

Гибель «Лузитании»

Vis Verlinden (Бельгия) ■ Фото автора ■ Перевод Анны Нижник





DELAN STEAMSHIP
CUNARD



**EUROPE VIA LIVERPOOL
LUSITANIA**

Fastest and Largest Steamer
now in Atlantic Service Sails
SATURDAY, MAY 1, 10 A.M.
Transylvania, Fri., May 7, 5 P.M.
Oedipus, - - Tues. May 18, 10 A.M.
Tuscany, - - Fri., May 21, 5 P.M.
LUSITANIA, Sat., May 29, 10 A.M.
Transylvania, Fri., June 4, 5 P.M.

Gibraltar-Genoa-Naples-Piræus
S.S. Carpathia, Thur., May 13, Noon

NOTICE!

TRAVELLERS intending to embark on the Atlantic voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with formal notices given by the Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or of any of her allies, are liable to destruction in these waters and that travellers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk.

IMPERIAL GERMAN EMBASSY
WASHINGTON, D. C., APRIL 25, 1915.



После «Титаника» лайнер «Лузитания», наверное, является самым грандиозным рэком в мире. Поэтому мне всегда очень хотелось увидеть его собственными глазами.

1 мая 1915 года британский океанский лайнер «Лузитания» вышел в свой последний рейс из Нью-Йорка, взяв курс на Ливерпуль. На его борту находились 1257 пассажиров и 702 члена экипажа. 22 апреля, за 9 дней до отправления «Лузитании», германское посольство в США опубликовало в 50-ти американских газетах предупреждение о том, что на территории вокруг Британских островов любые суда Великобритании будут уничтожены германским флотом. Это же предупреждение было напечатано и на рекламной листовке последнего рейса «Лузитании».

Но пассажиры судна не слишком беспокоились — никто не верил, что немцы решатся напасть на корабль с американскими гражданами на борту. В первом классе за океан отправились в основном известные американские бизнесмены, политики и деятели искусства, в том числе мультимиллионер

Альфред Вандербильт, посол США в Испании
Огден Хаммонд, актриса Рита Жоливе, дирек-
тор Национальной галереи Ирландии сэр Хью
Лейн, везший с собой картины стоимостью
60 млн долларов. Среди них были картины
Моне и Рубенса, транспортировавшиеся
в свинцовых трубах.

Плавание проходило спокойно. Когда судно
приблизилось к берегам Ирландии, стало из-
вестно, что поблизости находится немецкая
подводная лодка. Капитан Тернер немедленно
удвоил дозор. Неделю назад в этом районе были
торпедированы три корабля, и капитан не хотел
рисковать. Первое предупреждение поступило
5 мая, затем сообщения о присутствии подвод-
ной лодки стали приходить ежедневно. 7 мая
в 14 ч 15 мин «Лузитания» находилась примерно
в 10 милях к югу от Олд-Хед-оф-Кинсейл, когда
корабль был поражен торпедой между первой
трубой и носом. Сразу же последовал второй
мощный взрыв, который нанес большой ущерб
машинному отделению. Корабль сильно накре-
нился, что затруднило спуск спасательных шлю-
пок. Через 15 минут судно затонуло, погиб 761
человек, в том числе 94 ребенка. Из этих жертв
124 имели американское гражданство. Амери-
канское правительство было в ярости, но немцы
заявили, что на борту корабля были боеприпасы
и поэтому торпедирование было законным.

Торпеда была выпущена ПЛ U20 под командо-
ванием капитан-лейтенанта Швигера. Он утвер-





ждал, что выпустил по «Лузитании» только одну торпеду.

Позже в прессе активно обсуждался тот факт, что произошел второй взрыв. Существует множество версий, объясняющих происхождение второго взрыва, в частности, повреждение паровых котлов, взрыв угольной пыли, умышленный подрыв или самопроизвольная детонация нелегально перевезившихся в трюме боеприпасов. Однако военное командование Великобритании отрицает факт перевозки взрывчатых веществ на «Лузитании».

Торпедирование «Лузитании» не принесло германскому делу никакой пользы и, безусловно, стало причиной того, что Америка позже присоединилась к войне против Германии.



