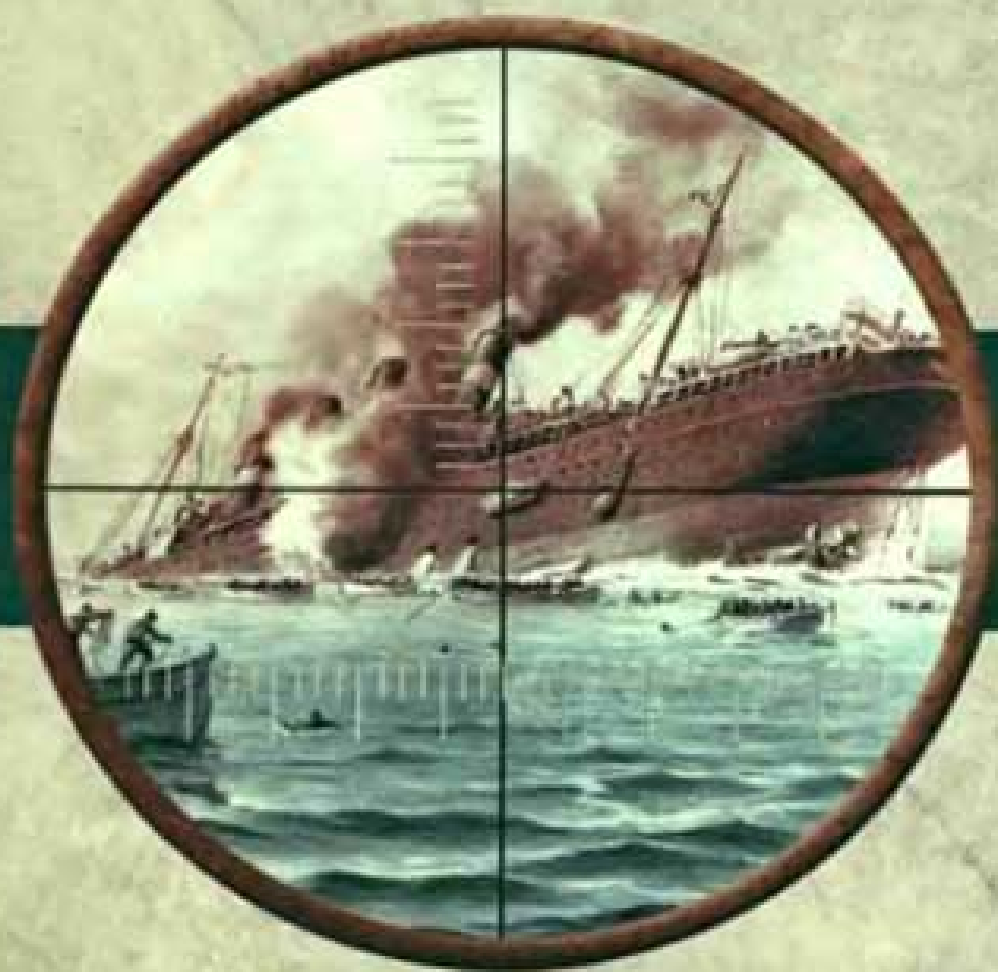


ПОСТРІА

ІЗ

ГЛИБИН

ОСТАННІЙ РЕЙС «ЛУЗИТАНІЇ»



ЕРІК ЛАРСОН

Автор майстерно напітає напругу, і ось ви стоїте на борту судна, яке тоне з усіма пасажирами. Від цієї наповненої життям історії не відірватися до останньої сторінки.

— *The Seattle Times* —

ЕРІК ЛАРСОН

ПОСТРІА ІЗ ГЛИБИН
ОСТАННІЙ РЕЙС «ЛУЗИТАНІЇ»



КИЇВ
СІМЕЙНОГО
ДОЗВІЛЛЯ

ЕРІК ЛАРСОН

ПОСТРІА ІЗ ГЛИБИН
ОСТАННІЙ РЕЙС «ЛУЗИТАНІЇ»

ПОСТРІА

ІЗ

ГЛИБИН

ОСТАННІЙ РЕЙС «ЛУЗИТАНІЇ»



ЕРІК ЛАРСОН

Автор майстерно напнїгає напруту, і ось ви стоїте на борту судна, яке тоне з усіма пасажирами. Від цієї наповненої життям історії не відірватися до останньої сторінки.

— *The Seattle Times* —

КЛУБ
СІМЕЙНОГО
ДОЗВІЛЛЯ



Ерік Ларсон Постріл із глибин



Erik Larson

DEAD WAKE:

The Last Crossing of Lusitania

A Novel

Ерік Ларсон

ПОСТРІЛ ІЗ ГЛИБИН

Останній рейс «Лузитанії»

Роман

Відгуки на книгу Еріка Ларсона «Постріл із глибин»

Ларсон — один із найславетніших сучасних майстрів художньої документалістики. Він надзвичайно вправний оповідач, володіє стилем і може перетворити купу фактів на чудову історію, наче Едвард Руки-Ножиці — кучму волосся на чудову зачіску. Це дуже цікава книга на важливу тему — вона досить потужна, щоб землетрусом пройти по новому поколінню читачів.

New York Times Book Review

Ларсон уміє перетворювати документалістику на драму. Він здатний знаходити якнайсентиментальніші подробиці та правильно їх використовувати, а також має хист відшукувати оригінальні деталі.

New York Times

З кожним розкриттям таємниць Британії та Америки, з кожним клаустрофобно-жахливим моментом на *U-20*, німецькій субмарині, що торпедувала лайнер, з кожним епізодом на палубі «Лузитанії» Ларсон тільки збільшує напругу сюжету. Він неперевірено вміє помічати іронічні подробиці, відчуває атмосферу часу та може створити захопливу історію — таку, на яку заслуговує «Лузитанія».

Ця книга може змусити Леонардо Ді Капріо позмагатися за право долучитися до її екранізації.

San Francisco Chronicle

У своєму захопливому дослідженні останніх днів того, що колись було найшвидшим лайнером у світі, Ларсон дивовижним чином оживлює минуле. Він знаходить телеграми, журнали, любовні листи й розповіді свідків, він занурює нас у сповнені інтриги подробиці й такі речі, про які ми навіть не підозрювали... Це гостроцікава, драматична та потужна історія.

NPR (National Public Radio)

Ларсон — журналіст, який створює документальні книги. Але вони читаються наче романи, поглинаючи з головою. І ця — не виняток. Я знав багато про «Титанік», але майже нічого — про «Лузитанію», і ця книга допомогла мені закрити всі прогалини... ще й як!

Джордж Р. Р. Мартін

Ця сповнена деталей розповідь захоплює й показує, що насправді сталося набагато більше подій, ніж про це відомо загалу. Історія Ларсона — найбільш яскрава та насичена напругою з-поміж усіх написаних досі. Він примудряється знайти справжню емоційну силу в страшному злитті «великих і до болю малих» подій, спорудити декорації для останніх миттєвостей агонії корабля.

Washington Post

Ця історія привертає увагу й не дає відволіктися... Майстерно вибудована напруга... Ларсон наче переносить читача просто на борт корабля, до всіх пасажирів. Оповідь просто-таки дихає самим життям.

Seattle Times

Ларсон має дар перетворювати історичні факти на популярні історії, і ця книга — ще один зразок цього. Вона тримає читача в постійній напрузі, а це неабияке досягнення з огляду на те, що ми всі знаємо про перебіг подій. Цю напругу просто неможливо витримувати.

Boston Globe

Страшна, але захоплива історія. Коли два судна зустрічаються, напруга сюжету залишає далеко позаду «Щелепи». Потоплення просто не може статись, але його й не уникнути. Щоправда, уболівати за акулу ви не будете, проте неймовірні подробиці швидко заповнять вашу увагу й ніколи вже не відпустять.

Entertainment Weekly

Ерік Ларсон досяг неймовірного успіху завдяки своєму вмінню подавати історію в суперпопулярних творах, які читаються наче трилери. Він справжній майстер напруги в документальному жанрі.

USA Today

Ларсон яскраво зображує катастрофу корабля й так вдало переміщує читача в мікрокосмос морської подорожі, що в другому класі навіть краще, ніж у першому.

The New Yorker

Ларсон — неперевершений оповідач і пошуковець, який не знає втоми.

Лев Гроссман, Time

Ларсон знову демонструє свій талант у сплетінні простодушності, наклепу та інтриг. Він вправно малює словом життя на борту лайнера й знайомить читача з політичною ситуацією того часу. У його книзі панує неперевершена атмосфера, заснована на глибокому вивченні теми й надзвичайній бібліографії. Жоден його персонаж не залишить читача байдужим, як і розповідь про потоплення й випробування, через які довелося пройти тим, хто вижив.

Washington Times

Якщо ви шукаєте динамічну та емоційну історію про одну з найжахливіших морських катастроф, то ця книга запаморочить вам голову. Ларсон — надзвичайний оповідач, і йому чудово вдалося подати історію в координатах подій на «Лузитанії», *U-20* та в політиці.

Richmond Times-Dispatch

Ларсон чудово розповідає про долю «Лузитанії». Книга вражає кількістю судових подробиць та деталей останнього плавання лайнера. Так, ми всі наперед знаємо, чим завершиться це плавання, проте Ларсону вдається тримати читача в напрузі. Він провів неймовірне дослідження останнього тижня корабля — його книга так і проситься в Голлівуд.

Toronto Globe and Mail

Точна й досконало досліджена історія переміщує вас просто у вир подій. Ларсон володіє майже чарівним талантом брати заздальгідь усім відомий сюжет і перетворювати його на щось захопливе, дивовижне й неперевершене.

Dallas Morning News

Професійно побудована історія про особисту й загальну погорду, про державні інтриги й таємниці — з яскраво виписаними неймовірними збігами та промахами, що привели «Лузитанію» до катастрофічного удару. Стиль Ларсона неперевершений.

Miami Herald

Ларсон має дар знаходити дрібні особисті подробиці, що воскрешають історію. Його розповідь про затоплення корабля та жахливі 18 хвилин, які пройшли від моменту удару до повного зникнення судна під водою, майстерно прикрашена дивними, зворушливими деталями.

Columbus Dispatch

У руках менш талановитого майстра захоплива історія останнього плавання «Лузитанії» могла б загубитись у нудних описах людей, технічних подробицях тактики субмарин та детальній розповіді про події в політиці часів Першої світової. Добре, що ця історія потрапила до рук Ларсона. Він надзвичайним чином поєднує неспівмірні факти в єдину розповідь, створюючи цікаву історію про кінець «Лузитанії» та початок війни для США.

Pittsburgh Post-Gazette

Затоплення розкішного лайнера «Лузитанія» у вашій уяві може, мабуть, уміститися в невеличку скриньку. Але коли ви прочитаєте неймовірну реконструкцію Еріка Ларсона, то будете потребувати цілого уявного будинку. У своїй книзі Ларсон подає не просто белетризацію історичних подій, а й захопливий вир інформативних міні-оповідей.

Milwaukee Journal Sentinel

Ларсон оживлює свою розповідь так, як це вдається мало кому з сучасних авторів.

Minneapolis Star Tribune

Історію затоплення «Лузитанії» німецькою субмариною вже не раз розповідали, але версія Ларсона поглинає читача детальністю та саме йому притаманною безпосередністю оповіді.

People

Трагічні нові подробиці світової пожежі — історія останнього рейсу «Лузитанії» варта палкої наснаги та майстерності, яких доклав Ерік Ларсон. Читачі попередніх творів цього автора не розчаруються. Він неперевершено вміє описувати події та майстерно втримує інтерес читача.

Newsday

Не можемо дочекатися, коли ж на екранах з'явиться «Постріл із глибин» Ларсона в баченні Джеймса Кемерона.

New York Magazine

Ларсон уже давно опанував мистецтво пошуку загублених та втрачених цікавинок, які він перетворює на захопливі популярні історії. І йому знову це вдалося.

The Christian Science Monitor

Шанувальники творчості Ларсона запевняють, що хоч яку тему він обирає — його історія буде неймовірно цікавою. І ця книга доводить, що вони мають рацію. Історія постане перед вами в усій своїй жахливій красі.

New York Daily News

Прекрасна, динамічна версія старої історії, яку ви, можливо, знали лише частково.

Arkansas Democrat Gazette

Ми всі знаємо, чим закінчиться ця історія, але Ларсону все одно вдається зробити так, щоб хотілося далі й далі гортати сторінки, і то дуже швидко. У центрі оповіді всього декілька персонажів: капітан «Лузитанії» Вільям Томас Тьорнер, президент Вудро Вільсон, командир субмарини капітан Вальтер Швігер, продавець книжок із Бостона Чарльз Лорія, архітектор Теодейт Поуп, а також іще декілька другорядних персонажів. Їхні долі в оповіді Ларсона неунікнено й трагічно переплітаються. Автор глибоко вивчив тему, і кількість дрібних деталей та історій із життя людей просто вражає.

Foreign Policy

Ларсон перетворив знайому історію на майстерно написану елегію непередбачуваності війни.

Maclean's

Ларсон — неперевершений оповідач, який швидко розгортає низку подій і приводить нас до місця, де неминуче зустрінуться мисливець і здобич. Читач прив'язується до персонажів, і напруга зростає, адже не завжди зрозуміло, хто ж залишиться живим.

Salon

Ларсон чудово володіє словом. Коли читач доходить до самого моменту трагедії, книга постає в невимовній яскравості. Ви ніби особисто відчуваєте, як це — перебувати на кораблі, що тоне. Відчуваєте тягар життів, забраних того дня. І те, що все це — результат ретельного вивчення подробиць та людей, і є джерелом дивного задоволення від книг Ларсона.

Flavorwire

Ларсон дуже зворушливо подає хроніку останньої подорожі лайнера. За його оповіддю стоїть безліч джерел: телеграми, повідомлення, розповіді пасажирів, таємні документи, військовий журнал капітана субмарини, любовні листи, архіви Адміралтейства та університетів, навіть посмертні фото загиблих... Усе це переплітається з політичними та соціальними подіями й стає своєрідним благословенням тим 1198 душам, які загинули в морі.

Tampa Bay Times

Ларсон, славетний майстер слова, заповнює білі плями в нашій початковій освіті, в обличчях та подіях, оповідаючи про катастрофу. Прихильник історії не залишиться невдоволеним, адже важко за сторінками цієї книги не відчувати себе на борту лайнера поруч із новими друзями.

Fort Worth Star-Telegram

У динамічній історії Ларсон розкриває нам великі та малі сили, природні й людські, що привели «Лузитанію» до фатальної зустрічі. Розповідь про хвилини та години після удару торпеди вражає. Ця книга і через 100 років після трагедії захоплює увагу читача.

Buffalo News

Ларсон — його колись назвали «істориком з душею романіста» — створив книгу, яка поєднує в собі захоплення художньої прози та історичну реальність.

Toronto Sun

Ларсон демонструє нам, що історичні книги можуть бути водночас драматичними й надзвичайно інформативними. Потоплення лайнера німецькою торпедою 100 років тому було не менш трагічним, ніж катастрофа «Титаніка», і справило величезний вплив на хід історії. Завдяки Ларсону ми можемо відчутти все так гостро, ніби трагедія сталася зараз.

New York Magazine's Vulture.com

Автор бестселерів «Диявол у білому місті» та «Уражений блискавкою» демонструє майстерне використання паралельної оповіді в історії про потоплення «Лузитанії» німецькою субмариною. Відчуття жаху стає дедалі сильнішим — два судна йдуть назустріч одне одному. Автор не просто розповідає нам урок зі шкільної історії — він вивчає документи британської розвідки й намагається зрозуміти, чому корабель ніхто не захистив, хоча пасажери на це сподівалися. Ларсон поєднує політику, економіку, технологію, навіть погоду — і перед нами постає неймовірна та неминуча подія. Свіжий погляд на катастрофу, що сколихнула світ.

The Onion A. V. Club

Сповнене інтриги й здатне цілковито захопити дослідження легендарної катастрофи.

Kirkus Reviews

Історично точна й особиста оповідь читається як першокласний трилер.

Booklist

Ларсону завжди вдавалося знайти надзвичайні подробиці подій та оживити історію, але цього разу він перевершив себе. Вражає не тільки неймовірне дослідження, що лежить в основі книги, але і яскраві

персонажі — пасажери та члени команди. Вони тільки посилюють напругу, яка охоплює читача від усвідомлення того факту, що багато хто з них загине разом із лайнером. Історія вирує іронією та різними «якби». Книга — найвищий пілотаж художньої майстерності.

BookPage

У своїй оповіді — бездоганній, як і сам лайнер, — Ларсон занурює нас в одну з найтрагічніших подій Першої світової. Різке нагадування про те, що таке війна у своїй найпростішій суті — боротьбі життя і смерті.

Publishers Weekly

Ларсону ще раз вдалося перетворити складні події на неймовірно цікаву історію. Сповнена пронизливих емоцій розповідь сподобається прихильникам військової та морської історії, а також читачам популярно-історичних творів.

Library Journal

Присвячую Крісові, Крістен, Лорен та Ерін
(а також Моллі та Ральфі, які не з нами,
але не забуті)



У пошуку надзвичайних історій

(До читачів)

Загалом я дотримуюся стратегії читати жадібно та різноманітно між роботою над книгами, але вперше почав читати про «Лузитанію» з якоїсь дивної забаганки. Почав читати — і мене причарувало й нажахало те, про що я дізнався. Я думав, що знав усе про цей інцидент, але швидко зрозумів, як помилявся. Головне, що я побачив: серед усіх заплутаних подробиць — і часто навмисне заплутаних — ховається щось дуже просте й прекрасне: *дуже* цікава історія.

Хочу додати, як завжди, що ця книга — не художній твір. Усе, що я наводжу в лапках, — то цитати з мемуарів, листів, телеграм та інших історичних джерел. Я намагався так організувати всі ці життєві — ба навіть романтичні — фрагменти, щоб читач міг відчути ті часи (хоча, можливо, деяким читачам захочеться пропустити подробиці розтинів тіл, наведені ближче до кінця книги).

У будь-якому разі пропоную вам сагу про «Лузитанію» та безліч сил, як великих, так і до болю малих, що зійшлися одного травневого дня 1915 року й призвели до трагедії монументальних масштабів; сил, чия справжня природа та наслідки довго залишалися прихованими в мороку історії.

Ерік Ларсон

Сіетл

Декілька слів про час

Щоб не плутати читачів і не плутатися самому, я перевів німецьку субмарину на час за Гринвічем. Наприклад, у військовому журналі капітан-лейтенанта Вальтера Швігера зазначено 15:00, а я вказую 14:00.

Щодо Адміралтейства Британії

Важливо пам'ятати, що Адміралтейство очолював Перший Лорд; його заступником був Перший Морський Лорд, який опікувався повсякденними справами флоту.

Капітани завжди мають пам'ятати, що, хоча вони й повинні здійснити плавання якомога швидше, вони не можуть наражати корабель на будь-який ризик, що може призвести до катастрофи. Безпека життів і вантажу має завжди лишатися їхнім пріоритетом, яким вони керуються, коли приймають будь-які рішення, — і ані прагнення дістатися до місця призначення швидше, ані бажання збільшити швидкість не можуть слугувати виправданням ризику.

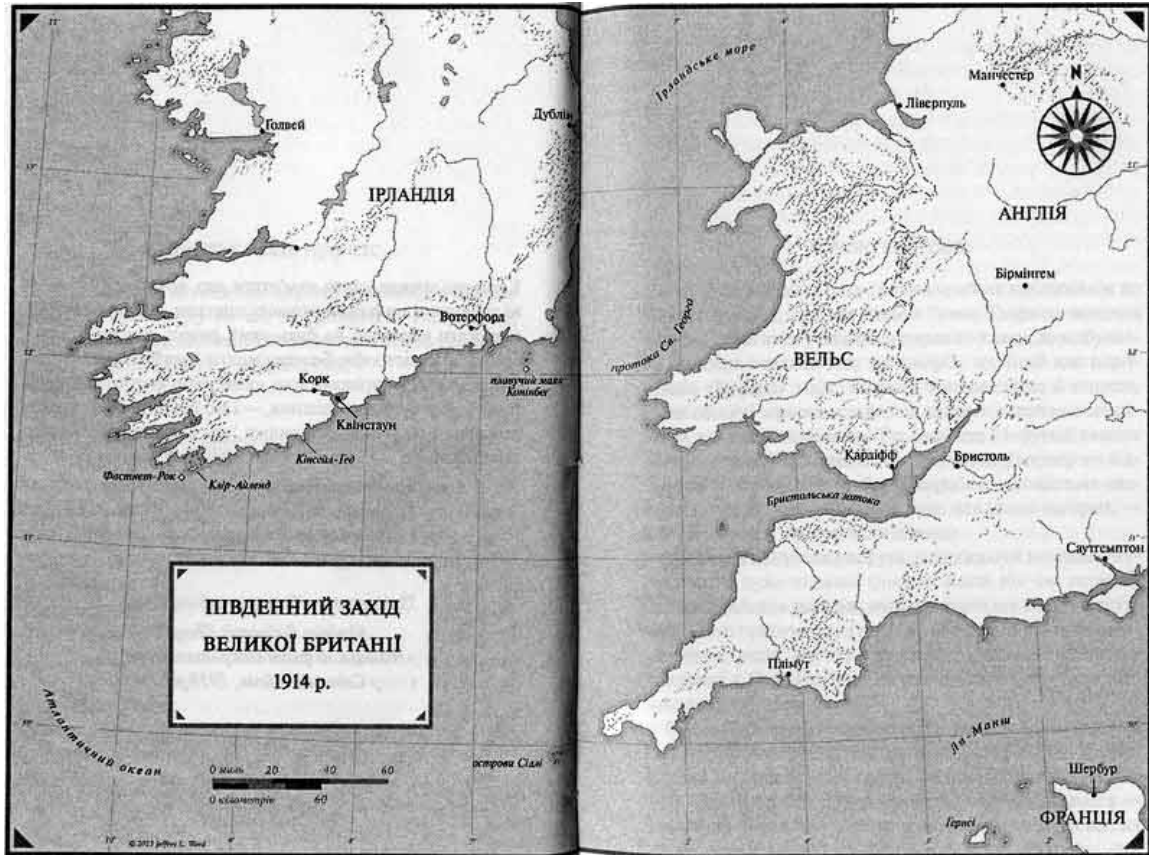
«Правила роботи в компанії»

*Пароплавна компанія «Кунард»,
березень 1913 року*

Пріоритет — безпека субмарини.

Адмірал Райнгард Шеер

*«Німецький флот відкритого моря у
Світовій війні», 1919 рік*



Слово капітана

Уночі 6 травня 1915 року, коли корабель наближався до берегів Ірландії, капітан Вільям Томас Тьорнер залишив місток і спустився у вітальню першого класу, де відбувався концерт і талант-шоу пасажирів, звичний для пароплавів «Кунард» захід. Кімната була великою й теплою, стіни обшиті червоним деревом, підлога встелена зеленими та жовтими килимами. Тут були два 14-футові каміни коло передньої та задньої стін. Зазвичай Тьорнер не відвідував таких вечірок на борту корабля — соціальна частина капітанських обов'язків була для нього тягарем, — але того вечора в нього були новини.

У кімнаті панувала напруга, незважаючи на співи, музику та не дуже вправні фокуси. Коли під час перерви наперед вийшов капітан, напруга стала ще більш відчутною. Його присутність стала для пасажирів підтвердженням тих страхів, що переслідували їх від самого початку подорожі з Нью-Йорка. Так поява священника псує всю життєрадісність медсестри.

Проте Тьорнер мав протилежні наміри — заспокоїти пасажирів. Його зовнішність допомагала в цьому. Він був схожий на банківський сейф і втілював собою спокійну силу. Блакитні очі, добра усмішка, сивувате волосся — йому було 58 років — відображували мудрість, досвід, як і його статус капітана лайнера компанії «Кунард». Він командував «Лузитанією» вже втретє — згідно з принципами переведення капітанів з корабля на корабель, яких дотримувались у компанії, — але вперше у воєнний час.

Тьорнер повідомив присутніх, що наступного дня, у п'ятницю, 7 травня, корабель увійде у води коло південного узбережжя Ірландії, тобто в зону військових дій, окреслену Німеччиною. Новиною ні для кого це не стало. Уранці перед відплиттям лайнера з Нью-Йорка на сторінках газет з'явилось оголошення від посольства Німеччини у Вашингтоні. Воно нагадувало читачам про існування зони військових дій та застерігало, що «судна під прапором Великої Британії або її союзників можуть бути знищені»^[1] і що пасажирів на таких кораблях пливуть «на свій ризик». Хоча в попередженні не йшлося про якісь певні кораблі, але всі зрозуміли це як указівку на корабель Тьорнера,

«Лузитанію», — принаймні одна газета, *New York World*, помістила це попередження поряд із рекламою корабля компанії «Кунард». Відтоді всі пасажери «думали про субмарини, бачили їх в уяві та уві сні, навіть їли з думками про них»^[2], як казав Олівер Бернард, художник кіно, що подорожував першим класом.

Тьорнер розповів пасажирам, що трохи раніше того вечора корабель отримав попередження про активність субмарин коло узбережжя Ірландії, та запевнив усіх, що немає жодного приводу для хвилювань^[3].

Якби таке сказав хтось інший, це звучало б як пустопорожня спроба заспокоїти. Але Тьорнер вірив у те, що говорив. Він скептично ставився до небезпеки, яку становили німецькі субмарини, особливо якщо це стосувалося його корабля, одного з трансатлантичних швидкісних лайнерів, яких називали «хортами». Його керівники теж поділяли скептичні погляди. Керівник нью-йоркського відділу компанії навіть видав офіційну відповідь на попередження Німеччини: «Річ у тому, що “Лузитанія” — найбезпечніше судно на сьогодні. Вона надто швидка для будь-якої субмарини. Жоден німецький корабель не зможе її дістати, ба навіть наблизитися до неї»^[4]. І це підтверджував досвід Тьорнера: як капітан інших кораблів, він уже двічі зустрічав підводні човни, як він вважав, і легко від них тікав, наказавши «повний уперед»^[5].

Пасажирам він не став розповідати про ті два інциденти, натомість заспокоїв по-іншому: наступного дня, увійшовши в зону військових дій, корабель буде під надійним захистом Королівського флоту.

Потім він побажав пасажирам на добраніч і повернувся на місток. Талант-шоу продовжилось. Декілька пасажирів залишилися спати одягненими у вітальні — боялися опинитися в пастці на нижніх палубах, якщо станеться атака. Один особливо стурбований пасажир, торгівець грецькими килимами, надяг жилет і спав у шлюпці. Інший, Ісаак Леманн, підприємець із Нью-Йорка, заспокоював себе тим, що всюди носив із собою револьвер, який скоро приніс йому славу та ганьбу.

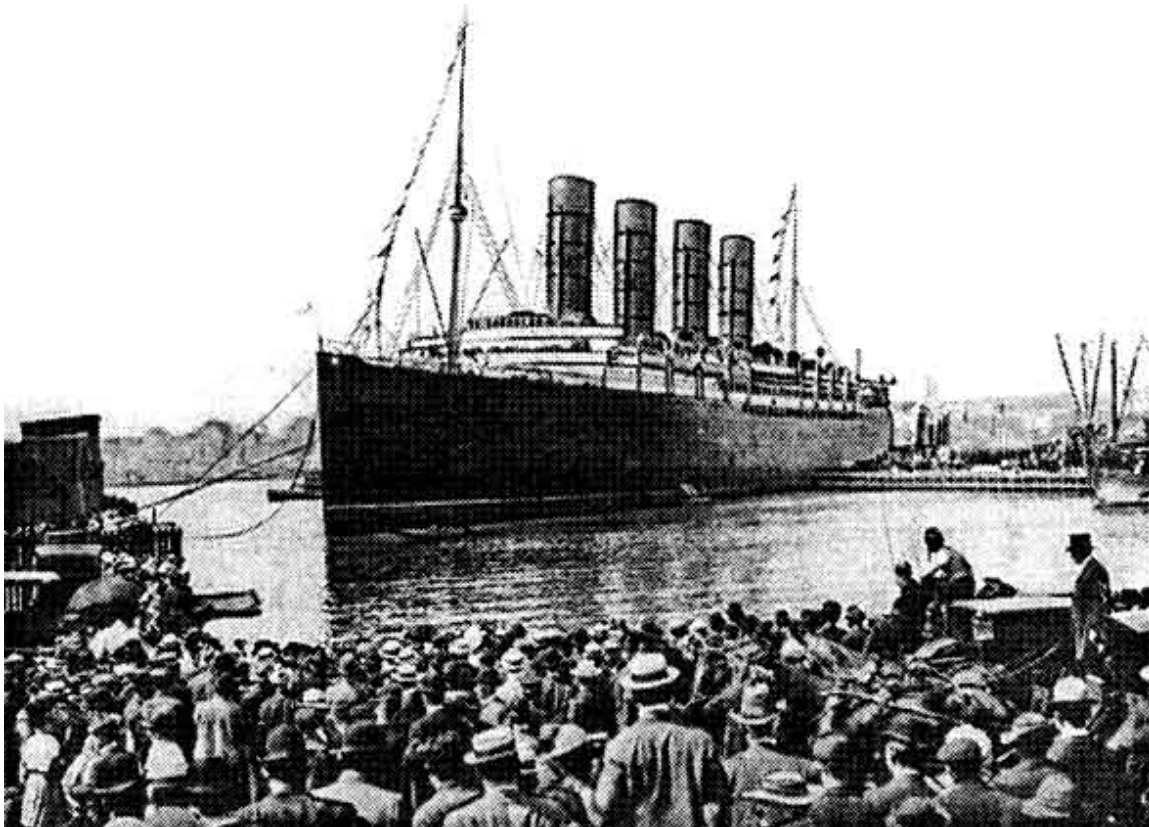
З вимкненим освітленням та зачиненими шторами величний лайнер прямував крізь море — іноді в тумані, іноді під небосхилом, повним зірок. Але навіть уночі його силует був помітний. Уранці в

п'ятницю, 7 травня, офіцери корабля, що прямував до Нью-Йорка, помітили «Лузитанію» на відстані декількох миль і відразу її впізнали. Капітан Томас Тейлор пояснив: «Силует із чотирма трубами — тільки в неї були чотири труби»^[6].

Корабель, який неможливо не впізнати й неможливо потопити, — плавуче місто під захистом сталі. «Лузитанія» прорізала ніч, наче величезна чорна тінь на воді.

Частина I

«Чортові мавпи»



«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^[7]. 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^[8]. 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^[9] — 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»^[10] 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»^[11].

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”»^[12].

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»^[13]. 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!»^[14] 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»^[15].

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^[16].

Корабель стійко переносив усі негаразди. Він був швидким, комфортним та милим серцю багатьох людей. Наприкінці квітня 1915 року на його рахунок 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»^[17], 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 виробляли 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^[18]. 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^[19] — 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»^[20].

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 пасажири помічали кільця на палубі^[21].

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»^[22], 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»^[23].

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»^[24], — розповідав Тьорнер. Його пригоди тривали. Він був другим помічником капітана на кліпері «Thunderbolt», коли хвилиною 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 кмітливість. 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 померти 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. У них народилося двоє синів: перший, Персі, у 1885-му, а через вісім років другий — Норман.

Навіть тепер, із посвідченням капітана, просування по службі в компанії відбувалося повільно. Його найкращий та давній друг Джордж Болл розповідав, що це зволікання доводило його до розпачу, але він «ніколи, жодного разу не послабив своєї ретельності у виконанні обов'язків і не похитнувся у своїй відданості кораблеві та капітанові»^[25]. Наступні двадцять років Тьорнер повільно просувався від третього помічника до старшого помічника капітана. Після вісімнадцяти переведень 18 березня 1903 року компанія «Кунард» нарешті призначила його капітаном. Під його керівництвом опинився невеликий пароплав «Алеппо», який обслуговував порти Середземного моря.

У сімейному житті йому також не щастило. Дружина від нього пішла, забравши синів, і переїхала до Австралії. Сестри Тьорнера найняли для нього жінку, щоб та опікувалася домашніми справами, — Мейбл Евері. Міс Евері й Тьорнер жили поруч на околицях Ліверпуля, у Грейт-Кросбі. Спочатку вона була просто економкою, але згодом стала йому подругою. Вона бачила Тьорнера з такого боку, з якого його не знали колеги та команда. Він любляв розповідати історії за люлькою. Любив собак та котів, захоплювався бджолами. Багато сміявся. «На кораблях він був запеклим поборником дисципліни, — писала міс Евері, — але вдома це був добрий, радісний чоловік, який любив дітей і тварин»^[26].

Незважаючи на смуток, який кинув тінь на особисте життя, його кар'єра пішла вгору. Після двох років у ролі капітана «Алеппо» його перевели на «Карпатію» — той самий корабель, який трохи пізніше, у

квітні 1912-го, під командуванням іншого капітана рятуватиме тих, хто вижив після затоплення «Титаніка». Потім він командував кораблями «Івернія», «Каронія» та «Умбрія». Його просування службовими щаблями вражало, адже в нього не було такої привабливості та вишуканості, якої «Кунард» очікувала від своїх командирів. Капітан у цій компанії мав бути більш ніж просто мореплавцем. У своєму мундирі та кашкеті капітан мав завжди чудово виглядати та випромінювати впевненість, майстерність і авторитет. Крім того, у капітана була й інша роль, зі складнішим визначенням. На три чверті капітан — це моряк, а на чверть — голова клубу. Капітан мав із задоволенням служити гідом для пасажирів першого класу, які хотіли більше дізнатися про корабель; головувати за обіднім столом з найповажнішими пасажирами; прогулюватися палубою та розмовляти з пасажирами про погоду, мету їхньої подорожі через Атлантику, книжки тощо.

Скоро Тьорнер з головою занурився в ці балачки. Мейбл Евері писала, що він називав пасажирів «чортовими мавпами, що теревенять без упину»^[27]. Щоб уникнути прийомів за капітанським столом в обідній залі першого класу, він їв у своїй каюті. Говорив він мало, а коли й говорив, то так скупко, що це навіть дратувало. Часто поведився нетактовно. Під час одного з плавань^[28] на «Карпатії» він посперечався з двома священиками, які навіть написали в «Кунард» листа зі «скаргами щодо певних висловів», які він дозволив собі у відповідь на їхнє прохання провести католицьку службу для пасажирів третього класу. Дізнатися, що саме сказав Тьорнер, немає ніякої можливості, але, вочевидь, його висловів вистачило, щоб «Кунард» примусила його подати офіційний рапорт, а також винесла це на обговорення під час засідання ради директорів компанії.

На початку іншого плавання, коли Тьорнер командував «Мавританією», жінка, яка подорожувала першим класом, сказала, що хоче стояти на містку під час виходу корабля в море по річці Мерсі. Тьорнер пояснив, що це неможливо, адже правила компанії «Кунард» однозначно забороняли під час руху «вузькими водними шляхами» перебувати на містку будь-кому, крім членів екіпажу.

Вона запитала, що він робитиме, якщо *леді* наполягатиме.

— Мадам, ви вважаєте, у такому разі це була б леді^[29]? — відповів Тьорнер.

Соціальний тягар Тьорнера трохи полегшився, коли в 1913 році компанія «Кунард», визнаючи складність керування «Лузитанією» та «Мавританією», затвердила нову посаду на обох кораблях: «капітан екіпажу» — друга людина після капітана судна. Це не тільки дозволило Тьорнерові приділити всю увагу навігації, а й позбавило необхідності поводитися чемно. У травні 1915 року капітаном екіпажу «Лузитанії» був Джеймс «Джок» Андерсон. Тьорнер казав про нього: «більш товариський»^[30].

Члени екіпажу поважали Тьорнера й у більшості своїй любили. «Думаю, що можу сказати за увесь екіпаж: ми всі ставилися до капітана Тьорнера з превеликою довірою, — розповідав один з офіціантів. — Він був хорошим, сумлінним капітаном»^[31]. Проте один із помічників, Альберт Артур Бестік, зауважив, що популярність Тьорнера «мала свої межі», бо в Тьорнера наче одна нога й досі стояла на палубі вітрильника, і це іноді дивно давалося взнаки.

Одного вечора у вільний час Бестік з іншими членами команди грав у бридж. Раптом увійшов старшина стерновий, тримаючи вузол, що називався «турецька голова». Мало того що сам вузол був складним, а тут ще його чотирипрядний варіант — найскладніший з усіх.

— Комплімент від капітана^[32], — пояснив стерновий. — Каже, щоб ви зробили ще один такий.

Гра припинилась, і «решту другої півварти» — варта з шостої до восьмої години вечора — «ми намагалися пригадати, як в'язати той вузол», — згадує Бестік. Було нелегко, адже він узагалі використовується для оздоблення, і ніхто з присутніх уже давно його не робив. «Такий був у Тьорнера гумор», — писав він.

Під керівництвом Тьорнера «Лузитанія» перевершила всі рекорди швидкості, викликаючи занепокоєння німців. У 1909 році під час подорожі з Ліверпуля до Нью-Йорка судно пройшло відстань від плавучого маяка Даунт-Рок біля узбережжя Ірландії до Амброуз-Ченнел у Нью-Йорку за чотири дні, 11 годин та 42 хвилини. Середня швидкість корабля — 25,85 вузла. До того часу така швидкість здавалася неможливою. Проходячи повз плавучий маяк Нантакет, на кораблі зареєстрували швидкість у 26 вузлів.

Тьорнер вважав таку швидкість результатом установа нових гвинтів (у липні), а також вправності кочегарів. Капітан розповідав

журналістові, що корабель міг би досягти й більшої швидкості, якби не заважали погана погода та необхідність іти проти хвиль на початку подорожі, а також шторм у кінці плавання. Журналіст тоді зауважив, що Тьорнер виглядав «засмаглим на сонці».

У травні 1915 року Тьорнер вважався найбільш досвідченим капітаном у «Кунард», був старшим капітаном компанії. У своїх плаваннях він стикався з будь-якими можливими проблемами, серед яких і механічні аварії, і пожежі, і тріснуті топки, і операції з порятунку людей у відкритому морі, і різноманітні екстремальні погодні умови. Про нього казали, що він не знає страху. Один моряк з «Лузитанії», Томас Магоні, казав про нього: «Він — один з найхоробріших капітанів, з якими я ходив у море»^[33].

Саме Тьорнеру довелося пережити те, що, мабуть, було найстрашнішою загрозою «Лузитанії». Під час плавання в Нью-Йорк у січні 1910-го йому трапилося не бачене жодного разу за його півстоліття в морі.

Після виходу з Ліверпуля корабель потрапив у шторм із сильним зустрічним вітром та високими хвилями. Тьорнер був змушений знизити швидкість до 14 вузлів. Сама по собі погода не становила загрози — він бачив і гіршу. Корабель добре протистояв хвилям. Увечері в понеділок, 10 січня, о шостій годині — береги Ірландії вже лишилися позаду — Тьорнер спустився у свою каюту, щоб повечеряти. За головного лишився старший помічник.

«Хвиля прийшла зненацька»^[34], — розповідав Тьорнер. Це була не просто чергова хвиля, а так звана акумулятивна, яку пізніше стали називати «хвиля-вбивця»: хвилі накладаються одна на одну та збираються в єдину стіну води.

У той момент «Лузитанія» якраз вийшла на меншу хвилю та спускалась у западину за нею, коли раптом море попереду здійнялось у височезну стіну, яка закрила стерновому горизонт. Корабель увійшов у цю стіну, і вода залила стернову рубку у 80 футах над ватерлінією. Хвиля вдарила ніс корабля, наче величезний молот, вминаючи сталеві плити всередину. Дерев'яні віконниці вибухнули, бризкаючи шматочками деревини. Великий «спис» — тиковий уламок — ударом хвилі увігнало в шафу з твердої деревини на 2 дюйми. Місток та стернову рубку залило водою, стерно зірвало та відкинуло разом зі стерновим. Корабель почав завалюватись, і ніс уже не стояв

перпендикулярно до хвиль, а це дуже небезпечно в умовах шторму. Світло на містку та вгорі на топі щогли закоротило, і воно погасло. Стерновий та помічники по пояс у воді намагалися підвестися. Їм вдалося закріпити стерно та виправити курс корабля. Ударом хвилі зламало двері, погнуло внутрішні перегородки та розстрощило дві шлюпки. Дуже пощастило, що ніхто не отримав серйозних поранень.

Тьорнер поспіхом вибіг на місток і побачив усюди воду й безлад. Переконавшись, що корабель упорався з атакою без серйозних пошкоджень і що ніхто з пасажирів не постраждав, він просто додав ще один пункт у свій довгий список морських пригод.

Одним з явищ, які дійсно хвилювали Тьорнера, був туман. Передбачити його не було ніякої можливості, а в тумані складно зрозуміти, як далеко інше судно: у 30 милях чи в 30 ярдах. У посібнику компанії «Кунард»^[35] — «Правила роботи в компанії» — зазначалося, що в разі потрапляння в туман капітан має виставити додаткові пости спостереження, зменшити хід і ввімкнути туманний гудок. Решта — справа фортуни та обережної навігації. Капітан у будь-яку мить має якомога точніше знати своє розташування, адже туман може виникнути дуже швидко: зараз ясне небо, а наступної миті вже повна непроглядність. Небезпека туману^[36] проявила себе за рік до того, також у травні: «Empress of Ireland» компанії *Canadian Pacific* у тумані на річці Святого Лаврентія зіштовхнулася з вантажним судном із вугіллям і затонула за 14 хвилин, забравши з собою життя 1012 людей.

Тьорнер знав про важливість точної навігації й вважався спеціалістом у цьому. Він був надзвичайно уважний, особливо у вузьких водах близько до портів.

Настав суботній ранок 1 травня, і Тьорнер мав провести детальну інспекцію судна разом із начальником господарської частини та головним стюардом. Усі приготування до плавання вже мали бути завершені, кімнати прибрані, ліжка застелені, усі припаси (джин, шотландське віскі, сигари, горох, баранина, яловичина, шинка тощо) на борту, грузи завантажено, а запаси прісної води — перевірено на чистоту та свіжість. Особливу увагу завжди приділяють туалетам і трюмам: тут має бути хороша вентиляція, щоб корабель не почав видавати огидні запахи. Метою перевірки, за визначенням компанії, було «підтримувати корабель привабливим»^[37].

Усі роботи мали виконуватися так, щоб ніхто з пасажирів будь-якого класу не здогадувався про природу та обсяг робіт. Потреби пасажирів завжди мали бути на першому місці, і «Кунард» у своєму посібнику це підкреслювала: «Пасажири завжди мають отримувати максимум уваги, поки вони перебувають на борту корабля компанії “Кунард”, і обов’язок капітана — стежити за виконанням цих правил екіпажем судна»^[38]. На одному з попередніх рейсів виконання цих правил змусило дозволити двом мисливцям за здобиччю з африканської п’ятірки — містеру та місіс Сондерсон із графства Каван, Ірландія, — узяти на борт двох чотиримісячних левенят, яких вони ввіймали в Британській Східній Африці та планували передати в зоопарк Бронкса. Їхня дворічна дочка Лідія гралася з левенятами на палубі, «забавляючи інших пасажирів»^[39], як писала *New York Times*. Місіс Сондерсон також привертала чимало уваги — вона під час подорожі вполювала слона. «Ні, я зовсім не боялася. Думаю, що я ніколи не боюся», — відповідала вона на питання репортера газети.

Скарги завжди треба було сприймати серйозно — і скарги були не рідкістю. Пасажири, наприклад, скаржилися, що їжа з гриля на кухні подавалася холодною — цю проблему вдалося вирішити зміною шляху, яким ходили офіціанти. Друкарські машинки в спеціальному приміщенні працювали занадто гучно, турбуючи мешканців кают, розташованих поряд, — прийняли рішення скоротити час роботи на машинках. У тих самих кімнатах була не ідеальна вентиляція — недолік усунути не вдалося, і пасажирам доводилося відчиняти ілюмінатори. Проблема була й з обідньою залогою для першого класу на верхньому рівні: вікна приміщення виходили на палубу для прогулянок третього класу, пасажирів якого мали дратівливу звичку заглядати у вікна та роздивлятися розкішних гостей. На борту завжди були пасажирів, невдоволених сучасністю. Якось у 1910 році пасажир другого класу нарікав на те, що «на палубі корабля не місце продавцям ірландських шалей»^[40] і що «у кімнатах для паління на кораблях компанії без упину грають у карти на гроші».

Пріоритетом для «Кунард» завжди була безпека пасажирів. У компанії надзвичайна історія: жоден пасажир не загинув через потоплення, зіткнення, погодні умови, пожежу, тобто ніхто не загинув з причини, за яку б компанія або капітан могли нести відповідальність. Хоча, звичайно, смерть через природні причини траплялася доволі

регулярно, особливо серед пасажирів похилого віку. На борту судна було найновіше рятувальне обладнання. Через «шлюпкову гарячку», яка охопила всю індустрію після катастрофи «Титаніка», на «Лузитанії» шлюпок було набагато більше, ніж треба, — для пасажирів та команди. Крім того, корабель був нещодавно вкомплектований найновішими рятувальними жилетами від компанії *Boddy Lifesaving Appliances*. На відміну від звичних жилетів, які виготовлялися з коркових плиток, вкритих тканиною, нові вироби були дійсно схожі на жилети. Один з пасажирів казав: «У цьому жилеті відчуваєш себе, як гравець у футбол у захисному спорядженні, особливо у плечах»^[41]. Жилети *Boddy* були в усіх каютах першого та другого класів. Пасажирам третього класу видавали жилети старого зразка.

Жодна проблема, що стосувалася безпеки, не могла уникнути обговорення на зборах ради директорів. Під час одного з рейсів, коли «Лузитанія» йшла неспокійним морем, члени екіпажу побачили, що в третьому класі «повно води». Причиною того став один-єдиний відкритий ілюмінатор. Цей інцидент виявив небезпеку, якою загрожували відкриті ілюмінатори під час неспокійної погоди. Рада проголосувала за те, щоб винести догану стюардам, відповідальним за ту частину корабля^[42].

Незважаючи на всю повагу, яку мав Тьорнер у компанії «Кунард», його власну історію служби важко назвати бездоганною. У липні 1905-го, через чотири місяці після того, як Тьорнер прийняв командування «Івернією», корабель зіштовхнувся з іншим судном — «Карлінгфорд-Лох». Розслідування визначило, що відповідальність за аварію несе капітан Тьорнер, бо він рухався занадто швидко в тумані. Згідно з протоколом засідання, рада директорів постановила «винести сувору догану». Через три роки інший корабель під його командуванням, «Каронія», «торкнувся ґрунту» в Амброуз-Ченнел у Нью-Йорку, що призвело до ще однієї догани: «...не можна виводити “Каронію” з басейну, коли вода на такій [малій] висоті».

Узимку 1914—1915 років Тьорнеру було особливо важко. Один з його кораблів, щойно спущена на воду «Трансильванія», потрапив у сильний порив вітру і під час виходу з басейну в Ліверпулі вдарив лайнер компанії *White Star*, завдавши йому невеликих пошкоджень. Тієї ж зими стався ще один інцидент: корабель зіштовхнувся з іншим

великим лайнером, «Тевтоніком». Пізніше — ще одне зіткнення з буксиром.

Але таке траплялося з усіма капітанами. Довіра компанії Тьорнеру підтверджувалася тим, що його завжди призначали командувати найновішими та найбільшими лайнерами: він був капітаном «Лузитанії» під час трьох різних змін.

З початком війни безпека пасажирів стала вимагати ще більшої уваги. Для попередника Тьорнера, капітана Деніела Доу, відповідальність виявилася завеликою. У березні під час подорожі до Ліверпуля Доу довелося вести «Лузитанію» там, де затопили два вантажних судна. Після цього він сказав своїм начальникам у «Кунард», що більше не може взяти на себе відповідальність за пасажирський корабель у таких умовах, особливо якщо на борту спорядження для британської армії. Тоді перевезення такого вантажу було звичним, і будь-який корабель зі спорядженням на борту ставав імовірною ціллю для атаки. Малодушність тут була ні до чого: Доу турбувався не про свою безпеку, а про життя тисяч мирних людей та команди. Його нерви не могли такого витримати. У «Кунард» вирішили, що він «стомився та захворів»^[43], і зняли його з командування судном.

Вашингтон.

Місце самотності

Поїзд із тілом^[44] Еллен Акссон Вільсон^[45] зупинився на станції міста Ром, штат Джорджія, о 2:30 дня у вівторок, 11 серпня 1914 року. Лунали дзвони, над містом нависло металево-сіре небо. Труну перенесли в катафалк, і поховальний кортеж вирушив до церкви, де мала відбутися служба, — Першої пресвітеріанської церкви, у якій пастором був батько місіс Вільсон. На вулицях юрбилися чоловіки та жінки, які прийшли віддати їй останню шану та підтримати її чоловіка, президента Вудро Вільсона. Їхнє подружнє життя тривало двадцять дев'ять років.

