

А.Б. Рахманов, докт. философ. наук, доц. кафедры истории и теории социологии социологического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова*

КАТАСТРОФА “ТИТАНИКА”: СОЦИАЛЬНО-КЛАССОВАЯ СТРУКТУРА И ШАНСЫ НА СПАСЕНИЕ

A.B. Rakhmanov

THE TITANIC DISASTER: THE SOCIAL AND CLASS STRUCTURE AND THE CHANCES OF SURVIVAL

Статья содержит в себе первое в отечественной, а, возможно, и в мировой научной литературе, исследование катастрофы “Титаника”. Автор рассматривает причины катастрофы, связанные как с природными случайностями, так и с тем, что плавание осуществлялось в рамках капиталистического предприятия, нацеленного на максимизацию прибыли. На основе статистических данных о ценах на билеты и профессиях пассажиров автор выявляет социально-классовую структуру сообщества пассажиров “Титаника”. Исследуется связь между социально-классовой структурой и шансами на спасение пассажиров. Возможности спасения пассажиров и членов команды корабля в условиях катастрофы были обусловлены регулируемыми и нерегулируемыми шансами на спасение. Регулируемые шансы на спасение были связаны с политикой командования корабля, ориентированной, с одной стороны, на помощь в первую очередь пассажирам в ущерб команде, с другой — пассажирам 1-го и 2-го класса в ущерб пассажирам 3-го класса, с другой — женщинам и детям в ущерб мужчинам. Нерегулируемые шансы на спасение были связаны с этническими, языковыми и возрастными характеристиками пассажиров. Исследование сообщества пассажиров “Титаника” помогает установить некоторые характеристики мирового общества начала XX в. Автор рассматривает плавание “Титаника” и его катастрофу в контексте процессов глобализации.

Ключевые слова: “Титаник”, социология катастроф, историческая социология, кораблекрушение, классовый анализ, социальная структура, шансы на спасение.

The author undertakes the first in the Russian and, maybe, world scientific literature sociological research into the disaster of the Titanic. It is researched the social and class structure of the community of passengers of the Titanic on the ground of statistical data on prices of tickets and on occupations of passengers. This data discovers that passengers of the Titanic belonged to different social classes. The author researched the connection between social and class

* Рахманов Азат Борисович, e-mail: azrakhmanov@mail.ru

structure and chances of survival. The destiny of passengers and the crew were determined by regulated and unregulated chances of survival. The regulated chances of survival were connected with the politics of the command of the Titanic, that was foremost pointed to, firstly, the rescue of passengers (but not the crew), secondly, passengers of 1st and 2nd classes (but not passengers of 3rd class) and thirdly, women and children (but not men). The unregulated chances of survival were connected with ethnic, linguistic and age-related characteristics of passengers. The author considers the disaster of the Titanic within the framework of globalization.

Keywords: “Titanic”, disaster research, disaster study, sociology of disaster, historical sociology, shipwreck, class analyses, social structure, chances of survival.

Катастрофа 15 апреля 1912 г. парохода “Титаник”, самого крупного и роскошного для своего времени корабля в истории, является одним из самых известных событий XX в. О катастрофе “Титаника” написано много книг и снято немало фильмов, самым ярким и зрелищным из которых является фильм известного канадского режиссера Дж. Кэмерона “Титаник” (1997). Вместе с тем, как это ни парадоксально, катастрофа “Титаника” и все сопряженные с нею обстоятельства оказались обойденными социальными науками. Вероятно, это следует объяснить тем, что охват этого события мировым общественным сознанием был столь плотным, что у научного сообщества возникло ощущение его исследованности.

Чем же примечателен казус “Титаника” для социальных наук и, в частности, для социологии катастроф? Во многом тем, что, вероятно, это не только самая известная транспортная катастрофа в истории в мирное время, но и тем, что о катастрофе “Титаника” собрано, возможно, больше эмпирического материала, чем о любой другой катастрофе подобного рода. В силу этого казус “Титаника” может стать благодатной почвой не только для исследования катастроф, в том числе для исследования того, как в катастрофах преломляются важнейшие характеристики общества и людей, но и для изучения на этом материале мирового общества начала XX в.

На мой взгляд, самым большим хранилищем фактов о гибели “Титаника” является сайт “Encyclopedia Titanica”¹. Этот богатый фактический материал и послужит эмпирической основой для настоящего исследования, которое будет относиться одновременно и к социологии катастроф, и к исторической социологии.

Мы сможем понять казус “Титаника” в полной мере только в том случае, если будем рассматривать его в контексте того, что этот корабль был построен как средство производства в рамках капита-

¹ Titanic: Encyclopedia Titanica. URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/> (дата обращения: 31.08.2015).

листического предприятия, бизнеса британской компании “White Star Line”, занимавшейся трансатлантическими перевозками пассажиров. Ее основным конкурентом была британская компания “Cunard Steamship Line Shipping Company”, флагманами флота которой были быстроходные пассажирские лайнеры “Мавритания” и “Лузитания”. Для того чтобы одержать верх на рынке трансатлантических пассажирских перевозок, “White Star Line” построила три парохода класса “Олимпик”, одним из которых был “Титаник”, спущенный на воду в 1911. Пароходы этого класса отличались огромными размерами, комфортом и роскошью, хотя и несколько уступали “Мавритании” и “Лузитании” в скорости. Собственником “White Star Line” был американский банкир и железнодорожный магнат Джон Пирпонт Морган (1837–1913). Команду “Титаника” следует рассматривать как наемных работников (пролетариев), капитана — как топ-менеджера, а офицеров — как менеджеров разного ранга.

