий справа, часто (но, скорее всего, ошибочно) идентифицируется как второй помощник Ч. Лайтоллер.** (Wikimedia Commons)

М.П. Судя по тому, что я мог видеть с того расстояния, на котором мы находились<sup>7</sup>, он плавно погружался до тех пор, пока вода не достигла уровня мостика. Тогда он встал на попа и ушел в воду перпендикулярно.

С.С. Под каким примерно углом?

М.П. Он погружался прямо.

С.С. Прямо вниз?

М.П. Точно. Это было последнее, что я видел.

С.С. Казался ли он разломившимся надвое?

М.П. О нет<sup>8</sup>.

Беря показания у Питмана, сенатор Смит не ограничился коротким блиц-вопросом про разлом, как это было в случае с Лайтоллером. Последовали уточняющие вопросы, и третий помощник сообщил, что после полного затопления судна он услышал еще четыре подводных взрыва, прозвучавших, «как выстрелы пушки на отдалении».

Сенатор Смит. Что, по-вашему, это было?

М-р Питман. Я решил, что это рушились переборки.

С.С. Вы слышали что-нибудь похожее на взрыв котлов?

М.П. Да, я слышал, что об этом многие говорили, но сам я в этом сомневаюсь. Я не понимаю, с чего котлы должны были взорваться, ведь в них не было пара. К тому времени они не работали уже около 2,5 часов<sup>9</sup>. Огонь в топках больше не разводили, и пара оставалось очень мало<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Шлюпка № 5, которой командовал Питман, была спущена второй по счету и, по оценке некоторых из ее пассажиров, могла отойти на расстояние около четверти мили (≈460 м) от тонущего «Титаника». Позднее на британском расследовании Питман уточнил, что шлюпка № 5 «едва отделилась на сотню ярдов» (чуть больше 90 м), но эта цифра выглядит сомнительной.

<sup>8</sup> US. Testimony of Herbert J. Pitman. P. 280.

<sup>9</sup> Вскоре после того как двигатели были окончательно застопорены, накопленный в котлах пар стал автоматически улетучиваться («сравливаясь») в атмосферу через предохранительные клапаны. Продолжалось это, по словам Питмана, примерно 45 мин. Остатки пара шли на обеспечение палубного освещения, работы радиотелеграфа и другие нужды.

<sup>10</sup> Ibid. P. 280–281.





**Четверо выживших офицеров «Титаника» (слева направо): пятый помощник Г. Лоу, второй помощник Ч. Лайтоллер, третий помощник Г. Питман (сидит) и четвертый помощник Дж. Боксхолл. Фото 1912 г. (Wikimedia Commons)**

Четвертый помощник Джозеф Г. Боксхолл, дававший показания днем ранее, 22 апреля, оценивал расстояние, на которое отошла шлюпка № 2 под его командованием, примерно в  $\frac{3}{4}$  мили (более 1,3 км). Он не упоминал о разломе — и, возможно, был в этом случае более честен.

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

М-р Боксхолл. Нет, я не могу сказать, что видел, как он затонул. Я видел, как погасли его огни. Когда я взглянул на часы через две или три минуты после этого, они показывали 02:25. Поэтому я решил, что он затонул около 02:20<sup>11</sup>.

Наконец, пятый помощник Гарольд Г. Лоу — последний из спасшихся офицеров — упоминал, как и Питман, о неких взрывах, причем также в количестве четырех. Но о разломе его предметно не расспрашивали, несмотря на то что он подтвердил, что наблюдал за погружением парохода.

Сенатор Смит. Как «Титаник» шел ко дну?

М-р Лоу. Он погружался носом, все более наклоняясь. В момент его финального погружения угол наклона составлял около 75°.

С. С. Он стоял почти перпендикулярно?

М. Л. Близко к тому. Под таким вот примерно углом [показывает].

С. С. Оттуда, где вы находились, вам было видно, есть ли на кормовых палубах кто-то из людей?

<sup>11</sup> US. Testimony of Joseph G. Boxhall. P. 245.

М. Л. Нет, сэр. Было довольно темно, и мы не могли их видеть<sup>12</sup>.