Члени родини занесли труну в церкву під звуки органа — поховальний марш Шопена. Ця сувора, важка мелодія всюди супроводжує смерть. Коротка служба, два її улюблені гімни у виконанні хору — і процесія вирушила на цвинтар Міртл-Гілл. Почався дощ. Катафалк повільно їхав повз дівчат у білому вбранні з миртовими гілками в руках. За дівчатами стояли жителі міста та приїжджі — незважаючи на дощ, вони зняли капелюхи. Над місцем поховання спорудили тент, щоб захистити від дощу Вільсона, членів родини та друзів, що брали участь у процесії. Дощ посилювався, і важкі краплі гучно стукотіли об тканину. Здалеку було видно, як президент тремтить від плачу; ті, хто стояв поряд, бачили сльози на його щоках.

Згодом присутні розійшлися по своїх автомобілях, а тисячі спостерігачів розсіялись у місті. Вільсон залишився стояти коло могили сам і, доки труна не зникла під землею повністю, так і стояв, не ворущачись і не вимовляючи ані слова.

Зі смертю дружини в житті Вільсона почався період самотності, і тягар лідерства навалився на нього з новою силою. Його дружина померла у вівторок, 6 серпня, від хвороби нирок, яку тоді називали хворобою Брайта, — за два дні після того, як Британія долучилася до нової війни в Європі, і лише за півроку після початку його першого президентського терміну^[46]. Втративши її, він водночас втратив свого головного співрозмовника та порадника, чий спостереження дуже

впливали на його власні міркування. Білий дім спорожнів — тепер тут його переслідувала не тільки тінь Лінкольна (про яку казав хтось із робітників резиденції), але й спогади про Еллен. На якийсь час горе вивело його з ладу. Його лікар і — нерідко — напарник для гри в гольф Кері Грейсон турбувався про його стан. «Уже декілька днів він погано почувається^[47], — писав він 25 серпня 1914 року в листі до своєї подруги Едіт Боллінг Галт. — Учора я вмовив його залишитися в ліжку до полудня. Коли я зайшов його провідати, у нього по щоках котилися сльози. У мене просто серце розривалося — більш сумної картини й уявити годі. Він велика людина, але йому вирвали серце».

Трохи пізніше того серпня Вільсону вдалося на декілька днів поїхати в замський будинок — Гарлакенден-хауз, — у містечку Корніш, штат Нью-Гемпшир. Цей великий георгіанський маєток з видом на річку Коннектикут він винаймав улітку протягом двох років. Друг Вільсона — полковник Едвард Хауз — приїхав туди провідати його. Він був вражений тим, як глибоко Вільсон переживає свою втрату. Одного разу розмова між ними зайшла про Еллен, і президент зі сльозами на очах сказав, що він «почуває себе ніби машина, у якій закінчився заряд; наче ніщо більше не має сенсу»^[48]. У своєму щоденнику Хауз писав, що президент «з острахом думав про наступні два з половиною роки. Він не знав, де йому взяти сил, щоб пройти через це».

Криза наступала на всіх фронтах. Сполучені Штати й досі охоплювала економічна криза, що тривала вже другий рік поспіль. Особливо постраждали південні штати^[49]: бавовну, їхній головний продукт, перевозили здебільшого іноземні кораблі, а тепер через війну суден стало дуже мало, бо їхні власники з огляду на можливість атаки підводного човна не випускали їх з портів. Країни, які брали участь у війні, забрали торговельні судна на військову службу. Мільйони туків із бавовною збиралися на південних причалах. З робочою силою теж були проблеми: у Колорадо страйкувало Об'єднання шахтарів Америки. Трохи раніше, у квітні, влада штату відправила на придушення страйку Національну гвардію, що призвело до різанини в Лудлоу, штат Колорадо, — загинуло більш ніж двадцять чоловіків, жінок і дітей. У цей же час коло південного кордону не вщухали заворушення, тривало насильство в Мексиці.

Але найбільше Вільсон боявся того, що Америку можуть якимось чином втягнути у війну в Європі. Те, що війна взагалі почалася, було страшенно дивним — вона наче прийшла нізвідки. На початку того літа 1914 року — одного з найбільш сонячних літ, які тільки бачила Європа, — не було жодної ознаки того, що може бути війна. Ні в кого не було очевидного наміру починати конфлікт. Двадцять сьомого червня, за день до того, як Європа покотилась у прірву, в Америці читачі газет отримували лише приємні новини. На першій шпальті *New York Times*^[50] ішлося про студентів Колумбійського університету, які нарешті виграли міжуніверситетські змагання з веслування — після 19 років поразок. Про війну згадувалося лише в рекламі готових сніданків *Grape-Nuts*, але про війну на шкільних подвір'ях: реклама розхвалювала властивість сніданків збільшувати шанси дітей на перемогу в бійках. «Частіше, ніж ви думаєте, сильне тіло та міцні нерви — це результат того, що ми їмо». На сторінці світської хроніки у *Times* повідомляли про десятки відомих у Нью-Йорку людей, включно з Гуггенхаймом та Ванамейкером, які того дня запланували подорож до Європи на суднах «Міннеаполіс», «Каледонія», «Зіленд», а також двох суднах німецьких власників: «Принц Фрідріх Вільгельм» та величезному кораблі «Імператор», на 24 фути довшому за «Титанік».

У Європі королі та вищі посадові особи виїжджали в літні резиденції^[51]. Кайзер Вільгельм скоро мав би відпливати на своїй яхті «Гогенцоллерн» у круїз до фіордів Норвегії. Президент Франції Раймон Пуанкаре разом з міністром закордонних справ вирушили з офіційним візитом до російського імператора Миколи II, який теж виїхав у літній палац. Вінстон Черчилль, який у сорок років уже мав найвище звання військово-морських сил Британії та був Першим Лордом Адміралтейства, виїхав на узбережжя Північного моря, у свій будинок у Кромері за 100 миль на північ від Лондона. Там його вже чекала дружина Клементина з дітьми.

В Англії пересічні громадяни були шоковані, але не можливим початком війни, а експедицією сера Ернеста Шеклтона^[52]: 8 серпня він на кораблі з прямими вітрилами «Endurance» мав вирушити з Плімута, що на південно-західному узбережжі Британії, в Антарктику. У Франції найбільш хвилюючою подією був суд над Генрієттою Кайо, дружиною колишнього прем'єр-міністра Жозефа Кайо. Її було арештовано за вбивство редактора паризької газети *Le Figaro* через те,

що в газеті опублікували інтимний лист, який прем'єр-міністр написав їй до весілля — він тоді був ще в шлюбі з першою дружиною. Страшенно обурена, місіс Кайо придбала пістолет, навчилася ним користуватися прямо в крамниці зброяра, пішла в кабінет редактора та зробила шість пострілів. Даючи свідчення, вона випадково винайшла метафору того, що скоро трапилось у Європі: «Ці пістолети — страшна річ. Вони самі стріляють»^[53]. Її виправдали після того, як вона довела суду, що вчинила злочин на підставі сильних емоцій.

Закликів до війни не було навіть віддалено^[54]: у Європі панувала впевненість — хоч і наївна, — що такі війни, які потрясли Європу в минулому, уже застаріли. Усі вважали, що економіки народів так тісно пов'язані одна з одною, що навіть якщо війна й почнеться, то триватиме дуже недовго. Капітал тік крізь кордони. У Бельгії була шоста за обсягом економіка світу — і не завдяки мануфактурам, а завдяки потоку грошей через банки країни. Способи комунікації розвивалися: телефон, телеграф, дротові та — найновіші — бездротові канали зв'язку. Росли розміри та швидкість пароплавів, розширювалася система залізниць. Розвивався туризм — тепер це було не лише привілеєм багатих людей, але й улюбленим заняттям середнього класу. Росло населення, розвивалися ринки. У Сполучених Штатах, незважаючи на кризу, компанія «Форд Мотор» оголосила про свої плани вдвічі збільшити свій завод^[55].

Проте старі конфлікти та ворожнеча не зникли^[56]. Король Британії Георг V ненавидів свого двоюрідного брата кайзера Вільгельма II, верховного правителя Німеччини. А Вільгельм задрив численним колоніальним володінням Британії та її пануванню на морях. Заздрість його дійшла до таких меж, що у 1900 році Німеччина розпочала втілення плану будівництва військових кораблів — у такій кількості та настільки великих, щоб посперечатися з флотом Британії. Це, у свою чергу, спонукало Британію до активної модернізації своїх військово-морських сил. Був розроблений новий клас воєнних кораблів — дредноути — з такими великими та потужними гарматами, яких ще ніколи не застосовували на морі. Армії теж збільшувалися. Щоб не відставати одна від одної, Німеччина та Франція запровадили військову повинність. Націоналістичне завзяття було на піднесенні. Австро-Угорщина та Сербія мали відчуття взаємної образи, що поволі

досягало точки кипіння. Серби плекали панслов'янські амбіції щодо деяких територій та націй, які входили до складу Австро-Угорської імперії (її зазвичай називали просто Австрією). Серед них були такі неспокійні регіони, як Герцеговина, Боснія та Хорватія. Один історик описав ситуацію так: «У Європи було забагато кордонів, забагато історій, які занадто добре пам'ятались, а також забагато солдатів, щоб жити в безпеці»^[57].

Деякі країни почали таємно планувати, як підняти всіх цих солдатів, якщо з'явиться потреба. Ще в 1912 році Британський комітет оборони імперії вирішив, що у разі війни з Німеччиною перш за все треба перерізати німецькі трансатлантичні телеграфні кабелі^[58]. У Німеччині тим часом генерали починали виконувати якісь поверхові завдання за планом, розробленим фельдмаршалом Альфредом фон Шліффеном^[59]. Цей план базувався на масштабному маневрі, що мав провести німецькі сили через нейтральну Бельгію у Францію, обходячи захист французів, зосереджений уздовж кордону з Німеччиною. Здавалося, нікого особливо не обтяжувало те, що Британія може протестувати проти цього, навіть те, що вона може забажати вступити в конфлікт як гарант нейтралітету Бельгії. Шліффен розраховував, що війна у Франції закінчиться за сорок два дні і після цього німецька армія зможе розвернутися та вирушити на Росію. Він не розраховував тільки, що станеться, якщо Німеччина не встигне закінчити операцію у відведений термін, а також якщо Британія все ж таки вирішить вступити в сутичку.

Війна почалася з локальної геополітичної пожежі. У кінці червня ерцгерцог Франц Фердинанд, генеральний інспектор австро-угорської армії, поїхав у Боснію, яку Австрія анексувала в 1908 році. Проїжджаючи крізь Сараєво, він був застрелений убивцею, якого найняло угруповання «Чорна рука», що виступало за об'єднання Сербії та Боснії. Двадцять восьмого липня Австрія приголомшила весь світ, оголосивши війну Сербії.

— Це неймовірно... неймовірно^[60], — сказав Вільсон, обідаючи зі своєю дочкою Нелл та її чоловіком Вільямом Макаду, секретарем Казначейства.

Проте цей інцидент лише на якусь мить привернув увагу Вільсона. У той час його дружина злягла з важкою хворобою, і це повністю

займало його думки та душу. Дочку він попередив: «Тільки нічого не кажи матері про це». Конфлікт між Австрією і Сербією міг би так і закінчитися — невеликою війною з непокірною балканською країною. Але вже через тиждень локальна пожежа переросла у вогняну бурю, що загострила страхи, відродила ворожнечу, поклала початок утворенню альянсів, а також запустила у виконання давні плани. Четвертого серпня згідно з планом Шліффена німецька армія увійшла в Бельгію разом з величезними гарматами для руйнування фортець. Такі гармати могли запускати снаряди вагою в 2 тисячі фунтів. Британія оголосила війну, об'єднавшись із Росією та Францією — Союзники; Німеччина та Австро-Угорщина об'єднали свої армії як Центральні держави. Того ж дня Вільсон оголосив про нейтралітет Америки в рамках офіційної декларації, яка забороняла військовим кораблям Німеччини, Британії та інших учасників війни заходити в порти США. Через тиждень після поховання дружини, намагаючись побороти своє горе та звернути увагу на значну рану на тілі світу, він звернувся до американців: «Ми маємо бути неупередженими як у думках, так і у вчинках, маємо обмежити свої почуття та вислови, які можуть бути розтлумачені як прихильність до тієї чи іншої сторони»^[61].

Американський народ повністю його підтримав. Британський журналіст Сідні Брукс у журналі *North American Review* розцінив, що Америка, як завжди, вирішила дотримуватися політики ізоляціонізму. А чому б і ні, питав він. «Сполучені Штати — віддалена величезна непідкорена земля без ворожих сусідів і взагалі без будь-яких сусідів, які могли б змагатися з нею в силі»^[62]. Вони живуть привілейовано, у майже абсолютному спокої, без суперечок, ворожості, безупинного тиску та протидії, які відтягують так багато уваги в пильно заселеному Старому світі».

Сама концепція нейтралітету була доволі простою, але на практиці виявилась її непевність. Вогонь уже розгорявся, і всі домовленості було забуто. Туреччина приєдналася до Центральних держав, Японія — до Союзників. Скоро війна дійшла до найбільш віддалених частин світу — билися на землі, на воді, у повітрі та навіть під водою: німецькі субмарини доходили аж до прибережних вод Британії. Локальний конфлікт щодо вбивства на Балканах охопив вогнем увесь світ.

Головною ареною подій залишалася Європа, де Німеччина ясно давала зрозуміти: ця війна буде такою, якої ще ніколи не було, і ніхто в ній не вціліє. Поки Вільсон оплакував дружину, німецька армія входила в тихі містечка та села Бельгії, брала цивільних у полон та вбивала їх, щоб запобігти спротиву. У місті Дінан німецькі солдати застрелили 612 чоловіків, жінок та дітей. Американська преса називала таке звірство актами «залякування» — так тоді йменували те, що інші покоління зватимуть тероризмом. Двадцять п'ятого серпня німецькі війська почали різанину в місті Левен^[63] — «бельгійському Оксфорді». У цьому університетському містечку розташовувалась дуже цінна бібліотека. За три дні обстрілу й жахливої жорстокості померло 209 мирних жителів, було вщент зруйновано 1100 будинків та бібліотеку разом із 230 тисячами книжок, артефактів та безцінних манускриптів. Ці вбивства обурили не тільки Бельгію, а й увесь світ. Вільсон, у минулому президент Принстонського університету, «глибоко переживав з приводу знищення Левена»^[64], розповідав його друг полковник Хауз. Президент боявся, що «війна може відкинути світ назад на три-чотири століття».

Кожна зі сторін була переконана, що вони зможуть перемогти ворога за декілька місяців, але наближався кінець 1914-го, і війна перетворилася на моторошний глухий кут з полями бою, де загинули десятки тисяч солдатів, але жодна сторона не просунулася вперед. Перші битви з гучними назвами відбулися восени та взимку: прикордонна битва, битва під Монсом, битва на Марні, перша битва під Іпром. До кінця листопада після восьми місяців боїв французька армія втратила 306 тисяч солдатів — приблизно таким було населення Вашингтона у 1910 році. Втрати німців складали близько 241 тисячі^[65]. До кінця року довжина паралельних траншей, що являли собою Західний фронт, складала близько 5 тисяч миль^[66] — від Північного моря до Швейцарії. Ширина нейтральної зони між траншеями іноді становила всього лише 25 ярдів.

Вільсона, який і без того перебував у стані депресії^[67], це надзвичайно турбувало. Він писав полковникові Хаузу: «Я відчуваю цей майже нестерпний тягар на собі щодня»^[68]. Схожі відчуття він описував у листі до посла в Британії Волтера Гайнса Пейджа. «Усе це дуже чітко — болісно чітко — постає в моїй уяві. Ці думки не

полишають мене від самого початку конфлікту^[69], — писав він. — У моїх думках та уяві я можу усвідомити всю серйозність цієї ситуації з будь-якої точки зору. Мені доводиться примушувати себе не думати про це, щоб уникнути відчуття заціпеніння, що з'являється від глибокого сприйняття та обдумування речей, які є занадто масштабними, щоб їх усвідомити або якимось опосередковано контролювати».

Проте був щонайменше один момент, коли горе його трохи відпустило^[70]. У листопаді 1914-го він поїхав на Мангеттен у гості до полковника Хауза. Того вечора близько дев'ятої години вони вдвох вийшли на прогулянку з його апартаментів — без маскуванню, але й не оголошуючи того факту, що президент Сполучених Штатів прогулюється вулицями Мангеттену. Чоловіки пройшли вздовж 53-ї вулиці та повернули на Сьому авеню в напрямку Бродвею, їм якимось вдавалося не привертати до себе уваги перехожих, але, коли вони зупинилися послухати якусь вуличну промову, Вільсона впізнали, і почав збиратися натовп. Вільсон разом із полковником Хаузом пішли далі, а за ними потяглося ціле море ньюйоркців. Вони зайшли в готель «Волдорф Асторія» і в ліфті наказали враженому ліфтерові зупинити на верхньому поверсі. Там вони вийшли, перейшли в іншу частину готелю та на іншому ліфті спустились у вестибюль. З готелю вони вийшли через бічні двері.

Пройшовши трохи вздовж П'ятої авеню, вони сіли на автобус та доїхали до житлового кварталу, де був будинок Хауза. Хоч як бадьорила ця прогулянка та втеча, вгамувати тривогу Вільсона було неможливо. Уже у квартирі Вільсон зізнався Хаузові, що, ідучи на прогулянку, сподівався, що хтось його вб'є.

Посеред усього цього мороку він і досі вважав Америку останньою надією для всього світу. «Ми в мирі з усім світом»^[71], — казав він у своїй щорічній промові у Конгресі в грудні 1914-го. У січні він відрядив полковника Хауза в Європу з неофіційною місією спробувати дізнатися, на яких умовах Союзники та Центральні держави могли б почати мирні перемовини.

Хауз замовив для себе квиток на один із найбільших та найшвидших кораблів з тих, що виконували тоді рейси, — на «Лузитанію» — під вигаданим іменем. Входячи у води Ірландії, тодішній капітан корабля Деніел Доу за традицією військових часів

підняв американський прапор — *ruse de guerre*^[72], щоб захистити корабель від атаки німецьких підводних човнів^[73]. Це вразило Хауза та всіх присутніх. Проте цей учинок мав сумнівну користь як засіб маскування: в Америці не було жодного лайнера таких розмірів, а силует із чотирма трубами не впізнати було важко.

Цей інцидент привернув увагу преси до сил, що загрожували нейтралітету Америки. Бої в Європі не надто хвилювали американців, адже Сполучені Штати захищені відстанню та цілим океаном замість фортечного рову. Найбільшу небезпеку становила нова агресивна підводна війна Німеччини.

На початку війни^[74] ані Німеччина, ані Британія не усвідомлювали справжньої природи субмарин та наслідків використання того, що Черчилль назвав «дивною формою війни, якої раніше не знало людство»^[75].

Лише окремі люди могли передбачити, що поява субмарин стане приводом для трансформації всієї стратегії морської війни^[76]. Одним із цих людей був сер Артур Конан Дойл: за півроку до початку війни він написав оповідання (опубліковане в липні 1914-го), у якому передбачив конфлікт між Англією і вигаданою країною Норландією, «однією з найменших держав у Європі». У цій історії під назвою «Небезпека!» спочатку здається, що сили Норландії безнадійно малі порівняно з іншими, але в маленькій країні є таємна зброя — вісім субмарин, які біля берегів Англії атакують вантажні та пасажирські судна. Коли Дойл писав це оповідання, субмарини вже існували, але британські та німецькі військові командири не вбачали в них ніякої користі. Проте через субмарини Норландії Англія опинилася на межі голоду. У якийсь момент без попередження командир субмарини капітан Джон Сайрус однією торпедою потопив пасажирський лайнер компанії *White Star* «Олімпік». Зрештою Англія капітулювала. Читачів особливо схвилювала ця остання атака, адже судно «Олімпік» насправді існувало: його близнюк, «Титанік», затонув перед тим, як Дойл написав оповідання.

Це оповідання мало схвилювати англійців та спонукати країну підвищити рівень морської підготовки. Вона була цікава й дещо страшна, але всі вважали описані в ній події занадто нереальними, тим

більше що вчинок капітана Сайруса порушив фундаментальні морські правила: «призовий закон», тобто правила поведінки військових кораблів стосовно незброєних суден, було прийнято ще в XIX столітті для регулювання військових дій щодо цивільних кораблів. З моменту прийняття цих правил їх дотримувалися всі морехідні сили, і за цими правилами військовий корабель може зупинити комерційне судно та обшукати його, але без загрози життю команди. Правила дозволяють відвести корабель у найближчий порт, де «призовий суд» вирішить його долю, але атакувати пасажирське судно вони забороняють.

Упевненість Англії в тому, що жоден народ не піде на таку ницість, оповідач у творі Дойла відкидає як ілюзію: «Здоровий глузд, — каже капітан Сайрус, — мав би вже їм підказати, що ворог гратиме за такими правилами, які вигідні перш за все йому. Ворог не питатиме, що йому можна робити, — він буде діяти, а вже потім обговорювати». Такі передбачення Дойла було відкинуто як занадто химерні, щоб навіть розглянути їх^[77].

Проте британського адмірала Джеккі Фішера — серед його заслуг модернізація військово-морських сил Британії та проектування першого «Дредноута» — турбувало те, як субмарини можуть змінити військові дії на морі. За сім місяців до початку війни Фішер написав меморандум, у якому висловив свої передбачення. Згідно з цим документом, Німеччина буде використовувати підводні човни, щоб топити незброєні комерційні судна без жодних зусиль з порятунку екіпажу. Можливості та обмеження субмарин показують, що такий наслідок неминучий, доводив він: на субмарині немає місця, щоб прийняти екіпаж комерційного судна, а також недостатньо велика команда, щоб утримувати ворожий екіпаж на борту.

Крім того, писав Фішер, логіка військового часу свідчить про те, що коли таку стратегію почнуть застосовувати, то це набуде максимальних масштабів: «Суть війни полягає в жорстокості, і будь-яка поміркованість на війні — це дурість»^[78].

Черчилль відкидав думку Фішера. Атака на незброєні комерційні судна з субмарин без попередження, писав він, «суперечить споконвічним законам та морським традиціям»^[79].

Хоча він і визнавав, що ця сама тактика, застосована проти *військових* цілей, є «чесною війною», на ранніх етапах війни ані він, ані його німецькі супротивники не очікували, що субмарини

відіграватимуть важливу роль у битвах на великих глибинах. Стратегічна думка обох сторін зосереджувалася на головному флоті: у Британії це був Великий флот, у Німеччини — Флот відкритого моря. Обидві країни готувалися до битв за принципом «усе або нічого» — як Трафальгарська битва — за участі великих військових кораблів. Жодна сторона не хотіла першою виходити на відкрите протистояння з іншою. Вогнева міць Британії була більшою: двадцять сім військових кораблів класу дредноут проти шістнадцяти німецьких, але Черчилль розумів, що випадковості можуть звести перевагу нанівець, «якщо раптом спливе якась жахлива новина чи хтось помилиться»^[80]. Для більшої безпеки Адміралтейство прийняло рішення розташувати флот у Скапа-Флоу — це своєрідна природна фортеця, утворена Оркнейськими островами, що на півночі Шотландії. Черчилль чекав першого кроку від Німеччини — вони мали вдарити скоро та на повну силу, адже німецький флот на початку війни був сильнішим, ніж будь-коли.

Німецькі стратеги, з іншого боку, добре усвідомлювали перевагу Британії та розробили план, згідно з яким німецькі кораблі мали обмежено атакувати британський флот, щоб поступово підірвати його міць^[81]. Такий прийом німецький адмірал Райнгард Шеер назвав «партизанською війною», запозичивши термін «guerrilla» з іспанської — так іще на початку XIX століття стали називати маломасштабні бойові дії. Таким чином, як тільки вони «підріжуть» флот ворога, писав Шеер, у німців з'явиться «сприятлива» нагода дати британцям кульмінаційний бій.

«Ми все чекали^[82], — писав Черчилль, — але нічого не відбувалося. Ніяких важливих подій. Жодної битви».

На початку війни в стратегіях обох країн підводні човни майже не брали участі. «Тоді, на самому початку^[83], — писав Геревард Гук, молодий британський моряк, — мабуть, ніхто не бачив, що субмарини можуть завдавати якихось пошкоджень». Але скоро він переконався в протилежному^[84]: один випадок яскраво продемонстрував справжню руйнівну силу субмарин, а також виявив величезний недолік у конструкції великих британських військових кораблів.

На світанку у вівторок, 22 вересня 1914 року, три великі британські крейсери, «Aboukir», «Hogue» і «Cressy», патрулювали ділянку

Північного моря поблизу узбережжя Голландії, відому під назвою «Широкі чотирнадцяті». Крейсери йшли зі швидкістю у 8 вузлів — спокійно і, як з'ясувалося пізніше, необачно. На борту кораблів було багато кадетів — 15-річний Гук на «Hogue» був одним із них. Ці кораблі були повільними та старими — вони явно дуже ризикували, на флоті їх узагалі називали «ескадра-наживка»^[85]. Гук — пізніше він стане капітаном Гуком — спав на своїй койці, коли о 6:20 його розбудив «страшений струс». Мічман намагався розбудити всіх, щоб повідомити, що один із крейсерів, «Aboukir», торпедовано і він тоне.

Гук вибіг на палубу й побачив, що «Aboukir» почав кренитися. За лічені хвилини корабель похилився та зник під водою. «Тоді я вперше бачив, як люди намагаються врятувати свої життя»^[86], — писав він.

Його корабель та інший крейсер, «Cressy», розпочали маневри, щоб урятувати членів екіпажу затонулого крейсера. За кількасот ярдів до місця затоплення вони зупинилися, щоб спустити шлюпки. Гук та ще один кадет отримали наказ викидати за борт будь-що, що допоможе людям триматися на плаву. За якусь мить його корабель, «Hogue», ударило двома торпедами, і всього через 6 або 7 хвилин він теж «повністю зник з поля зору». Гука затягли в одну зі шлюпок, яку спустили з «Hogue» до атаки. Підібравши ще кількох уцілілих, шлюпка попливла до третього крейсера — «Cressy». Але ще одна торпеда вже проривалася крізь товщу води — вона вдарила «Cressy» в правий борт. Третій крейсер, як і перші два, негайно почав кренитись, але тонути не квапився. Здавалося, що йому вдасться утриматися на плаву. За мить ще одна торпеда влучила у відділення з боєприпасами для важких гармат — і «Cressy» вибухнув і затонув. Ще годину тому тут були три великі крейсери — а зараз тільки кілька невеликих шлюпок з людьми та уламки. Єдина німецька субмарина — *U-9* (повна назва — *Unterseeboot-9*) під командуванням капітан-лейтенанта Отто Веддігена — потопила три кораблі. Загинуло 1459 британських моряків, багато з яких були ще зовсім юнаками.

Звичайно, Веддіген та його підводний човен були винні в тому, що сталось, але конструкція крейсерів — їхні поздовжні бункери для вугілля — суттєво збільшила швидкість затоплення, а отже, і кількість загиблих людей. Коли корпус пробивала торпеда, бункер дуже швидко заповнювався водою, призводячи до значного дисбалансу корабля.

Ця катастрофа мала й інші наслідки: два крейсери зупинилися, щоб урятувати вцілілих із команди першого корабля, і через це самі стали легкою здобиччю. Адміралтейство видало наказ, що забороняв великим британським військовим кораблям допомагати постраждалим унаслідок атаки субмарини.

Протягом осені та зими 1914-го субмарини Німеччини привертали все більше уваги президента Вільсона. Їхня морська стратегія змінилась, і загроза втягнення Америки у війну ставала дедалі серйознішою. Інцидент з «Aboukir» та ряд інших успішних атак на британські судна з субмарин примусили німецьких стратегів інакше подивитися на їхні можливості. Виявилося, що підводні човни набагато витриваліші, ніж очікувалось, і становлять серйозну загрозу. Вони добре вписались у «партизанську» стратегію Німеччини з поступового ослаблення британського Великого флоту. Крім того, субмарини мали ще одне застосування. До кінця року Німеччина зупиняла комерційні судна, що виконували важливу роль у постачанні спорядження та провіанту військам Союзників. Спочатку цим займалися великі допоміжні крейсери — колишні океанські лайнери, які перетворили на військові кораблі, — але більшість із них була знищена потужними військово-морськими силами Британії. Субмарини ж являли собою ефективний засіб для продовження операції.

Субмарини також підвищували ризик того, що американський корабель можуть затопити помилково або постраждають громадяни США, які подорожують на суднах Союзних країн. На початку 1915-го ця проблема постала особливо гостро. 4 лютого Німеччина оголосила води навколо Британських островів «театром військових дій», і це означало, що ворожі судна будуть атаковані без попередження. Це оголошення несло в собі особливу загрозу Британії, адже, як острівна держава, вона імпортувала дві третини їжі й повністю залежала від морського транспорту^[87]. Кораблі нейтральних країн теж наражалися на небезпеку: Німеччина попередила, що через схильність британців підіймати не свої прапори командири субмарин не можуть покладатися на ці ознаки, визначаючи нейтральність судна. Нову кампанію Німеччина виправдовувала реакцією на блокаду, яку почала Британія: британські військово-морські сили намагалися перехопити весь

вантаж, направлений до Німеччини. (У Британії було майже вдвічі більше субмарин, ніж у Німеччини, але використовувались вони здебільшого для захисту берегів, а не для того, щоб зупиняти комерційні судна.) Офіційні представники Німеччини скаржилися, що Британія навіть не намагалася розібратися, мав вантаж військове призначення чи мирне, і звинувачували британців у тому, що вони прагнуть спричинити голод серед мирного населення та «приректи все населення Німеччини на смерть»^[88].

Але Німеччина так і не визнала, що якщо Британія просто конфісковувала вантаж, то німецькі субмарини топили судна та вбивали людей. Німецькі командири наче зовсім не бачили різниці. Адмірал Шеер, німець, писав: «Хіба це так важливо з гуманістичної точки зору, чи є військова форма на тисячах людей, що тонуть, чи вони належать до екіпажу комерційного судна, яке постачає їжу та спорядження ворогові, цим подовжуючи війну та збільшуючи кількість жінок і дітей, які страждають під час війни?»^[89]

Оголошення Німеччини обурило президента Вільсона, і 10 лютого він телеграфував офіційну відповідь. Вільсон висловив свою невіру в те, що Німеччина може навіть подумати про застосування субмарин проти нейтральних комерційних суден, а також попередження, що він вимагатиме від Німеччини «суворої відповідальності»^[90] за будь-який інцидент, у результаті якого потоне американський корабель або постраждає чи загине американський громадянин. Вільсон також проголосив, що Америка «робитиме будь-які кроки для забезпечення життя американців та їхньої власності, а також для гарантування повного дотримання прав американських громадян у міжнародних водах».

Експресивність його відповіді здивувала німців. Зовні Німеччина здавалась абсолютно єдиною в намірі продовжувати війну проти комерційних суден. Насправді ж нова стратегія застосування субмарин викликала суперечки у вищих верствах військової та цивільної влади Німеччини. Серед найбільш палких прихильників стратегії були посадовці флоту; їхніми опонентами стали командир військових сил Німеччини у Європі генерал Ерік фон Фалькенгайн та політичний лідер країни канцлер Теобальд фон Бетман-Гольвег^[91]. Їхня опозиція базувалася не на докорах сумління — вони боялися, що підводна війна

Німеччини може призвести до катастрофи, якщо вони змусять Америку відмовитися від нейтралітету та об'єднатися з Британією.

Але протест Вільсона не вразив ентузіастів застосування субмарин. Вони запевняли всіх, що Німеччина має посилити свою кампанію та знищувати *всі* судна в зоні військових дій. Вони вважали, що Британія підкориться набагато раніше, ніж Америка зможе мобілізувати армію й транспортувати її на поле бою.

Обидві сторони суперечок намагалися заручитися підтримкою кайзера Вільгельма — йому як головному воєначальникові країни належало вирішальне слово. Кайзер уповноважив командирів підводних човнів топити будь-який корабель незалежно від його прапору та знаків, якщо є підстави вважати, що він належить Франції або Британії. Навіть більше: він дозволив капітанам робити це з-під води, без попередження.

Найважливішим наслідком стало те, що рішення про затоплення або «помилування» судна повністю лягало на окремого командира субмарини. Таким чином, капітан підводного човна — зазвичай молодий чоловік віком від двадцяти до сорока років, амбіційний, з бажанням записати за собою якомога більше затопленого тоннажу, далеко від бази та без можливості зв'язатися зі своїми командирами, з даними, обмеженими лише тим, що можна побачити в перископ удалині, — відтепер отримав право зробити помилку, яка може змінити хід усієї війни. Пізніше канцлер Бетман казав про це так: «На жаль, те, чи оголосить Америка війну, залежить лише від міркувань одного капітана підводного човна»^[92].

Ніхто не мав жодних ілюзій: помилки будуть. В одному з наказів кайзер Вільгельм визнавав ризик: «Якщо, незважаючи на превелику обережність, станеться помилка, командир субмарини не має нести відповідальності»^[93].

Горе та самотність Вільсона не поменшали й у новому році, але випадкова зустріч у березні 1915-го дала поштовх відхиленню цієї сірої завіси.

Кузина Вільсона, Гелен Вудро Боуне, у той час жила в Білому домі, виконуючи обов'язки першої леді. На прогулянках її часто супроводжувала подруга — 43-річна Едіт Боллінг Галт, яка також була подругою лікаря президента — доктора Грейсона. Едіт була

непересічною жінкою: 175 сантиметрів на зріст, гарної статури, одягнена зі смаком — чимало її вбрання пошив паризький дизайнер Чарльз Фредерик Ворт. Очі яскраво-блакитні, сяюча шкіра обличчя, вишукані манери. І одного дня, їдучи в лімузині з Вільсоном, доктор Грейсон помітив Едіт і вклонився їй. Вільсон вигукнув: «Хто ця чарівна леді?»^[94]

Едіт народилась у жовтні 1872 року. Вона була сьомою з одинадцяти дітей у родині, коріння якої можна було простежити аж до Покахонтас та капітана Джона Рольфа. Родина жила в невеликому містечку Візвіль, штат Вірджинія. У часи її дитинства пристрасі Громадянської війни ще не охололи. Підлітком вона не раз їздила у Вашингтон в гості до старшої сестри, яка вийшла заміж за чоловіка з родини, що володіла найбільш вишуканою у місті ювелірною крамницею *Galt & Bro. Jewelers*, розташованою поблизу Білого дому. (Коли почалася Громадянська війна, саме тут ремонтували годинник Авраама Лінкольна.) Під час одного зі своїх візитів — Едіт тоді було двадцять років — вона познайомилася з Норманом Галтом — кузенком чоловіка сестри, який керував магазином разом зі своїми родичами. У 1896 році Едіт і Норман одружилися.

Зрештою Норман викупив частини своїх родичів і став єдиним володарем справи. У 1903 році Едіт народила сина, але дитина померла за кілька днів після народження. Через п'ять років раптово помер Норман, залишивши по собі значні борги після придбання крамниці. Для Едіт це були важкі часи: «У мене не було ніякого досвіду в комерційних справах — я ледве відрізняла активи від зобов'язань»^[95]. Керівництво повсякденною діяльністю крамниці вона довірила досвідченому робітникові, і з його допомогою справа процвітала — настільки, що Едіт змогла зберегти крамницю у своїй власності й мала можливість не займатися рутинними справами. Вона навчилася добре грати в гольф і стала першою у Вашингтоні жінкою, яка отримала посвідчення водія; після цього Едіт стала пересуватися містом на електричному автомобілі.

Коли вони з Гелен Боуне збиралися на прогулянки, то разом їхали на авто в парк Рок-Крік. Звідти після прогулянки вони завжди поверталися в дім Едіт на Дюпон-серкл на чай. Але одного вечора в березні 1915 року Гелен заїхала по Едіт на авто Білого дому, і вони

разом поїхали у парк. Того разу після прогулянки Гелен запропонувала попиту чаю в неї, тобто в Білому домі.

Едіт відмовлялася: під час прогулянки вона забруднила черевички й не хотіла з'являтися в резиденції президента Сполучених Штатів у такому вигляді. Гелен вона сказала, що боїться, щоб хтось «не сприйняв її за волоцюгу»^[96]. Насправді, якщо не звертати уваги на черевички, вона виглядала чарівно, як писала вона сама пізніше, «в елегантному чорному костюмі, який пошив для мене Борт, та в трикотажному капелюсі, який чудово доповнював чарівний ансамбль».

Гелен умовила її:

— Там нікого немає^[97]. Кузен Вудро грає в гольф із доктором Грейсоном. А ми відразу піднінемося ліфтом нагору — ти нікого там не зустрінеш.

Вони піднялися на третій поверх і, тільки-но вийшли з ліфта, зустрілися з президентом та Грейсоном — обидва були вдягнені в костюми для гольфу. Вони вирішили приєднатися до жінок за чаєм.

Пізніше Едіт згадувала: «Це була випадкова зустріч, яка наче втілила старий вислів: “Поверни за рік — і зустрінеш долю”»^[98]. Проте вона зауважила, що костюм для гольфу, у який був одягнений Вільсон, «був не дуже витонченим».

За деякий час — 23 березня — Гелен знову запросила Едіт у Білий дім — на вечерю. Вільсон відправив свій «Pierce-Arrow» по неї та доктора Грейсона. За вечерею Едіт із ліловою орхідеєю на відвороті сукні сиділа праворуч від Вільсона. «Він надзвичайно милий, — писала вона пізніше. — Один із найприємніших господарів, з якими мені випадало бути знайомою»^[99].

Після вечері всі піднялися на третій поверх, в Овальний кабінет, щоб випити кави біля каміна та «вести всілякі цікаві бесіди»^[100]. Вільсон продекламував три вірші англійських поетів — так Едіт пересвідчилася, що він «неперевершений читець».

Той вечір справив глибоке враження на Вільсона. Едіт зачарувала його: вона була на шістнадцять років молодша, дуже вродлива й наче притягувала до себе. Церемоніймейстер Білого дому Ірвін «Айк» Гувер назвав її «вражаючою вдовою»^[101]. Того вечора душа Вільсона наче літала.

Але часу роздумувати про свої почуття в нього не було^[102]. Через п'ять днів, 28 березня 1915 року, британське комерційне судно «Фалаба» зустрілося з субмариною під командуванням Георга-Гюнтера Фрайхерра фон Форстнера, одного з асів німецького підводного флоту. Невелике судно — менш ніж п'ять тисяч тонн — прямувало в Африку з пасажирами та вантажами на борту. Гострозорий вахтовий першим помітив субмарину — за 3 милі від корабля. Він відразу доповів капітанові «Фалаби», Фредерику Девісу, і той негайно повернув судно на інший курс і наказав дати повну швидкість — лише трохи більше за 13 вузлів.

Форстнер почав переслідування. Гарматна команда отримала наказ зробити попереджувальний постріл.

«Фалаба» продовжувала тікати. Форстнер за допомогою прапорів повідомив: «Зупиніться, або стріляю».

«Фалаба» зупинилася. Субмарина підійшла ближче, і Форстнер через гучномовець повідомив капітана Девіса, що збирається потопити судно. Девісу та всім, хто був на борту, — 242 чоловікам — було наказано полишити корабель за 5 хвилин.

Форстнер підійшов на відстань у 100 ярдів. Останню шлюпку ще тільки спускали на воду, коли він запустив торпеду. «Фалаба» затонула за 8 хвилин, забравши життя 104 людей, серед них і капітана Девіса. Пасажир на ім'я Леон Трешер був оголошений зниклим безвісти, але його тіло так і не знайшли. Трешер був громадянином Сполучених Штатів.

Ця подія, яку засуджували як один із виявів жахливої німецької жорстокості, була саме тим, чого боявся Вільсон, — вона могла спровокувати заклики до війни.

— Мені це не подобається^[103], — казав Вільсон своєму державному секретареві Вільяму Дженнінгу Брайану. — Ця подія має безліч можливих дестабілізаційних наслідків.

Першим бажанням Вільсона було негайно зробити різку офіційну заяву з приводу атаки, але після обговорення з міністрами та секретарем Брайаном він вирішив не квапитися. Брайан, непохитний пацифіст, доводив, що смерть американця, який свідомо поплив на британському судні через зону військових дій, не варта навіть протесту. З його точки зору, це було те саме, як коли б американець вирішив прогулятися полем бою у Франції.

У середу, 28 квітня, за день після обговорення події з «Фалабою», Вільсон написав у записці Брайану: «Думаю, не варто навіть робити якусь формальну заяву щодо цього»^[104].

Леон Трешер, американський пасажир, і далі вважався зниклим безвісти — можливо, його тіло течією віднесло в Ірландське море. Ця подія стала ще одним ударом у ритмі, який усе наростав і ставав дедалі гучнішим.

«Лузитанія».

Пустушки та Теккерей

Протягом тижня перед відплиттям пасажирів, що жили в Нью-Йорку, починали ретельно пакувати речі, а ті, хто жив деінде, приїздили в місто — поїздами, поромами та машинами. У Нью-Йорку прибулі опинились у страшенній спеці: у вівторок, 27 квітня, на термометрі було 33°C, а до Дня солом'яного капелюха було ще чотири дні. У цей день, 1 травня, чоловіки можуть нарешті змінити теплі капелюхи на літній варіант — і всі дотримувалися цього правила. Репортер *Times* зробив раптовий огляд Бродвею та помітив лише два солом'яні капелюхи: «Тисячі чоловіків, задихаючись від спеки, ходять вулицями в зимових капелюхах, що сидять на головах під найнеочікуванішими кутами, або ж несуть їх у спітнілих руках»^[105].

Здається, місто зовсім не турбує війна. Театри Бродвею — Великого білого шляху, як називають цю ділянку за велику кількість ліхтарів, — щовечора світилися вогнями та життям, хоч у них і з'явився неочікуваний конкурент. Деякі ресторани, крім забезпечення гостей їжею, почали влаштовувати вигадливі розваги, не звертаючи уваги на відсутність театральної ліцензії. Міська влада загрозувала суворим покаранням цим «кабаре» за недотримання правил. Один із власників, керівник закладів *Reisenweber's* на Восьмій авеню та на Коламбус-серкл, сказав, що буде тільки радий забороні: він уже стомився від конкуренції. У його закладі давали мюзикл під назвою «Забагато гірчиці» з «безліччю ВРОДЛИВИХ ДІВЧАТ» у ролях, а також окреме шоу «Кабаре-буревій» з квінтетом виконавців негритянських пісень та повним обідом — табльдот — за долар, з танцями між стравами. «Публіка, — скаржився він, — має просто сміхоподібні забаганки на складні розваги під час їжі. І ці забаганки вже ставлять під загрозу всю ресторанну справу»^[106].

Якщо комусь із подорожніх в останню мить треба було придбати щось із одягу, на них чекала постійна розвага — шопінг. Тоді якраз почалися або ось-ось мали початися весняні розпродажі. У *Lord and Taylor* на П'ятій авеню рекламували чоловічі пальто за 6 доларів 75

центів — менш ніж за півціни. У Б. Олтмана за декілька кварталів на південь не стали вказувати ціни, але запевняли жінок, що в їхній крамниці «безперечні знижки» на сукні та костюми з Парижа, які можна знайти на третьому поверсі у відділі «Костюми за зниженою ціною». Кравецька компанія німецького походження *House of Kuppenheimer* рекламувала, як не дивно, особливий «британський» костюм: «У наші активні часи всі чоловіки молоді»^[107].

Економіка міста й усієї країни була на підйомі завдяки підвищенню попиту на американські товари, особливо на військове спорядження. Тимчасове затишся в транспортуванні товарів закінчилось: у кінці року Сполучені Штати мали рекордний показник приросту торгівлі в \$1,5 мільярда^[108] (у сьогоднішньому еквіваленті — \$35,9 мільярда). Нерухомість — у Нью-Йорку ця сфера завжди характеризувалась одержимістю — була на піднесенні, і в Іст-Сайді та Вест-Сайді йшло будівництво великих проектів. На розі Бродвею і 88-ї мало початися будівництво нового двадцятиповерхового будинку ціною приблизно в \$500 тисяч. Усюди можна було побачити екстравагантні вияви великих грошей^[109]. Можливо, дехто з пасажирів першого класу «Лузитанії» відвідав велику вечірку в *Delmonico's*, яку організувала ввечері в п'ятницю леді Грейс Маккензі — «жінка-мисливець», як назвали її в *Times*. Вечірка проходила в темі джунглів — серед п'ятдесяти запрошених гостей були дослідники, мисливці, зоологи, два гепарди та «чорний павіан». У бенкетній залі ресторану поставили пальми, а стіни були вкриті кількома шарами пальмових гілок, щоб створити атмосферу лісової галявини десь в Африці. Чорношкірі чоловіки в трико та білих туніках спостерігали за тваринами — хоча насправді темного кольору їхній шкірі надавали не гени, а палений корок та приглушене світло. Серед закусок були фаршировані орлині яйця.

У газеті було доволі багато новин про війну, але першу шпальту займала тема політики та злочинність. Найбільший інтерес, як завжди, викликали вбивства. У четвер, 29 квітня, посеред хвилі спеки продавець продуктів, який нещодавно втратив роботу, відправив свою жінку в кіно, а сам застрелив свого п'ятирічного сина, після чого застрелився сам^[110]. У Бриджпорті, штат Коннектикут, чоловік подарував своїй коханій дівчині каблучку й дав їй кінець стрічки — другий її кінець ховався в його кишені. «Сюрприз», — пояснив він і

сказав тягти^[111]. Вона так і зробила. Стрічка була прив'язана до гачка револьвера, і чоловік помер миттєво. У п'ятницю, 30 квітня, четверо злочинців утекли з-під охорони в лікарні Бельв'ю, одягнені в рожеві піжами. *Times* повідомляла, що трьох із них вдалося знайти завдяки «ретельному обшуку району силами поліцейських, персоналу лікарні та місцевих хлопчаків»^[112]. Четвертий злочинець і досі перебував на свободі, імовірно одягнений у рожеве.

А потім була ця новина: складено план церемонії відкриття меморіального фонтана в пам'ять Джека Філліпса, оператора бездротового зв'язку «Титаніка», а також восьми інших операторів передавачів Марконі, які загинули в морських катастрофах. У статті також ішлося, що на меморіалі «залишили вільне місце, щоб додати інші імена згодом»^[113].

Реєстр пасажирів «Лузитанії» налічував 949 британських пасажирів (один із них — канадець), 71 росіянина, 15 персів, 8 французів, 6 греків, 5 шведів, 3 бельгійців, 3 голландців, 2 італійців, 2 мексиканців, 2 фінів та по одному пасажиру з Данії, Іспанії, Аргентини, Швейцарії, Норвегії та Індії.^[114]

Згідно з офіційними документами «Кунард», на борту також було 189 американців з різних куточків країни^[115]. Двоє чоловіків із Вірджинії були представниками суднобудівної компанії й прямували в Європу для того, щоб з'ясувати умови придбання субмарин. Щонайменше п'ять пасажирів були з Філадельфії, а інші — з найрізноманітніших міст: Такахо, штат Нью-Йорк; Брейсвілл, штат Огайо; Сеймур, штат Індіана; Потакет, штат Род-Айленд; Генкок, штат Меріленд; Лейк-Форест, штат Іллінойс. Декілька пасажирів були з Лос-Анджелеса: подружжя Бліків у першому класі та троє представників родини Бретертонів у третьому. На борту був навіть Христос^[116] — Крайст Геррі з Клівленда, штат Огайо, що подорожував другим класом.

До відплиття вони зупинялись у готелях і пансіонах або ж у родичів — у всіх куточках міста. Щонайменше шестеро з них зупинились у готелі «Астор», ще шестеро — у «Білтморі». Вони прибували протягом тижня, везучи з собою гори речей. «Кунард» дозволяла кожному пасажирові перевозити з собою 20 кубічних метрів вантажу, і пасажирів мали безліч скринь. Деякі з них були кольорові —

червоні, жовті, сині, зелені. Інші — обтягнуті шкірою, з тисненням у вигляді шахівниці або ялинки, зміцнені деревиною.

Пасажири привозили «розкладані валізи» — для суконь, смокінгів та ділових костюмів. У найбільшій з таких валіз уміщувалося сорок чоловічих костюмів. Вони привозили великі коробки, призначені спеціально для зберігання взуття, — від них приємно пахло шкірою та взуттєвим кремом. Були й маленькі валізи — пасажири ретельно обдумували, що може знадобитися під час подорожі, а що можна віддати в багажний трюм. Пасажири, які приїздили потягом, мали змогу відправити найбільш громіздкі речі зі свого міста прямо в каюту або в трюм судна — таким чином, коли вони займатимуть свої місця на борту, їхні речі вже будуть там.