Исследование катастрофы начинается с установления ее причин. В чем заключались причины гибели “Титаника”? Я бы выделил три основные причины. Во-первых, сыграли свою роковую роль природные факторы: а) раннее таяние ледников Гренландии, повлекшее за собой большее, чем обычно в апреле, количество айсбергов в этом районе, б) спокойная и безлунная ночь, которая препятствовала обнаружению айсберга впередсмотрящими. Во-вторых, “Титаник”, функционируя в рамках капиталистического предприятия, служил извлечению прибыли, и в связи с этим а) на корабле не было установлено необходимое количество шлюпок, б) командование корабля в маркетинговых целях стремилось достичь цели плавания как можно быстрее и потому пренебрегло угрозой со стороны наползающих с севера ледовых полей, в) радисты корабля опять-таки в маркетинговых целях обслуживали богатых пассажиров и поэтому отчасти игнорировали телеграммы о плывущих айсбергах. В-третьих, сказалось противоречие внутри производительных сил — несоответствие новых средств производства и рабочей силы. Последнее обстоятельство предполагает, что при вводе в действие новых средств производства (техники) рабочая сила первоначально отстает от них, не располагая изначально адекватной квалификацией и опытом. Данное обстоятельство проявляется как халатность, небрежность, низкая техническая культура персонала, и неизбежно ведет к разного рода авариям и даже катастрофам. В случае “Титаника” противоречие между новой техникой и персоналом проявилось в недопонимании командованием корабля высокой инерционности его хода (низкой маневренности), в не-

сработанности команды, в отсутствии биноклей у впередсмотрящих, в нерациональном использовании шлюпок и т.д. Все это совокупно и обусловило катастрофу “Титаника”.

Социально-классовая структура сообщества пассажиров “Титаника”

Для адекватного понимания катастрофы “Титаника” необходимо выяснить, кто на нем плыл. Решающим является вопрос о социально-классовой структуре сообщества пассажиров. Благодаря “Encyclopedia Titanica”, мы располагаем двумя основаниями для того, чтобы установить ее: во-первых, сведениями о ценах на билеты, на каюты и места в каютах, во-вторых, сведениями о профессиях и занятиях пассажиров и команды корабля. Иерархия цен на билеты в типичном случае коррелирует с иерархией доходов, и, следовательно, с иерархией классовых позиций. Профессия довольно точно указывает на место внутри той же иерархии.

На “Титанике” плыло 2208 человек, в том числе 1317 пассажиров и 891 член команды. В катастрофе выжили 712 человек, погибли — 1496. Пассажиры плыли в трех классах: в дорогом 1-м классе было 324 человека, в гораздо более скромном 2-м — 284, а в совсем небогатом 3-м классе — 709 человек.

Самой дорогой каютой 1-го класса были апартаменты стоимостью 512 фунтов 6 шиллингов 7 пенсов², а самая дешевая каюта массовой категории 1-го класса стоила 25 фунтов 14 шиллингов и 9 пенсов³. В среднем пассажир 1-го класса⁴ принес компании “White Star Line” 39 фунтов и 3 шиллинга⁵. Всего в 1-м классе было продано билетов на 183 каюты общей стоимостью примерно 11 000 фунтов стерлингов, т.е. средняя стоимость каюты 1-го класса составила примерно 60 фунтов. Как видим, для 1-го класса была характерна колоссальная имущественная дифференциация. Но не все пассажиры 1-го класса были богачами: среди них можно выделить группу лиц из 43 человек. Это была не платившая за билеты прислуга в широком смысле слова — слуги, горничные, няни, секретари, гувернантки, медсестры, — сопровождавшая богатых пассажиров. Среди прислуги было 27 женщин и 16 мужчин.

Разделим пассажиров 1-го класса (без учета прислуги) на три категории в соответствии со стоимостью оплаченных ими билетов —

² В 1912 фунт стерлингов равнялся 20 шиллингам, 1 шиллинг — 12 пенсам.

³ “Encyclopedia Titanica” сообщает, что за две самые дешевые каюты 1-го класса было уплачено 13 фунтов стерлингов 17 шиллингов и 3 пенса и 5 фунтов стерлингов, но эта дешевизна была связана, вероятно, с какими-либо льготами.

⁴ За вычетом оплаты прислуги.

⁵ Подсчет автора.

высший слой (билеты свыше 120 фунтов), средний (от 60 до 120) и низший (от 25 до 60 фунтов). В этом случае окажется, что к высшему слою можно отнести 51 человека, к среднему — 81, к низшему — 150 человек. Высший слой пассажиров 1-го класса совокупно заплатил за билеты примерно 3455 (67 фунта 15 шиллингов за человека в среднем), средний — 3147 (38 фунтов 17 шиллингов), низший — 4483 фунта (29 фунтов 18 шиллингов). Во 2-м классе каюты стоили от 10 фунтов 10 шиллингов до 73 фунтов 10 шиллингов (каюта на 7 человек)⁶, причем всего в этот класс было продано билетов на сумму в 3161 фунт. Это 190 кают со средней ценой примерно 16 фунтов 8 шиллингов. В среднем пассажир 2-го класса⁷ принес компании “White Star Line” примерно 11 фунтов 12 шиллингов⁸. В 3-м классе цены на билеты колебались от 6 фунтов 9 шиллингов (одно место в каюте) до 69 фунтов 11 шиллингов (каюта на 11 человек)⁹. В 3-й класс было продано 543 билета на общую сумму 5122 фунта. В среднем пассажир 3-го класса принес (за вычетом 5 моряков, которые плыли бесплатно) 7 фунтов 6 шиллингов. Таким образом, пассажиры 1-го класса принесли владельцам “Титаника” больше денег, чем пассажиры 2-го и 3-го классов совокупно примерно в 1,33 раза. Это объясняет то, почему пассажирам 1-го класса уделялось так много внимания по сравнению с пассажирами двух других классов: деятельность руководства компании “White Star Line” была обусловлена в первую очередь коммерческой мотивацией, и лишь во вторую — классовой солидарностью.

