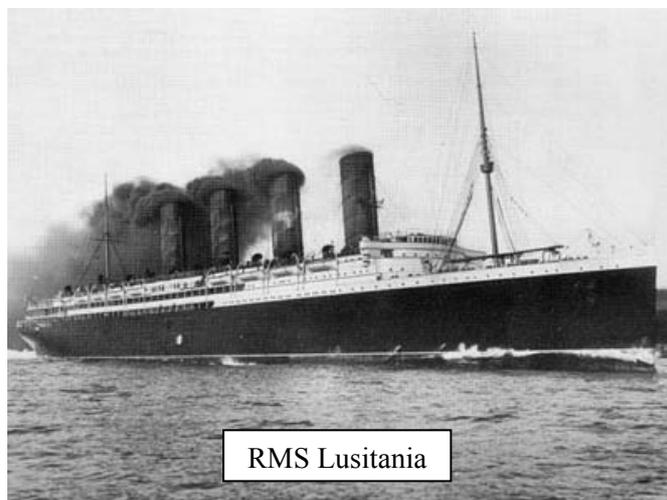


Маленькие пешки в большой игре.

Зачастую, для достижения глобальной цели, приходится поступиться сиюминутными интересами. Если речь идёт об одном человеке, о его собственных глобальных целях и собственных сиюминутных интересах – это одно. Совсем другое, когда речь идёт о целях одного и интересах другого человека. И уж совсем плохо, когда цели ставят политики, а расплачиваются простые граждане, причём расплачиваются не интересами, а, зачастую, жизнями.

Эта статья посвящена трансатлантическому лайнеру «Лузитания», который был одним из самых быстрых пароходов своего времени и, наряду с Мавританией, разделял неофициальный титул «борзых моря». Однако запомнился этот пароход не своими скоростными качествами и техническими особенностями – он запомнился своим трагическим концом, поставив при этом другой, печальный рекорд, – десятое место в списке десяти крупнейших водных катастроф в истории человечества. До сих пор история гибели «Лузитании» вызывает множество вопросов. В этой статье я попробую, опираясь на доступные факты, рассказать об истории гибели лайнера и о роли, которую это событие имело в мировой истории.

Итак, трансатлантический лайнер RMS Lusitania был заложен на верфи «Джон Браун и Ко» 16 июня 1904 года, по заказу пароходной компании «Кунард Лайн». Спуск корпуса на воду состоялся 7 июня 1906 года, а 26 августа 1907 года судно было передано заказчику. Здесь следует отметить, что хотя заказчиком выступала пароходная компания, реально расплачивалось за постройку судна британское правительство. Дело в том, что между компанией «Кунард» и правительством было заключено соглашение, согласно которому последнее обязуется оплатить стоимость постройки двух судов, при условии, что она не превысит 2,6 миллиона фунтов-стерлингов. Кроме стоимости, контракт с правительством накладывал следующие ограничения – судно должно иметь скорость не меньше 24 узлов, должна быть предусмотрена установка вооружения, а машинное отделение должно быть расположено ниже ватерлинии и иметь защиту. Кроме того, руководящие посты в компании Кунард запрещалось занимать гражданам других государств.



Так появлялись на свет «борзые моря», уступающие своим конкурентам (судам Олимпик-класса) в комфорте, но превосходящие в скорости (крейсерская скорость судна составляла 24 узла, а максимальная 25,85 узла).

Однако с началом Первой Мировой войны мирные будни трансатлантических лайнеров закончились. Согласно требованию британского правительства, все трансатлантические суда были переданы в его полное распоряжение. Часть из них использовали в качестве плавучих госпиталей, часть – в качестве военных транспортов. Из всех, наиболее крупных трансатлантических лайнеров, только Лузитания осталась работать на мирной трансатлантической линии. Таким образом, Лузитания была единственным крупным английским судном, перевозившим через Атлантику американцев.

Что бы понять, какие последствия имела для всемирной истории гибель «Лузитании», необходимо представить себе обстановку, сложившуюся к весне 1915 года. Идёт Первая Мировая война, Англия, имея в своём распоряжении один из самых боеспособных флотов своего времени, во главе которого стоял будущий «самый знаменитый британец всех времён» Уинстон Черчилль, всеми силами стремится не только к военной победе над неприятельскими флотами, но и к пресечению любых попыток морской торговли между Германией и нейтральными странами. Ситуация дошла до того, что Англия задержала несколько американских судов с грузом для Германии. В ответ на это, в конце весны 1915 года, личный представитель президента США, полковник Хауз,

должен был донести до британского правительства список ответных мер, которые Америка намеривалась предпринять в связи с задержанием своих кораблей.

К тому моменту США, сохраняя нейтралитет, имели торговые отношения со странами по обе стороны европейского фронта, однако резкие действия Англии по отношению к американским торговым кораблям, могли подтолкнуть США, как минимум, к отказу от торговых связей с Антантой.

Германия же, в свою очередь, тоже была недовольна ситуацией, когда Англия закупала военные товары и грузы двойного назначения за океаном. В ответ на закупки стратегических товаров Англией, Германия развязала подводную войну, отдав приказ капитанам своих подводных лодок топить любой корабль в зоне боевых действий. Замечу, именно приказ, то есть распоряжение, подлежащее обязательному и безоговорочному исполнению, а не разрешение на подобные действия, как о том позже будут говорить многие историки.

Сильный надводный флот Британии не мог предпринять эффективных мер против немецких подводных лодок, из-за атак которых английская сторона несла ощутимые потери (главным образом топились торговые и транспортные суда).

В то же время Германия, по дипломатическим каналам, проинформировала мировую общественность о доктрине своей подводной войны и о том, что нахождение на любом (в том числе и гражданском) английском судне в зоне боевых действий смертельно опасно для его пассажиров. Однако, как это бывает далеко не только в России, подобные предостережения большинством людей были проигнорированы. Как говорится, «пока гром не грянет...».

