

«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 навдивовижу 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 відшлиттям 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 спиритно 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