Весьма важными являются сведения, касающиеся профессиональной структуры сообщества пассажиров “Титаника”. Эти сведения пассажиры предоставляли, покупая билеты. Примечательно, что часть пассажиров всех трех классов не указала свою профессию. Естественно, не были указаны профессии детей (почти всех). Нет данных о профессиях подавляющего большинства женщин. Только девять женщин в 1-м классе (кроме прислуги) назвали профессии: шесть из них назвались рантье, две — певицами, одна — журналисткой. Из 116 женщин, пассажирок 1-го класса, число назвавших свою профессию составляло лишь 2,59%. Среди 95 женщин, пассажирок 2-го класса, назвали свою профессию всего семь человек: две женщины назвались служанками, по одной — домохозяйкой, миссионером, музыкантом, поваром и личным поваром. Если не учитывать домохозяйку, то среди женщин-пассажирок 2-го класса имеющих профессию оказалось 6,32%. Среди 143 жен-

⁶ Были три каюты ценой от 2 до 9 фунтов.

⁷ За вычетом 8 музыкантов и 6 членов гарантийной команды.

⁸ Подсчет автора.

⁹ Были два места по 3 и 4 фунта.

щин 3-го класса было 15 домохозяек, 15 служанок, 3 сельхозрабочих, 3 портнихи, по одной домохозяйке, изготовительнице коробок, повару, кухарке, сельхозрабочей, фермеру, разнорабочей, прачке, продавщице и учительнице. Если вычесть число домохозяек, то всего занятых в общественном производстве окажется 30 человек, что составит 20,99% от общего числа женщин-пассажирок 3-го класса. Сравнение профессиональной принадлежности женщин-пассажиров 1-го, 2-го и 3-го классов обнаруживает, что женщины из социальных низов в большей степени были вовлечены в общественное производство, чем женщины из высших классов. В начале XX в. процесс включения женщин в общественное производство был еще далек от завершения, многие женщины из всех социальных слоев ограничивались ролью домохозяек и хранительниц домашнего очага.

В 1-м классе лишь 142 человека из 276 взрослых пассажиров указали профессии. Из 276 пассажиров 1-го класса (за вычетом прислуги и детей) 99 человек указали свои профессии, 172 — нет. Таким образом, доля указавших профессию среди пассажиров 1-го класса была 35,87%. 92 мужчины из 160 в 1-м классе указали профессию, т.е. 57,5%. Во 2-м классе из 277 человек профессию указали 111, что составило (за вычетом детей) 43,53%. 113 мужчин-пассажиров 2-го класса из 167 указали свою профессию, т.е. 67,66%. В 3-м классе из 709 пассажиров профессию указали 429 человек и не указали 280 (в основном дети и женщины). Доля указавших профессию среди взрослых пассажиров 3-го класса составила 68,2%. Профессию назвали 362 мужчины-пассажира 3-го класса из 450, т.е. 80,44%. Если учесть, что причины, по которым мужчины могут умолчать о своей профессии (в случае ее наличия), вряд ли могут быть значимыми, то отсутствие указания профессии, вероятнее всего, означает праздный образ жизни. Следует отметить следующую закономерность: чем выше имущественный статус пассажира, тем больше среди них праздных лиц.

Для того чтобы лучше понять социально-классовые характеристики сообщества пассажиров “Титаника”, проанализируем его профессиональную структуру¹⁰. На пароходе плыли представители 182-х профессий и занятий (включая команду). Приведем данные о наиболее часто встречающихся профессиях пассажиров, т.е. профессиях, названных тремя людьми и более, в некоторых случаях сгруппируем близкие по характеру профессии в единую группу. Итак, можно выделить 43 группы профессий и занятий, в которые совокупно входят 557 человек (табл. 1).

¹⁰ Сведения предоставлены пассажирами при покупке билетов.

Основные профессии пассажиров “Титаника” и их распределение по классам корабля¹¹

Профессии	Всего	Классы		
		1	2	3
Разнорабочий	161	–	1	160
Слуги ¹²	60	30	2	28
Сельскохозяйственный рабочий	48	–	1	47
Фермер	48	–	2	46
Бизнесмен	28	27	1	–
Морьяк	16	–	–	16
Шахтер	14	–	8	6
Рантье	12	12	–	–
Плотник/столяр	11	–	5	6
Каменщик	8	–	2	6
Коммерсант	9	3	2	4
Механик	9	–	3	6
Священник, миссионер	9	–	9	–
Клерк	7	1 ¹³	4	2
Пекарь	7	–	3	4
Учащийся	7	1	1	5
Адвокат	6	4	2	–
Шофер	6	–	5 ¹⁴	1
Джентльмен	5	2	3	–
Домохозяйка	6	–	1	5
Кузнец, слесарь, лудильщик	6	–	–	6
Доктор	5	3	2	–

¹¹ Составлено и подсчитано по: Titanic: Encyclopedia Titanica. Occupation. URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-passenger-crew-occupation/> (дата обращения: 31.08.2015).

¹² Все слуги в 1-м классе и один слуга во 2-м сопровождали пассажиров из 1-го класса.

¹³ Клерк-слуга.

¹⁴ Три из них были личными шоферами.

Профессии	Всего	Классы		
		1	2	3
Портной	5	–	–	5
Сапожник	5	–	–	5
Художник и декоратор	5	–	2	3
Ювелир	5	3	–	2
Военный	4	3	–	1
Владелец недвижимости	4	3	1	–
Журналист	4	2	–	2
Садовник	4	–	2	2
Торговец	4	1	–	3
Фабрикант	4	3	–	1
Маслодел	3	–	1	2
Банкир	3	3	–	–
Грум	3	–	–	3
Закупщик	3	3	–	–
Землевладелец	3	3	–	–
Инженер-механик	3	1	2	–
Личная медсестра	3	3	–	–
Повар	3	–	1	2
Рабочий карьера	3	–	3	–
Резчик по камню	3	–	2	–
Содержатель гостиницы	3	–	1	2

Наиболее часто встречающиеся в 1-м классе профессии¹⁵ — бизнесмен, рантье, адвокат, банкир, фабрикант, владелец недвижимости, военный (офицер), землевладелец, ювелир, доктор¹⁶.

¹⁵ Не считая слуг, которые сопровождали самых богатых пассажиров 1-го класса.

¹⁶ Помимо профессий, указанных в табл. 1, дважды были названы профессии журналиста, политика, певицы, писателя, менеджера по продажам. Кроме того, по одному разу были названы следующие профессии: управляющий недвижимостью, архитектор, художник-декоратор, авиатор, библиофил, портной-кутюрье, биржевой игрок, мировой судья, металлург, спортсмен, управляющий театром.