Именно в такой ситуации и произошли события, официальная версия которых выглядит так: 1 мая 1915 года, британский трансатлантический лайнер «Лузитания» готовился отбыть от причала №54 в Нью-Йорке и взять курс на Англию. Непосредственно перед отплытием, германское посольство разместило в газете объявление, в котором предостерегало американских граждан от путешествий через зону боевых действий, особенно на британских лайнерах. Но это предупреждение практически не возымело действия по двум причинам – во-первых, мало кто верил, что Германия решится реально воплотить угрозы в жизнь и атаковать мирный корабль, во-вторых, «Лузитания» была одним из самых быстрых судов своего времени и превосходила по скорости подавляющее большинство военных кораблей и, уж тем более, все подводные лодки. Пассажиры верили, что «Лузитанию» просто невозможно догнать, а значит, и атаковать. И уверенность эта возникла не на пустом месте – в послужном списке «Лузитании» уже была попытка захвата судна со стороны немецких моряков, однако лайнер благополучно ушёл от преследования.

Таким образом, в полдень 1 мая 1915 года, самый быстрый лайнер своего времени отправился в очередное трансатлантическое плавание. Официальные документы свидетельствовали о том, что характер его груза исключительно мирный, а пассажиры – гражданские лица (в том числе и весьма состоятельные и влиятельные особы).

По официальной же версии, утром 7го мая, недалеко от побережья Ирландии, «Лузитания» попала в туман и была вынуждена снизить скорость (ещё одной официальной причиной снижения скорости называется желание капитана избежать ожидания прилива на входе в порт). Так или иначе, в 14:10 у побережья Ирландии, идя со скоростью 18 узлов, «Лузитания» была торпедирована немецкой подлодкой U-20. Два взрыва, последовавшие с интервалом менее минуты, проделали в борту лайнера пробоину, в которую мог свободно заехать паровоз. Официальная королевская комиссия признала, что это следствие попадания двух торпед, выпущенных подлодкой. Лайнер быстро потерял остойчивость, накренился и затонул за 18ть минут. В ходе этой трагедии, из 1959 находившихся на борту человек, погибло 1198, в том числе 115 американских граждан. Сейчас, по числу человеческих жертв, эта катастрофа находится на десятом месте в истории мирового мореплавания, но на том момент, это была вторая по масштабу катастрофа, после гибели «Титаника».

Королевская следственная комиссия однозначно обвинила в этом Германское правительство (за разрешение топить гражданские суда) и лично капитана подлодки U-20 Швигера (на фото третий справа в нижнем ряду). На улицы США вышли люди, с требованиями принятия ответных мер против Германии. О том, что Америка намеривалась принять «адекватные» меры против Англии за задержку её торговых судов, никто больше не вспоминал. Резонанс, вызванный это историей, привёл к тому, что 6 июня 1915 года Германия была вынуждена отказаться от затопления мирных (в том числе и торговых) судов, что дало Англии значительную передышку в морской войне. С этого момента США фактически открыто помогали Англии и начали активные приготовления к вступлению в боевые действия. Конечно, говорить о том, что именно гибель «Лузитании» привела США к вступлению в Первую Мировую войну, было бы преувеличением (с момента затопления лайнера до момента вступления США в войну прошло два года), но уверенно можно сказать, что этот инцидент изменил мнение политиков и населения США относительно позиции в войне, а так же стал одной из причин последующего прямого участия Америки в боевых действиях.



Теперь вспомним об общей политической и военной ситуации, сложившейся к весне 1915 года. Думаю, не надо быть провидцем, что бы понять, каким подарком судьбы была для Британии гибель мирного пассажирского лайнера с Американцами на борту от торпеды немецкой подводной лодки. Однако был ли это «подарок судьбы» или же эту судьбу вершили конкретные люди? Попробуем разобраться.

Для этого надо ответить на два основных вопроса – была ли «Лузитания» мирным кораблём или участвовала в поставках военных грузов и была ли её гибель случайностью, или же катастрофа была спланирована специально? Прямых доказательств, способных дать однозначные ответы на многие вопросы практически нет, однако есть немалое число косвенных фактов, сопоставив которые воедино, можно сделать вполне определённые выводы.

Сразу после потопления «Лузитании» немецкое правительство выступило с заявлением, согласно которому, в трюмах «Лузитании» находился военный груз, и, таким образом, лайнер не был полностью мирным объектом и являлся законной военной добычей. К этому заявлению можно отнестись двояко – с одной стороны, это могло объяснить многое, с другой – Германия была вынуждена оправдываться за совершённое действие и для такого оправдания вполне могла выступить с заведомо лживым заявлением. Посмотрим косвенные факты, касающиеся этого момента.

Как уже было отмечено, реально строительство «Лузитании» финансировало Британское правительство, и, в случае начала войны, лайнер должен был поступить на военную службу. Действительно, в самом начале войны «Лузитания» была отозвана с гражданских линий и готовилась к переоборудованию для нужд флота, однако в скором времени лайнер вновь вернулся на мирную трансатлантическую трассу. Весьма странно, учитывая, что скоростные качества судна могли быть с успехом использованы в военных целях (как минимум, военный транспорт такой огромной пассажироместимости и с такими ходовыми качествами, позволял бы перебрасывать значительные группы солдат, при этом оставаясь практически неуязвимым для флота неприятеля). В то же время, на трансатлантических линиях вполне можно было бы использовать другие, менее скоростные лайнеры. Закрадывается мысль о том, что на «Лузитанию» была возложена иная миссия, косвенно имеющая отношение к военным действиям.