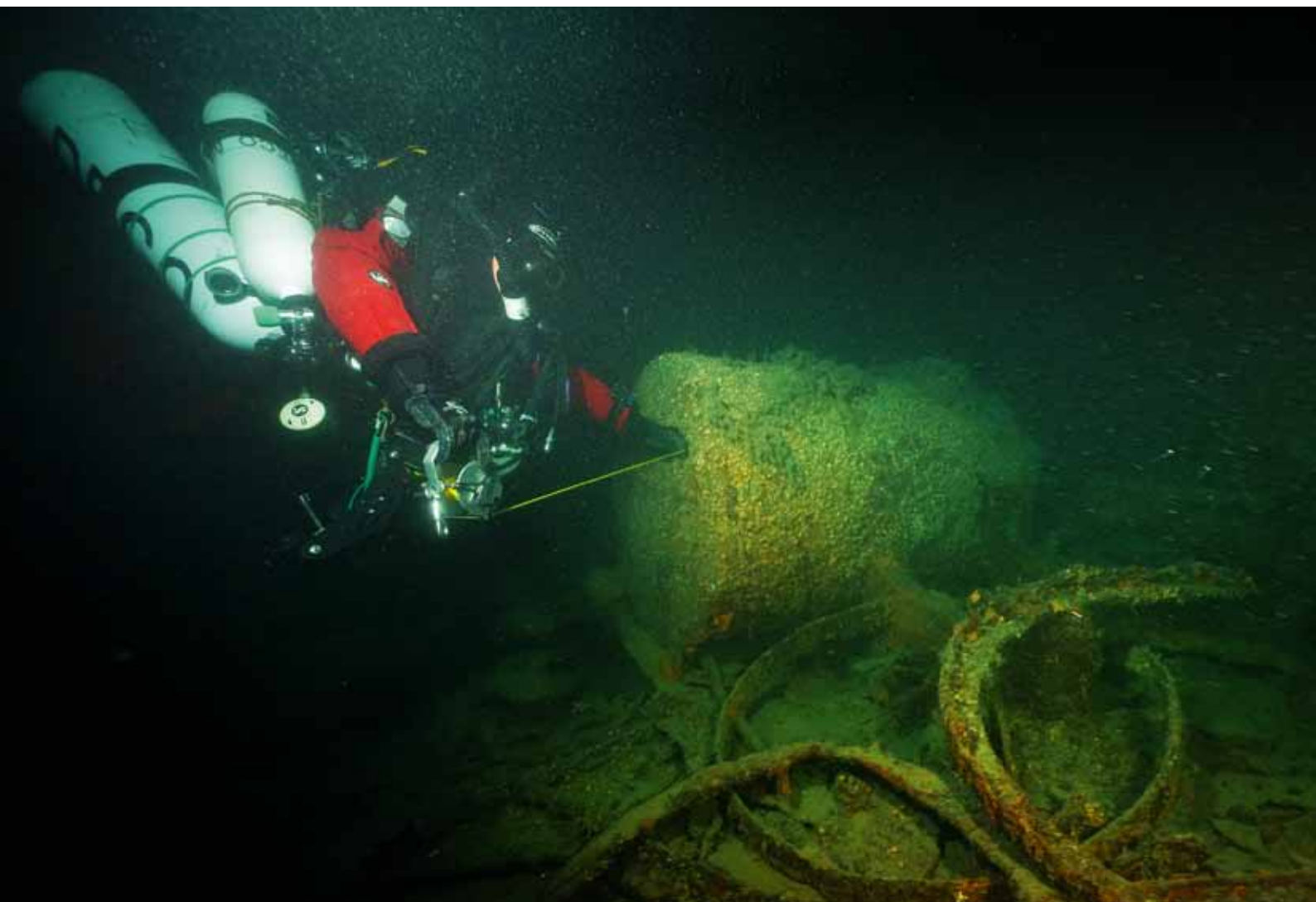


Первые планы экспедиции

Я уже несколько лет искал возможность погрузиться на рэк «Лузитании», но все никак не мог найти команду, которая пошла бы со мной.

А в 2017 году я получил сообщение об экспедиции, которую организовывал Питер Маккэмли. Он собирал команду для реализации проекта, рассчитанного на несколько лет. Целью этого проекта, помимо прочего, было создание хороших трехмерных изображений затонувшего судна. Я отправил Питеру письмо, и он пригласил меня в Ирландию. К сожалению, я не смогу нырнуть, потому что я не был включен в список заявок на получение разрешения. На «Лузитанию» невозможно погрузиться без одобрения ирландского правительства и американского владельца Грега Бемиса.