Интегрируя данные о ценах на билеты, заплаченных пассажирами “Титаника”, и об их профессиях, нельзя сделать никакого другого вывода, кроме того, что пассажиры 1-го класса относились к капиталистическому классу и примыкающей к нему буржуазной интеллигенции (чиновники, адвокаты, врачи, журналисты, люди искусства и т.д.). Речь идет именно о буржуазной интеллигенции, т.е. об элитарной группе лиц умственного труда.

Учитывая выделенные выше в соответствии с ценой кают категории пассажиров 1-го класса, отнесем представителей высшей категории к крупной буржуазии, средней — к средней, низшей — к мелкой буржуазии. Заметим, что элитарная (буржуазная) интеллигенция почти полностью относилась к фракции мелкой буржуазии, что является типичным явлением в условиях капитализма.

Состав пассажиров 2-го класса был более “народным” и разношерстным. Пассажиры 2-го класса чаще всего называли следующие профессии и занятия: священник, шахтер, плотник/столяр, клерк, пекарь, джентльмен, механик, рабочий карьера¹⁷. Во 2-м классе плыли высококвалифицированные индустриальные рабочие (механики, шахтеры и т.п.) и люди близких к ним по уровню доходов профессий — высший слой мелких собственников (ремесленников, торговцев), возможно, группы, переходные между мелкой буржуазией и мелкими собственниками и т.д.

3-й класс был средоточием социальных низов. Его пассажиры чаще всего называли профессии разнорабочего, сельхозрабочего, фермера, слуги, моряка, домашней прислуги, каменщика, кузнеца, портного¹⁸. Пассажирами 3-го класса были в основном неквалифицированные рабочие города и деревни, бедные (разорившиеся) крестьяне, низший слой мелких собственников, прислуга и т.п. Но

¹⁷ Помимо указанных в табл. 1, дважды были названы профессии актера, пенсионера и продавца, по одному разу профессии консультанта по рекламе, строителя, ассистента мясника, химика, мастера по работе с фарфором, кинематографиста, чиновника, кондитера, личного повара, медника, машиниста-электрика, электрика, фабричного мастера, бакалейщика, тренера лошадей, контролера машин, продавца музыкальных инструментов, музыканта, нефтяника, девелопера, шорника, торговца резиной, гравера, продавца, спортсмена, стюарда, животновода, черепичника, журналиста, учителя, аптекаря.

¹⁸ Помимо указанных в табл. 1, дважды были названы профессии бармена, носильщика, профессионального боксера, рабочего-металлиста. Кроме того, по одному разу были названы следующие профессии: автомеханик, ассистент бакалейщика, вербовщик переселенцев, возчик, декоратор, дворецкий, изготовительница коробок, инструментальщик, кладовщик, кожевник, коммивояжер, кочегар, красильщик, курьер, лакей, меховщик, модистка, музыкант, мясник, обойщик мебели, официант, парикмахер, перчаточник, печатник и композитор, почтальон, прачка, продавец, путешественник, резчик по дереву, снабженец, токарь, торговец, торговец скобяными изделиями.

были среди них и квалифицированные рабочие (механики, шахтеры и др.), но их доля была меньше, чем во 2-м классе. Незначительная разница в ценах на билеты во 2-й и 3-й классы (цены на билеты во 2-й класс в среднем были всего в полтора раза выше, чем цены на билеты в 3-й класс) и профессиональная структура этих классов показывает, что пассажиры 2-го класса по своему социально-классовому положению были очень близки пассажирам 3-го класса: пассажиры 2-го класса по своему социальному положению находились не между 1-м и 3-м классами, а вплотную примыкали к 3-му классу, образуя с ним целое, при том, что пассажиры 2-го класса, безусловно, были богаче. Об этом говорит, в частности, то, что пассажиров 1-го и 2-го класса объединяли 5 профессий, а пассажиров 2-го и 3-го классов — 12. 1-й, 2-й и 3-й классы объединяла между собой только одна профессия — коммерсант. Тот факт, что пассажиров 2-го класса было меньше, чем пассажиров 1-го, также говорит о том, что во 2-м классе плыл отнюдь не “средний класс”. Пассажиры 2-го и 3-го классов — это пролетарии, крестьяне, ремесленники, торговцы, слуги, небогатые лица умственного труда (художники-декораторы, журналисты и т.д.) и другие представители социальных низов. В связи со сказанным можно охарактеризовать пассажиров 2-го и 3-го классов как “народ” в отличие от буржуазии 1-го класса.

Чтобы получить более полное представление о доходах пассажиров разных классов, обратимся к информации о заработной плате команды. Жалованье капитана Э. Смита составляло 1250 фунтов в год, причем в случае плавания без аварийных ситуаций в течение года он получал бонус в 200 фунтов. Месячное жалованье капитана составляло примерно 105 фунтов стерлингов (без бонуса). Данными о заработной плате других офицеров мы не располагаем, но будет логичным предположить, что она была равна нескольким десяткам фунтов стерлингов. Подавляющее большинство членов команды “Титаника” — это наемные работники разного уровня квалификации и заработной платы. Зарплата впередсмотрящего была равна 5 фунтов 5 шиллингов в месяц, матроса — 5 фунтов, старшего кочегара — 6 фунтов 10 шиллингов, кочегара — 6 фунтов, смазчика — 6 фунтов 10 шиллингов, помощника кочегара — 5 фунтов 10 шиллингов, посудомойки — 3 фунта 10 шиллингов, пекаря — 4 фунта 10 шиллингов, баталера — 6 фунтов стерлингов, официанта ресторана — 2 фунта 2 шиллинга, грузчика на кухне — 3 фунта 10 шиллингов, стюарда салона 1-го класса — 3 фунта 15 шиллингов. Зарплата кочегаров и матросов, вероятно, соответствовала зарплате квалифицированных рабочих из 2-го и 3-го классов. Как видим, капитан получал приблизительно в 20 раз больше, чем матрос,

приблизительно в 17 раз больше, чем кочегар, примерно в 30 раз больше, чем стюард, в 50 раз больше, чем официант. Капитан “Титаника” располагал доходом на уровне мелкой буржуазии. Он, если бы ему довелось плыть как пассажиру, вероятно, смог бы купить билет в каюту 1-го класса в ценовом диапазоне от 25 до 60 фунтов.

