

Евгений Несмеянов

# МИФЫ О «ТИТАНИКЕ»

Все о катастрофе,  
которая потрясла мир

ЯУЗА

Москва  
2024

УДК 656.614.2(091)  
ББК 39.425.1  
Н55

В оформлении использована иллюстрация  
*Василия Ристовича*

**Несмеянов, Евгений Владимирович.**  
Н55 Мифы о «Титанике». Все о катастрофе, которая потрясла мир / Евгений Несмеянов. — Москва : Яуза-пресс, 2024. — 480 с.

ISBN 978-5-9955-1175-5

Новая книга одного из признанных международных экспертов по истории «Титаника» разоблачает самые расхожие мифы о величайшей катастрофе и восстанавливает подлинные обстоятельства трагедии, волнующей человечество до сих пор. Книга содержит значительный объем информации, прежде недоступной на русском языке и не представленной в Интернете. Издание иллюстрировано редкими фотографиями и рисунками, в том числе предоставленными автору в эксклюзивном порядке.

УДК 656.614.2(091)  
ББК 39.425.1

ISBN 978-5-9955-1175-5

© Несмеянов Е.В., 2024  
© Vasilije Ristović, илл. на обложку, 2024  
© ООО Яуза-пресс, 2024

## ВВЕДЕНИЕ

Цена всякого знания определяется его связью с нашими нуждами, стремлениями и поступками; иначе знание становится простым балластом памяти, пригодным для ослабления житейской качки разве только пустому кораблю, который идет без настоящего ценного груза. <...> Здесь историческое изучение своими конечными выводами подходит вплоть к практическим потребностям текущей минуты...

*Ключевский В. О., Курс русской истории. Лекция II*

Идея «окончательного» сборника демифологизаторских статей и полемических очерков о «Титанике», аккумулирующего на своих страницах все написанное мной в этой области, принадлежит руководству издательства «Яуза», за что я безмерно ему благодарен (самому мне вряд ли хватило бы духу выдвинуть подобную инициативу). Начало серии, которую можно объединить под названием «*Титаник: правда и мифы*», было положено одноименным пилотным сборником, вышедшим в издательстве «Нестор-История» в 2020 г. Три года спустя «Яуза» выпустила в свет мою давно задуманную монографию «*Разлом Титаника*» (2023), более узконаправленную и представляющую собой первое комплексное исследование заявленной проблемы (см. также Приложение 8). В изначальном плане-проспекте «*Разлом Титаника*» ви-

делся мне как один из разделов сборника, посвященного опровержению всевозможных мифов и ересей о «Титанике»; однако ввиду обилия материала, масштаба и сложности темы было принято решение вынести ее разбор в отдельную книгу.

Содержание настоящей книги составляют мои работы по широкому кругу «титанических» вопросов, написанные с 2013 по 2022 г. и имеющие своей целью критический разбор и развенчание наиболее популярных мифологических сюжетов и широко растиражированных заблуждений из истории «Титаника». Часть материала публиковалась в составе моих предыдущих книг в России и за ее пределами, часть — выходила в профильных журналах, в основном зарубежных. Все представленные тексты подверглись переработке, исправлениям, дополнениям и «апгрейду», иногда значительным. Кое-что печатается впервые.

Часть I — «*О русских на «Титанике»*» — основана на моей статье *Die Russen auf der Titanic* («Русские на «Титанике»»), вышедшей на немецком языке в электронном журнале швейцарского общества «Титаника» *Titanic Post*, № 117 за сентябрь 2021 г., с. 130–143. Вопрос о подданных Российской империи, находившихся на борту в первом и последнем рейсе лайнера, по понятным причинам всегда интересовал и продолжает интересовать многих — как видим, не только в самой России (хотя в нынешних политических и культурных реалиях появление такой статьи в каком бы то ни было из европейских или американских журналов представляется крайне маловероятным). Вопрос этот был вкратце затронут и в первом томе серии («*Титаник: правда и мифы*», глава 9), но здесь он получает расширенную и углубленную трактовку, включающую анализ тонкостей и подводных камней этой сложной, дискуссионной темы. Выделяются два главных — при том диаметрально противоположных — методологических подхода к ней, каждый из которых имеет свои слабости и ограничения. В литературе и иных публикациях принято отдавать предпочтение лишь какому-то одному

из подходов, этим обусловлен огромный разброс в оценках количества русских — или псевдорусских — на «Титанике».

Часть II озаглавлена «*Курьезные мифы «Титаника»*», потому что представленные в ней квазиисторические подделки, взятые из популярной литературы, телевизионных программ и, конечно же, интернета, к настоящему времени уже лишились остатков какой бы то ни было серьезности и наукообразного флера, которыми они могли щеголять, привлекая массы в прежние годы. К сожалению, в 2023 г. от Р. Х. это еще не для всех очевидно, и «мумия на борту «Титаника», «пожар» в его угольном бункере, а также теория подмены «Титаника» «Олимпиком» продолжают будоражить умы.

Часть III — «*На полном ходу сквозь льды»* — являет собой перекроенную, исправленную и более компактную версию главы 4 из «*Правды и мифов»*, посвященной анализу скоростного режима «Титаника» и преобладавшей в те годы навигационной практики — печальным, но, увы, закономерным итогом которой стала одна из крупнейших морских катастроф.

В сцепке с частью III — как ее логическое продолжение — идет очерк о биноклях на «Титанике» (часть IV) и в целом об организации визуального наблюдения на его борту — еще одна острая тема, не дающая покоя нескольким поколениям исследователей, подлинных и фейковых. Из уст последних чаще всего можно услышать заявление о том, что бинокли, дескать, и не полагались впередсмотрящим «Титаника» по рангу (при этом вечером накануне крушения они получили специальный приказ вести «особо тщательное наблюдение» за океаном, что, судя по всему, подразумевало использование предоставляемого офицерами оптического прибора — одного на двоих впередсмотрящих в «вороньем гнезде»). Необходимо подчеркнуть, что любой однозначно категоричный ответ на вопрос: «Мог ли бинокль помочь предотвратить гибель «Титаника»? — является неполным или вовсе ложным.

Часть V — «*Мираж, погубивший «Титаник»?* «Дело закрыто» (Анти-Малтин)» — будет небезынтересна тем, кто отслеживает актуальное развитие западной «титаникологической» мысли и ее свежие (по факту, конечно, хорошо забытые старые) веяния. Речь идет о так называемой теории миража, или сверхрефракции, активно и даже агрессивно продвигаемой британским автором Тимом Малтином и его многочисленной группой поддержки по всему миру, включая, к сожалению, и нашу страну, оказавшуюся практически неспособной противостоять напору и манипуляциям «миражистов». В то время как на «загнивающем Западе» подлог был раскрыт довольно быстро и теория миража попала под огонь сокрушительной критики, а затем была окончательно разгромлена в научных публикациях, в российском интернете этот псевдонаучный конструкт — один из блистательнейших образчиков жанра — продолжает как ни в чем не бывало свое победное шествие и привлекает все новых поклонников и поклонниц. Целью написания очерка, вошедшего в пятую часть, было донести эту информацию до русскоязычного читателя и подробно — в той мере, в какой это возможно в издании научно-популярного формата, — осветить ход и итоги грандиозного и весьма поучительного теоретического разгрома. За основу была взята моя большая статья в двух частях (на английском языке) «*Titanic's Mirage: Case Closed*» («Мираж «Титаника»: дело закрыто») для журнала британского общества «Титаника» *The Atlantic Daily Bulletin*, напечатанная в осеннем и зимнем выпусках 2020 г., а также выжимка из нее на русском языке для научно-теоретического журнала «Гидрометеорология и экология» (№ 61 за декабрь 2020 г., с. 534–546), издаваемого Российским государственным гидрометеорологическим университетом (РГГМУ). При этом текст основательно расширен за счет внесения в него разнообразных дополнений, уточнений и целых разделов, отсутствующих в ранее публиковавшихся версиях, как английской, так и русской.

В части VI — «*III класс в блокаде?*» — предпринимается попытка восстановления исторической справедливости в отношении пассажиров-эмигрантов, в том числе из стран, входивших в состав Российской империи. И хотя сама по себе эта работа носит преимущественно компилятивный характер и уже выходила в более ранних редакциях, я не устаю привлекать внимание общественности к проблеме классовой дискриминации на «Титанике».

В фокусе последней, VII части — «*Ложные герои «Титаника»*» — две знаменитые личности из истории «Титаника», отношение к которым могло меняться в прежние годы, но сегодня оно практически зацементировалось в преимущественно положительном и даже восторженном ключе (во всяком случае, судя по последним публикациям, документальным фильмам и высказываниям о них на Западе и в России). Поразительно, что это изменение отношения (здесь имеется в виду главным образом движение в сторону все большей героизации и оправдания Дж. Брюса Исмея, управляющего директора компании «Уайт Стар Лайн» и одного из авторов проекта судов «Олимпик»-класса) не продиктовано никакими новыми фактологическими/архивно-документальными открытиями, способными помочь нам проникнуться пониманием и состраданием к описываемым героям и их действиям. Как раз наоборот: накал апологетики неуклонно возрастает вопреки всему комплексу старых и вновь открывшихся нелицеприятных свидетельств. Из чего становится ясно, что в действие приведены драйверы идеологической (и, возможно, политической) повестки, которую, в частности, европейские и американские «исмеисты» и им сочувствующие усиленно насаждают и в нашей стране.

Таким образом — для кого-то, быть может, неожиданно, — изучение стародавней океанской катастрофы пассажирского парохода, пльвшего под британским флагом, перемещается в сферу культурно-мировоззренческого противостояния сегодняшнего дня, приобретая удивительную актуальность.

Поведение Исмея в ходе рейса и обстоятельства его спасения дискретно освещены и проанализированы в соответствующих главах книги «Титаник». *Иллюстрированная хроника рейса и гибели*», а также в заключении к ней. Очерк «Дж. Брюс Исмей — спаситель, трус, злодей? (Анти-Исмей)», приведенный на этих страницах, содержит не только концентрированное и последовательное описание его действий и высказываний до и после столкновения судна с айсбергом, но и, опять-таки, расширенную биографическую и аналитическую части с добавлением многих штрихов и эпизодов — оставшихся «за бортом» либо недостаточно акцентированных в предыдущих книгах — плюс некоторых соображений, возникших у меня уже после выхода «*Иллюстрированной хроники*» из печати.

Интеллектуальное фиаско, которое потерпели «миражисты» во главе с Малтином, наглядно показало нам глубину кризиса, охватившего современную западную — и тянущуюся у нее в кильватере российскую — «титанистику». Этот отрезвляющий ушат холодной воды позволил увидеть, что и на Западе не все так благополучно и безоблачно, как казалось ранее. Точно так же негероическое и «нерыцарственное» спасение Исмея — что бы ни говорили «исмеисты» — сломало расхожий шаблон о некоей богоизбранности, «сверхчеловечности» топ-менеджмента и руководящих кадров, об их безупречном рациональном мышлении и способности принимать стратегически выверенные, логически просчитанные решения<sup>1</sup>. Так рушатся в том числе культурные мифы и социальные стереотипы.

Решение Исмея о посадке в складную шлюпку С со шлюпочной палубы, увы, невозможно отнести к категории удачных и рациональных, несмотря на определяющий характер этого решения для всей его последующей жизни.

---

<sup>1</sup> Действия современной правящей верхушки «коллективного Запада», направленные против России и ее граждан, стали еще одним зримым проявлением кризиса американо-европейского рационализма, обнажившим умственную немощь тамошних элит, их принципиальную неспособность к принятию эффективных и дальновидных решений.



Он мог воспользоваться альтернативным способом спасения, значительно снизив полученный репутационный ущерб. Аналогичным образом нельзя назвать оптимальными и наиболее продуманными и навигационные решения капитана «Титаника» Э. Дж. Смита. С Исмеем они, как говорится, были достойны друг друга. Не случайно вокруг обеих личностей сформировался псевдонаучный фанатский культ и отмечается повышенная активность самозванных их «адвокатов», зарубежных и отечественных.

Мифология «Титаника» демонстрирует типологическое богатство, пестроту мимикрирующих расцветок, обилие методов профанации, надувательства и оболванивания доверчивой аудитории. Этим объясняется несколько эклектичный подбор сюжетов, освещаемых как в третьей книге серии, так и в предыдущих. Формат сборника статей имеет свои неоспоримые преимущества, позволяя автору суммировать, или свести, под одной обложкой пеструю «обойму» работ не слишком большого объема, но широкого тематического диапазона. Выгода, приобретаемая от этого читателем, очевидна: содержательное разнообразие, не дающее заскучать и обогащающее знаниями по целому ряду предметов.

\* \* \*

К настоящему времени интернет (и конкретно социальные сети) уже окончательно оформился в качестве главного источника массовой дезинформации по истории «Титаника» — в первую очередь в России, но также (возможно, в чуть меньшей степени) и за ее пределами. Как отмечено выше, эта дезориентирующая публику некорректная информация весьма разнообразна по форме и масштабам своей лживости — начиная от мелких единичных ошибок, обусловленных неумением работать с широким кругом источников<sup>1</sup>, методологической

---

<sup>1</sup> К неумению пользоваться источниками или их банальному незнанию в некоторых случаях прибавляется злостное, продиктованное личными мотивами игнорирование чем-либо «неугодных» работ —

безграмотностью и отсутствием публикационного опыта, и кончая крупными, претендующими даже на грандиозность мифологическо-ревизионистскими системами («теориями»)<sup>1</sup>, в продвижение которых зачастую вовлекаются известные медийные личности (причем не обязательно наделенные соответствующей компетенцией), а порой и целые научные учреждения и институты либо их сотрудники. Случаи прискорбного и обескураживающего соучастия профессиональных деятелей науки во внедрении лженаучных подходов и идей, в агитации за их проповедников фиксируются и у нас, и за рубежом. В академической среде реакция на такие эпизоды, как правило, на удивление сдержанная либо отсутствует вовсе. Одной из задач научных журналистов и популяризаторов науки должна стать активация механизмов общественного порицания подобных явлений.

Если около 20 лет назад, на заре эры российского интернета, кто-то еще мог питать надежду на использование виртуальной медиасреды как альтернативной площадки для ведения конструктивных дискуссий и пропаганды научных взглядов, то сегодня помышлять об этом всерьез уже решительно невозможно. Интернет превращен в орудие самоутверждения и инструмент для набора рекрутов мракобесными, псевдонаучными, антипатриотично настроенными группировками, осуществляющими свою диверсионную деятельность по лекалам запад-

---

попытки насадить в России американскую «культуру отмены», что в равной степени пагубно и неприемлемо в научно-писательской практике. При этом даже в случае использования источников из списка фаворитов «правилом хорошего тона» у нового поколения интернет-авторов, пишущих о «Титанике», считается не давать на них ссылок, а если и давать, то не оформлять их в соответствии с требованиями ГОСТа. Неумение по правилам оформлять библиографические ссылки есть крайне тревожный признак, ставящий под сомнение не только научную грамотность, но и качество полученного такими авторами образования.

<sup>1</sup> Поскольку эти химеры являются наиболее яркими, значительными и вместе с тем опасными формами исторической мифологии, их разоблачению уделяется основное внимание на последующих страницах.

ных наставников и вдохновителей. В нынешних политических и культурных условиях это орудие все больше напоминает самое настоящее идеологическое оружие, активно задействованное в развязанной против нашей страны когнитивной войне. Демифологизацию «Титаника», ушедшую сейчас преимущественно в традиционный литературный формат, следует рассматривать в более широком контексте борьбы с фальсификацией и переписыванием новейшей истории.

Автор от всего сердца благодарит издательскую группу «Яуза» и лично Петровского Игоря Валерьевича и Быстрова Павла Михайловича за выдвинутое ими любезное предложение написать эту книгу, а равно и за всю последующую работу по подготовке рукописи к печати и превращению цифрового макета в жизнь.

Традиционная благодарность Брыкову Дмитрию Сергеевичу (к. и. н.) за разнообразную помощь, выходящую далеко за пределы данного конкретного проекта.

Огромное спасибо за ценные научные консультации Елене Эдуардовне Носенко-Штейн (д. и. н., ведущему научному сотруднику Института востоковедения РАН, Института этнологии и антропологии РАН) и Ангелине Манаховой, Марии Юрьевне Вальковой (директору Музея истории города Шлиссельбурга), д-ру Эндрю Т. Янгу (Andrew T. Young), Миле Зинковой (Mila Zinkova) и Виктору Евлампиевичу Дементьеву, Георгию Михайловичу Виноградову и Алану Раффману, ныне покойному (Alan Ruffman †).