Существует мнение, что между британским адмиралтейством и руководством компании «Кунард» была договорённость, что «Лузитания» останется на трансатлантической линии (что приносило весьма немалые прибыли компании и подвергало корабль гораздо меньшему риску, чем участие в боевых действиях), но взамен «Кунард» будет прикрывать перевозку на лайнере «специального груза». Так это, или нет, проверить уже невозможно. Верить этой версии или нет – решать читателю. Я лишь привожу данное мнение здесь, как весьма многое объясняющее.

С другой стороны, есть косвенные подтверждения участия «Кунард» в закупках предметов армейского назначения. Так, известно, что именно через банковские счета «Кунард» производилась оплата закупленных в США взрывчатых веществ, произведённых на заводах «Дюпон». Сам по себе этот факт ещё не доказывает перевозки взрывчатки на борту «Лузитании», но с другой стороны – зачем пароходной компании закупать взрывчатку в США, тем более, если не планируется её перевозка через океан?

Сразу после катастрофы, в июне 1915 года, посольство Австро-Венгрии направило в госдепартамент США письмо, в котором подробным образом описывалась схема закупки и доставки в Англию взрывчатых веществ американского производства. Среди прочих подробностей, указывались даже габариты и внешний вид груза, загруженного в носовой трюм «Лузитании» перед её отбытием в последний рейс. Из письма следует, что это были ящики с сыром в количестве 3800 штук. Указывались так же и люди, участвовавшие в закупке и отправке груза. В том числе, упоминается американец Фрезер, связь которого с английской разведкой была доказана. До войны Фрезер был несостоятельным должником, и по американским законам, не имел права торговать. Однако в 1915 году, по документам порта, он числился одним из крупнейших импортёров.

Само по себе это письмо, конечно, могло быть и актом защиты либо попыткой разрядить чрезвычайно напряжённую обстановку, возникшую после гибели «Лузитании», однако огромное количество весьма точных подробностей всё же указывает на то, что, по крайней мере, часть из сказанного в письме имела место быть в действительности.

Более того, даже Британскому правительству пришлось признать факт перевозки на «Лузитании» грузов военного назначения. Так, спустя 4 дня после трагедии, англичане официально признали, что в трюмах «Лузитании» перевозились ящики с винтовочными патронами и пустые болванки для снарядов. Таким образом, Англия признала, что характер перевозимого «Лузитанией» груза не соответствовал статусу мирного лайнера.

В принципе, на этом можно было бы поставить точку – военный груз на борту был, значит лайнер – цель законная, а британское правительство, понимая, что скрыть правду не удастся, спустя 4 дня всё же признало факт контрабанды. С другой стороны, винтовочные патроны и болванки для снарядов всё равно не оправдывали

действия немецких подводников, отправивших на дно 1198 человек гражданского населения. В принципе, все оставались при своих интересах, если бы не одно НО. Зачем Британии признавать наличие боеприпасов ещё до выводов комиссии? Затычка времени только укрепила бы антигерманские настроения в США, что было на руку английскому правительству. Чем позже объявить о наличии военного груза, тем было бы лучше с точки зрения общей политической и общественной ситуации. И, тем не менее, правительство Англии признаёт факт наличия на борту военных грузов всего через 4 дня после трагедии. Почему?

Здесь уместно вспомнить известный «манёвр», к которому часто прибегают государственные деятели разных стран (в том числе и России, ровно как и бывшего СССР) – частичное открытие правды ради сокрытия подробностей. Это как с пружиной – если её дожимать до упора, то она, рано или поздно, выпрямится и разломает те механизмы, которые её сжимали. Но если сжатие пружины немного ослабить, то станет возможным держать её сжатой весьма длительное время. Есть все основания полагать, что в случае с «Лузитанией» было именно так.

Возникает другой вопрос – а что могло быть хуже, чем контрабанда военных грузов под прикрытием мирного лайнера с гражданами нейтральных государств на борту? Здесь уместно вспомнить, что сразу несколько независимых источников указывают на закупки грузов военного назначения на американском заводе «Дюпон», который являлся предприятием химической промышленности и не занимался производством винтовочных патронов или болванок для снарядов. Этот завод специализировался на производстве взрывчатых веществ. С великой долей вероятности, можно предположить, что под обозначением «специальный груз» были не практически безобидные винтовочные патроны, а чрезвычайно опасная при транспортировке взрывчатка, и факт обнаружения на борту «Лузитании» подобного груза мог бы изменить настроения в США с про-британских на диаметрально противоположные. Но попробуем разобраться и проанализировать некоторое косвенные доказательства нахождения подобного груза на борту.

В этой связи уместно вспомнить те 18ть минут, в ходе которых «Лузитания» превратилась из гордости Британии и королевы Атлантики в груды железа на глубине ста метров у берегов Ирландии.

Итак, по воспоминаниям спасшихся очевидцев (среди которых был и капитан «Лузитании»), после торпедной атаки было два взрыва, причём второй был в разы мощнее первого. При этом все спасшиеся в один голос говорят, что торпеда была одна. У многих читателей возникнет вопрос – как с борта судна можно было понять, сколько было торпед? Дело в том, что подводные лодки того времени, ровно как и применяемые на них боеприпасы, были очень несовершенны. Подлодка была вынуждена атаковать практически от поверхности воды, и выпущенная к цели торпеда шла с минимальным заглублением, оставляя на поверхности океана характерный пенный след. Именно такой след и увидели с борта «Лузитании» за секунды до первого взрыва. Но след был только один.

С другой стороны, в дневнике капитана U-20 было записано, что по лайнеру выпущена одна торпеда. Правда, некоторые современные историки считают, что этот дневник был отредактирован германским военным командованием, что бы уменьшить негативный резонанс от затопления лайнера. Не берусь давать оценку такому мнению, а по сему, упоминаю о записи в дневнике только как о дополнительном, но не основном доказательстве того, что торпеда была одна.