З собою вони брали найкращий свій одяг^[117] — нерідко це й були всі їхні речі. Основна гама кольорів складалася з відтінків чорного та сірого, але траплялись і більш яскраві кольори. Ось жіноче плаття в лілово-білу клітинку. Червоний плетений жилет із білими гудзиками на хлопчикові. Зелений пасок з вельветину. Різнобарвний одяг на немовлятах. У маленьких діточок були дуже складні одежі: на одному з хлопчаків була біла вовняна накидка; біла бавовняна жилетка з червоним та синім кантами; комбінезон із синьої бавовни з вишитими квадратиками в цятку, спереду з плетінням, а ззаду із застібками з білих гудзиків; сіра вовняна курточка з чотирма гудзиками зі слонової кістки; чорні панчохи; черевички на ремінцях. Зверху цього всього в дитини на шиї висіла пустушка на мотузці.

Найбільш заможні пасажири мали каблучки, брошки, кулони, намиста й короткі коралі з діамантами, сапфірами, рубінами та оніксом (і його червоним побратимом сардоніксом).

Пасажири брали з собою в'язки векселів, рекомендаційних листів, а також готівку. У 35-річної жінки з собою було п'ять банкнот номіналом у 100 доларів, в іншій — одинадцять банкнот по п'ятдесят. Майже в усіх були годинники — обов'язково в золотому корпусі. Одна жінка мала з собою годинник, виготовлений у Женеві, з написом: «Remontoir Cylindre 10 Rubis Medaille D'Or, No. 220063», — золотий, з криваво-червоним циферблатом. Пізніше серійний номер цього годинника став просто безцінним джерелом інформації.

Також у пасажирів були щоденники, книги, ручки, чорнила та інші речі, якими можна було зайняти час. Єн Голборн^[118], відомий

письменник та доповідач, повертався додому після своєї подорожі з лекціями по Америці. З собою в нього був рукопис книги, над якою він працював двадцять років, — про теорію краси. Кількість сторінок перевищувала тисячу, і це була єдина копія. Двайт Гарріс, 31-річний ньюйорківець із заможної родини, мав із собою каблучку для заручин — у нього були деякі плани. А також занепокоєння. У п'ятницю, 30 квітня, він пішов у нью-йоркський магазин Джона Ванамейкера та придбав для себе рятувальне коло.

В іншого пасажира була золота печатка для запечатування конвертів із латинським висловом «Tuta Tenebo» — «Я берегтиму тебе».

Пасажир першого класу Чарльз Еміліус Лоріа-молодший, продавець книг із Бостона, мав при собі декілька надзвичайно цінних екземплярів. Лоріа був красивим чоловіком сорока років, з уважним поглядом та гарно підстриженим каштановим волоссям. З 1894 року він був президентом найвідомішої американської компанії з продажу книг — «Чарльз Е. Лоріа». Компанія розташовувалась у Бостоні, на Вашингтон-стрит, 385, за декілька кварталів від парку Бостон Коммон — і це в часи, коли торгівець книгами міг досягти визнання на національному рівні. Один з істориків називає ту епоху «золотою порою американського колекціонування книг»^[119], адже саме тоді склалися найкращі приватні колекції, які потім стануть цінними бібліотеками, наприклад колекція Моргана в Нью-Йорку та Фольгера у Вашингтоні. Лоріа був вправним плавцем та яхтсменом, грав у водне поло, регулярно брав участь у змаганнях на своєму 18-футовому вітрильному човні, був суддею в регатах, які проходили біля узбережжя Нової Англії влітку. Газета *Boston Globe* називала його «природженим мореплавцем»^[120]. Так що принаймні в літературних колах він був відомою людиною^[121]. Часто він обідав у клубі *Player's Club* із видатним критиком та поетом того часу Вільямом Стенлі Брейтвейтом.

Книгарня Лоріа була розташована навпроти церкви Олд-Саут-Черч у Бостоні — крамницю заснував у 1872-му ще батько Лоріа разом зі своїм партнером, Даною Естес. Спочатку книгарня — а також і видавничий дім — називалась «Естес & Лоріа». За три роки партнери розділили справу й заснували дві окремі компанії — Лоріа зайнявся

продажем книг. На момент поділу книгарня була відомим закладом: «...це був настільки ж дискусійний клуб, наскільки й магазин»^[122], — згадував один із відвідувачів. Тут зустрічалися письменники, читачі, інтелектуали, митці. Часто бували Ральф Волдо Емерсон та Олівер Венделл Голмс. Лоріа-старший був для відвідувачів «провідником, радником та другом»^[123], як казав він сам. Саме він створював у магазині «домашню» атмосферу^[124], як описав це один журналіст.

Приміщення книгарні було вузьким та довгим, далеко заглиблюючись із вулиці^[125]. Воно було більше схожим на штольню, аніж на залу. Книжки займали всі стіни аж до високої стелі, а також стійку посеред проходу. Сходами можна було піднятися на верхню галерею, де зберігалися колекційні книги та «книги товариства» — останні набували цінності завдяки відомим власникам або ж були прикметними з якоїсь іншої причини. Особливо шанувальників вабила кімната старих книг у підвалі — тут зберігалися «величні перлини»^[126], які потрапили сюди, згідно з приватно виданою історією книгарні, здебільшого «через розтягнення старих домашніх бібліотек в Англії»^[127]. Вітрини магазину, що виходили на Вашингтон-стріт, під час обіду збирали натовп перехожих. З одного боку від дверей виставляли рідкісні старі книги, а з другого — нові, серед яких були й найбільш крикливі — «бестселери». (Одного з популярних тоді американських авторів, який видавав по одному бестселеру щороку, звали, як не дивно, Вінстон Черчилль.) Цей магазин одним із перших почав продавати «рештки» — колись популярні книжки після першого сплеску продажів нерідко залишались у великій кількості, і видавці віддавали їх Лоріа за суттєво зниженою ціною. Лоріа ж у свою чергу продавав їх покупцям дуже дешево, і ця частина продажів мала такий попит, що крамниця почала видавати «Каталог залишків» щосені.

Але Лоріа-старший також відрізнявся від інших книготоргівців тим, що кожного року з Лондона привозив старі книги й в Америці продавав їх дорожче, використовуючи на свою користь різницю попиту на різних берегах Атлантики, а також зниження ціни на перевезення та збільшення їхньої швидкості, що забезпечили трансатлантичні пароплави. Уперше Лоріа здійснив подорож у Лондон у 1873-му на одному з найперших пароплавів компанії «Кунард» — «Атлас». Його придбання завжди були подією в місті. Одного разу він привіз Біблію

1599 року видання — женевську Біблію, або, як її називали, «Біблію штанів»^[128] (через те, що в ній описано одяг Адама та Єви). Ця подія зайняла тоді цілу колонку в *New York Times*. До кінця століття цей магазин став одним із головних продавців та імпортерів рідкісних книг, рукописів, ілюстрацій. Його екслібриси будуть високо ціновані майбутніми бібліофілами.

Чарльз Лорія-молодший продовжив «трансатлантичний збір урожаю», започаткований батьком, і тому в той останній тиждень квітня 1915 року готувався вирушити у свою чергову подорож по нові придбання. Як завжди, Лорія планував на кілька місяців залишитись у Лондоні, вишукуючи книжки та письмові артефакти, які б можна було купити, упакувати та відправити в Бостон. Найбільш цінні знахідки він завжди перевозив у своєму особистому багажі, але ніколи не страхував їх від втрати: «Ризик майже нульовий»^[129], — казав він. Навіть війна не переконала його змінити свої плани. «Ми вважали, що пасажери пароплавів у абсолютній безпеці від атаки субмарин», — писав він.

Лорія купив квиток № 1297 в агента компанії «Кунард» у Бостоні та запитав, чи «буде в лайнера супровід у зоні військових дій»^[130]. Агент запевнив його: «Звичайно! Ми вжили всіх можливих заходів безпеки».

Книготоргівець обрав саме «Лузитанію» через її швидкість. Зазвичай він подорожував меншими суднами, але цього разу «хотів скоротити свою поїздку»^[131]. Беручи до уваги максимальну швидкість корабля у 25 вузлів, Лорія планував бути в Ліверпулі вже в п'ятницю, 7 травня, а розпочати роботу в Лондоні — у суботу, 8 травня. Супроводжувати його в подорожі мав його друг Лотроп Вітінгтон, авторитетний знавець стародавніх записів із Сейлема, штат Массачусетс, та Кентербері, Англія. Обидва чоловіки були одружені, але в цю подорож своїх жінок не брали. У Лорія було четверо дітей, одне ще немовля, і з собою він брав їхні фотокартки.

Його багаж складався з п'яти одиниць: шкіряний портфель, невеличка валіза, ще одна розкладала валіза, великий футляр для взуття та скриня для подорожей на пароплаві^[132]. Обіди відвідувати належало у формальному костюмі. Повсякденні костюми в нього були різні, тому й черевики до них були в різному стилі. У валізах також були підтяжки та шкарпетки, краватки й запонки. З собою він узяв

улюблений костюм від Нікербокера з короткими штаньми, у якому збирався гуляти палубою.

У Нью-Йорк вони з Вітінгтоном мали вирушити опівночі в четвер, 29 квітня, але Лорія ще збирався зайти в магазин перед початком подорожі. Там його колега відчинив сейф і віддав йому дві книги розміром приблизно 12 на 14 дюймів. Це були альбоми для рисунків — надзвичайно важливі. В одному з альбомів були п'ятдесят чотири рисунки олівцем, у другому — шістдесят чотири: усі зроблені рукою письменника Вільяма Мейкпіса Теккерея як ілюстрації до його ж творів. Були часи, коли Теккерей (він помер у 1863-му) зі своїм найвідомішим романом «Ярмарок марнославства» був майже таким же популярним, як і Чарльз Діккенс. Його сатиричні новели, есе та серії романів часто можна було зустріти в таких журналах, як *Fraser's* та *Punch*. Його книги, малюнки та будь-які інші артефакти з його життя — усе це разом називали Теккеріаною — палко розшукували колекціонери з обох боків від Атлантики, але особливо в Америці.

Лорія забрав альбоми додому — він жив у Кембриджі, штат Массачусетс, — де ретельно їх оглянув разом із дружиною Маріан. Після цього альбоми були обережно запаковані в розкладану валізу та замкнені в ній. На вокзалі пізно ввечері він відправив скриню та футляр для взуття прямо на «Лузитанію», а решту три валізи вирішив везти сам у вагоні поїзда.

До Нью-Йорка вони з Вітінгтоном прибули рано-вранці в п'ятницю, 30 квітня, за день до запланованого відплиття «Лузитанії». Тут вони на якийсь час розлучилися: Лорія на таксі поїхав до своєї сестри Бланш, яка разом із чоловіком Джорджем В. Чендлером мешкала в будинку № 235 на Західній 71-й вулиці на Мангеттені. У Лорія перед відплиттям була ще одна справа.

У «Волдорф Асторія» на розі П'ятої авеню і 33-ї вулиці 31-річна пасажирка першого класу Маргарет Макворт пакувала речі. Настрій її був похмурым та пригніченим — повернення в Англію лякало. Там на неї чекало мертве подружнє життя, що тривало вже сім років, та всюдисуща війна.

У Нью-Йорк вона приїхала минулого місяця: десятиденна подорож через Атлантику закінчилася зустріччю з батьком, Д. А. Томасом, великим підприємцем, який був у місті задля різних перемовин — від

справ щодо шахт до домовленостей стосовно барж на Міссісіпі. Вона зраділа, побачивши його на причалі: «У 1915-му я вийшла в залитий сонцем квітневий Нью-Йорк, щаслива та безтурботна, адже тут наді мною не висіла важка хмара війни, як удома. Тут я відчувала невимовне полегшення»^[133], — згадувала вона.

Місто її причарувало. «Вечорами, майже щодня, ми кудись ходили: у театр або в гості на вечерю»^[134], — писала вона. У місті вона купила декілька суконь за рахунок батька — серед них і довгу чорну оксамитову сукню, яка дуже їй сподобалася. Її звична сором'язливість — «нищівна сором'язливість» — почала відступати, і вона вперше в житті відчула, що має значення для свого батька, а не просто є обов'язком. (Проте її сором'язливість не заважала їй удома боротися за право голосування для жінок в Англії, вона навіть стрибнула на ходу на підніжку машини прем'єр-міністра та підірвала поштову скриньку.) «Ті декілька тижнів в оточенні щирої американської гостинності й привітності, у радості знайомству з цим — ті тижні вплинули на все моє подальше життя», — писала вона.

У ту відпустку вона викинула свою сором'язливість «за борт»: «І я завжди була вдячна за це Нью-Йорку. Зрештою, саме тут я чи не востаннє відчувала себе молодою»^[135], — згадувала вона.

Хоча вони з батьком і збирались у подорож у першому класі на борту найрозкішнішого судна, яке тільки бачив світ, її все одно переповнювали жаль та сум.

Тієї п'ятниці вранці капітан Тьорнер зійшов на берег і попрямував на південь у напрямку Волл-стрит до Сіті-Інвестинг-Білдинг на Бродвеї, 165. Це була величезна незграбна споруда, що стояла поруч із однією з найулюбленіших пам'яток архітектури — Зінгер-Білдинг, будівлею компанії з виробництва швацьких машин «Зінгер». Зайшовши всередину, Тьорнер піднявся в адвокатську контору *Hunt, Hill & Betts*, де об одинадцятій годині постав перед вісьмома юристами. Він мав давати свідчення в одній із найбільш гучних справ того часу — це була спроба компанії *White Star*, якій належав «Титанік», у Федеральному суді США обмежити свою фінансову відповідальність перед сім'ями загиблих американських пасажирів, які заявляли, що трагедію спричинили «помилки та недбалість компанії».

Тьорнер давав свідчення з боку сімей — його викликали як свідка-експерта, беручи до уваги, скільки років він уже є капітаном великих пасажирських кораблів і яку повагу має в галузі. Проте скоро присутнім стало очевидним, що питання юристів ніякої радості в нього не викликають. Відповідав він коротко — не більше ніж одним реченням або фразою, але своїми свідченнями підтверджував звинувачення.

Юристи випитали також звіт про його перебування в морі у той момент, коли він уперше дізнався про трагедію «Титаніка», — Тьорнер тоді був капітаном «Мавританії». «Титанік» відплив 11 квітня 1912 року, а «Мавританія» — 13 квітня. Тьорнер добре пам'ятав дату відплиття, бо вона турбувала окремих марновірних пасажирів, хоч у мореплавних легендах цифра 13 і не несла ніякої небезпеки. Моряки боялися не дати, а того, що відплиття було заплановане на п'ятницю. Отримавши бездротовим зв'язком доповіді про лід по курсу корабля, Тьорнер вирішив дати великий гак на південь. Його оператор зв'язку й повідомив перші новини про зіткненні «Титаніка» з айсбергом.

Тьорнера запитали, чи було обачним рішенням для «Титаніка» рухатися зі швидкістю у 20 вузлів або навіть більше, враховуючи можливу наявність льоду. Його відповідь була чи не найбільш емоційною з усієї розмови:

— Звичайно ж, ні! Двадцять вузлів крізь льоди! Нічого собі!^[136]

Тьорнер пояснив, що найкращим рішенням було рухатися дуже повільно або ж і взагалі зупинитися. Він погодився, що бездротовий зв'язок був дуже корисним способом попередити капітана про наявність льоду, але відкинув припущення, що капітан може й сам зробити висновок про небезпеку, слідкуючи за температурою води та повітря під час плавання. Тьорнер пояснив, що від такої інформації немає ніякої користі:

— Те саме, що ліпити пластир на дерев'яну ногу.

Тьорнер також висловив свої сумніви щодо корисності спостерігачів. Згідно з інструкціями «Кунард», на марсі постійно мають перебувати два спостерігачі, але «я називаю їх прикрасою торговельної палати — вони тільки й думають про дім та рахують свої гроші».

На питання, чи видаються спостерігачам біноклі, він відповів:

— Звичайно ж ні. З таким самим успіхом можна дати їм пляшки з-під содової.

Проте Тьорнер сказав, що він завжди подвоював пости спостереження, проходячи у водах, де може бути лід: на носі судна ставили ще двох спостерігачів.

Тьорнер також додав, що не має значення, яких заходів ужили та які висновки зробили, — лід завжди загрожуватиме безпеці судна.

Вражений, один із юристів запитав:

— Ви що ж, нічого не навчилися з цієї катастрофи?

— Абсолютно нічого, — відповів Тьорнер. — Таке відбуватиметься й далі.

Під час свідчень юристи також приділяли увагу судну Тьорнера, «Лузитанії», з її водонепроникними палубами та дверима, особливо поздовжніми бункерами.

— Це ж дуже незвично для комерційних суден, чи не так?

— Так, — відповів Тьорнер. — Це для захисту.

Дальші питання дали юристам зрозуміти, що капітан мало цікавиться конструкцією кораблів узагалі й власного зокрема.

— Ви ж не фахівець у механіці, так? — запитав один з юристів. — Ви мореплавець?

— Так.

— І ви не приділяєте уваги конструкції кораблів, так?

— Якщо вони плавають — ні. А якщо тонуть — я забираюся звідти.

На запитання, чи є в «Лузитанії» та її сестри «Мавританії» якісь «особливості» в конструкції водонепроникних дверей, Тьорнер відповів: «Я не знаю».

Після цього адвокат запитав:

— До трагедії «Титаніка» ми ж вважали, що ці величні кораблі непотоплювані, чи не так?

— Хто вам таке сказав? — перебив його Тьорнер. — Ніхто, з ким я будь-коли ходив у море, не довів цього.

Свідчення закінчувалися питанням, чи залишиться на плаву корабель з *п'ятьма* затопленими відсіками.

Тьорнер відповів:

— Шановний сер, я нічого про це не знаю. Це залежить від розмірів відсіків та від плавучості судна. Якщо плавучість буде — воно

залишиться на поверхні. Якщо ні — піде на дно.
І він повернувся на свій корабель.

U-20.

Найщасливіша субмарина

Того самого дня, у п'ятницю, 30 квітня, судно іншого виду теж вирушило в напрямку Британських островів — німецька субмарина *U-20 (Unterseeboot-20)*^[137]. Екіпаж субмарини отримав накази, які надавали звичайному патрулюванню статусу особливої терміновості. О шостій ранку без фанфар підводний човен вийшов з порту в Емдені, що на північно-західному узбережжі Німеччини. Екіпажі підводних човнів називали Північне море «яскравим Гансом», але того дня небо та вода були сірими, як і пласке узбережжя, що оточувало бухту. Субмарини стояли одна коло одної в місці швартування, з'єднані мотузками за рубки, що стирчали як замки вдалечині. Вітер силою в 4 вузли дув у напрямку берега.

U-20 рухалася річкою Емс у напрямку моря. Вона не видавала жодного звуку й не лишала по собі майже ніякого кильватера. На рубці стояв капітан-лейтенант Вальтер Швігер, командир субмарини, у кашкеті та водозахисній шкіряній формі. Рубка являла собою низеньке приміщення, що виступало над середньою частиною субмарини: тут були різні механізми управління та два перископи, головний бойовий і допоміжний. Під час підводних атак Швігер перебував тут, під захистом товстих стінок із чорної сталі, і за допомогою перископа керував командою, яка запускала торпеди. У надводному режимі він міг виходити на невеличку палубу на узвишші, звідки можна оглядати морські простори навкруги, хоча ніякого захисту від негоди тут не передбачено. Той ранок був холодним, і з-під кришки люка йшов запах кави.

Швігер вів субмарину вздовж річки і через мілини на виході з бухти.

U-20 рухалася на захід, і вже о 9:30 пройшла маяк та станцію бездротового зв'язку на Боркумі — невеликому бар'єрному острові, який слугував важливою точкою навігації для субмарин, що йшли з порту або в порт.

Швігеру щойно виповнилося тридцять два, але його вже вважали одним із найбільш тямущих командирів на німецькому флоті. У справах, що стосувалися субмарин, з ним навіть консультувалися вищі офіцери. Саме його човен випробовував нові військові тактики. Він був одним з небагатьох капітанів субмарин, які перебували на службі ще до початку війни. Високий, стрункий, широкоплечий — «надзвичайно привабливий чоловік»^[138], казав про нього один із членів команди. Очі в нього були блідо-блакитні, а в погляді панував спокій та хороший настрій.

Близько полудня субмарина Швігера ввійшла в глибокі води за Боркумом — ця частина Північного моря була відома як Германська затока, або Гельголандська бухта. Тут морське дно западало дуже глибоко, і в сонячні дні вода мала насичений кобальтово-синій колір. У своєму військовому журналі Швігер робив записи про кожне патрулювання, і того дня він записав, що на морі хвиля в 3 фути з заходу та хороша видимість. Він міг перевести субмарину в підводне положення, але вирішив триматися на поверхні — так вони могли йти швидше й пройти більшу відстань. Його спарені дизельні двигуни могли видавати швидкість до 15 вузлів — цього було досить, щоб обігнати більшість звичайних комерційних кораблів. На середній крейсерській швидкості в приблизно 8 вузлів ця субмарина могла пройти до 5200 морських миль^[139]. Переводячи субмарину в підводний режим, треба було переходити на два двигуни з батарейним живленням, бо дизельні спалили б увесь кисень. На цих двигунах субмарина могла йти не більш як 9 вузлів, причому недовго. Навіть на вдвічі меншій швидкості в підводному режимі субмарина могла пройти лише 80 морських миль. Ця швидкість була настільки малою, що іноді субмарини цього типу не могли протистояти швидкій течії в Дуврській протоці між Англією і Францією. Підводні човни намагалися якомога менше часу перебувати під водою, занурюючись лише за несприятливої погоди, під час атаки або ж коли ховалися від есмінців.

Протягом майже всього першого дня в морі Швігер мав можливість підтримувати бездротовий зв'язок зі станцією на острові Боркум та з військовим кораблем у порту Емден — «Анконою». На цьому судні було встановлено бездротовий передавач, що міг підтримувати зв'язок на великій відстані. Швігер зробив також запис про те, що зв'язок з Боркумом припинився, коли його субмарина відійшла на 45 миль^[140].

При цьому зв'язок з «Анконою» залишався хорошим. Під час руху його оператор зв'язку регулярно посилав тестові повідомлення — субмарини часто так робили, наче щоб відтягти той неминучий момент, коли вони опиняться поза зоною дружніх сигналів та залишаться на самоті.

Така ізоляція робила підводні човни особливою частиною військово-морських сил Німеччини. Звичайні кораблі майже завжди пересувалися групою, а завдяки висоті щогл могли підтримувати зв'язок із базами. Субмарини ж рухалися поодиноці й дуже швидко втрачали зв'язок — зазвичай за кількасот миль. Вийшовши у відкриті води, капітан субмарини мав повне право вести патрулювання на власний розсуд, без будь-якого контролю згори. Він сам вирішував, атакувати чи ні, коли занурюватись, коли спливати, а коли повертатися на базу. Капітан повністю контролював перископ субмарини, адже, як зазначив командир підводного човна барон Едгар фон Шпігель фон унд цу Пекельсхайм, добре знайомий зі Швігером: «Я хотів би підкреслити, що субмарина — це однооке судно. А значить той, хто стоїть, приклавши око до перископа, несе повну відповідальність за атаку, а також за безпеку свого судна та команди»^[141].

Вид через перископ навіть у найкращому випадку було складно назвати якісним. У капітана була можливість лише коротко фрагментами оглянути навколишній простір — і на основі цієї інформації прийняти рішення щодо типу корабля, його національної належності, озброєння, а також щодо справжності знаків, які на ньому є. Приймавши рішення атакувати, він один ніс усю відповідальність — так, наче він особисто тисне на спусковий гачок, але не бачить і не чує результату. Усе, що він мав змогу почути, — це звук торпеди, що з вибухом проходить крізь товщу води. Навіть якщо він хотів подивитись у перископ на саму трагедію, світ вогню та страху поставав перед його очима без жодного звуку. Одного разу Шпігель атакував транспортне судно, яке перевозило коней, і спостерігав, як одна з тварин — «розкішний сірий у яблуках кінь з довгим хвостом»^[142] — стрибнула з борту в переповнену шлюпку. Після цього він написав, що «більше не міг дивитися на це», опустив перископ і наказав зануритися.

«Це дуже відрізнялося від звичайних бойових дій в армії»^[143], — розповідав Шпігель. — Коли ви перебуваєте під артилерійським

обстрілом та отримуєте наказ виходити з траншей і йти в атаку, вас переповнює збудження. У субмарині ж інакше: ви сидите у своїй маленькій каюті, п'єте ранкову каву з яєчною та беконом — і раптом отримуєте дзвінок або сигнал «корабель у полі зору». Капітан приймає рішення стріляти — «і результати тих клятих торпед дуже часто просто розривають душу». Один корабель, якому влучило в ніс, пішов на дно, «як літак», згадував він. «За дві хвилини 10 тисяч тонн зникли під водою».

Такий рівень влади може захоплювати, але він несе з собою певну самотність, особливо посилену тим, що тоді Німеччина дуже мало субмарин випускала в море одночасно^[144]. У травні 1915-го субмарина Швігера була єдиною з двадцяти п'яти німецьких підводних човнів, що були здатні ходити на значні відстані. При цьому з них у робочому стані були тільки сім, адже після майже кожного виходу субмарина мала на декілька тижнів ставати на ремонт та перевірку. Перебуваючи на патрулюванні, субмарина Швігера була не більша за вістря голки в безкрайому морі^[145].

У тому рейсі Швігер мав деякі накази, які дали йому в письмовій формі. Ці накази стали результатом нової хвилі занепокоєння щодо наміру Британії почати вторгнення в Німеччину з Північного моря, з Шлезвіг-Гольштейну. Кораблі з солдатами на борту начебто мали вийти з британських портів, але не з тих, з яких зазвичай виходять кораблі з підтримкою для Франції. Розвідка рапортувала про те, що вторгнення вже готується, але німецькі офіцери спочатку ставилися до цих даних скептично. Згодом багато хто почав у це вірити, і Швігер отримав наказ вистежити й атакувати ці кораблі у визначеній для нього ділянці моря між Англією та Ірландією, біля Ліверпуля. Дістатися туди він мав «якнайшвидшим шляхом, оминаючи Шотландію»^[146]. Інструкції також наказували утримувати позицію там «так довго, як дозволятимуть запаси».

Місія була настільки терміною, що навіть примусила моряків перебороти свою забобонність щодо виходів у п'ятницю.

До того моменту субмарини як вид зброї пройшли довгий шлях — вони вже принаймні не так часто вбивали свій екіпаж^[147]. Першою у світі субмариною, яка потопила ворожий корабель, була «H.L. Hunley» — вона належала конфедератам в Америці. Під час Громадянської

війни вона потопила військовий фрегат північан «Housatonic». «Hunley» рухалася за рахунок пропелера, який крутили вісім людей. Уночі вона підійшла до «Housatonic» із запасом вибухівки на кінці 30-футового бруса, який стирчав на носі човна. Вибух зруйнував фрегат, а також потопив саму «Hunley», яка пішла на дно разом з усією командою. Такий результат нескладно було передбачити. Під час випробовувань перед запуском «Hunley» тричі тонула, згубивши три екіпажі, усього двадцять три особи. Узагалі, у конструкцію субмарин свій внесок здійснили багато винахідників з різних країн світу, але найчастіше прославляють Джона Філіпа Голланда. Вважається, що саме він перетворив підводний човен на щось більше, аніж суїцидальна дивовижа або «залізна труна», як його називали німецькі військові моряки. Джон Голланд був ірландцем, який емігрував до Америки й там почав займатися розробкою підводних човнів, щоб допомогти Ірландії здолати британський флот. У 1898 році в газетах з'явився популярний комічний малюнок, заснований на фотографії, яку зробили в Перт-Амбої, штат Нью-Джерсі: Голланд у циліндрі вилазить із субмарини через люк, а внизу підпис: «Що? Я хвилююсь?» Голланд був першим, хто використав електричні двигуни для пересування під водою, а бензинові — у надводному режимі (бензин через пару, непостійність та схильність викликати задуху в команди згодом замінили на дизельне пальне). Перші розробки німецьких субмарин належать іспанцеві Раймондо Лоренцо, який працював на німецького виробника зброї «Крупп». Лоренцо використовував ідеї Голланда та інших, і в 1904-му його субмарини стали приводом для створення в німецькому військово-морському флоті відділу конструювання субмарин — *Unterseebootkonstruktionsbüro*, хоча їхня користь тоді ще викликала сумніви. На момент початку війни трагедії за участі субмарин і далі траплялись, але вже не настільки часто, щоб переконати таких молодих людей, як Швігер, відмовитися від служби на підводному човні.

Човен Швігера був завдовжки 210 футів, 20 футів завширшки та 27 футів заввишки^[148]. Якщо дивитися на нього спереду, то здавалося, що всередині багато місця для комфортного перебування команди, але насправді приміщення для людей обмежувалося циліндром посередині. Більшу частину масивної конструкції займали величезні баки, розташовані по обидва боки корпусу: під час занурення вони

наповнювалися водою, а під час виходу на поверхню спустошувались. Простір між баками щільно займали койки для трьох десятків чоловіків, кухня, кают-компанія, відсік для оператора бездротового зв'язку, центральний пост керування, два дизельні двигуни потужністю у 850 кінських сил, баки на 76 тонн дизельного пального, два електричні двигуни у 600 кінських сил з величезною кількістю батарей. Крім того, багато місця займали 250 снарядів для єдиної палубної гармати і сім торпед, які офіційно називали самохідними торпедами. На субмарині були два торпедні апарати у носовій частині та два — у кормовій. Апарати з'єднувалися величезною кількістю дротів та кабелів, що пролягали так щільно, як жили в людській нозі. «Тут більше ручок та приладів, ніж звичайна людина бачить за все своє життя»^[149], — розповідав один із членів екіпажу. У Швігера була власна крихітна каюта — з ліжком та електричною лампочкою над ним.

На відміну від звичайних кораблів, підводний човен відображував характер та вдачу свого командира, наче був сталевим костюмом, пошитим на замовлення. Це пояснювалося тим, що під час патрулювання на великій відстані від бази капітан не отримував жодних наказів керівництва й мав безпосередній контроль над своєю командою (на відміну від, наприклад, адмірала на борту флагмана, який очолює флот і має тисячі моряків під своїм командуванням). Субмарини були жорстокі, а були шляхетні, були ледачі й були енергійні. Якись не робили жодної спроби врятувати моряків із комерційних суден, а хтось навіть брав їхні шлюпки на буксир і тягнув до берега. Один командир субмарини відправив капітанові торпедованого судна три пляшки вина, щоб веслувати до берега було трохи веселіше.

За попереднього командира на ім'я Отто Дрьошер ця *U-20* набула репутації зухвальної субмарини. Під час одного з виходів у вересні 1914-го Дрьошер та інші командири увійшли на своїх субмаринах у Ферг-оф-Форт, гирло коло Единбурга, та дійшли аж до мосту Форт-Бридж, збираючись атакувати британські військові судна, які стояли на якорі на військовій базі у Росайті, відразу за мостом. Проте субмарини були помічені й мусли тікати назад у Північне море.

Наступного місяця під час іншого патрулювання Дрьошер став капітаном першої субмарини, яка обійшла навколо Британських

островів. Він також першим увійшов у Ла-Манш через Дуврську протоку, де зустрів потужні дозори проти субмарин. Повертатися назад через протоку було надто ризиковано, і Дрьошер вирішив піти на північ уздовж західного узбережжя Англії та Ірландії, а потім обійти Шотландію з півночі. Так він підтвердив можливості та витривалість підводних човнів. Німеччина довго тримала це досягнення в таємниці.

Швігер став капітаном *U-20* в грудні 1914-го, і скоро човен під його командуванням уславився своєю нещадністю. Тридцятого січня 1915 року під час патрулювання коло берегів Франції Швігер потопив три комерційні пароплави без попередження. Протягом того самого виходу він зайшов у гирло Сени, хоча через погану погоду й туман йому довелося провести під водою 111 годин із 137-ми. Першого лютого він запустив торпеду у великий білий корабель із червоними хрестами, шпитальне судно «Астуриас», але схибив. Проте ця спроба відкрила новий рівень німецької бездушності — вона здивувала навіть його командирів^[150].

Хоч як дивно, друзі та члени команди знали Швігера як добру людину, яка завжди в гарному настрої та підгримує радісну атмосферу на борту. «Це була весела субмарина, наша *U-20*, і добродушна»^[151], — згадує Рудольф Центнер, один із молодших офіцерів *U-20* у своєму інтерв'ю Ловеллові Томасу для його книги «Корсари глибин», написаної у 1928 році. Таку атмосферу, на думку Центнера, створив саме Швігер. «Щоб човен був добрий та веселий, йому потрібен добрий та веселий командир». Швігер походив з давньої берлінської родини — освічений, холоднокровний і вихований. «Він був добра душа стосовно офіцерів та підлеглих, — казав Центнер. — Характер у нього веселий, а говорив він завжди з жартами та дотепами».

Барон фон Шпігель, друг Швігера, казав про нього: «Він був чудовою людиною — і мухи не образить»^[152].

Швігер своїм командуванням швидко задав новий тон життя на борту *U-20*. Субмарина отримала наказ виходити на патрулювання у Святвечір 1914 року — неслухний час, щоб іти в море на війну. Це був перший вихід для Центнера — вони мали патрулювати Гельголандську бухту. Наступного дня, на Різдво — перше Різдво війни, — команда прокинулася і зустріла чудовий ранок та яскраве сонце. Повітря було «морозне», а спокійне море сяяло зимовою чорною синню. *U-20* залишалася на поверхні весь день — так зручніше стежити за цілями,

бо в такий ясний день дим від пароплава можна було помітити за 20 миль. Спостерігачі за день не побачили жодного судна. «Вочевидь, ворог був удома — справляв Різдво, як і має бути»^[153], — зауважив Центнер.

Тієї ночі Швігер наказав опуститися на дно, на 60 футів. Він обрав місце, де, згідно з його картами, дно мало бути піщаним, а не скелястим. На якийсь час на борту запанувала тиша: усі прислухалися, як тече вода. Екіпаж спостерігав за приладами, які вимірювали внутрішній тиск — раптовий стрибок міг свідчити про те, що у відсік для команди увірвалася вода. «Усе задрасно!» — рефреном передавалося від носа до корми.

У Північному морі субмарини нерідко ночували на дні — тут глибини рідко перевищували допустимі норми. Коли човен опустився, Швігер та екіпаж могли спокійно спати, не переймаючись, що в них у темряві вріжеться пароплав або їх побачить британський есмінець. Це єдиний випадок, коли капітан підводного човна може роздягтися на ніч^[154]. Проте тієї ночі Швігера турбував зовсім не сон: «Тепер ми можемо відсвяткувати Різдво»^[155].

У кінці кают-компанії повісили вінок, члени екіпажу розклали на столі їжу. «Усі страви були консервовані, та ми не вередували», — згадував Центнер. Швігер та інші троє офіцерів *U-20* зазвичай їли окремо, за столом для офіцерів, але того разу всі тридцять шість чоловіків сиділи разом. У чай додали рому. «Я навіть перестав рахувати, скільки тостів ми підняли тоді», — розповідав Центнер.

Швігер устав і сказав невелику промову, яку зустріли «радісними оплесками». Потім була музика. «Так, у нас навіть був оркестр», — пояснив Центнер. Один із членів команди грав на скрипці, другий — на мандоліні, а третій — невисокий рибалка з величезною бородою, що аж палала рудим, — узяв із собою акордеон. Він був схожий на гнома, не вмів ані читати, ані писати, але, вочевидь, любляв представниць прекрасної статі, бо Швігер двічі отримував листи від жінок, у яких вони просили надати морякові відпустку, щоб одружитися. Досі не існувало ніяких ефективних засобів відстежити субмарину під водою зі звичайного судна, так що екіпаж не хвилювався щодо шуму на борту. Тріо «грало з душею» — особливо акордеоніст. «Його маленькі очі були напівзаплющені від задоволення,

а губи, оточені бородою, склалися в дивну усмішку, схожу на півмісяць».

Пили та грали далеко за північ. Навколо них гойдалося холодне, чорне, безпросвітне море.

Під командуванням Швігера на борту *U-20* завжди був принаймні один собака^[156]. Того разу було шість такс, чотири з них — ще цуценята. На субмарину вони потрапили в результаті атаки коло берегів Ірландії. Того разу, дотримуючись правил крейсера, Швігер догнав та зупинив португальське судно «Марія де Моленос». Почекавши, поки екіпаж покине судно, капітан наказав своїй гарматній команді потопити корабель. Це був його улюблений метод атаки. Крім того, так він економив торпеди, тому що беріг їх для кращих та більших цілей.

Гарматники працювали швидко й точно: вони послали серію снарядів у ватерлінію фрахтівника, і той скоро зник під водою — або, як сказав Центнер, «розпочав вертикальну навігацію».

Серед звичайних уламків на поверхні команда помітила корову, що плавала у хвилях, і ще щось. Бородатий акордеоніст побачив першим та закричав: «Ach Himmel, der kleine Hund!»^[157]

Він показував на ящик: з нього визирала крихітна голова та дві лапки. Чорна такса.

U-20 підійшла ближче й взяла собаку на борт. Її назвали Марія — на честь затонулого фрахтівника. На жаль, корову врятувати було неможливо.

На борту субмарини тоді вже був один пес — так що скоро Марія завагітніла й народила чотирьох цуценят. Піклуватися про собак став акордеоніст. Шестеро на борту одного човна — це, звичайно, забагато, тому трьох віддали на інші субмарини, але одне цуценя лишили собі. Центнер брав його спати у своє ліжко, коло торпеди. «Так що кожної ночі я спав із цуценям і торпедою», — сміявся він.

Той факт, що Швігер зумів створити таку людяну атмосферу на борту, свідчить про його вправність у керівництві, адже умови на субмарині доволі суворі^[158]. Усередині було дуже тісно, особливо коли субмарина тільки-но виходила в патрулювання: їжа лежала всюди, де тільки можна, навіть у туалеті. Овочі та м'ясо зберігались у найпрохолодніших місцях, біля боєприпасів. Вода була нормована:

якщо треба було поголитися, то використовували залишки ранкового чаю. Ніхто не мився. Свіжі продукти дуже швидко псувались. Екіпаж використовував будь-яку можливість добути їжу. Одна субмарина якось навіть відправила на один із шотландських островів загін для полювання, який повернувся з тушею кози. Екіпажі регулярно грабували кораблі, забираючи варення, яйця, бекон та фрукти. Одного разу атака на субмарину з британського літака принесла неочікувану винагороду: бомба, яку скинув літак, не влучила і впала в море. Після вибуху на поверхню сплив косяк риби, яку оглушило.

Екіпаж *U-20* якось знайшов цілу бочку масла, але тоді в кухаря якраз уже не було нічого, що можна б було підсмажити. Швігер вирішив «піти по харчі». У перископ він побачив невелику флотилію рибальських човнів і віддав наказ спливати точно між ними. Рибалки були здивовані й налякані — вони були певні, що зараз човни потоплять їх. Але Швігер хотів тільки риби — і рибалки з полегшенням віддали їм стільки, скільки вони могли взяти.

Після цього капітан віддав наказ опускатися на дно, щоб спокійно пообідати. «У нас була свіжа риба, смажена в маслі, запечена в маслі, тушкована в маслі — будь-яка, яку ми могли з'їсти»^[159]. Риба, а також її запах, на жаль, із часом ставали все гіршими, адже найбільшою вадою життя в субмарині було саме повітря. Спочатку з'являється фоновий сморід трьох дюжин немитих тіл у шкіряній одежі, що не пропускала повітря. Туалет на борту також був лише один. З туалету час від часу тягло запахом холерного шпиталю, бо змивати можна було тільки в надводному режимі або на невеликій глибині, щоб тиск води не заштовхував усе назад, усередину (таке траплялося з недосвідченими офіцерами та командою і мало назву «хрещення по-підводницьки»). Запах дизельного пального проникав у всі куточки човна, завдяки чому кожна чашка какао та кожен шматочок хліба мали присмак нафти. До цього всього домішувалися запахи кухні, які ще довго висіли в повітрі після готування їжі. Особливо сильно відчувався близький побратим запаху чоловічого тіла — запах цибулі, смаженої на день раніше.

Усе це погіршувалось особливим явищем, притаманним субмаринам у зануреному положенні. На субмаринах була обмежена кількість кисню, який зберігався в циліндрах. Залежно від кількості людей на борту кисень час від часу впорскувався в повітря. Повітря,

яким дихали, потрапляло в систему циркуляції, де сполуки калію очищали його від вуглекислоти, а потім знов поверталось в атмосферу субмарини. У вільний час команду заохочували спати, бо вві сні людина споживає менше кисню. У зануреному положенні атмосфера субмарини нагадувала атмосферу тропічних боліт: неприємно вологе та щільне повітря. Його утворювало тепло людських тіл та неохололих дизельних двигунів, а також електричних приладів — усе це нагрівало корпус. Оскільки вода за бортом ставала дедалі холоднішою, різниця температур усередині й зовні призводила до утворення конденсату, від якого намокав одяг та розводилися колонії цвілі. Члени екіпажу називали це явище «потом субмарини»^[160]. Крім того, через таку вологість із повітря осідало мастило, утворюючи на каві чи супі тоненьку масляну плівку. Чим довше човен перебував під водою, тим гірше ставало. Температура всередині могла піднятися до 38°C. «Не можна уявити, яку атмосферу утворювала там така температура за умов субмарини, — писав один із командирів, Пол Кеніг. — Тим більше важко навіть збагнути, які пекельні температури підіймаються в сталевому корпусі»^[161].

Чоловіки ледь могли дотерпіти до того моменту, як субмарина підіймалася на поверхню й відчинявся люк рубки. «Перший ковток свіжого повітря, відчинений люк, дизельні двигуни, що врешті прокидаються — після п'ятнадцяти годин на дні, — таке варто спробувати, — казав інший командир, Мартін Німьоллер. — Усе повертається до життя. Ніхто з команди навіть не думає про сон. Усі намагаються перехопити свіжого повітря та викурити цигарку під обвісом містка»^[162].

Крім того, весь цей дискомфорт доводилося терпіти на тлі постійної небезпеки. Усі добре усвідомлювали, що їм загрожує найстрашніше: повільна смерть від задухи в темній сталевій трубі на дні моря.

Під час одного з патрулювань субмарини ця перспектива стала доволі реальною.

Війна тільки-но почалась, і командири підводних човнів та британські захисники працювали над розробкою нової тактики одне проти одного^[163]. Швігер роздивлявся море в перископ і помітив

попереду два буї на значній відстані один від одного. Їхнє призначення було незрозумілим, як і сам факт їхнього перебування в тій місцевості.

Швігер не вбачав ніякої небезпеки. Він оголосив: «Два буї в полі зору. Зберігати глибину». Субмарина продовжила рухатися прямо на «глибині перископа» — 11 метрів під поверхнею води. За таких умов на поверхні залишається тільки перископ.

Раптом щось гучно вдарило субмарину ззовні, почувся скрип, наче щось залізне скреготіло по корпусу човна. «Звук був такий, ніби величезні ланцюги шкрябали по корпусу човна, наче їх тягло по його поверхні», — згадував Рудольф Центнер, який тоді стояв на варті на посту керування.

Члени екіпажу, які відповідали за горизонтальне стерно субмарини, зчинили тривогу — стерно не відповідало. Центнер перевіряв прилади, що показували швидкість та глибину: субмарина сповільнила хід і почала тонути. Вона хиталась та кренилася з боку на бік.

Центнер спостерігав за глибиноміром і доповідав Швігерові про зміни. Субмарина опускалася все нижче. На глибині 100 футів човен зіткнувся з дном. Тиск на такій глибині не становить небезпеки, але субмарина, здавалося, прикипіла до дна.

Центнер драбиною піднявся в рубку й подивився в одне з маленьких віконечь із товстим склом — тільки так можна було оглянути океан навколо, коли човен перебував під водою. Побачене його вразило: сітка з ланцюга та кабелю. «Тоді ми зрозуміли, навіщо потрібні буї», — сказав він. Між буями висіла величезна сталева сітка — пастка для субмарин, у яку й потрапила *U-20*. Човен тепер лежав на дні, не просто обплутаний сіткою, а притиснутий до дна її вагою.

Потім почувся новий звук: крізь стінки корпусу долинав гул гвинтів. З досвіду вони вже знали, що такий особливий ритм видають гвинти есмінців — «високе гнівне дзижчання». Глибинних мін тоді ще не існувало^[164], але присутність есмінців над головою не заспокоювала. Цих кораблів капітани підводних човнів боялися більше за все. Есминець — *диявольський корабель* — міг розвивати швидкість у 35 вузлів (40 миль на годину) та робити смертоносні постріли з відстані в милю. Есминець також міг знищити субмарину, протаранивши її: ніс корабля формою нагадував ніж, і на великій швидкості він міг просто розрізати субмарину навпіл.

Усередині ставало спекотно й тісно. Страх здійнявся в душах, як мул у воді. «Будьте певні, тоді ніхто не співав і не сміявся, — казав Центнер. — Усі думали про свій дім у Німеччині, який ми більше не побачимо».

Такі моменти були найважчими для командира. Швігер не мав права виказувати свій страх — хоча сам теж боявся. У такому тісному просторі можна діяти лише з упевненістю та спокоєм, інакше страх, що вже й так охопив усіх, тільки посилиться.

— Двигуни на реверс, — наказав Швігер.

Двигуни озвались, і човен напружився. Сталь заскреготіла об корпус. Звуки гвинтів стали чіткішими.

Центнер спостерігав за індикаторами та приладами на посту керування. «Ті прилади стали для нас усім світом. Я ще ніколи ні на що не дивився з такою надією».

Субмарина повільно почала рухатися назад. Страшений скрип іззовні не вщухав. А потім раптово субмарина звільнилася.

Швігер наказав спливати на крейсерську глибину — 22 метри (72 фути) — і давати повний хід. Усі відчули страшенне полегшення, аж доки не усвідомили, що звуки гвинтів нагорі не слабшають. Здавалося, есмінці чітко знають їхнє розташування. Швігер наказав іти зигзагом — брати по чергово різко праворуч і ліворуч. Але есмінці продовжували переслідування.

Швігер ішов наосліп — перископ не можна було піднімати, бо так з есмінців відразу їх побачать і відкриють вогонь або спробують протаранити. Або те й інше. Швігер наказав стерновим на горизонтальному стерні тримати субмарину настільки глибоко, наскільки тільки дозволяють мапи для цих вод. Переслідування продовжувалося «година за годиною», хоча *U-20* йшла «дивним диким курсом на максимальній швидкості».

Усе, на що можна було сподіватися, — ніч. Коли море над їхніми головами накрила темрява, звуки гвинтів почали стихати, аж доки не зникли зовсім. Швігер вивів човен на перископну глибину та швидко оглянув поверхню навкруги, щоб переконатися, що загрози поруч немає. Це було фізично непросто: на виході з рубки перископ було щільно підігнано, щоб витримувати тиск води навіть на великій глибині, тому повертати його було дуже важко^[165]. Підгонка була не

ідеальною, і масляниста вода постійно капала Швігеру на кашкет і обличчя^[166].

Переконавшись, що есмінці пішли, Швігер наказав спливати на поверхню.

Уже на поверхні вони розгадали останню загадку. Виплутуючись заднім ходом з-під сітки, субмарина зачепила трос, на якому тримався один з буїв. І потім цей буй тягся за субмариною, як поплавець, чітко вказуючи есмінцям зміни курсу, аж доки вони в темряві не перестали його бачити.

Швігеру пощастило. За декілька місяців Британія почала на сітки проти субмарин вішати капсули з вибухівкою.

У п'ятницю, 30 квітня^[167], поки *U-20* виходила з Гельголандської бухти, оператор зв'язку Швігера постійно відправляв повідомлення з місцем перебування субмарини — вочевидь, вони намагалися виявити максимальну відстань прийому та передачі сигналів. Останній обмін повідомленнями з «Анконою» відбувся на відстані у 235 морських миль.

О сьомій вечора субмарина була вже далеко в Північному морі, переходячи через Доггер-Банку (рибальські угіддя коло берегів Англії площею в 7 тисяч квадратних миль). Здійнявся вітер, море почало хвилюватися. Видимість сильно погіршилася.

Субмарина пройшла повз декілька рибальських човнів із голландськими прапорами — Швігер вирішив не чіпати їх. Поставивши підпис під своїм журналом, він офіційно завершив перший день їх виходу.

«Лузитанія».