Отдельное спасибо за отзывчивость и предоставленные материалы текстового и изобразительного характера Российской национальной библиотеке, Научной библиотеке им. М. Горького СПбГУ, библиотеке и архиву Британского метеобюро (National Meteorological Library and Archive — Met Office), Архивному центру Национальных музеев Ливерпуля (The Archives Centre, National Museums Liverpool), а также персонально Гюнтеру Баблеру (Günter Bäbler) и возглавляемому им Швейцарскому обществу «Титаника» (Titanic-Verein Schweiz), Берни Меткалф

и Национальной библиотеке Ирландии (Berni Metcalfe and National Library of Ireland), Томасу Бродерик и Дэниелу О'Коннеллу (Thomas Broderick, Daniel O'Connell) из Картографического управления Ирландии (Ordnance Survey Ireland/Government of Ireland), Патрии Макуолтер и Марион Николакос (Patria McWalter, Marion Nikolakos) из Совета графства Голуэй (Galway County Council), Мэри Боран (Marie Boran) из Библиотеки Джеймса Хардимана при Ирландском национальном университете в Голуэе (James Hardiman Library, National University of Ireland, Galway), Энн-Мари Макинерни (Anne-Marie McInerney) из Городской библиотеки и архива Дублина (Dublin City Library and Archive), Ив МакОлей (Eve McAulay) из Ирландского архитектурного архива (The Irish Architectural Archive), Джеймсу МакЛину (James McLean) из Шотландского морского музея (Scottish Maritime Museum), Кендре Бин (Kendra Bean) из Морского музея в Ливерпуле (Maritime Museum of Liverpool), Мартине Карузо (Martina Caruso) из Отдела коллекций Музея морского порта на Саут-стрит (South Street Seaport Museum), Эрин Бизли (Erin Beasley) из Национальной портретной галереи при Смитсоновском институте (National Portrait Gallery — Smithsonian Institution), Элинор Гиллерс (Eleanor Gillers) из музея и библиотеки Нью-Йоркского исторического общества (New-York Historical Society Museum & Library), Люсинде Гослинг (Lucinda Gosling) из библиотеки изображений Мэри Эванс (Mary Evans Picture Library), Клайву Свитингэму (Clive Sweetingham), главному редактору журнала The Atlantic Daily Bulletin Британского общества «Титаника» (British Titanic Society), Эндрю Олдриджу (Andrew A. Aldridge), исполнительному директору аукционного дома Henry Aldridge & Son Ltd., Стивену Лоу и его компании The Stephen Low Company, Кену Маршаллу (Ken Marschall) и Дону Линчу (Don Lynch) из американского «Исторического общества “Титаника”» (Titanic Historical Society), Эми Ригг (Amy Rigg) из издательства The History Press и Роджеру Бриджесу из Подразделения по расследованию морских аварий (МАИБ).

Вдобавок ко всем вышеперечисленным хочу поблагодарить Российский государственный гидрометеорологический университет (РГГМУ), а также Василия Ристовича (Vasilije Ristović), Клиффорда Исмея (Clifford Ismay), Гэвина Кэмерона Белла (Gavin Cameron Bell), Сэма Халперна (Samuel Halpern), Майкла Пуарье (Mike Poirier), профессора Гранта Р. Бигга (Grant R. Bigg) из Департамента географии Шеффилдского университета (Department of Geography, University of Sheffield), Кэролайн Скаллу (Caroline Skalla), Тимоти Уильяма Ферреса (Timothy William Ferres), Дэвида Скиннера (David Skinner), Александра и Георгия Соколовых (портал Антропогенез.ру), Сергея Даниловича Сокурено (автора-составителя сайта «Газетные старости»), Сергея Ларенкова, аукционный дом Vitber ([www.vitber.com](http://www.vitber.com)), Наталию Бандурину (телеканал «Санкт-Петербург»), персонал базы отдыха «Рускеала», Евангелическо-лютеранский приход пос. Рускеала и Хеглунд Татьяну Митрофановну.

Наконец, но не в последнюю очередь, спасибо отцу и всем, кто так или иначе меня поддерживал и продолжает поддерживать!

P. S. Должен в какой-то степени поблагодарить и своих оппонентов — мифопроизводителей «Титаника» и их фолловеров, отечественных и зарубежных: их неустанная, хоть и тлетворная активность дает мне богатый материал для написания новых книг.

*Санкт-Петербург, июнь 2023 г.*

# Часть I

## О РУССКИХ НА «ТИТАНИКЕ»

Бок о бок они занимали жесткие и неудобные шлюпочные сиденья; жена миллионера усаживалась рядом с пыльным кочегаром и русским эмигрантом, а избалованная светская дама ловила брошенного ей с палубы ребенка бедных иностранцев, когда шлюпка уже начинала спускаться.

*Филсон Янг, «Титаник» (1912)*

### ВМЕСТО ВВЕДЕНИЯ

#### Эмиграция из Российской империи в конце XIX — начале XX в.

К завершающей четверти XIX века прогресс в развитии паровых двигателей и в судостроении позволил настолько сократить время путешествия в Новый Свет, что миллионы иностранцев устремились к «благословенным берегам» Соединенных Северо-Американских Штатов — как их тогда называли — по налаженным трансатлантическим путям-линиям со всего мира, преимущественно из стран Ближнего Востока, Средиземноморья и Европы. Миграция в западном направлении шла волнами: одни искали новую работу или возможности для более успешного ведения бизнеса (так называемая трудовая миграция), тогда как другие бежали от трудностей, потрясений или притеснений у себя на родине.

На рубеже XIX–XX столетий Норвегия и Швеция были лидерами в Европе по числу эмигрантов: только на протяжении 1880-х годов 9% от общего числа населения Норвегии переехало в США; 1,2 млн шведов покинуло родные края с 1851 по 1930 г. — почти все они эмигрировали в Америку, где в начале XX века проживал каждый пятый швед<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Голубев А. В., Такала И. Р. В поисках социалистического Эльдорадо: североамериканские финны в Советской Карелии 1930-х годов. СПб.: Нестор-История, 2019. С. 7.

В период между 1880 и 1930 гг. в Соединенные Штаты въехало свыше 27 млн чел., около 12 млн из которых пропустил через себя Федеральный иммиграционный центр Эллис Айленд в гавани Нью-Йорка — крупнейшие «ворота в США». Центр открылся в 1892 г.; до этого иммигрантов в количестве, превышающем 8 млн чел., приветствовал пункт Касл Гарден на южной оконечности Манхэттена<sup>1</sup>.

Основными причинами эмиграции из Российской империи выступали социальная напряженность, связанная с малоземельем и обнищанием крестьян, национальная и религиозная дискриминация и низкий уровень доходов. С 1820 по 1870 г. только 7550 жителей Российской империи иммигрировало в Штаты; но с 1881 г., после воцарения Александра III и начала реакции, поток российских переселенцев возрос взрывообразно и принял устойчивый массовый характер, достигнув своего пика в последнее предвоенное десятилетие: 593 700 чел. за 1891–1900 гг., 1,6 млн за 1901–1910 гг., 868 000 за 1911–1914 гг. и 43 000 в 1915–1917 гг.<sup>2</sup> Всего же, согласно официальным данным, более 3,2 млн чел. прибыло в Америку из Российской империи до начала Первой мировой войны. Как и сегодня, их привлекала в первую очередь более высокая оплата труда и возможность улучшить свое материально-имущественное положение. По подсчетам Ю. Д. Филинова, в 1906 г. средний месячный заработок чернорабочего в США в переводе на рубли составлял 71 руб., в то время как в России — 15 руб.; каменщика соответственно 205 и 50 руб.; плотника — около

---

<sup>1</sup> Journey: An Illustrated History of Travel. US: DK Publishing, 2017. P. 272; Ellis Island // The Statue of Liberty — Ellis Island Foundation, Inc. URL: <https://www.statueofliberty.org/ellis-island/overview-history/> (дата обращения: 23.10.2021).

<sup>2</sup> *Бондаренко О. А.* Иммиграция в США как один из аспектов, связанных с развитием эмиграционного движения из Российской империи в конце XIX — начале XX века // Актуальные проблемы современной науки: тезисы докладов XXXI Международной научно-практической конференции (Москва — Астана — Харьков — Вена, 29 июня 2018). Киев: Интернаука, 2018. С. 1, 3, 4. URL: <https://www.inter-nauka.com/uploads/public/15307907309672.pdf> (дата обращения: 23.10.2021).

150 и 50 руб. Однако в сравнении с американцами и даже другими иммигрантами заработок выходцев из России чаще всего был ниже<sup>1</sup>. Б. Курчевский в 1914 г. объяснял это тем, что там, «где требуется физическая сила да каторжная выносливость, на русского рабочего везде большой спрос и у американского предпринимателя он в большой цене. Хотя... и при высоких ценах на рабочие руки наш рабочий и там обыкновенно ухитряется работать за минимальную плату... Да оно и понятно. Русского поражает на первых порах неслыханный им американский размах заработной платы, и он с жадностью хватается за первое предложение»<sup>2</sup>.

Сказывался также низкий уровень грамотности и невладевание английским языком; хотя в период с 1908 по 1918 г. «русская колония училась с особым увлечением, и процент безграмотности был тогда значительно понижен. Союзы русских рабочих <...> открывали школы, библиотеки, устраивали лекции»<sup>3</sup>.

Главными центрами притяжения для российской трудовой иммиграции были промышленно развитые штаты Северо-Востока и Среднего Запада, куда переселенцев направляли трудовые агентства Нью-Йорка, Филадельфии и Бостона. В 1912 г. 71,5% бывших подданных Российской империи, ныне работающих по найму в США, были заняты неквалифицированным и малоквалифицированным трудом: 7,7% характеризовались как ремесленники, мастера и специалисты, 3,4% — как домашняя прислуга, 1,3% — как лица свободных профессий, 2,1% — перебивались случайной работой.

В металлургической, каменноугольной и некоторых других отраслях промышленности мигрантов ждали

---

<sup>1</sup> *Нитобург Э. Л.* Русские трудовые иммигранты в США (конец XIX в. — 1917 г.): адаптация и судьбы // *Отечественная история.* 2002. № 5. С. 65.

<sup>2</sup> *Курчевский Б.* О русской эмиграции в Америку. Либава, 1914. С. 17.

<sup>3</sup> *Окунцов И. К.* Русская эмиграция в Северной и Южной Америке. Буэнос-Айрес: Сеятель, 1967. С. 289.



крайне суровые условия работы. В письме некоего Михаила Соловьева, опубликованном в марте 1914 г. русскоязычной газетой «Новое время», говорилось: «Хотя за труд нам здесь платят и больше, чем на родине, но зато в Америке работы очень тяжелые, опасные и отнимают у нас всю силу и здоровье. Проработавши 4–5 лет, мы превращаемся в выжатый лимон. Редкий день пройдет, чтобы кого-нибудь из нас не убило или не искалечило...» Дж. Дэвис подтверждал: «Насколько тяжел был труд для русских в металлургической промышленности, говорит тот факт, что сотни их в Питтсбурге уходили с этой работы, не выдержав и одного года»<sup>1</sup>.

До 1899 г. американская статистика, как правило, учитывала только страну происхождения иммигрантов без указания их этнической принадлежности; позднее в иммиграционные документы была включена соответствующая графа, куда вписывалось: Polish, Hebrew (поляк, еврей) и т. д. Таким образом, с начала XX века уже представляется возможным детально изучить национальный состав эмиграционного движения. Эмиграция из России в США была в те годы преимущественно нерусской, ее контингент образовывали представители национальных и религиозных меньшинств, выселявшиеся в основном из северо-западных и прибалтийских губерний, а также с юго-запада страны. Еще в состав беглецов из империи входили представители оппозиционных и запрещенных политических партий и движений (народники, анархисты, социалисты и иже с ними), политические заключенные и ссыльнопоселенцы, искавшие в Соединенных Штатах убежища от преследований со стороны царских властей. В первой декаде XX века, на которую пришлось почти половина всей российской иммиграции, 43,8% прибывших на остров Эллис составляли евреи, 27% — поляки, 9,6% — литовцы, 8,5% — финны, 5,8% — немцы, русских же было допущено всего 4,4%<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Нитобург Э. Л. Указ. соч. С. 65, 66.

<sup>2</sup> Нитобург Э. Л. У истоков русской диаспоры в Америке / Э. Л. Нитобург // США. Экономика, политика, идеология. 1996. № 7. С. 86.



*Типичные эмигранты из Российской империи. Фото британского журналиста и путешественника Стивена Грэма, около 1914 г. Из его же книги: Graham S. With Poor Immigrants to America. NY: The Macmillan Company, 1914. P. 36*

Последнее объяснялось тем, что законодательство Российской империи, в отличие от американского, не ведало понятия эмиграции и не допускало свободного перехода россиян в иностранное подданство. Срок пребывания русских подданных за рубежом ограничивался пятью годами, по истечении которых надлежало обращаться в канцелярию губернатора, выдавшую заграничный паспорт, за его продлением. Процедура оформления документа была крайне сложной, долгой и довольно дорогостоящей, особенно для жителей сельской местности и уездных городов. Самовольный переход в иностранное подданство и неявка по вызову российских властей карались вечным изгнанием из страны, а имущество виновника переходило в опекуновское управление<sup>1</sup>.

Еврейское население Российской империи искусственным образом и весьма значительно приросло в конце XVIII века, когда в результате трех разделов Речи Посполитой к России отошла Восточная Белоруссия, на территории которой проживало примерно 55 тыс. евре-

---

<sup>1</sup> Оболенский (Осинский) В. В. Международные и межконтинентальные миграции в довоенной России и СССР. Центр. стат. упр. СССР. М.: Изд. ЦСУ Союза ССР, 1928. С. 5.



*Геллеръ. После погрома.*

*«После погрома». Художник П. И. Геллер, 1907 г.  
Почтовая открытка. Всемирный почтовый союз, Россия, начало XX в.  
(Auction house Vitber Art & Antiques: URL <http://www.vitber.com>)*

ев, а также Правобережная Украина, Центральная и Западная Белоруссия, Литва и Курляндия, где было сосредоточено в общей сложности около пятисот тысяч евреев. В 1815 г. российскими подданными стало еще около трехсот тысяч евреев Герцогства Варшавского.

Импульсом для массового исхода российских евреев за океан послужила волна еврейских погромов, прокатившаяся по южным и западным губерниям Империи в начале 1880-х годов. Царское правительство пришло к выводу, что евреи сами виноваты в погромах, и в мае 1882 г. ввело антиеврейские «Временные правила», «при действии которых, — писал государственный секретарь Е. А. Перетц, — евреям остается только одно — выселиться из России»<sup>1</sup>.

С 1882 г. евреям была предоставлена законная возможность эмиграции из Российской империи. При этом

---

<sup>1</sup> Дневник Е. А. Перетца (1880–1883). Центрархив. Мемуары и дневники царских сановников. М.; Л.: Государственное издательство, 1927. С. 131.

выехавшие признавались «покинувшими навсегда пределы России». С одной стороны, выдача первой легальной санкции на эмиграцию расширяла права еврейского населения, но с другой — эмигрировать разрешалось только целым семьям или сиротам, и ни одной из этих категорий не дозволялось вернуться в страну.

В 1898 г. особым распоряжением царя было разрешено выезжать за границу приверженцам мистико-рационалистической секты духоборов (духоборцев). В случае возвращения им грозила «высылка в отдаленные местности»<sup>1</sup>.

Евреи, спасавшиеся бегством из России, занимали первое по численности место (71,6%) в общем потоке еврейского переселенческого движения в Америку с 1881 по 1914 г. На протяжении всех этих лет на динамику миграционного процесса продолжали оказывать влияние регулярные всплески антисемитизма в царской России: выселения евреев из Москвы и Московской губернии в 1891 г., Кишиневский погром 1903 г., погромы периода революции 1905–1907 гг., «дело Бейлиса» 1911–1913 гг.<sup>2</sup>

«Ненависть к евреям считалась чуть ли не гражданским долгом», — писал один публицист, характеризуя тогдашнюю морально-социальную атмосферу в стране<sup>3</sup>.

У кого-то, быть может, нет-нет да и мелькнет мысль, что весь этот еврейский исход в конечном счете способствовал некоему «очищению» общества, что Российскую

---

<sup>1</sup> Яновский С. Я. Русское законодательство и эмиграция // Журнал Министерства юстиции. 1909. № 4. Апрель. С. 107; *Нитобург Э. Л.* Русские религиозные сектанты и староверы в США // Новая и новейшая история. 1999. № 3. С. 34–51.

<sup>2</sup> *Журавлева В. И.* Еврейская эмиграция из России в США на рубеже XIX–XX вв.: образ «чужого» в сознании американцев // Новый исторический вестник. 2001. № 2 (4). С. 177–200; *Berman M.* The Attitude of American Jewry Towards East European Jewish Immigration, 1881–1914 (American ethnic groups). N.Y.: Arno Press, 1980. P. 17.

<sup>3</sup> Цит. по: *Акао М.* «Еврейский вопрос» как русский (общественное движение русских писателей в защиту евреев в последние десятилетия царской России) // *Beyond the Empire; Images of Russia in the Eurasian Cultural Context = Империя со стороны; образы России в евразийском культурном контексте.* Edited by Tetsuo Mochizuki. Sapporo: Slavic Research Center, Hokkaido University, 2008. P. 215.