Даже без дайвинга мне определенно хотелось поучаствовать в этом проекте, и в конце июля



я, предвкушая встречу с «Лузитанией», выехал в Ирландию. Мой план состоял в том, чтобы сесть на паром до Рослера в Ирландии во французском городе Шербур. До Шербура мне ехать около 650 км. Когда я решил съехать с шоссе, чтобы выпить кофе, оставалось еще 60. Съезжая на узкую дорогу, я внезапно услышал громкий стук в днище машины. Я вылез, заглянул под машину и увидел, что из карбюратора вытекает масло. Это был железный столб, торчащий из асфальта, теперь моя машина была непригодна для использования. У меня была страховка, но на паром я не успевал. Так закончилась запланированная на 2017 год поездка.

2018 год: вторая попытка

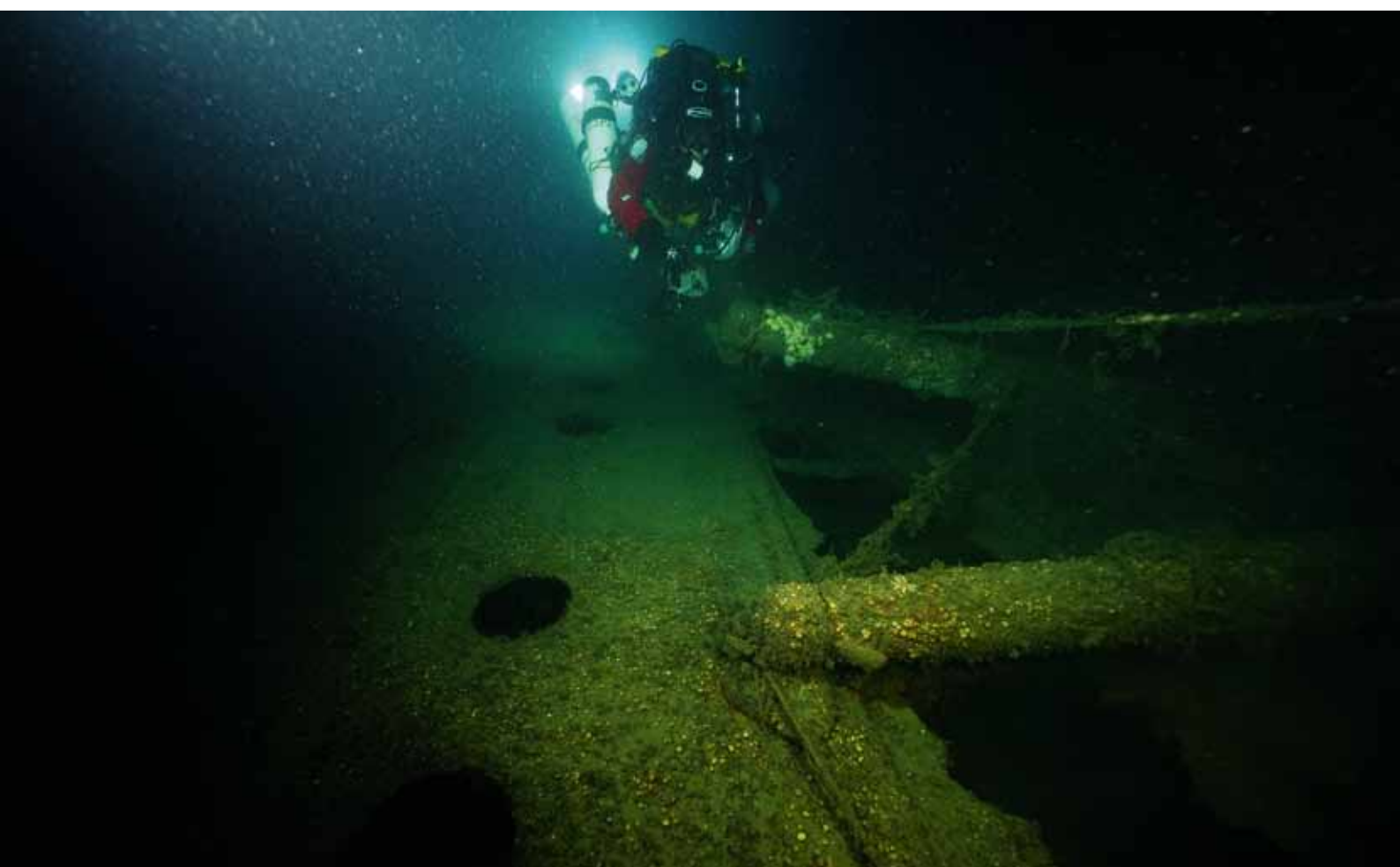
Зимой 2017/2018 года Питер Маккэмбли собрал новую команду, и на этот раз я был в списке на погружение. К поездке я подготовился хорошо. Физически, морально и с оборудованием все