Звіринець

Тієї п'ятниці Чарльз Лорія вийшов із квартири своєї сестри та попрямував на П'яту авеню, 645, де він мав забрати останню частину своєї колекції, яку віз у Лондон^[168]. У будинку, куди він ішов, мешкав його клієнт на ім'я Вільям Філд, який, незважаючи на свою адресу, називав себе «фермером-джентльменом».

За декілька місяців до цього Лорія продав Філду рідкісний примірник «Різдвяної пісні в прозі» Чарльза Діккенса, надрукований у грудні 1843-го. Цей примірник належав особисто Діккенсу, і саме його він подавав як доказ у судових процесах 1844 року проти «літературних піратів», які друкували його твір без дозволу. Усередині книги під обкладинкою спереду та ззаду, а також усюди на сторінках були нотатки Діккенса щодо судових процесів, зроблені його власною рукою. Ця книга була безцінна.

Лорія мав намір позичити в нього цю книгу. Трохи раніше того року він листувався з лондонським адвокатом, який писав повідомлення про судову справу Діккенса щодо піратства. Він просив Лорія взяти книгу з собою у свою наступну подорож до Лондона, щоб він міг скопіювати нотатки, які були на сторінках книги. Новий власник примірника, Філд, «доволі неохоче погодився» — лише після того, як Лорія запевнив його в повній безпеці книги.

Лорія зустрівся з Філдом у нього вдома, і той передав книгу — красивий примірник із тканинною палітуркою в «повній левантській коробці», тобто в спеціальному ящику, обтягнутому козлиною шкірою (таку використовували для марокканських палітурок). Лорія поклав пакунок у свій портфель і повернувся у квартиру сестри.

У п'ятницю вранці на причалі № 54 Тьорнер віддав наказ починати тренування з евакуації^[169]. На борту було сорок вісім шлюпок двох різних видів. Двадцять дві були традиційними шлюпками класу А — відкриті човни висіли над палубою на краноподібних стійках (шлюпбалках) з блоками й талями. Найменша з таких шлюпок

уміщала 51 людину, найбільша — 69. У разі небезпеки шлюпки вивішували за борт та опускали на рівень палуби, щоб пасажери могли сісти. Потім два члени екіпажу опускали шлюпки разом із людьми на воду. Вони за допомогою мотузок (талів) на кормі та носі шлюпки обережно опускали її так, щоб вона торкнулася води горизонтально. Завантажену шлюпку треба було опускати десь із висоти шести поверхів, а враховуючи її загальну вагу близько десяти тонн, цей процес вимагав чіткої координації, особливо в умовах шторму. Навіть у найкращих умовах це була божевільна операція.

Інші двадцять шість шлюпок були складаного типу. На вигляд вони нагадували пласкі версії звичайних шлюпок та вміщували від 43 до 54 пасажирів. Борти в них були брезентові — їх треба було підняти й закріпити, щоб шлюпка могла пливати. Розробка цих шлюпок була компромісом: після катастрофи «Титаніка» всім океанським лайнерам поставили умову мати достатньо шлюпок, щоб умістити всіх, хто є на борту. Річ у тому, що у випадку такого великого корабля, як «Лузитанія», на борту просто не було достатньо місця, щоб розмістити потрібну кількість шлюпок класу А. Складані шлюпки ж можна було скласти одну на одну, а потім спускати на тих самих шлюпбалках, що й звичайні. У теорії ці шлюпки також залишаться на поверхні води після того, як корабель затоне. Проектувальники, однак, не подумали, що буде, якщо така шлюпка опиниться на воді раніше, ніж борти буде піднято, адже натовп пасажирів у паніці може заважати приведенню шлюпки в робочий режим. Усі шлюпки разом вміщували 2605 людей — більше ніж достатньо для всіх пасажирів та команди^[170].

Для тренування всю команду зібрали на палубі за шлюпками^[171]. Звичайні шлюпки вивісили над водою. З правого борту човни висіли над причалом, з лівого — десять шлюпок спустили на воду. Деякі з них відвеслували від корабля. Після цього всі шлюпки підняли на палубу та повернули у вихідне положення.

Уранці під час свідчень щодо «Титаніка» Тьорнер розповів, що він переконаний: досвідчена й кваліфікована команда за спокійної погоди може спустити шлюпку за 3 хвилини^[172]. Але Тьорнер також знав, що зібрати таку команду майже неможливо. Через війну виник брак робочої сили в усіх галузях, і мореплавання постраждало особливо відчутно: ВМС Британії призвали на службу тисячі здорових моряків. Крім того, команду було важко збирати ще й через те, що за

домовленістю між «Кунард» та Адміралтейством усі офіцери й щонайменше три чверті команди мають бути підданими Британії^[173].

Низька кваліфікація екіпажів британських комерційних суден за часів війни була настільки очевидною, що на це звернув увагу навіть командир субмарини Форстнер — той самий, який потопив «Фалабу»: «...команда зазвичай дуже невміло спускала шлюпки»^[174]. Помітили це й пасажери. Джеймс Бейкер, продавець східних килимів, за рік до того подорожував у Нью-Йорк на борту «Лузитанії» — той рейс був якраз першим для капітана Тьорнера після повернення. Бейкер провів значну частину першого свого дня на борту, спостерігаючи за роботою команди, і дійшов такого висновку: «Дехто з них, думаю, ніколи раніше не виходив у море». Також його вразило те, що команда була вдягнена неодноманітно: «За винятком чотирьох чи п'яти... усі були вдягнені в найрізноманітніші костюми, підтверджуючи моє перше враження, що, крім декількох постійних членів, команда складалася з таких моряків, що зазвичай ходять на вантажних суднах. Для такого корабля ганьба мати таку команду».

Тьорнер визнавав проблему. Його команда за часів війни не мала тієї атмосфери стійкості та вміння, до якої він звик раніше. «Моряки старої школи, які вміли в'язати вузли, брати рифи, зрощувати, правити судно, зникли разом з вітрильними кораблями»^[175], — казав Тьорнер. Щодо вміння команди працювати зі шлюпками, то «вони достатньо кваліфіковані — потрібна лише практика. Якщо практики буде недостатньо, у них не буде належного досвіду»^[176].

Проте для цього рейсу Тьорнер примудрився знайти досить багато не просто досвідчених моряків, а людей, які ходили в море так, як і він сам, — на великих кораблях із прямими вітрилами. Одним з таких моряків був 80-річний Леслі «Герті» Мортон — він ось-ось мав отримати свідоцтво (або «диплом») другого помічника. Згідно з його офіційними документами моряка, він мав 180 сантиметрів на зріст, світле волосся та блакитні очі. Також у нього було два татуювання^[177]: схрещені прапори та обличчя на лівій руці, метелик — на правій. Такі подробиці мали велике значення на випадок, якщо він загубиться в морі, а за якийсь час знайдуть його тіло. Він та його брат Кліфф найнялися на судно з прямими вітрилами — «Наяду» — молодшими матросами за офіційним договором, який зобов'язував їх працювати на

власника судна протягом чотирьох років. Угода Кліффа ще не скінчилась, а Леслі закінчив працювати за тим контрактом 29 березня 1915 року.

Вітрильні судна й тоді широко використовувались у комерції, навіть незважаючи на те, що плавання такого корабля завжди було повільним та важким. Брати опинились у Нью-Йорку після переходу, який Леслі Мортон описав як «особливо жорстокий»: вони йшли з Ліверпуля шістдесят три дні без корисного вантажу, тобто порожні. Але далі було тільки гірше: у Нью-Йорку вони мали взяти вантаж гасу в контейнерах по п'ять галонів, перевезти його до Австралії, потім у Сідней завантажитися зерном та повернутися з ним у Ліверпуль. Ця подорож мала тривати близько року.

Брати вирішили покинути судно, незважаючи на зобов'язання Кліффа відпрацювати термін контракту. Вони обидва хотіли повернутися додому та взяти участь у війні: вони, як і більшість людей, були впевнені, що вона скоро закінчиться. «Тоді ми все ще сприймали війну у світлі війн вікторіанської епохи та попередніх часів»^[178], — писав Мортон. Він та його брат не усвідомлювали, що «природа та методи війни назавжди змінилися у серпні 1914-го, і у майбутньому війна не омине нікого, не омине й простих громадян: чоловіків, жінок та дітей».

Вони планували повернутися до Англії пасажирами, тому відправили додому телеграму з проханням вислати їм грошей на квитки в другий клас. Їхній батько організував грошовий переказ разом із відповіддю. «Лузитанія» була найближчим рейсом із Нью-Йорка додому, і вони купили два квитки. Про цей лайнер було стільки розповідей, що вони вирішили піти на причал і на власні очі подивитися на нього: «Яке видовище ми побачили!»^[179] — згадував Мортон. — Вона здавалася величезною, наче скеля. У корабля було аж чотири труби, а довжина — просто неймовірна. Ми знали, як швидко він міг рухатись, і були просто в захваті від нашої майбутньої подорожі».

Брати стояли на причалі та роздивлялися корабель, аж раптом усвідомили, що з не меншою увагою один з офіцерів корабля роздивляється їх. Ним виявився старший помічник капітана Джон Престон Пайпер — він зійшов по трапу на причал і запитав: «На що дивитесь, хлопці?»^[180]

Вони пояснили, що купили квитки на наступний рейс та хотіли побачити корабель.

Він якусь мить на них дивився, а потім поцікавився: «А з якого судна ви зійшли?»

Мортон, приховуючи правду, сказав, що в них тільки-но закінчилися контракти і вони їдуть назад у Ліверпуль, щоб отримати дипломи.

«Я так і думав, що ви моряки», — пояснив Пайпер та запитав, навіщо вони платять за квитки, якщо можна було б найнятися на це судно на рейс. «Лузитанія» тоді якраз недорахувалася десятьох палубних матросів, які, вочевидь, втекли, щоб уникнути призову в британську армію. «Мені б стали в пригоді двоє таких хлопців, як ви», — запропонував Пайпер.

«Думаю, ми могли б ще декого порадити, сер. З нашого судна ще кілька людей звільнилися», — зауважив Мортон.

Пайпер сказав братам приходити на причал у п'ятницю вранці «разом з усіма, кого зможете привести».

Хлопці раділи: тепер вони зможуть здати квитки й витратити батькові гроші на щось інше. «Ми розтринькали все до останнього пенні», а вечір четверга провели «в дуже розкішному сумнівному товаристві», — згадував Мортон.

Загалом вісім членів команди збиралися з «Наяди» «перестрибнути» на «Лузитанію». На жаль, історія мовчить щодо того, що про це думав капітан «Наяди». Капітан Тьорнер не мав особливих сумнівів щодо того, чи брати їх, і, вочевидь, не ставив забагато питань. Йому були потрібні всі люди, яких він міг знайти.

З війною постали й інші проблеми. Тьорнер готував корабель до відплиття в атмосфері страху та підозр. Кожне комерційне судно перед виходом з Нью-Йоркської затоки мало пройти огляд: треба було пересвідчитися, що весь вантаж на борту відповідає зазначеному в документації, а також що на борту немає зброї, адже це було б порушенням законів Америки про нейтралітет. До Тьорнера завітали представники «Відділу нейтралітету», який очолював голова митниці Дадлі Філд Мелоун. До повноважень його відділу належав обшук усіх кораблів. Казали, що Мелоун був настільки схожий на Вінстона Черчилля, що через багато років навіть зіграв його у фільмі «Місія в

Москву»^[181]. Відділ швидко зробив огляд судна, і Мелоун виписав капітанові Тьорнеру сертифікат на вантаж, який дозволяв вихід у море. Проте пізніше Мелоун визнав, що «фізично неможливо» перевірити кожну одиницю вантажу.

Відділ Мелоуна виписав на «Лузитанію» попередню декларацію — один аркуш, на якому був перелік із тридцяти п'яти вантажів, які не становили небезпеки. На той момент ці вантажі були лише незначною частиною всього, що було на борту корабля, — більш повний список вантажів мав бути складений пізніше, уже після відплиття судна. Таким чином митники намагалися якомога довше приховувати інформацію про вантаж від німців, адже шпигуни та саботажники під керівництвом німецького посольства активно діяли на причалах Нью-Йорка^[182].

«Лузитанія» особливо цікавила шпигунів, і вони вже давно стежили за судном. У звіті німецького морського аташе від 27 квітня 1915 року, за чотири дні до відплиття, зазначалося: «Екіпаж “Лузитанії” перебуває в пригніченому настрої та сподівається, що цей рейс через Атлантику стане останнім рейсом за умов війни»^[183]. У ньому також ішлося про те, що команда була неповною: «Обслуговувати машини на належному рівні буде важко. Моряки надто бояться підводних човнів».

Існувала реальна небезпека, що німецькі саботажники можуть пошкодити «Лузитанію». У «Кунард» дуже серйозно до цього ставилися — навіть відправляли в рейси поліцейського детектива з Ліверпуля, Вільяма Джона Пірпойнта, щоб він спостерігав за ситуацією на борту. Капітан Тьорнер зазвичай називав його «інспектором».

Протягом дня та ночі на борт «Лузитанії» прибувала команда в різному стані алкогольного сп'яніння. Леслі Мортон із братом, а також інші втікачі з «Наяди» піднімалися трапом, страждаючи від наслідків попередньої ночі в місті. Якщо Мортон сподівався на розкішне розташування на борту «Лузитанії», то його надії не справилися. Йому виділили койку внизу, на третій палубі, у приміщенні, яке нагадувало «спальню в робітничому домі». Втішало тільки те, що його ліжко було коло ілюмінатора.

Молодшого члена екіпажу — коридорного (або молодшого стюарда) на ім'я Френсіс Барроуз, п'ятнадцяти з половиною років — охорона зупинила коло виходу та попередила: «Цього разу ти не проберешся назад, синку. Тебе точно впіймають».

Барроуз засміявся та попрямував далі до своєї койки.

Того вечора декілька коридорних, отримавши наказ не залишати корабель у жодному разі, вирішили влаштувати для себе розвагу, щоб якось розвіяти нудьгу. Хлопці — серед них Роберт Джеймс Кларк — пройшли в невеликий відсік для багажу, який на морському жаргоні називали лазаретом, а там почали «робити дещо, чого ми робити не мали»^[184], — згадував Кларк.

Кларк та його спільники знайшли електричні дроти, зняли з них ізоляцію та протягли по підлозі. Потім хлопці лягли й почали чекати.

На борту було багато пацюків, і вони спричиняли проблеми. Рівно за рік до того в одній з кімнат загального користування сталась невелика пожежа через те, що пацюки згризли ізоляцію з електричних дротів у стіні і два дроти торкнулись один одного^[185].

Хлопчаки в захваті чекали. Скоро з'явилися пацюки та попрямували своїм звичним шляхом через кімнату, не підозрюючи про дроти на підлозі. «Звісно ж, їх убило струмом, — розповів Кларк. — Отак ми й розважались. То був вечір п'ятниці». Цікаво, що пізніше Кларк стане преподобним Кларком.

Ще тієї ночі талісман судна кіт Дові, названий на честь попередника капітана Тьорнера, втік з корабля та зник. Може, через професійну образу, а може, через якесь інстинктивне передчуття.

Капітан Тьорнер також сховався на сушу того вечора. Він ходив на Бродвей, у театр «Гарріс» на 42-й вулиці^[186]. Там у виставі «Обман» його племінниця, перспективна актриса Мерседес Десмор, грала головну роль. Після вистави Тьорнер також задовольнив свою жагу до німецьких страв, завітавши в *Lüchow's* на Східній 14-й вулиці, 110, — звідти до доків «Кунард» було рукою подати^[187]. Вечеряв він у залі Нібелунгів під акомпанемент оркестру з восьми інструментів, який грав віденські вальси.

Того вечора у квартирі своєї сестри Чарльз Лорія показував книгу Діккенса та малюнки Теккерей сестрі та її чоловікові, а також

розповідав, навіщо везе малюнки в Англію^[188].

Він придбав книги у 1914-му в дочки Теккерей Леді Річі та його онуки Естер Річі в Лондоні. Заплатив він тоді вигідну ціну в 4500 доларів, адже знав, що в Америці зможе їх продати в п'ять чи шість разів дорожче. Але, щоб отримати найвищу ціну, він має подати малюнки в більш привабливій формі. Саме тому всі малюнки об'єднали у два альбоми, розмістивши по одному малюнку на кожній сторінці. Зараз же він планував помістити деякі малюнки в окремі рамки, а деякі об'єднати по три та чотири в серію й зробити книги з повними левантськими палітурками. Головне, для чого він їх віз до Англії, — ще раз показати малюнки Леді Річі. Він також планував попросити її зробити до кожного малюнка примітки. Так справжність малюнків буде підтверджено ще раз, і вони стануть іще цікавішими для покупців.

Він не відчував ніякої провини через те, що так мало заплатив Леді Річі за малюнки. Саме так працює бізнес, особливо якщо продавець хоче зберегти інкогніто, як у випадку з обома дамами. Вони наполягали, щоб факт продажу малюнків залишався у таємниці якомога довше, а також заборонили йому продавати їх у Британії. Лорія міг запропонувати малюнки тільки американським покупцям, і навіть у такому випадку без зайвого галасу та реклами. Леді Річі й досі страждала від непередбачуваних наслідків попереднього продажу малюнків через лондонського перекупника, який рекламував їх у неприйнятний для родини спосіб, що призвело до неприємної уваги з боку суспільства та коментарів.

Сестра разом із чоловіком роздивлялися малюнки «у захваті та з великою цікавістю», згадував Лорія. Чоловікові особливо сподобався малюнок під назвою «Карикатура на Теккерей власною особою на дивані у старому клубі “Гаррік”», а також серія з шести ескізів з «неграми та їхніми дітьми» на веранді невеличкого будинку. Останні Теккерей намалював під час поїздки на південь Америки у 1850-х роках.

Після огляду Лорія заховав книгу та малюнки у свою велику валізу та замкнув її.

Десь у місті пасажирка на ім'я Альта Пайпер, що часто плавала цим рейсом, проводила неспокійну ніч у готелі^[189]. Вона була дочкою

Леонори Пайпер, відомого медіума, яку в усьому світі знали як Місіс Пайпер. Вона була єдиним медіумом, якого Вільям Джеймс, один із перших гарвардських психологів та — іноді — дослідник парапсихологічних явищ, вважав справжнім.

В Альти, здавалося, проявився талант матері, адже, як вона розповідала пізніше, протягом усієї ночі в п'ятницю голос у її голові казав: «Якщо ти зайдеш у свою каюту, уже ніколи звідти не вийдеш».

Кімната 40.

Таємниця

За відпливтам субмарини Вальтера Швігера пильно стежили — здалеку.

У Лондоні, за два квартали від Темзи, поряд із плацом Кінної гвардії, була п'ятиповерхова будівля з фасадом, викладеним світлим каменем та цеглою кольору віскі^[190]. В Адміралтействі всі знали цю будівлю як «Олд Білдинг», або О. Б. для зручності. І набагато менше людей знало про секретну роботу, що йшла в одному з коридорів цієї будівлі, у декількох кабінетах, розташованих коло Кімнати 40. Тут була Таємниця, або Святеє Святих, функції якої були відомі тільки її обслузі та дев'ятьом керівникам, серед яких були Перший Лорд Черчилль та адмірал Джекі Фішер, який у квітні 1915-го повернувся в Адміралтейство як Перший *Морський* Лорд, права рука Черчилля. Фішеру було 72 роки, і він був на три десятки років старший за свого керівника.

Щодня вахтові офіцери в Кімнаті 40 отримували сотні закодованих та зашифрованих німецьких повідомлень, які перехоплювали за допомогою величезної кількості станцій бездротового зв'язку, встановлених на узбережжі Британії, і надсилали до «Олд Білдинг» телеграфом. Німеччина була змушена майже в усьому покладатися на бездротовий зв'язок після того, як Британія на початку війни втілила свій план, розроблений у 1912-му, — перерізала підводні німецькі дроти. Перехоплені повідомлення надходили в підвал будівлі Адміралтейства, а потім звідти їх передавали в Кімнату 40.

Завдання Кімнати 40 полягало в тому, щоб перекласти повідомлення на королівську англійську. Це стало можливим завдяки кільком майже дивовижним подіям, що сталися наприкінці 1914-го. Результатом їх стало те, що у володіння Адміралтейства потрапили три шифрувальні книги, якими Німеччина користувалась у морському та дипломатичному спілкуванні. Безперечно, найбільш важливою і таємною була морська шифрувальна книга SKM — скорочено від «*Signalbuch der Kaiserlichen Marine*» — «Книга сигналів кайзерського

флоту»^[191]. У серпні 1914-го німецький есмінець «Магдебург» потрапив на міліну та був оточений російськими кораблями. Не зовсім зрозуміло, що відбувалося далі, але розповідають, що росіяни знайшли копію шифрувальної книги в руках мертвого німецького зв'язківця, тіло якого винесли на берег після атаки. Якщо це правда, то, вочевидь, книга й стала причиною його смерті, адже вона була важка й велика: 15 дюймів завдовжки, 12 завширшки і 6 завтовшки (38x30x15 см). У ній містилося 34 304 трилітерні комбінації, які використовувалися для кодування повідомлень. Літери MUD, наприклад, означали Нантакет. Ліверпуль приховувався під літерами FCJ. Насправді, росіяни знайшли аж *три* примірники шифрувальної книги — мабуть, не всі вони були поруч із тим тілом — і в жовтні 1914-го віддали один з них в Адміралтейство^[192].

Шифрувальні книги були безцінним здобутком, але тільки за їхньою допомогою не можна було розшифрувати зміст повідомлення. Німецькі автори використовували книги для того, щоб приховати вихідний простий текст повідомлень, але потім вони ще закодовували їх. Тільки ті, у кого був «ключ» до коду, могли дізнатися про зміст повідомлення. І все ж, маючи шифрувальні книги, розшифрувати текст було значно простіше.

Адміралтейство прийняло рішення заснувати Кімнату 40 для того, щоб ефективно використовувати знайдений скарб. У рукописній директиві Черчилля зазначається головна місія відділу — «проникнути в розум німців» або, як казав один із головних офіцерів групи, «вичавити сік». Від самого початку Черчилль та Фішер вирішили зберігати цю структуру в таємниці — про її існування знали тільки вони та ще декілька офіцерів Адміралтейства.

Не менша таємниця — хоча і не навмисне — оточувала керівника цієї групи. Згідно з документами, головою був адмірал Генрі Френсіс Олівер, начальник штабу Адміралтейства. Він був настільки мовчазною та потайною людиною, що здавався зовсім німим, тому схильність британців на флоті давати всім прізвиська подарувала йому друге ім'я — Німий (англ. *Dummy*) Олівер.

У самій групі Кімнати 40 щоденною роботою завідував, хоч і неофіційно, командир Герберт Хоуп. Він був прийнятий службу в 1914-му — його знання морської справи могли стати в нагоді під час розшифрування повідомлень. Фактично такі знання були вкрай

необхідні, адже більшість групи складала не морські офіцери, а цивільні люди з хорошими знаннями математики, німецької мови або будь-якими іншими знаннями, які вони використовували в процесі розгадування шифрів та кодів. У реєстрі навіть опинилися піаніст, знавець меблів, пастор із північної Ірландії, багатий лондонський фінансист, колишній гравець шотландської олімпійської хокейної команди та франтуватий детектив на ім'я Л. Сомерс Кокс (він, згідно з думкою одного з перших членів групи Вільяма Ф. Кларка, «особливо відзначився своїми короткими гамашами»)^[193]. Жінки у відділі — «прекрасні дами за сорок» — виконували канцелярську роботу. Серед них була леді Гамбро, дружина видатного фінансиста, — вона, як згадує Кларк, вражала решту членів групи на щорічних загальних вечерях своєю звичкою палити величезну сигару. Кларк розповідав: «Це була найкраща робота, і в ті часи ми були найщасливішою командою з найкращим із можливих керівників — Хоупом»^[194]. Хоуп був стриманий і схильний до усамітнення, та керівником він був дуже правним, за спогадами Кларка, «усі ми дуже до нього прив'язалися».

Авторитет Хоупа поширювався й за межі Кімнати 40, що викликало щире невдоволення Німого Олівера. Останній маніякально контролював те, хто бачить розшифровки та що роблять з отриманою інформацією^[195]. Коли Перший Морський Лорд Фішер уперше завітав у Кімнату 40, щоб перевірити роботу групи, він наказав Хоупу особисто двічі на день приносити йому розшифровки.

Хоуп також надавав перехоплені повідомлення іншому посадовцю, який з усіх, хто мав доступ до Таємниці, мабуть, найкраще міг оцінити важливість цієї інформації, — капітанові Вільяму Реджинальду Холлу, голові морської розвідки. Саме Холл порекомендував кандидатуру командира Хоупа, який тоді ще був членом його підрозділу в розвідці, на переведення в Кімнату 40. Незважаючи на те що капітан Холл був начальником морської розвідки, він не контролював роботу Кімнати 40, бо на початку 1915-го його підрозділ розвідки та Кімната 40 були окремими структурами. Проте саме його ім'я пов'язують із досягненнями Кімнати 40 — частіше, ніж будь-яке інше.

Холл, сорока чотирьох років, був колишнім капітаном військового корабля. Керівником морської розвідки він став у листопаді 1914-го — колись цю посаду обіймав і його батько. Чоловіком він був невисоким, жвавим, з безліччю приметних рис та кутів на обличчі. Особливо

визначним був його гострий ніс, який робив його схожим на дятла в капітанському картузі. Це враження тільки посилювалось через нервовий тик, який постійно змушував його швидко блимати, — так він отримав своє морське прізвисько Блінкер^[196]. Одним із його найбільш пристрасних прихильників був американський посол Пейдж, який у листі до президента Вільсона, наче закоханий, розсипав вихвалання: «Я ще ніколи не зустрічав такої людини, як він, — писав Пейдж. — Від нього можна чекати чого завгодно. Говорячи з людиною, Холл може дивитися прямо крізь неї та бачити всі найменші порухи душі. Які в нього очі! Господи!»^[197]

Холл отримував насолоду від мистецтва грати у війну. Про нього казали, що він абсолютно безжальний, хоч і в деякому позитивному сенсі. Його секретарка, Рут Скрін — після заміжжя вона взяла прізвище чоловіка й стала місіс Хотблек, — згадувала, як один знайомий схарактеризував Холла як наполовину Макіавеллі, наполовину школяра. Макіавеллі в ньому «міг бути жорстоким», але «хлопчак завжди був поруч, і його любов до небезпечної гри, у яку він — та й усі ми — грав, виривалась назовні, і веселощі та ризик сповнювали його заразливим захватом»^[198]. Він «надзвичайно швидко складав своє враження про людину», згадувала вона. Обмірковуючи якусь нову ризиковану справу, Холл тер руки одна об одну, «посміхаючись, як маленький підступний французький абат».

Гра була надзвичайно важлива, і в цій грі Кімната 40 надавала Британії безцінну військову перевагу, адже війна була ще далека від завершення, навіть навпаки, через Німеччину ширилась на весь світ. Бої спалахували в Росії, Австрії, Сербії, Туреччині та Азії. У Південнокитайському морі німецька торпеда потопила японський крейсер, забравши життя 271 людини. У Тихому океані, поблизу узбережжя Чилі, німецькі військові кораблі потопили два британські крейсери — загинуло 1600 осіб. Це завдало серйозного удару британській гордості та піднесеному настрою, адже то була перша поразка Британії на морі з 1812 року — тоді британські військово-морські сили програли «зеленим» військово-морським силам США на озері Ері^[199]. На Новий, 1915 рік німецька субмарина потопила британський лінійний корабель «Formidable», з яким загинуло 547 осіб. Британським військовим кораблям, які були поряд, заборонили

рятувати вцілілих згідно з правилами, прийнятим після катастрофи «Aboukir»^[200].

Війна ставала дедалі похмурішою та породжувала нові тактики вбивства. Німецькі військові кораблі обстріляли англійські прибережні міста — Скарборо, Вітбі та Гартпул. Під снарядами постраждало більш ніж п'ять сотень людей, близько сотні загинуло. Майже всі з них були мирними громадянами. Серед загиблих у Скарборо були два 9-річні хлопчики та 14-місячна дитина.

Дев'ятнадцятого січня 1915 року Німеччина здійснила перший у світі авіаналіт проти Британії двома величезними цепелінами, творіннями Фердинанда фон Цеппеліна, які перелетіли через Ла-Манш, — або «цепами», як їх швидко прозвали люди. Наліт не завдав значних руйнувань, але вбив чотирьох цивільних. За першим був наступний — 31 січня: дев'ять повітряних кораблів дійшли аж до Ліверпуля, кидаючи страшні тіні на ландшафти, описані в романі Джейн Остін «Гордість і упередження».

А потім настало 22 квітня 1915 року^[201]. На землі під Іпром наближався вечір, але сонце ще яскраво світило. З заходу дув легенький бриз. Траншеї Союзників у цьому секторі, або «виступі», займали канадські та французькі війська, серед яких була й алжирська дивізія. Розташовані навпроти німецькі війська почали наступ, котрому, як завжди, передував артилерійський обстріл. Уже сам обстріл був достатньо страшним, та французи й канадці вже знали, що він слугував лише вступом до прямої атаки піхоти через нейтральну зону. Але о п'ятій годині вечора поле битви раптово змінилося: з боку німецьких траншей піднялася сіро-зелена хмара та попливла через понівечену землю полів. Це німецькі солдати вздовж чотиримильного відрізка фронту відкрили клапани шести тисяч резервуарів, у яких зберігалось 160 тонн хлору. Це було перше в історії застосування *смертоносного* газу на полі бою. Коли хмара досягла траншей Союзників, страшенна дія газу проявилася негайно. Сотні солдатів померли на місці, тисячі тікали з траншей, охоплені панікою, — більшість із них отруйний вплив газу вбив пізніше. Втеча солдатів утворила семикілометрову діру в лінії фронту Союзників, але вплив газу був настільки масштабним, що здивував навіть творців цього плану. Німецькі солдати в протигазах ішли за хмарою, але, замість того щоб прорватися крізь утворену діру та здобути остаточну перемогу,

вони викопали нові окопи й закріпилися. Німецькі командири мали намір лише провести пробну атаку з газом, і в них не було достатньо підкріплення, щоб скористатися дірою в лінії фронту супротивника. Дві тисячі канадських солдатів задихнулися від рідини, яка наповнила легені. Один генерал писав: «Я бачив декілька сотень нещасних хлопців, які лежали під відкритим небом на подвір'ї церкви — їх поклали там, щоб вони могли надихатися. Вони повільно *потопали* в рідині, яка сповнювала їхні легені. Найстрашніше видовище. А лікарі були зовсім безпорадні»^[202].

Усі ці катаклізми розгорталися на суходолі, а Кімната 40 була, вочевидь, найбільш корисною Британії в битві за контроль над морями. Тут зазнала змін стратегія Британії: головна її частина й надалі зосереджувалася на знищенні німецького флоту в битві, але тепер Адміралтейство надавало особливого значення припиненню постачання військового спорядження Німеччині та боротьбі з дедалі більшою загрозою британському комерційному флоту у вигляді субмарин. Адміралтейство також не полишав страх того, що Німеччина може розпочати повномасштабне вторгнення в Британію^[203]. За таких обставин очевидно, що будь-яке попередження про дії німців на морі вкрай важливе.

І Кімната 40 майже відразу почала постачати потрібні розвіддані. З листопада 1914-го і до самого кінця війни «жодне важливе пересування німецького флоту не проходило без завчасного попередження Адміралтейства», за словами Вільяма Кларка^[204]. Отримана інформація завжди була детальною — аж до подробиць пересування окремих кораблів та субмарин. Але знання таких подробиць, у свою чергу, викликало нові вагання: якщо британський флот протидіятиме кожному такому пересуванню німців, то вони можуть здогадатися, що їхні коди розгадано. У таємному внутрішньому меморандумі адмірал Олівер зазначив, що «ризик поставити під загрозу наявні коди буде виправданий, тільки якщо результат буде того вартий»^[205].

Але що означає це «вартий»? Деякі з робітників Кімнати 40 стверджували, що більшість корисної інформації так і залишалася невикористаною через те, що в Адміралтействі — а мається на увазі Німий Олівер — панував нав'язливий страх викрити Таємницю.

Протягом перших двох років війни навіть командир Британського флоту сер Джон Джелліко не мав безпосереднього доступу до розшифрованих повідомлень Кімнати 40, хоч і був начебто єдиним офіцером на флоті, хто міг би реально скористатися отриманими даними. Насправді Джелліко офіційно не ознайомили з таємницею Кімнати 40, хоч і регулярно надавали деякі з отриманих даних. Так було аж до листопада 1916-го, поки Адміралтейство не вирішило надати йому щоденний звіт, щоб не уразити його почуття. Усі надані папери він мав спалювати після прочитання.

Суворий контроль над перехопленнями вів начальник штабу Олівер, що дратувало командира Кімнати 40 Хоупа.

«Якби ми отримали наказ від штабу^[206], — писав Хоуп, — ми могли б надати цінну інформацію про пересування субмарин, про мінні поля, тралення мін і таке інше. Але штаб просто схибився на секретності. Вони розуміли, що в них на руках козир, і докладали всіх можливих зусиль, щоб отримана інформація залишалась у таємниці, а козир — у рукаві, аж поки не буде дійсно важливої нагоди. Наприклад, поки німецький флот у повному складі не вийде на бій. Тобто штаб був переконаний, що інформацію слід використовувати для захисту, а не атаки», — командир Хоуп підкреслив це.

Робота була виснажливою. Щодня до підвалу будівлі надходили сотні перехоплених повідомлень, де їх складали в гантелеподібні банки. Звідти ті банки по вакуумних трубках із приємним звуком засмокування летіли нагору. Досягаючи Кімнати 40, вони падали на металеву тацю з гуркотом, який «лякав необізнаних відвідувачів»^[207], як казав один із дешифрувальників. Особливо неприємним звук вхідних повідомлень був для тих, хто ніс нічну варту, — вони спали почергово в спальні, відділеній стіною від двох великих кабінетів. Вартових турбували ще й миші: гризуни кишка кишили в спальні та вночі просто-таки розгулювали по обличчях.

«Трубарі» виймали повідомлення з банок та передавали їх дешифрувальникам. Трубарями працювали офіцери, які отримали занадто важкі поранення, щоб воювати. Серед них були одноногий чоловік на прізвище Хаггард та одноокий британський офіцер Едвард Моліно, який пізніше став відомим паризьким дизайнером одягу.

Найважчою частиною роботи було записати повний текст повідомлення в щоденний журнал. Черчилль наполягав, щоб кожне перехоплене повідомлення було записане — незалежно від того, наскільки рутинним був його зміст. Повідомлень ставало дедалі більше, і це завдання просто «виїдало душу», як казав один із членів команди. Журнал став «об'єктом загальної ненависті»^[208]. Але Черчилль читав його уважно. Наприклад, у березні 1915-го він поруч із однією розшифровкою Хоупа наспіх написав: «Уважно стежте за цим»^[209].

З часом члени групи зрозуміли, що навіть найменша зміна в характері рутинних повідомлень може свідчити про важливі дії німецького флоту. Командир Хоуп писав: «Будь-які повідомлення, які відрізнялися від повсякденних, треба було уважно розглянути. Таким чином ми створювали систему прикмет та знаків»^[210]. Британські оператори бездротового зв'язку, які прослуховували німецькі повідомлення, навчилися тільки за одним звуком передач визначати, чи надходять вони з субмарини. Операторам зв'язку на підводних човнах треба було декілька секунд, щоб налаштувати систему, тому кожна передача починалася з такого собі електричного «покашлювання», п'яти сигналів Морзе: тире — тире — крапка — тире — тире. «Остання нота була високою, — писав командир Хоуп, — і надходила з деяким виттям чи скигленням»^[211].

Завдяки здобутим картам у Кімнаті 40 також знали, що німці поділили моря навколо Англії на сітку, щоб краще скеровувати кораблі та субмарини. Північне море розбили на шестимильні пронумеровані квадрати. «Будь-яке німецьке судно, перебуваючи в морі, постійно передавало свою позицію, повідомляючи номер квадрата»^[212]. Ці дані в Кімнаті 40 записували в таблицю, як розповідав Хоуп, і за її допомогою потім складали маршрути, якими ходили німецькі кораблі та субмарини. Деякі квадрати були завжди порожні: «Ми могли припустити тільки одне: у пустих зонах були міни».

З часом завдяки перехопленням Кімнати 40 та інформації, яку вдалося здобути під час допитів полонених моряків-підводників, члени команди та капітан Блінкер Холл ніби познайомилися з реальними людьми, які командували німецькими підводними човнами^[213]. Деякі — як капітан-лейтенант Веддиген, який потопив крейсери «Aboukir»,

«Cressy» та «Hogue», — були відважними й вимагали від своєї команди максимальних зусиль. Такого капітана називали *Draufgänger* — сміливий капітан. Іншого командира, Клауса Рюкера, називали «задиракою та боягузом». Вальтера Швігера, навпаки, у декількох звітах розвідки характеризували як добродушну людину, до якої прихильні команда та колеги, — «усіма шанований і приємний офіцер».

Деякі капітани підводних човнів були холонокровними вбивцями, як друг Швігера Макс Валентінер. Один британський слідчий казав, що «серед усіх морських офіцерів Німеччини він мав найбільш розвинену статуру, а також був одним із найбільш жорстоких командирів субмарин». Інший капітан, Роберт Морат, рятував людей «за будь-якої нагоди». Коли його човен затопили, він разом із чотирма членами екіпажу потрапив у полон, і від нього та інших допитувачі дізналися, що життя командира субмарини важко назвати дискомфортним. Морат прокидався щодня о десятій ранку та виходив на палубу «для короткої прогулянки». Обідав він на самоті, а потім читав у своїй каюті — «на борту завжди був запас хороших книжок». О четвертій вечора подавали чай, а о сьомій — вечерю, «після якої він залишався в кают-компанії, щоб поговорити, пограти в ігри або послухати платівки». Об одинадцятій він лягав спати. Капітан «мав звичку випивати перед сном келих вина».

Кімната 40 та підрозділ Холла також багато дізналися про подробиці звичаїв підводної служби. Наприклад, про те, що командири субмарин рахували не кількість потоплених кораблів, а їхній тоннаж, бо нагороди призначалися саме за тоннажем. Про те, що на німецькому флоті теж була традиція давати прізвиська: одного дуже високого командира називали *Seestiefel*, тобто морський чобіт; іншого через неприємний запах — *Hein Schniefelig*, тобто смердюча людина; третій був «дуже інфантильний та добрий», і його називали *Das Kind* — дитина.

В усіх командирів субмарин була одна спільна риса: вони надзвичайно багато говорили по бездротовому зв'язку — на радість Кімнати 40 та Блінкера Холла. Системи зв'язку працювали без упину^[214]. Протягом війни Кімната 40 отримала двадцять тисяч перехоплених повідомлень із субмарин. Завдяки цій «шаленій балакучості»^[215], як Кларк із Кімнати 40 це називав, їм вдавалося

пильно стежити за переміщеннями субмарин, сумлінно записуючи всю інформацію в книгу, яку вів командир Хоуп.

У січні 1915 року Кімната 40 уперше зафіксувала субмарину, яка зайшла аж в Ірландське море — море між Англією та Ірландією. Вдалося навіть визначити, куди саме мала піти субмарина згідно з наказом — у квадрат поблизу Ліверпуля. Важливість розвідданих була очевидною, й Адміралтейство вирішило негайно діяти. Домашній флот отримав попередження від «надійного джерела» — так пояснювалася природа інформації. Есмінці вирушили в зону патрулювання субмарини з півночі та півдня. У той час два великі лайнери компанії «Кунард» — «Аузонія» і «Трансильванія» — прямували в Ліверпуль із вантажем жерл для бортових гармат, виготовлених компанією *Bethlehem Steel*. «Трансильванія» — тоді під командуванням капітана Тьорнера — також перевозила пасажирів, серед яких було 49 американців. Адміралтейство наказало обом кораблям негайно змінити курс і якомога швидше йти у Квінстаун, що на південному узбережжі Ірландії. Там вони мали чекати на есмінці, які супроводжуватимуть їх до Ліверпуля. Безпечно прибувши до місця призначення, Тьорнер висловив своє полегшення: «Того разу я їх надурив»^[216].

Кімната 40 довго спостерігала за субмариною капітан-лейтенанта Вальтера Швігера та вела постійний запис її патрулювань: час відплиття, маршрут, призначення, яке завдання має виконати на місці^[217]. На початку березня 1915 року командир Хоуп спостерігав за виходом Швігера в Ірландське море, який збігся з тривожним повідомленням німецького морського передавача в Норддайсі, на північному узбережжі Німеччини над Голландією. Повідомлення призначалося всім німецьким військовим кораблям та субмаринам, і в ньому йшлося про «Лузитанію»: корабель прямує в Ліверпуль та має прибути 4 або 5 березня^[218]. Сенс цього повідомлення був очевидним: німецькі військово-морські сили вважають «Лузитанію» чесною здобиччю.

Адміралтейство схвилювалося настільки, що відправило два есмінці назустріч кораблю — вони мали супроводити «Лузитанію» в порт. Один з есмінців відправив незакодоване повідомлення тодішньому капітану лайнера Деніелу Доу з проханням повідомити своє розташування, щоб зустрітися. Доу відмовився виказувати дані, тому що боявся, що повідомлення відправила субмарина. Зустріч

лайнера з есмінцями так і не відбулась, але Доу успішно достався Ліверпуля й самостійно. Невдовзі після цього він подав у відставку, і його місце зайняв капітан Тьорнер.

Ішла весна 1915 року. Дешифрувальники Кімнати 40 удосконалювали свої вміння, радіючи — але й дивуючись — із того, що Німеччина досі не оновила шифрувальні книги. Таємниця залишалася в секреті й продовжувала приносити плоди у вигляді викриття маршрутів німецьких субмарин.

Наближався кінець квітня, і капітан Тьорнер готував «Лузитанію» до відплиття, призначеного на 1 травня. У цей час Кімната 40 отримала дані про новий сплеск активності субмарин. З перехоплених повідомлень ставало зрозуміло, що у п'ятницю, 30 квітня, чотири субмарини вийшли з бази. У відповідь на це командир військового штабу Німий Олівер відправив термінове надзвичайно таємне повідомлення Джелліко в Скапа-Флоу: «Чотири субмарини вчора вийшли з Гельголанду»^[219]. Далі зазначалися їхні можливі пункти призначення. «Ми припускаємо, що вони йдуть зі швидкість у 12^{1/2} вузлів. До яких би дій Ви не вдалися, не розголошуйте джерело інформації». За декілька годин Кімната 40 отримала інформацію про вихід ще декількох субмарин — цього разу з бази в Емдені, на німецькому узбережжі Північного моря. Однією з субмарин командував Швігер. Беручи до уваги, що зазвичай Німеччина випускала в Північне море або Атлантику по дві субмарини водночас, ситуація була надзвичайна.

Дешифрувальникам Кімнати 40 було легко відстежувати *U-20* у перший день патрулювання: зв'язківець Швігера передавав своє положення чотирнадцять разів протягом доби.

Довго думати над причиною нового небезпечного виступу німецьких субмарин не доводилося. Це була відповідь військово-морських сил Німеччини на хитрість, яку вигадав особисто Блінкер Холл. Він застосовував принцип, який називав головним у своїй справі, — «принцип спантеличення та омани ворога»^[220].

«Лузитанія».

Кавалькада пасажирів

У суботу, 1 травня, спека вщухла. Ранок видався холодним, небо висіло олов'яним щитом. Завдяки прохолоді пасажирам, що прибували на причал компанії «Кунард» № 54, було легше переносити свої речі — теплі пальта можна було просто вдягти на себе, а не нести на руках разом з іншими речами, палицями, парасолями, валізами, пакунками, книгами та дітьми.

Усе це з'являлося на тротуарі коло терміналу з довгої черги чорних таксі, що виїжджали з Одинадцятої авеню та зупинялися коло бордюрного каменя. Великі валізи перевозилися на підлозі авто біля водія — їх витягали назовні кремезні чоловіки в розстебнутих жакетах та хуліганських картузах.

Це знімав кінематограф, встановлений коло входу в термінал^[221]. Пасажири проходили просто повз нього: чоловіки в циліндрах, фетрових капелюхах та картузах; жінки у великих капелюхах, вкритих пришитими квітами; маленькі діти, закутані так, наче пливуть в Арктику, — на одному в'язана шапочка була натягнута аж на вуха. Іноді якесь обличчя з'являлося особливо близько, на ньому звичний для подорожніх вираз суворості й зосередженості — людина намагається заплатити таксистові, утримати палицю та рукавиці (порожні пальці рукавиць висять, наче коров'яче вим'я), а також простежити за валізою та скринею, які зникають у терміналі «Кунард».

Коло дальшого кінця будівлі терміналу над причалом височіла чорна стіна сталі та заклепок. Корабель здавався настільки непіддатливим для руйнування, наскільки можна уявити, навіть для епохи, коли цінувалися величезні розміри та нові винаходи.

Спалахнули топки в котельнях — кочегари почали нагнітати пару для відплиття; пасма сірого диму вилітали з труб та зникали в ранковому серпанку.

Як завжди, були відомі пасажирів, поява яких зчиняла переполох серед тисяч доброзичливців, родичів та глядачів, які зібралися вздовж набережної, щоб подивитися на відплиття корабля. «Кунард» звела

трибуни, щоб віддати належне цьому звичаю, — і вони завжди були повні. З трибун було видно не тільки корабель, а й частину нижнього Мангеттену, причали та кораблі, пришвартовані вздовж обох боків Гудзонської затоки. На північ був причал компанії *White Star*, де майже рівно три роки тому швартувався «Титанік». Увага глядачів до «Лузитанії» та її пасажирів була більшою, ніж зазвичай, а все через німецьке попередження, яке зранку надрукували в міських газетах.

Ось іде Чарльз Фроман, театральний імпресаріо^[222]. Він зробив зіркою Етель Беррімор та привіз виставу «Пітер Пен» в Америку. Це він одяг Мод Адамс у туніку лісовика з широким коміром, назавжди закріпивши саме такий образ хлопчика в уяві людей у всьому світі. Фроман також поставив театралізовану виставу «Шерлок Холмс» із Вільямом Джиллетом у головній ролі: на голові капелюх для полювання, у зубах люлька. Фроман у синьому двобортному костюмі пройшов повз, помітно шкутильгаючи та спираючись на палицю. На борт також піднялася його подруга Маргарет Люсіль Жоліве — 25-річна акторка, всесвітньовідома під іменем Рита Жоліве. Вона вже грала в шекспірівських п'єсах у Лондоні — навіть Джульєтту, — а також з'явилась у декількох італійських фільмах, проте загалом була лише «пташенням». Фроманові вона подобалась, і його інтерес у реальності став гарантією її яскравої кар'єри. Того разу вона їхала в Європу, щоб зіграти в ще декількох італійських фільмах.

Ще один пасажир, Джордж Кесслер, заможний імпортер вина, якого в усьому світі знають як «короля шампанського»^[223]. Бородатий, в окулярах, він нагадував одного відомого віденського психоаналітика. У його звичках було влаштовувати вечірки зі складним планом, які називали вечірками дивацтв. Найвідомішою такою вечіркою була, мабуть, «вечірка на гондолі», яку він влаштував у 1905-му. У Лондоні в готелі «Савой» він наповнив внутрішній дворик готелю водою та вдяг усіх гостей у венеціанські костюми. Вечерю подавали на борту велетенської гондолої. Ніби цього було замало, він ще й замовив із приводу дня народження торт у 5 футів заввишки, який подавали на спині слоненяти.

Та найбільш ефектним пасажиром був Альфред Гвінн Вандербільт І, син та перший спадкоємець покійного Корнеліуса, у результаті смерті якого в 1899-му Альфред став багатієм. Він був дещо схожий на граблі — високий та стрункий, з темними очима та волоссям, а також

прихильністю до дорогих костюмів. На борту йому були дуже раді — особливо жінки, хоча він і був одружений та мав на своїй репутації гучний скандал. Його перша дружина, Елен Френч, розлучилася з ним у 1908 році, звинувативши його, згідно з *New York Times*, в «адюльтері з жінкою, чия особа невідома»^[224] у його приватному залізничному вагоні. Жінку звали Марі Руїс, вона була дружиною кубинського дипломата. Зчинився скандал, у результаті якого Руїс наклала на себе руки. Вандербільт одружився вдруге — з Маргарет Емерсон, спадкоємицею величезного статку, що засновувався на жахливому раціоні Америки та його наслідках у вигляді шлункових хвороб — прибуток від «Бromo-Зельцера». Маргарет на борту не було. Вандербільт був членом клубу людей, яким пощастило^[225], — туди також увійшли Теодор Драйзер, Гульєльмо Марконі та Джон Пірпойнт Морган. Усі ці люди планували подорож на «Титаніку» в його фатальний рейс, але з якоїсь причини змінили свої наміри. Не варто навіть казати, що Вандербільт подорожував зі смаком: він забронював одну з люксових кают зі спальнею та вітальнею. Його камердинер жив далі коридором, через двоє дверей, у маленькій внутрішній кімнаті без ілюмінаторів та ванни. За обидва квитки Вандербільт платив готівкою — усього \$1001,50, що в теперішньому еквіваленті складає понад \$22 тисячі.