империю, дескать, покинули «лишние», незначительные люди, которые затем канули в безвестность, и прочее в таком же шовинистическом ключе. Однако в числе евреев-эмигрантов из России оказались будущий основатель американской косметической компании Мах Фактор Максимилиан Факторович (гример и костюмер в одном из императорских театров, лично известный Николаю II), Лазарь Самуилович Кессель, отец будущего французского писателя и министра культуры Мориса Дрюона, и другие впоследствии прославленные деятели. Российско-имперский эмигрантский след пронизывает и раннюю историю Голливуда, о чем сейчас, вероятно, там не принято вспоминать<sup>1</sup>.

К первым годам XX в. эмиграция достигла невиданных масштабов, и устарелость российского законодательства в этой сфере стала очевидной. Посредством истолкования закона в стране с большим опозданием была разрешена деятельность эмиграционных агентств. В 1905 г. была издана инструкция начальникам портов «для руководства при надзоре за судами, перевозящими эмигрантов». В 1906 г. был наконец разработан проект «Положения об эмиграции», но его так и не успели утвердить. Руководитель Центрального статистического управления (ЦСУ) при Совете Народных Комиссаров СССР В. В. Оболенский (Осинский) констатировал в 1928 г., что вплоть до последнего года существования Российской империи эмиграция из нее оставалась «если не нелегальным, то полунелегальным общественным явлением, молчаливо признаваемым, но официально не урегулированным»<sup>2</sup>.

Такова была историческая обстановка, внутренняя и внешняя, во время посадки на борт «Титаника» тех, кого называли его «русскими пассажирами». Независи-

---

<sup>1</sup> Подробнее об этом см.: *Иванова К.* Совершенно русский Голливуд. Кто создал фабрику грёз в Калифорнии // Аргументы и Факты. 2018. 29 июля. URL: [https://aif.ru/culture/movie/sovershenno\\_russkiy\\_gollivud\\_kto\\_sozdal\\_fabriku\\_grez\\_v\\_kalifornii](https://aif.ru/culture/movie/sovershenno_russkiy_gollivud_kto_sozdal_fabriku_grez_v_kalifornii) (дата обращения: 20.09.2022).

<sup>2</sup> *Оболенский (Осинский) В. В.* Указ. соч. С. 5, 6.

мо от того, кем они были в действительности — русскими или евреями, поляками или финнами, — сам по себе «Титаник» являлся для них не чем иным, как гигантским общественным транспортом, «океанским трамваем», способным перебросить их через Атлантику в поисках счастья и благополучия на чужбине. Как и любое судно, перевозящее более 50 пассажиров III класса из британского порта в порты за пределами Европы, в классификации Министерства торговли Великобритании он фигурировал лишь в качестве «эмигрантского судна»<sup>1</sup>.

## **1. РУССКИЕ ПАССАЖИРЫ «ТИТАНИКА» — КТО ОНИ? ДВА ОСНОВНЫХ ПОДХОДА К ОПРЕДЕЛЕНИЮ**

Романтическая метафора уподобляет «Титаник» космополитичному «плавучему Вавилону», и действительно, на борту в его первом и последнем рейсе находились представители свыше 25 различных национальностей, в том числе экзотических (был даже один японец — пассажир II класса, коему посчастливилось занять место в одной из последних спасательных шлюпок). Из более чем 230 выходцев из Скандинавских стран наиболее многочисленную группу составляли шведы (123 чел., абсолютное большинство которых плыло III классом), следующими по численности шли финны и жители Великого княжества Финляндского (63 чел. *sic*)<sup>2</sup>, замыкали список норвежцы (31) и датчане (14)<sup>3</sup>.

В целом восточноевропейский контингент пассажиров был не слишком велик, потому что в компании «Уайт Стар Лайн», как пишет Джонатан Майо, данная категория путешественников негласно считалась не очень желательной (*objectionable travellers*)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Howells R. The Myth of the Titanic. London: Palgrave Macmillan, 1999. P. 164.*

<sup>2</sup> По данным сайта *Encyclopedia Titanica* (на 2023 г.) — 62 чел.

<sup>3</sup> По данным Класа-Йорана Веттерхольма (*Claes-Göran Wetterholm, 2012 г.*).

<sup>4</sup> *Mayo J. Titanic: Minute by Minute. UK: Short Books, 2016. P. 18.*

Вопрос, были ли среди них русские, давно входит в обиход самых дискутируемых и «горячих», занимающих умы как профессиональных исследователей, так и рядовых энтузиастов. Для ответа на него требуется сперва четко определить, кого, собственно, считать *русскими*.

Здесь возможны два основных, но диаметрально противоположных теоретических подхода: для простоты мы окрестим их обобщающим и (за неимением более удачного термина) стратифицирующим. Во втором случае речь идет о расслоении, или дроблении, общей массы людей на более мелкие и отличные друг от друга кластеры с их последующим анализом и выделением из них искомой группы тех самых русских. Оба подхода, однако, имеют свои серьезные изъяны и спорные моменты.

### **1.1. Обобщающий подход**

При обобщении мы осуществляем простое механистическое объединение всех жителей Российской империи, севших на «Титаник» с российским загранпаспортом на руках, и вешаем на них ярлык «русские». В этом случае решающее значение приобретают критерии формального подданства, зафиксированного в документах того времени, и государственного языка.

Подобная стратегия далеко не нова и во многом повторяет то, как определяли русских иммигрантов в Америке начала XX века. «Гарвардская энциклопедия американских этнических групп» в статье о русских в США поясняет, что в переписях населения (цензах) 1910, 1920 и 1930 гг. категория «русские» включала в себя не только великороссов, белорусов и малороссов, но и значительный процент российских евреев, считавших своим родным языком русский, а также прибалтов и карпатороссов из Галиции<sup>1</sup>.

Обобщающий, или генерализирующий, подход грешит чрезмерным упрощением имевшей место ситуации

---

<sup>1</sup> *Нитобург Э. Л.* Русские трудовые иммигранты в США.

и игнорирует многие важные, а порой и фундаментальные этнокультурные различия между группами и сообществами людей, населявших Российскую империю в описываемое время. По состоянию на 1912 г., Финляндия, Польша, Украина, Беларусь, Литва и некоторые другие ныне независимые приграничные государства (или их части) входили в состав Империи, но населением их в значительной степени являлись самобытные, не похожие друг на друга народы, имевшие собственную культуру и язык, иногда вопреки насильственной русификации.

В этом отношении показателен пример Финляндии, поскольку в последние годы в русскоязычных публикациях наметилась тенденция к искусственной русификации финских пассажиров «Титаника» на основании лишь их подданства.

Великое княжество Финляндское (ВКФ), занимавшее территорию современной Финляндии, части Карельского перешейка и Республики Карелия, в течение долгих веков было восточной частью Шведского королевства; на момент гибели «Титаника» ВКФ входило в состав Российской империи в качестве ее генерал-губернаторства<sup>1</sup>, обладавшего широкой внутренней и внешней автономией и имевшего собственные законы, парламент (сейм), полицию и денежное обращение. Диспут между юристами и историками по вопросу о реальном государственно-правовом статусе Финляндии продолжался фактически на протяжении всего периода ее нахождения в составе России<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Во главе управления Великим княжеством Финляндским с 1874 г. Царством Польским стоял генерал-губернатор, назначаемый лично императором всероссийским. Во второй половине XIX в. институт генерал-губернаторов, или главных начальников (наместников) губерний, сохранялся в основном на окраинах Российского государства. Правительством эта должность «была признана необходимой лишь для некоторых местностей Империи, представляющих какие-нибудь особенные условия» и имеющих сложную политическую обстановку.

<sup>2</sup> См., напр.: Булатов Ю. А. Финляндия и имперская политика Дома Романовых // *Международная жизнь*. 2016. № 1. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1426> (дата обращения: 23.10.2021); Некра-



Финляндские ученые (О. Юссила, С. Хентия и Ю. Невакиви) отмечают факт зарождения «конфликта» между Великим княжеством и Империей уже в период правления Александра II.

В декабре 1917 г. финский парламент обратился «к властям иностранных государств» с просьбой о признании политической независимости и суверенитета народа Финляндии. Совет народных комиссаров РСФСР признал независимость Финляндской Республики. Но уже в мае 1918 г. правительство Финляндии официально объявило Советской России войну<sup>1</sup>.

Сходное с ВКФ положение, по крайней мере до середины 60-х гг. XIX в., занимала и другая присоединенная территория, ставшая самой западной из российских губерний, — Царство Польское (в польской традиции — Королевство Польское), с 1887 г. чаще именовавшееся Привислинским краем и также находившееся под протекторатом Российской империи в качестве ее генерал-губернаторства.

Поначалу Польша тоже имела автономию «на особенных правилах, свойственных наречию, обычаям жителей, и к местному их положению примененных», но после подавления Польского восстания 1863—1864 гг. была запущена реформа системы государственного управления в сторону ее полной унификации с общегосударственной системой. Несмотря на длительный период ликвидации своей обособленности, Царство Польское сумело сохранить государственную и национальную идентичность в рамках унии<sup>2</sup> с Российской империей. По замечанию

---

*сов Е. В.* Вопрос о государственно-правовом статусе Великого княжества Финляндского в составе Российской империи в дореволюционной отечественной историко-правовой мысли // Вестник Ом. ун-та. 2010. № 1.

<sup>1</sup> В период с 1918 по 1944 г. имели место четыре вооруженных конфликта между РСФСР (затем — СССР) и Финляндией, причем в трех случаях агрессором выступала именно последняя.

<sup>2</sup> Унию российские и польские правоведы и историки определяют как объединение под властью одного монарха двух и более госу-

Ю. А. Булатова, «Царство Польское, а затем весь Привислинский край превратились в постоянный очаг социальной напряженности в составе Российской империи»<sup>1</sup>.

Будучи двумя наиболее развитыми национальными окраинами Российской империи, Великое княжество Финляндское и Царство Польское обладали специфическим государственно-правовым, административным и сословным статусом. Именно на этих территориях абсолютная власть российских императоров впервые была ограничена<sup>2</sup>.

Применяя метод обобщения, некоторые авторы доводят количество обладателей российских паспортов на борту «Титаника» до 27–30 чел. Кое-кто, поголовно включая в список «русских пассажиров» всех финнов, поляков, литовцев, белорусских и киевских евреев, умудряется поднять это число до 80 и даже 100 человек.

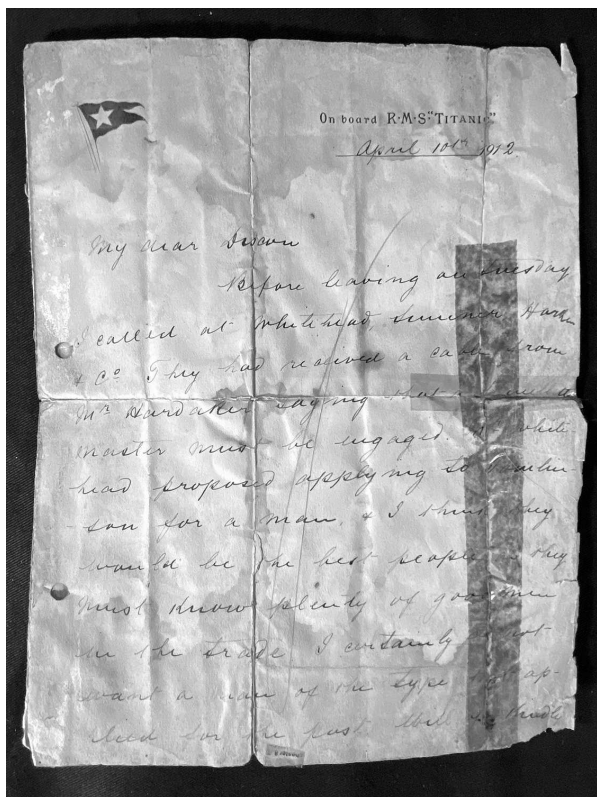
Эти впечатляющие цифры достигаются и за счет включения в список таких лиц, как, к примеру, пассажир III класса Генри («Гарри») Садовиц (Henry Sadowitz), 17-летний подмастерье меховщика из Лондона и уроженец британской столицы, державший путь в Бостон либо Провиденс, штат Род-Айленд. Его родители были поль-

---

дарств. Польские исследователи рассматривают союз Российского государства и Царства Польского как личную унию. «В российской историографии, помимо сторонников личной и реальной унии, существует ряд исследователей, рассматривающих Российскую империю как единое государство, предоставлявшее «широкую местную автономию» некоторым присоединенным территориям, которые ранее были самостоятельными государствами с незначительным числом русского населения» (*Носов Б. В., Марней Л. П.* Региональная политика Российской империи в первой половине XIX в.: Царство Польское (1815–1830 гг.) // *Славянский альманах*. 2020. № 3–4. С. 86–87).

<sup>1</sup> *Булатов Ю. А.* Польский эксперимент династии Романовых // *Международная жизнь*. 2015. № 10. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1395> (дата обращения: 23.10.2021).

<sup>2</sup> *Аверин М. Б.* Великое княжество Финляндское и Царство Польское в государственном механизме Российской империи (середина 60-х годов XIX века — 1881 год): историко-правовой анализ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Аверин Михаил Борисович; Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации. М., 2004. С. 7, 13, 16, 19.



Письмо с борта «Титаника», собственноручно написанное Артуром Джи на стандартной почтовой бумаге с эмблемой «Уайт Стар Лайн» и датированное 10 апреля 1912 г. Стр. 1 из двух. Оригинал продан с аукциона, проведенного английской фирмой «Генри Олдридж и сын» в апреле 2021 г. Фото любезно предоставлено главой аукционного дома. (Courtesy of Henry Aldridge and Son Ltd.)

скими евреями и сами родились где-то на территории Российской империи, возможно, в Царстве Польском<sup>1</sup>.

Еще в числе условных «русских пассажиров» иногда можно встретить имя пассажира I класса чистокровного англичанина Артура Генри Джи (Arthur Henry Gee),

<sup>1</sup> Информация из Национального архива Великобритании, записей Министерства торговли и газетной статьи из коллекции Джорджа Бихи.

появившегося на свет в Манчестере и теперь направлявшегося в Мехико. Много лет проживший в Шлиссельбурге (ныне город в Кировском районе Ленинградской области), он даже возглавлял тамошнюю англо-русскую ситцевую мануфактуру. При нем производство ткани вышло на самый высокий уровень, а продукция поставлялась для императорского двора.

Генри Садовиц и Артур Джи оба погибли при крушении «Титаника». По трагическому совпадению старший брат Артура Уолтер, управляющий крупной подмосковной текстильной фабрики, умер приблизительно в то же время и был похоронен в мае 1912 г. в Шлиссельбурге<sup>1</sup>.

А. Н. Широков заключает: «Бытуют легенды о том, что на «Титанике» было много русских пассажиров. Конечно, можно называть русскими поляков и финнов, югославов и даже болгар. <...> Действительно, на борту «Титаника» были пассажиры из стран, входивших в состав Российской империи. Но это еще не означает, что они были русскими. Русских по национальности на «Титанике» не было»<sup>2</sup>.

## **1.2. Стратификационный подход, или дробление на группы**

Метод стратификации, или фрагментирования и дробления, подразумевает, как уже говорилось выше, разбиение социальной общности на группы или классы на основе набора определенных критериев. Сами эти критерии могут быть сгруппированы следующим образом:

— территориальная принадлежность места рождения и проживания того или иного конкретного индивида к России — в 1912 г. и сегодня;

---

<sup>1</sup> The funeral of Mr. Arthur Gee. An account of his career // Salford Reporter. 1912. 23 May.

<sup>2</sup> Широков А. Н. «Титаник». Рождение и гибель. М.: Вече, 2017. С. 127.

— этнокультурные критерии: попытка выявления национальной принадлежности исходя из этнических и культурных особенностей, языка, внешних (антропологических) черт, истории, в некоторых случаях — вероисповедания и географического местонахождения;

— критерий социально-психологический: кем внутренне себя ощущает сам индивид, к какой национальности или этнической общности он себя относит.

Пассажир III класса Берк Пиккард (Berk Pickard), 33-летний изготовитель кожаных сумок и чемоданов, житель Лондона, заявил, давая показания перед следственным подкомитетом Сената США, что «родился в России, в Варшаве»<sup>1</sup> (Варшава была тогда столицей Царства Польского<sup>2</sup>). Родившийся в еврейском квартале столицы, Пиккард имел польскую фамилию Трембицкий, но затем, прожив долгое время во Франции, решил взять себе звучащий на французский манер бизнес-псевдоним Бенуа Пикар (Benôit Picard). Соответственно, на разных этапах жизни он мог считать себя и русским, и поляком, и евреем, и даже французом; умер он в 1941 г. как американец и был похоронен на римско-католическом кладбище Святого Креста в Колме, Калифорния.

Если Берк Пиккард во всеуслышание называл себя уроженцем России, то финны, эмигрировавшие в США и Канаду в конце XIX — начале XX в., видели себя скорее отдельной нацией с проснувшимся самосознанием и стремлением к независимости. Более 300 тыс. из них, что составляло около 10% от всего населения Финляндии, перебралось на Североамериканский континент с конца 1860-х по 1914 г.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> United States Senate inquiry into the sinking of the *Titanic* (далее — US). Testimony of Berk Pickard. P. 1054.