А в качестве основного доказательства можно привести другой факт – второй взрыв на борту «Лузитании», мало того, что следовал непосредственно за первым (мало вероятно, что две торпеды можно было выпустить с таким малым временным отставанием), так ещё и был в разы мощнее первого, и уж точно, гораздо мощнее, чем взрыв любой из известных на тот момент торпед. Так что с уверенностью можно сказать, что второй взрыв вызвала не торпеда. Но тогда что?

И здесь среди специалистов нет единого мнения. Если для установки числа выпущенных торпед можно было оперировать конкретными, пусть и косвенными, фактами, то относительно фактов, указывающих на причину второго взрыва, дело обстоит сложнее. На сегодняшний день существуют три основные версии – взрыв угольной пыли, взрыв одного из котлов и взрыв тайно перевозимой в трюмах взрывчатки.

Версия о взрыве котла несостоятельна, поскольку на лайнере просто не было котлов в том месте, куда пришёл эпицентр второго взрыва (прямо под рулевым мостиком). Собственно, поэтому данную версию отвергли практически все исследователи.

Версия о взрыве угольной пыли возникла сразу же после катастрофы. В её пользу говорит отличный от торпедного, характер второго взрыва, а так же то, что к концу пути угольная пыль действительно неизбежно накапливается в бункерах. За неимением более подходящего объяснения, данная версия получила широкое распространение, однако она была отвергнута официальной английской комиссией, в пользу несостоятельной версии о двух торпедах. Интересно, почему? Точный ответ дать невозможно, но вариант взрыва угольной пыли можно смоделировать в расчётах на бумаге, что весьма трудно осуществимо для версии со второй торпедой. Иными словами, версию с торпедой проверить тяжелее. Но, каковы бы ни были мотивы королевской комиссии, официальная версия не пользовалась большой популярностью у специалистов. Даже те, кто считал, что на борту не было опасной взрывчатки, официальную версию не разделяли и придерживались предположения о взрыве угольной пыли.

Итак, посмотрим, могла ли угольная пыль вызвать подобные повреждения лайнера? Торпеда немецкой подлодки попала в лайнер таким образом, что повреждёнными могли оказаться как угольный бункер, так и грузовой трюм на носу судна. Если угольный бункер был повреждён и если в нём действительно была угольная пыль, то вероятность детонации исключить нельзя.

С другой стороны, детонация в угольном бункере должна была бы вызвать, скорее, продольное повреждение корпуса, а не ровную дыру в районе носового трюма. К тому же мощность взрыва в угольном отсеке, хотя и была большей, чем мощность взрыва торпеды, всё же недостаточна, для причинения лайнеру таких серьёзных повреждений. Напомню, что другой британский лайнер – «Британик» - использовавшийся в качестве плавучего госпиталя, как раз и затонул в следствии взрыва в угольном отсеке. Однако, не смотря на то, что система водонепроницаемых переборок оказалась неисправной и что все иллюминаторы нижних палуб были открыты (что обеспечило доступ воды внутрь судна при начале затопления), «Британик» продержался на плаву около часа, и подавляющее большинство его пассажиров спаслись.

Но в то время не было данных, способных подтвердить или опровергнуть версию взрыва угольной пыли, и большинство населения Европы и Америки приняли именно её за правильную, не смотря на ряд вопросов, на которые данная версия не отвечала.

Но на сегодняшний день уже были проведены обследования корпуса затонувшей «Лузитании», что позволило точно выяснить место нахождения и характер пробоины (а так же подтвердить, что пробоина одна). На основании этих данных, а так же на основании современных расчётов, можно однозначно сделать вывод, что детонация угольной пыли не могла стать причиной подобного взрыва. Более того, характер повреждений, с точки зрения современной баллистики, однозначно указывает на внутренний взрыв в районе носового трюма.

Получается, что если отбросить уже опровергнутую версию со второй торпедой, то остаётся только взрывчатка на борту... Действительно, это объясняет многое.

Прежде всего, следует отметить, что ни одна, ни две торпеды просто не способны отправить на дно лайнер такого класса за 18ть минут! Безусловно, в быстром затоплении лайнера сыграли роль и технические недостатки (ошибочная конструкция полностью герметичных водонепроницаемых переборок, что приводило к неравномерному затоплению и потери остойчивости), но и эти проблемы не способны были объяснить столь быстрый конец судна. Для справки скажу, что в истории морских войн полно случаев, когда суда с гораздо меньшим водоизмещением, чем «Лузитания», были торпедированы гораздо большим числом торпед, и при этом оставались на плаву, как минимум, несколько часов. Для наглядности приведу известный пример атаки немецких подводных лодок на судно «Джустишиа» в 1918 году. В ходе этой атаки по судну было успешно выпущено шесть точно таких же торпед, которыми была оснащена U-20, потопившая «Лузитанию». Однако при этом «Джустишиа» продержалась на плаву около суток. Всё это говорит о том, что причины гибели «Лузитании» надо искать вне поля официальной версии.

Итак, если предположить, что на борту действительно были взрывчатые вещества, то тогда хронология событий становится понятной и объяснимой. Итак, единственная торпеда с U-20 попадает в район капитанского мостика, метра на три ниже ватерлинии. Взрывом торпеды повреждается грузовой трюм и угольный отсек. Несколькими секундами позже следует детонация взрывчатки, которая и вызывает описанный очевидцами столб обломков, поднявшийся в воздух на высоту свыше сотни метров. Именно этот взрыв и нанёс лайнеру смертельные раны. Практически сразу были затоплены носовые отсеки и часть отсеков левого борта лайнера, что (учитывая конструкционные недоработки) привело к резкому увеличению крена и дифферента на нос. В такой ситуации скоро стало невозможным спускать шлюпки с правого борта, а шлюпки с левого борта позволяли произвести погрузку только с верхних палуб. Именно благодаря этому, человеческие потери были такими чудовищными, и именно благодаря этому, судно, находившееся к моменту катастрофы всего в 13 километрах от берега, погибло так быстро.