На борт піднялися репортери в пошуках інтерв'ю з відомими — або ж горезвісними — пасажирами. Того дня їхній інтерес був особливо відвертим. Сам факт того, що в нью-йоркських газетах були окремі репортери для новин з кораблів, свідчить про те, яким важливим був морський транспорт і як часто трансатлантичні лайнери заходили в Нью-Йорк. У кожній газеті була окрема сторінка, присвячена відпливтю та прибуттю великих лайнерів, а також рекламі та розкладам компаній, у яких були причали в місті. Саме на цих сторінках у багатьох суботніх виданнях з'явилося німецьке попередження.

Робоче місце репортерів розміщувалось у будівлі, схожій на ангар, неподалік Беттері-парку в Нижньому Мангеттені, коло терміналу компанії *Staten Island Ferry*. Побиті зелені двері відчинялися в кімнату, повну пошарпаних столів і телефонів, якими користувалися репортери десятків газет й одного телеграфного агентства. З невідомих причин репортери приділяли одним кораблям більше уваги, ніж іншим. «У

кораблів є характер»^[226], — писав Джек Лоуренс, репортер з *New York Evening Mail*. Якись кораблі «мають душу та теплу привітну атмосферу, а якись — не більше ніж сталеві плигай гуркіт турбін». «Лузитанія» завжди була їх улюбленицею та надійним джерелом новин, адже найшвидший та найбільший океанський лайнер на маршруті привертав найбагатших та найвідоміших пасажирів. Частково їхня любов також пояснювалася тим, що давнішній старший стюард, Джеймс Мак-Каббін, шістдесяти двох років, привітно ставився до репортерів та підказував їм, на яких пасажирів варто звернути увагу. Як стюард, Мак-Каббін мав контролювати, щоб усі пасажирі розмістилися по своїх каютах та койках якомога швидше, мав зберігати їх цінні речі, а також — що важливо — збирати їхні рахунки з бару та брати оплату в кінці подорожі. У «Кунард» обов'язки стюарда формулювали так: «...задовольняти пасажирів усіх класів»^[227].

Репортери проводжали «Лузитанію» аж до відплиття, а також зустрічали, коли вона поверталася. Зустрічали корабель на карантинному пункті в Нью-Йоркській затоці з особливим звичаєм: репортери збиралися в каюті Мак-Каббіна, той наказував принести льоду, содової та декілька пляшок шотландського віскі «Кунард», зачиняв двері та роздавав репортерам списки пасажирів. Попереднього разу це відбувалося минулого тижня, коли «Лузитанія» прибула з Ліверпуля й принесла репортерам невтішні новини. Мак-Каббін повідомив, що його наступний рейс — у Ліверпуль, з відплиттям 1 травня — стане останнім. Правила компаній вимагали його виходу на пенсію. «Я скоро стану найбільш непотрібним смертним у світі, — казав він репортерам. — Моряк удома, далеко від моря, — Мак-Каббін називав це глузуванням. — У моряків немає дому. Коли моряк стає застарим, щоб працювати, його треба загорнути у шматок стакселя та викинути за борт»^[228].

Уранці в суботу репортер Джек Лоуренс, як завжди, піднявся на борт, але цього разу — з задумом статті. У нього з собою була копія попередження від посольства Німеччини. Лоуренс зупинився коло каюти Альфреда Вандербільта й постукав. Вандербільт відчинив — він був одягнений в елегантний костюм з рожевою гвоздикою на лацкані. У кімнаті за його спиною камердинер важко працював, розпаковуючи невеличку купу його речей. Колись Лоуренс уже намагався взяти інтерв'ю у Вандербільта, але все марно: цьому чоловікові рідко було

що сказати. «Альфред Вандербільт зчиняв бурю в присутності дам, але з репортерами він завжди був сором'язливою та боязкою фіалкою»^[229].

Вандербільт підтвердив, що на борту цього разу панує незвичайне хвилювання:

— Усі говорять про субмарини, торпеди та раптову смерть. Сам я не дуже багато надаю цьому уваги. Нащо б їм топити «Лузитанію»?

Він також показав Лоуренсу телеграму, яку отримав уже на борту: «“Лузитанія” приречена, — ішлося там. — Не пливить на ній»^[230]. Нижче стояв підпис: «Морт». Вандербільт зауважив, що не знає нікого з таким прізвищем, хоча це могла бути й алюзія на смерть^[231]. «Здається, хтось хоче розважитися за мій рахунок».

На палубі Лоуренс зустрів Елберта Хаббарда^[232] — у той час він був одним з найбільш відомих чоловіків у США. Колись він був торгівцем милом, але потім перетворився на письменника та заснував в Іст-Аврора, штат Нью-Йорк, організацію під назвою *Roycrofters*. Чоловіки та жінки, що входили до цієї організації, робили меблі, переплітали книги, робили гравюри та майстерно виробляли гарні речі зі шкіри та металу. Як письменник, він став відомим завдяки своїй натхненній книзі «Послання до Гарсії», у якій ішлося про важливість особистої ініціативи, а також завдяки історії про катастрофу «Титаніка»: центральним епізодом розповіді стала відмова жінки сідати в шлюпку без свого чоловіка. Того дня він вирушав у Європу, щоб узяти інтерв'ю в кайзера Вільгельма. Хаббард прославився також своїми влучними афоризмами, наприклад: «Друг — це той, хто все про тебе знає, та все одно любить». На ньому в той день був капелюх-стетсон та вигадлива чорна шийна хустка, більше схожа на великий бант, який зав'язують на подарунках. Довге волосся спадало на плечі. Коли Лоуренс підійшов до нього, Хаббард стояв коло своєї дружини та їв велике червоне яблуко.

Попередження він не читав: «Коли я показав йому, він ледь глянув та продовжив жувати своє яблуко»^[233], — писав Лоуренс. Хаббард витяг з кишені ще одне яблуко та пригостив репортера:

— Ось, візьміть яблуко та не зважайте на тих постдамських маніяків. Вони всі божевільні.

Та Лоуренс таки наполягав:

— А якщо німецький флот дійсно планує атаку?

— Що я тоді робитиму? Мабуть, лишуся на борту. Я застарий, щоб бігати в пошуках шлюпок, та й плавець із мене не дуже. Ні, ми залишимося на судні, — він повернувся до дружини. — Правда, Ма?

Лоуренсу здалося, що дружина не поділяла таку точку зору.

З'ясувалося, що взагалі дуже мало пасажирів бачили німецьке попередження, і Лоуренса це не здивувало. «Коли у вас по обіді відплиття на трансатлантичному лайнері, ви навряд чи знайдете хвилику, щоб сісти та проглянути ранкові газети»^[234].

Та навіть ті, хто читав, не приділили цьому особливої уваги. Сама думка про те, що Німеччина може наважитися потопити повністю навантажений цивільний корабель, була поза будь-яким розумним міркуванням. Та навіть якщо субмарина спробує атакувати, спроба не буде вдалою, адже «Лузитанія» занадто велика та швидка, а в британських водах її ще й буде охороняти флот.

Тільки двоє пасажирів скасували поїздку через це попередження майже в останню хвилину: заможний торгівець взуттям із Бостона Едвард Б. Бовен та його дружина. «У мене було відчуття, що з “Лузитанією” щось станеться, і воно тільки посилювалося, — згадував Едвард. — Я поговорив із місіс Бовен, і ми вирішили скасувати подорож навіть попри те, що в Лондоні в мене були важливі справи»^[235].

Ще декілька пасажирів відмовились від поїздки через хворобу або зміну планів^[236]. Дехто навіть без попередження прийшов до думки, що в часи війни необачно подорожувати на британському судні. Відома шекспірівська актриса Еллен Террі спочатку планувала їхати разом зі своїм продюсером Фроманом на «Лузитанії», але ще задовго до попередження скасувала бронювання та замовила для себе місце на американському судні «Нью-Йорк». Вона вмовляла Риту Жоліве вчинити так само, але та не змінила своїх планів. Серед тих, хто відмовився від подорожі через хворобу, була леді Космо Дафф-Гордон — дизайнерка модного одягу, яка пережила катастрофу «Титаніка». Ще один дизайнер Філіп Мангоне скасував поїздку через причини, яких він не називає. Через багато років він опинився на борту дирижабля «Гінденбург» під час його останнього фатального польоту — Мангоне вижив, але зазнав значних опіків. За винятком цих людей, місця на «Лузитанії» були викуплені чи не повністю — особливо в

нижчі класи. Квитків у другий клас продали так багато, що декількох пасажирів, на їхню радість, перевели до кают першого класу.

Тих пасажирів, що турбувалися через німецьке попередження, «Кунард» намагалися заспокоїти: «З першої ж хвилини на борту члени команди запевняли людей, що ніякої небезпеки немає, що ми втечемо від будь-якої субмарини або ж протаранимо її й таке інше. Тобто що все це слід розглядати скоріше як привід для жартів за обіднім столом»^[237], — писав пасажир Амброз Б. Кросс.

Крім того, серед пасажирів поширювалося переконання, що, коли корабель увійде в британські води, його зустрине Королівський флот і супроводить до Ліверпуля. У «Кунард» усіляко підтримували це переконання, або ж і самі в це вірили через спроби влаштувати супровід для кораблів компанії з боку флоту в минулому. Задовго до відплиття Оскар Греб, 28-річний імпортер одягу з Нью-Йорка, який нещодавно одружився, домовився про зустріч із представником «Кунард», щоб поговорити про субмарини та безпеку трансатлантичних рейсів узагалі. Дружина Гребі — якою вона стала лише за 39 днів до того — благала його подорожувати на американському судні. Греб із представником «Кунард» говорив доволі довго, і його запевнили, що компанія вдалася до необхідних заходів захисту під час переходу. Греб заспокоївся та придбав квиток у перший клас — хоч і зробив це лише за день до відплиття.

Будь-хто з пасажирів, хто читав попередження вранці у *New York Times*, знайшов там також удосталь заспокоєнь. У статті, яка супроводжувала попередження, наводилася цитата нью-йоркського керівника «Кунард» Чарльза Самнера, який запевняв, що в зоні небезпеки «працює загальна система супроводу британських кораблів. Британський флот несе відповідальність за всі британські кораблі, особливо за кораблі компанії “Кунард”»^[238].

Репортер *Times* запитав:

— Ваша швидкість також є гарантією безпеки, чи не так?

— Саме так, — підтвердив Самнер. — Щодо субмарин, то їх боятися немає ніяких причин.

Пасажир Огден Геммонд, організатор у сфері забудови та член Асамблеї штату Нью-Джерсі, запитав представника «Кунард», чи безпечно подорожувати на судні, і отримав таку відповідь: «Цілком безпечно; безпечніше, ніж на трамваях у Нью-Йорку»^[239], — не надто

влучно, беручи до уваги кількість фатальних транспортних пригод за участі трамваїв у місті.

На борту «Лузитанії» було багато чорних жартів, але всі вони повторювалися з відтінком комфорту та впевненості. «Звичайно, ми знали чутки, які ходили Нью-Йорком, про те, що вони збиралися нас торпедувати, але ми ні на мить у це не вірили, — розповідала Мей Волкер, одна зі стюардес корабля. — Ми тільки жартували з цього приводу, казали, що їм ніколи нас не дістати, що ми занадто швидкі та спритні. Та подорож була така сама, як і будь-яка інша»^[240].

Частиною її обов'язків була робота з дітьми пасажирів. «Ми грали в найрізноманітніші ігри на палубі. Кидали кільця. А ще влаштовували для них костюмовані вистави», — розповідала вона. У тих дітей, чий день народження припадав на час подорожі, була вечірка — «невеличка приватна вечірка» з тортом, на якому було ім'я дитини. «Вони проводили на борту незабутній час і насолоджувалися подорожжю».

Під час цього рейсу в неї було багато роботи. Численні британські сім'ї поверталися додому на цьому кораблі, щоб підтримати свою країну в часи війни. Розміри судна та його швидкість слугували їм певною гарантією безпеки. У списку пасажирів значилося 95 дітей та 39 немовлят.

На борт підіймалися цілими родинами. «Кунард» відвела декілька окремих кают першого класу для Пола Кромптона з Філадельфії, його дружини та шістьох дітей — серед них одне немовля, — а також їхньої няньки Дороті Аллен, 29 років. (У квитках компанії «Кунард» імена дітей не зазначалися — мабуть, так вони мовчки передавали свій протест проти того, що діти подорожували безкоштовно.) Кромптон був кузеном голови компанії «Кунард» Альфреда Аллена Буга — його компанія *Booth Group* володіла пароплавною компанією. Кромптон очолював підрозділ компанії, який займався шкіряними товарами. Нью-йоркський керівник «Кунард» Самнер привітав родину перед тим, як вони піднялися на борт, та «на власні очі пересвідчився, що їхня подорож проходить в комфорті»^[241]. На протилежному кінці судна та на одну палубу нижче розмістилася родина Перл із Нью-Йорка: їм дісталися каюти третього класу E-51, E-59 та E-67. Фредерик Перл прямував у Лондон, щоб обійняти посаду в посольстві Америки. З ним також їхали його дружина й четверо дітей, яких супроводжували

навіть *дві* няньки: п'ятирічний син, дві менші дочки та одне немовля. Діти — і немовля теж — розміщувалися разом з няньками в каютах E-59 та E-67; батьки ж у відносному спокої — у каюті E-51. Місіс Перл чекала на ще одну дитину.

Вільям С. Ходжес прямував у Європу з метою зайняти крісло керівника паризького відділу компанії *Baldwin Locomotive Works* і з собою віз свою дружину та двох маленьких синів. Репортер *Times* запитав місіс Ходжес, чи боїться вона цієї подорожі, і у відповідь отримав сміх: «Ну якщо ми потонемо, то всі разом».

Батьки їхали до своїх дітей, діти квапилися до батьків. Дружини та батьки нетерпляче чекали повернення до своїх рідних. Наприклад, місіс Артур Лак з Вустера, штат Массачусетс, разом із двома синами — Кеннетом Лаком та Елбріджем Лаком восьми та дев'яти років — їхала до свого чоловіка, інженера гірничих робіт, який чекав на них в Англії. Чому в гущі великих подій завжди є родина з таким невлучним іменем?^[242] Це загадка історії.

Серед менш відомих, але не менш видатних пасажирів, які тієї суботи піднялися на борт, була 48-річна жінка з Фармінгтона, штат Коннектикут. Її звали Теодейт Поуп^[243], для друзів — Тео. Того ранку її матір та чоловік, на 20 років молодший за неї, приїхали з нею. Матір — щоб провести, а чоловік, Едвін Френд, вирушав з нею разом. У своєму улюбленому оксамитовому капелюсі без крисів, Теодейт була імпульсивною жінкою, хоча на зріст була трохи вища за метр п'ятдесят: біляве волосся, округле підборіддя та яскраві сині очі. Погляд у неї був прямий та відвертий — він виражав незалежність, з якою вона йшла життєвим шляхом і через яку відмовилась від того шляху, який був приписаний їй як жінці, вихованій у вищому суспільстві. Її мати одного разу пожалілася: «Ти ніколи не поводишся так, як інші дівчата»^[244]. Сучасники називали її новим для тих часів словом *феміністка*.

Серед друзів Теодейт були художниця Мері Кассатт, Вільям Джеймс та його брат письменник Генрі Джеймс — з останнім у неї були особливо близькі стосунки, і вона навіть назвала на його честь цуценя — Джим-Джем. Вона була однією з небагатьох жінок-архітекторів у США, які досягли успіху. Їй належить конструкція величної будівлі у Фармінгтоні, яку вона назвала Гілл-Стед. Коли Генрі

Джеймс уперше побачив будівлю — ще до його знайомства з Теодейт, — йому на думку спала одна з багатьох літературних аналогій архітектурної критики: він порівняв радість, яку відчув, з «короткочасним ефектом від великої гладенької цукерки, яку без попередження засунули між стиснутих губ у напівпритомну порожнечу»^[245]. Теодейт мала й іншу пристрасть: вона була спіритуалісткою та іноді виступала як дослідниця паранормальних явищ. Віра в такі речі була доволі поширена в Британії та Америці на початку ХХ століття: дошка уїджа^[246] тоді була звичною річчю у вітальні, і її нерідко приносили після вечері для імпровізованих сеансів. З початком війни віра в потойбічне життя стала відроджуватися — британці прагнули втішитися тим, що їхні мертві сини якимось чином можуть бути поряд. Інтерес Теодейт до «психічних» досліджень якраз і став причиною їхньої з Едвіном Френдом подорожі в Лондон.

Теодейт була єдиною дитиною в заможній клівлендській родині, тому більшу частину дитинства провела на самоті. Її батько Альфред був магнатом у чорній металургії, а мати Ада — соціалісткою. Вони жили на Юклід-авеню, відомій як Ряд мільонерів. «Не пам'ятаю, щоб я колись сиділа в матері на руках»^[247], — писала Теодейт. — Батько був настільки зайнятий [робочими] справами, що мені вже виповнилося п'ятнадцять, коли він уперше усвідомив, що втрачає дочку». Свою молодість вона описує як «крайній ступінь того, як зазвичай виглядає життя єдиної дитини», хоча віддає належне самотності, що переривалася нападами страшенної нудьги та депресії — це прищепило їй потужне почуття незалежності. Коли їй було десять, вона почала малювати плани будинків та ескізи фасадів — мріяла, що колись збудує фермерський дім за своїм дизайном і буде там жити.

Для її батьків, які значну частину дня оберталися у вищому суспільстві, Теодейт, без сумніву, була тягарем. У дев'ятнадцять років вона змінила ім'я, яким її нарекли при народженні, — Еффі — на Теодейт. Так звали її бабусю, і вона хотіла таким чином передати свою повагу до відданості цієї жінки квакерському принципу, який ставив духовне вище за матеріальне. Її не цікавив дебют у суспільстві, не цікавило заміжжя — його вона сприймала як стіну, яка закривала всі її амбіції. Золота клітка — так вона називала подружнє життя. Її батьки відправили Теодейт у приватну школу у Фармінгтоні — школу міс

Портер для молодих леді, — сподіваючись, що вона повернеться після навчання та займе своє місце серед вершків суспільства. Але Теодейт дуже сподобався Фармінгтон, і вона вирішила залишитися. Вона стала суфражисткою, якимось навіть вступила в соціалістичну партію — їй подобалося сердити батька соціалістичними балачками.

Під час тривалої подорожі Європою у 1888-му вона дуже зблизилась із батьком. Він полюбляв подорожувати та колекціонувати твори мистецтва, одним із перших віддавши належне імпресіонізму (у ті часи твори цього напрямку суспільство вважало ексцентричними й навіть радикальними). І саме батько запропонував їй подумати про мистецтво як професію для себе. Вони провели багато часу разом, шукаючи по галереях та художніх студіях роботи, які можна було б забрати з собою в Клівленд; тоді вони придбали дві картини Клода Моне. Теодейт робила замальовки архітектурних елементів, які їй подобалися: тут комин, там пілястр. Париж її не зацікавив, і вона навіть описала його як «найбільшу огидну пляму на обличчі землі»^[248]. Англія ж її причарувала, особливо милі сільські будинки з занепадлим дахом та напівобшитими стінами, але дуже привітними дверима. Тут вона робила замальовки свого бачення ідеального фермерського будинку.

Оскільки архітектура була галуззю, закритою для жінок, Теодейт мусила здобувати архітектурну освіту самостійно, починаючи з приватних уроків у членів кафедри мистецтв Принстонського університету. З допомогою батька вона придбала будинок у Фармінгтоні з 42 акрами землі. Батьки, за її вмовляннями, погодилися відійти від справ, переїхати у Фармінгтон і спорудити там будинок, де виставлятиметься колекція Альфреда, у якій, крім двох робіт Моне, були також картини Віслера та Дега. Батько запропонував їй розробити план будинку під керівництвом професійного архітектора. Вона обрала компанію *McKim, Mead & White*, яка погодилися завдяки, без сумніву, багатству Альфреда. Після цього Теодейт написала листа одному з засновників компанії, Вільяму Резерфорду Міду, показавши себе як жінку з сильним, ба навіть владним характером. Вона писала: «З огляду на те, що це мій проект, саме я буду вирішувати всі деталі щодо нього, а також усі більші проблеми, що можуть виникнути... Тобто це буде будинок Поуп, а не Маккіма, Міда та Вайта»^[249].

Розробка проекту та процес будівництва стали для Теодейт її архітектурною освітою. Але до 1900 року цей проект зовсім її виснажив, і у своєму щоденнику вона писала: «Я вичавила свою душу насухо... задля батьківського дому»^[250].

У 1910-му вона вже була справжнім архітектором і скоро стала відомою як перша в Коннектикут! жінка-архітектор із ліцензією. Через три роки, у серпні 1913-го, її батько помер від крововиливу в мозок. Це був страшний удар, і в цьому горі вона вирішила побудувати підготовчу школу для хлопчиків, щоб ушанувати його пам'ять. Але та школа мала відрізнятись від усіх інших, які він знав протягом свого життя. Вона уявляла собі, що територія школи, тобто кампус, буде копією маленького містечка в Новій Англії, з крамницями, ратушею, поштою та фермою. Вона хотіла зробити наголос на вихованні характеру хлопців: у школі вони мали присвячувати значну частину дня «суспільним роботам», працюючи на фермі та в крамницях. Під час робіт вони також учитимуться теслярства та графіки. Її ідеї відповідали течії мистецтва та ремесла, яка в ті часи набирала популярності. Ця течія базувалася на тому, що така робота приносить задоволення та є вирішенням проблеми дегуманізації в індустріальній революції. У 1910 році вона захопила всю Америку — створювалися такі організації, як *Roycrofters* пасажира корабля Елберта Хаббарда, з'являлися нові та прості підходи до дизайну, що яскраво виявились у меблях Густава Стіклі та простих справних будинках у так званому стилі мистецтва та ремесла. Ця течія надихнула засновників таких журналів, як *House Beautiful* та *Ladies' Home Journal*.

Уранці в суботу, 1 травня 1915 року, Теодейт знов охопила абсолютна втома. Минула зима була складною для неї як професійно, так і емоційно. Один інцидент особливо яскраво свідчив про те, наскільки важко бути жінкою в чоловічій професії^[251]: один видавець подумав, що Теодейт — це чоловіче ім'я, і попросив її фотокартку для книги про найвідоміших нью-йоркських архітекторів. Коли під час телефонної розмови він дізнався, що вона жінка, то від своєї пропозиції відмовився. Теодейт також важко перенесла один із періодичних нападів депресії — їй навіть знадобилися послуги домашньої доглядальниці. У лютому 1915-го вона писала: «Мое постійне безсоння досягло таких масштабів, що ночі більше схожі на кошмари наяву»^[252].

Теодейт сподівалася, що цілюща сила подорожей піде їй на користь: «Для тих, хто стомився розумово, немає нічого кращого, як відволіктися на подорож»^[253].

На борту «Лузитанії» стюард провів Теодейт у її каюту на палубі О з правого борту. Вона залишила там свій ручний багаж та перевірила, що всі її валізи теж принесли. Якщо Теодейт сподівалася добре виспатися тієї ночі, то скоро на неї чекало розчарування.

Чарльз Лорія, продавець книг із Бостона, іде трапом у супроводі своєї сестри Бланш та її чоловіка Джорджа Чендлера. «Я був здивований, що на пароплав прохід зовсім вільний»^[254], — писав потім Лорія. Для нього було несподіванкою, що його сестрі та зятеві «дозволили піднятися на борт без будь-яких питань». Інші пасажери теж дивувалися простоті, з якою друзі та рідні піднялися на борт, щоб їх провести.

Чендлер ніс портфель Лорія та валізу, а сам Лорія — ту саму валізу, у якій були рисунки та повість Діккенса. Чендлер жартував, що вміст тієї валізи настільки цінний, що він «воліє навіть не торкатися її»^[255].

Усі троє зайшли до каюти В-5 — ця каюта була ближче за інші до носа корабля з правого борту на палубі В. Здавалося б, дуже хороше розміщення, але каюта була внутрішньою й не мала ілюмінаторів. Та Лорія звик так подорожувати. Він відразу дістав коробку сірників та поклав її в зручне місце — на випадок, якщо динамо-машина корабля дасть збій. Лорія вже двадцять три рази перетинав Атлантику, більшість із них на кораблях «Кунард», але на знаменитій швидкохідній «Лузитанії» він подорожував уперше.

Скриня та футляр для взуття, які він відправив із Бостона, були вже в каюті. Він перевірів замки на всіх валізах, а потім разом із Бланш та Чендлером піднявся на палубу. Скоро всіх гостей попросили залишити корабель. Лорія знов повернувся в каюту, дістав рисунки з великої валізи та сховав їх у верхній відділ футляра для взуття — він краще зачинявся. Книга Діккенса опинилась у портфелі.

Перед тим як піднятися на борт, Лорія прочитав попередження посольства Німеччини, але не надав йому особливої уваги. У його голові жодного разу не з'явилась ідея скасувати подорож. Він одяг свій костюм від Нікербокера, а також годинник — новинка, яка не потребувала ключа, щоб заводити. Цей годинник завжди був

налаштований на бостонський час, де б він не був, — Лорія таким чином наче прив'язував себе до чогось у світі. Про малюнки він нікому не сказав ані слова.

Двайт Гарріс, ньюйорківець із каблучкою на пальці та персональним рятувальним колом, віддав свої цінні речі на зберігання старшому стюардові. То були: кулон із діамантами та перлинами, каблучка з діамантами та смарагдом, велика діамантова брош, 500 доларів золотом та, звісно, його весільна каблучка. Перед відплиттям він відправив записку на поштовому папері «Лузитанії» з подяками своїм дідусяві та бабусі — вони зробили йому подарунок у дорогу. Німецьке попередження, здається, не змусило його замислитися ні на мить. Записка так і рясніла знаками оклику.

«Тисяча подяк за надзвичайно смачні торт-желе та м'ятну пасту! Я вже не можу дочекатися чаю!»^[256] Він також писав, що погода стає кращою: «Так добре, що випогодилось! У мене найзручніша каюта — після обіду буду розпаковувати речі». Ще Двайт повідомив, що кухня Саллі прислала йому кошик фруктів, а ще один родич, Дік, — запас грейпфрутів: «Так що я не пропаду!»

Його записка встигла потрапити в останній мішок листів, який забрали з корабля перед відплиттям. На конверті стояв штамп «Термінал Гудзонської затоки».

Стюарди оголосили, що всі гості пасажирів мають зійти. Репортер Джек Лоуренс пішов — він навіть не спробував поспілкуватися з капітаном Тьорнером. Про капітана він писав, що той «був одним із тих моряків дальнього плавання, які вважають, що місце репортера за столом на Парк-Роу або на Фліт-стрит і що має бути закон, який би забороняв репортерам вештатися кораблем»^[257]. Протягом усіх їхніх попередніх зустрічей Тьорнер поведився холодно та непривітно. «Мені він здався аскетичним, замкнутим. Людиною, яка знає свою справу й не хоче ні з ким її обговорювати».

Проте Лоуренсові подобався Тьорнер. Він бачив його на головному трапі — той говорив з іншим офіцером: «...яка чудова в нього [капітана] постать». Форма капітана була темно-синя, з двобортним піджаком із тридюймовими лацканами; на грудях — п'ять гудзиків, але застібнуті тільки чотири — так приписував довідник «Кунард» для

офіцерів. Справжня краса — манжети піджака з «чотирма рядами золотого плетіння у півдюйма завширшки». Кашкет Тьорнера, теж темно-синій, був по краях оздоблений шкірою та чорною мохеровою тасьмою. Спереду блищала кокарда компанії «Кунард» — символ компанії лев, якого команда жартома називала мавпою, у вінці з золотих стіжків. «Коли британські капітани знаються на одязі — а вони зазвичай знаються,— то будьте певні: вони одягнені в останні новинки того, що виробляється для капітанів комерційних кораблів, — писав Лоуренс. — І вони не тільки знають, що носити, а і як носити. Капітани неперевершено франтовиті. Того дня Тьорнер був командиром одного з найбільш славетних швидкісних лайнерів Північної Атлантики — і виглядав він як належить»^[258].

Кімната 40.

Хитрощі Блінкера

У Лондоні капітан Холл пересвідчився, що його новий план «спантеличення та омані ворога» почав давати результати.

Це був яскравий приклад мистецтва гри, у якому він був неперевершений. Він мав намір переконати військових командирів Німеччини в тому, що вторгнення Британії зі Шлезвіг-Гольштейну на Північному морі вже неминуче, і таким чином змусити їх відтягти сили з основного фронту у Франції. Працюючи разом з офіцером служби контррозвідки Британії (MI-5), Холл постачав у німецькі шпійонські канали детальну, але неправдиву інформацію, у тому числі звіт, у якому йшлося про більш як сотню військових кораблів та транспортних суден, сконцентрованих у портах на західному й південному узбережжі Британії (не у східних портах, звідки зазвичай відправляли поповнення для сил британської континентальної армії). На довершення Холл ще й переконав Адміралтейство зупинити весь морський рух між Англією і Голландією починаючи з 21 квітня — саме такий наказ міг би супроводжувати початок вторгнення, якби воно було справжнім.

Спершу німецькі військові лідери ставилися до цієї інформації скептично, але новий наказ виглядав переконливо. Кімната 40

перехопила повідомлення по бездротовому зв'язку від 24 квітня, яке відправили з німецької станції в Антверпені: «Неперевірений агент із Англії доповідає: масштабний транспорт військ з південного та західного узбережжя Англії на континент. Велика кількість військ у Ліверпулі, Грімсбі, Галлі»^[259].

Потім Швігер та командири ще п'яťох субмарин отримали накази виходити та знищити все, що було хоча б схоже на судно, яке перевозить війська.

Кімната 40 пильно стежила за *U-20*: субмарина часто використовувала бездротовий зв'язок, повідомляючи про свою швидкість та курс. О чотирнадцятій годині в п'ятницю, 30 квітня, субмарина повідомила про своє положення. Через дві години — знову. Далі щогодини до півночі та кожні дві години до восьмої ранку вона надсилала такі ж доповіді.

Звістка про вилазку субмарин надійшла на фоні дедалі більшої загрози.

Адміралтейство отримало десятки повідомлень про субмарини, які хтось десь помітив — більшість із них були фальшиві, проте це турбувало. Ірландський поліцейський повідомляв, що бачив три підводні човни, які підіймалися річкою Шеннон, — украй неправдоподібно. Коло східного узбережжя Англії пароплав підібрав торпеду, що не вибухнула та спливла на поверхню — позначки на ній указували, що її було випущено з *U-22*, сестри субмарини Швігера. Біля південно-східного кінця Італії молодий командир підводного човна, австрієць Георг фон Трапп (пізніше його знатиме весь світ, коли у «Звуках музики» його зіграє Крістофер Пламмер), випустив дві торпеди у великий французький крейсер «Леон Гамбетта». Корабель затонув за 9 хвилин, забравши життя 684 моряків. «Ось, значить, як виглядає війна!»^[260] — писав пізніше фон Трапп у своїх мемуарах. Своєму старшому помічникові він сказав: «Ми, як розбійники, підкрадаємося до корабля, який нічого не підозрює. Як боягузи». Битися в окопі чи на торпедному кораблі було б краще: «...там ти чуєш свої постріли, чуєш, як падають твої товариші, чуєш стогони поранених, і тебе сповнює злість, ти можеш стріляти, обороняючись або від страху. Наступаючи, можна навіть кричати! А ми!.. Ми просто холоднокривно топимо величезну кількість людей із засідки!»

У суботу, 1 травня, через нову вилазку *U-20* та інших субмарин Адміралтейство вирішило відкласти відправлення двох військових кораблів, що мали виходити на артилерійські навчання у відкритому морі.

Того дня через капітана Холла Адміралтейство також дізналося про попередження, яке випустило німецьке посольство в Нью-Йорку того ранку — воно начебто мало переконати пасажирів відмовитися від подорожі на «Лузитанії»^[261]. До вечора вже кожен британець та американець, який читав газети, знав новини. Дата відплиття та орієнтовна дата прибуття судна до Ліверпуля — за тиждень — були центром уваги суспільства.

Але в Кімнаті 40 знали набагато більше (як і особи, яким відкрили таємницю), — знали, що німецька станція бездротового зв'язку в Норддайсі передавала дати рейсу «Лузитанії», а також що шість підводних човнів уже вийшли на курс. У Кімнаті 40 знали ще й те, що одним із цих шести підводних човнів був *U-20* — успішний убивця кораблів та моряків — і що він прямує на патрулювання у води, через які проходять усі вантажні судна та лайнери «Кунард», що йдуть у Ліверпуль. Скоро там мала пройти і «Лузитанія».

Незважаючи на те що цього нагромадження фактів — юрба субмарин, великий лайнер у рейсі, офіційне попередження — було досить, щоб позбавити сну всю верхівку Адміралтейства, усе одно про сплеск активності підводних човнів та неминуче прибуття *U-20* не повідомили капітана Тьорнера. Не було зроблено жодної спроби організувати супровід для «Лузитанії» або перевести її на інший курс, як це було зроблено в березні з «Трансильванією» та в січні з «Аузонією».

Як і всі в «Кунард», капітан Тьорнер не мав жодної гадки навіть про існування Кімнати 40.

Увага Адміралтейства була деінде — на інших кораблях, які воно вважало більш важливими.

Вашингтон.

Пропаший

У Вашингтоні всі думки президента Вільсона займала Едіт Галт. Протягом квітня вона була постійною гостею на вечерях у Білому домі, хоча за правилами пристойності з ними завжди вечеряв хтось іще. Одного разу вони обговорювали книгу, яка особливо сподобалася Вільсону, — «Навколо мого дому: записки про сільське життя у Франції під час війни та миру» Філіпа Гілберта Гамертона. Вільсон замовив для Едіт примірник цієї книги в книготоргівця, а також надіслав один у Бібліотеку Конгресу. «Я сподіваюся, що Ви отримаєте задоволення від неї [цієї книги]. Я жадаю лише приносити Вам задоволення — адже Ви мені подарували його вдосталь!»^[262] — написав він записку в середу, 28 квітня.

А ще додав: «Якщо ввечері дощитиме, може, Ви б завітали, щоб почитати? А якщо не дощитиме, то, може, приїздіть на ще одне коло?» Під «колом» він мав на увазі прогулянку на авто «Pierce-Arrow» Білого дому.

Вона м'яко відмовила на це запрошення, бо вже пообіцяла провести вечір із матір'ю, але подякувала за щирість, яка «наповнила по вінця її келих щастя»^[263]. Її почерк дуже відрізнявся від руки Вільсона. У нього літери нахилилися вперед і групами стояли на сторінці абсолютно горизонтально. У неї — хилилися назад, робили віражі та юрбилися разом; літери були десь на межі пропису та ксилографії з завитками навмання тут і там, наче вона писала в кареті, яка їхала бруківкою. Окремо вона подякувала за прощальні слова його записки: «Ваш щирий та вдячний друг Вудро Вільсон». Ці слова були їй особливо приємні того вечора в середу після цілого дня депресивного настрою, до якого вона була схильна^[264]. «Така запорука дружби розігнала тіні, що переслідували мене сьогодні, та зробили 28 квітня червоним днем мого календаря»^[265], — писала вона.

Скоро — у п'ятницю, 30 квітня, — у Білий дім прийшла замовлена книга, і Вільсон відправив її в дім Едіт недалеко від Дюпон-серкл з короткою запискою: «Для мене велика честь мати дозвіл розділяти з

Вами Ваші думки та мати Вашу довіру. Це повертає мені піднесений настрій і дає таке відчуття, наче моє особисте життя воскресло. Навіть більше: це дає мені надію, що я можу бути Вам корисним, можу прикрасити Ваші дні щирим співчуттям та повним розумінням. Для мене це буде справжнім щастям»^[266]. З книгою він надіслав букет квітів.

Намагаючись прикрасити її дні, він прикрашав свої. В оточенні всього цього світового хаосу в Едіт він знайшов мету, якій міг присвятити себе, яка захоплювала його та відволікала — хай навіть тимчасово — від страху перед війною, що розросталася, та за долю всього світу. Вона була для нього «небесами — раєм — храмом»^[267]. Її присутність допомагала йому думати про випробування, які чекали на націю. На вечірніх прогулянках у «Pierce-Argow» він говорив із нею про війну та про свої занепокоєння, впорядковуючи власні думки — так, як він, мабуть, говорив би зі своєю померлою дружиною Еллен. «Від самого початку він знав, що може покладатися на мою обережність і що все, що він казав, не піде нікому далі»^[268].

Едіт також почала дивитися на своє життя під новим кутом. Інтерес Вільсона, енергійність та краса світу, у який він привів її, робили її власні дні наче порожніми та нічого не вартими. Її освіта була хаотичною, вона прагнула вищого рівня життя, цікавих бесід про книги, мистецтво, про тектонічні зміни в подіях світу. Її друг Натаніель Вільсон (ніякого стосунку до президента він не мав) якось сказав їй, що відчуває: колись вона впливатиме на хід великих подій, «може, навіть на добробут або нещастя цілої країни»^[269]. Але тільки за умови, якщо буде відкрита цьому: «Щоб підготувати себе для того, що, як я відчуваю, на тебе чекає, ти маєш працювати, читати, вчитися, думати!»^[270]

Для Едіт прогулянки в машині з президентом Вільсоном були «життєдайними»^[271], і вона від самого початку відчула зв'язок між ними. Вони обмінювалися спогадами про Старий Південь, про важкі часи після Громадянської війни. Едіт ніколи не зустрічала такого чоловіка, як Вільсон^[272], — неймовірно яскравого, але м'якого та уважного до її почуттів. Усе це було для неї неочікуваним.

Але Едіт іще не розуміла, що Вільсон був закоханий, а, як зауважив церемоніймейстер Білого дому Айк Гувер, Вільсон був «великим

знавцем кохання, тільки-но зародки пускали корінці»^[273].

Камердинер президента, Артур Брукс, сказав більш лаконічно: «Він людина пропаща»^[274].

Незважаючи на те що Вільсона відволікали чари місіс Галт, він усе більше переймався подіями у світі. Західний фронт перетворився на генератор крові та смерті, сторони почергово наступали та відступали на нейтральній території, щедро прикрашеній колючим дротом, зритій снарядами та закиданій тілами мертвих. У суботу, 1 травня, німецькі війська почали серію атак на Іпрському виступі^[275] — пізніше ці події отримують назву *Другої* Іпрської битви. Німці знов застосували отруйний газ. Жодна зі сторін не просунулася порівняно з першою битвою, що відбулася попередньої осені, хоча загальний перелік убитих налічував десятки тисяч людей. Проте того дня наступ німців призвів до того, що британці відступили майже до самого містечка Іпр. Канадський лікар, який переносив поранених у найближчий медичний пункт у містечку Бузінг, пізніше напише один із найвідоміших віршів про війну: «В полях фламандських квітне мак^[276] / Поміж хрестів — скорботний знак...»^[277] У кінці місяця британці повернули собі втрачені позиції та просунулися вперед іще на тисячу ярдів, заплативши за це 16 тисячами вбитих та поранених. Шістнадцятеро людей — за кожен ярд землі^[278]. Німці втратили тоді 5 тисяч солдатів.

Один із солдатів, які були на Іпрському виступі (Мессен, Бельгія), висловив письмово своє роздратування безвихідністю ситуації: «Ми й досі на наших старих позиціях та продовжуємо дратувати французів і британців. Погода кепська — ми іноді цілий день проводимо по коліна у воді, та ще й під щільним обстрілом. З нетерпінням чекаємо короткого перепочинку. Будемо сподіватися, що скоро весь фронт почне просуватися вперед. Не може ж так тривати вічно»^[279]. Автором цього запису був німецький піхотинець австрійського походження Адольф Гітлер.

В іншому місці ось-ось мав відкритися новий фронт^[280]. Сподіваючись розв'язати безвихідь у Європі, Черчилль організував важкий морський обстріл та висадку морського десанту проти Туреччини в Дарданеллах. Головним наміром було пробитися через протоку в Мармурове море, а тоді об'єднатися з російським флотом у

Чорному морі. Об'єднані військово-морські сили коло берегів Константинополя мали примусити Туреччину капітулювати. Далі планувалася атака вгору Дунаєм на Австро-Угорщину. Виглядало дуже просто. Ті, хто розробляв план, вважали, що навіть зможуть перейти в Чорне море самими тільки кораблями. Але, як каже стара приказка, людина планує, а Бог керує. Результати були катастрофічні: втрачені кораблі, тисячі загиблих, ще один фронт у безвихідній ситуації на Галліполійському півострові.

Тим часом на Кавказі російські війська рішуче наступали на турків. Турки у своїх невдачах звинувачували місцеве вірменське населення, яке начебто допомагало росіянам, і почали систематично вирізати мирних вірмен^[281]. До першого травня турки вбили більше ніж 50 тисяч вірменських жінок, чоловіків та дітей у провінції Ван на сході Туреччини. Голова вірменської церкви надіслав прохання про допомогу Вільсону; той відмовив.

Америка спостерігала за війною з-під безпечного прикриття нейтралітету. Війна здавалася неосяжною. Замісник державного секретаря США Роберт Лансінг, друга людина в Держдепартаменті, спробував у приватному меморандумі передати це словами: «Складно і навіть неможливо для нас у Сполучених Штатах зрозуміти європейську війну в повному її обсязі. Ми вже чи не байдуже читаємо про масштабні військові операції, про лінії фронту, що тягнуться на сотні миль, про тисячі загиблих та мільйони мирних людей, які страждають, про постійні втрати та руйнацію»^[282]. Народ, писав він, звик до цього. «Убивство тисяч солдатів між лініями траншей у північній Франції чи ще одна тисяча загиблих на затонулому крейсері стало звичною річчю. Ми просто читаємо заголовки в газетах і забуваємо про все це. Подробиці [війни] перестали цікавити людей».

Проте конфлікт уже тягнув свої щупальця до берегів Америки. Тридцятого квітня, за п'ять тижнів після потоплення «Фалаби» та зникнення американського пасажиря Леона Трешера, у Вашингтон надійшли перші дані про іншу атаку: німецьке повітряне судно скинуло бомбу на американський торговельний корабель «Cushing» під час переходу через Північне море. Усього було скинуто три бомби, але влучила лише одна. Жертв не було, пошкодження судна були незначними. При цьому лише за день до цієї події в іншому приватному меморандумі Лансінг писав: «Нейтралітет під час

міжнародної війни завжди потребує терпіння, але ще ніколи за всю історію терпіння та витримка нейтральної держави не підлягали такому суворому випробовуванню, як сьогодні»^[283].

Лансінг вважав атаку на «Cushing» серйозною подією. «Німецька морська політика — безглузде та безладне знищення кораблів незалежно від їхньої державної належності»^[284], — писав він секретареві Брайану в суботу, 1 травня. Але Вільсон та Брайан, хоч і стурбовані цим інцидентом, вирішили поставитися до нього обережно, що зазначено в статті *New York Times*: «Офіційний штаб дотримується думки, що ні до яких серйозних дій немає необхідності вдаватись, адже бомби не були скинуті навмисне — вважалося, що об'єктом атаки став ворожий корабель»^[285]. Таке припущення було дуже щедрим, адже «Cushing» ішов під американським прапором, а на корпусі назва судна була написана шестифутовими літерами.

Були й інші, більш тривожні новини, які тоді ще не встигли досягти Білого дому чи газети *Times*. Тієї суботи — у день відплиття «Лузитанії» — німецька субмарина торпедувала американський нафтовий танкер «Gulflight» коло островів Сіллі поблизу Корнвольського узбережжя Англії. Загибло двоє людей, капітан помер від серцевого нападу. Корабель ледь залишився на поверхні, і його буксиром відтягли до найбільшого острова архіпелагу Сент-Меріз за 45 миль на захід від Корнвола^[286].

У Вашингтон же той суботній ранок приніс лише приємну весняну погоду. Температура скоро мала піднятися вище за 20°C — чоловіки завітають у галантерейні крамниці по перші в сезоні солом'яні «дахи»^[287]. Мода того року передбачала, що верх капелюхів стане трохи нижчим, а поля — ширшими. Джентльмени, звичайно ж, улітку мали змінити звичайні рукавиці на шовкові, щоб руки залишалися, як казала реклама, «прохолодними та чистими»^[288]. День був приємним — Вільсон міг би зануритись у свої мрії, надії, кохання та думки про кінець його самотності.

«Лузитанія».

У дорозі

Відплиття корабля було заплановане на десяту ранку, але запізнювалося. Під час війни Адміралтейство Британії мало право реквізувати для військових цілей будь-яке судно під британським прапором. В останню хвилину Адміралтейство реквізувало «Камеронію» — пасажирський корабель, пришвартований у Нью-Йорку, який обслуговував рейси в Ліверпуль та Глазго. Капітан «Камеронії» отримав наказ перед самим відплиттям судна, і сорок пасажирів разом із п'ятьма членами екіпажу (усі — жінки) перевели на «Лузитанію». На жаль, немає можливості дізнатися, що з приводу цього думали пасажирів у світлі німецького попередження в ранкових газетах. Хоча є одне свідчення, яке стверджує, що вони були раді, адже «Лузитанія» втілювала собою максимум розкоші морських подорожей. Крім того, вони вважали, що на «Лузитанії» прибудуть у Ліверпуль швидше, аніж на меншій та повільнішій «Камеронії».

На борту «Лузитанії» один із пасажирів вирішив скористатися цією затримкою. Річард Престон Прічард розпакував одну з двох своїх фотокамер та піднявся з нею на палубу, щоб зробити декілька знімків міста та затоки. У нього була камера «Кодак № 1» — вона складалась і могла поміститись у кишеню пальта.

Прічард був 29-річним чоловіком зростом у 5 футів 10 дюймів. Мати й брат називали його Престоном — мабуть, щоб уникнути невдалого римування Річард Прічард. Вони описували його так: «Темно-каштанове волосся, високий лоб, блакитні очі, виразні риси обличчя. *Дуже глибока ямочка на підборідді*»^[289]. — підкресливши останнє речення. І справді, ямочка на підборідді Прічарда привертала увагу. Якесь інше обличчя така риса могла б спотворити, але тільки не його бездоганно красиве обличчя: повні губи, темні брови, бліда шкіра, густе темне волосся, що спадало великим завитком з лоба, і блакитні очі — як не дивно, при темному волоссі та бровах. «Надзвичайно цікаве обличчя з такими яскравими рисами, що, один

раз побачивши, уже ніколи його не забудеш»^[290], — казав один із пасажирів.

Прічард був студентом-медиком в Університеті Мак-Гілла в Монреалі, Канада. Він вступив на навчання після того, як спробував себе в декількох галузях, зокрема фермерстві та лісорубстві. У Канаду він переїхав після смерті батька, щоб заробляти гроші та відправляти їх матері в Англію. Він їхав другим класом у каюті D-90 — внутрішній каюті навпроти перукарні — і ділив її з іншими трьома чоловіками. Усі вони не були знайомі один з одним. Прічарду дісталася верхня койка. З собою він мав три валізи. На краватці в нього часто можна було побачити затискач із золотим кільцем, прикрашеним крихітними білими та червоними «лавовими головами» — декоративними зображеннями облич, вирізаних з особливого виду вулканічного каменю, який використовували для брошок і камей. На період подорожі він узяв два костюми: один синій, а один більш повсякденний зелений.

На палубі він познайомився з молодим чоловіком, у якого також була камера, — Томасом Самнером з Атертона, Англія. (Томас Самнер не має ніякого стосунку до нью-йоркського керівника «Кунард» Чарльза Самнера.) Обидва вони хотіли зробити декілька знімків затоки. День був прохолодний та пасмурний — «доволі нудний»^[291], як сказав Самнер, — і вони почали обговорювати, яку експозицію обрати для знімків. Згодом вони заглибилися у тему фотографії.

Самнерові відразу ж сподобався Прічард: «він такий же, як і я». Обидва вони подорожували самі й часто зустрічалися протягом подорожі. Самнеру подобалося вміння Прічарда насолоджуватися життям, не втручаючись у приватність інших людей. Він здавався «дуже приємною людиною та розважався в дуже спокійній манері, — писав Самнер. — Ви зрозумієте, про що я, [він] не привертав до себе уваги якимись гучними вигуками, як більшість інших чоловіків, коли їм весело». Інший пасажир другого класу, Генрі Нідхем, казав про Прічарда так: «На борту його дуже любили, він організовував ігри у віст та робив більшу частину роботи»^[292]. Гра у віст — соціальна подія, для якої пасажери об'єднуються в пари та грають, аж доки не залишається одна команда-переможець.