<sup>2</sup> Сайт Encyclopedia Titanica насчитывает пятерых пассажиров, родившихся в Польше.

<sup>3</sup> Лалужка С. Предпосылки формирования национального самосознания финно-угорских народов в XIX — начале XX в. / IX Конгресс этнографов и антропологов России. Петрозаводск, 4–8 июля 2011 г. С. 9, 11; Голубев А. В., Такала И. Р. Указ. соч. С. 8.

Как уже упоминалось, на «Титанике» плыло порядка 60 эмигрантов из Великого княжества Финляндского, самых разных его уголков, от Кеми до Хельсинки (в русском языке тогда использовалось шведское название Гельсингфорс). Аналогично шведам, в подавляющем большинстве это были пассажиры III класса; только шесть имен значились во втором. Спасти удалось лишь двум десяткам финнов<sup>1</sup>, нескольких из них приняла на борт шлюпка № 15, которую по этой причине иногда называют «финской шлюпкой «Титаника».

Приобретая билет на пароход<sup>2</sup> в один конец в расчете на лучшую жизнь в Америке, финны, евреи и другие эмигранты из Российской империи определенно не желали больше иметь ничего общего с российским государством и подданством его царю. Как утверждал в одном из ранних рассказов 1919 г. Г. Ф. Лавкрафт, между прочим, известный своими откровенно расистскими и ксенофобскими воззрениями, «<...> эмигранту, оказавшемуся в Штатах или в одной из Северных колоний, подобает расстаться со своим прошлым»<sup>3</sup>. Можно предположить, что де-факто эти люди прекращали быть русскими подданными с момента вступления на борт «Титаника», представлявшего собой изолированную часть британской территории, на которой действовали законы Британской империи.

В некоторых случаях простой анализ имени может помочь в определении этнической принадлежности того или иного пассажира «Титаника» — или, по крайней мере, почти наверняка исключить его или ее из списка «предположительно русских». В первых публикациях российской царской прессы мы не находим ни одного из распространенных русских имен: мужских (таких как

---

<sup>1</sup> *Björkfors P.* The Finns on the *Titanic* // *Siirtolaisuus — Migration*. 1998. Vol. 25, No. 1. P. 3, 5, 7–8.

<sup>2</sup> Часть пассажиров была переведена на «Титаник» с других лайнеров, чьи рейсы оказались отменены вследствие общенациональной угольной забастовки.

<sup>3</sup> *Лавкрафт Г. Ф.* Зверь в подземелье. Кн. 3. М.: Гудьял-Пресс, 2000. С. 349.

Александр, Алексей, Дмитрий, Владимир, Николай, Евгений и т. д.) или женских (Анастасия, Анна, Екатерина, Елена, Мария, Надежда, Ольга, Светлана и пр.).

Московская общественно-политическая, экономическая и литературная газета «Русское слово» в краткой «бегущей строке» от 4 (17) апреля 1912 г. туманно извещала читателей о якобы большом количестве русских, которые, «как оказывается», были «в числе пассажиров злополучного парохода».

«Мариупольская жизнь» в номере, датированном 25 апреля (8 мая), добилась чуть большей конкретики в попытке выявления персоналий: «На «Титанике» погиб богатый гродненский купец Банивур (*sic*), выехавший из Гродны в Америку по делам своей фирмы»<sup>1</sup>. Сообщалось, что он владел большим магазином готового платья.

Гродно — один из старинных городов на западе Беларуси (в 1912 г. — административный центр Гродненской губернии на северо-западе Российской империи). Единственный пассажир «Титаника» с похожей фамилией — Соломон Баневур (Solomon Banewer; другие варианты написания: Baneweir, Bowenur), литовский купец явно еврейского происхождения, родившийся в Вильне, административном центре соседней Виленской губернии (ныне Вильнюс, Литва). В 1912 г. он проживал в Лондоне и сел на «Титаник» в Саутгемптоне 10 апреля, в свой день рождения, в качестве пассажира II класса. Участь пассажиров-мужчин II класса была незавидной: более 90% из них погибло.

Помимо Банивура, «Мариупольской жизни» стало известно «о гибели многих эмигрантов-евреев — жителей Гродненской губернии».

Очевидно, многие из этих эмигрантов-евреев фигурируют в списке, опубликованном петербургской газетой «Новое время» 24 мая (6 июня): «Императорский русский консул в Лондоне донес Министерству внутренних дел,

---

<sup>1</sup> Цит. по: Сокуренько С. Проект «Газетные «старости». URL: <http://starosti.ru> (дата обращения: 23.10.2021).

что, по полученным им сведениям, при крушении парохода «Титаник» погибли следующие русские подданные (кроме финляндских уроженцев):

Симон Ситман (не значится в списке пассажиров. — *Е. Н.*), Зелман Злоковский (*sic.* Сельман Слоковски), Гарри Корн (Харрис Корнблатт, родился в Варшаве. — *Е. Н.*), Симон Вайсман (не значится в списке пассажиров. — *Е. Н.*), Якоб Кук, Лесли Гелинский (Элиэзер Гилински из пригорода Игналины, Литва, тогда часть Виленской губернии. — *Е. Н.*), Натан Гольдшмидт, Иосиф Мурдлин (Мурдин), Вульф Спектор (Спекторовски, родился в Замбруве, Польша. — *Е. Н.*), Абрам Гармед (не значится в списке пассажиров. — *Е. Н.*), Самсон (Самуил) Абельсон, Самуил Гиндберг (Гринберг), Зелина (*sic.* Синай) Кантор, Польшнер (Пульнер) Ушер, Абе (Аарон) Виллер, Иосиф Мантвила<sup>1</sup> (*sic*)»<sup>2</sup>.

## 2. ЯЗЫКИ И НАРОДЫ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ. РУССКОЯЗЫЧНЫЕ ЕВРЕИ

Если советская историография рассматривала Российскую империю как «тюрьму народов», то в современной России это отношение подвергается критике и пересмотру. После распада СССР его преемница продолжает оставаться многонациональным и многоконфессиональным государством, объединяющим порядка 200 народов и народностей.

Русские как самый многочисленный и коренной народ России (до начала XX века преобладал этноним «великороссы») с точки зрения этнолингвистики принадлежат к восточнославянской ветви славянских языков, входящих, в свою очередь, в индоевропейскую языковую

---

<sup>1</sup> *Юозас Монтвила* — 27-летний литовский католический священник, пассажир II класса, уроженец деревни Гудине под г. Мариамполь (Мариамполе), что в Сувалкской губернии (исторический регион на юге Литвы) Царства Польского Российской империи. В 2012 г. на малой родине ксендза, в деревне Нендришкяй, также недалеко от Мариамполя, был установлен памятный камень в его честь.

<sup>2</sup> Цит. по: *Сокуренько С.* Там же.



семью, самую распространенную в мире. Славян принято делить на три исторически сложившиеся группы: западных, восточных и южных. В восточнославянской этнической общности по признаку языковой близости выделяют также три современных подгруппы (этноса): русских, украинцев и белорусов<sup>1</sup>. В западнославянской — чехов, словаков, поляков, кашубов и лужицких сербов (большинство верующих западных славян — католики). В южнославянской — болгаров, хорватов, сербов, словенцев, македонцев, боснийцев, черногорцев.

Ближайшими родственниками славян по языку считаются балтские народы, относящиеся к балтийской (летто-литовской) группе индоевропейских языков (хотя гипотеза о балто-славянском единстве вызывает споры в науке<sup>2</sup>). Балтийская группа включает два живых языка: латышский (с латгальским диалектом) и литовский.

Финны вместе с карелами, эстонцами, вепсами и др. — это прибалтийско-финский народ в составе финно-угорской группы родственных языков. Верующие финны — в основном лютеране. Зафиксировано участие финских племен, наряду с балтами, в этногенезе славян. Финно-угорские языки при этом являются ветвью отдельной языковой семьи — уральской<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> В. О. Ключевский в своих лекциях по русской истории, изданных в начале 1900-х гг., оценивал численное соотношение «трех основных ветвей русского народа» следующим образом: «<...> великороссов приблизительно втрое больше, чем малороссов (в пределах России), а малороссов почти втрое больше, чем белорусов. Значит, великорусское племя составляет девять тринадцатых или несколько более двух третей в общей сумме русского населения России» (*Ключевский В. О. Этнографические следствия русской колонизации Верхнего Поволжья... // Исторические портреты. Деятели исторической мысли. М.: Правда, 1991. С. 40*).

<sup>2</sup> Стоит напомнить, что с 1721 г. северная часть современной Латвии и южная часть Эстонии входили в состав Российской империи. С 1772 по 1918 г. в составе России находились и этнические литовские земли.

<sup>3</sup> *Dixon-Kennedy M. Encyclopedia of Russian & Slavic Myth and Legend. US: ABC-CLIO, Inc., 1998. P. XIII; Slav (people) // Encyclopædia Britannica. URL: <https://www.britannica.com/topic/Slav> (дата обращения: 23.10.2021).*

С еврейями ситуация наиболее сложная и неоднозначная. Самому понятию даются разнообразные и противоречивые толкования, вызывающие ожесточенные споры, что находит выражение в том числе в обширной научной и ненаучной литературе и публикациях. В русской традиции евреев принято рассматривать как этническую общность (народ семитского происхождения, восходящий к населению древнего Израильского и Иудейского царств), тогда как в странах Запада в настоящее время преобладает взгляд на еврейство как на религию (иудаизм).

В течение почти двух тысячелетий после потери древними евреями своего этнического и национального очага (римская провинция Иудея во II в. н. э.) понятия «еврей» и «иудей» были практически равнозначными, поэтому во многих странах, включая Российскую империю, «быть евреем» значило выполнять обряды и предписания иудаизма. Ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН Е. Э. Носенко-Штейн разъясняет: «В Западной Европе с конца XVIII в. в процессе так называемой эмансипации (обретения гражданских прав) и под влиянием идей Просвещения евреи стали постепенно отходить от иудаизма, а нередко и от религии вообще. Распространились и массовые крещения, например, с целью занять кафедру в университете, жениться или выйти замуж за христианина и пр. В России, где евреи были сильно поражены в гражданских правах, крестились, чтобы избежать этих ограничений (жить вне черты оседлости<sup>1</sup>, заниматься различными профессиями, занимать важные посты и др.). Среди бывших единоверцев отношение к таким людям было резко негативным, их называли выкрестами и считали (не без основания), что в преследованиях евреев они нередко превосходят антисемитов.

---

<sup>1</sup> Черта оседлости (черта постоянной еврейской оседлости) — граница территории Российской империи с 1791 по 1917 г., за пределами которой запрещалось постоянное жительство евреям/иудеям, кроме нескольких категорий (купцы 1-й гильдии, лица с высшим образованием, отслужившие рекруты и др.).

В религиозных кругах на них налагали херем (отлучение). Иногда они полностью ассимилировались, не желая, чтобы их потомки даже вспоминали о еврейском происхождении»<sup>1</sup>.

В странах Западной Европы евреи уже в XIX в. считались немцами, французами, британцами Моисеева Закона, а те, кто не придерживался иудаизма, — соответственно просто немцами, французами и т. д. Большинство евреев по сей день говорят на языках тех стран, в которых они проживают.

Во второй половине XIX в. широко распространился расовый антисемитизм, когда те или иные свойства евреев связывались уже не с религией, а с особенностями «расы», т. е. с чем-то, что считалось извечным и неискоренимым. «Таким антисемитам, — продолжает Е. Э. Носенко-Штейн, — была неважна (и остается неважна) религиозная принадлежность евреев — христиане, неверующие — они все равно для таких расистов и нацистов остаются воплощением всего плохого, мировым злом и много чем еще, что можно только уничтожить тотально (чем и занялись весьма активно немецкие нацисты)»<sup>2</sup>.

В советский период в результате массовых антирелигиозных кампаний наблюдался отход от религии значительной части населения, в том числе евреев. «Их (евреев) воспринимали окружающие, и сами себя они часто воспринимали, как этническую общность, т. е. общность, объединенную общим происхождением (или верой в него). В советских паспортах была введена графа «национальность», которая на деле обозначала принадлежность не к нации, а к этнической общности, объединенной общим происхождением. <...>

После Второй мировой войны и уничтожения 2/3 европейского еврейства самая большая еврейская общность до

---

<sup>1</sup> Носенко-Штейн Е. Э. Из электронной переписки с автором (22.10.2021).

<sup>2</sup> Там же.

недавнего времени существовала в США. Там и в тех странах Западной Европы, где остались еврейские общины, принцип религиозности преобладал, т. е. евреем считался тот, кто выполнял предписания иудаизма и принадлежал к той или иной общине. Евреев нерелигиозных обычно евреями не считают, хотя за последние два десятилетия этнический принцип (происхождение) все более распространяется среди самих евреев (многие указывают, что они *Jewish born*, урожденные евреи), а для расистов и нацистов этот принцип был и остается определяющим»<sup>1</sup>.

Созданное в 1948 г. Государство Израиль является, с одной стороны, национальным, консолидирующим еврейское население, с другой стороны — многонациональным и демократическим. Официальный государственный язык в нем — иврит, современная модификация древнееврейского языка, относящегося к семитской группе — одной из ветвей афразийской (афроазиатской, или семито-хамитской) макросемьи языков, распространенных на Ближнем Востоке, в Северной и Восточной Африке.

Согласно статистическим оценкам профессора Сержио Делла Перголы из Еврейского университета в Иерусалиме, большую часть евреев во всем мире (65–70%) сегодня составляют ашкенази — субэтническая группа, сформировавшаяся в Центральной и Восточной Европе в эпоху Средневековья.

Основным языком ашкеназских евреев в начале XX в. был идиш, принадлежащий — как принято считать в германском языкознании — германской ветви индоевропейской языковой семьи. Он сформировался в X–XIV вв. на основе средневерхненемецких диалектов с обширными заимствованиями из древнееврейского, арамейского, славянских и романских языков, а позднее — и из современного немецкого языка. На территории современных Польши, Литвы, Украины, Белоруссии, Венгрии идиш проник с евреями, двигавшимися на восток из Германии,

---

<sup>1</sup> *Носенко-Штейн Е. Э.* Из электронной переписки с автором (22.10.2021).

начиная со второй половины XIII в. В России в XIX и начале XX в. идиш часто называли жаргоном и еврейско-немецким языком<sup>1</sup>.

По В. Чернину, на включенных в состав Российской империи территориях проживали еврей-ашкеназы, которые говорили на идише и (за редкими исключениями) не владели русским языком. Через поколение после этого, т. е. менее 200 лет назад, начала складываться новая культурно-лингвистическая группа еврейского народа — «русскоязычные евреи» преимущественно, но не только, ашкеназского происхождения. «Именно русский язык (и специфическим образом усвоенная русская культура), а не политическая связь с Россией как государством является основным признаком этой группы»<sup>2</sup>.

### 3. СПИСОК ПСЕВДОРУССКИХ ПАССАЖИРОВ «ТИТАНИКА»

Вооружившись изложенными выше методологией и классификационной схемой и сверяясь с политической картой России и Восточной Европы, мы не находим ни одного русского — т. е. представителя восточно-славянского этноса — в списках пассажиров «Титаника».

---

<sup>1</sup> Национальные языки РФ, СНГ, бывшего СССР, имеющиеся в фонде библиотеки. Словари, пособия, издания на языке или о языке, по этнолингвокультурологическим аспектам, фольклору: указатель // Курган. обл. универс. науч. б-ка им. А. К. Югова, Отд. лит. на иностр. яз.; сост. С. В. Кондратьева. Курган, 2017. С. 55; *Поповская А. Я.* Интерференциальная фоностилистическая вариативность социолекта носителей близкородственных языков (на материале социолекта идиш-немецких билингвов): дис. ... канд. филол. наук: 10.02.04 / Поповская Анна Яковлевна. Симферополь, 2019. С. 56, 58, 61; Идиш // Путеводитель по Израилю. URL: <https://guide-israel.ru/country/15811-идиш/> (дата обращения: 24.10.2021).

<sup>2</sup> *Чернин В.* «За черепахой мчится Ахиллес»: алия и иные факторы развития русско-еврейской литературы в Израиле и диаспоре // Ежегодник ЕАЕК. Евреи Европы и Азии: состояние, наследие и перспективы: сб. ст. и публ. Герцлия, Евро-Азиатский Еврейский Конгресс — Институт евро-азиатских еврейских исследований, 2020. Т. 2 (2019–2020/5780). С. 222–223.

Этот факт может огорчить кого-то из современных исследователей или патриотически настроенных энтузиастов, но в действительности присутствие русских пассажиров на борту судна вряд ли могло закончиться для них самих благополучно. Если бы на «Титанике» были этнические русские, большая их часть плыла бы III классом, где шансы на спасение были невелики, особенно для мужчин.