должно было быть на высоте. На этот раз моя поездка прошла без каких-либо проблем, я приехал вовремя и погрузил свое оборудование на борт нашего экспедиционного корабля, который, между прочим, был оборудован подъемником для дайверов. Погода была очень хорошая, солнечная, с легким ветерком. Было 24 сентября 2018 года. Сегодня я совершу свое первое погружение! В команде, которая первой пошла в воду, были Дэйв Гратион и Кари Хиттинен, которые хотели сделать 3D-видеосъемку носовой части затонувшего судна, как они сделали это в прошлом году. Вторыми под воду пошли мы со Стивом Сондерсом. Однако во время спуска, на глубине 70 метров, мы столкнулись с поднимающейся первой командой. Они показали нам, что якорь не на рэке, и нужно подниматься наверх. Это была серьезная неудача, и в течение следующих нескольких дней не было никакой возможности нырять из-за плохой погоды. Че-

рез 5 дней погода стала лучше, и мы решили попробовать еще раз. Еще раз был проложен спусковой конец, и вскоре я уже спускался к месту крушения. Много лет я шел к тому, чтобы воплотить эту мечту в жизнь, и теперь, наконец, сам увижу этот рэк!

Видимость на дне была не более 5 метров, но сразу было заметно, что рэк весь опутан рыболовными сетями.

Я решил не уплывать слишком далеко от спускового конца. Тройной крюк находился недалеко от надстройки в передней части рэка. Однако ориентироваться было непросто. В боковой части корабля я заметил железную изогнутую шлюпбалку, ряд круглых иллюминаторов — они все еще были в стене затонувшего судна, и я решил плыть к ним, потому что там было меньше сетей. Проплыв вдоль стены, я неожиданно наткнулся на одну из больших входных дверей, служивших для приема пассажиров на борту. По пути я также видел только большие круглые бронзовые окна. В этом не было ничего удивительного, потому что на таком большом





Мемориал и музей, посвященные «Лузитании». Ирландия, Old Head of Kinsale

пассажирском корабле, как «Лузитания», были сотни иллюминаторов. Я решил повернуть направо и плыть обратно в направлении тройного крюка. На обратном пути я увидел, что судно сильно пострадало от течений и соленой воды. Однако мне было уже пора начинать подъем. 20 минут донного времени пролетели быстро, и теперь меня ждали долгие декомпрессионные остановки. На следующий день мы снова ныряли на рэк, но времени на осмотр его было очень мало, и я не хотел рисковать.

2019: долгожданная экспедиция!

Летом 2019 года я вернулся в Ирландию, чтобы нырнуть на «Лузитанию». Я хорошо подготовился, со мной приехал мой постоянный бадди Карл Ван дер Овера. В начале путешествия погода была не очень хорошая, погружения отменялись. Через 5 дней погода немного улучшилась, и мы решили рискнуть. Тройной крюк снова был закреплен на капитанском мостике рэка, и, когда мы спустились, стало понятно, что видимость на рэке намного лучше, чем в прошлом году. У Карла была ходовая катуш-

Ни один билет на «Лузитанию» не был сдан. Капитан не опасался германских субмарин – скорость «Лузитании» была в два раза выше их скорости.





ка с линем, ее мы использовали, чтобы иметь возможность быстро вернуться к спусковому концу. Теперь мы могли спокойно исследовать место крушения. Сразу же возле тройного крюка мы увидели несколько прямоугольных бронзовых окон. Такие располагались в каютах пассажиров первого класса.