Младший радист Гарольд С. Брайд, как и Лайтоллер, спасся на перевернутой складной шлюпке В, послужившей им и еще нескольким мужчинам своего рода плотом. Шлюпка не имела весельного хода и двигалась только по воле волн (включая поддевшую ее волну, вызванную падением первой дымовой трубы) и течений, так что она по определению не могла значительно отдалиться от «Титаника». Брайд оценивал расстояние, на которое сам он отплыл от борта судна, в 150 футов (порядка 45 м); шлюпка В, вероятнее всего, находилась и того ближе. И Лайтоллер и Брайд должны были если не видеть разлом, то, по крайней мере, отчетливо слышать сопровождавший его грохот и треск. И все же первый решительным образом отрицал, что судно разломилось, а второй просто ни словом не упоминал об этом в своих показаниях. Сенатор Смит, опять же, не углублялся в расспросы на эту тему<sup>13</sup>.

Первым, кто открыто допустил на страницах протокола сенатских слушаний вероятность разлома «Титаника» — или, во всяком случае, вероятность какого-то масштабного разрушения в его корпусе перед окончательным затоплением, — стал пассажир I класса отставной майор из Торонто Артур Годфри Пьючен, единственный из пассажиров-мужчин, кому Лайтоллер той ночью лично позволил спуститься в шлюпку (№ 6). Возможно, по замыслу Лайтоллера это должно было гарантировать лояльность майора при обсуждении наиболее острых вопросов, каковое обсуждение обязательно бы последовало, но расчет — если он был — не оправдался. Пьючен сделал немало резких заявлений в прессе, особенно от него досталось капитану и Исмею.

На четвертый день американского расследования, описывая, как шлюпка № 6 отгребла приблизительно «на 5/8 мили» (чуть больше 1 км) от «Титаника», майор обронил неосторожную фразу: «Мы начали слышать звуки, свидетельствующие о разломе парохода».

Сенатор Смит. «Титаник»?

Майор Пьючен. «Титаник». Поначалу я внимательно следил за его огнями, как можно дольше.

С. С. Вы сидели в шлюпке лицом к судну?

М. П. В тот момент я сидел к нему лицом. Я греб вот так [показывает], но позже я сменил позицию. <...> Мы услышали какой-то грохочущий звук, и при этом звуке, если мне не изменяет память, еще горели

<sup>12</sup> US. Testimony of Harold G. Lowe. P. 410.

<sup>13</sup> US. Testimony of Harold S. Bride. P. 897–898.

огни. Потом донеслось нечто вроде взрыва, и затем второй. Кажется, грохот раздался еще один, два или три раза, после чего свет погас, и воздух наполнили ужасающие вопли и плач.

<...>

С. С. Когда судно пошло ко дну, вы смотрели на него?

М. П. Я смотрел на судно, да.

С. С. Вы его видели?

М. П. Я его видел после того как погасли огни. Хотя без света разглядеть удавалось немного. <...> Можно сказать, я видел только очертания парохода.

С. С. Вам известно, как он погружался?

М. П. Покуда горели огни, я видел, как его нос опускается, а корма поднимается; не перпендикулярно, но на значительную высоту.

С. С. Под каким примерно углом?

М. П. Думаю, угол был не больше 45°.

С. С. Из того, что вы видели, думаете ли вы, что судно тонуло целиком — или же оно разломилось?

М. П. В тот момент оно оставалось целым. Но я уверен, что на борту имел место взрыв, потому что на следующее утро, когда «Карпатия» проходила мимо места крушения — я лишь сейчас об этом подумал, и эта информация, возможно, пригодится следствию, — я стоял на палубе, пытаюсь высмотреть мертвые тела — тела моих друзей или кого бы то ни было — и, к своему удивлению, заметил плывущий по волнам барберпол<sup>14</sup>. Насколько я помню, он вместе с судовой парикмахерской располагался на палубе С (слева от кормовой лестницы I класса, между третьей и четвертой трубами. — *Е. Н.*), и взрыв должен был быть поистине чудовищной силы, чтобы этот знак смог вырваться из своих креплений и пуститься в дрейф с кусками древесины.

С. С. Слышали ли вы взрывы?

М. П. Да, сэр. Я слышал взрывы.

С. С. Насколько громкими они были?

М. П. О, это было что-то наподобие грохота и урчания. Звук не был резким, скорее грохочущим, но, в то же самое время, все-таки резким. Он был не таким громким, как раскат грома или что-нибудь в таком роде. Не думаю, что это был взрыв котла.

С. С. Эти взрывы, очевидно, раздавались из-под воды?