При определенных допущениях в качестве ближайших языковых родственников или «заместителей» могут выступить значившиеся среди пассажиров «Титаника» поляки (западные славяне) и трое литовцев (балты). На роль потенциальных кандидатов могут также претендовать прибалтийские финны. И наконец, некоторых обрусевших евреев — украинских, белорусских, польских — можно внести в список как подданных Российской империи, при том что очень мало кто из них происходил из ее центральной части.

Результаты анализа сведены в таблице 1. Финские пассажиры в нее не включены по причине их принадлежности к другой языковой семье, а также по причине спорного статуса Финляндии в составе Российской империи. То же и с поляками; несмотря на языковое родство, они едва ли согласились бы быть причисленными к *русским* пассажирам «Титаника».

Таким образом, присутствие либо отсутствие русских среди пассажиров «Титаника» полностью зависит от выбранного исследователем или читателем методологического подхода. При обобщающем подходе в духе современного западного глобализма категория «русские» трактуется предельно широко, и в нее вносятся, причем во многом искусственным путем, имеющие друг с другом мало общего народы, порой находившиеся в весьма напряженных взаимоотношениях. С высокой долей вероятности подобное объединение не было бы одобрено представителями этих народов в 1912 г. (что подтверждает сам факт их эмиграции из Российской империи в поисках лучшей жизни в Новом Свете), как не приветствуется оно ими и сегодня.

**Кандидаты на звание русских пассажиров «Титаника»<sup>1</sup>**  
(крестом отмечены погибшие в катастрофе)

Имя	Место рождения	Место проживания перед посадкой на «Титаник»	Является ли место рождения российской территорией сегодня	Этническая принадлежность
Абельсон (Якобсон), Анна	Одесса, Херсонская губерния Российской империи	Париж, Франция	Нет	Еврейка
Абельсон, Самуил †	Российская империя	Париж, Франция	?	Еврей
Акс (урожд. Розен), Лия	Варшава, Варшавская губерния, Царство Польское, РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврейка
Баневер (Бовенур), Соломон †	Вильна, Виленская губ., РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей
Виллер, Аарон (Абе) †	Возможно, Херсонская губ., РИ	Чикаго, США, либо Париж, Франция	Нет	Еврей

<sup>1</sup> Составлено по данным записей Министерства торговли в Национальном архиве Соединенного Королевства в Кью, Национального управления архивов и документации (США) (NARA), Публичного архива Новой Шотландии (Галифакс, Канада) (любезно предоставлено Доном Линчем); а также сайта Encyclopedia Titanica.

Имя	Место рождения	Место проживания перед посадкой на «Титаник»	Является ли место рождения российской территорией сегодня	Этническая принадлежность
Гилински (Гелински), Элиэзер †	село Палуше недалеко от г. Игналина, Виленская губ., РИ	Аберсинон, Южный Уэльс, Великобритания	Нет	Еврей
Голдсмит, Натан (Нешень) †	Крейцбург (Крустпилс), Витебская губ.; либо Поневеж (Паневежис), Ковенская губ., РИ	Кейптаун или Йоханнесбург, Южная Африка	Нет	Еврей
Гринберг, Самуил †	Одесса, Херсонская губ., РИ	Нью-Йорк, США, либо Йоханнесбург, Южная Африка	Нет	Еврей
Дропкин (Драпкин), Жанна (Анна)	Могилев, Могилевская губ., РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврейка
Кантор, Синай (Сехуа) †	Витебск, Витебская губ., РИ	Витебск или Москва, РИ	Нет	Еврей
Кантор (Стернин), Мириам	Витебск, Витебская губ., РИ	Витебск или Москва, РИ	Нет	Еврейка
Корнблатт, Харрис †	Варшава, Варшавская губ., Царство Польское, РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей



Имя	Место рождения	Место проживания перед посадкой на «Титаник»	Является ли место рождения российской территорией сегодня	Этническая принадлежность
Кук, Яков †	Возможно, Варшава, Варшавская губ., Царство Польское, РИ	Возможно, Лондон, Великобритания	Вероятно, нет	Скорее всего, еврей
Кушер (Литман), Симон †	Возможно, украинские губернии РИ	Эдинбург, Шотландия	Вероятно, нет	Еврей
Лившин, Давид †	Либава (Лиепая), Курляндская губ., РИ	Манчестер, Великобритания	Нет	Еврей
Мейснер, Симон †	Возможно, Одесса, Херсонская губ., или Киев, Киевская губ., РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей
Мур (Шапиро), Бейла	Возможно, Подольская губерния РИ; или Румыния	Лондон, Великобритания	Нет	Еврейка
Мурдлин (Мурдин), Иосиф †	Возможно, Ковенская губ., РИ	Лондон, Великобритания	Вероятно, нет	Еврей
Нессон, Израиль †	Богополь (ныне г. Первомайск), Балтский уезд, Подольская губ., РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей

Имя	Место рождения	Место проживания перед посадкой на «Титаник»	Является ли место рождения российской территорией сегодня	Этническая принадлежность
Пиккард (Трембицки), Берк	Варшава, Варшавская губ., Царство Польское, РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей
Пински, Роза	Варшава, Варшавская губ., Царство Польское, РИ	Нью-Йорк, США	Нет	Еврейка
Пульнер, Ушер †	Одесса, Херсонская губ., РИ	Париж, Франция	Нет	Еврей
Сирота, Моррис †	Возможно, украинские губернии РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей
Слоковски, Сельман (Залман) Францис †	Возможно, Варшавская губ., Царство Польское, РИ	Лондон, Великобритания	Вероятно, нет	Еврей
Спектор (Спекторовски), Вульф †	Замбрув, Царство Польское, РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей
Трупянки, Моисей Аарон †	Ковенская губ., РИ	Лондон, Великобритания	Нет	Еврей
Хайман, Джозеф Абрахам	Ковно, Ковенская губ., РИ	Манчестер, Великобритания	Нет	Еврей

Стратифицирующий подход на основе этнолингвистических и социокультурных критериев представляется более рациональным, обоснованным и личностно ориентированным, т. е. учитывающим индивидуальные особенности. Но при таком подходе этнические русские на борту «Титаника» не обнаруживаются, только русскоговорящие евреи субэтноса ашкенази.

Как бы то ни было, через 79 лет наши соотечественники все же добрались до «Титаника» в лице прославленных гидронавтов Института океанологии им. П. П. Ширшова РАН, регулярно погружавшихся к обломкам знаменитого лайнера с 1991 по 2005 г. на мини-субмаринах «Мир» и внесших значительный вклад в его изучение. В этом смысле позволительно утверждать, что русские таки были на «Титанике», хоть и много десятилетий спустя и до некоторой степени опосредованно, находясь внутри глубоководных обитаемых аппаратов.

#### **4. ПАССАЖИРЫ «ТИТАНИКА», ИМЕВШИЕ СВЯЗИ С РОССИЕЙ**

Не имея прямых кровных связей с Россией, некоторые пассажиры «Титаника» тем не менее провели достаточно долгое время в этой стране, поддерживали дружеские либо деловые контакты с коренными русскими или здешними компаниями и учреждениями. Ранее мы уже упоминали англичанина Артура Джи.

Русско-турецкая военная кампания 1877–1878 гг. привлекла внимание многих иностранных газет и журналов. По рекомендации российских посольств и высокопоставленных лиц на Балканский театр боевых действий были допущены корреспонденты из Великобритании, Франции, Испании, Италии, США и других стран. Командование российской армии было заинтересовано в создании положительного образа Империи за рубежом, а журналисты — в получении уникальной информации. Большинство из них сопровождало действующую Русскую императорскую армию, отправляя

в редакции телеграммы с отчетами о военных событиях, очевидцами, а иногда и участниками которых им довелось стать<sup>1</sup>.

При этом зарубежные корреспонденты пользовались такими привилегиями, о которых российские могли только мечтать — например, легким доступом к высокопоставленным лицам, «и эти последние, — как замечал В. В. Крестовский, являвшийся официальным корреспондентом при полевом штабе действующей армии и писавший для «Правительственного вестника» (ежедневной Санкт-Петербургской газеты при Главном управлении по делам печати), — с очень любезною предупредительностью сообщали им нередко весьма важные сведения, о которых русское общество, до которого эти сведения касались наиболее близким, кровным образом, узнавало, помимо своих русских корреспондентов, лишь из иностранных, преимущественно английских газет»<sup>2</sup>.

Самым многочисленным был корпус корреспондентов британских периодических изданий, как туркофильских, так и открыто поддерживавших Российскую империю; на момент начала войны этот корпус насчитывал 14 человек. От лондонских *The Graphic* («График», еженедельная иллюстрированная газета), *The Daily News* (ежедневник «Дейли Ньюс») и нью-йоркского таблоида *New York Herald* («Нью-Йорк Хералд») в него входил американский академический художник, скульптор,

---

<sup>1</sup> Манахова А. В. 1) К вопросу о награждении корреспондентов Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. // Вестник архивиста. 2019. № 2. С. 439–448; 2) Организация и результаты работы британских корреспондентов во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов: автореф. дис. ... канд. филол. наук: 10.01.10 / Манахова Ангелина Васильевна; Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова. М., 2019. С. 11, 12.

<sup>2</sup> Цит. по: Муминова Е. М. Деятельность российских и иностранных корреспондентов на Балканах в годы русско-турецкой войны 1877–1878 гг. // Известия РГПУ им. А. И. Герцена. Аспирантские тетради. СПб., 2008. № 38 (82), ч. 1: (Общественные и гуманитарные науки). С. 246.

журналист и писатель Фрэнсис Дэвис Миллет<sup>1</sup>. Русско-турецкую войну он освещал и как фронтовой репортер, и как иллюстратор.

Военный корреспондент «Нового времени» В. И. Немирович-Данченко вспоминал, что иностранные журналисты «приезжали на два, три, на четыре месяца и затем отправлялись восвояси отдыхать и пожинать лавры». Но были и те, кто участвовал в боях и присутствовал при заключении Сан-Стефанского мира. Единственными иностранцами, освещавшими весь ход Русско-турецкой войны, по свидетельству Немировича-Данченко, были американцы Януарий МакГахан и Фрэнсис Миллет<sup>2</sup>.

Миллет провел на Балканах девять месяцев, был ранен. За проявленную храбрость под огнем противника и за помощь раненым он был удостоен двух царских наград — орденов Святого Станислава 3-й степени с мечами и Святой Анны 3-й степени с мечами, а также румынского Железного креста «За переход через Дунай». Всего, со слов Крестовского, было награждено 13 зарубежных корреспондентов и пять российских<sup>3</sup>.

Как пишет Е. М. Муминова, русская военная журналистика зародилась, пусть и во многом стихийно, именно в ходе вооруженного конфликта на Балканском полуострове в 1877–1878 гг. В Западной Европе ее важность понимали лучше, чем в России, что оказывало влияние на положение журналистов в действующей армии<sup>4</sup>.

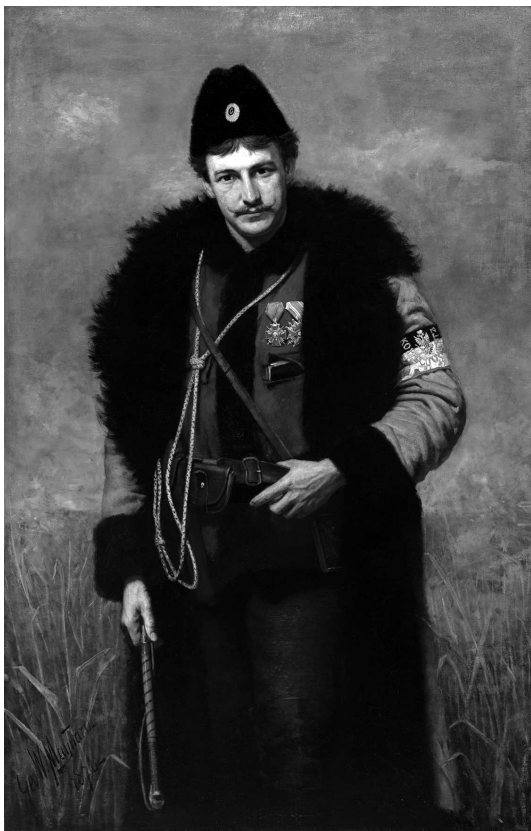
---

<sup>1</sup> Родившийся в Мэттапойсете, штат Массачусетс, 3 ноября 1846 г. в семье хирурга, Фрэнсис Д. Миллет (для друзей — Фрэнк) решительно возражал против французского произношения своей фамилии и настаивал, чтобы ударение делалось на первый слог со звучащим «Т» в конце.

<sup>2</sup> Манахова А. В. Организация и результаты работы британских корреспондентов во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов: дис. ... канд. филол. наук: 10.01.10 / Манахова Ангелина Васильевна; Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова. М., 2019. С. 69, 71–72.

<sup>3</sup> Манахова А. В. Там же. С. 70, 71; Ackerman G. M. *American Orientalists*. France: ACR Édition, 1994. P. 130.

<sup>4</sup> Муминова Е. М. Указ. соч. С. 243, 247, 249.



*Фрэнсис Дэвис Миллет в форме военного корреспондента русской армии с наградами на груди. Обратите внимание на нарукавную повязку с надписью «Корреспондентъ». Художник Дж. У. Мейнард, 1878 г. Холст, масло, 165 × 113 см. (National Portrait Gallery, Smithsonian Institution; bequest of Dr. John A. P. Millet)*

В 1880 г. Миллет стал членом Общества американских художников, в 1887-м перевел с французского языка на английский «Севастопольские рассказы» Л. Н. Толстого. Также Миллет был дружен с Марком Твенем (Сэмюэлом Л. Клеменсом) и даже написал его портрет. В разные годы он работал на выставках в Париже, Вене и Токио, в 1893 г. создавал декорации Всемирной Колумбовой выставки в Чикаго.

В 1898 г. Миллет вернулся к своей военно-журналистской деятельности в качестве художника-корреспондента лондонской газеты *The Times* и американского журнала *Nagreg's Weekly* во время Испано-американской войны на Филиппинах. Он описал эти события в работе *The Expedition to the Philippines* («Экспедиция на Филиппины»), изданной в 1899 г.<sup>1</sup>



*Арчибальд Уиллингем Батт (1865–1912) в звании капитана. Фотопортрет 1908 г. (Clinedinst, Washington, D.C./US Library of Congress)*

На момент посадки на «Титаник» в Шербуре (Франция) вечером 10 апреля 1912 г. 65-летний Миллет был заместителем председателя Комиссии изящных искусств США, занимавшейся вопросами «дизайна и эстетики» построек на территории федерального округа Колумбия; он возвращался в Нью-Йорк с предложениями по украшению будущего мемориала Авраама Линкольна в Вашингтоне. На борту его встречал друг, взшедший на «Титаник» утром того же дня в Саутгемптон, — майор Арчибальд У. Батт, военный советник президента США У. Г. Тафта<sup>2</sup>. В феврале 1912 г. Миллет заметил у своего друга признаки недомогания и уговорил президента предоставить Батту 40-дневный отпуск для восстановления здоровья. 2 марта они вместе отбыли в Европу на пароходе «Берлин» компании «Норддейчер Ллойд». Теперь

<sup>1</sup> *Aning J.* US journalist in the Spanish-American war cites Filipinos' strong sense of justice // INQUIRER.net. 2012. URL: <https://globalnation.inquirer.net/42807/us-journalist-in-the-spanish-american-war-cites-filipinos-strong-sense-of-justice> (дата обращения: 26.10.2021).

<sup>2</sup> Арчибальд Батт сопровождал президента Тафта во время инспекции Федерального иммиграционного центра на острове Эллис в 1910 г. «Он посчитал, что опрос иммигрантов проводился неумно и недоброжелательно» (*Дэвенпорт-Хайнс Р.* Ледяной призрак. Истории с «Титаника». М.: Олма Медиа Групп, 2012. С. 180).

майор был готов вернуться в Вашингтон, чтобы возобновить исполнение своих обязанностей при президенте<sup>1</sup>.

Некоторые авторы (Дж. Нед Кац, Хью Брюстер, Р. Дэвенпорт-Хайнс) предполагают наличие между Баттом и Миллетом не просто дружеской, но более глубокой романтической связи<sup>2</sup>. Как бы то ни было, плавание на «Титанике» стало для них обоих последним.

В память об их дружбе — какой бы характер она в действительности ни носила — в октябре 1913 г. в Президентском парке Вашингтона был открыт мраморный фонтан с колонной из серого гранита, получивший название Мемориального фонтана Батта-Миллета (The Butt-Millet Memorial Fountain) (скульптор: Дэниэл Ч. Френч). Надпись на его чаше гласит: «В память о Фрэнсисе Дэвисе Миллете (1846–1912) и Арчибальде Уиллингеме Батте (1865–1912). Этот монумент был возведен их друзьями с санкции Конгресса»<sup>3</sup>.