Наше представление о пассажирах “Титаника” станет полнее, если мы примем во внимание возрастные различия между классами. Исходя из наличных данных о возрасте 318 пассажиров 1-го класса, подчитаем, что средний возраст пассажира 1-го класса (без детей)¹⁹ и слуг) был равен 39, 31 года, 2-го (без детей) — 32,75 лет, 3-го класса (без детей) — 28,28 лет. Это означает, что в 1-м классе плыли в основном состоявшиеся в социальном и профессиональном плане люди, тогда как в 3-м классе преобладали те, кто только начинал трудовую и социальную жизнь. Кстати, данные о профессиях пассажиров “Титаника” свидетельствуют о значительном распространении в развитых странах в ту эпоху детского и подросткового труда: профессию указали 9 из 28 17-летних пассажиров, 13 из 22 16-летних, 4 из 8 15-летних, 3 из 9 14-летних, разумеется, почти все они были из 3-го класса.

Анализ сообщества пассажиров “Титаника” позволяет сделать выводы, касающиеся развития гендерных отношений. Отмеченная выше низкая вовлеченность женщин в общественное производство, особенно женщин-пассажирок 1-го класса, свидетельствует о недавнем начале процесса эмансипации женщин. Это и обусловило то, что среди пассажиров было почти в два раза больше мужчин, чем женщин (788 и 406 соответственно). Об этом же говорит специфика распределения пассажиров по каютам в соответствии с их полом. Если мужчины путешествовали в составе семейных или дружеских групп, а также в одиночку, то женщины плыли либо в сопровождении мужчин, либо в компании других женщин, но не в одиночку. Если женщины могут путешествовать через океан без мужчин, то это может свидетельствовать об “уверенном протекании” процессов эмансипации. Если же женщины не могут совершить такое путешествие в одиночку, то это может свидетельствовать о незавершенности процесса эмансипации. Неограниченная мобильность женщин, безусловно, является одним из свидетельств их эмансипации.

Обратимся теперь к характеристике национального состава сообщества пассажиров “Титаника”. На корабле плыли представители 42 стран и регионов. Данные о странах, из которых на “Титанике” плыли более 4-х человек, представлены в табл. 2.

¹⁹ В данном случае детьми считаем лиц в возрасте до 16 лет включительно.

Распределение пассажиров из разных стран по классам “Титаника”²⁰

Страны	Всего, человек	В 1-м классе		Во 2-м классе		В 3-м классе	
		Человек	Доля среди пассажиров класса, %	Человек	Доля среди пассажиров класса, %	Человек	Доля среди пассажиров класса, %
Англия	317 ²¹	38	11,99	137	43,22	142	20,03
США	269	187	57,72	45	16,25	37	5,22
Ирландия	116	1	0,31	4	1,44	111	15,66
Швеция	108	3	0,93	5	1,81	100	14,1
Ливан ²²	66	–	–	1	0,36	65	9,17
Финляндия	54	–	–	3	1,08	51	7,19
Канада	35	29	8,95	4	1,44	2	0,28
Франция	28	12	3,7	16	5,78	–	–
Норвегия	26	–	–	1	0,36	25	3,53
Бельгия	21	1	0,31	–	–	20	2,82
Хорватия	21	–	–	–	–	21	2,96
Болгария	19	–	–	–	–	19	2,41
Швейцария	17	7	2,16	1	0,36	9	1,27
Испания	8	3	0,93	5	1,81	–	–
Аргентина	7	1	0,31	2	0,72	4	0,56
Уэльс	7	–	–	–	–	7	0,99
Венгрия	7	–	–	–	–	7	0,99
Дания	6	–	–	1	0,36	5	0,71
Турция	6	–	–	–	–	6	0,76
Индия	6	–	–	6	2,16	–	–
Южная Африка	5	–	–	4	1,44	1	0,14

²⁰ Подсчет автора по: Titanic: country of residence // Titanic: Encyclopedia Titanica. URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-passenger-crew-home-country/> (дата обращения: 31.08.2015).

²¹ Исключая 8 музыкантов во втором классе.

²² Часть “ливанцев” была выходцами из Сирии.

Страны	Всего, человек	В 1-м классе		Во 2-м классе		В 3-м классе	
		Человек	Доля среди пассажиров класса, %	Человек	Доля среди пассажиров класса, %	Человек	Доля среди пассажиров класса, %
Германия	4	2	0,62	1	0,36	1	0,14
Босния	4	—	—	—	—	4	0,56
Словения	4	—	—	—	—	4	0,56
Шотландия	4	—	—	3	1,08	1	0,14

Самым многонациональным был 3-й класс. Здесь помимо указанных в табл. 2 плыли по 2 человека из Греции, Италии, Сиам, Уругвая, по 1 представителю Австрии, Австралии, Германии, Египта, Китая, Кубы, Мексики, Нидерландов, Перу и т.д. В числе пассажиров 3-го класса были 8 китайских моряков из Гонконга, который в это время был британской колонией. Все плывшие из Индии были англичанами.

Как следует из данных табл. 2, 1-й класс был главным образом американско-англо-канадским по составу (американцы, англичане и канадцы составляли примерно 79% пассажиров 1-го класса), 2-й — англо-американским (61,63%²³ пассажиров 2-го класса), а 3-й — скандинавско-англо-ирландско-арабо-балканским (76,88% пассажиров 3-го класса). Несколько схематизируя и учитывая приведенные выше данные, можно сказать, что типичной фигурой 1-го класса был американский капиталист, 2-го класса — англо-американский квалифицированный рабочий, ремесленник или мелкий собственник, 3-го класса — скандинавско-англо-ирландско-арабо-балканский неквалифицированный рабочий или бедный (разорившийся) крестьянин. Типичный пассажир 1-го класса — это американский буржуа, посетивший Европу по делам бизнеса или с целью отдыха и развлечения и возвращающийся домой, а средний пассажир 2-го и 3-го классов — скандинавско-англо-ирландско-арабо-балканский представитель социальных низов, эмигрирующий в США или Канаду в поисках лучшей жизни — большего заработка, возможности разбогатеть, стать буржуа и т.д. Таким образом, большинство пассажиров “Титаника” были экономическими мигрантами.

