

«Лузитанія»

СТАРИЙ МОРЯК

Дим корабля й туман річки поєднувалися в імлу, яка застеляла довколишній світ. Величезний корабель здавався ще більшим — уже не творінням людських рук, а радше скелею, що здіймається над рівнинами. Корпус був чорним, і на його тлі чайки пролітали білими спалахами. Зараз вони були тільки красивими птахами, але скоро для людини, яка стояла на містку на сім поверхів вище від причалу, вони стануть справжнім жахом. Лайнер перебував у щільному оточенні інших суден коло причалу № 54 у річці Гудзон при західному кінці 14-ї вулиці. Цей причал був одним із чотирьох, якими керувала англійська компанія «Кунард» із Ліверпуля. З головного містка корабля відходили два допоміжні — вони виступали, наче крила корабля, і з них капітан міг роздивитися корпус по всій довжині судна. Тут він і стоятиме через два дні — у суботу, 1 травня 1915 року, коли корабель вирушить у наступну подорож через Атлантику.

Незважаючи на війну, що вже десять місяців ішла в Європі — довше, ніж будь-хто міг очікувати, — квитки були розкуплені в повному обсязі. На борту було зареєстровано 2 тисячі людей, або «душ», із них 1265 пасажирів, серед яких було наддивовижу багато дітей, зокрема немовлят. Згідно з повідомленням газети *New York Times*, з початку

року цей рейс став найбільшим рейсом у Європу за кількістю пасажирів. Повністю завантажене судно, з командою, пасажирами, багажем, запасами та вантажем, важило (тобто мало водотоннажність) 44 тисячі тонн, а максимальна його швидкість перевищувала 25 вузлів, або ж 30 миль на годину. Того року багато пасажирських суден зняли з рейсів чи перевели на військову службу, і «Лузитанія» стала найшвидшим цивільним судном, яке залишилось обслуговувати населення. Тільки есмінці та найновіші британські лінійні кораблі класу «Королева Єлизавета» на нафтових двигунах могли пересуватися швидше. Такий великий корабель із можливістю розвивати таку швидкість вважався дивом сучасності. Під час одного з перших випробувань цього судна — подорожі навколо Ірландії в липні 1907 року — пасажир із Род-Айленду спробував сформулювати ширше значення кораблів у новому столітті.

— «Лузитанія», — казав він журналістові щоденного видання *Cunard Daily Bulletin*, яке виходило прямо на борту, — являє собою прекрасне втілення всього, що людство знає, усього, що воно пізнало та винайшло досі.

Те саме видання також повідомляло, що пасажир проголосили «вотум осуду» компанії «Кунард» через «два обурливі недогляди: на борту не передбачили можливості полювати на шотландського тетерука та оленя». Один із пасажирів зауважив, що якщо коли-небудь знадобиться ще один Ноїв ковчег, то будувати не доведеться — можна буде просто зафрахтувати «Лузитанію»: «Я підрахував, що тут досить місця для пар усіх існуючих тварин, ще й залишиться».

В останньому абзаці *Bulletin* погрозив пальцем Німеччині, заявляючи, що корабель тільки-но отримав — бездротовими каналами зв'язку — новини, начебто кайзер Вільгельм надіслав на корабельню телеграму: «Будь ласка, невідкладно доправте мені дюжину — а краще тринадцять — “Лузитаній”».

Від самого початку цей корабель став національною гордістю та загальним улюбленцем. За своїм звичаєм називати кораблі на честь давніх земель, у «Кунард» обрали ім'я «Лузитанія». Так колись називалася римська провінція на Піренейському півострові, що приблизно збігається з територією сучасної Португалії. Історія назви корабля розповідається в пояснювальній, яка зберігається в архіві компанії: «Жителі цієї місцевості були войовничими, і римлянам було непросто скорити їх. Вони жили за рахунок грабунків, їхні манери були грубими та примітивними». Пізніше в розмовній мові назву скоротили до «Люсі».

Сам корабель не був ані грубим, ані примітивним. У своє перше трансатлантичне плавання «Лузитанія» вирушила в 1907 році з Ліверпуля. Того дня за відплиттям спостерігали тисячі людей, які збирались у різних місцях уздовж річки Мерсі, — вони співали «Пануй, Британіє!» та махали хустками. Пасажир на ім'я К. Р. Міннітт у листі дружині писав, що вийшов на найвищу палубу, до чотирьох величезних труб, щоб насолодитися моментом: «Важко навіть уявити її розміри, аж доки не піднімешся нагору. Тут наче на верхівці Лінкольнського собору. Я також був у частині першого класу — описати цю красу просто неможливо».

Краса корабля була справою не такою простою. Від самого початку оздоблення вимагало багато уваги. У першу ж зиму дерев'яні панелі в кабінеті першого класу та обідній залі почали зсихатись, і їх довелося замінити. Потім через надмірну вібрацію компанія відкликала корабель для встановлення додаткових кріплень. Постійно щось ламалося й виходило з ладу. Вибухом печі поранило кількох членів команди. Довелося чистити та прибирати накип із парових котлів. Під час зимового плавання труби замерзли, і їх розірвало. Лампочки перегорали неймовірно швидко, а це було не такою вже й незначною проблемою: на «Лузитанії» було шість тисяч лампочок.

