

Меир Ландау *Русское эхо с «Титаника»*

Серия: «Титаник». Без легенды



Меир Ландау
Русское эхо с «Титаника».
Серия: «Титаник». Без легенды

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=48630672
ISBN 9785005078414*

Аннотация

Монография Меира Ландау «Русское эхо с „Титаника“», первая книга из серии «„Титаник“. Без легенды», посвящена русским пассажирам «Титаника» и отдельным пассажирам третьего класса. В книге автор предлагает отличающуюся от официальной версию столкновения «Титаника» с айсбергом, публикует полный список зарегистрированных русских пассажиров «Титаника» и публикует журнал регистрации пассажиров «Титаника» в порту Саутгемптона 10 апреля 1912 года.

Содержание

Меир ЛАНДАУ	5
Правда и мифы о «Титанике»	10
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Русское эхо с «Титаника»
Серия: «Титаник».
Без легенды

Меир Ландау

Редактор Зореслав Васильевич Замойский

© Меир Ландау, 2019

ISBN 978-5-0050-7841-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Меир ЛАНДАУ РУССКОЕ ЭХО С «ТИТАНИКА»

Трагические события, произошедшие более чем сто лет тому назад, объединили все народы и сословия. Помнят ли в России, на Украине, в других странах, появившихся на территории бывшей Российской Империи, что на борту «Титаника» было много людей бывших в то время – поданными Российской империи и Австро-Венгрии? И по большому счёту являвшимися нашими земляками? Конечно, уже в наши дни мы пережили не менее трагические события, связанные с крушением лайнеров. Это и «Адмирал Нахимов», и паром «Эстония», и пароход «Булгария». Но имя – «Титаник» не просто открывает этот скорбный список. До сих пор, все катастрофы связанные с гибелью людей на море, на воде, сравнивают именно с «Титаником».

Память о «Титанике» живет в архивных документах, произведениях искусства, литературы и кино. В ряде стран установлены памятники соотечественникам погибших в той катастрофе.

В Украине и России пока не было увековечивание памяти жертв «Титаника». Притом, что на первом и единственном рейсе океанского лайнера, было немало людей с земель, которые принадлежали в ту пору двум империям: Романовых

и Габсбургов. Мы думаем, что это пора исправить.

В Великобритании, Канаде и США существуют памятные места в честь пассажиров «Титаника». Ближайшие памятники пассажирам «Титаника» находится в Болгарии и Румынии. Круглый год мы можем видеть у их постаментов живые цветы, детские игрушки, зажженные свечи. Украина имеет свой собственный «Титаник». Пассажирский пароход «Адмирал Нахимов» унёс с собой сотни человеческих жизней, и подавляющее большинство его пассажиров были родом из Украинской ССР – Украины. Памятник пассажирам и морякам «Адмирала Нахимова» стоит в Новороссийске. Почему, же в бывшем СССР так быстро забыли и об этой трагедии, и о трагедии «Титаника»?

«Титаник» объединил все народы и сословия в ночь своей гибели. С тех пор он объединяет, а не разъединяет людей.

Еврейские пассажиры «Титаника» это так же особая страница.

О евреях на «Титанике» помнят в Израиле и в США. О них написано в статье (2017 г.) Б. Гордона «Титаник» и евреи» в интернет журнале «Эш а-Тора».

Вот еще одна статья (2018 г.) о евреях на «Титанике» на вебсайте Аруц Шева.

Любопытная статья об онлайн торгах, на которых были выставлены уникальные часы, одного из еврейских пассажиров, погибшего на «Титанике». Статья на вебсайте timesofisrael.com.

В Израиле живет известный израильский исследователь «Титаника» Эли Москович, автор книги о евреях «Титаника». Его книга «Евреи „Титаника“: отражение еврейского мира в эпической катастрофе» – вышла в марте 2018 года.

Прежде чем говорить о «Титанике», наверное, стоит избавиться от популярных мифов о «Титанике». То, что большинство людей знает об этом лайнере, на самом деле является плодом фантазии кинорежиссёров, писателей и журналистов. И журналисты начали первыми создавать ореол романтики вокруг этого лайнера, причём – ещё до его спуска на воду.

Легенда о «плавучем дворце» родилась задолго до того, как в сухом доке Бэлфаста был заложен каркас «Титаника». Рекламные публикации тех лет, рисовали ту картину, которую мечтали увидеть главные «потребители» услуг межконтинентальных перевозок начала XX века. Роскошные апартаменты, бассейны, зимние сады, поля для игры в гольф и так далее. Всё это преподносилось читателям газет, как реальность, в которую они должны были поверить. Именно такой, рождённый в рекламе «Титаник» живёт до сих пор в умах людей.