Товариш по каюті Артур Гадсден каже, що тим рейсом Прічард повертався в Англію в гості й дуже радів з того — «рахував

хвилини»^[293] до прибуття.

Пасажири з «Камеронії» переходили на борт «Лузитанії» протягом двох годин. Пізніше ця затримка виявиться набагато важливішою, ніж будь-хто міг уявити, але зараз вона тільки дратувала — капітан Тьорнер завжди пишався своєю майстерністю організувати відплиття на прибуття «Лузитанії» чітко за розкладом.

Щодо німецького попередження, то Тьорнера це не бентежило. Перед відплиттям він стояв на палубі для прогулянок та розмовляв з Альфредом Вандербільтом та Чарльзом Фроманом, коли до них підійшов один із репортерів (вочевидь, не Джек Лоуренс). Репортер запитав у Вандербільта, чи вважає той, що йому пощастить цього разу так само, як тоді, коли він вирішив не подорожувати на «Титаніку». Той посміхнувся і нічого не відповів.

Тьорнер поклав руку на плече Вандербільта й сказав:

— А як ви думаєте, чи стали б усі ці люди замовляти місце на «Лузитанії», якби вважали, що їх потопить німецька субмарина? Усі ці балачки про торпедування «Лузитанії» — це чи не найкращий жарт, що я чув^[294].

І Вандербільт засміявся разом з Тьорнером.

Відплиття знов затримали — і цього разу з причини, за яку Тьорнер хоча б частково ніс відповідальність. Його племінниця, актриса Мерседес Десмор, піднялася на борт на екскурсію й майже залишилася на кораблі, коли всі пасажири з «Камеронії» вже були на борту, команда підняла трап. Тьорнер сердито наказав знов його опустити, щоб племінниця могла зійти на берег, і це тільки подовжило і без того значну затримку.

Один із пасажирів, художник кіно Олівер Берnard, записав: «Капітан Тьорнер знехтував своїми обов'язками під час відправлення від причалу в Нью-Йорку: на борту була його родичка»^[295]. Пізніше, коли Берnard висловить ці звинувачення, він зрозуміє те, що мало хто з пасажирів усвідомив: у тому рейсі через збіг багатьох різних факторів час мав життєво важливе значення. І навіть ця остання незначна затримка могла змінити історію.

Кінооператори біля входу в термінал «Кунард» перейшли на вище місце (скоріше за все, на дах будівлі), на рівень трапу, та спрямували камеру на нижні палуби. На плівці видно, як пасажирів з'юрбилися з правого борту, багато хто махає хустками завбільшки з пелюшку. Один із пасажирів тримає американський прапор, а жінка поруч із ним — малюка, що стоїть на перилах.

За якусь мить молодий моряк починає йти сходами на кормовий місток — вузьку підвищену платформу на кормі судна. Спочатку з лівого борту, а потім і з правого він піднімає білий прапор — знак близького відплиття. Скоро, трохи за полудень, «Лузитанія» починає повільно рухатися назад. Камера залишається на місці, але через дуже повільний рух корабля здається, що це саме камера рухається вздовж усього борту судна.

Один із членів команди стоїть на канатах шлюпки. Стюард першого класу виходить на палубу та впевнено підходить до одного з пасажирів, наче передає якесь повідомлення. Нагорі на сходах стоїть чоловік та дивиться просто в камеру. Його кінематографісти відразу впізнали — це Елберт Хаббард у своєму стетсоні та краватці, яку ледь видно під застібнутим пальто.

Місток корабля проходить повз камеру, і на кадрі 289 з'являється Тьорнер. Він стоїть по правому борту в боковому кінці містка. Корабель повільно проходить, і капітан з посмішкою повертається до камери, знімає картуз, коротко махає рукою та спирається на поруччя.

Корабель заднім ходом виходить у Гудзонську затоку. Два буксири обережно розвертають судно носом на південь униз за течією, і далі корабель починає йти своїм ходом. «Лузитанія» зникає з поля зору камери, і вдалечині видно гобокенські причали, вкриті туманом та димом.

Кінець фільму.

Корабель повільно йде вниз за течією: вантажні судна, баржі, буксири та пороми різних розмірів змінювали свій курс, щоб дати дорогу величезному кораблеві^[296]. Рух у Гудзонській затоці активний. На морській карті за 1909 рік видно безліч причалів на берегах Мангеттену — вони нагадують піаніно.

Річка була навдивовижу мілкою: ледь вистачало для 36-футової осадки «Лузитанії». Команда Тьорнера так точно відбалансувала

корабель, що під час відплиття осадка на носі, згідно з відмітками на корпусі, була лише на 4 дюйми глибшою за корму.

Обидва береги річки рясніли пірсами й терміналами. З боку Нью-Джерсі (праворуч від корабля, що рухався вниз за течією) розташовувалися різноманітні залізничні причали, серед яких були Ері, Пенсильванія та Центральний вокзал Нью-Джерсі. Ліворуч — ряд пірсів, за назвами яких можна було оцінити всюдисущість морських шляхів (у порядку виходу з Гудзонської затоки):

South Pacific Co. — Компанія південного Тихого океану

Colonial Line — Колоніальна лінія

Albany Line — лінія Олбані (штат Нью-Йорк)

Clyde Line — лінія Клайд

Savannah Line — лінія савани

People's Line — Народна лінія

Old Dominion Line — лінія Старого домініону, тобто штату Вірджинія

Ben Franklin Line — лінія Бенджаміна Франкліна

Fall River Line — лінія річки Фолл (штат Массачусетс)

Providence Line — лінія Провіденс (штат Род-Айленд)

У затоці безліч поромів перевозили людей і товари між Нью-Джерсі та основною частиною міста: їх обслуговували термінали на вулицях Деброссес, Чеймберс, Барклей, Кортленд та Ліберті. Пороми до статуї Свободи відходили від південного кінця Мангеттену.

«Лузитанія» повільно рухалася вздовж затоки, і перші ознаки війни ставали помітними. Корабель пройшов повз один із найвідоміших німецьких лайнерів — «Vaterland», — пришвартований коло гобокенського причалу. «Vaterland» за загальним тоннажем був приблизно на 60 відсотків більшим за «Лузитанію» — колись у цього лайнера була «Блакитна стрічка». У перший день війни він став у безпеці Нью-Йоркської затоки, щоб його не захопили в Британський флот — що було доволі реальним, як пасажирів «Лузитанії» дізнаються пізніше. Відтоді «Vaterland» разом із командою тримали в Нью-Йорку. Інші сімнадцять німецьких лайнерів були в такому ж скрутному становищі.

Трохи нижче від Беттері-парку, де Гудзонська затока та Іст-Рівер зустрічаються, утворюючи Нью-Йоркську затоку, води стають глибшими та більш просторими. Тьорнер зустрічає знайомі орієнтири: праворуч острів Елліс, далі, звичайно ж, статуя Свободи на острові Бедлоус; ліворуч острів Говернорс із круглою фортецею-в'язницею та замком Вільямс^[297]; далі видно бруклінський Ред Гук та хвилеріз басейну Ері. У далечині простягайся причали Блек Том — великий склад амуніції, який ближче до кінця війни зруйнують саботажники. Тьорнер уважно стежив за водним рухом та підтримував повільний хід, особливо в протоці Неровз, де завжди був чи не натовп лайнерів та фрахтівників. У тумані тут особливо небезпечно. Під поштовхами рідких хвиль лунали дзвони на буюх, нагадуючи недільні дзвони в церкві.

Тим часом головний стюард «Лузитанії» разом зі своєю командою провадив звичайний огляд судна з метою виявити незареєстрованих пасажирів. Під час війни вони обшукували судно особливо уважно і скоро затримали трьох «зайців»^[298]. Вони наче говорили тільки німецькою, в одного з них був фотоапарат.

Про затриманих доповіли капітанові екіпажу Андерсону. Він у свою чергу звернувся по допомогу до Пірпойнта, ліверпульського детектива, та до перекладача в складі команди. Дізнатися вдалося небагато — тільки те, що вони й справді німці. Їхні наміри залишалися незрозумілими, але згодом стало ясно, що, найімовірніше, вони хотіли сфотографувати докази того, що корабель озброєний або ж контрабандою везе амуніцію.

Усіх трьох замкнули в приміщенні для арештованих під палубами до прибуття в Ліверпуль, де їх мали передати британським представникам влади. Новину про арешт від пасажирів приховали.

Альта Пайпер, дочка відомого медіума, так і не з'явилася на борту^[299]. Свій квиток вона теж не здавала. Вочевидь, Альта не змогла противитися голосам у своїй голові, але зробити рішучий крок та скасувати поїзду теж було важко. Тож вона обрала шлях нерішучих людей і ранок перед відплиттям провела за пакуванням та перепакуванням речей, гаючи час, аж доки не почула далекий гудок корабля, що відійшов від причалу.

U-20.

Нафейр-Айл

У суботу рано-вранці на *U-20* був сніданок: кава, хліб, повидло, какао. Вентиляція субмарини монотонно джизчала^[300]. Швігер, стоячи нагорі на рубці, відзначив, що море було спокійне, «іноді дощило та підіймався туман»^[301]. Попереду з'явився пароплав, але туман та сірість вкривали його настільки щільно, що Швігер вирішив не атакувати. Члени команди по черзі виходили нагору покурити — на борту це було суворо заборонено.

Туман ставав густішим. О 7:15 ранку Швігер наказав *U-20* зануритися на звичайну крейсерську глибину 72 фути — цієї глибини було досить, щоб субмарина могла пройти навіть під судном із найбільшою осадкою. Це було обачне рішення, адже підводні човни, незважаючи на свою грізну репутацію, були не дуже міцними, а також примітивними та складними водночас.

Команда також слугувала баластом^[302]. Щоб швидко вирівняти положення субмарини або прискорити занурення, Швігер наказував команді бігти на корму або ж на ніс. На перший погляд така біганина виглядає смішно, наче в німих комедіях про кейстоунських поліцейських, — якщо не брати до уваги, що до таких маневрів частіше за все вдаються за умов небезпеки. Підводні човни були настільки чутливі до зміни навантаження, що навіть для запуску торпеди потрібно було наказати команді переміститися, щоб скомпенсувати раптову втрату вантажу.

Субмарини були схильні до аварій. На борту було повно складних механізмів регулювання тиску, управління стерном, зануренням та сплиттям. Поміж усього цього громадилися торпеди, гранати й артилерійські снаряди. Уздовж нижньої оболонки розміщувалися батареї з сірчаною кислотою, яка в разі контакту з морською водою виділяє смертельний хлорний газ. У такому становищі помилки могли призвести — і призводили — до катастрофи.

Одна субмарина, *U-3*, затонула під час свого першого плавання^[303]. Відійшовши приблизно на 2 милі від військової верфі, капітан наказав починати тестове занурення. Спочатку все йшло добре, а потім палуба

субмарини опустилася нижче від рівня води, і через трубу вентиляції почала литися вода.

Субмарина затонула кормою вперед. Капітан наказав усім членам команди — двадцятьом дев'ятьом морякам — сісти на носі, а сам із двома іншими чоловіками лишився в рубці. Команда з'юрбилася в носовій частині, а субмарина заповнилася водою. Тиск повітря піднявся до болісного рівня. Субмарину огорнула повна темрява.

Батареї почали випускати хлорний газ, який зеленкуватим туманом піднімався в повітря. Певна кількість газу проходила в носовий відсік, але очисна система не дозволяла його концентрації піднятися до смертельно небезпечного рівня. Запаси повітря меншали просто на очах.

На березі ще протягом двох годин військові командири не здогадувалися про те, що сталося. Потім вони відправили на порятунок два плавучі крани та рятувальне судно «Вулкан». Рятувальники вирішили підняти на поверхню ніс субмарини, щоб моряки могли вилізти крізь передні торпедні труби.

Водолазам знадобилось одинадцять годин, щоб закріпити на носовій частині троси. Крани почали піднімати субмарину, показався ніс.

Кабелі обірвалися.

Субмарина впала назад у воду. Водолази спробували знову — ще чотирнадцять годин. На той момент команда сиділа в носовому відсіку майже без повітря в повній темряві більш ніж двадцять сім годин. Але друга спроба була успішною: стомлені, але живі моряки вилізли крізь труби, хапаючи ротом повітря.

Рубка, де був капітан та ще двоє моряків, залишалася під водою. Пройшло ще п'ять годин, поки «Вулкан» нарешті зміг витягти всю субмарину на поверхню. Рятувальники відкрити люк нагорі та побачили, що всередині майже сухо, але всі троє мертві. Хлор просочився в рубку по переговорних трубках, які використовувалися для зв'язку з приміщенням під рубкою.

Подальший розгляд виявив, що індикатор, який керував вентиляційним клапаном (вода зайшла через нього), був установлений неправильно та показував, що клапан відкритий, коли насправді він був закритий.

Проте цей результат був кращим за результат тренувального підводного човна, який затонув з усією командою, — його не могли підняти протягом чотирьох місяців. Водолази, що брали участь у першій невдалій спробі порятунку, чули, як ізсередини стукали. Коли ж субмарину зрештою вдалося підняти, причина катастрофи стала очевидною: міна. Що ж до моряків, то чоловік, котрий на власні очі бачив відкриття люка, каже, що всередині була саме та смерть, якої найбільше боялися моряки. Він писав: «Подряпини на сталевих стінках, зчесані нігті трупів, плями крові на одязі та стінах — найстрашніші свідчення смерті»^[304].

Туман залишався дуже густим до 11-ї години в суботу. Коли Швігер вирішив, що видимість уже досить хороша, він наказав спливати та продовжити хід на дизельних двигунах. Украй важливо було перезаряджати батареї на випадок, якщо раптом зустрінеться есмінець або з'явиться ціль.

За якийсь час після сплиття оператор бездротового зв'язку Швігера спробував зв'язатися з «Анконою», яка стояла на базі *U-20* у Німеччині, але відповіді не було. Зв'язківець також доповів, що він засік «активні перемовини ворога по бездротовому зв'язку» десь за 500 метрів. Швігер наказав припинити передачу повідомлень, щоб не викрити присутність субмарини ворогові.

U-20 продовжила рухатися на північ, доволі далеко від східних берегів Англії, щоб обійти Шотландію з півночі, а потім піти на південь уздовж західного узбережжя Шотландії. Звідти Швігер планував піти далі на південь, до Ірландії, пройти вздовж її західного узбережжя, а потім повернути ліворуч та увійти в Кельтське та Ірландське моря між Англією та Ірландією. Його мета — Ліверпульська затока. Очевидно, такий шлях набагато довший, ніж через Ла-Манш, але набагато безпечніший.

Субмарина йшла проти вітру, який тепер дув із північного сходу, змагаючись із чотирифутовими хвилями. Вартові Швігера спостерігали за морем, виглядаючи інші кораблі, але в таку сірість та негоду розгледіти дим від пароплава було дуже важко.

Увесь день видимість була погана, а ввечері тільки погіршилась, і кінець кінцем Швігер знов опинився в густому тумані. У той час субмарина якраз перетинала морські шляхи коло узбережжя

Единбурга, Шотландія, які вели у Ферт-оф-Форт. У сонячний день тут завжди була безліч кораблів, і вірогідність знайти ціль була високою. Зараз же, у тумані, атакувати було неможливо, а ось ризик зіткнутися з іншим судном залишався великим. О четвертій вечора Швігер знов наказав опускатися на крейсерську глибину.

Уночі небо прояснилось, і зоряна ковдра розстелилась від одного горизонту до іншого. *U-20* спливла на поверхню, і Швігер виставив курс на Фейр-Айл, один із Шотландських островів. Цей курс пролягав по уявній лінії, яка розділяла Північне море та Північну Атлантику.

Субмарина перебувала в морі вже два дні, зв'язку з вищими офіцерами не було — Швігер залишився абсолютно сам.

«Лузитанія».

Рандеву

Вийшовши з Нью-Йоркської затоки, «Лузитанія» прискорилась, але капітан Тьорнер не квапився вийти на крейсерську швидкість. Спочатку в нього було кілька рандеву після виходу в територіальні води США, так що немає потреби витратити вугілля, досягаючи високої швидкості, якщо скоро доведеться зупинити корабель.

На палубах корабля стало помітно прохолодніше через вітри відкритого Атлантичного океану та бриз, що утворювався під дією руху судна. Деякі пасажери продовжували стояти на палубі, спираючись на поруччя та спостерігаючи, як відступає берег, але більшість уже зникла в каютах, щоб розпакувати речі. Старші діти гуляли палубами, знайомилися, пробували різні способи розважитися — навіть шафлборд^[305] на палубі. Молодші діти — у першому та другому класах — знайомилися зі стюардесами, які будуть розважати їх протягом подорожі, поки батьки вечерятимуть у залах відповідного класу.

Теодейт Поуп, архітекторка-спіритуалістка, разом зі своїм другом Едвіном Френдом пішла в кімнату для читання та письма першого класу. Частина цієї кімнати була відокремлена спеціально для жінок, а в іншу частину могли приходити й чоловіки — тут була бібліотека. Кімната була велика, але дуже комфортна. Вона тяглася на всю ширину палуби А на майже максимальній висоті. Усередині було безліч столів та крісел, стіни вкриті світлим сіро-кремовим шовком^[306]. Вікна закривали шовкові штори рожевого відтінку під назвою *Rose du Barry*. У чоловіків теж була своя окрема кімната — кімната для паління — зі стінами, вкритими горіховими панелями, трохи далі на палубі А.

У кімнаті Теодейт знайшла свіжий ранковий номер нью-йоркської газети *Sun* і почала читати^[307].

У газеті багато уваги приділялося візиту Державного секретаря Вільяма Дженнінгса Брайана до Нью-Йорка минулого дня^[308]. Він знайшов трохи часу, щоб відволіктися від міжнародних проблем та виступити з промовою в Карнегі-холі на підтримку кампанії місіонера

Біллі Санді проти алкоголю. Брайан також підписав публічну обіцянку «повної тверезості». Попередня промова секретаря Брайана на цю тему у Філадельфії зібрала величезний натовп у 16 тисяч слухачів, тому організатори в Нью-Йорку розраховували на приблизно таку ж зацікавленість. Але прийшло лише 2,5 тисячі людей, і третина приміщення залишилася порожньою. Брайан був одягнений у чорний костюм, чорне пальто з альпаки, а також чорну краватку-боло. У кінці своєї промови він підняв келих — келих з водою та льодом. Букер Вашингтон, якому щойно виповнилося п'ятдесят дев'ять, теж піднявся, щоб узяти слово та підписати одну з карток-обіцянок Біллі Санді.

В іншій статті, з Вашингтона, ішлося про невдоволення президента Вільсона з приводу докорів критиків — їм не подобалося те, що президент дозволив показувати фільм «Член Клану» режисера Девіда Ворка Гріффіта у Білому домі. Критики ніяк не вгамовувалися, незважаючи на те що вже був травень, а показ проходив 18 лютого за присутності Вільсона, його дочок та членів Кабінету президента. Фільм засновувався на романі «Член Клану» Томаса Діксона і спочатку мав підзаголовок «Історичний пригодницький роман про Ку-Клус-Клан». Фільм розкривав зло ери відбудови Півдня та на героїчний манер прославляв Клан як рятівника по-новому пригнічуваного білого населення тих країв. Кінофільм став сенсацією в усіх куточках країни, хоча критики — а особливо шість років тому заснована Національна асоціація сприяння прогресу кольорового населення — відкрито засуджували зміст фільму та влаштовували протести біля входів у кінозали. Через це Гріффіт змінив назву фільму на більш прийнятне «Народження нації». У п'ятницю, 30 квітня, особистий секретар президента Джозеф Тамулті зробив заяву: «Президент не мав ніякої інформації про характер фільму до того, як побачив його на екрані, і ні в якому разі не давав свого схвалення»^[309]. Вільсон погодився на показ, за словами Тамулті, «як жест ввічливості щодо старого знайомого».

Ну і, звичайно ж, газета опублікувала останні новини про війну. Успішний німецький наступ на російську армію на Балтійському морі^[310]; безрезультатні битви з почерговим успіхом у Шампані та вздовж річки Маас. Німці укріпили свої позиції на Іпрському виступі. У провінції Ван турки поновили атаки проти вірменського цивільного

населення. Далеко на заході сили Союзників на півострові Галліполі начебто розгромили турків, але скоро цю інформацію спростують. Була також і невеличка замітка про бомбування американського корабля «Cushing».

Теодейт ненавиділа війну. Вона в усьому звинувачувала Німеччину та відкидала будь-які спроби німців перекласти провину на Британію. «Чого ж іще вони могли чекати, якщо роками ображали Англію, і тепер вона просто та благородно дотримується своїх угод із Троїстим союзом?»^[311] — писала Теодейт, маючи на увазі втручання Англії, яка стала на захист нейтралітету Бельгії. Вона з нетерпінням чекала нищівної перемоги Союзників, після якої Німеччина б залишилася зруйнованою «до непізнаваності». Проте вона не хотіла, щоб Сполучені Штати втручались у цю війну. Минулого жовтня вона чула від знайомого медіума, що той начебто отримав таке повідомлення з іншого світу: «Ні за яких умов Сполучені Штати не повинні брати військову участь у європейському конфлікті»^[312]. Теодейт надіслала це повідомлення президентові Вільсону.

Більше за все в суботньому випуску *Sun* увагу Теодейт привернула стаття на першій шпальті, у якій ішлося про німецьке попередження. Саме в цій газеті вона вперше його побачила. Узагалі єдине попередження, яке вона отримувала перед подорожжю, була примітка у брошурі «Інформація для пасажирів», яку видали в «Кунард» разом із квитком. У брошурі були імена її попутників у першому класі, а також примітка «Повідомляємо пасажирів, що на пароплавах Атлантики регулярно подорожують професійні шулери, і ми закликаємо Вас до відповідних заходів обачності»^[313].

Sun доволі м'яко передавала німецьке оголошення — стаття називалася «Німеччина вдається до заходів, щоб зупинити закордонні подорожі». У статті наводився сам текст попередження, яке називали першим кроком у німецькій кампанії з «утримання американців від подорожей у Європу влітку»^[314].

Теодейт розповіла про це Френдові, додавши: «Звісно, це означає, що вони хочуть нас дістати»^[315]. Проте вона була переконана, що «Лузитанія» в британських водах отримає супровід та захист. Ця думка заспокоювала.

Неллі Гастон, 31-річна жінка, поверталася до Англії після майже року в гостях у тітки та дядька в Чикаго. Вона почала писати листа жінці на ім'я Рут — завершити його вона планувала протягом подорожі. У листі було безліч незначних подробиць: про саму подорож у другому класі, про те, як стало людно, коли перевели пасажирів з «Камеронії» — навіть довелося ділити сніданок на два «заходи». Вона також скаржилася, що їй випало снідати в першому «заході», о 7:30, і треба було щоранку прокидатись о 7:00. У листі ще зазначалося, що день був надивовижу холодний і вона з радістю вдягла тепле пальто.

Багато її друзів та родичів знали, що вона подорожуватиме на «Лузитанії» того дня. «Це ж треба! Я сьогодні отримала пошту. Стюард, який приніс її, був украй здивований. Він думав, що в мене день народження»^[316]. Друзі та родичі посилали їй листівки та подарунки. «Прю надіслала мені пару шовкових панчіх, а тітка Рут — відріз шовку та троянду. Неллі Кассон, Вілл Гобсон, Том та Едіт Клаас надіслали листівки, а Лу — дуже милий лист, на який я трохи пізніше відповім».

Дехто турбувався з приводу її подорожі: «Я дуже здивувалася: вони пишуть, що Вілл та Бі плакали, а я їй не уявляла, що це може їх турбувати». Сама вона терпіти не могла сліз, але навіть їй «нерідко хотілося розплакатися відтоді, як я поїхала».

Вийшовши в міжнародні води, Тьорнер зменшив швидкість. Удалечині серед туману постали силуети трьох великих кораблів. Ці британські військові кораблі стояли тут на варті, не даючи «Vaterland» та іншим німецьким лайнерам покинути Нью-Йоркську затоку. Тьорнер наказав «повний назад», щоб повністю зупинити «Лузитанію».

Два кораблі були крейсерами — «Бристоль» та «Ессекс», а третій — один із лайнерів «Кунард» «Каронія», який переобладнали під військове застосування та озброїли. Колись Тьорнер був капітаном «Каронії». Крейсери зайшли з правого борту «Лузитанії», а «Каронія» — з лівого. Кораблі трималися на відстані приблизно в один кабельтов, еквівалент десятої частини морської милі, або приблизно 180 метрів. Усі три кораблі спустили на воду по невеличкій шлюпці, які почали веслувати до «Лузитанії» крізь «вири туманних вітрил»^[317], як згадував капітан Джеймс Бісет, командир «Каронії». На шлюпках

везли пошту, адресовану в Англію. «Бриз майже не торкався поверхні океану, — писав Бісет. — Кораблі окутував легенький туман, наче саван».

Бісет побачив капітана Тьорнера на містку поруч із капітаном екіпажу Андерсоном. З обома чоловіками він був добре знайомий. За декілька років до того Бісет працював під командуванням обох на старому пасажирському лайнері «Умбрія».

Тьорнер та Андерсон вийшли на крило містка по лівому борту та жестом привіталися з офіцерами, які стояли на містку «Каронії». Тут усі були знайомі один з одним і працювали під командуванням один одного багато років. Після цього Тьорнер та Андерсон повернулися в приміщення на містку, а на крило містка з правого борту вийшов другий помічник капітана Персі Геффорд. «Ми з ним були добрими друзями», — згадував Бісет. До того як вони почали працювати в «Кунард», вони разом працювали на старому трамповому судні. Більш за все Геффорд завжди хотів ходити на «Лузитанії», і «нарешті він опинився там», писав Бісет.

Чоловіки за допомогою жестів та прапорців обмінювалися привітаннями та побажаннями.

«Усього найкращого!»

«Щасти!»

«Хорошого плавання!»

Шлюпки відчалили від «Лузитанії» та попрямували назад до своїх кораблів, і капітан Тьорнер наказав виходити на максимальну швидкість. «Повний уперед». Величезні гвинти «Лузитанії» здійняли водоспади води за кормою, і корабель почав рухатися. Тьорнер тричі дав гудок у туманний горн — «моряцьке прощання».

Зазвичай топки та котли «Лузитанії» під час переходу завантажені на повну та дим виривається з усіх чотирьох труб. Зараз же під час війни серйозна криза змусила «Кунард» заощаджувати кошти. Тому ще минулого листопада Тьорнер отримав наказ запускати тільки три з чотирьох котелень судна — так споживання вугілля зменшиться на 1600 тонн за один перехід^[318]. Але це також зменшувало й швидкість на 16 відсотків — з 25 вузлів до 21. Іронія долі в тому, що саме таку швидкість спочатку вимагали від корабля. Здавалося б, не така вже й значна втрата, але за такої швидкості відстань, яку «Лузитанія»

проходить за день, зменшується на 100 морських миль, а сама подорож стає на один день довшою.

Член команди одного з військових кораблів зробив фотографію — вважається, що це останній знімок «Лузитанії». У кадрі видно корабель, який з хмарами диму, що вириваються з труб — лише з трьох, — зникає в туманній Атлантиці. «Кунард» не робила офіційних заяв щодо змін у швидкості, і мало хто з пасажирів про це знав, якщо взагалі хтось знав.

Кімната 40.

Каденція

Перехоплені звіти про місце перебування: *U-20*, субота, 1 травня 1915 року^[319]

2:00 [ранку]: «Зона 25Б — 7 (55.21 пн. ш., 3.15 сх. д.)»

4:00: «Зона 157А — 5 (55.39 пн. ш., 2.45 сх. д.)»

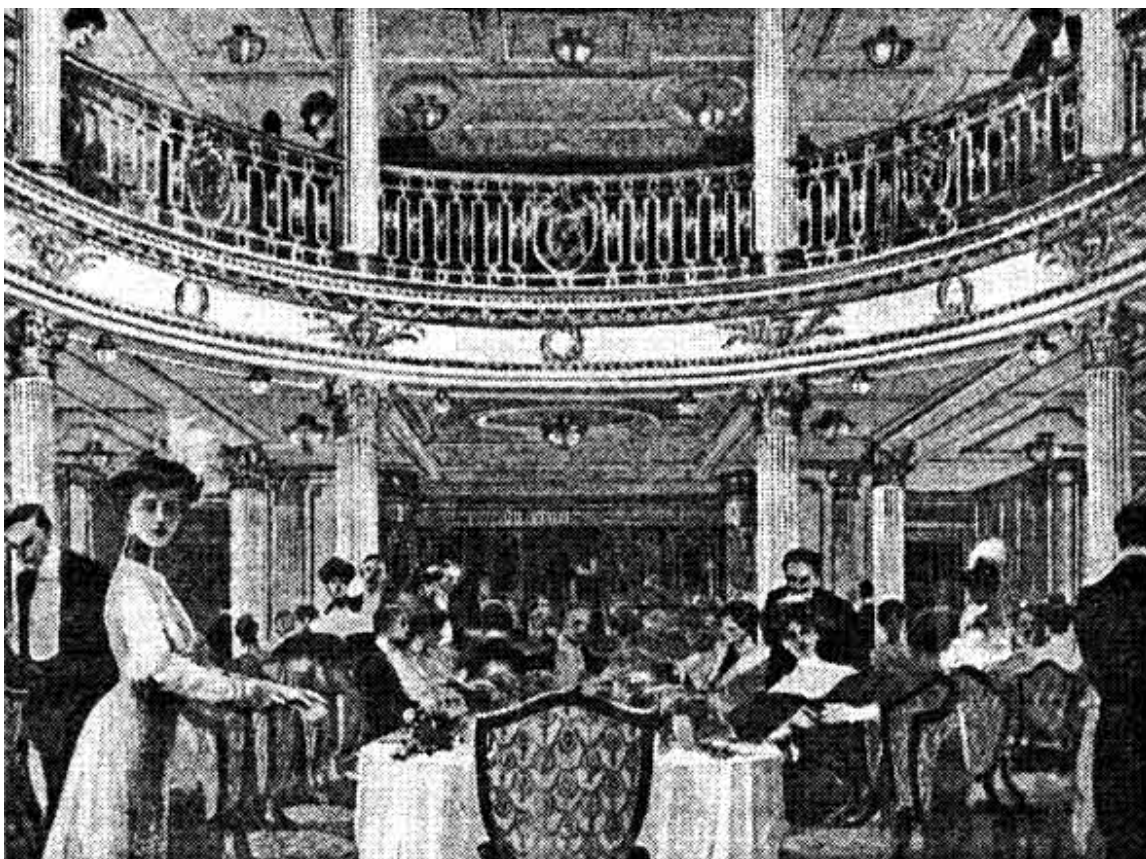
6:00: «Зона 124А — 5 (55.51 пн. ш., 2.15 сх. д.)»

8:00: «Зона 59А — 5 (56.15 пн. ш., 1.18 сх. д.)»

Зв'язок припинився.

Частина II

Ікра та скакалка



U-20.

Наосліп

О 8:25 у п'ятницю Фейр-Айл з'явився попереду по правому борту, на відстані у три морські милі, але Швігер ще не міг розгледіти Мейнленд — найбільший острів з Оркнейського архіпелагу коло північного узбережжя Шотландії, — хоча його височину вже мало бути видно з лівого борту^[320].

На третій день після виходу на субмарині запанувала напруга. *U-20* якраз мала вийти з «Веселого Ганса» та ввійти в щільно патрульовані води Північної Атлантики, на північ від Шотландії. Тут недалеко розташовувалась велика британська база у Скапа-Флоу, так що Швігер не здивувався, коли ледь устиг занести дані про своє положення в журнал, як побачив удалечині два есмінці. Вони йшли так цілеспрямовано, що не було жодних сумнівів: вони на патрулюванні.

Швігер наказав швидко зануритися, сам спустився в рубку та закрив за собою люк.

Теорія занурення нічого складного собою не являла, але на практиці це був складний та небезпечний процес, який потребував часу та залишав субмарину беззахисною^[321]. Тренована команда могла лише за 75 секунд занурити субмарину класу *U-20* з повного поверхневого положення на глибину достатню, щоб уникнути зіткнення навіть із найбільшим судном^[322]. Проте в надзвичайній ситуації кожна така секунда була нескінченно довгою. Деяким субмаринам старіших моделей на занурення було потрібно від 2,5 до аж 5 хвилин^[323] — моряки називали їх «субмаринами-самовбивцями»^[324]. Під час процесу занурення підводний човен опиняється в найбільш уразливому положенні: його можуть протаранити або обстріляти з відстані. Влучення одного-єдиного снаряду вже не дасть субмарині зануритися, тобто позбавить човен єдиної переваги та надії на порятунок.

Моряки, які відповідали за носовий та кормовий горизонтальні рулі *U-20*, поставили їх у положення максимального занурення: носові

панелі вниз, кормові — нагору. Для того щоб зануритися, недостатньо просто наповнити баки водою та опуститися. Коли субмарина рухається, стернові панелі допомагають занурюватись, адже вода обтікає їх так само, як крила літака — повітря. У баки закачується чітко необхідна кількість води — саме така, яка потрібна для занурення на певну глибину. Ця кількість води різна в кожному зануренні, адже змінюються умови та завантаження субмарини, і для її визначення потрібен певний досвід. Запуск торпеди миттєво знижував вагу субмарини на 3 тисячі фунтів. Навіть споживання їжі відчутно зменшувало вагу субмарини: ящики та коробки, у яких зберігалася їжа, викидали за борт; запаси питної води — а вони склали чималу частину загальної ваги — щодень меншали.

Підйомна сила морської води теж постійно змінюється залежно від температури та рівня солоності. У Балтиці, наприклад, субмарини занурюються набагато простіше, ніж у важких солоних водах Північного моря. Проходячи через гирло річки, субмарина може раптово заглибитися сильніше через вихід прісної води, наче літак, що проходить через повітряну яму. Зміни температури води відповідно до течій та глибин теж впливають на підйомну силу. Одна помилка в розрахунках може призвести до катастрофічних наслідків, наприклад раптове сплиття на поверхню в полі зору есмінця.

Погана погода тільки ще більше ускладнювала розрахунки. Наприклад, за високих хвиль панелі горизонтального руля можуть залишатися на поверхні води. Командир Пол Кеніг згадує один такий випадок^[325]: якось уранці під час шторму його субмарина спливла на поверхню, і він помітив дим есмінця неподалік. Кеніг наказав негайно занурюватися. Моряки на посту керування відкрили баки, щоб набрати води та зменшити плавучість субмарини, але човен не занурювався. Кеніг крізь крихітне віконце в рубці з острахом спостерігав, як кожна велика хвиля здіймала ніс субмарини в повітря.

Він наказав максимально нахилити рулі та дати повний уперед, сподіваючись, що швидкість збільшить «занурювальну» силу. Але субмарина залишалася на поверхні, підіймаючись та опускаючись на хвилях.

Зрештою панелі руля підхопили воду, і субмарина почала занурюватись. Але постала нова проблема: човен пішов униз під настільки агресивним кутом, що Кенігу довелося схопитися за окуляр

перископа, щоб не впасти. На манометрі, який відображав глибину, стрілка рухалась із неймовірною швидкістю. А потім відбувся удар. Моряків за інерцією потягло вниз разом з усім, що не було закріплене.

Запала тиша. Циферблат манометра підсвічував пост керування червонуватим світлом^[326]. Один з офіцерів порушив тишу: «Ну що, приїхали, здається»^[327].

Субмарина стояла під кутом у приблизно 36°. Стерно ходило вгору-вниз, двигуни продовжували працювати і «через певні проміжки часу ревли так сильно, що субмарину трусило від носа до корми», — писав Кеніг. Головний інженер першим зрозумів, що сталося, та наказав зупинити двигуни.

Потім зрозумів і Кеніг: ніс субмарини вперся в дно, яке, згідно з картами, було на глибині у 100 футів. Довжина човна була майже вдвічі більша. Через хвили гвинти субмарини час від часу опинялися на поверхні та здіймали цілі гейзери піни, які було видно здалеку. Кеніг боявся — і очікував, — що будь-якої миті есминець своїм корпусом знищить їхній човен.

Тепер, коли суть проблеми була зрозуміла, Кеніг розпорядився наповнити кормові баки для занурення, а носові баки звільнити. Поступово субмарина трохи піднялася та вирівнялась, але залишилась у безпеці під водою. Кеніг наказав «повний уперед» та пішов геть.

У зануренні головне — час. *U-20* почала опускатися під воду, механіки зупинили дизельні двигуни та ввімкнули електричні. Усі вентиляційні отвори та випускні труби, що ведуть назовні, закрили, люки задріли. Після цього Швігер віддав наказ починати прийом води в баки для занурення: вода заходить через клапани знизу, вичавлюючи повітря крізь клапани нагорі. Особливі двигуни допомагають засмоктувати воду. Щоб прискорити процес, Швігер відправив кількох моряків у ніс субмарини^[328].

Тільки-но *U-20* вийшла на крейсерську глибину, капітан наказав знов закачати повітря в баки, щоб зупинити занурення. Тут команда завжди знала, коли треба зупинити, бо помпи в потрібний момент починали гнівно гарчати^[329].

На посту керування рульові підтримували потрібну глибину за допомогою горизонтальних рулів. Вийти на глибину перископа вони могли, використовуючи лише стернові панелі, не закачуючи повітря в

баки. Так усі процеси йшли точніше, а вірогідність раптово спливати на поверхню була набагато нижчою. У підводному положенні підводний човен мав постійно рухатися, контролюючи стабільність та положення за допомогою рулів. У неглибоких водах можна було опуститися на дно, і тоді зупинитись. У глибоких, наприклад у північній Атлантиці, це було неможливо, бо на дні тиск був завеликим і міг розчавити субмарину. Постійний рух був проблемою. Якщо перископ був піднятий, то під час руху за ним лишався попутний струмінь або білий слід на воді, який видно на багато миль.

У процесі занурення на *U-20* на якусь мить уся діяльність припинялася, крім тих справ, що не видавали шуму. Уся команда слухала, чи немає течі, а також стежила за внутрішнім тиском.

А потім наставав момент, який захоплював усіх підводників: повністю занурена субмарина починала рухатися крізь морські води вперед так, як не міг жоден інший корабель. Вона не колихалась на хвилях, як звичайні поверхневі кораблі, а наче летіла у воді, як птах у повітрі.

Щоправда, сліпий птах. Крізь віконця в рубці було видно тільки те, що відбувалося поруч. А взагалі майже завжди їх закривали сталевими віконницями. Рух під водою вимагав від командира неабиякої впевненості, адже не було жодної можливості дізнатися, що там попереду. У ті часи сонарів ще не було, і субмарина йшла повністю наосліп, довіряючи морським картам. Одним із найбільших страхів моряків було зіткнення з якимось напівзатонувлим судном або скелею, якої немає на карті.

У неділю після полудня Швігер розпорядився починати сплиття. Цю мить командири називали «сліпим моментом»^[330] — тривожно довгий час, доки перископ не досягне поверхні води. Усі зберігали тишу та прислухалися до звуків гвинтів кораблів або шерхоту носа субмарини по хвилях, що можна було почути крізь корпус. Іншого способу дізнатися, що там, нагорі, не було. Швігер прикипів до окуляра: вода ставала все світлішою. Ці секунди, казав один із командирів, були «одними з найбільш напружених, які тільки може витримати людина»^[331].

Найбільше Швігер та інші командири боялися, що перископ вийде на поверхню недалеко від есмінця або, ще гірше, на його шляху.

Одного разу субмарина спливла так близько до корабля, що поле зору перископа було абсолютно чорне — видно було лише сталь корпусу. Командирові спочатку навіть здалося, що це просто дуже темна штормова хмара.

Тільки-но перископ вийшов на поверхню води, Швігер швидко оглянув навколишній простір на 360°: нічого, що могло б турбувати. Тут у субмарини була велика перевага: командир міг побачити дим від пароплава з дуже великої відстані, але щоб із пароплава побачили перископ, треба підійти значно ближче.

Упевнившись у безпеці, Швігер наказав повністю спливати. Для цього використовувались не тільки горизонтальні рулі, але й суміш повітря та води, якою наповнювали баки, щоб збільшити плавучість. Усередині *U-20* загуркотіло — стиснуте повітря почало вриватись у баки, вичавлюючи воду. Іноді командири виводили субмарину повністю на поверхню — так, щоб уся палуба опинилася над водою. Іноді ж над водою було видно лише рубку — коли стоїш на ній, складалося відчуття, наче йдеш пішки по воді.

U-20 показалася над водою, але на власні очі ситуація була інакшою, ніж можна було очікувати на основі побаченого через перископ^[332]. Попереду море кишіло британськими патрульними судами: на лінії між Фейр-Айлом та найпівнічнішим островом з Оркнейського архіпелагу Норт-Роналдсеєм тягся ряд із шести кораблів. Маяк на Норт-Роналдсеї був знайомий будь-якому морякові, що ходив у цих водах.

Позаду Швігер побачив ще два есмінці — він їх бачив і раніше того дня, але думав, що вони вже залишилися далеко позаду. У журналі він записав, що «вони знов з'явилися на горизонті, курс на *U-20*; один із патрульних кораблів повертається до нас».

«Лузитанія».

Неділя в морі

Після зустрічі з трьома військовими британськими кораблями капітан Тьорнер вивів «Лузитанію» на ту швидкість, яку планував підгримувати весь час протягом переходу — 21 вузол. Корабель ліг на північно-східний курс, з якого починалося «плавання по дузі» через Атлантику. Стояв травень, у північних морях блукали айсберги, і тому Тьорнер обрав «довгий курс»^[333], який набагато сильніше відхилявся на південь, аніж звичайна для пізнього літа або осені траєкторія. Якщо не виникне ніяких проблем, Тьорнер розраховував пройти переказ^[334] річки Мерсі на виході з порту Ліверпуля приблизно на світанку в суботу, 8 травня. Дуже важливо було прийти за розкладом, адже великий корабель може пройти переказ тільки під час припливу^[335]. До війни це не ставало проблемою: якщо прибували зарано або запізно, завжди можна було почекати в Ірландському морі. Але зараз будь-яка така затримка може стати фатальною, і капітани планували свій розклад так, щоб пройти переказ без зупинки.

У неділю, 2 травня, корабель оточили туман та дощі, а море було настільки бурхливим, що хитавиця викликала нудоту. Багато пасажирів зникли в каютах, але ті, хто був міцнішим, продовжували гуляти по палубах, грати в карти, займали друкарів своїми листами та неквапливо пили чай у кафе «Веранда» — заспокійливому місці, схожому на сад: тут було п'ять рослин у підвішених кошиках, шість кущів у великих ящиках, ще сорок рослин у невеликих горщиках, розставлених по всій кімнаті. На палубі С читали книжки — це була третя палуба, яку також називали палубою-притулком через те, що вона була захищена від негоди верхніми палубами. На весь період подорожі можна було за долар орендувати шезлонг, а ще за долар пасажир отримували ковдру, яку морська говірка називала «ганчіркою».

О 10:30 у неділю для вірян двох конфесій почалася служба: для парафіян Англіканської церкви в салоні першого класу, для римо-

католиків — у другому. Багато хто спав аж до одинадцятої, прокидаючись якраз вчасно для ланчу.

Теодейт Поуп прокинулася після важкої ночі^[336]. У її каюті було гамірно через близькість кают родини Кромптонів, які виявилися несамовитою компанією, що було не дивно як для шести людей із немовлям. Теодейт завжди мала схильність до безсоння, і шум був для неї просто нестерпним. Вона попросила головного стюарда Мак-Каббіна знайти для неї більш зручну каюту. Протягом подорожі змінити каюту для когось із пасажирів було непросто, але Мак-Каббін догодив їй та знайшов для неї каюту на три палуби вище.

Пасажир другого класу Вільям Уно Меріхейна, 26-річний гонщик із Нью-Йорка, прямував у Південну Африку як «спеціальний агент» компанії *General Motors Export*^[337]. Він рано встав та прийняв «чудову ванну з сіллю»: у ванни на кораблі подавали гарячу морську воду. Після цих процедур він одягнувся та пішов снідати. «На борту багато кому недобре, але я почуваюся відмінно», — писав він своїй дружині Естер.

Меріхейна — а він усюди, крім як під час подорожі, використовував ім'я Вільям Меррі Хейна — народився в Росії, у Великому князівстві Фінляндському (яке здобуде незалежність у 1917 році), а в 1893-му переїхав до Нью-Йорка. Його захоплювала швидкість, і вже у 1909-му він брав участь у перегонах на Брайтон-Біч у Брукліні. Одні з таких перегонів тривали 24 години. Він був також одним із перших гонщиків, які взяли участь у перегонах на тільки-но (у 1909-му) відкритому автодромі *Indianapolis Motor Speedway*. Вільям пережив дві аварії. В одній з них його машина — «Lozier» — двічі перекинулася, але він не отримав жодних травм. Він також спробував себе в ролі пілота й пережив зіткнення з іншим повітряним судном над аеродромом у Гарден-Сіті, що на Лонг-Айленді: другий літак під час польоту «сів» на літак Меріхейни згори. І того разу йому теж вдалося уникнути поранень. Його дружина казала: «Ніколи ще не було хоробрішого чоловіка»^[338].

Для своєї подорожі він обрав саме «Лузитанію», бо вважав її «найбезпечнішим» судном. У метушні та прощаннях із жінкою та дочкою Шарлоттою він не мав часу проглянути газету, яку купив перед

тим, як піднятися на борт. Лише коли корабель уже залишив Нью-Йорк на 50 миль позаду, він прочитав німецьке попередження.

Але воно його не схвилювало. Дорогою вони іноді зустрічали французькі та британські військові кораблі, а один французький дредноут навіть розвернувся та деякий час ішов за ними, але швидко відстав.

Як і всі інші пасажери, він не знав, що швидкість лайнера було зменшено через одну закриту бойлерну, хоча підказка була просто перед очима: з однієї труби не йшов дим. Меріхейна був переконаний, що корабель іде зі своєю максимальною швидкістю у 25 вузлів та пишався цим. «Ми пройшли повз декілька кораблів, що йшли туди або ж назад^[339], — писав він, — але в нас така велика швидкість, що ми не залишаємось у полі зору інших суден довго».

Він також із якоїсь причини вважав, що за ними доглядають ВМС Британії: «Вочевидь, у нас є супровід протягом усього переходу».

Того ранку Чарльз Лорія прокинувся о восьмій — його розбудив стюард. Він теж прийняв ванну з морською водою, одягся та пішов на прогулянку палубою першого класу. Зупинявся погомоніти з Хаббардами та іншими знайомими. Пообідав зі своїм попутником Лотропом Вітінгтоном — вони разом їли в розкішній обідній залі для першого класу, розташованій посередині палуби D. Тут під куполом, прикрашеним фресками з херувимами, серед пальм та інших рослин у горщиках, білих стін, коринфських колон з канелюрами та позолоченими капітелями, одночасно обідали 470 пасажирів. Позолочені листочки вкривали кожний виступ — від гіпсових вінків та виноградних лоз до балюстрад.

Командири «Кунард» та екіпаж знали Лорія дуже добре з його минулих подорожей. Йому навіть одного разу дозволили піднятися у вороняче гніздо на передній щоглі для бездротового зв'язку, де він і залишався протягом дня^[340]. Капітан Тьорнер навряд чи б міг на таке погодитися. Одна річ — оці чортові мавпи на палубі, а зовсім інша — на щоглі.

Лорія добре знав усі аспекти повсякденного життя на кораблі, і щоденні ставки пасажирів на те, скільки миль пройде корабель за один окремих день, не були для нього таємницею. Парі влаштовував один з офіцерів. Пасажири робили свої припущення за погодними умовами та

станом моря згідно з прогнозом на наступну добу. Найбільш непередбачуваним чинником був туман, який суттєво знижував показники пройденої відстані, адже єдиним безпечним рішенням у тумані було знизити швидкість та повідомляти про свою присутність у туманний горн. Це парі на відстань супроводжувалося розробкою стратегічних планів, суперечками, палінням сигар та розлиттям віскі. Серед присутніх незмінно виникали дружні стосунки, падали бар'єри формальної чемності та правил.

У неділю корабель увесь день ішов зі своєю максимальною швидкістю та здолав 501 милю, згадує Лорія^[341]. Його це здивувало, адже він гадав, що корабель рухався зі швидкістю в 25 вузлів, тобто приблизно 29 миль на годину. А в такому випадку за добу вони мали пройти 700 миль. Частково менша відстань пояснювалася періодичними туманами, але вони точно не могли «з'їсти» 200 миль. Опівдні наступного дня Лорія та Вітінгтон з'ясували, що корабель рухався ще повільніше: «З такою швидкістю ми не встигнемо в Ліверпуль за розкладом»^[342], — казав Лорія Вітінгтону.