²³ Вместе с англичанами из Индии.

Чем было обусловлено спасение и гибель пассажиров “Титаника” в условиях катастрофы? Иначе говоря, как распределялись в сообществе пассажиров шансы на спасение? Эти шансы были связаны с возможностью получить место в шлюпке, но этих мест даже в случае рационального размещения могло хватить только на половину людей, находившихся на борту. Шансы на спасение людей с “Титаника” я подразделю на регулируемые и нерегулируемые. Регулируемые шансы на спасение находились в руках командования корабля, определялись его политикой спасения, нерегулируемые — реализовывались стихийно, и никем не определялись.

Регулируемые шансы на спасение: класс, пол, детский возраст

Политика спасения, политика реализации шансов на спасение пассажиров и команды направлялась командованием и реализовывалась командой “Титаника”. Эта политика была сложной и противоречивой, поскольку определялась четырьмя параметрами или четырьмя осями спасения. Пространство шансов на спасение пассажиров и команды “Титаника” было четырехмерным. Этими осями были: 1) принадлежность к пассажирам или команде (привилегированными были пассажиры, непривилегированными — члены команды), 2) пол (привилегированные — женщины, непривилегированные — мужчины), 3) “отношение к детству”, детский возраст (привилегированные — дети, непривилегированные — взрослые), 4) класс корабля и класс, которым плыл тот или иной пассажир (привилегированные — буржуазия из 1-го класса, непривилегированные — социальные низы из 3-го класса, “крепко стоящие на ногах” пассажиры 2-го класса находились в промежуточном положении). Четвертая ось усиливалась объективными обстоятельствами: устройством корабля — расположением кают (их близостью к шлюпочной палубе), наличием лифтов (в распоряжении пассажиров 1-го класса было три лифта, 2-го — один, пассажиров 3-го класса лифты не обслуживали вообще), бóльшим вниманием персонала корабля с самого начала плавания, что в условиях катастрофы трансформировалось в бóльшую заботу о спасении и т.д. Все это создавало более благоприятные шансы на спасение для пассажиров 1-го и 2-го классов, но в большей степени, конечно, — для пассажиров 1-го класса.

Насколько значимой была каждая из осей спасения? В какой степени реализовались шансы на спасение у разных групп людей с парохода? Для того чтобы выяснить результат реализации шансов на спасение и, в частности, политики спасения, проводимой руководством и командой “Титаника”, выделим группы лиц, находившихся на борту корабля. Представим результаты реализации

шансов на спасение людей на борту “Титаника” в виде таблицы (см. табл. 3). Дети в данном случае будем считать лиц в возрасте до 14 лет включительно.

Таблица 3

Группы спасшихся и погибших пассажиров и членов команды “Титаника”²⁴

Категории	Плыли, человек	Спаслись		Погибли	
		Человек	%	Человек	%
Всего пассажиров и членов команды	2208	712	32,25	1496	67,75
Всего пассажиров	1317	500	37,97	817	62,03
Всего мужчин-пассажиров	788 ²⁵	129	16,37	659	83,63
Всего женщин-пассажиров	406	307	75,62	99	24,38
Всего детей-пассажиров	123	64	52,03	59	47,97
Всего пассажиров 1-го класса	324	201	62,04	123	37,96
Мужчины-пассажиры 1-го класса	175 ²⁶	57	32,57	118	67,43
Женщины-пассажиры 1-го класса	142	138	97,18	4	2,82
Дети-пассажиры 1-го класса	7	6	85,71	1	14,29
Всего пассажиров 2-го класса	284	118	41,55	166	58,45
Мужчины-пассажиры 2-го класса	168	13	7,74	155	92,26
Женщины-пассажиры 2-го класса	89	79	88,76	10	12,24
Дети-пассажиры 2-го класса	27	26	96,3	1	3,7
Всего пассажиров 3-го класса	709	181	25,53	528	74,47
Мужчины-пассажиры 3-го класса	445	59	13,26	386	86,74
Женщины-пассажиры 3-го класса	175	90	51,43	85	48,57
Дети-пассажиры 3-го класса	89	32	35,96	57	64,04
Вся команда	891	212	23,79	679	76,21
Мужчины команды	868	192	21,22	676	78,79
Женщины команды	23	20	86,96	3	13,04

²⁴ Составлено и подсчитано автором по: The statistics of the disaster. An in-depth analysis of the number of Titanic passengers lost and saved // Titanic: Encyclopedia Titanica. URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-statistics.html> (дата обращения: 31.08.2015).

²⁵ Включая 8 музыкантов и 6 членов гарантийной группы.

²⁶ Включая 3 членов гарантийной группы.

Выделим 11 групп спасения в соответствии с половозрастными характеристиками и принадлежностью к разным классам корабля или команде. Подразделим их на три категории спасения — привилегированную (с высокими шансами на спасение — выше 85%), среднюю (с умеренными шансами — от 32 до 51%) и дискриминируемую (с низкими шансами — меньше 22%). К привилегированной группе спасения относились (в порядке убывания): женщины-пассажиры 1-го класса, дети-пассажиры 2-го класса, женщины-пассажиры 2-го класса, женщины-члены команды и дети 1-го класса, к средней категории спасения — женщины-пассажиры 3-го класса, дети-пассажиры 3-го класса, мужчины-пассажиры 1-го класса, к дискриминируемой категории — мужчины-члены команды, мужчины-пассажиры 3-го класса и мужчины-пассажиры 2-го класса. Как видим, у женщин и детей, пассажиров 3-го класса, было больше шансов спастись, чем у мужчин из буржуазного 1-го. Да и в 1-м классе выжила вся женская прислуга, причем нередкой была ситуация, когда была спасена служанка, но погибал ее хозяин. Это говорит о том, что политика реализации шансов на спасение, осуществлявшаяся командованием “Титаника”, была подчинена двум противоречивым принципам — естественному воспроизводству общества в целом, с точки зрения которого должны были выжить женщины и дети независимо от социального положения (при этом женщины имели бóльшие шансы на спасение, чем дети), и естественному воспроизводству господствующего класса (буржуазии). Таким образом, представление о том, что спасали в первую очередь пассажиров 1-го класса, которое широко распространено благодаря фильму Дж. Кэмерона, является односторонним и упрощенным.