Кинематограф тоже сыграл свою злую шутку с истинной историей «Титаника». Фильмы о гибели лайнера, начали снимать буквально сразу после гибели «Титаника». Но большинство из них – это были фильмы не о подлинном «Титанике», а о «Титанике» в который люди хотели верить. На-

верное, поэтому, исторические киноленты остались незамеченными зрителем. Зритель отдавал предпочтение «лайнеру-легенде».

Самым главным мифом о «Титанике» является миф о том, что это был «пароход миллионеров», на котором ехал «цвет общества» и его путешествие было круизом-развлечением. Пассажиры 2-го и 3-го класса, матросы, кочегары «Титаника», офицеры и персонал лайнера, таким образом, преподносятся как некий «серый фон», на котором блистают «сильные мира сего». Даже символом драмы «Титаника», везде показывается прощание Мадлен Форс со своим супругом-миллионером Джоном Джейкобом Астором, а не гибель целых семей из 3-го класса, где проститься вообще никто не успел.

Мы обязаны взглянуть на «Титаник» не как на «роскошную сцену», не как на «легенду о Мадлен Форс», а как на вместилище полутора тысяч человеческих судеб!

В этой книге, я касаюсь не только русских пассажиров «Титанка». Тут, и в последующих публикациях, я постараюсь пролить свет на судьбы тех, кто оказался несправедливо забыт в той трагедии, то есть – рассказать как о наших соотечественниках, так и о других пассажирах Третьего класса, которых всегда обходят стороной когда повествуют о «Титанике».

Тут я хотел бы остановиться лишь на некоторых своих, и не только, публикациях о лайнере «Титаник». Если публи-

ковать сразу всё, то на это не хватит одной книги. Это очень большой объём информации.

Наверное, впервые в русскоязычной публицистике, я рискну опубликовать журнал регистрации пассажиров «Титаника» из Саутгемптона, откорректированный список русских пассажиров «Титаника», с уже указанными данными, которые стали известны в ходе моих исследований, а так же, рассказать лишь о нескольких пассажирах и членах команды. Сюда я старался поставить рассказы о т. наз. «легендах «Титаника». Но в следующих книгах, я думаю, место найдётся каждому, кто более-менее примечателен в истории лайнера, но остался незаслуженно забыт.

Меир Ландау,

Директор Ассоциации «Эхо «Титаника»;

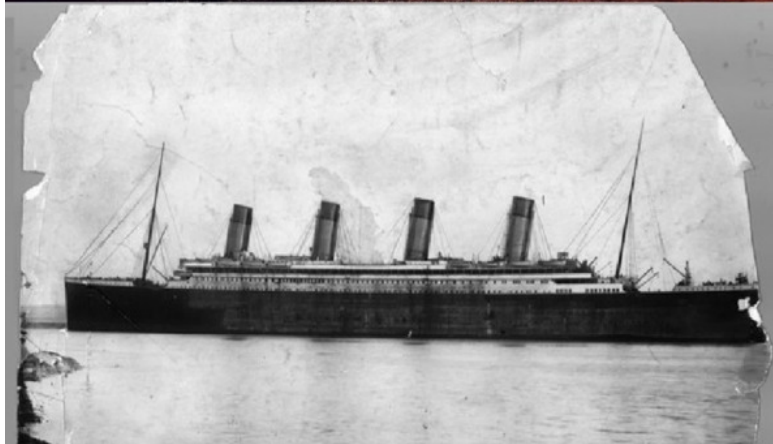
Правда и мифы о «Титанике»

Автор; – Ястреб



одна из шлюпок «Титаника»

Все мы видели фильм «Титаник» режиссера Кэмерона. Наш разговор пойдет не о достоинствах фильма, получившего 11 Оскаров, а о том, что режиссер, в целом добросовестно отнесся к историческому материалу. Картина гибели великого корабля, выглядит не только впечатляюще, но и невероятно достоверно. Потому что почти каждый из нас имеет достаточно информации, чтобы представить размеры «Титаника», его интерьеры, публику и обстоятельства его гибели. Но все же, в фильме есть моменты (впрочем, как и в других рассказах о «Титанике»), где события либо искажены, либо недостаточно освещены. Именно на них мы и остановимся.



– Вода чертовски-холодная, а шлюпок на всех не хватит, только для половины. Так что половина людей утонет.

– Не лучшая половина.