И, в свете этих данных, становится ясным, почему британские чиновники предпочли спешно заявить о наличии винтовочных патронов на борту злополучного лайнера – если бы всплыла правда о взрывчатке, то в случившемся обвинили бы уже не Германию, а английское правительство (а заодно и американское, поскольку последнее позволяло Англии использовать лайнер, со своими гражданами на борту, для транспортировки столь опасного груза). Допустить подобной огласки англичане не могли, и предпочли раскрыть правду частично, скрыв самые ужасающие подробности.

В пользу этой версии говорит и ещё целый ряд фактов, относящихся уже к послевоенному периоду. Примерно с середины прошлого века, активное распространение получили подводные исследования. Сюда входили и поиски затопленных ценностей, и исследовательские погружения специалистов, и поиск затонувших кораблей. Британское правительство, понимая, чем может грозить погружение исследователей к «Лузитании», решило подстраховаться. Но обо всём по порядку.

В 1982 году фирма «Оушейн» предприняла удачную попытку обнаружить и исследовать затонувшую «Лузитанию». Специалисты фирмы надеялись дать однозначный ответ относительно причин гибели лайнера, и для этого приняли решение обследовать носовой трюм затонувшего судна с использованием глубоководного аппарата «Скорпио». Однако кадры, которые «Скорпио» передал на поверхность, только подлили «масло в огонь» давно ведущихся споров – носовой трюм «Лузитании» был полностью очищен, а на его стенах были обнаружены следы работы глубоководного ковша. Таким образом, из обследования «Лузитании» удалось только получить данные, которые, впоследствии, позволили установить характер взрыва и косвенно подтвердить взрыв боеприпасов на борту.

Однако представители «Оушейна» не сдались. Они подняли документацию станций берегового слежения (благо, район гибели «Лузитании» находится в зоне их прямой видимости) и выяснили, что в 1946 году над местом гибели лайнера подолгу останавливались спасательные корабли «Реклейм» (Английский) и «РикOVERи» (Американский). В данном случае я не случайно указываю на национальную принадлежность судов, к этому мы вернёмся позже, а пока отметим, что интерес со стороны английского правительства по отношению к месту гибели «Лузитании» был весьма высок.



Следует отметить, что упомянутое спасательное судно «Реклейм» оснащено всем необходимым для проведения подводных работ. Именно это судно принимало непосредственное участие в поисках пропавшей в 1951 году подлодки «Эфрей». К этой операции судно было подключено для обеспечения проведения глубоководных работ...

Таким образом, можно сделать вывод, что практически сразу, по появлению технических возможностей, английское правительство (при помощи США) полностью отчистило носовой трюм «Лузитании». И это притом, что носовой трюм лайнера является грузовым и там просто не могло храниться каких-либо материальных ценностей. Весьма странный факт, однако, подтверждённый и доказанный. Это факт может указывать только на

то, что английское правительство хотело скрыть то, что находилось в трюмах «Лузитании». Это, хотя и косвенно, но, весьма однозначно, говорит в пользу того, что на борту находилась именно взрывчатка.

Итак, очищенные трюмы затонувшей «Лузитании» не могли дать ответы, искомые специалистами компании «Оушейн». Однако и саму компанию английское правительство не оставило без внимания – в её офис было направлено письмо, в котором выражалось настойчивое требование прекратить работы на «Лузитании» и выражалось официальное мнение, что на борту лайнера не было опасных военных грузов. В ответ на это письмо, сотрудники «Оушейн» подняли со дна целый ряд предметов, включая судовой колокол, в доказательство того, что работы велись именно на «Лузитании». Но, так или иначе, полностью ответить на исторические вопросы специалистам «Оушейна» не удалось.

Ещё одна странная особенность современного отображение дела «Лузитании» - это практически полное отсутствие подводных фотографий затонувшего лайнера в свободном доступе, и это не смотря на то, что дайверы редко, но всё же попадали к останкам судна. Углубляясь в историю погружений к кораблю, в поисках возможных мест, где можно было бы найти фотографии для иллюстрации данной статьи, совершенно случайно я обнаружил, что первое погружение к «Лузитании» было осуществлено ещё в 1935 году, но узнать какие-либо подробности той операции мне не удалось. До недавнего времени любые работы на затонувшем судне были невозможны без специального разрешения правительства Ирландии, в территориальных водах которой и затонул лайнер. Только в 2007 году американский предприниматель и владелец остатков судна Грегг Бемис через суд получил разрешение на подводные исследования сроком на пять лет. В ходе своих изысканий группы его драйверов обнаружили винтовочные патроны, однако ввиду плохой видимости и сложности с проникновением в дальние отсеки, была исследована только незначительная часть судна. Сам Бемис предполагает, что причиной гибели «Лузитании» стали артиллерийские снаряды, однако мне не удалось обнаружить указания на это. Единственное, что можно предположить на основании имеющихся фактов, это наличие на борту взрывчатки, а уж в каком виде она была – понять пока невозможно. С другой стороны, если английские подводники при отчистке трюма что-то упустили, то есть реальный шанс дать исчерпывающий ответ об истинных причинах гибели самого быстрого судна своего времени. Но это лирическое отступление, вернёмся к повествованию.



Исходя из всего вышесказанного, возникает вопрос, а что же такого было в деле «Лузитании», если по прошествии такого времени Англия заинтересована в нераскрытии тайны лайнера? И от чего в операции по отчистке трюма принимало участие американское судно? Да, безусловно, контрабанда взрывчатки на гражданском лайнере, дело не приятное, но ведь это было в Первой Мировой! Сейчас то, вроде, не должно быть причин скрывать истину. Или я ошибаюсь?!