Лорія повернувся в каюту, щоб переглянути малюнки Теккерей. Знов їх роздивляючись, він обдумував, що саме попросить Леді Річі написати, а також як саме оформити кожен малюнок^[343].

Для капітана Тьорнера ця подорож поки що проходила як завжди, і начебто так мало бути в наступні чотири дні. Погода здебільшого залишалася спокійною. Вірогідність зустріти німецьку субмарину посеред океану була дуже малою. Проте, коли корабель наблизиться до берегів Ірландії, імовірність атаки підвищиться. Самого Тьорнера субмарини не дуже хвилювали, але в «Кунард» уже починали усвідомлювати, що підводні човни становлять дедалі більшу загрозу.

Перед кожним переходом Тьорнер отримував від компанії конфіденційні повідомлення та попередження щодо різних умов, які могли вплинути на подорож. Нещодавно вони також почали надсилати меморандуми від Адміралтейства, у яких ішлося про загрозу субмарин, та наводилися поради щодо того, як діяти в разі зустрічі з підводним човном. Керівники «Кунард» і досі перебували в упевненості, що жоден капітан субмарини не наважиться потопити пасажирський лайнер. Але в той же час вони бачили, що Німеччина без жодних вагань починає атакувати інші комерційні кораблі, а її

підводні човни вже доходять аж до Ліверпуля. Один комерційний корабель, «Принцеса Вікторія», торпедували просто на виході з перекату річки Мерсі.

Ці атаки змусили Адміралтейство скласти спеціальні рекомендації щодо заходів у разі небезпеки. «Кунард» передала Тьорнерові наказ Адміралтейства припинити всі передачі повідомлень зв'язком Марконі, за винятком «надзвичайної необхідності»^[344]. Окремо операторам бездротового зв'язку заборонили «теревенити»^[345]. Пасажирам на борту залишили можливість тільки отримувати повідомлення, але не надсилати їх. Окрема інструкція Адміралтейства попереджала — виділено курсивом — «Кораблям слід обходити миси на безпечній відстані»^[346].

Найповніші інструкції Адміралтейство склало в лютому 1915-го. Вони були зібрані в секретному меморандумі, який капітани мали зберігати в «місці, де його можна знищити на першу вимогу»^[347]. У документі містилися наївні міркування та перекручені відомості про саму природу небезпеки, яку становлять субмарини. Палубну гармату субмарини в ньому називають «незначною зброєю», зазначаючи, що «постріли з гармат більшості субмарин не становлять небезпеки». Також тут повідомляють, що в разі влучення торпеди в судно не треба хвилюватись, адже «зазвичай у вас залишиться досить часу, щоб команда могла врятуватись за допомогою шлюпок, якщо вони зберігаються в належному порядку». Про *пасажирів* та їхню поведінку за таких умов у меморандумі ніяк не йшлося.

Натомість у документі було приділено багато уваги реалістичним описам уразливих місць підводних човнів із наполегливим спонуканням капітанів використовувати їх за будь-якої нагоди. «Якщо у вас по курсу раптово спливає субмарина з вочевидь ворожими намірами, правте прямо на неї на максимальній швидкості, змінюючи курс у разі необхідності, щоб субмарина залишалася чітко попереду». Коротше кажучи, Адміралтейство просило капітанів комерційних кораблів перетворити своє судно на атакувальну зброю й протаранити ворога. Такий маневр був досить ефективним завдяки відносній крихкості субмарин — і вже за тиждень це доведе «Дредноут»^[348], протаранивши та потопивши *U-29* під командуванням капітан-лейтенанта Веддігена. Таким чином він, можна сказати, помстився за

смерть команд «Aboukir», «Cressy» та «Hogue». Меморандум також радить британським кораблям видавати себе за кораблі нейтральних країн за допомогою фальшивих прапорів за будь-якої нагоди. «Це не є ні в якому разі негідним. Власники та командири мають повне право користуватися будь-якими методами, щоб ввести ворога в оману та видати британський корабель за нейтральний»^[349].

Також у меморандумі був чіткий наказ, який став наслідком катастрофи «Aboukir»: «Усім британським океанським комерційним кораблям забороняється надавати допомогу судну, яке було торпедоване субмариною»^[350].

Пізніше Адміралтейство також зробило заяву, що Тьорнер мав ще одну рекомендацію, від 16 квітня, у якій було зазначено: «Військовий досвід показав, що швидкісні пароплави можуть суттєво знизити ймовірність успішної несподіваної атаки субмарини за допомогою регулярної — кожні 10 хвилин або півгодини — зміни курсу»^[351]. У документі пояснювалося, що саме таку тактику використовували кораблі під час патрулювання у водах, де існувала висока ймовірність атаки субмарини.

Проте Адміралтейство могло помилятися, припускаючи, що на момент відплиття з Нью-Йорка такий документ був серед паперів, які отримав Тьорнер. (Юристи «Кунард» пізніше пишномовно обійшли це питання в заплутаних юридичних термінах, зводячи все до такого^[352]: «Кунард» вважає, що такий документ було передано капітанові, але в компанії не знали напевне, про що саме в ньому йшлося.) Факт, чи отримав це повідомлення Тьорнер, став предметом суперечки. Торговельна палата Адміралтейства справді склала рекомендацію такого зигзагоподібного курсу, але один видатний морський історик стверджував, що такі інструкції не були схвалені Першим Лордом Черчиллем аж до 25 квітня, тому їх не передавали капітанам та суднохідним компаніям до 13 травня, тобто набагато пізніше за відплиття «Лузитанії» 1 травня.

Та навіть якби такий документ був у Тьорнера, він навряд чи б щось змінив^[353]. По-перше, капітанам не наказувалося іти зигзагом — було просто описано стратегію. А по-друге, у ту епоху капітани комерційних кораблів вважали зигзагоподібний курс чимось

кумедним, і мало хто став би його застосовувати. Тим більше, командир величезного океанського лайнера. Неприйнятною була навіть думка про те, щоб завдати дискомфорту пасажиром (а в першому класі було досить багато видатних людей) постійними різкими поворотами.

Опинившись у відкритих водах, «Лузитанія» вийшла на швидкість приблизно у 21 вузол — це на 6 вузлів більше за максимальну швидкість підводних човнів у поверхневому режимі та вдвічі більше за швидкість під водою.

Така швидкість перевищувала максимальну швидкість будь-якого іншого цивільного корабля, що застосовувався на той момент. У неділю після полудня «Лузитанія» швидко наздогнала та обійшла американський лайнер «Нью-Йорк», на борту якого подорожувала шекспірівська актриса Еллен Террі.

У неділю Двайт Гарріс, ньюйорківець, що прямував в Англію з наміром одружитися, став планувати свої дії на випадок, якщо «Лузитанію» торпедують. «Я добре роздивився та вирішив, що якщо й справді щось станеться у “військовій зоні”, то піду на ніс корабля, якщо буде така можливість»^[354]. Але, перш ніж піти на ніс, він планував захопити те персональне рятувальне коло, яке придбав у Ванамейкера в Нью-Йорку.

Кімната 40; Квінстаун; Лондон.

Захищаючи Оріон

В Адміралтействі зчинилося хвилювання через німецькі повідомлення, перехоплені Кімнатою 40. Але хвилювала їх не «Лузитанія», а «Оріон» — один із найбільших та найпотужніших лінійних кораблів Британії, «супердредноут». Цей корабель було переобладнано в Девонпорті, що на південно-західному узбережжі Англії, і тепер він мав іти на північ, щоб повернутися у Великий флот у Скапа-Флоу.

У неділю, 2 травня, начальник штабу Адміралтейства Німий Олівер надіслав Першому Морському Лорду Джекі Фішеру повідомлення, у

якому радив відкласти вихід «Оріону»: «Буде менше місячного світла та менше ризику щоночі, поки ми чекаємо»^[355], — писав він.

Фішер погодився, і о 13:20 Олівер відправив телеграму головнокомандувачу флоту адміралові Джелліко з наказом затримати «Оріон» у Девонпорті. Того ж дня Адміралтейство також надіслало Джелліко вимогу вжити заходів щодо захисту менших суден — вугільників та катерів, «беручи до уваги загрозу з боку субмарин на захід від західного узбережжя Ірландії»^[356].

Протягом двох наступних днів Олівер також надсилав окремі попередження щодо двох інших військових кораблів^[357], «Глостер» та «Граф Единбурзький», а потім іще одне — з рекомендацією призначити «Юпітеру» курс через нещодавно відкритий шлях Північною протокою, який на той момент був безпечнішим за інші. Раніше Адміралтейство закривало його через німецькі міни, але 15 квітня шлях було очищено від мін та відкрито для військових, але не комерційних кораблів^[358]. Цей шлях проходив між Шотландією та Ірландією: він був з обох боків оточений дружніми берегами, а також його активно патрулював флот Британії.

Незважаючи на безпеку Північної протоки, адмірал Олівер наказав супроводжувати «Юпітер» есмінцями^[359].

Тієї неділі це була не єдина новина про Північну протоку^[360]. Адмірал Річард Вебб, голова Торговельного підрозділу Адміралтейства, який під час війни командував усіма британськими комерційними кораблями, отримав повідомлення, що новий шлях буде відкритий для *всіх* кораблів, як військових, так і комерційних. Тобто цивільні фрахтівники та лайнери, що йдуть у Ліверпуль, можуть узагалі не входити в Західні підходи, обходячи Ірландію з півночі та потім повертаючи на *південь*, на Ліверпуль.

Адмірал Вебб не передав нову інформацію в «Кунард» або на «Лузитанію».

Більшу частину дня в неділю Адміралтейство також стежило за подіями на підбитому американському танкері «Gulflight»^[361], який йшов на буксирі та під супроводом ВМС. О 16:05 з корабля доповіли про «значне просунення». Ще за дві години судно прибуло на острів

Сент-Меріс в архіпелазі Сіллі з майже повністю затопленою передньою частиною палуби та гвинтами, що стирчали над водою.

У Квінстауні, Ірландія, місцевий американський консул відкрив газету та вперше дізнався про попередження німецького посольства, яке опублікували в американських газетах за день до того.

Консула звали Веслі Фрост, і він працював у Квінстауні другий рік. Це місто й досі мало велике значення, хоча найбільші лайнери «Кунард» і перестали тут зупинятися через те, що занадто часто «торкалися дна» у бухті. Фрост знав, що тоді «Лузитанія» якраз була в переході до Ліверпуля, але попередження недуже його схвилювало. «Натяк на “Лузитанію” був досить зрозумілим^[362], — згадував він, — але в мене тоді навіть думки не виникло, що німці насправді можуть її атакувати. Відповідальність за такий учинок була б занадто скандальною, щоб розумні люди могли її на себе взяти».

Того самого дня, у неділю, набагато південніше, у Лондоні, посол США Волтер Пейдж, начальник Фроста, знайшов декілька вільних хвилин, щоб написати листа синові. Сина звали Артур, і він був редактором у нью-йоркській видавничій компанії, яку заснував посол зі своїм партнером Френком Даблдеєм у 1899 році.

Пейдж був з голови до ніг англофілом. У своїх офіційних повідомленнях він постійно виявляв свою прихильність до Британії та вражав президента Вільсона рішучою ненейтральністю. Насправді Вільсон на той момент уже втратив довіру до Пейджа, хоча сам посол ще про це не підозрював, незважаючи на численні натяки президента, який часто не відповідав на його комюніке^[363]. Уже сама тільки присутність полковника Хауза в Лондоні в ролі особистого представника Вільсона була достатнім свідченням зменшення впливу Пейджа, але сам посол, здавалося, ніяк не усвідомлював, наскільки мало Вільсон приділяв ваги йому самому та інформації, яку він надавав.

Пейдж часто писав синові, і зараз, у своєму недільному листі, розповідав йому про свої занепокоєння щодо можливого втягнення Америки у війну. Пізніше цей лист виявиться моторошно пророчим.

«Цьому [втягненню] може передувати підрив лайнера з американцями на борту^[364], — писав він. — Я вже майже очікую

такого».

Він також додав: «Якщо підірвуть британський лайнер, повний американських пасажирів, що робитиме дядько Сем? Що буде?»

U-20.

Небезпечна лінія

О 12:30 в неділю, раптом опинившись в оточенні патрульних кораблів та есмінців, Швігер знову наказав негайно занурюватися^[365]. Лінія кораблів попереду була схожа на протисубмаринний кордон, який верхнім своїм кінцем спирався на Фейр-Айл, а нижнім — на Норт-Роналдсей з Оркнейського архіпелагу. Швігер запідозрив, що цей кордон постійно перебуває в цих водах, і, якщо так, писав він у своєму журналі, щоб попередити інших капітанів, «не рекомендується перетинати цю лінію вдень, особливо коли видимість хороша».

Наступні чотири години *U-20* йшла в зануреному режимі. О 16:30 Швігер дав команду спливати на глибину перископа й відразу ж помітив патрульний корабель з правого борту. Субмарина знов опустилась на крейсерську глибину.

Так довго перебувати під водою було дуже важко для команди. Атмосфера на борту ставала спекотною та задушливою. Але важко було не тільки людям, а й батареям. Навіть рухаючись зі швидкістю лише в 5 вузлів, субмарина класу *U-20* могла пройти на одному заряді лише 80 морських миль.

Швігер іще дві з половиною години залишався в підводному положенні. У журналі він записав, що коли *U-20* пройшла 50 морських миль на електроенергії, батареї почали видавати потріскування.

О 19:00 Швігер знов підняв перископ і з полегшенням побачив, що ніякої загрози не було. «Ми спливли, — писав він, — і попрямували у відкрите море, щоб утекти від патрульних кораблів, чий дим було видно позаду».

У доповненні він записав у журналі, що якби за цією лінією Фейр-Айл — Роналдсей були інші есмінці й субмарині довелося б провести в зануреному положенні довший час, то «ми б опинились у критичній ситуації, адже в нас майже закінчився заряд батарей». Води тут були

занадто глибокі, щоб *U-20* могла залягти на дно. Якби батареї сіли, то у Швігера не було б іншого виходу, окрім як спливати та переходити на дизельні двигуни, поки електрична система перезаряджатиметься. Але есмінцю, чия швидкість удвічі більша за максимальну швидкість *U-20*, буде дуже легко наздогнати субмарину та обстріляти її.

Знов опинившись у безпеці відкритого моря та пройшовши повз північний край Шотландії, Швігер задав курс повз західне узбережжя Західних островів (група островів, розташованих коло північно-західного берегу Шотландії). До призначеної йому зони патрулювання біля узбережжя Ліверпуля було ще три дні ходу.

Море стало трохи спокійнішим — хвилі зменшилися до трьох футів. Субмарина залишалася на поверхні. О 21:30 він поставив підпис у журналі, закриваючи третій день патрулювання.

Вони були в морі вже три дні, але ще нічого так і не потопили, навіть не зробили жодного пострілу з палубної артилерійської установки.

Трохи пізніше Швігера викликали в укриття на рубці — дозорний помітив потенційну ціль. У своєму журналі Швігер описав її як «величезний нейтральний лайнер, назва підсвічена». Він подумав, що бачить данський пасажирський лайнер, що прямує з Копенгагена в Монреаль — можливо, він скористався допомогою свого «військового лоцмана», офіцера комерційного флоту на прізвище Ланц, який був на борту *U-20* спеціально для того, щоб ідентифікувати кораблі.

Розраховуючи на знання Ланца, а також на величезну книгу з силуетами та описом чи не кожного тогочасного судна, яка була на борту кожної субмарини, Швігер міг бути впевненим щодо належності майже будь-якого великого корабля, що потрапляв у поле зору.

Очевидно, що Швігер вважав данський корабель потенційною ціллю, проте не зробив жодної спроби атакувати. Корабель був надто далеко і йшов надто швидко — близько 12 вузлів, за розрахунками. «Атакувати цей корабель неможливо», — записав він у журналі.

Цей запис багато каже про характер Швігера. Якби обставини були більш сприятливі, він би здійснив атаку, навіть розуміючи, що корабель нейтральний, ба більше: він *віддалявся* від Британії, а отже, малоімовірно, що на борту був контрабандний вантаж для ворогів Німеччини. І цей запис також свідчить про те, що його не турбували

жодні сумніви щодо торпедування лайнера, повного цивільних пасажирів.

«Лузитанія».

Палтус

У неділю та понеділок погода залишалася похмурою. На палубах через дощ та вітер було холодно, і пасажери, схильні до морської хвороби, другий день поспіль залишалися в каютах.

Щодня капітан Тьорнер влаштовував тренування з евакуації та дій у разі пожежі, перевіряв двері перебірок між водонепроникними відсіками корабля. У морі тренування спуску шлюпок проходили без власне спускання їх на воду, як це відбувалося в нью-йоркському порту, адже коли корабель рухається, то спуск шлюпки може загрожувати життю будь-кого, хто є в ній. Перш ніж команда може безпечно опустити шлюпку на воду, корабель має повністю зупинитися.

У цих щоденних тренуваннях застосовували лише дві рятувальні шлюпки, які завжди висіли наготові на випадок, якщо хтось із пасажирів упаде за борт або станеться щось непередбачуване. Це були шлюпки № 13 та 14, розташовані одна проти одної з різних бортів. Щоранку група моряків збиралася коло шлюпки, що висіла з підвітряного боку (тобто з того боку, що був прикритий від вітру). Керував тренуваннями старший третій помічник Джон Льюїс. Усі моряки шикувалися та чекали команди.

За командою «На шлюпку!» вони залазили всередину, вдягали рятувальні жилети та сідали у визначених місцях. Після цього Льюїс розпускав моряків.

Льюїс також брав участь у щоденних інспекціях корабля, які проводив капітан екіпажу Джек Андерсон. Вони починалися щоранку о 10:30. З ними також корабель оглядали ще четверо чоловіків: старший лікар судна, помічник лікаря, старший стюард та начальник господарської частини. Вони зустрічалися коло кабінету останнього — «Господарського бюро», — який розташовувався посередині палуби В навпроти двох електричних ліфтів, і звідси вирушали на огляд. Обходили декілька заздалегідь обраних кают та обідніх зал, кімнат для відпочинку, туалетів, бойлерів та переходів з палуби А до третього

класу, перевіряючи, щоб усюди «була чистота та порядок»^[366], згадував Льюїс. Особливу увагу вони приділяли ілюмінаторам — вентиляційним отворах, як називав їх Льюїс, — адже їх не можна було залишати відкритими, особливо на нижніх палубах.

Ці інспекції, тренування та інші заняття команди були розвагою для пасажирів. Моряк Леслі Мортон став свого роду атракціоном на борту завдяки вмінню в'язати складні вузли. «Я пам'ятаю, як зв'язав огон із восьмипрядного каната на палубі на носі перед цілим натовпом пасажирів^[367] — мені знадобились усі мої приховані акторські здібності», — писав Мортон. Цей виступ викликав «охи та ахи» публіки — принаймні за його власними спогадами.

На борту ніхто поки що не знав про торпедування американського танкера «Gulflight» 1 травня або про те, що у Вашингтоні цей інцидент викликав занепокоєння безпекою самої «Лузитанії». Те, що атака сталася в той самий день, як було опубліковане попередження Німеччини проти подорожей через військову зону, яскраво проілюструвало реальність намірів Німеччини. Газета *Washington Times*, не зазначаючи своїх джерел, заявила, що «лайнер “Лузитанія” з кількома сотнями відомих американців на борту прямує в бік Англії^[368], незважаючи на те що окремі пасажирів отримали анонімні застереження, а офіційне попередження з'явилося на сторінках американських газет — попередження, яке на тлі останніх подій у військовій зоні може виявитись, як уже починають побоюватися, зовсім не порожнім». У статті також ішлося, що «сотні американців затамували подих, щоб тільки корабель з їхніми рідними не пішов на дно».

У статті повідомлялося, що федеральна влада приголомшена намірами Німеччини. Усіх турбувало, здавалося, одне-єдине питання: «Яку мету поставила перед собою Німеччина? Чи збирається вона розпочати війну проти Сполучених Штатів?»

Ніхто не мав жодних сумнівів щодо того, що інцидент із «Gulflight» буде вирішено дипломатичними методами, але в статті зазначалося: «Усіх хвилює поява все більшої кількості фактів, які свідчать або про те, що Німеччина шукає проблем зі Сполученими Штатами, або ж про те, що їхня влада безрозсудно ставиться до можливого спричинення проблем».

«Лузитанія» прямувала вперед, і на борту запанувала звична нудьга. Зустрічі за їжею ставали дедалі важливішими. У ці перші дні подорожі пасажери звикали до сусідів, з якими мали ділити стіл. Чарльзові Лорія звикати було легко: з ним за одним столом був його друг Вітінгтон. А ліверпульському детективу — навіть простіше: він їв сам-один. Тим, хто подорожував на самоті, загрожувала можливість опинитися поруч із набридливими людьми, з якими в них не було нічого спільного. На борту постійно хтось знайомився з чарівними людьми або хамами, з сором'язливими або хвалькуватими. Одна молода жінка мусила ділити стіл із чоловіком, який її «дуже драгував»^[369]. Серед пасажирів спалахували й згасали чвари. Розгорялися романтичні стосунки.

Але їжі завжди було однаково вдосталь, навіть у третьому класі, де мозковий горох із блакитної бляшанки був головною стравою, як і вілтширські сири, консервовані груші, персики, абрикоси та ананаси. У першому класі їжа була не просто хорошою, а марнотратно щедрою. Пасажирам першого класу пропонували супи, закуски та безліч основних страв з кожним прийомом їжі. Під час одного з переходів у меню на один обід входили: палтус в орлеанському соусі; міньйонисуше з палтуса; смажений на відкритому вогні морський окунь у соусі шорон (соус із білого вина, цибулі шалот, естрагону, томатної пасти та яєць); телячі відбивні; турнедо з бордоської яловичини; вірджинський запечений окіст; сідло барана; смажена дика качка; качка, фарширована селерою; смажені курчата цесарки; телячі філе та ребра; а також п'ять десертів: тирольське суфле, шоколадний торт, яблучний пиріг, баварський лимонний крем і морозиво двох видів — полуничне та неаполітанське^[370]. У меню було стільки позицій, що «Кунард» доводилося друкувати окремі листки з комбінаціями страв, які можна було замовити, щоб збиті з пантелику пасажери не помирили голодною смертю.

Пасажири пили та курили. Одночасно й багато. Для «Кунард» це складало суттєве джерело прибутку. Компанія постачала на борт запас зі 150 ящиків віскі *Black & White*^[371], 50 ящиків віскі *Canadian Club* та ще 50 — джину «Плімут». На борту також було 15 ящиків червоного французького вина 11-річної витримки шамбертен, білого вина такої ж витримки шаблі, 12 бочок зі стаутом та 10 — з елем. Був запас 30

тисяч цигарок *Three Castles* та 10 тисяч манільських сигар. На кораблі також продавали сигари з Гавани та американські *Phillip Morris*. Для пасажирів, у яких були люльки — а таких було багато, — на кораблі було 560 фунтів тютюну *Capstan* та 200 фунтів тютюну *Lord Nelson Flake* у бляшанках по 4 унції. Пасажири також брали свої цигарки та тютюн. Майкл Бірн, нью-йоркський крамар на пенсії та колишній помічник шерифа, який подорожував першим класом, вочевидь, планував чи не всю подорож палити: у нього з собою було 11 фунтів тютюну *Old Rover* та три сотні сигар^[372]. На борту судна протягом усього плавання не зникав запах тютюну, особливо відчутний після вечері.

Головною темою для розмов, як згадував пасажир Гарольд Сметерсг, була «війна та субмарини»^[373].

Для Теодейт Поуп подорож була нудною, а ще вона страждала від депресії, з якою боролась від самого свого дитинства. Теодейт одного разу описувала себе як людину з «надсвідомістю»^[374]. Коли вона вчилась у школі міс Портер у Фармінгтоні, її нерідко переслідували напади депресії та втоми. У 1887-му, у віці двадцяти років, у своєму щоденнику вона записала: «Сльози з'являються без будь-якої причини. Увесь день болить голова»^[375]. Директорка школи та її засновниця Сара Портер радила звернутися до лікаря. «Розвеселися, — казала вона Теодейт, — будь завжди радісною»^[376]. Але це не допомогло. Наступного року в березні батьки відправили Теодейт у Філадельфію, на огляд до доктора Сайласа Вейра Мітчелла, відомого своєю роботою з пацієнтами, переважно жінками, що страждали на неврастенію, або нервову виснаженість.

Мітчелл порадив Теодейт його відомий тоді стиль лікування — «лікування спокоєм»^[377], період вимушеної пасивності, що міг тривати до двох місяців. «Протягом першого тижня — а іноді до чотирьох чи п'яти тижнів — я не дозволяю пацієнтам вставати з ліжка, шити, читати чи писати, — писав Мітчелл у своїй книзі “Жир та кров”. — Єдине, що їм дозволяється, — чистити зуби»^[378]. Деяким пацієнтам він навіть забороняв самостійно перевертатися з боку на бік, наполягаючи, щоб вони просили про допомогу сестру. «У таких випадках, поки пацієнт лежить, приносять рушники та воду. Перед

сном його піднімають, переносять на кушетку, обтирають губками та повертають назад у наново застелене ліжко». В особливо складних випадках він навіть застосував легкі удари електричним струмом під час приймання ванни. Його методи лікування стали відображенням його власного критичного уявлення про жінок. У своїй книзі «Фізична та моральна втома, або Поради для перевантажених роботою» він писав, що «жінки б краще одужували, якби їх мозок навіть злегка не перевантажувався»^[379].

Теодейт підкорювалася всім правилам лікування Мітчелла, навіть незважаючи на те, що сама вважала відпочинок останнім, що їй потрібне. Вона писала: «Я завжди щаслива, коли в мене стільки справ, що мені ніколи думати про сум у житті»^[380]. Лікування їй не допомогло. А скоро всю методику доктора Мітчелла було переоцінено на національному рівні. У 1892-му письменниця на ім'я Шарлотта Перкінс Гілман опублікувала оповідання «Жовті шпалери», яке стало дуже популярним. У ньому вона виступала проти «лікування спокоєм» доктора Мітчелла. Гілман сама була його пацієнткою в 1887-му — на рік раніше за Теодейт, — коли страждала на те, що пізніше називатимуть післяпологовою депресією. Гілман провела в лікарні Мітчелла місяць, після чого він виписав їй рекомендації для продовження лікування: «Вести якомога більш домашнє життя. Постійно тримати дитину поруч. Лягати на годину після кожного прийому їжі. Щодня не більш як дві години віддавати інтелектуальним справам»^[381].

І ще: «Ніколи не торкатися ручки, пензля або олівця до кінця життя»^[382].

Гілман заявила, що лікування в Мітчелла привело її «мало не до божевілля»^[383]. Своє оповідання вона написала для того, щоб застерегти потенційних пацієнтів від цього лікаря.

Теодейт продовжувала боротися з депресією й після 30 років. Восени 1900-го, коли їй було 33, депресія навіть загрожувала її любові до мистецтва й архітектури. «Я виявила, що мій матеріальний світ втрачає спромогу приносити мені задоволення чи шкоду — для мене він не має значення, — писала вона в щоденнику. — Я зачиняюся всередині та знаходжу задоволення в тому внутрішньому світі, який ставав для мене притулком у дитинстві»^[384]. Почав зникати навіть її

інтерес до картин: «Картини вже давно були для мене мертві — ті, що мені подобаються, подобаються тільки на перший погляд, а потім стають лише фарбою, більше нічим; “вичавлені лимони”, якщо сказати банально»^[385]. Архітектура й досі її цікавила, але вже не так пристрасно. «Мій інтерес до архітектури завжди був набагато сильнішим за інтерес до будь-яких інших виявів мистецтва. І він точно не мертвий — ще ні»^[386]. Вона писала, що «стомилася бачити ці жолобкуваті крихкі яскраві курники, що здіймаються вгору, — я від них зубами скрегочу»^[387].

На борту вони з Едвіном Френдом обідали разом і принаймні якийсь час ділили стіл з молодим лікарем із Саратога-Спрінгс, штат Нью-Йорк. Його звали Джеймс Гафтон, і він став відомим після того, як доглядав поранених бельгійців під час війни, як і декілька інших пасажирів: Марі Депаж, медична сестра, та її чоловік, лікар Антуан. Депаж два місяці займалася збором грошей для підтримки своєї роботи й тепер їхала назад у Європу до свого сина Люсьєна, щоб побачитися з ним, перш ніж він вирушить на фронт. Лікар Гафтон теж прямував у Бельгію допомагати чоловікові Марі. За однією з розмов він зізнався, що вночі перед відплиттям на «Лузитанії» підписав новий заповіт.

Такі розмови не зворушили Теодейт: «Я абсолютно переконана, що на борту немає нікого, хто б цінував своє життя так мало, як я»^[388].

Маргарет Макворт та її батько Д. А. Томас ділили стіл в обідній залі першого класу з американським лікарем та його невісткою, 25-річною Дороті Коннер з Медфорда, штат Орегон. Коннер була щирою та енергійною жінкою, і на борту їй теж було нудно. Вона була схильна до необміркованих висловів. Одного разу Коннер сказала: «Не можу не сподіватися, що хоч у Каналі ми якось розважимося»^[389].

Маргарет звернула увагу на велику кількість дітей серед пасажирів. «Ми дуже здивувалися, коли це помітили»^[390], — писала вона. Вона вважала, що це через сім'ї, які з Канади переїжджають до Англії, щоб бути ближче до чоловіків та батьків, які билися на фронті.

Вона дуже серйозно поставилася до попередження німецького посольства й вирішила, що у випадку небезпеки примусить себе перебороти свої інстинкти та замість того, щоб відразу побігти на

палубу до шлюпки, спочатку повернеться в каюту по свій рятувальний жилет.

Престон Прічард, молодий студент-медик, який повертався додому з Канади, опинився за одним довгим столом в обідній залі другого класу з молодою жінкою на ім'я Грейс Френч із Рентона, Англія, — вона була однією з пасажирів, яких перевели з «Камеронії». Грейс зацікавив Прічард, або принаймні їй здалося, що він вартий деякої уваги. Вона роздивилася його вузьку краватку з червоною смужкою, а згодом зрозуміла, що в нього лише два костюми: «один дуже елегантний із темно-синього сержу, а другий зелений, для менш дбайливого носіння»^[391]. Її уваги не unikнув і його затискач для краватки з лавовими головами. «Ті голови, я добре їх пам'ятаю, бо в мого батька були схожі затискачі, і це привернуло мою увагу; наскільки я пам'ятаю, він завжди носив той затискач».

Прічард був добрим та дотепним і знав безліч різних історій. А ще вродливим. «Він підтримував у всіх гарній настрій, розповідаючи про різні події, що сталися з ним під час його подорожей, і добре до всіх ставився, — писала вона. — Я була дуже вдячна йому за його зусилля, бо погано себе почувала, — мається на увазі морська хвороба, — протягом усієї подорожі, а [він] особливо добре зі мною поведився».

Грейс також звернула увагу на молоду англійку, якій пощастило сидіти прямо поруч із Прічардом. З відтінком пихатості міс Френч описувала свою потенційну суперницю як «дуже низеньку»^[392], зі «світло-каштановим волоссям, блакитними очима, занадто темною шкірою обличчя — вона, мабуть, була в Каліфорнії, принаймні багато говорила про переваги та принади [цього штату]». А ще вона додала: «Вони за обіднім столом справляли враження добрих друзів».

Крім гри у віст, Прічард також брав участь у парі на пройдену відстань, а також у різних палубних іграх, зокрема перетягуванні мотузки та імпровізованій смузі перешкод. «Наша компанія щодня грала на палубі в стрибки через скакалку»^[393], — згадувала одна жінка. Одного разу молодий чоловік спробував використати скакалку як ласо та впіймати її, але йому не вдалося. Тоді Прічард вийшов наперед і показав усім присутнім, як це робити. Він наче був справжнім спеціалістом, добре вправлявся з ласо та впіймав багато

гравців. «Після цього я більше ніколи його не бачила»^[394], — сказала та жінка.

У своїх спогадах вона торкнулася особливого аспекту життя на борту такого великого корабля: ви можете якимось чином зустріти цікаву людину, але якщо вам не призначено один і той самий стіл або каюту або ж вона не займає шезлонг поруч із вами, то вірогідність розвинути якість ближчі стосунки надзвичайно низька — корабель був занадто великий. Гертруда Адамс, яка подорожувала другим класом разом зі своєю дочкою (їй було два з половиною роки), згадувала: «На кораблі було стільки людей, що ми жили наче у великому місті, щодень зустрічаючи нових людей, але ніколи нічого про них не дізнаючись»^[395].

Тож сам факт того, що Прічарда пам'ятало так багато випадкових знайомих, свідчив про його популярність.

Увечері окремі гості мали честь приєднатися за вечерею до столу, за яким головував капітан екіпажу Андерсон або ж капітан Тьорнер — якщо в Тьорнера з'являлося бажання побороти свою антипатію до соціальних функцій капітана^[396]. Зазвичай він волів їсти у своїй каюті або на містку. Особливо капітан полюбляв курятину — настільки, що за однією вечерею майже довів свого першого помічника до божевілля, намагаючись згризти найменші шматочки м'яса з курячої ноги.

U-20.

Проблеми з торпедами

Рано-вранці в понеділок *U-20* прорізала корпусом світ кольорів кобальту та канталупи. «Надзвичайно красива погода»^[397], — повідомляє запис Швігера в журналі від 4 години ранку. Субмарина тримала курс на Сул-Скеррі, острівець у західній частині Оркнейського архіпелагу з 88-футовим маяком. З усіх британських островів цей найбільш віддалений та ізольований.

Швігер підтримував курс на південний захід. Цілей у полі зору не було, як і загроз, тому субмарина весь день залишалася на поверхні. Ближче до заходу сонця, о 18:50, Швігер нарешті помітив потенційну

ціль — пароплав тоннажністю приблизно у 2000 тонн. На щоглі було піднято данський прапор, але лоцман Ланц вважав, що це військова хитрість, а корабель насправді британський і прямує з Единбурга. Корабель наближався до *U-20*, і Швігер наказав швидко занурюватися на глибину перископа.

З моменту занурення починався складний танок, який і мав визначити, чи додасть Швігер цей пароплав у свій облік затопленого тоннажу. Моряки бігали по субмарині туди-сюди під командуванням головного інженера, який таким чином утримував рівновагу субмарини, а стернові керували горизонтальними та вертикальними рулями. Швігер через певні інтервали піднімав та знов опускав перископ, щоб утримувати пароплав у полі зору, але максимально зменшити час, коли перископ видно на поверхні.

За допомогою далекоміра Швігер визначив відстань до корабля та його швидкість. Був іще один показник швидкості — висота, на яку піднімається вода на носі судна: висока біла вода свідчить про високу швидкість^[398]. Якби це був французький лінійний корабель, то придивлятися треба б було уважніше: на них малювали фальшиві хвилі, щоб збити з пантелику командирів субмарин.

У Швігера на борту було два типи торпед: стара модель із бронзи та нова модель Об. Об, або гіро (тобто гіроскопічна), була більшою та надійнішою за стару модель, але Швігер обрав бронзову торпеду — можливо, щоб заощадити хороші торпеди для важливішої цілі, наприклад корабля з солдатами на борту, який може йому трапитись у Ліверпульській затоці. Команда зарядила торпедний апарат та заповнила трубу водою — одну з двох труб у носовій частині субмарини. У *U-20* було ще два торпедні апарати на кормі.

Рульові уважно підтримували субмарину врівноваженою, щоб раптово не спливла рубка й не видала присутність субмарини або ж щоб перископ не пішов під воду, закриваючи вид капітанові, який націлює постріл.

Фрахтівник наближався, вочевидь не підозрюючи про *U-20* попереду. Швігер розташував субмарину під потрібним кутом до курсу корабля та повільно просувався вперед, щоб підтримувати роботу рулів і стерна. Субмарина по суті являла собою дуло гармати й під час запуску торпеди мала бути чітко націлена в потрібному напрямку.

З носа доповіли: «Торпеда готова».

Торпеди були дуже потужною зброєю — якщо вони спрацьовували. Швігер мало довіряв торпедам, і не без причини. Згідно з німецькими реєстрами, близько 60 відсотків пусків торпед закінчувалися невдачею: вони відхилялися від курсу, занадто сильно занурювалися та проходили під ціллю, ламався детонатор або ж не вибухали головки^[399].

Навести торпеду на ціль було справжнім мистецтвом. Маючи обмежений огляд, який дає перископ, капітан розраховував швидкість руху цілі, курс та відстань, адже цілитися треба не в корабель, а суттєво далі за його курсом, як у стрільбі по тарілках.

Історії про невлучання торпед були звичайною темою для розмов серед моряків. На одній субмарині було три невдалі пуски за одну добу, причому на третій раз торпеда неочікувано повернулася та по колу попрямувала назад, цілячись у субмарину й лише дивом не влучивши^[400]. На іншому підводному човні, *UB-109* (цей клас субмарин здебільшого використовували для патрулювання берегів), спробували здійснити запуск торпеди в надводному положенні^[401]. Перша торпеда, випущена з кормового апарата, вийшла з труби й відразу затонула. Капітан почав маневрувати, щоб зробити ще один постріл з носового апарата. Щодо першої торпеди, то, за даними британської розвідки, вона ще п'ять чи шість разів виходила на поверхню, описала повне коло й не влучила в ціль.

Крім того, торпеди були важкі — і дорогі. Одна така торпеда коштувала 5 тисяч доларів, що в перерахунку на сьогоднішній еквівалент становить понад 100 тисяч. Її вага перевищувала 3 тисячі фунтів. Для порівняння: автомобіль «Форд» моделі «Т» важив удвічі менше. На борту субмарини Швігера було місце для лише семи торпед, дві з яких обов'язково треба було залишити для зворотної подорожі.

Тобто якщо вважати, що німецькі дані щодо рівня успішності пострілів правдиві, то в цьому патрулюванні при семи випущених торпедах лише в трьох пострілах торпеда влучить у ціль та вибухне.

Ціль Швігера — британський, як вважалося, корабель під данським прапором — продовжувала наближатися^[402]. Коли судно наблизилося на відстань у 300 метрів, що становить дальність прямого пострілу для

субмарини, Швігер віддав команду стріляти. Наказ повторили по всій субмарині.

Далі мав би почутися свист, а субмарину мало б струснути в момент, коли торпеда виходить із труби. Після цього ніс мав би різко піднятися через втрату ваги, що повинні були б миттєво компенсувати стернові.

Але нічого такого Швігер не почув. Була лише тиша.

Торпеда так і не вийшла з труби. Осічка: замикальний механізм не відкрився.

Ціль продовжила свій шлях далі в безпечні глибокі води Північної Атлантики. Команда корабля, здається, і не підозрювала, наскільки близько вони були від катастрофи.

«Лузитанія».

Щастя та сонячне сяйво

Вільям Меріхейна з компанії *General Motors*. «Вівторок. Поновлення ігор на палубі. Сонячна погода — просто відмінна»^[403].

Неллі Гастон, 31 рік, другий клас, прямувала додому в Англію: «Вівторок. Ти помітиш, що я не писала листа щодня. У суботу ввечері після того, як я написала, лягла спати й добре виспалась. У мене верхня койка, і я не знаю, чи вони тут думали, що я зможу туди застрибнути, чи що. Я спробувала, та мені не вдалось, і довелося погукати стюарда, щоб він приніс драбинку. У них тут наче всього не вистачає, так що чекала я довго. Він таки намагався вмовити мене туди застрибнути, але мої спроби навіть і близько не були вдалимими»^[404].

Джейн Мак-Фаркуар зі Стратфорда, штат Коннектикут, подорожувала разом із 16-річною дочкою Грейс у другому класі: «Думаю, більш щасливе товариство пасажирів знайти неможливо. Тут були люди будь-якого віку: багато немовлят на руках у матерів, дітей найрізноманітнішого віку, чоловіків та жінок віком аж до 70-ти»^[405].

«Удень усі щиро насолоджувалися іграми на палубі, а по вечорах були концерти — у такому щасті на сонячному сяйві думати про

небезпеку було неможливо».

Чарльз Лоріа: «Минали дні, і пасажирів наче насолоджувалися подорожжю все більше й заводили знайомства, які завжди виникають під час переходу через океан»^[406].

Дороті Коннер, 25 років, з Медфорда, штат Орегон, перший клас: «Ніколи не бувало в мене такої нудної чи безглуздої подорожі»^[407].

Кімната 40.

«Оріон» відпливає

У вівторок, 4 травня, Адміралтейство вирішило, що більше не можна тримати «Оріон» у Девонпорті, але все ж таки вдалося до певних заходів, щоб убезпечити прибуття супердредноута на базу в Скапа-Флоу. Адмірал Олівер призначив відплиття корабля тієї ж ночі після заходу сонця та видав чіткий наказ пройти за 50 миль західніше від островів Сідлі, потім повернути на північ і весь шлях до бази триматися принаймні за 100 миль від узбережжя Ірландії^[408]. Він також наказав організувати супровід «Оріону» до відкритого океану чотири есмінцями: «Laertes», «Moogeot», «Myngs» та «Woype».

В Адміралтейство послідовно надходили детальні доповіді про перехід «Оріону», включно навіть зі змінами у швидкості^[409]. За жодним кораблем у відкритому морі не спостерігали так уважно, як за «Оріоном».

Серед записів телеграфних повідомлень в Адміралтействі немає жодної згадки про «Лузитанію», яка на той час уже чотири дні перебувала в морі та перетнула половину Атлантики.

До Лондона в командний пункт Адміралтейства надходили повідомлення про нові субмарини, які бачили в морі, а також про нові атаки. Уранці в неділю, 2 травня, французький корабель «Європа» був торпедований та затонув недалеко від островів Сіллі^[410]. Десять іще в іншому місці доглядач маяка повідомляв, що бачив «пароплав, який переслідувала субмарина». Вугільник Адміралтейства «Fulgent» був

торпедований біля скель Скеллінг на заході Ірландії — його команду з дев'яти осіб урятували та висадили в Голвеї ввечері в понеділок. Рановранці у вівторок, 4 травня, один спостерігач повідомив про субмарину на поверхні води на північний захід від скелі Френчменз-Рок, що на островах Сіллі. Він бачив, що, перш ніж зануритися, субмарина рухалася на схід. Того ж ранку О 3:15 береговий спостерігач повідомив про «велику стіну вогню»^[411], що здійнялася з моря біля берегів графства Мейо.

Але в Кімнаті 40 командир Хоуп та його дешифрувальники нічого не чули про капітан-лейтенанта Вальтера Швігера. Його субмарина була надто далеко від Німеччини, щоб спробувати надсилати повідомлення бездротовими каналами зв'язку. У Кімнаті 40 могли лише припустити, що Швігер і досі прямував у зону патрулювання в Ірландському морі, яку йому призначили.

Той момент став дуже цікавим з точки зору історії морської війни. У Кімнаті 40 знали, що підводний човен прямує на південь до Ліверпуля, а також знали історію того човна; знали, що він на той момент був десь у північній Атлантиці й мав наказ топити транспортні кораблі, які можуть перевозити війська, а також будь-які інші британські кораблі, які зустрінуться; знали, що підводний човен достатньо озброєний снарядами та торпедами, щоб затопити дюжину кораблів. Можна порівняти: уявіть, що поліція знає, що на свободі по вулицях Лондона гуляє вбивця, ім'я якого теж відоме; знає, чим саме він озброєний, і знає, що в найближчі дні він здійснить напад у певному районі, — не знає тільки, коли саме.

Але тиша ще нічого не означала. Колись *U-20* мала проявити себе.

U-20.

Розчарування

О 19:40 у вівторок Швігер нарешті побачив узбережжя Ірландії: на горизонті з'явився маяк, майже прихований серпанком, що підіймався з води^[412].

День приніс суцільні розчарування. На морі була велика хвиля, і команді було некомфортно на борту. Швігерові не трапилися ніякі цілі,

які було б варто атакувати. Одного разу в полі зору на якусь хвилину з'явився озброєний траулер, але все одно в нього була настільки неглибока осадка, що торпеда, найімовірніше, пройшла б під кілем. Більшу частину дня видимість була дуже погана, і лише ввечері стало можна розгледіти далекі об'єкти. Проте надвечір на поверхні води знов почала збиратись імла, віщуючи туманну ніч.

За п'ятнадцять хвилин з'явився пароплав, який рухався в напрямку *U-20*. Він був ще далеко, але відразу було зрозуміло, що це корабель значного тоннажу. Швігер розпорядився зануритися на глибину перископа та приготувався до атаки. Він розташував *U-20* під кутом у 90° до курсу корабля та приготувався до пострілу, який називав «чистим пострілом у ніс», знов обравши бронзову торпеду.

Наближаючись, корабель наче меншав. Сутінки та легкий туман створювали оптичну ілюзію, і корабель лише на перший погляд здавався великим. Швігер пересвідчився, що тоннаж цього судна не перевищував 1500 тонн, але це вже щось. Він розташував субмарину так, щоб їхні курси перетнулися точно на відстані 300 метрів. До цілі була ще миля.

Трохи пізніше Швігер знов подивився в перископ та побачив, що корабель відхилився від курсу й на такій відстані його тепер не наздогнати.

Розчарування Швігера видно навіть у формальних фразах журналу: «Неможливо, щоб із пароплава нас могли побачити», — писав він. Корабель, за його записами, був шведським судном «Гайбернія» «з нейтральними знаками, без прапора».

Швігер знов вивів *U-20* на поверхню та продовжив свій курс на південь крізь ніч, яку він описав як надзвичайно темну.

Лондон; Берлін; Вашингтон.

У спокої відмовлено

У середу, 5 травня, високий військовий посадовець Британії Вінстон Черчилль, Перший Лорд Адміралтейства, вирушив з Лондона до Парижа. Він міг подорожувати відносно безпечно завдяки комбінації захисних заходів: морських мін та сіток проти субмарин у східному кінці Ла-Маншу, а також щільного патрулювання всієї довжини каналу. Субмаринам було надто небезпечно ходити через ці води постійно. Хоча Черчилль подорожував інкогніто й заселився у готель під фальшивим ім'ям, його візит не був таємницею. Він мав зустрітися з італійськими та французькими посадовцями, щоб визначитися, як саме використовувати ВМС Італії в Середземному морі тепер, коли Італія 26 квітня приєдналася до війни на боці Британії, Франції та Росії. Після зустрічі він планував, як і раніше, поїхати на фронт, щоб побачитися з фельдмаршалом сером Джоном Френчем — сером Джоном Дентоном Пінкстоуном Френчем — командиром Британських експедиційних військ у Франції.

За відсутності Черчилля в Адміралтействі стало набагато тихіше. Зазвичай він уважно стежив за всіма морськими справами та подробицями повсякденної роботи, які теоретично мав би контролювати Перший Морський Лорд Адміралтейства. Саме через це й виник конфлікт між 40-річним Черчиллем і 74-річним адміралом Джекі Фішером, який обіймав другу за важливістю посаду в Адміралтействі.

Якщо Черчилль був подібний до бульдога, то Фішер скоріше нагадував велику банькату жабу. Він був як дві краплі води схожий на майбутнього актора Ласло Льовенштайна, більш відомого під псевдонімом Пітер Лорре. Фішер, як і Черчилль, мав велику силу волі та схильність занадто турбуватися про всі найдрібніші подробиці морських операцій. Коли в Адміралтействі були присутні обидва, то напруга не вщухала весь день. Один офіцер писав своїй дружині: «Цікава утворилася ситуація: два дуже сильні та розумні чоловіки, один старий, хитрий та досвідчений, а другий молодий,

самовпевнений, дуже самовдоволений, але непостійний^[413]. Вони не можуть працювати разом і не можуть удвох бути зірками цього шоу». Здавалося, Черчилль рішуче взявся за узурпацію обов'язків Фішера. «Його енергійність та працездатність майже лякали, — писав голова розвідки Блінкер Холл. — Записки та меморандуми на всі можливі теми вилітали з його кабінету в будь-яку годину дня та ночі. І, що було гірше, він вимагав надавати йому дані, які зазвичай мали надаватися лише Першому Морському Лордові або ж начальнику штабу, і це нерідко призводило до непорозумінь та незаслужених докорів»^[414].