Особый интерес представляет распределение шансов на спасение внутри команды. Капитан погиб, выжили 4 из 8 офицеров, 42 из 66 человек палубной команды, 41 из 324 человек машинной команды, 59 из 431 человек обслуживающего персонала (стюарды, баталеры и т.д.). Полностью погиб персонал ресторана (69 человек), гарантийная группа (9), сотрудники почты (5) и музыканты (8). Такая реализация шансов на спасение была обусловлена разделением труда на корабле. Высокий процент выживших среди палубной команды объясняется тем, что именно из этой группы набирали гребцов и рулевых для шлюпок. Этим же объясняется то, что доля спасшихся членов команды в целом была выше, чем доля мужчин 2-го и 3-го класса.

Существовала ли какая-либо корреляция между профессиями пассажиров 3-го класса и спасением? Наш анализ показывает, что нет. Например, выжили 7 из 162 разнорабочих, 3 из 49 сельскохозяйственных рабочих, 3 фермера из 48, 2 из 6 шоферов, 1 из 6 плотни-

ков-столяров, 2 из 5 портных. Не выжил ни один из 6 механиков. Единственное исключение — моряки: из 16 моряков, пловших пассажирами 3-го класса, выжили 6 человек, в том числе — 5 моряков из Гонконга. Очевидно, им помогло знакомство с морским делом и умение хорошо плавать. Меньшее количество спасшихся среди мужчин-пассажиров 2-го класса по сравнению с мужчинами-пассажирами 3-го класса, вероятно, можно объяснить лучшей физической формой лиц неквалифицированного труда, которая способствовала телесной крепости.

Нерегулируемые шансы на спасение: национальность, язык, религия и возраст

Сообщество пассажиров 3-го класса было многонациональным и многоязычным. Влияли ли на шансы на спасение пассажиров 3-го класса их национальность и знание английского языка? В начале XX в. знание английского языка среди представителей неанглоязычных стран, в первую очередь, среди социальных низов, было большой редкостью. И, вероятнее всего, представители неанглоязычных стран не знали английского языка или знали его плохо. Представим данные о спасшихся пассажирах 3-го класса в соответствии с их национально-государственной принадлежностью²⁷ (см. табл. 4).

Таблица 4

Плывшие и спасшиеся пассажиры 3-го класса из разных стран²⁸

Страны	Плывшие, человек	Спасшиеся, человек	Спасшиеся, %
Всего	709	181	25,53
Англия	142	24	16,9
Ирландия	111	36	32,43
Швеция	100	26	26
Ливан	65	30	46,15
Финляндия	51	13	25,49
США	36	12	33

²⁷ Речь идет о национальностях, представленных шестью людьми и более.

²⁸ Подсчет автора по: Titanic: Country of residence // Titanic: Encyclopedia Titanica. URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-passenger-crew-home-country/> (дата обращения: 31.08.2015).

Страны	Плывшие, человек	Спасшиеся, человек	Спасшиеся, %
Норвегия	25	7	28
Хорватия	21	2	9,52
Бельгия	20	4	20
Болгария	19	—	—
Швейцария	9	3	33
Венгрия	7	—	—
Турция (армяне)	6	1	16,67

В целом, ситуация со спасением представителей разных национальностей противоречивая. Высокий уровень реализации шансов на спасение оказался у представителей Ирландии и США, с одной стороны, и крайне низкий или же вовсе равный нулю — у представителей Венгрии, Болгарии, Хорватии, с другой стороны, что говорит о преимуществе в шансах на спасение, которое, казалось бы, было у представителей англоязычных стран. Однако очень большая доля спасшихся пассажиров из Ливана и небольшая доля спасшихся англичан, а также средняя — представителей Скандинавии говорят о том, что преимуществ в возможности спастись у англо-американцев и англоязычных все же не было.

Рискну предположить, что сравнительно высокие шансы на спасение у ливанских арабов следует объяснить сохранением у них кланово-семейной сплоченности, поскольку арабское общество в начале XX в. было еще преимущественно докапиталистическим. Этот тип сплоченности средневековый арабский мыслитель Ибн-Хальдун назвал “асабийя”. В условиях катастрофы принадлежность к сплоченной малой группе внутри сообщества, состоящего из преимущественно изолированных индивидуумов, представителей европейских капиталистических наций, обеспечивала более весомые шансы на выживание.

Затронем также вопрос о религиозной принадлежности пассажиров “Титаника”. В начале XX в. национальное происхождение и принадлежность к соответствующей религиозной общине в значительной мере были взаимообусловлены. Влияла ли на шансы на спасение религиозная принадлежность? В 3-м классе плыли протестанты из Англии, США и скандинавских стран, католики из Ирландии, Бельгии, Хорватии и Венгрии, мусульмане и христиане из Ливана, православные из Болгарии, иудеи. В 3-м классе спаслась

почти половина ливанцев и сирийцев, почти треть ирландцев-католиков, более четверти шведов-лютеран, более четверти финнов-лютеран, более четверти норвежцев-лютеран, менее 17% британцев-протестантов. Погибли почти все хорваты-католики и все православные болгары. На основании этого едва ли следует говорить о влиянии конфессиональной принадлежности на шансы на спасение. И, следовательно, это можно рассматривать как опровержение тезиса М. Вебера об активизме протестантской этики по сравнению с этикой католицизма, поскольку доля спасшихся ирландцев-католиков в 3-м классе была больше, чем доля спасшихся англичан и шведов, являвшихся протестантами. Протестантский активизм должен был бы обеспечить большие шансы на спасение своим адептам. Пассажиры даже 3-го класса обладали некоторой свободой выбора в том, что касалось использования шансов на спасение.