Корабель стійко переносив усі негаразди. Він був швидким, комфортним та милим серцю багатьох людей. Наприкінці квітня 1915 року на його рахунку був 201 перехід через Атлантику.

Перед відплиттям у суботу, 1 травня, корабель треба було спритно підготувати, і це капітанові Вільяму Томасу Тьорнеру вдалося. В усій імперії «Кунард» не було нікого, хто міг би краще впоратися з великим кораблем. Перебуваючи на службі в ролі капітана «Аквітанії» тієї ж компанії, Тьорнер здобув славу, коли в Нью-Йорку зумів ввести корабель на належне місце між причалами та пришвартувати лише за 19 хвилин. Йому також належав рекорд подорожі «в обидва кінці»: він поставив його в грудні 1910-го на кораблі «Мавританія» — двійникові «Лузитанії». Рекордна подорож до Нью-Йорка та назад тривала лише 14 днів. «Кунард» у нагороду подарувала Тьорнерові срібну тацю. Йому було «дуже приємно», хоча він здивувався і у своєму листі подяки писав: «Я не очікував, що моя заслуга отримає таке визнання. Усі ми на борту просто намагалися виконувати свої обов'язки, як і завжди».

Процес підготовки «Лузитанії» був складним, заплутаним та вимагав багато уваги й фізичних зусиль — ось що ховалося під зовнішньою красою судна. Будь-хто, хто б подивився на корабель із доків, побачив би лише красу та монументальність розмірів. У цю ж мить на іншому кінці корабля чоловіки, чорні від пилу, вантажили лопатами вугілля — 5690 тонн — у спеціальні отвори в корпусі, які називалися «бічними кишнями». Корабель постійно потребував вугілля: навіть коли стояв у доках, на день витрачалося 140 тонн, щоб тримати топки розігрітими, котли в готовності, а також щоб за допомогою динамо-машини виробляти електричний струм для освітлення, роботи підйомників і — дуже важливо — для роботи передавача Марконі

з антеною, натягнутою поміж двох щогл. На ходу апетити «Лузитанії» щодо вугілля були жахливими. В екіпажі було 300 кочегарів та машиністів, які, працюючи по 100 осіб на зміні, за день лопатами перекидали 1000 тонн вугілля в 192 топки, які гріли 25 котлів та утворювали достатньо перегрітої пари, щоб обертати величезні турбіни двигунів. Цих чоловіків називали «чорною бригадою» — і не через расу, а через вугільний пил, який вкривав їхні тіла. Котли розташовувались на нижній палубі корабля й були дійсно величезні, наче локомотиви без коліс: 22 фути завдовжки і 18 футів у діаметрі. Вони постійно вимагали уваги, бо під повним тиском один такий котел вибухом міг розірвати невеликий корабель навпіл. За п'ятдесят років до цього вибух котлів призвів до найбільшої морської трагедії Америки всіх часів — річковий пароплав «Султана» на річці Міссісіпі був знищений разом із 1800 людськими життями.

Незважаючи на всі зусилля, яких докладала команда, вугільний пил проникав усюди — під двері кают, через замкові щілини, по трапах нагору. Стюардам доводилося постійно обходити корабель з ганчіркою, щоб протирати поруччя, ручки дверей, столи, стільці, тарілки, чашки, будь-які поверхні, на яких збиралася сажа. Вугільний пил загрожував не тільки брудом: досягаючи певної концентрації в повітрі, він ставав надзвичайно вибухонебезпечним і міг призвести до руйнування корпусу судна. «Кунард» забороняла членам екіпажу мати на борту власні сірники — їм видавали безпечні сірники, які можна було запалити лише об спеціальну суміш, нанесену на коробку ззовні. Про будь-кого, у кого знаходили власні сірники, мали негайно доповідати капітанові Тьорнеру.

Корабель був збудований для швидкості. Він народився з гордості та занепокоєння, яке тоді, у 1903 році, охопило Британію: вона боялася програти в перегонах за лідерство в індустрії пасажирських кораблів. В Америці компанія

J. P. Morgan скуповувала судноплавні лінії, щоб утворити монополію. У Європі Німеччина будувала найшвидші в світі океанські лайнери та отримала «Блакитну стрічку» для лайнера, який у рекордні строки здолав Атлантику. У 1903 році Німеччина вже шість років поспіль володіла «стрічкою», і Британія не могла оговтатись від сорому. На кону стояла гордість імперії та компанії «Кунард», і вони уклали незвичайну угоду. Адміралтейство погодилося позичити майже 2,4 мільйона фунтів стерлінгів (приблизно 2 мільярди доларів у сучасному еквіваленті) компанії «Кунард» під лише 2,75 відсотка для будівництва двох велетенських лайнерів — «Лузитанії» та «Мавританії». А компанія мусила прийняти деякі умови.