М. П. Полагаю, что все же с поверхности. Моя теория для объяснения взрыва состоит в том, что палубы взорвались из-за

<sup>14</sup> *Барберпол* (англ. Barber's pole) — в буквальном переводе — «парикмахерский столбик». Двух- или трехцветный (обычно бело-красно-синий) цилиндр, являющийся символом и рекламным знаком цирюлен в Европе и США.



**Артур Годфри Пьючен (1859–1929), пассажир I класса, один из 34 канадцев на борту «Титаника». Фото 1901 или 1902 г. (Jason D. Tiller Collection)**

давления, когда судно погружалось; палубы, заполненные воздухом. Я не знаю, насколько корректно такое предположение, но не думаю, что это были котлы. Считаю, что виной всему давление. Тяжелый нос судна опускался вниз, вода рвалась наверх и вытесняла воздух. Что-то должно было произойти.

С. С. Сколько взрывов вы слышали?

М. П. Я не совсем уверен на сей счет, потому что в тот момент царило волнение, но, по-моему, их было три, один за другим в очень быстрой последовательности<sup>15</sup>.

О шуме наподобие взрыва — по меньшей мере одного — сообщал и старшина-рулевой Джордж Т. Роу, командир складной шлюпки С, гребцом в которую сел Исмей.

Сенатор Бертон. Вы слышали взрывы?

М-р Роу. Я слышал один, сэр, после того как мы покинули судно. Это был не взрыв, какой-то грохот.

С. Б. Как вы думаете, что это было?

М. Р. Понятия не имею.

С. Б. Могло ли это быть взрывом котлов?

М. Р. Понимаете, это не было простым взрывом. Скорее, этот звук напоминал отдаленный рокот грозы.

С. Б. Это было до того, как судно затонуло или после?

М. Р. До того как оно затонуло, сэр.

С. Б. Взрыв был один или больше?

М. Р. Я слышал только один, сэр.

С. Б. Как далеко от судна вы находились, когда оно затонуло?

М. Р. Примерно в трех четвертях мили, сэр.

С. Б. Вы видели, как оно затонуло?

<sup>15</sup> US. Testimony of Arthur G. Peuchen. P. 338–339.

М.Р. Я видел, как исчезала его корма в самом конце, сэр.

С. Б. Когда вы слышали взрывы, судно еще находилось на плаву?

М.Р. Я слышал грохочущий звук, сэр.

С. Б. Уверены ли вы в этом?

М.Р. Уверен, сэр<sup>16</sup>.

Коллега Роу, квартирмейстер Альфред Дж. Олливер, упоминал не только о шумах, но и о разломе. По его прикидкам, дистанция между шлюпкой № 5, в которой он сидел, и судном составляла в тот момент около 300 ярдов (≈270 м) — это больше похоже на правду, нежели питмановская «сотня ярдов».

Сенатор Бертон. Вы видели, как тонул пароход?

М-р Олливер. Не могу сказать, что я видел это со всей отчетливостью. Но, как мне представляется, я все-таки видел, потому что свет погас перед его затоплением.

С. Б. Как он тонул?

М. О. Поначалу он был глубоко погружен носом, когда мы от него отходили. Думаю, носовая часть отломилась, а кормовая спрямилась, затем тоже начала погружаться и ушла под воду. Мне казалось, что я видел ее черный силуэт. Было темно, но, кажется, я видел ее черный силуэт, движущийся именно таким образом.

С. Б. Опрокинулось ли судно кверху килем, перевернулось на бок или погрузилось прямо?

М. О. Оно погрузилось носом вперед, вот так [показывает].

С. Б. Вы слышали взрывы?

М. О. Я слышал несколько небольших взрывов, но то были не такие взрывы, которые я ожидал услышать.

С. Б. Это было до или после того как судно затонуло?

М. О. До того как оно затонуло, и в процессе затопления.

С. Б. По-вашему, что это были за взрывы?

М. О. Я подумал, что это похоже на рушащиеся переборки<sup>17</sup>.

Другой старшина-рулевой, Артур Дж. Брайт, в момент, когда разламывалось судно, находился в последней шлюпке, спущенной с него штатным способом (то есть с помощью шлюпбалок и талей) буквально за несколько минут до начала финального погружения, — в складной шлюпке D, которая, соответственно, успела отойти на еще меньшее расстояние — «от 50 до 100 ярдов» (45–90 м).