Мы также нашли один из резервуаров для воды, стоявших на палубе. Недалеко от него мы видели два душа и кусок мозаики, которая покрывала полы ванных комнат.

Пока мы плыли к носу корабля, у нас было время рассмотреть части корпуса, усеянные иллюминаторами всевозможных форм.

На самом носу была найдена якорная цепь и лебедка для подъема якорей, а также кнехты с намотанным швартовым тросом. Куски деревянного пола на передней палубе были все еще целы!

Видимость в этом месте была по крайней мере 8 метров, что исключительно хорошо для этого рэка. В последующие дни мы совершили еще несколько погружений, разными командами были сделаны тысячи снимков. Четыре дня подряд я нырял на глубину 90 метров, так что мне пора уже было и отдохнуть.

Это был бесценный опыт — участие в этом замечательном приключении, и в следующем году мы обязательно постараемся вернуться, чтобы исследовать еще больше мест на затонувшем корабле. Мы также намерены в будущем поднять на поверхность предметы, найденные на месте крушения, под присмотром археологов. Затем эти предметы будут выставлены в новом музее, который будет построен в Кинсейле.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Паротурбоход «Лузитания» строился на верфи «John Brown & Co» в Клайдбанке с 1904 по 1907 гг. Его длина составляла 240 м, ширина – 29 м, водоизмещение – 44 765 т, осадка – 10,5 м.

Лайнер принадлежал британской судоходной компании «Кунард Лайн». Вместе с однотипным лайнером «Мавритания» он до 1911 г. удерживал статус самого большого судна в мире и был одним из самых быстроходных судов.

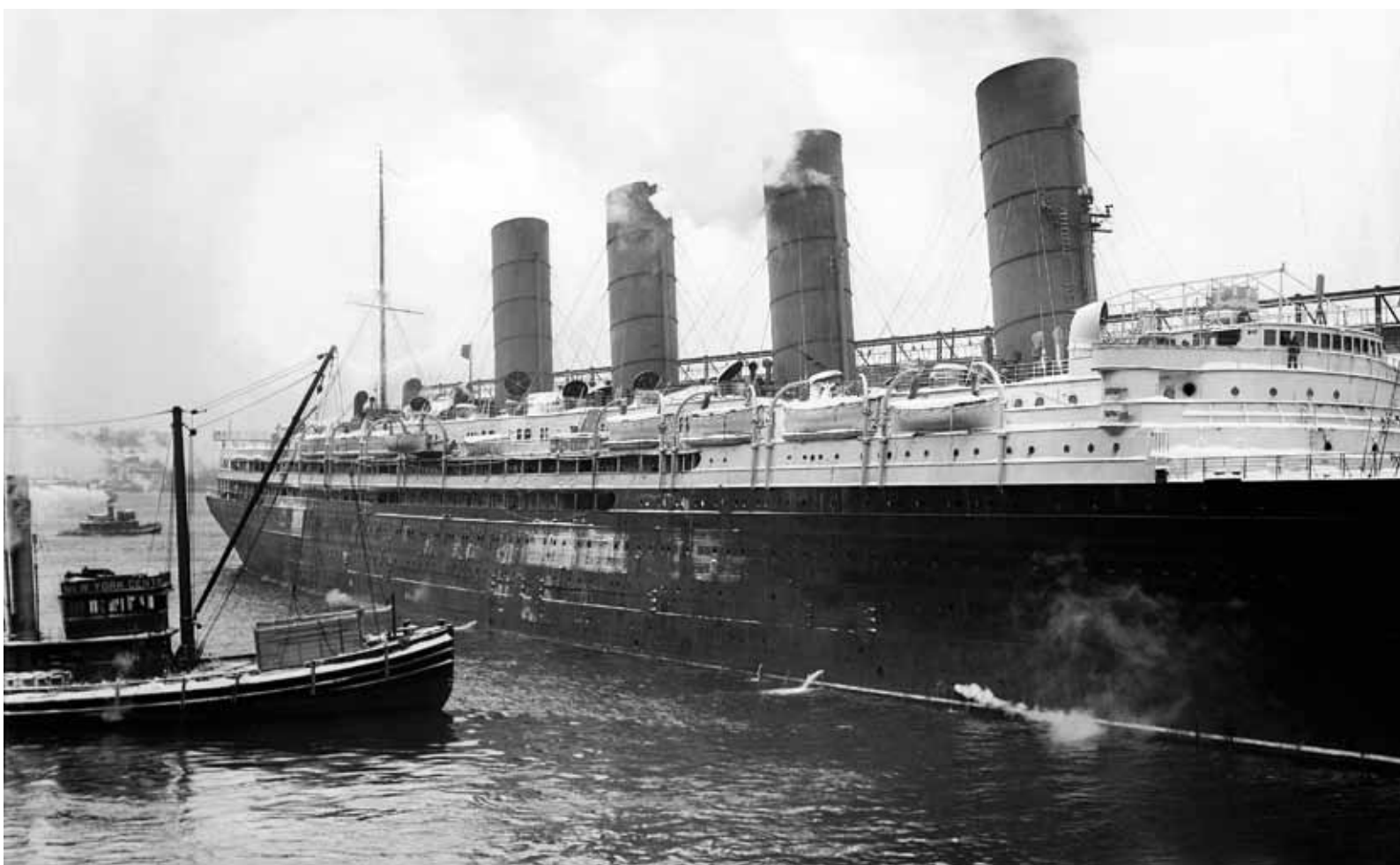
«Лузитания» могла развивать скорость до 25 узлов (46 км/ч). В 1907 г. она завоевала «Голубую ленту Атлантики», отобрав ее у германского лайнера «Кайзер Вильгельм II».