И здесь следует перейти ко второму ключевому вопросу – была ли гибель «Лузитании» случайностью? Однако прежде, чем коснуться этой темы, я позволю себе остановиться на одном обстоятельстве, которое косвенно может пролить некий свет на историю «Лузитании». До сих пор большинство исследователей склонны винить в гибели лайнера кого-то в связке Англия-Германия, в то же время, есть прямые указания, что и США не оставалось в стороне. Так, в скором времени после гибели лайнера, неизвестные совершили налёт на консульство Австро-Венгрии в Кливленде, в ходе которого, среди прочих документов о гибели «Лузитании», было похищено

многое объясняющее письмо Ретега. Только в самом конце XX века, совершенно случайно, всплыли архивы ФБР, согласно которым, американские спецслужбы имели самое прямое отношение к этим событиям. Возникает вопрос – а зачем спецслужбам США прикрывать Англию в деле «Лузитании»? Ответ может быть только один – высокопоставленные политики в Америке были в курсе дела англичан. То есть правительство США, как минимум, позволяло использовать своих граждан в качестве прикрытия при доставке взрывчатых веществ в Англию. Это так же объясняет участие американского спасательного корабля в операции по отчистке трюма затонувшей «Лузитании».

Однако теперь, обратив внимание читателя на политику США относительно дела «Лузитании», мы переходим к последнему вопросу – случайности или преднамеренности потопления «Лузитании».

И так, уже говорилось о том, какие последствия для общей ситуации во многих странах имело потопление «Лузитании». Капитан U-20, получивший сначала похвалы за выполнение приказа, впоследствии получил выговор, хотя формально (как бы иное не хотели представить разные «исследователи») просто выполнил приказ командования. Такое изменение отношения продиктовано тем, что после потопления «Лузитании» ситуация в мире резко изменилась и Германия слишком многое потеряла на политической арене. Если раньше США были полностью нейтральной страной, ведущий торговлю на два фронта, да к тому же высказывали явное недовольство относительно попыток Англии пресечь Америко-Германские торговые связи, то теперь США не только прекратили торговлю с Германией, но и открыто стали продавать товары военного назначения Англии. Во избежание резких ответных мер, Германия была вынуждена ограничить свою подводную войну, что привело к серьёзным последствиям для воюющей страны. К тому же гибель «Лузитании» развязывала руки тем политическим силам в Америке, которые были сторонниками вступления США в войну (среди них был и президент Вильсон, который, однако, без повода, не мог ввязать страну в военные действия в преддверии выборов). Таким образом, одна торпеда изменила гораздо большее, чем жизни 1198 человек.

Соответственно, выгоду из этой ситуации получала, прежде всего, Англия и силы Антанты, а так же некоторые милитаристически настроенные политические деятели в США. Таким образом, как это ни странно, но гибель лайнера была выгодна, прежде всего, Британии. Исходя из этого, практически сразу же после катастрофы, многие видные деятели обвиняли англичан в том, что они намеренно подставили своё лайнер под торпеды немецкой подлодки. Попробуем разобраться с данной версией.

Многие сегодняшние исследователи, в качестве одного из аргументов в пользу этой версии, приводят разговор представителя президента США Хауза и английского короля Георга, который якобы бы, был записан в дневнике первого. Из этих записей следует, что монарх напрямую спросил Хауза, что будет делать Америка, если немцы потопят «Лузитанию».

Лично мне кажется весьма сомнительной достоверность этих строк, и тому есть ряд причин. Прежде всего, учтивый, как и все члены британской королевской семье, король Георг, не стал бы задавать в лоб такого вопроса. Потом, даже если предположить, что вопрос был, вряд ли дневник с записью разговора (если он вообще был бы в такой ситуации) Хауз хранил бы там, откуда впоследствии, его смогли взять и опубликовать сторонние люди. Да и сам представитель президента, думаю, ни при каких обстоятельствах не стал бы публиковать столь провокационные строки. Потом, почему король? В Англии эта фигура не обладает реальной властью. Скорее, такой разговор мог бы произойти между тем же Хаузом и премьер-министром, либо первым лордом адмиралтейства. В общем, слишком многое в этом эпизоде похоже на вымысел, так что мне кажется, что рассматривать его серьёзно не стоит.

Однако существует и другой подобный разговор, к которому следует отнести несколько серьёзнее. Он состоялся ранней весной 1915 года между всё тем же Хаузом, и министром иностранных дел Британского правительства. В разговоре Грей (министр) спрашивал о том, что будет делать Америка, если немцы потопят пассажирский корабль с американцами на борту. В ответ была получена фраза, что «этого будет достаточно, что бы втянуть нас в войну». Данный разговор был услышан кем-то из обслуживающего персонала и, таким образом, получил огласку.

Конечно, можно сказать, что это то же придумано, просто более складно, чем история с королём. Возможно, но есть некоторые интересные особенности, косвенно указывающие на то, что это правда. Так, слухи о том, что Англия пытается втянуть США в войну, причём хотела бы использовать для этого атаку немцев на американских граждан, появились в Лондоне ещё до потопления «Лузитании». Конечно, появление таких слухов ещё не означает, что они выросли из вышеозначенного разговора, ровно как и сам этот разговор ещё не означает, что Англия намеренно направила «Лузитанию» под немецкие торпеды, но повод для размышления есть.

Однако если предположить, что англичане намеренно привели свой лайнер к гибели, то здесь уже должны быть хоть какие-то зацепки. Для ответа на этот вопрос рассмотрим нормы, принятые для гражданских судов того времени в районе боевых действий (в частности, в районе действия подлодок неприятеля).

И так, судну предписывалось идти с максимальной скоростью и зигзагообразным курсом, что бы затруднить прицеливание и сделать невозможным преследование со стороны субмарины. В охранение любого гражданского судна с пассажирами на борту должны быть предоставлены корабли сопровождения, на время прохода района возможной встречи с подлодкой противника. И, наконец, капитаны судов должны быть проинформированы о действии подлодок противника в зоне их плавания. К тому же общий курс гражданских судов прокладывался адмиралтейством и капитан не мог менять его в плавании, без приказа. Капитану разрешались только текущие необходимые маневры.