«Судно разломилось надвое, — показывал Брайт. — Оно поднялось дыбом, но потом опустилось примерно наполовину.

Кормовая часть спрямилась, а носовая исчезла из виду. Через несколько секунд корма сделала то же самое и скрылась под водой»<sup>18</sup>.

Матрос Фрэнк Осман наблюдал за погружением «Титаника» из шлюпки № 2 (ею командовал Боксхолл), находясь недалеко от кормовой части лайнера. Увиденное он описывал такими словами: «Достигнув определенного угла, судно взорвалось, развалилось на половины, и мне показалось, что двигатели и все механизмы, располагавшиеся в корме, скатились в носовую часть. Корма снова поднялась и выпрямилась, и как только это произошло, она погрузилась в воду». Причиной взрыва, по его мнению, послужило залитие «ледяной воды под раскаленные докрасна котлы» (то, что они к тому времени уже не были раскалены, вполне убедительно объяснил Питман). Характерно, что Осман не видел ни взрыва как такового, ни вспышек огня или искр; лишь сильное задымление — «клубы черного дыма, вырывающегося из труб», а также некие аморфные массы довольно большого размера — он не знал, что это было, но окрестил их «глыбами угля»<sup>19</sup>.

Другой матрос, Джордж А. Мур, тоже утверждал, что наблюдал разлом и слышал взрывы — из шлюпки № 3, отошедшей чуть более чем на четверть мили (около 460 м).

Сенатор Ньюлендс. Как судно выглядело в это время?

М-р Мур. Я видел, как опускалась его носовая часть, и мне показалось, будто судно разломилось наполовину, и затем его кормовая часть скрылась в воде. Я помню, что слышал два взрыва<sup>20</sup>.

Как ни странно, дальнейших расспросов не последовало. Сенатор Ф. Г. Ньюлендс резко сменил тему, демонстрируя полнейшую незаинтересованность в выяснении деталей того, что показалось свидетелю разломом судна.

Матрос 1-го класса Эдвард Джон Були дал одно из самых подробных и внушающих наибольшее доверие свидетельств в пользу разлома «Титаника», озвученных в ходе американского расследования. Выдержка из протокола его допроса, который вел сенатор от штата Флорида Дункан У. Флетчер:

Сенатор Флетчер. После того, как вы покинули судно, его носовая часть продолжала погружаться?

М-р Були. Она оседала все ниже; да, сэр. Судно погрузилось в воду до четвер-

<sup>16</sup> US. Testimony of George T. Rowe. P. 525–526.

<sup>17</sup> US. Testimony of Alfred Olliver. P. 530–531.

<sup>18</sup> US. Testimony of Arthur J. Bright. P. 839.

<sup>19</sup> US. Testimony of Frank Osman. P. 541.

<sup>20</sup> US. Testimony of George Moore. P. 563.

той трубы (возможно, речь идет о моменте после обрушения третьей трубы, когда четвертая еще продолжала держаться на своих опорах. — *Е. Н.*), затем послышался несильный шум, который мы приписали скатывающимся вперед и сокрушающим все двигателям. Судно раскололось надвое, и его носовая часть ушла в воду, а кормовая поднялась и застыла в таком положении примерно на пять минут, прежде чем затонуть.

С. Ф. Корма стояла перпендикулярно?

М. Б. Вначале она вообще находилась в горизонтальном положении, потом поднялась и ушла под воду.

На вопрос скептически настроенного сенатора, что он подразумевает под расколом судна надвое, Були пояснил: «Оно разделилось на две части».

С. Ф. Как вы об этом узнали?

М. Б. Потому что мы могли видеть кормовую часть на плаву, но носовой рядом с ней уже не было. Я думаю, она оторвалась где-то по месту расположения угольных бункеров. Корма опустилась и приняла горизонтальное положение, как только нос скрылся в воде. Прежде мы могли разглядеть винты и все остальное, потому что руль был полностью поднят из воды. Мы слышали, как рушились механизмы, а потом судно переломилось пополам, и кормовая часть села в воду. Мы подумали, что корма еще будет плавать.

С. Ф. Вы хотите сказать, что корма как будто спрямилась, вернувшись в горизонтальное положение?

М. Б. Она держалась в выпрямленном положении примерно пять минут, после чего опрокинулась<sup>21</sup> и исчезла.