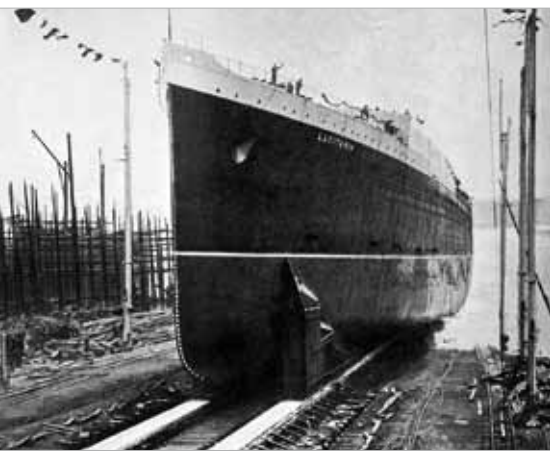
В движение лайнер приводили 4 паровые турбины суммарной мощностью 76 тыс. л.с. Пар для турбин, генераторов и вспомогательных механизмов производили 25 котлов. У судна было двойное дно и 34 водонепроницаемых отсека, образованных поперечными и продольными переборками с герметичными дверьми. Гермодвери на поперечных переборках имели гидравлический привод и управлялись дистанционно. Судно могло оставаться на плаву при затоплении любых двух отсеков.

Строительство «Лузитании» субсидировалось британским правительством, с условием, что судно в случае войны могло быть преобразовано в вооруженный вспомогательный крейсер (ВВК). Когда началась Первая мировая война, британское правительство рассчитывало реквизировать его, и «Лузитания» была внесена в официальный список ВВК. Но «Лузитания» во время войны продолжала совершать коммерческие трансатлантические рейсы.

За время 8-летней службы «Лузитания» совершила в общей сложности 201 рейс через Атлантику по линии Ливерпуль – Нью-Йорк.

6 августа 1914 г. началась Битва за Атлантику. Боевые действия между флотами Британской и Германской империй разворачивались вокруг Британских островов, в районе интенсивного гражданского судоходства. 18 февраля 1915 г. Германия объявила эту территорию военной зоной, где все суда Великобритании и ее союзников без предупреждения подлежали уничтожению германским флотом. С августа 1914 по февраль 1915 гг. германскими субмаринами были потоплены 11 британских торговых судов.





Спуск «Лузитании» на воду в 1907 г.



Обеденный салон «Лузитании»



Каюта первого класса



Прибытие судна в Нью-Йорк



Палуба второго класса

17 апреля 1915 года «Лузитания» покинула Ливерпуль и отправилась в свой 201-й трансатлантический рейс, прибыв в Нью-Йорк 24 апреля. В конце апреля началась погрузка в грузовые отсеки «Лузитании». Помимо продовольствия и всевозможных товаров, на борт были погружены ящики с 4,2 млн винтовочных патронов, 1250 ящиков шрапнельных стаканов, 189 ящиков, содержимое которых значилось как «товары военного назначения» и 18 ящиков невзрывных снарядных трубок.