Итак, как надо действовать гражданским судам, мы знаем, теперь посмотрим, как же действовала «Лузитания». Прежде всего, появление немецкой подводной лодки U-20 в районе, через который должна была пройти «Лузитания», не было сюрпризом для английского адмиралтейства, поскольку 5го и 6го мая этой подлодкой уже были потоплены три судна. Однако на борту «Лузитании» не поступило предупреждения об опасном сближении с субмариной. Только вечером 6го мая капитан «Лузитании» Тёрнер получил радиограмму, в которой говорилось о немецкой подводной лодке на пути следования лайнера. Но радиограмма эта была отправлена не адмиралтейством, а лично адмиралом Коуком, командиром противолодочной флотилии.

Странное обстоятельство, но сам Чарльз Коук не получил приказ на вывод в море своей флотилии, не смотря на то, что уже было известно, что «Лузитания» пройдёт через район действия немецкой подлодки.

Понимая опасность ситуации, капитан Тёрнер приказал погасить палубный свет и вывалить за борт шлюпки, что бы в случае необходимости, можно было бы оперативно провести эвакуацию пассажиров.

Утром 7 мая «Лузитания» должна была встретиться с кораблями сопровождения, обеспечивающими противолодочную защиту лайнера. Однако сопровождение предоставлено не было. Более того, капитан, ожидавший встречи с конвоем, при попадании в густой туман снизил скорость судна, дабы избежать возможного столкновения с кораблём сопровождения. Таким образом, «Лузитания» не только осталась беззащитной, но и лишилась своего главного и единственного преимущества перед силами неприятеля – скорости.

Ближе к полудню, когда туман рассеялся, капитан «Лузитании» немного поднял скорость, но не до максимальных значений, которые могли бы обеспечить безопасность кораблю. К тому же непосредственно перед атакой, капитан распорядился определить координаты корабля по ближайшему мысу, а для этого необходимо было в течении 40 минут поддерживать постоянный курс и скорость. Не известно, был ли на то получен приказ из адмиралтейства, или же капитан, не обнаружив конвоя, попытался понять, не мог ли он с ним разминуться в тумане, но это было последней ступенью в истории, предшествующей гибели лайнера.

В 14:10 немецкая подлодка U-20, с расстояния 700 метров под углом в 90 градусов нанесла торпедный удар. Дальнейшее – история.

Однако, как видно из вышеизложенного описания событий, атаке на «Лузитанию» предшествовал целый ряд грубейших нарушений правил прохода гражданских судов через зону боевых действий. Как минимум, адмиралтейство проявило чудовищную халатность, не предупредив о сближении с районом обнаружения субмарины и не выделив эскорт сопровождения. Как максимум – это халатность не была случайной.

Я намеренно опускаю здесь третий аспект – снижение скорости лайнера – ибо чётких доказательств того, было ли это решением капитана, либо приказом с берега, нет. Лично мне не верится, что капитан Тёрнер допустил такую грубую ошибку, поддерживая постоянный курс и постоянную и низкую скорость в районе действия подводной лодки, хотя, это моё мнение, уже не основанное на фактах.

Однако, так или иначе, факты всё же говорят в пользу того, что Англичане не предприняли ничего для предотвращения катастрофы «Лузитании». Значит ли это, что они специально подставили свой лайнер?

Однозначного ответа на этот вопрос нет и быть не может, но есть некоторые весьма интересные данные. Так, первый лорд адмиралтейства, Уинстон Черчилль, которого позднее назовут самым выдающимся британцем в истории, не задолго до гибели «Лузитании» писал в письме о том, что очень важно привлекать к английским берегам суда нейтральных стран, в надежде посорить их с Германией. Само по себе это письмо ещё не доказывает, что адмиралтейство намеренно подставило «Лузитанию» под удар, однако оно говорит о том, что Черчилль не только не опасался атаки немецких подлодок на суда с гражданами других стран на борту, но и надеялся на такое развитие событий. Следовательно, нельзя исключить и то, что эта надежда была подкреплена конкретными действиями, которые мы и видели в отношении «Лузитании» со стороны адмиралтейства.

Собственно, версия о том, что «команда Уинстона» намеренно подставила «Лузитанию» под удар, весьма распространена среди историков, однако её противники (так же не имея прямых фактов, и вынужденные оперировать опосредованными данными) говорят о том, что Черчилль был не способен на такой поступок, ссылаясь на значимость этой фигуры для британского народа.

Однако позволю себе сделать отступление от темы – во время Второй Мировой войны, Черчилль, получив предупреждение о том, что немцы намерены бомбить крупный английский промышленный город Ковентри, принял решение не эвакуировать город, дабы не раскрыть немцам, что их секретные шифры известны британскому командованию. В результате немецкая авиация бомбила город несколько часов подряд. Хотя основной целью немецких бомбардировок были промышленные объекты (в частности, моторный завод), в ходе этой операции погибло примерно 400 человек мирного населения. Так что «святость» Черчилля – это миф историков (главным образом, британских). Я уже молчу о планах «лучшего британца в истории» относительно послевоенного будущего СССР, но это уже тема другой статьи.

Исходя из этого, лично я охотно поверю в то, что Черчилль намеренно подставил «Лузитанию» под торпеды U-20, для достижения весьма серьёзных выгод. Правда, этот только мнение, ибо однозначно доказать его невозможно.

В то же время, есть ещё одна версия, о которой вообще очень не любят упоминать сегодня – это двусторонний сговор США и Британии, а так же специальная утечка информации о курсе «Лузитании». Эта теория практически не имеет под собой фактической базы, однако она очень чётко вписывается в имевшие место



быть события. Так что я просто приведу её здесь, а верить, или нет, - решать уже каждому читателю самостоятельно (лично у меня нет единого мнения на этот счёт).