Мы помним эти слова. Пожалуй, одна из самых сильных цитат из фильма.

Но вот насколько она соответствует истине?

На «Титанике» было 2225 членов экипажа и пассажиров, из них 908 – экипаж, 1317 пассажиров (324 – в первом классе, 128 – во втором, 708 – в третьем). При этом в свой первый рейс океанский суперлайнер выходил полупустой! Он был рассчитан на гораздо большее количество пассажиров – 2566.

Количество спасательных шлюпок на «Титанике» всего 20, и они были рассчитаны на 1178 человек. Спаслось лишь 708 человек. Как минимум можно было спасти на этих шлюпках еще 500 человек.

Судя по фильму, в лодках были в подавляющем большинстве лишь пассажиры первого класса. Но это совсем не так! Было спасено лишь 202 пассажира из первого класса, 306 (!) – из второго и третьего. Причем двум третям мужчин из первого класса места в шлюпках не нашлось. Ни в одной из морских катастроф ни до, ни после «Титаника» сильные мира сего – миллионеры, богачи и аристократы не погибали в таком количестве, а вот пассажиров третьего класса оказалось на шлюпках точно поровну – как женщин, так и мужчин. Больше всего (в процентном отношении) погибло именно пассажиров второго класса.



Спасательные шлюпки с «Титаника»; снято с «Карпатии»

А как же эпизод фильма с закрытыми решетками выходами из третьего класса?

Это и правда и не правда. Никто специально не закрывал эти выходы в тот момент – они были просто закрыты ранее. Выход пассажиров третьего класса на прогулочную палубу для пассажиров первого и второго класса был закрыт постоянно. Были и другие выходы, но они были расположены дальше, в условиях паники, многие пассажиры были настолько растеряны, что ломились в закрытые двери. Впрочем, стюарды не раз говорили, что многие из пассажиров третьего класса крайне плохо ориентировались на корабле, немало было и тех, кто даже не говорил по англий-

ски и не понимал висящих плакатов-схем, указывающих, как выйти из лабиринта коридоров лайнера к спасательным шлюпкам.

Так же в фильме есть эпизод, когда Молли Браун («непо-топляемая Молли») пытается повернуть лодку, чтобы спасти умирающих в ледяной воде людей и наталкивается на агрессию от члена экипажа за рулем лодки, который категорически отказывается вернуться, опасаясь, что тонущие могут опрокинуть лодку. Этот эпизод – правда, но, на самом деле, таких инцидентов было несколько, вот только инициаторами возвращения были члены экипажа, а возражали им как раз САМИ пассажиры! В итоге, после перераспределения людей на шлюпках (освободили одну из них – оставив на ней гребцов и рулевого) только одна лодка вернулась через час после затопления судна, но им удалось спасти лишь четырех человек, один из которых вскоре умер. На самом деле большинство умерло уже в первые 15—20 минут.

Но вернемся к количеству шлюпок. Каждый, кто говорит или пишет о «Титанике» норовит пнуть компанию «Уайт Стар Лайн» за нехватку лодок на судне. Но мало кто знает, что на самом деле согласно морскому кодексу «Титаник» был снабжен спасательными шлюпками более чем в достаточном количестве. Для лайнеров водоизмещением более 10 тысяч тонн предписывалось иметь 16 шлюпок, на «Титанике» их было даже 20.

Но, скажет читатель, их же явно не хватало! При пол-

ной загрузке их хватило бы только для трети, находящихся на борту и в этом вина именно судовладельцев. Однако, тому, кто собирается обвинять «Уайт Стар Лайн» в пренебрежении жизнями пассажиров нужно знать, следующую простую истину – на ВСЕХ пассажирских суперлайнерах того времени в то время не хватало шлюпок, на каких-то в большей степени, на каких-то в меньшей. Так судно «Кармания», построенное в 1906 году, водоизмещением 20 тыс. тонн было оснащено шлюпками лишь для 29% экипажа и пассажиров.



Рекламный постер лайнера «Кармания»; пассажировместимость – 2650 человек – больше чем на «Титанике»

Считалось, что такие огромные суда не могут утонуть быстро, а потому шлюпки рассматривались не как спасательное средство, а в большей степени как средство эвакуации пассажиров на другое судно поблизости. В этом случае для задачи перевозки пассажиров такое количество было вполне достаточным. С суперлайнерами случались аварии – взрывались котлы, они садились на мель, пробивали днище о скалы, сталкивались с другими судами, но до катастрофы с «Титаником» ВСЕГДА оставались на плаву.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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