Несмотря на военный характер груза, он не являлся контрабандой. Закон 1911 г. позволял транспортировать на торговых судах легкое стрелковое оружие – оно не попадало под классификацию боеприпасов.

22 апреля, за 9 дней до выхода «Лузитании» в рейс, германское посольство в США опубликовало в 50-ти американских газетах объявление следующего содержания:

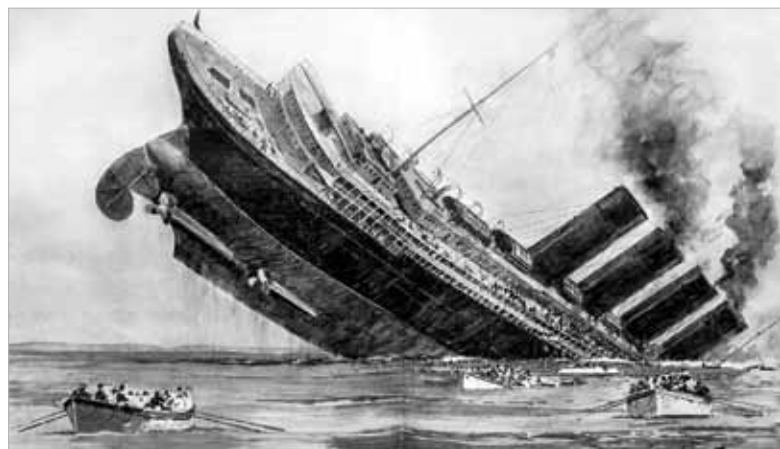
«Обратите внимание! Путешественникам, намеревающимся отправиться в плавание через Атлантический океан, напоминаем, что Германия и ее союзники находятся в состоянии войны с Великобританией и ее союзниками; воды близ Британских островов являются зоной ведения боевых действий, и в соответствии с официальным предупреждением, данным Правительством Германской империи, все суда, идущие под флагом Великобритании или ее союзника, подлежат уничтожению в этих водах, и посему путешественники, находящиеся в зоне ведения боевых действий на судне Великобритании или ее союзника, действуют на свой страх и риск.

Посольство Германской Империи, Вашингтон, 22 апреля 1915».

Но это предупреждение почти не сказалось на спросе на рейсы в Великобританию. Ни один билет на «Лузитанию» не был аннулирован из-за военной угрозы. Капитан и его вахтенные помощники поч-



Шлюпочная палуба



Крушение «Лузитании». Рисунок в газете The Illustrated London News



Выжившие после крушения «Лузитании»

ти не опасались германских субмарин, поскольку скорость «Лузитании» почти в два раза превышала крейсерскую скорость подводных лодок в надводном положении.

«Лузитания» покинула пирс № 54 в Нью-Йорке в полдень субботы, 1 мая 1915 года. Среди пассажиров было 950 подданных Британской империи, 189 граждан США, 71 подданный Российской империи, 15 граждан Персии, 8 граждан Франции и граждане еще 11 стран.

7 мая 1915 года судно было торпедировано германской субмариной U-20. Погибли 1198 человек из 1960, находившихся на борту.

В момент атаки «Лузитания» шла со скоростью 18 узлов (33 км/ч). После попадания торпеды лайнер потерял управление и на протяжении следующих 10 минут двигался по инерции, что осложнило эвакуацию с тонущего судна. Крен на правый борт сильно усложнял спуск спасательных шлюпок. Много лодок опрокинулось при погрузке и спуске на воду. «Лузитания» несла 48 спасательных шлю-

пок – более чем достаточно для всей команды и всех пассажиров, – но спустить удалось только 6 шлюпок, все со стороны правого борта.

Оба суда, состоявшихся в США и Великобритании после окончания расследований, постановили: «Причиной крушения явилось противозаконное действие Правительства Германской империи». Действия капитана были признаны грамотными, а меры по спасению людей экипажем соответствующими всем требованиям. По решению судьи, все претензии следовало предъявлять германскому правительству. В 1925 году в качестве репарации Веймарской республикой были выплачены 2,5 млн долларов.

11 января 2011 г. в возрасте 95 лет умерла Одри Пирл, последняя выжившая пассажирка лайнера, которой на момент катастрофы было всего 3 месяца.