С. Ф. Она ушла под воду боком?

М. Б. Нет, сэр. Она погружалась прямо, «вниз головой».

С. Ф. И это заставляет вас утверждать, что судно разломилось на две части?

М. Б. Да, сэр. Мы видели, как оно разломилось, поскольку находились достаточно близко (в шлюпке № 10 примерно в 180 м. — *Е. Н.*) и могли видеть все это довольно отчетливо.

<...>

С. Ф. Вы видели на судне людей?

М. Б. Я не видел там ни души.

С. Ф. Вы, наверное, были слишком далеко, чтобы разглядеть это?

М. Б. Было темно.

С. Ф. На отломившейся части горели огни?

М. Б. Все огни уже погасли. Они отключи-

лись один за другим незадолго до того, как судно исчезло.

С. Ф. Несмотря на темноту, вы могли различить очертания корпуса судна?

М. Б. Да, сэр. Мы видели его очертания.

С. Ф. Вы видели дымовую трубу?

М. Б. Вполне отчетливо.

С. Ф. Из трубы вылетали пепел, искры или что-нибудь подобное? (Отсылка к показаниям Фрэнка Османа с его «клубами черного дыма» и «кусками угля». — *Е. Н.*)

М. Б. Нет, сэр. <...><sup>22</sup>

Вместе с Були в шлюпке № 10 — предпоследней спущенной с «Титаника» большой деревянной шлюпке, рассчитанной на 65 чел., — спасся и матрос 1-го класса Фрэнк О. Эванс; он полностью подтвердил показания коллеги.

Сенатор Флетчер. Видели ли вы «Титаник» после того как отошли от него на весах?

М-р Эванс. Да, сэр.

С. Ф. Как далеко вы от него отошли?

М. Э. Примерно на 200 ярдов (≈180 м).

<...>

С. Ф. Хорошо ли был вам виден пароход с того расстояния?

М. Э. Он был нам виден, пока ярко горели его огни, и позже, до начала финального погружения.

С. Ф. Развалилось ли судно на много частей или на две?

М. Э. Оно разделилось на уровне между третьей и четвертой трубами.

С. Ф. Что заставляет вас так думать?

М. Э. Носовая часть отошла, и казалось, что *все машины высыпались наружу* (курсив мой. — *Е. Н.*)<sup>23</sup>.

С. Ф. То есть вы видели, что носовой части уже нет, а кормовая приняла горизонтальное положение на поверхности воды? (Сенатор дважды переспросил об этом. — *Е. Н.*)

М. Э. Да, сэр.

С. Ф. Какая часть кормы? До какого уровня она была оторвана? По трубы?

М. Э. От четвертой трубы до кормового флагштока.

С. Ф. И какая часть корпуса судна держалась на плаву после того, как затонула носовая?

М. Э. Скажу так: около 200 футов (чуть более 60 м) кормовой части.

С. Ф. Вы отчетливо видели ее очертания?