Русская имперская пресса горько оплакивала трагическую гибель на «Титанике» Уильяма Томаса Стэда — британского журналиста, называемого основоположником жанра интервью и пионером журналистских расследований, а также видного публициста, русофила и общественного деятеля викторианской Англии, редактора и основателя журнала *Review of Reviews*. Он трижды бывал в царской России: первый раз — весной-летом 1888 г., в правление Александра III, у которого получил продолжительную аудиенцию в Гатчинском дворце; в ходе той поездки Стэд навестил и Льва Толстого в его имении в Ясной Поляне. Впечатления от этих встреч и бесед легли в основу книги Стэда *Truth about Russia* («Правда о России»), вышедшей в конце 1888 г.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> *Behr G. On Board RMS Titanic: Memories of the Maiden Voyage.* UK: The History Press, 2012. P. 467–468.

<sup>2</sup> См., напр.: *Дэвенпорт-Хайнс Р.* Указ. соч. С. 234–235.

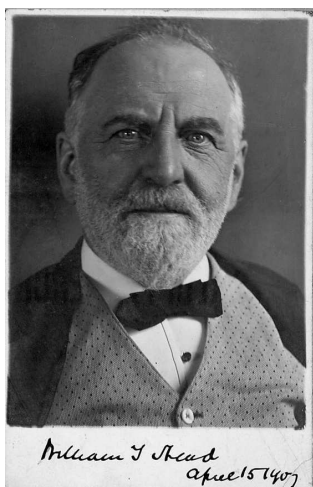
<sup>3</sup> Butt-Millet Memorial Fountain // National Park Service. U. S. Department of the Interior. URL: <https://www.nps.gov/places/000/butt-millet-memorial-fountain.htm> (дата обращения: 26.10.2021).

<sup>4</sup> См.: *roman\_altuchov* (Алтухов Р.) (2015) Стэдная правда о России (из бесед У. Т. Стэда с Л. Н. Толстым) // «Живой журнал» *roman\_altuchov*. Запись от 17 ноября (<https://roman-altuchov.livejournal.com/64775.html>).



Второй визит английского журналиста и писателя в Российскую империю состоялся в 1898 г., когда он снова приехал в Санкт-Петербург, затем в Москву, а оттуда отправился в Крым, чтобы увидеть старшего сына Александра III и его преемника на престоле — Николая II. В статье «Настоящий царь России», напечатанной 4 декабря 1904 г. на страницах *The Sunday Magazine* (воскресного приложения американской газеты *New-York Tribune*), Стэд охарактеризовал его как «дружелюбного, доброго, отзывчивого, умного и хорошо информированного человека».

«Он заклятый поборник всеобщего мира, — продолжает автор, — и все же ведет кровопролитную войну (имеется в виду Русско-японская. — *Е. Н.*). Он — один из самых гуманных людей, и в то же время он растаптывает Финляндию<sup>1</sup>, а его министры, с его одобрения или, по крайней мере, без его вмешательства, угнетают армян, евреев и почти все остальные расы в его владениях. Что нам



*Уильям Томас Стэд (1849–1912), британский журналист и общественный деятель, большой любитель мистики, спиритизма, «автоматического письма» и один из основоположников (возможно, невольных) знаменитого мифа о якобы перевозимой на борту «Титаника» египетской мумии.*

*Обратите внимание на автограф с датой 15 апреля 1907 г. — ровно за пять лет до его трагической гибели на «Титанике». (Miller Nawsa Suffrage Scrapbooks, 1897 to 1911; National American Woman Suffrage Association Collection/US Library of Congress)*

<sup>1</sup> Почти тогда же Стэд вступил в оживленную дискуссию со статс-секретарем по делам Великого княжества Финляндского В. К. фон Плеве, проводившим политику русификации Финляндии. Письмо Стэда в защиту финляндской автономии «было перепечатано по всей Европе, кроме России» (*Кустарев А. Английский либерал и Русский царь // Частный Корреспондент: интернет-издание. 2012. URL: [http://www.chaskor.ru/article/anglijskij\\_liberal\\_i\\_russkij\\_tsar\\_29202](http://www.chaskor.ru/article/anglijskij_liberal_i_russkij_tsar_29202) (дата обращения: 27.10.2021)*).

о нем думать? Человек ли он или чудовище? Лидер ли он, находящийся в авангарде прогресса, или тиран, представляющий силы реакции?»<sup>1</sup> — и т. д.

В третий и последний раз Стэд прибыл в нашу страну в сентябре 1905 г., в канун революции и перед самым окончанием Русско-японской войны. Т. Н. Толстая в эссе «Белые цветы» повествует о несостоявшемся романе между Стэдом и ее прабабкой, писательницей Анастасией Романовной Крандиевской.

«Целью его приезда (осенью 1905 г. — *Е. Н.*) было примирить прогрессивное русское общество, — прогрессивное до исступления, до ненависти, до стадии терроризма, — с русским правительством, косным, монархическим, авторитарным. Он выступал в Москве, Петербурге, он поехал с лекциями по приволжским городам. «Не надо злобы, не надо ненависти, — говорил Стэд. — Ничем хорошим это не кончится. Надо слушать друг друга, надо договариваться»<sup>2</sup>.

Активный проповедник идей пацифизма и, как бы его назвали сегодня, борец за права человека, он неоднократно выдвигался на Нобелевскую премию мира и, в частности, был вероятным претендентом на нее в 1912 г. В марте 1912 г. он получил каблогранму из Нью-Йорка с приглашением от президента США У. Г. Тафта принять участие в христианском конгрессе, который должен был проходить в Карнеги-холле с 19 по 24 апреля; темой был заявлен мир во всем мире<sup>3</sup>.

С этой целью Стэд воспользовался единственным трансатлантическим лайнером, чей рейс в эти дни не был

---

<sup>1</sup> *Stead W. T.* The Real Czar of Russia // New-York Tribune. 1904. 4 December. P. 3.

<sup>2</sup> *Толстая Т. Н.* Белые цветы // Lenta.ru: интернет-газета. 2014. URL: <https://lenta.ru/articles/2014/10/07/whiteflowers/> (дата обращения: 27.10.2021).

<sup>3</sup> Гибель «Титаника» // Огонек. 1912. № 16. 14 (27) апреля. С. 6; *Ashton J.* “Russia owes a great deal to Mr Stead”: Tsarism’s Unlikely Champion and the International Press // W. T. Stead Resource Site. URL: <https://www.attackingthedevel.co.uk/worksabout/ashton.php> (дата обращения: 27.10.2021); *Le Feuvre C.* The Armstrong Girl: A Child for Sale: The Battle Against the Victorian Sex Trade. UK: Lion Books, 2015. P. 251.

отменен вследствие национальной забастовки угольщиков, — им оказался «Титаник»<sup>1</sup>.

«На борту «Титаника» погиб Вильям Стэд, — сообщалось в заметке журнала «Искры» (выходил при общественно-политической газете «Русское слово») от 21 апреля 1912 г. — Убежденный журналист, с безмерной верой в силу печатного слова, Стэд разоблачил ужасы разврата аристократического Лондона, его притонов, торговли детьми, энергично ратовал за прекращение англо-бурской войны, за сближение с Россией»<sup>2</sup>. Журнал «Огонек» также опубликовал некролог, посвященный памяти Стэда.

«Какой ужас — крушение парох. “Titanic”! — написал император Николай II в письме матери — императрице Марии Федоровне 19 апреля из Ливадии. — И между массой погибших старый W. Stead!»<sup>3</sup>

Единственным уроженцем Страны восходящего солнца на борту «Титаника» был высокопоставленный токийский госслужащий, специалист по научной организации труда Масабуми Хосоно, являвшийся выпускником русского отделения Школы иностранных языков в Токио (1906 г.). В 1910 г. он, занимая должность заместителя советника министра путей сообщения Японии, по поручению японского Министерства транспорта был отправлен в долгосрочную командировку в российскую столицу — Санкт-Петербург, — где провел в общей сложности 18 месяцев, изучая железнодорожную систему царской России и, в частности, Великий рельсовый путь от С.-Петербурга до Владивостока, известный как Транссибирская магистраль.

Совершив путешествие в Германию, Францию и Великобританию, Хосоно сел на «Титаник» в Саутгемптоне

---

<sup>1</sup> См. также: *Несмеянов Е. В.* «Титаник»: правда и мифы. Новейшие исследования. М.; СПб.: Нестор-История, 2020. С. 54–58.

<sup>2</sup> В. Стэд // *Искры*. 1912. № 14. 8 (21) апреля. С. 107.

<sup>3</sup> Переписка императора Николая II с матерью — императрицей Марией Федоровной. 1894–1917 / Подготовка к изданию, перевод, предисл., коммент. Е. А. Чирковой. М.: Индрик, 2017. С. 836.

10 апреля 1912 г. по билету пассажира II класса<sup>1</sup>. Его долгий путь домой в Японию лежал через Нью-Йорк<sup>2</sup>.

## 5. РОССИЙСКАЯ ПРЕССА О ГИБЕЛИ «ТИТАНИКА»

Российская дореволюционная пресса внесла свой мощный вклад в копилку окружающих «Титаник» мифов и легенд, хотя, надо сказать, наши журналисты не проявили в этом деле особой изобретательности и занимались лишь тем, что охотно повторяли и множили противоречивые сообщения зарубежных информационных агентств, не сильно заботясь о проверке содержащихся в них данных. Такого рода исследовательская несамостоятельность и чрезмерное доверие выводам англоязычных источников, к сожалению, стали с той поры одной из главных проблем отечественного «титаниковедения».

Самые первые и ранние слухи о катастрофе, изрядно деформированные рядом промежуточных радиотелеграфных звеньев, просочились в Российскую империю уже на следующие сутки после их публикации в американской и британской печати. Столичная политическая и литературная газета «Новое Время» спешила информировать своих читателей в разделе «Телеграммы» 3 (16) апреля: «Санкт-Петербургское Телеграфное агентство сообщает из Лондона: «Получено известие о гибели парохода “Titanic” общества White Star у мыса Рэс (*sic*). “Titanic”, наскочив на ледяную глыбу, спустя полчаса затонул. Женщины приняты на спасательные шлюпки»<sup>3</sup>.

Спустя три дня в рубрике «Внешние известия» старейшей российской газеты «Санкт-Петербургские ведомости»

---

<sup>1</sup> О спасении М. Хосоно с «Титаника» см.: *Несмеянов Е. В.* «Титаник»: тайны погибшего лайнера. СПб.: Судостроение, 2014. С. 315–317.

<sup>2</sup> *Hosono M.* Disaster diary of the ocean liner *Titanic*. Published by Hideo Hosono in October 1942 (in Japanese), transcribed and translated by Taku Mi, 2020; *Mehl M.* The Last of the Last. How Masabumi Hosono's Night was forgotten // Encyclopedia Titanica. 2003. URL: <https://www.encyclopedia-titanica.org/last-of-the-last.html> (дата обращения: 25.10.2021).

<sup>3</sup> Цит. по: *Сокуренько С.* Проект «Газетные «старости». URL: <http://starosti.ru>.

публикуется уже более развернутая заметка, предпринимающая первую попытку выяснения причин и установления виновников трагедии: «По общим отзывам иностранной печати, вина за гибель “Titanic’a” должна пасть на директоров “White Star Line”, желавших побить новый рекорд скорости путешествия в Америку. Капитан, в силу полученных им инструкций, не только избрал опасный северный путь, но, кроме того, шел с очень большой быстротой и врезался в ледяные массы на полном ходу. <...>

Когда произошла катастрофа, компания старалась всеми средствами скрыть истину или, по крайней мере, хоть на время задержать появление точных сведений о размерах бедствия. В результате это только еще более восстановило всех против этой компании»<sup>1</sup>.

Как мы теперь знаем, единственным достоверным и неопровержимо установленным фактом в этом сообщении является упоминание о том, что судно шло полным ходом перед столкновением. При этом судоходный тракт, которым оно следовало, был как раз таки южным, а не северным. Что касается побития рекордов, то такое намерение могло иметься лишь в отношении скорости, показанной в первом рейсе «Олимпиком».

Подшивки московского ежедневника «Русское слово», носившего звание «фабрики новостей», в номерах за 4 (17) и 5 (18) апреля производят впечатление скорее фабрики дезинформации, слухов и фантазмов — столь недостоверны печатаемые на его полосах сведения. К сожалению — а быть может, и к счастью, — нет ни слова правды в приводимой ниже подборке цитат из телеграмм «наших корреспондентов»:

*«Париж, 3 (16), IV.*

Моряки предполагают, что «Титаник» встретил на своем пути плоскую льдину, едва заметную на поверхности, которая, как бритва, разрешила его форштевень.

...Однако уже из того, что известно, можно заключить, что пароходный экипаж заботился больше о своем собственном спасении, чем о пассажирах. Кроме женщин

---

<sup>1</sup> С.-Петербургские ведомости. 1912. № 77. 6 (19) апреля. С. 4.

и детей, среди спасшихся больше всего пароходных служащих.

...Сегодня в бюро компании уже заявляют, что погибло 1625 человек (*sic!*). Однако по сведениям, полученным вашим корреспондентом, эта цифра преуменьшена. В действительности погибло более 1800 человек.

*Лондон, 4 (17), IV.*

Из Нью-Йорка телеграфируют следующие подробности катастрофы: «Титаник», шедший со скоростью 20 узлов в час, врезался в ледяную гору с такой силой, что глыбы льда, засыпавшие его палубу, едва не опрокинули судно. От этого ужасного столкновения лопнули все непроницаемые переборки внутри парохода. Вода наполнила трюм; большая часть спасательных лодок и катеров при столкновении была разбита.

*Париж, 4 (17), IV.*

...Толчок был невероятной силы. Многие при этом были ошеломлены и ушиблены так сильно, что не могли даже подняться с койки.

Утверждается, что в ночь катастрофы на море был сильный туман, который затруднил спасание пассажиров, бросавшихся прямо в воду.

Как теперь выясняется, несколько спасательных лодок затонуло из-за чрезмерного переполнения их обезумевшими пассажирами<sup>1</sup>.

Последний из вымышленных эпизодов (или, скорее, неверно переведенное и ошибочно истолкованное сообщение об опрокидывании складной шлюпки В и полузатопленном состоянии шлюпки А) получил не менее вымышленное продолжение в статье популярной петербургской газеты «Вечернее время» 10 (23) апреля, где утверждалось, что «спуск шестнадцати спасательных ботов произошел лишь в два часа ночи, через полтора часа после отдачи соответствующих приказаний капитаном Смитом», а «бот № 16 даже затонул из-за того, что женщины, сидевшие в нем, неосторожно наклонились на одну сторону»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Цит. по: Сокуренько С. Указ. соч.

<sup>2</sup> Там же.

Статья в субботнем номере «Петербургских ведомостей» от 7 (20) апреля, подписанная псевдонимом постоянного корреспондента Ив. Мар.<sup>1</sup>, полна трагического пафоса и горькой иронии и представляет гибель лайнера страшным уроком современной культуре с ее «опьянением всевластьем роскоши»: «Титаник» погиб от роскоши<sup>2</sup>. Строители не думали о средствах спасения... Спасения? Разве можно было допустить мысль о каком-нибудь крушении? Разве гибнут Титаны? Есть ли более верный оплот, кроме золота, для «Титаника»? Разве могут быть у него враги? Ледяные горы? А броня, а скорость? Всякое препятствие должно разрезываться пополам при приближении «Титаника»<sup>3</sup>.

Для другого колумниста, проповедующего со страниц того же выпуска (К. Хр-н<sup>4</sup>), гибель «Титаника» — это и карающий ответ стихии на брошенный ей Владычицей морей дерзкий вызов, и вместе с тем — повод для выигрышного патриотического сравнения в пользу последних достижений Русского флота: «Нет, господа, стихия еще не побеждена. Человеческий ум не проник во все ее тайны. Они бесчисленны. Может быть, вы скажете: роковое стечение обстоятельств? Едва ли так <...>. Технический гений бросил вызов стихии <...> и что же вышло? Наш ледокол «Ермак», как ножницами, режет ледяную кору значительной толщины, а «Титаник» разбился о глыбу...»<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Скорее всего, Иванова М. А. (*Масанов И. Ф.* Словарь псевдонимов русских писателей, ученых и общественных деятелей: В 4 т. М.: Изд-во Всесоюз. книжной палаты, 1957. Т. 2. С. 158). Благодарю Д. С. Брыкова за помощь в расшифровке этого и следующего псевдонима.

<sup>2</sup> Аналогичный вердикт выносил и академик А. Н. Крылов, кратко заключив, что «величайший в мире корабль погиб, как древний Вавилон, от развратной роскоши» (цит. по: *Смирнов Г. В.* Владимир Полиевктович Костенко. СПб.: Галяя Принт, 2000. С. 62).

<sup>3</sup> Цит. по: *Матвеев Я.* Отклик на гибель «Титаника» в российской дореволюционной печати // *Опыты историко-антропологических исследований*: сб. М.: Экон-Информ, 2009. С. 16, 17.

<sup>4</sup> Хряпин Константин Васильевич (*Масанов И. Ф.* Указ. соч. Т. 3. С. 213).