Проанализируем, как возраст детерминировал шансы на спасение²⁹. Для этого рассмотрим сообщество пассажиров самого “населенного”, 3-го, класса, разделим его на семь возрастных когорт, представим данные об их численности и о количестве спасшихся (см. табл. 5).

Таблица 5

Плывшие и спасшиеся среди возрастных когорт пассажиров 3-го класса³⁰

Возрастные когорты, лет	Плывшие	Спасшиеся, человек	Спасшиеся, %
Всего	709	181	25,53
17–19	80	16	20
20–24	167	40	23,95
25–29	133	36	27,07
30–34	86	22	25,58
35–39	42	10	23,81
40–45	49	4	8,16
46–69	22	2	9,09

Из данных табл. 5 становится очевидно, что не все колебания шансов на спасение разных возрастных когорт были случайными. С точки зрения шансов на спасение, в наилучшем положении были

²⁹ Отсутствуют данные о возрасте части пассажиров.

³⁰ Подсчет автора.

лица в возрасте 25–29 лет, близкими к средним по 3-му классу были шансы у 30–34-летних. Самыми плохими шансами обладали лица в возрасте свыше 46 лет, что, очевидно, объяснялось как худшим состоянием здоровья, так и возрастным консерватизмом, который препятствовал быстрому принятию решений в условиях катастрофы. Заметно уступали средним и шансы 17–19-летних пассажиров. По всей вероятности, наибольшие шансы на спасение 25–29-летних были обусловлены сочетанием силы и здоровья с наличием некоторого жизненного опыта. Но эта проблема требует дальнейшего исследования.

Мы более глубоко поймем катастрофу “Титаника”, если рассмотрим ее в контексте развития мировой капиталистической системы. Эта система возникла в XVII в. и вплоть до начала XX в. существовала в форме мировых торгово-финансовых отношений, т.е. охватывала поверхностную сферу способа производства. Но на рубеже XIX и XX вв. стало возникать мировое производство, основанное на мировом разделении труда в рамках производства отдельных товаров. Мировая капиталистическая система опутала своими сетями в том числе и самую глубокую сферу производства — непосредственное производство. Это проявилось, например, в многонациональности команды “Титаника”, включавшей в себя не только англичан и ирландцев, но и итальянцев, французов и др. Обозначенные изменения и были началом глобализации. Они повлекли за собой усиление конкуренции разных стран и регионов между собой и, следовательно, усиление миграции людей, что и побудило пассажиров “Титаника” совершить это путешествие. Начало глобализации обусловило постройку “Титаника” и его усиленную эксплуатацию в первом же плавании, а также стало предпосылкой самого плавания “Титаника” и его катастрофы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Губачек М. Титаник. М., 2000.

REFERENCES

Butler D.A. Unsinkable: the full story of RMS Titanic. Mechanicsburg, 1998.

Drabek T.E., McEntire D.A. Emergent phenomena and the sociology of disaster: lessons, trends and opportunities from the research literature // *Disaster Prevention and Management*. 2003. Vol. 12. N 2. P. 97–112.

Eaton J.P., Haas Ch.A. Titanic: triumph and tragedy. N.Y., 1995.

Frey B.S., Savage D.A., Torgler B. Behavior under extreme conditions: the “Titanic” disaster // *The Journal of Economic Perspectives*. 2011. Vol. 25. N 1. P. 209–221.

Gubachek M. The Titanic. M., 2000.

Handbook of disaster research / Ed. by H. Rodríguez, E.L. Quarantelli, R.R. Dynes. N.Y., 2007.

Islam M.S., Lim S.H. When “nature” strikes a sociology of climate change and disaster vulnerabilities in Asia // Nature and Culture. 2015. N 10 (1). P. 57–80.

Iversen R.R., Armstrong A.L. Hurricane Katrina and New Orleans: what might a sociological embeddedness perspective offer disaster research and planning? // Analyses of Social Issues and Public Policy. 2008. Vol. 8. N 1. P. 183–209.

Lewis J. Some aspects of disaster research // Disasters. 1977. Vol. I . N 3. P. 241–244.

Norris F.H. Disaster research methods: past progress and future directions // Journal of Traumatic Stress. 2006. Apr. Vol. 19. N 2. P. 173–184.

Stallings R.A. Weberian political sociology and sociological disaster studies // Sociological Forum. 2002. June. Vol. 17. N 2. P. 281–305.

Tierney K. A bridge to somewhere: William Freudenburg, environmental sociology and disaster research // Journal of Environmental Studies and Sciences. 2012. Vol. 2. P. 58–68.

Titanic-Titanic.com. URL: <http://www.titanic-titanic.com/index.shtml> (дата обращения: 30.08.2015).

Titanic: Encyclopedia Titanica. URL: <http://www.encyclopedia-titanica.org/> (дата обращения: 31.08.2015).

Torry W. Anthropology and Disaster Research // Disasters. 1979. Vol. 3. N 1. P. 43–52.

Zani S.J. Traumatic disaster and Titanic recuperation: popular/historical representations of the Titanic // Journal of Popular Film and Television. 2003. Vol. 31. N 3. P. 125–131.

Ziaukas T. Titanic and public relations: a case study // Journal of Public Relations Research. 1999. Vol. 11. N 2. P. 105–123.

Wang J.-J. Post-disaster cross-nation mutual aid in natural hazards: case analysis from sociology of disaster and disaster politics perspectives // Nat Hazards. 2013. N 66. P. 413–438.

Wells A. Sinking feelings: representing and resisting the Titanic disaster in Britain, 1914–ca.1960 // Journal of British Studies. 2003. Vol. 52. Iss. 02. P. 464–490.