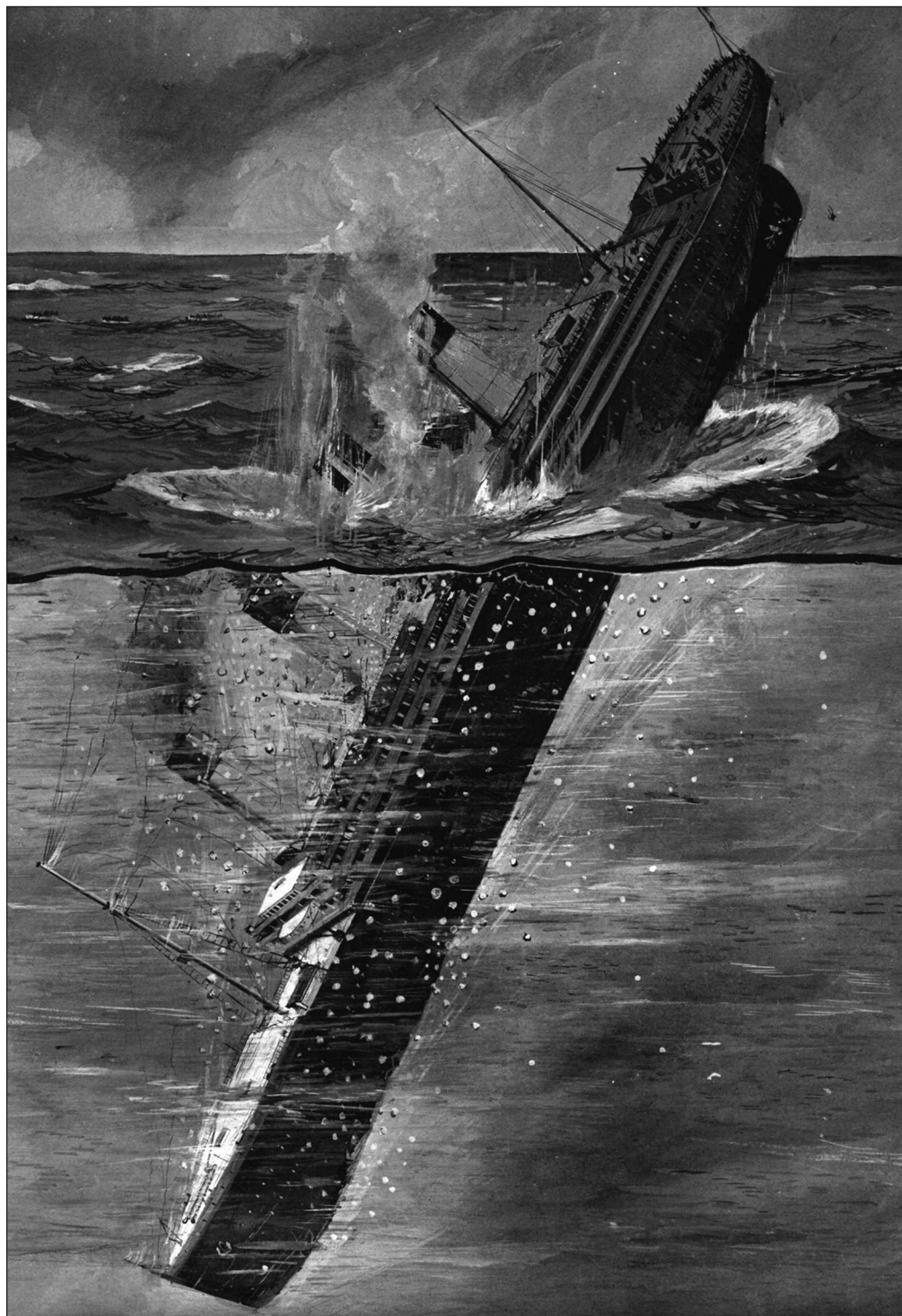
М. Э. Мы видели ее очертания. Затем судно стало быстро погружаться, и корма взмыла вверх.

С. Ф. Судно погружалось носом и ушло отвесно вниз?

<sup>21</sup> В оригинале использовано выражение *tipped over* — по-видимому, не совсем удачное. Возможно, имеется в виду опрокидывание кормы не в вертикальной плоскости, а в горизонтальной.

<sup>22</sup> US. Testimony of Edward J. Buley. P. 609–610.

<sup>23</sup> В главе 16 мы проанализируем эту тему подробнее.



*Финальный акт агонии «Титаника» на картине английского художника-иллюстратора Джорджа Х. Дэвиса, около 1912 г. Угол продольного наклона чрезмерно крут, и все дымовые трубы на своих местах. Обратите внимание, что при этом в районе миделя — сразу под ватерлинией — корпус пересекает поперечная трещина. (Günter Bäbler Collection)*

М.Э. Погружалось носом, перпендикулярно, сэр.

С.Ф. Как долго корма сохраняла плавучесть в горизонтальном положении?

М.Э. Около четырех или пяти минут, по моей оценке.

С.Ф. Вы были слишком далеко, чтобы рассмотреть, есть ли кто-то из пассажиров на корме?

М.Э. Да, сэр. Я находился слишком далеко, чтобы видеть это<sup>24</sup>.

Салонный стюард Джордж Ф. Кроу попытался самостоятельно определить примерную длину кормовой части, отделившейся после разлома, который он описывал в том же ключе, что и предыдущие свидетели: «Судно стояло почти вертикально, свет погас. Сразу после этого оно разломилось на две равных части, возможно, на уровне двух третей длины корпуса. Кормовая треть отплыла назад, носовые две трети затонули. Затем был взрыв, корма встала «на дыбы» и тоже затонула»<sup>25</sup>.