Перш за все Адміралтейство вимагало, щоб «Лузитанія» мала середню швидкість через Атлантичний океан у 24,5 вузла. На перших етапах обговорення цей показник перевищував навіть 26 вузлів. Були й інші, складніші умови: Адміралтейство також вимагало, щоб кораблі було спроектовано так, аби в разі війни на них можна було встановити морську артилерію та перевести на військову службу в ролі «озброєних допоміжних крейсерів». Крім того, вони навіть наказали будівникам «Лузитанії» встановити на палубі кріплення — або «тримальні» кільця — для дюжини великих гармат. Також корпус «Лузитанії» мав бути виготовлений згідно з вимогами до лінійних кораблів, тобто з поздовжніми бункерами для вугілля з обох боків. Вугілля, що зберігається в таких тунелях, набагато швидше розподіляється між котельнями. У ті часи розумним вважалося проектувати військові кораблі з розрахунку на бойові дії на рівні води або вище. Військові суднобудівники вважали вугілля частиною броні, і ці поздовжні бункери мали забезпечити додатковий рівень захисту. У журналі військово-морських технологій у 1907 році вийшла стаття, у якій доводилося, що ті бункери здатні

обмежити глибину, на яку може пробитися снаряд ворога, а отже, «здатні протистояти, наскільки це можливо, обстрілу на рівні ватерлінії».

Коли почалася війна, Адміралтейство, відповідно до угоди з компанією «Кунард», заволоділо «Лузитанією». Скоро стало зрозуміло, що корабель погано здатний упоратися з функціями озброєного крейсера, бо швидкість споживання вугілля робила його використання в умовах воєнних дій недоцільним. Тоді Адміралтейство вирішило взяти «Мавританію» та переобладнати її в корабель для перевезення військ — її швидкість і розміри добре для цього підходили. «Лузитанію» повернули в «Кунард» для комерційного використання. Гармати на неї так і не встановили, хоча спостережливі пасажирів помічали кілька на палубі.

Так «Лузитанія» залишилася пасажирським лайнером у корпусі лінійного корабля.

Прихильник дисципліни та ретельності, капітан Тьорнер характеризував себе як «старомодний моряк». Він народився в 1856 році, у часи мореплавства та імперії. Його батько був капітаном корабля, але сподівався, що син обере інший шлях та піде на церковну службу. Тьорнер відмовився ставати «попом», як він казав, і у віці восьми років якось умовив батьків дозволити йому піти в море. Він хотів пригод — і отримав їх безліч. Спочатку він був юнгою на вітрильнику під назвою «Grasmere». Однієї ясної ночі у світлі місяця корабель налетів на мілину десь недалеко від берегів півночі Ірландії. Тьорнер доплив до берега сам, усіх інших членів команди та пасажирів урятували, хоча одна дитина померла від бронхіту. «Якби був шторм, — згадував один з пасажирів, — нікого врятувати, мабуть, не вдалося б».

Тьорнер переходив з одного судна на інше, якось навіть плавав під командуванням свого батька на кораблі

з прямими вітрилами. «На щоглі я був найспритнішим з усієї команди», — розповідав Тьорнер. Його пригоди тривали. Він був другим помічником капітана на кліпері «Thunderbolt», коли хвилею його скинуло в море під час риболовлі. Хтось із екіпажу побачив, як він упав, і кинув йому рятувальне коло, та все одно йому з годину довелося триматися на воді в оточенні акул, доки корабель зміг повернутись. У компанію «Кунард» він потрапив 4 жовтня 1877 року. Йому запропонували зарплатню в 5 фунтів на місяць, і вже за два тижні він вийшов на своєму першому пароплаві «Шербур» третім помічником капітана. У цьому плаванні він знову виявив надзвичайну сміливість та кмітливність. Одного дня стояв густий туман, і «Шербур», виходячи з Ліверпуля, зачепив невеликий барк, який відразу почав тонути. Четверо людей з команди барка та портовий лоцман потонули. «Шербур» відправив команду порятунку, до якої ввійшов сам Тьорнер. Він зміг витягти одного з членів екіпажу та хлопчика з-під такелажу.

Третім помічником Тьорнер ходив іще на двох суднах компанії і 28 червня 1880 року вирішив подати у відставку, зрозумівши, що в компанії людина, яка раніше не була капітаном корабля, підвищення не отримає. Тьорнер почав розвивати свій послужний список, отримав свідоцтво капітана й зрештою став капітаном кліпера, а також отримав ще одну нагоду виявити свою відвагу. У лютому 1883 року хлопчик чотирнадцяти років упав у воду в ліверпульському порту. Вода була така холодна, що людина могла замерти за лічені хвилини. Тьорнер був вправним плавцем, хоч у ті часи моряки ще вважали, що немає сенсу вчитися плавати: це тільки подовжить страждання. Тьорнер стрибнув за ним у воду і врятував. За свій героїзм він отримав срібну медаль від Ліверпульської громадської організації з розгляду морських аварій. Того ж року він повернувся в «Кунард» і одружився зі своєю кузиною, Еліс Гітчінг.