<sup>5</sup> Здесь и далее цит. по: *Матвеев Я.* Указ. соч. С. 17.

6 (19) апреля, по сообщениям тех же «Ведомостей», министр торговли и промышленности С. И. Тимашев отправил британскому министру торговли официальную телеграмму со словами соболезнования: «Пораженный известиями об ужасном морском несчастье, лишившем английский торговый флот одного из лучших его судов и сопровождавшемся гибелью стольких человеческих жизней, прошу вас, милостивый государь, принять от меня выражение глубокой скорби, вызванной этим постигшим дружественную нацию бедствием». На следующий день пришел ответ: «Примите сердечную благодарность за выраженное соболезнование».

В понедельник 9 (22) апреля на 99-м заседании Государственной Думы ее председатель М. В. Родзянко произнес: «Дружественная нам Англия потерпела тяжелое испытание вследствие гибели парохода «Титаник». По этому поводу совещанием Государственной Думы послана следующая телеграмма: «Лондон. Палата общин. Председатель и члены совещания Государственной Думы просят вас передать палате общин выражение их глубокого сочувствия по случаю трагической гибели «Титаника» и искреннее соболезнование их многочисленным жертвам этой ужасной катастрофы».

Известна и многократно откомментирована крайне неоднозначная запись, сделанная Александром Блоком в его дневнике 5 (18) апреля: «<...> Гибель Titanic'a, вчера обрадовавшая меня несказанно (есть еще океан)<sup>1</sup>. Бесконечно пусто и тяжело»<sup>2</sup>. Л. К. Долгополов на это писал: «Стихия ведь хороша лишь со стороны, а когда попадаешь в гущу — она уже не так привлекательна. Я не знаю, что сказал бы Блок, если бы он сам тонул вместе с «Титаником»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Вспомним реакцию колумниста «Петербургских ведомостей» К. Хр-н: «Нет, господа, стихия еще не побеждена».

<sup>2</sup> Дневник Ал. Блока. 1911–1913 / Под ред. П. Н. Медведева. Л.: Издательство писателей в Ленинграде, 1928. С. 93.

<sup>3</sup> Долгополов Л. К. Прогулки с Блоком: неизданное и несобранное / Публ., сост., вступ. ст. и примеч. В. Э. Молодякова. СПб.: Нестор-История, 2019. С. 275.



На трагедию «близ Большой Ньюфаундлэндской мели и мыса Рэс» откликнулся 8 (21) апреля московский художественно-литературный журнал «Искры» (№ 14), и его отклик был выдержан в несвойственной юмористическому альманаху минорной тональности: «Настоящий плавучий город — величайший в мире, роскошный девятиэтажный пароход «Титаник» (<...> стоимостью в 20 000 000 рублей, с машинами в 45 000 лошадиных сил, развивающими скорость до 38 верст в час) на пути в Нью-Йорк <...> на полном ходу налетел на плавучие льды. <...>

Погибло 1410 человек»<sup>1</sup>.

Здесь же — впервые на русском языке — описываются леденящие душу сцены паники и животной борьбы за существование на борту, а также ставший впоследствии популярным миф об аукционе за места в шлюпках: «Миллионеры (их было 7, с общей суммой состояния в 3 миллиарда) предлагали баснословные суммы за места в спасательных лодках. Из-за этих мест люди дрались, сталкивали друг друга в воду, веслами разбивали головы...»<sup>2</sup>

Обложку другого знаменитого московского иллюстрированного еженедельника — «Огонек», № 16 от 14 (27) апреля — украшали фотопортреты майора А. Батта, старшего радиста Дж. Филиппса, Дж. Дж. Астора с супругой, И. Штрауса и Дж. Б. Исмея. Внутри содержались как фотоснимки интерьеров («Олимпиака», которые российский читатель тоже видел впервые), так и любопытные данные: в частности, что «одних бриллиантов на судне было на 10 миллионов рублей»<sup>3</sup>. Анонимный автор публикации, однако, не удержался от заключительной эффектной фразы: «Смит хотел побить рекорд скорости и не послушался предостережений о ледяных горах. В момент гибели судна он застрелился»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Гибель «Титаника» // Искры. 1912. № 14. 8 (21) апреля. С. 107. — Согласно данным последних исследований, общее число погибших составило 1496 чел.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> См. раздел «Бриллианты «Титаника» в моей книге *«Титаник». Иллюстрированная хроника рейса и гибели*, с. 56.

<sup>4</sup> Гибель «Титаника» // Огонек. 1912. № 16. 14 (27) апреля. С. 5.

Статью в разделе «Иностранное обозрение» в майском 1912 г. номере петербургского литературно-политического ежесемичника «Вестник Европы» (продолжавшего традицию одноименного журнала, основанного в 1802 г. Н. М. Карамзиным) венчает пассаж, посвященный рекордному происшествию, — но рекорд этот со знаком «минус»: «В заключение не можем не упомянуть о событии, лишенном политического значения, но имеющем несомненную связь с общими условиями культурной жизни современного человечества, — о страшной гибели гигантского парохода «Титаник». Корабль летел быстро среди льдин, и пассажиры, убаюканные обилием развлечений и великолепием обстановки, не подозревали возможности какого-нибудь несчастного случая, — и «Титаник» действительно побил рекорд в области культурно-промышленного самодовольства и самомнения»<sup>1</sup>.

О «рекорде ужаса» пишет в одноименной статье «Петербургских ведомостей» и русский революционер и критик Алексей Плетнёв. «Грандиозный обман публики», сокрушается он, имея в виду иллюзорную «непотопляемость» судна, стоил многих драгоценных жизней, среди которых особенно драгоценной была жизнь неутомимого борца за мир, добро и справедливость — британского журналиста, публициста и общественного деятеля Уильяма Стэда, с коим автор «имел счастье лично познакомиться и беседовать в Петербурге» в 1905 г. (и даже сохранил на добрую память несколько писем от него)<sup>2</sup>.

Катастрофа с «Титаником», по Плетнёву, «указывает на ту язву, которая составляет отличительную черту нашего времени: на рекламную и показную сторону всех современных предприятий <...> и особенно симптоматическим является тот факт, что катастрофа эта случилась у берегов Америки — этой страны тридцатипятиэтажных домов, миллиардов <...> и всяких рекордов. За «Титани-

---

<sup>1</sup> Цит. по: *Матвеев Я.* Указ. соч. С. 18.

<sup>2</sup> Там же.

ком» сейчас рекорд ужаса <...> для описания которого нужна бы кисть Данте или Шекспира»<sup>1</sup>.

Не «кистью Данте или Шекспира», но с размахом по-своему эпическим (особенно в том, что касается художественных вольностей и полета фантазии при обращении с фактами) рисует картину агонии «морского чудища» анонимный автор 16-страничной брошюры «Гибель величайшего в мире парохода «Титаник». 1500 человеческих жертв. Подробное описание» (Одесса, 1912 г.). Там можно было прочесть о «молнией пробежавшей по всем палубам страшной вести о том, что вода перебралась в водонепроницаемые отделения и к машинам и что катастрофа неминуема и близка. И вмиг все преобразилось. Все смешалось в одну кучу: миллионеры и эмигранты, команда и пассажиры, ножами и револьверами прокладывая себе путь к спасательным лодкам, уже переполненным женщинами и детьми. <...> Кто-то крикнул, что предлагает 100 тысяч за место в лодке. Тогда другой рядом с ним предложил вдвое большую сумму, третий — еще больше, и образовался настоящий аукцион»<sup>2</sup>.

Но в заключение тот же неизвестный автор сообщает: «<...> из отрывочных пока сведений о ходе спасения видно, что лучшие чувства одержали в конце концов верх над инстинктом самосохранения и что не только среди экипажа, но и среди пассажиров царил железная дисциплина, и при спасении не руководствовались ни социальным положением, ни деньгами <...>. Капитан Смит и офицеры оказались на высоте долга. Капитан оставался на посту до конца<sup>3</sup> и погиб. <...> О спасении своего имущества не думал ни один из пассажиров»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Цит. по: *Матвеев Я.* Указ. соч. С. 18.

<sup>2</sup> Гибель величайшего в мире парохода «Титаник». 1500 человеческих жертв. Подробное описание. Одесса: Типография С. М. Мейлера, 1912. С. 8–9.

<sup>3</sup> Существуют свидетельства о том, что капитан «Титаника» Э. Дж. Смит прыгнул за борт незадолго до финального погружения судна.

<sup>4</sup> Гибель величайшего в мире парохода «Титаник». С. 16.

## 5.1. Жизнь и смерть М. М. Жадовского

По-видимому, «Петербургская газета» была первой сообщившей в номере от 9 (22) апреля 1912 г. о якобы погибшем на «Титанике» отставном капитане лейб-гвардии 4-го стрелкового батальона М. М. Жадовском, участнике Русско-турецкой войны 1877–1878 гг., принадлежавшем к старинному роду Жадовских.

«Родоначальником их был Семен Жадовский, который в 1417 г. воевал за Двинскую землю и был за это награжден вотчинами, так что в настоящее время этот род существует уже 495 лет. Отцу покойного (*sic*), генерал-майору в отставке Михаилу Никитичу Жадовскому, принадлежало богатейшее имение в Каширском уезде Тульской г.[убернии] и дом особняк в Петербурге, № 24 по Дворцовой наб., выходящий в Мошков пер. и на Миллионную ул., в настоящее время В. Г. Черткова. Покойному (*sic*) Мих. Мих. досталось только заложенное имение в Нижегородской губ., т. к. Тульское имение было прожито»<sup>1</sup>.

Михаил Михайлович Жадовский «был женат на дочери екатеринославского помещика-миллионера, полковника Ильи Михайловича Миклашевского Анастасии Ильинишне, за которой получил в приданое 1200 дес. земли в Екатеринославской г., массу чудных бриллиантовых и золотых вещей и старинные кружева «Валансьен», которые по своей чудной работе ценятся в настоящее время очень высоко»<sup>2</sup>.

«Покойный (*sic*) имел много родных среди великосветского общества в Петербурге<sup>3</sup>. Так, например, шталмейстер Мятлев приходился ему двоюродным братом. В последнее время покойный разорился и занимался составлением родословной русских дворянских фамилий»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Погибший на «Титанике» капитан М. М. Жадовский // Петербургский листок. 1912. № 99. 12 (25) апреля. С. 18.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Но сам М. М. Жадовский в С.-Петербурге не жил. В коллекциях метрических книг г. Петербурга и Санкт-Петербургской губернии, хранящихся в ЦГИА СПб, записи о нем отсутствуют.

<sup>4</sup> На «Титанике» погиб русский — Жадовский // Петербургская газета. 1912. № 96. 9 (22) апреля. С. 3.

Согласно анонимному источнику, после «покойного» осталась вдова, живущая в Нижнем Новгороде, и четверо (по другим сведениям — трое) сыновей: один — офицер в Туркестане, двое — кадеты, один из которых только что отбыл воинскую повинность в Финляндии.

По сообщениям в двух подряд выпусках столичных «Ведомостей», перехвативших инициативу этого расследования — 10 (23) и 11 (24) апреля, — в 1911 г. «Мих. Мих.» Жадовский-де случайно познакомился в Париже с одним

из директоров компании «Белая звезда» (в позднейших публикациях уже утверждается, что это был Дж. Б. Исмей), и тот, ни много ни мало, пригласил разорившегося русского дворянина служить на новейший лайнер — «Титаник» — в должности кассира<sup>1</sup>.

В статье «Русские на «Титанике», напечатанной в № 1 журнала «Чудеса и приключения» за 2003 г., М. С. Пазин дал продолжение этой легенды, которая стремительно разлетелась по всему интернету, была повторена бесчисленным множеством сайтов и печатных изданий, а в 2012 г. даже попала в документальный фильм «Титаник». Последняя тайна» производства ВГТРК (реж. Алексей Васильев): «После гибели парохода один сын Жадовского неожиданно получил из Франции письмо от некой Жозефины де Латур<sup>2</sup>, в котором описывались по-



*«Петербургская газета»,  
25(12) апреля 1912 г.  
(Фото Сергея Сокуренко)*

<sup>1</sup> С.-Петербургские ведомости. 1912. № 80. 10 (23) апреля; № 81. 11 (24) апреля. С. 4; *Матвеев Я.* Отклик на гибель «Титаника» в российской дореволюционной печати // *Опыты историко-антропологических исследований*: сб. М.: Экон-Информ, 2009. С. 14.

<sup>2</sup> Известны французские художники Жорж де Латур (или де Ла Тур) (1593–1652) и Морис Кантен де Латур (1704–1788).

следние минуты жизни его отца. Госпожа де Латур была одной из спасшихся пассажирок и видела, как Жадовский помогал усаживать в шлюпки женщин и детей. Когда от борта тонущего судна отходила последняя шлюпка, Жадовскому было предложено сесть в нее, захватив с собой корабельную кассу и документы. Однако благородный отставной капитан отказался, заявив, что ему уже 68 лет (*sic*. В действительности ему должно было быть 56 лет. — *Е. Н.*) и пожил он достаточно, а деньги и документы смогут передать на берег и без него. Напоследок он попросил Жозефину де Латур сообщить семье о его гибели. Газеты называли М. М. Жадовского русским героем, который, до конца исполняя свой долг, помогал спасти женщин и детей»<sup>1</sup>.

Никаких дополнительных подтверждений, кроме публикаций в СМИ, причем не всегда надежных и заслуживающих доверия, эта информация не имеет. Ни копии, ни тем более оригинала письма из Франции никто из исследователей не видел. В лучшем случае приводятся ссылки на устные воспоминания «внука Жадовского», датированные началом 1990-х гг. В вышеупомянутом фильме ВГТРК, каковой с трудом можно назвать документальным — скорее «мокументальным», утверждается, что имя Жадовского высечено на гранитном памятнике жертвам катастрофы, воздвигнутом на средства ассоциации «Мемориал женщин «Титаника» на берегу канала Вашингтона и открытом в 1931 г. Но единственная надпись, которую удастся обнаружить на фотографиях мемориала, расположена на постаменте и гласит: «Храбрым мужчинам, погибшим при крушении «Титаника» 15 апреля 1912 г. Они пожертвовали своими жизнями, чтобы женщины и дети могли спастись. Памятник установлен женщинами Америки». Даже если имя Жадовского и впрямь выбито где-то в потайном углу гранитного сооружения, это ничего не значит, потому что на момент установки ме-

---

<sup>1</sup> *Пазин М. С.* Русские на «Титанике» // Чудеса и приключения. 2003. № 1. С. 53.



*Мемориал «Титаника» на берегу канала Вашингтона, США. Авторы проекта: Г. Вандербильт Уитни и Дж. Хорриган. В некоторых сомнительных источниках утверждается, что имя М. М. Жадовского якобы высечено на нем в граните. 12 апреля 2012 г. (Фото Тима Эвансона)*

мориала, являющегося произведением монументального искусства, а не результатом углубленных научных исследований, точные списки пассажиров и членов экипажа «Титаника» еще не были известны.

Сухие факты таковы. К настоящему времени благодаря многолетним архивным изысканиям историков и энтузиастов списки пассажиров всех трех классов, членов экипажа и обслуживающего персонала «Титаника» восстановлены в полном объеме и со всей документальной точностью — до последнего человека<sup>1</sup>. Фамилий Жадовского и де Латур не значится ни в одном из этих списков. На борту работали две кассирши — служащие французского ресторана *À la Carte* Рут Боукер и Мэйбл Мартин (обе спаслись). Мужчин-касси́ров, как и должности главного кассира, на «Титанике» не было. Судовым казначеем, ответственным за хранение денег и личных драгоцен-

---

<sup>1</sup> См. онлайн-справочник Encyclopedia Titanica (URL: <https://www.encyclopedia-titanica.org>).

ностей пассажиров, был Хью Уолтер МакЭлрой, англичанин (погиб).

Михаил Жадовский — реальное историческое лицо, представитель дворянского рода, известного с XV в.; но приверженцы легенды о «героическом русском кассире с «Титаника» не могут предоставить документов о его трудоустройстве в компанию «Уайт Стар Лайн», потому что таких документов не существует. Кроме того, при наборе экипажа на «Титаник» действовало негласное правило: «Британскому судну — британская команда»<sup>1</sup>.

Вот что написано о нашем герое на сайте Центра генеалогических исследований: «Жадовский Михаил Михайлович (1856.09.08—1902) православного вероисповедания, в 1876 окончил Константиновское военное училище, в 1876 прапорщик, участник рус.-турец. войны 1877—1879, в 1886 штабс-капитан, в 1888 уволен в отставку капитаном, земский начальник 2-го участка, кавалер орденов Св. Анны 4 и 3 ст., Св. Станислава 3 ст., женат, за ним в Лаишевском у. на р. Меретевке водяная мельница, в Пустоши Меретевской в Лаишевском у. 368 дес. земли, по приговору Симбирского окружного суда 1902.12.18 заключен в тюрьму с лишением всех по состоянию присвоенных прав и преимуществ, по отбытии наказания причислен к обществу мещан г. Лаишева. помещ. двн. — Казань-губ. [Казанск. дв-во... Казань, 2001.]»<sup>2</sup>.