### 1.1. Полковник А. Грейси против разлома «Титаника»

Заслуживающим внимания свидетелем, представшим перед следственным подкомитетом сената США, был пассажир I класса Арчибалд Грейси, выпускник Вест-пойнтской военной академии, полковник 7-го Нью-йоркского пехотного полка и по совместительству писатель и историк-любитель. Чудом вырвавшись на поверхность после длительного нахождения под водой, 53-летний полковник, не отличавшийся богатырским здоровьем, спасся на той же перевернутой складной шлюпке В, что и Лайтоллер, Брайд и еще несколько человек (ввиду ценности предоставленных ими свидетельств мы еще обратимся к ним позднее). Своими глазами Грейси разлома не видел (и, как становится ясно из его сенатских показаний и дальнейших описаний, не мог видеть физически), но в силу каких-то неизвестных мотивов он стал одним из самых рьяных отрицателей этого факта.

В протоколе показаний, данных им 30 апреля, разлом не упоминается ни в отрицательном, ни в утвердительном контексте. «Когда я всплыл на поверхность, — рассказывает полковник, — судна там уже не было. Оно должно было быть позади меня, но теперь со всех сторон меня окружали обломки. Вокруг я видел то, что казалось мне телами. <...> Позади послышался какой-то булькающий звук наподобие глот-

<sup>24</sup> US. Testimony of Frank O. Evans. P. 753.

<sup>25</sup> US. Testimony of George F. Crowe. P. 620.



*Полковник Арчибалд Грейси (1859–1912), пассажир I класса. (The Sun. 1913. 13 April. P. 7)*

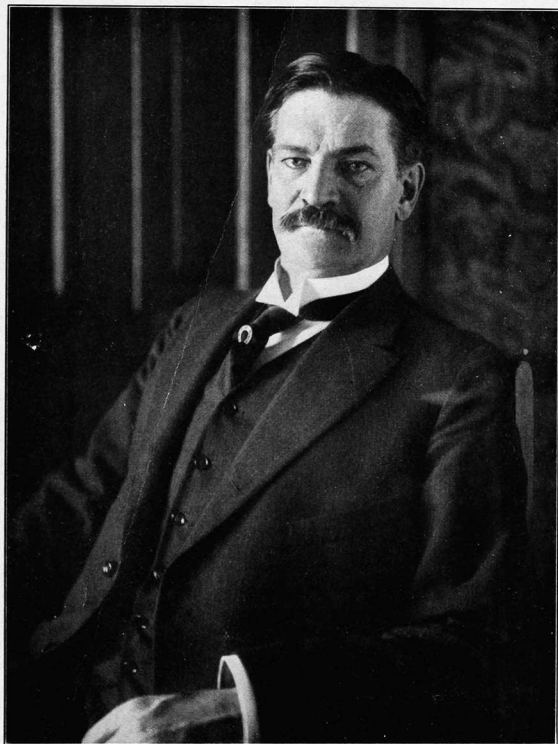
ка — оттуда, где, как я предполагаю, воды сомкнулись над только что погружившимся судном. Но водная гладь была совершенно неподвижной, и на ней, как я уже говорил, плавали эти обломки и тела, и все это сопровождалось ужасными звуками, которые издавали тонущие, захлебывающиеся и задыхающиеся люди»<sup>26</sup>.

В книге «Правда о «Титанике»», увидевшей свет в 1913 г., уже после его скоропостижной кончины, Грейси отводит целый раздел главы 3 («Погружение «Титаника»») опровержению того, что он до последнего вздоха считал газетным мифом либо ошибкой зрительного восприятия:

«2. Разломилось ли судно надвое?

Еще находясь на борту «Карпации», я впервые услышал ссылки на это изо всех уст. Рассказывая мне о своем спасении с «Титаника», 17-летний «Джек» Тэйер, сын мистера Джона Б. Тэйера, и его молодой друг из Филадельфии, Р.Н. Уильямс, знаток тенниса, — оба были уверены, что видели, как судно распалось на две части. По их словам, они видели это, находясь в воде с правого борта. «Джек» Тэйер поделился этим же описанием с художником, который воспроизвел его в форме иллюстрации, виденной многими из нас на страницах The New York Herald. Некоторые из упомянутых мною пассажиров цитировались и другими газетами в качестве источников для утверждений о том, что судно «разломилось надвое», что оно «прогнулось в средней части», что оно «было буквально ра-

<sup>26</sup> US. Testimony of Archibald Gracie. P. 994–995.