И так, согласно этой теории, Уинстон Черчилль разработал план, по которому, под удар германского флота ставится пассажирский корабль с американцами на борту, что вызовет негодование в США и, при удачно стечении обстоятельств, втянут их в войну на стороне Антанты.

Самостоятельно осуществить такой план Англия не могла, по сему, была получена поддержка со стороны ряда политиков США, в том числе, и со стороны президента Вильсона. После чего, информация о том, что Англия закупает в США военные грузы и переправляет их на борту «Лузитании» через океан, была «подброшена» немецкой разведке. Кроме того, была организована утечка информации относительно места перевоза опасного груза на судне и маршрута самого судна.

Таким образом, появление U-20 в квадрате следования «Лузитании» всего в 700 метрах от судна было не случайным. Как не случайным был и торпедный залп в район носового грузового трюма. Как уже отмечалось выше, на потопление «Лузитании» в 13 километрах от берега не хватило бы и всего боезапаса немецкой подлодки, а при попадании в грузовой трюм (где была взрывчатка), судно затонуло за 18 минут.

Единственным косвенным подтверждением этой теории является участие спецслужб США в замалчивании подробностей дела «Лузитании», однако это косвенное подтверждение только сговора с целью поставки боеприпасов, а не преднамеренной передачи секретных данных немецкой стороне.

В общем, как уже говорил, теория не однозначная, и оценить её я не берусь. На сегодняшний момент нет ни доказательств, ни опровержений, да и вряд ли они когда-нибудь появятся. В прочем, справедливость или ложность данной теории влияет только на понимание роли отдельных исторических личностей, а не на саму ситуацию с «Лузитанией». Так что вернёмся к теме статьи.

Что ж, теперь, когда мы уже разобрали историю гибели «Лузитании» и то, что её предшествовало, следует рассказать ещё и о мнении некоторых современников событий.

Прежде всего, хочется рассказать о выступлении госсекретаря США Брайна на заседании кабинета министров 11 мая 1915 года. В своей речи Брайн отметил, что президенту США было известно о том, что «Лузитания» перевозила военные грузы, и что это прямое нарушение нейтралитета. Он даже указал конкретные сроки, когда президенту был представлен доклад о том, что английские суда перевозят военные грузы, под прикрытием мирных рейсов. На следующий день после выступления, Брайн был вынужден подать в отставку.

Также нельзя обойти вниманием выступление канадского профессора Марешаля, который был в числе спасшихся пассажиров «Лузитании», на заседании королевской следственной комиссии, Маршель (бывший военный) сделал однозначный вывод, что второй взрыв (погубивший лайнер) явился следствием детонации боеприпасов в трюме. Будучи бывшим военным и гражданином нейтральной страны, он дал наиболее объективную оценку произошедшему, но комиссия её проигнорировала. Представители английского правительства подали в комиссию поддельные сведения о профессоре Марешале, в которых, на самом деле, говорилось о его однофамильце. Из этих сведений следовало, что Марешаль был мошенником, и что верить ему было невозможно.

Ещё одно многозначительное высказывание принадлежит председателю королевской комиссии по гибели «Лузитании» лорду Мерси. Он сказал, что «это грязное дело».

Так же следует отметить, что большинства документов по гибели «Лузитании» нет в свободном доступе ни в английских, ни в американских архивах, из чего можно сделать вывод, что дело это представляет собой тайну до сих пор.

Подводя итогов повествованию, хочется отметить некоторые нюансы и сделать выводы, которые я бы предложил разделить на две части – подтверждённые и не подтверждённые фактами.

Итак, к подтвержденным фактически выводам это статьи можно отнести следующее:

- «Лузитания» была судном двойного назначения, и на её борту были боеприпасы (это подтверждают даже англичане).

- На борту была взрывчатка, а не винтовочные патроны (подтверждается характером и силой взрыва, а также косвенными фактами).

- Англии и некоторым политикам в США была выгодна гибель «Лузитании» (подтверждается изменением обстановки после катастрофы).

- США не предприняло попыток отговорить своих граждан от плавания на английских судах, не смотря на открытое предупреждение немецкого посольства (подтверждается действиями правительства США).

- Британское адмиралтейство, как минимум, проявили преступную халатность и не сделало ничего, для защиты «Лузитании» (подтверждается многочисленными нарушениями норм судоходства, о которых говорилось в статье).

- В послевоенное время Англией и США предпринимали действия по сокрытию фактов, относящихся к гибели «Лузитании» (подтверждается отчисткой трюма от содержимого).

Таким образом, только на основании подтверждённых данных, можно сделать вывод о том, что Англия не только использовало «Лузитанию» для контрабанды взрывчатки, но и, как минимум, не предприняла ничего, для спасения лайнера от немецких торпед, пожертвовав жизнями мирных граждан ради достижения военной выгоды.

Теперь скажу несколько слов о тех выводах, которые напрашиваются, но не имеют фактического подтверждение:

- Торпедная атака U-20 на «Лузитанию» была не просто следствием преступной халатности, а была намеренно спровоцирована английской стороной.

- Разработку плана по подставе «Лузитании» осуществлял Уинстон Черчилль.

- В подробности операции были посвящены не только некоторые члены английского правительства, но и некоторые политики в США, включая президента.

Из этих трёх пунктов следует, что основная ответственность за гибель американских граждан лежит не на Германии, которая законно потопила транспорт двойного назначения, а на политиках в США и Англии, которые намеренно пожертвовали жизнями своих граждан.

В прочем, как известно, политика – дело грязное, война – дело тёмное, а политика, предшествующая войне... Вообщем, как минимум, фактически подтверждённых данных достаточно для того, что бы по-иному взглянуть на историю. Мне только не понятно, зачем скрывать то, что имело место быть, спустя почти столетие после событий, которые теперь уже представляют историческую, а не политическую ценность?