Как замечает биограф семьи Жадовских Н. Э. Кульбака, служба его, по-видимому, «сопровождалась большим числом нарушений, поскольку на него имелось большое количество жалоб (Из архива..., 1924. С. 189—193). Возможно, одна из таких жалоб возымела действие»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Eaton J. P., Haas C. A. Titanic: Triumph and Tragedy.* 2<sup>nd</sup> ed. NY, London: W. W. Norton & Company, 1998. P. 56.

<sup>2</sup> Фамилия Жадовский. URL: <https://rosgenea.ru/familiya/zhadovskij>. Это подтверждает и Российский родословный фонд: URL: <http://www.rgfond.ru/person/169954> (дата обращения: 10.07.2022).

<sup>3</sup> *Кульбака Н. Э. История дворянского рода Донауровых.* М.: Старая Басманная, 2013. С. 127.



В деле дворянского собрания имеется копия приговора Симбирского окружного суда от 18 декабря 1902 г., из которого явствует, что «незадолго до того Михаил Жадовский оказался замешанным в дело о мошенничестве, совершенном дворянином Курмышского уезда Владимиром Приклонским, пытавшимся путем обмана продать фирме «Брандт и Ко» 50 000 пудов отборной ржи, принадлежавших не ему, а его матери. Жадовский был признан виновным в том, что как член-оценщик дворянского земельного банка «оказал содействие в совершении преступления». С дворянами обошлись сурово. Жадовский получил 4 месяца тюрьмы и был лишен всех прав, преимуществ и наград»<sup>1</sup>.

По данным справочника «Весь Петербург», с 1910 г. в Северной столице был зарегистрирован потомственный дворянин Борис Михайлович Жадовский (один из сыновей отставного капитана), причисленный к канцелярии Петербургского градоначальника. С 1913 г. с ним проживала мать — Анастасия Ильинична Жадовская, «жена гвардии капитана» (*NB*: именно жена, а не вдова). С 1916 г. вместе с братом и матерью по адресу: Большая Пушкарская улица, д. 58а, был зарегистрирован прапорщик Николай Михайлович Жадовский. В 1918 г. штабс-капитан Жадовский Борис Михайлович был расстрелян, в 2009 г. посмертно реабилитирован прокуратурой<sup>2</sup>.

В 2013 г. Н. Э. Кульбака скептически отнесся к «красивой, но малоправдоподобной версии», что «Михаил

---

<sup>1</sup> *smiroslav (Смирнов С.)* (2015) Михаил Жадовский — герой «Титаника» // «Живой журнал» «Нижегородские тайны». Запись от 11 ноября. URL: <https://smiroslav.livejournal.com/9848.html> (дата обращения: 10.07.2022).

<sup>2</sup> *Кислов В. А.* Гатчинские кирасиры. Командиры гатчинских (синих) кирасир. Никита Иванович Жадовский (1791–1845) // Страничка гатчинского краеведа. 2015. URL: <http://kraeved-gatchina.de/ocherki/gatchinskie-kirasiry/komandiry-kirasir-2/>; *Лялин Р., Суходоева А.* На тонушем «Титанике» русский офицер ценою жизни спас французскую девушку // Комсомольская правда — Петербург. 2019. 15 апреля. URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/26966.7/4021074/> (дата обращения: 10.07.2022).

Михайлович закончил свою жизнь, будучи кассиром на «Титанике», уступив свое место в шлюпке француженке Жозефине де Латур, которая потом прислала письмо об этом его родным. К сожалению, выглядит это слишком красиво, чтобы быть правдой, тем более что ни Михаил Жадовский, ни Жозефина де Латур не обнаружены в списках пассажиров и команды «Титаника». Возможны разные варианты. Прежде всего, не исключена вероятность того, что он взял чужое имя<sup>1</sup>. Есть вариант, что происходило все это не на «Титанике», а к известной катастрофе было привязано позднее. Ну, и самым реальным представляется, что потомки Михаила Михайловича пытались таким образом обелить его имя<sup>2</sup>.

Потомки Жадовского и поныне проживают в Санкт-Петербурге, информационно-новостные издания — такие, например, как «Комсомольская правда», — регулярно пишут о них в материалах, приуроченных к очередной годовщине гибели «Титаника».

«Михаил Жадовский — двоюродный брат моего деда, — рассказала «Комсомолке» Евгения Жадовская. — У нас в семье вообще много военных. Мой дед участвовал в революции, служил у Буденного, потом вошел в первый состав чекистов. Отец тоже стал военным. Он работал в архивах, выясняя семейные дела, когда наткнулся на эту историю с «Титаником»<sup>3</sup>.

Евгения Жадовская продвигает собственную версию, отличную от газетного мифа 1912 г. о Жадовском — старшем кассире «Титаника». Согласно этой новой версии, Михаил Михайлович был не кассиром, а пассажиром, якобы перевозившим «крупную сумму денег по заданию

---

<sup>1</sup> Если г-жа де Латур (которая, исходя из логики этого мифа, тоже по какой-то причине путешествовала под псевдонимом) знала Жадовского как кассира «Титаника» Х, то ей следовало бы сообщить его родственникам ту фамилию Х, под которой он значился в списках экипажа судна, чтобы те могли связаться с руководством компании и иметь на руках хоть какое-то, пусть и столь слабое, свидетельство о его нахождении на борту.

<sup>2</sup> Кульбака Н. Э. Указ. соч. С. 127.

<sup>3</sup> Лялин Р., Суходоева А. Указ. соч.

одного богатого клиента. Эти средства он должен был передать какому-то человеку в Америке<sup>1</sup>. <...> Северные мужики — они такие: если какая-то беда, то они на себя ее примут. Рискнуть собой ради другого — это характер нашей семьи. А правда эта история или нет, я точно не могу сказать»<sup>2</sup>.

Зато мы можем утверждать с уверенностью, что М. М. Жадовский не присутствовал на борту «Титаника» ни в каком качестве — ни пассажиром, ни членом экипажа. Как автор данных строк уже не раз писал и говорил в интервью для СМИ, в полных и уточненных списках пассажиров лайнера это русское имя не обнаруживается. Нет никаких упоминаний о Жадовском и со стороны реальных пассажиров «Титаника»<sup>3</sup> — не таких, как «Жозефина де Латур», существование которой само нуждается в доказательствах. Отечественным информационным изданиям пора прекращать потчевать своих читателей небылицами, сваливая в одну кучу факты и откровенный вымысел.

Кульбака признается, что для него все окончательно прояснила обнаруженная им в Государственной публичной исторической библиотеке России заметка в петроградской газете «Вечернее время» от 23 сентября (6 октября) 1914 г.: «На шестидесятом году от рождения смертью героя пал в бою капитан гвардии Михаил Михайлович

---

<sup>1</sup> Излишне указывать, что ни сумма, ни фамилии клиента и получателя денег не называются. Проблема еще и в том, что если Евгения Жадовская признаёт некорректность материалов о ее предке, опубликованных в петербургской прессе в 1912 г., то почему мы должны верить столь же голословной новой версии? Не могут ли обе версии быть продуктом семейной склонности к сочинительству?

<sup>2</sup> Цит. по: *Лялин Р., Суходоева А.* Там же.

<sup>3</sup> В конце 2022 г. в социальной сети «ВКонтакте» появился фрагмент цифровой копии статьи якобы из еженедельного научно-технического журнала «Почтово-Телеграфный Вѣстникъ». В публикации, датированной 1912 г. и стилизованной под тогдашнюю манеру письма, М. М. Жадовский упоминается среди находящихся на борту «Титаника» лиц, с которыми автор статьи, по его утверждению, общался лично. Впрочем, даже поверхностный анализ этого материала позволяет отнести его к довольно грубо сработанным современным фейкам.

Жадовский. Задолго до начала настоящей войны покойный оставил военную службу и поселился в Гродненской губернии (напомним, что его супруга Анастасия Ильинична и сын Борис с 1913 г. проживали в Петербурге. — *Е. Н.*). В июле при начале мобилизации нашей армии М. М. Жадовский отправил на войну всех четырех своих сыновей, а затем и сам вернулся прежним чином в армию.

В последнем бою капитан Жадовский бросился с горстью солдат, чтобы овладеть неприятельским пулеметом, но, как затем передали очевидцы, в ту минуту, когда старый герой положил руку на пулемет, он был сражен несколькими пулями.

После капитана Жадовского осталась вдова, рожденная Миклашевская, и четыре сына в действующей армии<sup>1</sup>.

Высока вероятность, что эта заметка недостоверна, как и предыдущие публикации о нем в той же петербургской прессе, датированные 1912 г. По мнению Кульбаки, истинным автором всех публикаций о «подвигах» капитана Жадовского — на войне ли, на «Титанике» ли — был «сам отставной капитан. Забытый и разжалованный, он, видимо, мечтал о героической смерти, чтобы смыть позор разорения и суда»<sup>2</sup>. Сочиняя яркие короткие истории о своем героизме, он рассылал их в газетные редакции или пристраивал в печать каким-то иным способом. Очевидно, в 1914 г. он полагал, что к тому времени никто уже не помнил статей о «русском герое с «Титаника», якобы пожертвовавшем своей жизнью ради спасения француженки, либо он в целом придерживался невысокого мнения об умственных способностях читателей российских газет<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Жертвы войны. М. М. Жадовский // Вечернее время. 1914. № 886. 23 сентября (6 октября). С. 3.

<sup>2</sup> Цит. по: *Куренкова О.* 110 лет назад затонул «Титаник». Что писали о кораблекрушении нижегородские газеты и был ли на борту наш земляк // Сетевое издание «НН.ру». 2022. 15 апреля. URL: <https://www.nn.ru/text/gorod/2022/04/15/71257535/> (дата обращения: 10.07.2022).

<sup>3</sup> О Жадовском и Артуре Джи см. сюжет в программе «Пульс города» на телеканале «Санкт-Петербург», выпуск от 23 сентября 2022 г. URL: <https://youtu.be/W9PhySdIUjc> (дата обращения: 24.09.2022).

Независимо от того, погиб ли Жадовский на полях сражений Первой мировой войны в 1914 г. или умер естественной смертью когда-то позднее, миф о его присутствии на «Титанике», к сожалению и стыду для всех научно ориентированных, патриотически настроенных граждан нашей страны, продолжает здравствовать благодаря телевизионной, газетной и интернет-активности тех, для кого нажива, рейтинги и самореклама имеют первостепенное значение, как и 111 лет назад. Пиарить фигуру отбывшего тюремный срок разжалованного дворянина, патологического выдумщика (а если называть вещи своими именами, то лжеца, склонного к массовому дезинформированию) — занятие более чем сомнительное и явно не способствующее укреплению положительного образа России и русского народа.

\* \* \*

Ростовский писатель, публицист и краевед В. А. Потапов (ныне покойный) считал себя родственником пропавшего крестьянина-пассажира Ивана Мишина, якобы отправившегося через океан на «Титанике» в составе группы безземельных крестьян из Ростовской области, искавших лучшей доли в далеком Уругвае<sup>1</sup>. Не стоит говорить, что присутствие на борту И. Мишина — как и Жадовского и другого популярного в российских СМИ героя, осетина Мурзакана Кучиева, — не подтверждается документально.

Захватывающие рассказы о морских приключениях и в некоторых случаях геройской гибели этих и других людей следует относить к жанру «титанического фольклора», т. е. художественного вымысла или сочинений, лишь отчасти основанных на реальных событиях. Жанр этот возник более века назад и по сей день процветает во многом из-за стремления каким угодно способом приобщиться ко всемирно знаменитой истории<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: *Потапов В. А. Песня странника*. Ростов н/Д: ЗАО Книга, 2000.

<sup>2</sup> О самозванцах «Титаника» — его фальшивых пассажирах и членах экипажа из разных стран, — исчисляемых тысячами, см.: *Scully K. Titanic Imposters*. US: Chalcedony Media Group, Inc., 2016.

## 5.2. Панихида по погибшим на «Титанике»

В воскресенье 15 (28) апреля 1912 г. в 12:30 в Адмиралтейском соборе во имя святителя Спиридона Тримифунтского — главном храме Русского флота — в С.-Петербурге началась торжественная панихида по всем погибшим на «Титанике», вне зависимости от их национальной принадлежности. Инициаторами проведения заупокойной службы выступили совет Императорского общества судоходства, комитет Добровольного флота, правления Русского общества пароходства и торговли, Русского Восточно-Азиатского общества, Северного пароходного общества, «Русского Ллойда» и Российского транспортного и страхового общества. Присутствовали последний морской министр Российской империи адмирал И. К. Григорович, командир С.-Петербургского порта контр-адмирал А. И. Хомутов, начальник Морского Генерального штаба вице-адмирал А. А. Эбергард, контр-адмирал свиты Его Императорского Величества князь Н. А. Вяземский, вдова адмирала С. О. Макарова, члены Государственной Думы (князь Волконский, Хомяков, Звегинцов, Челноков), представители и директора обществ, а также послы Великобритании Дж. У. Бьюкенен и Северо-Американских Соединенных Штатов К. Гилд с их свитами<sup>1</sup>.

Собор был переполнен, газеты, в том числе зарубежные, писали о более чем двух сотнях собравшихся и отмечали «глубоко прочувствованную речь» митрофорного протоиерея отца Ставровского<sup>2</sup> — речь, «посвященную ужасному событию, которое хотя и случилось далеко от России, но и у нас, русских, содрогается и печалится наша чуткая душа при воспоминании о нем», и потому было предложено присоединить наши молитвы к «молебнию других языков о душах усопших, в пучине океан-

---

<sup>1</sup> *Гимковский*. Панихида по погибшим на «Титанике» // Петербургский листок. 1912. № 103. 16 (29) апреля. С. 2.

<sup>2</sup> Наше время. 1912. № 17. 19 апреля (2 мая). С. 136; *Mourn Titanic in Russia* // *Evening Star*. 1912. 23 May. P. 3.



*Рис. из газеты «Петербургский листок», № 103 от 16 (29) апреля 1912 г.  
С. 2. (Отдел газет Российской национальной библиотеки)*

ской погребенных. Прекрасная мысль нашла себе полное осуществление и отзывчивость во всех кругах нашего общества. <...>

Тяжелое царившее молчание во время небольших перерывов между песнопениями выдавало глубокую затаенную грусть присутствовавших. Лица всех были сумрачны и печальны<sup>1</sup>.

\* \* \*

Годы спустя тема «Титаника» как символ грядущих исторических катаклизмов продолжала звучать в литературе русской эмиграции, в частности — в стихах Бориса Поплавского (см. сборник «Флаги», 1931). Первым этот образ в эмигрантском эсхатологическом дискурсе использовал Д. С. Мережковский, в 1929 г. он писал: «В самом начале XX века океанский пароход, Титаник, на котором совершали увеселительную прогулку в Европу американские миллиардеры с семьями, столкнун-

<sup>1</sup> Гимковский. Указ. соч.

шись ночью, в тумане (*sic*<sup>1</sup>), с огромною плавучею льдиною, пошел ко дну так внезапно (*sic*), что почти никто не спасся. Гибель Титаника — заглавная картинка к новой главе всемирной истории — первой великой войне, а может быть, и ко второй, последней; третьей не будет, или будет уже в истории не нашего человечества. <...> Только что наш европейский Титаник столкнулся ночью, в тумане, с плавучею льдиною, чудом спасся, полуразбитый, — поплыл дальше, и вот, опять — ночь, туман; опять белеет в нем что-то огромное; льдистым холодом веет в лицо, — вторая льдина, и мы прямо идем на нее. Что же рулевой, — уснул, ослеп, или вместо него правит кто-то другой, Неведомый?»<sup>2</sup>

## 6. АБРАХАМ ХАЙМАН: СПАСЕНИЕ С «ТИТАНИКА»

Когда весть о гибели «Титаника» достигла города Спрингфилд на западе штата Массачусетс, Генри Хайман с Норт-стрит утратил покой и сон. Его родной брат Абрахам — Эйб, или Аби, — должен был прибыть на борту новейшего лайнера из Англии, более того — именно Генри уговорил его покинуть Туманный Альбион ради гипотетической лучшей жизни в Америке. Узнав, что «Карпатия» (спасательное судно) доставит выживших с «Титаника» в Нью-Йорк в четверг 18 апреля, Генри накануне не спал всю ночь, моля Бога, чтобы брат оказался в числе спасенных. Утром он скупил все газеты со свежими материалами о «Титанике» и принялся лихорадочно их просматривать в надежде найти хоть какое-то упоминание об Абрахаме. Но безрезультатно. Прочитав, что Джон Джейкоб Астор и другие прославленные миллионеры и знаменитости погибли, он окончательно повесил голову и ска-

---

<sup>1</sup> Об этом в разделе 3.1 части II.

<sup>2</sup> Цит. по: Долинин А. А. «Гибель Запада» и другие мемы. Из истории расхожих идей и словесных формул. М.: Новое издательство, 2020. С. 51. Автор благодарит Брыкова Д. С. за найденный источник.