COLONEL ARCHIBALD GRACIE

## THE TRUTH ABOUT THE TITANIC

BY  
COLONEL ARCHIBALD GRACIE

AUTHOR OF  
THE TRUTH ABOUT CHICKAMAUGA

SIXTEEN ILLUSTRATIONS



NEW YORK  
MITCHELL KENNERLEY  
1913

**«Правда о “Титанике”» Арчибальда Грейси (1913). Фронтиспис и титульный лист.** (Brigham Young University, Harold B. Lee Library/Internet Archive)

зорвано на куски” и т.д. С другой стороны, есть много свидетельств, которые расходятся с этим широко разрекламированным сенсационным газетным рассказом<sup>27</sup>. Как один из примеров такого рода опровергающих свидетельств полковник приводит сенатские показания Лайтоллера.

Другое авторитетное возражение против разлома Грейси нашел на страницах книги своего товарища по несчастью, пассажира II класса Лоуренса Бизли — «Гибель “Титаника”, ее история и уроки», вышедшей в 1912 г.<sup>28</sup> Дотошный до педантичности на-

блюдатель, подметивший многие мелочи и второстепенные детали<sup>29</sup>, Бизли спасся в шлюпке № 13 — в момент гибели судна та находилась на расстоянии от мили (1852 м) до двух<sup>30</sup>; должно быть, этим — а также индивидуальной особенностью зрения в темноте — объясняются следующие написанные им строки: «Явление,

с Бизли. Возможно, выход таких недобросовестных публикаций послужил одной из причин, сподвигших его взяться за написание книги.

<sup>29</sup> Некоторые из замеченных Лоуренсом Бизли, казалось бы, незначительных деталей — к примеру, его наблюдение о небольшом крене «Титаника» на левый борт в воскресенье 14 апреля — уже в наше время послужили основой для целых «теорий». Подробнее об этом см.: *Несмеянов Е. В.* «Титаник»: правда и мифы. С. 46–48.

<sup>30</sup> Грейси ловко обходит этот факт, лишь вскользь упоминая, что шлюпка № 13 находилась «на некотором расстоянии в стороне от опасности (курсив мой. — Е. Н.)».

<sup>27</sup> Gracie A. The truth about the Titanic. NY: Mitchell Kennerley, 1913. P. 56–57.

<sup>28</sup> Курьезно, что в ряде местных газет, выходящих в городе Буффало (штат Нью-Йорк), появилось интервью с Л. Бизли, в котором ему были приписаны следующие слова: «Внезапно, как мне показалось, судно разломилось надвое». В действительности журналисты попросту «вмонтировали» чужие фразы в текст интервью



Серия карандашных набросков, иллюстрирующих процесс погружения и разлома «Титаника». Рисунок пассажира «Карпатии» Льюиса Д. Скидмора со слов «Джека» Тэйера. Апрель 1912 г. (Günter Bäbler Collection)



Лоуренс Бизли (1877–1967), пассажир II класса. Фото периода его работы учителем в мужской школе Далиджа, Лондон. (The Illustrated London News. 1912. 27 April. P. 623)

описанное и проиллюстрированное в некоторых американских и английских газетах, а именно — разлом судна на две части с их последующим всплытием на поверхность, не имело места в действительности. Я видел, как создавались эти рисунки (иллюстрации Л. Скидмора по рассказам Дж. Б. Тэйера. — *Е. Н.*) на борту «Карпатии», и я тогда еще сказал, что они не имеют сходства с тем, что на самом деле происходило. Когда затих шум, «Титаник» все еще держался прямо, как колонна: мы могли видеть очертания его темнеющей кормы и еще примерно 150 футов ( $\approx 45$  м) корпуса на фоне усыпанного звездами неба, и в этом положении он пребывал в течение нескольких минут — до пяти, но, возможно, и меньше. Затем, сперва опустившись немного кормой, как я подумал, он скользнул вниз и стал косо уходить под воду»<sup>31</sup>.

Возражение Бизли можно принять в отношении носовой части, вероятность всплытия которой, и правда, чрезвычайно мала и, кроме того, противоречит законам

<sup>31</sup> Beesley L. The Loss of the Titanic. "I survived the Titanic". UK: Amberley Publishing, 2011. P. 71.