Їхні стосунки ще погіршував той факт, що Фішер перебував майже на межі божевілля. Холл писав: «Поступово всі ми в Адміралтействі не могли не помічати, що той Фішер, якого ми знали, уже не з нами. Його поступово витісняв украй виснажений та розчарований чоловік. Він перенапружувався, намагаючись продовжувати справу. Іноді й досі з'являлися його старі спалахи розуму, але під зовнішньою маскою все було вже не так добре... Ми відчували, що будь-якої миті може настати злам»^[415]. Адмірал Джелліко, командир Великого флоту, теж турбувався й в листі до колеги від 26 квітня писав: «Стан справ у командному штабі поганий, навіть гірший, ніж я думав. Шкода, що все так; немає жодних сумнівів, що флот втрачає впевненість у керівниках»^[416].

Черчилль визнавав енергійність Фішера та його геніальні розумові здібності, які той виявляв у минулому. «Але йому було 74 роки, — писав Черчилль, відкриваючи суть. — Він був великим замком, що вже не відповідав сучасності. Велична центральна вежа стояла непорушна й наче вічна, але зовнішні укріплення та стіна з бійницями вже зруйновані, а імператор жив лише в окремих кімнатах та коридорах, які знав усе своє життя»^[417]. Але саме на це й розраховував Черчилль, коли повернув Фішера на посаду Першого Морського Лорда. «Я взяв його тому, що він був старий та слабкий, а значить, я міг узяти все у свої руки»^[418].

У травні 1915-го Черчилль писав, що Фішер страждає на «сильне нервово виснаження»^[419]. Коли Черчилль поїхав у Париж, за головного лишився Фішер, але він ледь давав раду своїм обов'язкам. «Його явно тривожило та лякало те, що він один залишився за головного в Адміралтействі, — писав Черчилль. — Без сумніву, старий адмірал

страшенно хвилювався через величезний тиск, який чинили ті часи та напрямок, у якому розвивалися події»^[420].

У відсутність Черчилля стався інцидент, який тільки посилив його побоювання щодо розумового здоров'я Фішера. Перед від'їздом у Францію Черчилль звернувся до своєї дружини Клементини: «Подбай про “старого хлопчачка” замість мене»^[421]. І вона вирішила запросити Фішера на обід. Клементина не довіряла адміралові, він не подобався їй, і вона також мала сумніви щодо його спроможності протистояти стресу керування Адміралтейством за відсутності її чоловіка. Проте обід минув добре, і Фішер пішов. Принаймні вона думала, що пішов.

Невдовзі після обіду Клементина теж вийшла з вітальні й побачила, що Фішер досі в будинку — «ховається в коридорі», як згадувала дочка Черчилля Мері. Клементина була вражена. «Вона спитала, чого він хоче, а він грубо та дещо непослідовно сказав їй, що вона, певно, переконана, що Вінстон поїхав на нараду з сером Джоном Френчем, а насправді він розважається з коханкою в Парижі!»

Таке звинувачення було для неї смішним, і вона різко відповіла:

— Ви, старий дурню, замовкніть і забирайтеся звідси!

Оскільки Черчилль був у Парижі, потік записок і телеграм, які він щоденно писав^[422], — «невпинний обстріл меморандумами та протоколами на всі теми, які тільки можна уявити, як технічні, так і будь-які інші», як описував це помічник Фішера, — різко зменшився. У коридорах Адміралтейства зазвичай панував бедлам, а зараз воно стало мовчазним, якщо не сказати недбалим.

У Берліні в посольстві США посол Джеймс В. Джерард отримав коротку, на два абзаци, записку з Міністерства закордонних справ Німеччини. У цьому повідомленні від 5 травня, середи, було викладено те, що в декілька попередніх тижнів нейтральні кораблі «неодноразово» наражались на атаку німецьких субмарин у визначеній зоні військових дій^[423]. В одному з випадків, як зазначалося в записці, субмарина потопила нейтральний корабель «через неналежне освітлення знаків нейтралітету в темний час доби».

Отримавши це повідомлення, Джерард негайно передав інформацію у Вашингтон та порекомендував Сполученим Штатам «іще раз застерегти американські кораблі проти здійснення рейсів у зоні військових дій без належних заходів безпеки». Він також окремо

підкреслив необхідність пересвідчуватися в тому, що нейтральні позначки «якнайкраще видно, а з заходом сонця та всю ніч вони особливо добре підсвічуються».

Наступного дня Джерард передав своє повідомлення в Державний департамент США.

У Вашингтоні президент Вільсон перебував у стані емоційного сум'яття — і не через кораблі чи війну.

Він усе сильніше захоувався в Едіт Галт, і в його житті з'явилася надія покінчити з самотністю. У четвер, 4 травня, ввечері Вільсон розпорядився послати його «Pierce-Arrow» по Едіт і привезти її в Білий дім на вечерю. Вона вдягла довгу білу атласну сукню з «кремовим мереживом, декількома акцентами зі смарагдово-зеленого оксамиту по краю глибокого квадратного вирізу, а також зелені черевички без підборів»^[424]. Після вечері Вільсон повів Едіт на Південний портик, де вони лишились удвох, без компаньйонки. Вечір був дуже теплим, і в повітрі рясно пахло вашингтонською весною. Він сказав, що кохає її.

Вона була вражена:

— О, ви не можете мене кохати, ви ж мене майже не знаєте; і ще навіть року не минуло зі смерті вашої дружини.

Вільсон залишався абсолютно спокійним:

— Знаючи вас, я боявся, що мої слова можуть вас вразити, але я не буду джентльменом, якщо буду продовжувати користуватися можливістю бачитися з вами, не кажучи вам того, що вже сказав своїм дочкам та Гелен: я хочу, щоб ви стали моєю дружиною.

Він не просто зізнався в коханні, що вже вражало, але й запропонував свою руку.

Едіт відмовила. Але свою відмову вона пом'якшила запискою, яку написала вночі після того, як Вільсон відвіз її додому. «Уже давно за північ, — писала вона в середу, 5 травня. — Я сиджу у великому кріслі коло вікна та дивлюся в темряву. Відтоді, як Ви пішли, уся моя істота випромінює енергію та життя!»

Вона написала, що його зізнання в коханні та самотності завдало їй страждань. «Як же я хочу допомогти Вам! Це невимовне задоволення та привілей — мати право розділити з Вами ці напружені, страшні дні відповідальності! Мене до самих кінчиків пальців пронизує тремтіння, коли я згадую ті надзвичайно важливі слова, які Ви сказали мені

сьогодні, і мені вкрай шкода, що в мене немає чого дати Вам у відповідь. Я маю на увазі щось таке, що б відповідало Вашому дарунку мені!»

І вона вступила у всесвітню довічну боротьбу: як пом'якшити відмову таким чином, щоб не втратити друга назавжди.

«Я жінка — і сама думка про те, що я Вам потрібна, тішить мене! — писала вона. — Але, люба моя рідна душе, довіртеся мені та дозвольте відвести Вас від думки про те, що Ви щось втратили через свою відчайдушну чесність, і привести до впевненості в тому, що завдяки такій чесності між нами нам нічого боятися — ми будемо допомагати одне одному та підтримувати».

Вона також додала: «Ви були чесним зі мною, і я, мабуть, була занадто відвертою з Вами — пробачте мені, якщо так!»

Трохи пізніше, вранці, коли сонце вже зійшло та почало свій звичний шлях небосхилом, Едіт та Гелен Боуне пішли на прогулянку в парк Рок-Крік. Там вони натрапили на камені, на яких вирішили перепочити. Гелен глянула на Едіт та зауважила: «Кузен Вудро вранці виглядав так, наче захворів»^[425]. Вона любила брата та прагнула його захистити. Гелен називала його «тигр»^[426], але не через якусь хтивість, а з причини, про яку потім розповіла Едіт: «...він був такий зворушливий у цьому полоні Білого дому, жадав мати можливість прийти та піти, як приходила вона, — він був схожий на чудового бенгальського тигра, якого вона колись бачила; [тигр] ніколи не знав спокою, постійно рухався, тривожився та обурювався на ті ґрати, що закрили від нього велике життя, дане йому Богом». Тоді, у парку, Гелен розплакалася:

— Тільки-но я подумала, що в його житті з'явилося хоч якесь щастя^[427]! І ти розбиваєш його серце!

І тут — наче дивне сценічне втручання — з-за групи дерев неподалік з'явився доктор Грейсон верхи на коні. На величезному білому коні, не більше й не менше. Він запитав Гелен, що сталося, і вона поспіхом пояснила, що перечепилася та впала. «Не думаю, що він повірив, — писала Едіт, — але вдав, наче повірив, та поїхав далі»^[428].

Його поява була дуже вчасною, згадувала Едіт, «бо я вже почала почуватись як злочинець, винний у підлій невдячності». Вона спробувала пояснити Гелен, що вона не «монстр», а просто не могла

«погодитися на таке, чого не відчуває насправді». Едіт розуміла, що «гралася з вогнем у тому, що стосується Вільсона, адже він за своєю природою вразливий та не схильний до очікування; але мені справді потрібен час, щоб зазирнути у власне серце»^[429].

Відмова Едіт завдала Вільсону великих страждань і залишила його майже дезорієнтованим у вирі світових подій, що вимагали його уваги. Навіть Британія ставала все більшим джерелом негараздів: намагаючись стримати потік військового вантажу в Німеччину, британські військові кораблі почали зупиняти американські судна та конфіскувати американські грузи. Ще на початку війни Вільсон турбувався, що дії Британії можуть розлютити населення США та призвести до серйозного конфлікту між двома народами. Напруження на якийсь час вдалося дипломатично вгамувати. Але 11 березня 1915-го у відповідь на німецьке оголошення «зони військових дій» у лютому Британія опублікувала новий вражаючий «Королівський указ у раді», у якому проголошено офіційний намір зупиняти кожен корабель, що прямує до Німеччини або з неї, незважаючи на його нейтральність, а також зупиняти кораблі, що йдуть навіть у нейтральні порти з метою визначити, чи може вантаж на борту вершті-решт опинитись у руках Німеччини. Крім того, Британія суттєво розширила список товарів, які від тепер вважалися контрабандою. Указ надзвичайно розсердив Вільсона, і він надіслав офіційний протест, у якому назвав план Британії «найбільш неправомочним запереченням суверенних прав держав, що перебувають зараз у мирі»^[430].

Але його протест не дав жодних результатів. Американські мореплавні компанії, у яких конфіскували або затримали вантаж, почали скаржитися, навіть незважаючи на те, що Державний департамент успішно визволив автомобіль, який морем перевозив один видатний американець^[431]. Для британців ставки вже були надто високі, щоб погодитися на компроміс. Як минулої осені писав британський посол в Америці Сесіл Спрінг Райс, «у битві не на життя, а на смерть, у яку ми зараз вступили, вкрай важливо перешкоджати постачанню військового спорядження німецьким арміям та фабрикам»^[432].

Америці дедалі важче ставало дотримуватися нейтралітету. У своєму листі до подруги Мері Галберт Вільсон писав: «Англія та

Німеччина разом, мабуть, зведуть нас із розуму, бо нерідко здаються божевільними з цими непотрібними провокаціями, до яких вони вдаються»^[433].

Проте Вільсон визнавав фундаментальну різницю між підходами сторін до торговельного морського руху. Королівський флот поводився по-цивільному й нерідко сплачував гроші за вилучену контрабанду. Німеччина ж, здавалося, все більше схилилася до того, щоб топити комерційні кораблі без попередження — навіть ті, на яких були знаки нейтралітету. Торпедна атака на «Gulflight» була яскравим прикладом. У Державному департаменті заступник державного секретаря Роберт Лансінг попереджав, що, беручи до уваги атаку на «Gulflight», Сполучені Штати мають дотримуватися лютневої декларації Вільсона, у якій він пообіцяв закликати Німеччину до «суворої відповідальності» за свої дії. Вільсон не дав ніяких публічних коментарів із цього приводу, але разом з Генеральним секретарем Брайаном у загальній бесіді з репортерами дав зрозуміти, що влада розважливо поставиться до цього інциденту: «Сполучені Штати не збираються вдаватися до будь-яких дипломатичних дій... аж поки всі факти не отримають підтвердження та не буде досягнуто певного рішення»^[434], — повідомляла *New York Times* на першій шпальті в середу, 5 травня.

Насправді ж Вільсон непокоївся через інцидент із «Gulflight». Це був американський корабель, і в результаті атаки загинуло троє членів команди. Крім того, субмарина здійснила атаку без попередження. Хоча Вільсон і не вважав, що напад був достатньо важливим, щоб втягнути країну у війну, але принаймні протест треба було заявити. Того дня в середу він дротовим зв'язком порадився з полковником Хаузом, який ще залишався в Лондоні, та запитав у нього поради щодо того, яку відповідь можна дати Німеччині.

Хауз порадив надіслати «гостру ноту», але додав: «Та, боюся, що будь-якої миті може статися більш серйозний розрив, бо вони наче не звертають жодної уваги на наслідки»^[435].

«Лузитанія».

Декларація

На борту «Лузитанії» пасажери дізнавалися новини про війну з *Cunard Daily Bulletin*, але тут, як і в «наземних» виданнях, повідомлялося тільки про загальні переміщення військ, наче це була гра в карти та кості, а не війна та люди з плоті й крові. Ті звіти не передавали реальності битви, що тоді розгорнулася на суші, особливо на Дарданеллах, де морський та сухопутний наступ Союзників зайшов у глухий кут і британцям та французам довелося копати такі ж траншеї, як і на Західному фронті.

Найстрашнішим моментом битви був вихід із траншеї: треба вставати та вилазити назовні, знаючи, що будь-якої миті супротивник може розпочати обстріл, який продовжуватиметься до кінця атаки. Кінця — тобто перемоги, яка полягає в здобутті кількох ярдів землі; або ж поразки — тобто кілька ярдів буде втрачено. У будь-якому результаті половина солдатів батальйону загине, отримає поранення або зникне безвісти. «Я ніколи не забуду той момент, коли ми мали виходити з-під захисту траншей^[436], — згадував британський рядовий Рідлі Шелдон про битву на мисі Геллес, південно-західному кінці півострова Галліполі. — Це справжній жах, той перший крок — прямо назустріч найсмертоноснішому вогню, коли розумієш, що будь-якої миті тебе можуть застрелити; але якщо в той момент у тебе не влучають, то наче стаєш трохи сміливішим. А потім, коли з іншого боку зустрічаєш солдатів — таких самих, як і ти, — це надихає та дає рішучості рухатися вперед. З траншеї завжди виходили з нерухомо закріпленими байонетами — однією шеренгою, стрімко як вітер. Але насправді це було просто вбивством, бо солдати падали, наче кукурудза під серпом».

Поранені солдати лежали просто неба або у воронках, чекаючи на санітарів-носіїв, які могли прийти через декілька годин або навіть днів. Поранення були різні: від незначних проникнень шрапнелі до жахливих спотворень. «Я повернувся назад у траншею й побачив таке, чого ніколи раніше не бачив, — коли дим розсіявся»^[437], — писав капітан Альберт Мюр, також на Геллесі. У його траншею влучив снаряд — саме в те місце, де він щойно писав записки, які мали забрати два зв'язківці. Один із них загинув у звичайний спосіб, а другий... «Його голова лежала на відстані 4 чи 5 футів від тіла. Два мої сигнальніки також загинули, і їхні тіла понівечило настільки, що я вважаю неприйнятним це описувати».

Десь інде на Геллесі сержант Деніс Моріарті та його Перший королівський мюнстерський фузилерний полк відбивали наступ турків, який почався о десятій вечора. «Вони підповзли просто до самих наших окопів, їх були тисячі, і вони спотворили ніч своїми криками: “Аллах, Аллах!” Нам не залишалось нічого іншого, крім як їх викошувати»^[438]. Деякі з турецьких солдатів змогли досягти траншеї, де був Моріарті. «Коли турки пробилися в безпосередню близькість, ті дияволи почали використовувати ручні гранати, і мертвих потім можна було ідентифікувати лише за жетонами. Боже, що за картину побачили ми, коли сонце встало того ранку». На той момент, коли союзні війська зрештою були евакуйовані в січні 1916-го, серед мертвих, поранених або зниклих значилося близько 265 тисяч солдатів Союзників та 300 тисяч турків^[439].

У солдатів на морі справи йшли не набагато краще. Армада вражала: сотні різних кораблів від мінних тральщиків до велетенських дредноутів, але більшість із них були в зоні ураження турецької артилерії, встановленої на узвишсях. Гармати поливали палуби кораблів тисячами тонн вибухівки. У французький лінійний корабель «Сюффрен» влучив снаряд, зруйнувавши гарматну башту та спричинивши пожежу в трюмі. Ще один розбив передню трубу.

Контр-адмірал Еміль Гепрат спустився з містка, щоб оцінити руйнування та підбадьорити моряків: «Видовище, — писав він, — було трагічно моторошне: усюди руйнація, полум'я не жаліло нічого. Молоді хлопці, ще декілька хвилин тому такі енергійні та впевнені у своїх силах, тепер [лежали] мертві на пустих палубах — почорнілі скелети, перекручені в різні боки, без одягу, бо його знищило полум'я»^[440].

На борту «Лузитанії» було тихо. Там були книги, сигари, вишукана їжа, вечірній чай, спокійний ритм життя: прогулянки палубами, невимушені бесіди коло поруччя, плетіння гачком або ж просто відпочинок у шезлонгу під приємним морським бризом. Іноді вдалечині з'являлись інші кораблі, трохи ближче час від часу спливали кити.

У середу, 5 травня, у Нью-Йорку компанія «Кунард» нарешті надала митниці повну декларацію вантажу «Лузитанії». На відміну від того документа на одну сторінку, який заповнював капітан Тьорнер

перед відплиттям, «Додаткова декларація» налічувала 24 сторінки та більш як три сотні одиниць вантажу.

Тут були шкурки ондатри, горіхи, бджолиний віск, бекон, сільлизунець, товари для догляду за зубами, ящики зі свинячим жиром, бочки з коров'ячими язиками; обладнання від компанії *Otis Elevator*; удосталь солодощів: 157 бочок, що мали втілити мрії всіх школярів Ліверпуля^[441]. У декларації також зазначалась одна позиція «Картини олією», які перевозив пасажир першого класу сер Г'ю Лейн, колекціонер творів мистецтва з Дубліна. Але назвати цей вантаж просто картинами олією означало б принизити його. Ті картини були застраховані на 4 мільйони доларів (близько \$92 мільйонів у сучасному еквіваленті), і серед них, якщо вірити чуткам, були роботи Рубенса, Моне, Тиціана та Рембрандта.

Більш проблемним вантажем — але абсолютно легальним згідно з американськими законами нейтралітету — були 50 бочок та 94 ящики з порошком алюмінію, а також 50 ящиків із бронзовою пудрою. Обидві речовини в особливих умовах були дуже вогненебезпечними, як і 1250 ящиків зі шрапнельними артилерійськими снарядами, виготовленими компанією *Bethlehem Steel*. Снаряди призначалися для британської армії — на Західному фронті британцям серйозно бракувало боєприпасів. (Черчилль писав: «Армія у Франції вистрілювала снаряди з такою швидкістю, якої ще ніколи не вимагали від жодного військового керівництва»^[442].) Шрапнельні снаряди по суті були неактивними, їхній власний вибуховий заряд був мінімальним^[443]. А ось детонатори для них пакувалися в інші ящики та зберігалися окремо. Патрони з потужною вибухівкою, які використовувалися для запуску снаряда з гармати, *не були* на борту — їх мали під'єднати пізніше, на складі в Британії.

Згідно з декларацією, на борту також були 4200 ящиків з боєприпасами для гвинтівок «Ремінгтон», які загалом важили 170 тонн.

U-20.

Нарешті

Весь ранок середи, 5 травня, над морем коло узбережжя Ірландії висів щільний туман^[444]. З 4:00 ранку і щоразу, як Швігер піднімав перископ, щоб перевірити погоду, він бачив лише темну невиразність. *U-20* прямувала на південь з невеликою швидкістю — близько 5 вузлів, — щоб заощаджувати батареї. О 8:25 Швігер вирішив, що видимість достатньо покращилася для сплиття, хоча субмарина й досі була оточена туманом.

Команда від'єднала два електричні двигуни та перевела субмарину на дизелі, щоб вивести її на крейсерську швидкість та зарядити батареї. Десь ліворуч, у туманній темряві, ховався південно-західний берег Ірландії з громадами скель, що виступали в Північну Атлантику. Скоро *U-20* мала пройти повз острів Валентія, де британці збудували потужний бездротовий передавач. Зв'язківець Швігера вже зараз приймав чіткі сигнали з тієї вежі, але не знав, про що саме йшлося в повідомленнях, бо не мав кодів.

U-20 пробиралася крізь туманні завіси. О 12:50 Швігер вирішив, що вони перебувають на рівні скелі Фастнет-Рок, хоч і не бачив її. Ця скеля була одним із найважливіших морських орієнтирів, «дорожній вказівник» на Західні підходи. У ХІХ столітті емігранти з Ірландії називали цей острівець сльозою Ірландії, бо він був останньою частиною їхньої країни, яку вони бачили з корабля, коли той виходив у Північну Атлантику на шляху до Америки. Швігер розпорядився повертати ліворуч, щоб лягти на курс уздовж південного узбережжя Ірландії в напрямку Ліверпуля. Шлях проходив по верхньому краю великої горловини океану, яка називалася Кельтським морем. Тут зустрічалися всі кораблі, що прямували з півночі, заходу та півдня, і саме тому це місце було ідеальним для полювання субмарини. Але Швігер не побачив жодного корабля.

Він писав: «Протягом другої половини дня в полі зору не з'явився жоден пароплав, хоча погода покращувалась, а ми вийшли на один із головних корабельних шляхів».

Видимість теж поліпшилась, і вже скоро Швігер зміг побачити береги Ірландії, хоча всього на декілька хвилин. Наступні три години *U-20* ішла на поверхні води, але жодного корабля так і не зустріла. Знов почав збиратися вечірній серпанок.

Майже о п'ятій вечора біля узбережжя графства Корк Швігер нарешті побачив корабель. На перший погляд здавалося, що це велике

судно з прямими вітрилами — в імлі виднівся його красивий силует з трьома щоглами, на яких майоріли вітрила. На відміну від командирів інших субмарин, які неохоче атакували такі кораблі, Швігера ця краса не зворушувала. Він бачив перед собою лише ціль. *U-20* повернулась носом у напрямку корабля, і команда Швігера зарядила та націлила палубну гармату.

Субмарина підійшла ближче до цілі, і Швігер зрозумів, що туман увів його в оману. Виявилося, що це лише маленька шхуна, а не трищогловий корабель. Він подав їм сигнал зупинитися. Хоча Швігер нерідко атакував без попередження, того разу він на якийсь час вирішив повернутися до загальноприйнятих правил: «Наша субмарина могла наблизитися, бо нам нічого не загрожувало, — писав він, — і ми підійшли до корми вітрильника».

Швігер наказав капітану шхуни та команді, що налічувала чотири особи, покинути корабель та передати реєстраційні документи й декларацію на вантаж на *U-20*. Шхуна називалася «Граф Латомський», і вона прямувала з Ліверпуля в Лімерик із вантажем каменю. Судно важило 99 тонн.

Команда шхуни почала відвесловувати від корабля, і Швігер наказав обстріляти ватерлінію шхуни. Незважаючи на свої невеликі розміри та вкрай неплавучий вантаж, ціль опиралася потопленню. Один за одним постріли вибухами прогризали корпус судна. Знадобилося дванадцять гарматних снарядів, щоб потопити шхуну.

За декілька годин потому, коли зібралися сутінки та туман, Швігер побачив іще одну ціль. З туману вплив пароплав — близько, занадто близько, щоб Швігер устиг приготуватися до атаки. Він віддав наказ розвернути субмарину, щоб отримати трохи більше простору, але занурюватися не став. Пароплав зупинився, вочевидь очікуючи перевірки за правилами.

Ззовні здавалося, що корабель важить близько 3000 тонн та належить Норвегії, але Швігер і його лоцман Ланц відчули: щось не так. Позначки на корпусі було розміщено надто високо над водою, і Швігер запідозрив, що вони намальовані на брезенті.

Капітан зробив підготовчий маневр для торпедної атаки — бронзовою торпедою. Глибину обрав у 8 футів. Коли *U-20* була десь на відстані у 330 ярдів, Швігер віддав наказ стріляти.

І не влучив.

По бульбашках, що піднімалися від компресорного двигуна торпеди, було видно її траєкторію. Корабель раптово прискорився й ухилився від удару. Наскільки можна було побачити, торпеда пройшла повз або під кормою.

Тепер настала черга Швігера тікати, бо він боявся, що корабель може бути озброєний. «Після пострілу я різко розвернувся та втік, щоб уникнути небезпеки обстрілу, — писав він. — Через це я не думав про можливість другої атаки. Пароплав швидко зник у тумані».

У своєму журналі о 20:10 того дня він записав свої міркування з приводу того, що сталося. Торпеда, наближаючись до цілі, наче втратила швидкість «Я й не думав, що промах можливий, навіть після того, як торпеду було запущено, бо в нас була сприятлива позиція, а пароплав не міг суттєво просунутись уперед». Дивовижно, але корабель усе ж таки примудрився прискоритися з повної зупинки та ухилитися від пострілу.

Наступної години повернувся щільний туман, і Швігеру знов довелося зануритися. Так закінчився їхній шостий день у морі, а вони змогли потопити лише 99-тонний вітрильник.

Зустріч із судном

Від: Хед-оф-Кінсейл

Кому: Адміралтейство

5 травня 1915 року

Відправлено: 19:55

Отримано: 20:52

Малий човен із п'ятьма чоловіками на борту в одній милі на південний схід підняв весло з прикріпленим предметом одягу^[445]. Паровий дрифтер *D145* прийняв команду на борт, прямуючи в Кінсейл. Повідомлено береговій охороні Кінсейла.

Кімната 40.

Швігера виявлено

Першим надійшов звіт про артилерійський вогонь у тумані, який відправили ввечері в середу, 5 травня, зі станції, розташованої на мисі Олд-Хед-оф-Кінсейл, що виступав у Кельтське море біля Квінстауна в Ірландії^[446]. Морякам добре був знайомий цей мис, адже вони звіряли за ним своє місцеперебування.

Після цього з Кінсейла передали повідомлення про шхуну «Граф Латомський», яку потопили біля Олд-Хед. Цю інформацію адресували Блінкеру Холлу та Першому Морському Лордові Фішеру, який на той момент залишився головним в Адміралтействі. А Черчилль мав ще до півночі того дня прибути в Париж. О 22:46 у Лондоні отримали нове повідомлення, дані з якого в Кімнаті 40 занесли в журнал про переміщення *U-20*^[447]. У ньому йшлося про те, що команду шхуни врятували та висадили на берег у Кінсейлі. Члени команди повідомили, що востаннє бачили субмарину, коли та прямувала на південний схід до великого пароплава.

Приблизно в той же момент в Адміралтействі отримали іншу телеграму, з Військово-Морського центру у Квінстауні. Капітан британського судна «Сауо Романо» повідомляв про торпедну атаку на його корабель коло Фастнет-Рок^[448]. Самої субмарини, яка запустила торпеду, він не бачив. Цю телеграму теж отримали в Кімнаті 40 та передали Холлу і Фішеру.

Пізніше надійшло четверте повідомлення, також поширене^[449]: субмарину помітили в 12 милях на південь від плавучого маяка Донт-Рок, який стояв на якорі біля входу в бухту Квінстауна. Час виявлення субмарини: 21:30.

Порівнявши місця цих атак із перехопленими раніше звітами, хтось — начальник штабу Олівер, капітан Холл або Фішер — мав би здогадатися, що субмарина, про яку йшлося в цих повідомленнях, була *U-20* під командуванням капітан-лейтенанта Вальтера Швігера і що зараз вона діє просто в серці одного з основних морських шляхів Британії. У Кімнати 40 був детальний звіт про переміщення *U-20* — навіть точне її перебування того вечора^[450]: «51.32 пн. ш., 8.22 зх. д.».

Ці координати означали місце просто коло південно-східного кінця мису Олд-Хед-оф-Кінсейл.

Адміралтейство чудово знало, що скоро «Лузитанія» має перетинати ці самі води, але не зробило жодної спроби передати інформацію про події того вечора безпосередньо капітанові Тьорнеру. Тим часом «Оріон» під пильним наглядом продовжував свій перехід до Скапа-Флоу. Його охорону було доручено чотирьом есмінцям, які вели дредноут аж до виходу в безпечні води Атлантики^[451]; і лише коли той вийшов на свій північний курс, кораблі супроводу повернули назад. У той момент чотири есмінці перебували в зоні вогневої досяжності від останнього зафіксованого положення *U-20* — якраз там, де скоро мала пройти «Лузитанія» на своєму шляху до Ліверпуля. Не було докладено жодних зусиль, щоб змінити курс есмінців: один з них, «Воупе», відразу вирушив назад у Девонпорт, а решта три поверталися гаком через острови Сіллі.

«Оріон» прямував на північ зигзагоподібним курсом на швидкості у 18 вузлів^[452]. Такої швидкості було більше ніж достатньо, щоб утекти від підводного човна.

Перебуваючи в морі вже п'ять днів, «Лузитанія» прямувала в напрямку Британії без будь-якого супроводу, навіть без спроби його забезпечити. Не було навіть передано інструкції скористатися нещодавно відкритим безпечнішим шляхом через Північну протоку, хоча на кораблі був цінний вантаж патронів для гвинтівок та вкрай необхідних шрапнельних снарядів.

Відсутність будь-яких заходів для захисту корабля, можливо, просто стала наслідком неухважності, адже Черчилль поїхав до Франції, а Фішер був зайнятий іншими справами і його свідомість узагалі все ближче підходила до межі божевілля. Але ситуація може постати й у більш лихому світлі, якщо взяти до уваги лист, який за рік до цього Черчилль написав голові англійського Міністерства торгівлі Волтеру Рансімену: «...україн важливо привернути нейтральні кораблі до наших берегів, сподіваючись спричинити конфлікт між Сполученими Штатами і Німеччиною»^[453].

Хоча ніхто й не казав про це відкрито, але Британія сподівалася, що в якийсь момент Сполучені Штати захочуть долучитися до Союзних країн, цим безповоротно зміщуючи рівновагу сил на їхню користь.

Помітивши, що з початком використання Німеччиною субмарин кількість кораблів з Америки суттєво зменшилася, Черчилль сказав Рансімену: «З нашого боку, нам потрібно, щоб тут ходили кораблі — чим більше, тим краще; а якщо в якогось із них будуть проблеми — так іще краще».

«Лузитанія».

Допомога маленьких леді

У четвер, 6 травня, о 5:30 пасажери першого класу, чії каюти розміщувалися вздовж лівого борту палуби для шлюпок (палуби А) «Лузитанії», почули якийсь гамір. Теодейт Поуп із каюти А-10 згадувала, що її «розбудили крики та човгання ніг»^[454]. Чувся дзвін металу, скрипіло обладнання, через яке пропускали канати. Усе це супроводжувалося приглушеною лайкою чоловіків, які робили щось, що потребувало сили (вона в команді була) і скоординованих дій (цього їм бракувало).

«Лузитанії» залишився приблизно один день до входу в Кельтське море, і капітан Тьорнер віддав команді наказ зняти чохли з усіх звичайних шлюпок та «вивалити» їх — усі шлюпки, що висіли на шлюпбалках з обох боків палуби. Дві шлюпки були вже на робочій позиції.

Тьорнер був обачним: у разі екстреної ситуації з робочої позиції шлюпки спускати було набагато швидше, а також безпечніше, ніж якби вони перебували у звичайному для далекого переходу стані. Тьорнер розпорядився робити це в таку ранню годину, бо на палубі майже не було пасажирів, а значить, ніхто не заважатиме роботі і, що ще гірше, не постраждає, коли щось піде не за планом. Звичайно, Тьорнер ризикував викликати в пасажирів невдоволення тим, що їх розбудили так рано, особливо беручи до уваги, що тут були найдорожчі каюти.

Третій помічник капітана, Джон Льюїс, який керував щоденними тренуваннями з евакуації, керував і цією підготовкою. Спочатку, розповідав він, «ми зібрали коків, стюардів, вартових з палуби та всіх, кого могли підняти»^[455]. Команда почала готувати шлюпки, розташовані з лівого борту. Льюїс піднявся на ходовий місток і став

посередині, коло відділу для зв'язку Марконі, щоб звідти стежити за всіма роботами водночас.

На кожну шлюпку було призначено шість-вісім осіб. Щоб фали та шкоти не переплутувалися, треба було всі шлюпки «вивалити» одночасно, вважав Льюїс. Упоравшись на лівому борті, команда — усього близько вісімдесяти людей — перейшла на правий борт і почала все знову. Після цього Льюїс відпустив коків та стюардів, а палубній команді наказав закріпити шкоти та укласти канати гарними пласкими бухтами. Наостанок моряки перевірили, щоб у кожній шлюпці було досить спорядження для виживання, зокрема весла, щогли, вітрила, сірники, якір, ліхтар, їжа та питна вода.

Не все пройшло добре. Один із пасажирів першого класу, Джозеф Майерс, рано прокинувся та спостерігав за роботою екіпажу. «Я дивився, як вони намагаються вивісити шлюпки, відвести їх від шлюпбалок, і мені здалося, що це завдання не для них. З мотузками вони поводитися невміло. Ними керував якийсь унтер-офіцер, я не знаю, хто це був, але загалом мені здалося, що ті моряки ніколи раніше не працювали зі шлюпками. Вони користувалися фалами та мотузками, наче будівельники; виглядали вони радше як різнороби, а не моряки»^[456].

Пасажири, які прокинулися пізніше, вийшли на палубу та побачили шлюпки, виведені в робоче положення — без жодних пояснень. Більшість із них, щоправда, це зовсім не зацікавило — не всі, мабуть, узагалі помітили цю зміну. Інші ж схвилювалися: «Уранці в четвер мене збентежило те, що шлюпки висіли за бортом, — писала Джейн Мак-Фаркуар зі Стратфорда, штат Коннектикут. — Коли я поцікавилася цим, мені повідомили, що екіпаж діяв згідно з вимогами — вимогами закону. Я тоді подумала, що в такому випадку дивно, що шлюпки не були підготовані, тільки-но ми вийшла з Нью-Йорка, замість того щоб готувати їх тепер, коли ми майже вже досягли іншого берега. Інших пасажирів це не особливо турбувало, і я теж скоро забула думати про шлюпки»^[457].

Неллі Гастон того дня додала ще декілька абзаців до свого листа-щоденника: «Сьогодні вранці всі шлюпки вивісили за борт, підготувавшись до надзвичайної ситуації. Страшно про це думати, але мені здається, що існує якась загроза».

Вона також зауважила, що багато хто з пасажирів того дня очікував побачити британські військові кораблі як супровід.

Потім вона перейшла до більш радісних спостережень: «Скільки ж тут людей — і всі англійці! Я була дуже рада побачити Юніон Джек^[458] на борту, коли ми ще стояли в Нью-Йорку; у першому класі дуже багато видатних людей, але, звісно, до них і близько не підійти! Тут Вандербільт і один чи два банкіри. Я завела багато нових друзів, і, якби не ці хвилювання, можна б було сказати, що подорож чудова».

Палубна команда займалася звичайними «морськими справами», підтримуючи корабель у належному стані, — ці справи не знали кінця. Щоранку декілька людей займалися чищенням мідних частин та скла в ілюмінаторах, які виходили на палуби. Завжди десь виступала іржа, яку треба було зашліфувати та пофарбувати; сіль і туман за ніч осідали на поруччя, і щоранку їх треба було полірувати, щоб вони блищали та не забруднювали суконь і костюмів пасажирів. Треба було полити всі рослини на борту, включно з 21 великою пальмою на верхніх сходових майданчиках. Треба було охайно розставити шезлонги на палубах, щоб корабель не виглядав так, наче тут було весілля, але гості вже розійшлися.

Морякові Мортону було доручено оновити фарбу на корпусі однієї зі шлюпок. Для цього команда, мабуть, повернула шлюпку назад на борт, бо фарбу він наносив знизу, лежачи під шлюпкою. Фарба була сіра — таку називали «краб'ячий жир», — і справа була доволі брудною. «Нам не видавали пензлів — лише стару швабру»^[459] — тобто ганчірку — «та банку з фарбою, у яку треба було вмочувати тканину і нею наносити фарбу на корпус шлюпки».

Мортон занурився в роботу й раптом почув звук кроків маленьких черевичків, які наблизилися до нього. Він визирнув з-під шлюпки та побачив двох дівчат, які уважно за ним спостерігали. Це були Анна та Гвендолін Аллан, 15 та 16 років, дочки леді Г'ю Монтег'ю Аллан з Монреалю, однієї з найвидатніших пасажирок на борту. Вони втрьох займали королівський люкс на палубі В, де було дві спальні, ванна кімната, обідня зала та вітальня. З ними подорожували дві служниці, які розташувались у крихітній кімнаті між однією з труб пароплава й куполом обідньої зали першого класу.

Присутність цих дівчат на борту робила подорож яскравішою. «Я не міг не помітити, які гарні були діти та який красивий був на них одяг, — згадував Мортон. — Я наче пам'ятаю, що старша дівчинка була вбрана в білу гофровану спідницю та моряцьку блузку».

Одна з них запитала:

— Що ви робите, моряче?

— Я фарбую шлюпку, — відповів той.

— Можна, ми вам допоможемо?

Мортон знову глянув на їхній одяг. Тут почулися важчі кроки, що швидко наближалися, — кроки жінки, яка була схожа на їхню нянечку. І ця ситуація їй, вочевидь, не подобалася.

Мортон відповів:

— Думаю, що це не найкраща справа для юних дівчат».

Старша дівчинка — вочевидь, вона звикла отримувати все, що забажає, — схопила імпровізований квач, із якого сочилася фарба, та почала фарбувати шлюпку, а заразом і свій одяг.

«Я перелякався», — писав Мортон. Почулися ще важчі кроки його начальника, боцмана або старшого по палубі, який «мчав» до них.

Дівчата втекли, і Мортон вирішив учинити так само. Він виліз із-під шлюпки в бік води, переліз через поруччя та спустився на палубу вниз. «Я подумав, що немає сенсу сваритись ані з розгніваним боцманом, ані зі страшенно загрозливою нянечкою».

Усі ранкові хвилювання пройшли повз хлопчика на ім'я Роберт Кей з Бронкса, частини міста Нью-Йорк^[460]. Цьому маленькому американцеві було сім років, і він прямував до Англії разом зі своєю мамою — англійкою на ім'я Маргерита Белшер Кей, яка була вже чи не на останньому місяці вагітності. Вона дуже хотіла встигнути повернутися додому, в Англію, до батьків, і народжувати там, тільки через це вона наважилася на цю подорож, незважаючи на німецьке попередження та свою схильність до морської хвороби.

У середині тижня Роберт занедужав. Його оглянув лікар та діагностував різко виражений кір. Решту подорожі, сказав він, хлопчикові доведеться провести на карантині, на дві палуби нижче. Вони вдвох подорожували другим класом, але мати теж вирішила решту плавання провести з сином унизу.

Монотонність такого становища страшенно пригнічувала, але там хоча б був ілюмінатор, через який хлопчик міг дивитися на море.

Капітан Тьорнер розпорядився починати звичайне ранкове тренування порятунку в шлюпках. Команда «відібраних» моряків сіла в одну зі шлюпок перед аудиторією з зацікавлених пасажирів. Одним із них був Джордж Кесслер, «король шампанського» — він підійшов до старшого моряка та сказав: «Це добре, що ви тренуєте команду, але чому не тренуєте пасажирів?»^[461]

Той відповів: «Чому б вам не звернутися з цим питанням до капітана Тьорнера, сер?»

І Кесслер вирішив так і зробити.

U-20.

Видовище

Уранці в четвер, 6 травня^[462], *U-20* поволи йшла вздовж південно-західного узбережжя Ірландії в напрямку вод, які моряки називають протокою Святого Георга^[463]. Слово *протока* зазвичай означає вузьку акваторію, але протока Святого Георга була в 90 миль завширшки, звужуючись до 45 миль між мисом Карншор з боку Ірландії та мисом Сент-Дейвідз у Вельсі. На березі Ірландії було встановлено маяк, щоб допомогти кораблям оминати добре відому своєю небезпечністю скелю Конінбег, яку в телеграфних та бездротових повідомленнях постійно помилково називають «Конінберг». Далі протока знову ширшала, даючи початок Ірландському морю — *Muirtireann* ірландською мовою. Звідси до Ліверпуля 250 морських миль: спочатку на північ, а далі на схід. Швігеру навіть на своїй максимальній швидкості в 15 вузлів знадобилося б іще шістнадцять годин, щоб дістатися призначеної йому зони патрулювання.

Погода теж не сприяла. Через постійні тумани ніч довелося провести під водою. Майже о восьмій ранку він побачив перші ознаки прояснення й відразу розпорядився спливати, хоч і лише за допомогою горизонтальних рулів. Баки з водою він залишав повними на випадок

непередбачуваної ситуації. Субмарина рухалася через струмені густого туману.

Попереду, по правому борту, з'явився проплав. На ньому не було ані прапора, ані інших позначок належності. Швігер наказав гарматній команді готуватися до поверхневої атаки. Незважаючи на густий туман, якийсь гострозорий моряк на борту пароплава помітив субмарину. Корабель різко розвернувся та на повній швидкості пішов геть.

Швігер кинувся його наздоганяти, гарматники вистрілювали снаряд за снарядом. Два снаряди навіть влучили, але пароплав не зменшував швидкості й зник у завісі туману. Швігер продовжував переслідування.

Знов прояснилося. Гарматники відкрили вогонь. *U-20* йшла зі швидкістю у 15 вузлів, а пароплав — лише 8 чи 10. Атака тривала близько двох годин, і субмарина поступово перемагала, аж доки один снаряд не влучив у місток пароплава. Цей аргумент виявився переконливим, і корабель зупинився та спустив шлюпки. Одна з них пішла на дно, а три інші почали на веслах відходити від судна, «навантажені до краю».

Швігер підійшов ближче й запустив бронзову торпеду в корпус корабля з відстані в 500 метрів (550 ярдів). Торпеда вибухнула, але з протилежного боку, ніж той, де, на думку Швігера, мало бути машинне відділення. «Ефект незначний», — писав він. Корма корабля опустилася під воду, але він не затонув.

Гарматна команда Швігера почала обстрілювати корабель по ватерлінії, а субмарина повільно підходила до корми судна. Назва корабля була зафарбована, але з близької відстані її можна було прочитати: «Кандидат». Згідно з довідником Швігера, це був британський фрахтівник водотоннажністю в 5000 тонн, що належав компанії «Гаррісон», Ліверпуль. Кораблі цієї компанії нерідко мали «романтичні» назви: «Аудитор», «Адміністратор», «Електрик».

Гарматники Швігера продовжували обстріл, аж доки ніс корабля не піднявся високо над водою і корабель не почав повільно опускатися на дно. Координати затоплення судна було записано: це сталося за 30 миль на південь від плавучого маяка Конінбет, приблизно посередині найвужчого місця протоки Святого Георга. Час: 10:30.

За десять хвилин Швігер побачив іще одну потенційну ціль — найбільшу поки що. Курс корабля, що з'явився на горизонті, мав

перетнутися з курсом субмарини. Потім корабель закрили пасма туману. Швігер наказав «повний уперед» і обрав такий курс, який би привів його у вигідну для торпедування позицію попереду корабля.

Великий пароплав знов показався з туману. Він рухався дуже швидко. Швігер побачив, що це пасажирський лайнер водотоннажністю близько 14 тисяч тонн — справжній приз! Він розпорядився негайно занурюватися та вивів субмарину на максимальну для електричних двигунів швидкість — 9 вузлів. Але це було занадто повільно. Пароплав перебував на відстані у 2 милі і йшов зі своєю максимальною швидкістю. Швігер зрозумів, що для нього найкращий варіант — розташувати субмарину так, щоб торпеда пройшла під ковзним кутом лише у 20°. Надто мало, щоб постріл був успішним. І він відмінив атаку.

У своєму журналі він не записав назву того лайнера, але відомо, що це був «Арабик», лайнер компанії *White Star* — тієї самої, якій належав «Титанік».

За годину, десь близько першої дня, Швігер побачив іще одну ціль: попереду по правому борту.

Він приготувався до атаки. Цього разу він обрав торпеду новішої моделі G6, а глибину задав у 3 метри (або 10 футів). Торпеду запускали з відстані в 300 метрів. Вона влучила в корпус приблизно під передньою щоглою, і ніс зразу почав занурюватися, хоча й не потонув. Екіпаж швидко втік на шлюпках, і Швігер сплив на поверхню.

Корабель виявився британським фрахтівником під назвою «Центуріон» водотоннажністю близько 6000 тонн. Власник судна — та сама компанія, чий фрахтівник Швігер уже потопив того дня.

Знову почав збиратися туман. Швігер не хотів залишати кораблеві шанс на порятунок і запустив іще одну торпеду, щоб «напевне затопити». Ця торпеда теж вибухнула, і Швігер почув характерне шипіння, з яким повітря виривається з-під корпусу під тиском води. Командири підводних човнів вважали цей момент найбільш приємним. Капітан-лейтенант Форстнер у своїх мемуарах описував цей звук, коли повітря «з пронизливим свистом виривається з усіх отворів, наче гуде парова сирена. Яке чудове видовище!» Ця мить часто ставала останнім видихом для судна — вода заповнювала котельні, призводячи до

завершального вибуху. У повітря здіймалася хмара пари та сажі, яку командири субмарин називали «чорною душею».

Швігер не став чекати, доки корабель зникне під водою повністю. Туман ставав дуже щільним, і о 14:15 субмарина занурилася та стала на курс, який мав вивести *U-20* далеко в море, щоб вони могли безпечно перезарядити батареї та поміркувати, як діяти далі.

Перед Швігером постала необхідність приймати рішення: пальне в нього закінчувалося, як не дивно, а він ще мав вийти в призначену йому зону полювання коло Ліверпуля. Туди ще день дороги.

«Лузитанія».

Життя після смерті

Увечері в четвер Теодейт Поуп та Едвін Френд сиділи у своїх шезлонгах, насолоджуючись гарною погодою та синьою далечиною. Вони не були парою, але майже весь свій вільний час Теодейт проводила в компанії Френда. Сидячи на палубі, він уголос читав книгу Анрі Бергсона «Матерія та пам'ять», опубліковану в 1896 році. Загалом у цій книзі йшлося про взаємодію розуму й тіла. Бергсон, у минулому президент британської Організації з вивчення психічних явищ, схилився до думки, що після смерті людини у світі залишається певний елемент її особистості.

Теодейт теж була членом цієї організації, заснованої в Лондоні 1882 року^[464]. І заснували її не божевільні й так звані медіуми, а філософи, письменники, вчені та журналісти, які намагалися дотримуватися чітких наукових принципів у вивченні паранормальних явищ. До цієї організації також належали десятки видатних науковців та літераторів, серед яких були Герберт Веллс, Марк Твен, Вільям Джеймс та Олівер Лодж, відомий британський фізик, який у вересні 1915-го втратить сина на війні й решту свого життя проведе в спробах зв'язатися з ним через завісу смерті. Іноді Теодейт допомагала Лоджеві та Джеймсові вивчати місіс Пайпер, медіума, з якою Джеймс провів 75 сеансів. Її очевидний дар перешкоджав намаганням Джеймса спростувати її здібності, і врешті-решт він повірив, що вона справжній медіум. «Якщо ви хочете заперечити закон, за яким усі ворони чорні,

не треба намагатися довести, що вони всі не чорні, достатньо довести, що лише одна з них біла. Моя біла ворона — місіс Пайпер»^[465], — цей вислів Джеймса став відомим.

Теодейт також брала участь у сеансах і без Вільяма Джеймса. У своїх неопублікованих мемуарах вона описує, як у 1909 році проводила сеанс із іншим відомим медіумом, Евсапією Палладіно: під час сеансу власний капелюшок Теодейт раптово піднявся над її головою та опустився на стіл просто перед нею^[466]. Згодом буде отримано підтвердження того, що Палладіно була надзвичайно талановитою шахрайкою.

У тридцять років Теодейт серйозно зацікавилася вивченням розумових сил та окультних наук. У 1900-му — їй було 33 роки — вона вперше прочитала декілька випусків журналу «Записки Організації з вивчення психічних явищ», у яких публікувались матеріали досліджень випадків, які, можливо, були пов'язані з привидами чи «виживанням» — так в організації називали життя після смерті. Саме в цьому журналі у 1912 році Зигмунд Фройд опублікував свої перші детальні формулювання теорії про підсвідоме мислення. Теодейт вступила в організацію у 1904-му і вже невдовзі почала допомагати Вільямові Джеймсу в його вивченні феномену місіс Пайпер. (Брат Джеймса, Генрі, попри те що написав із десятків оповідань про привидів, наприклад «Поворот гвинта», зневажав спіритуалізм і всі паранормальні явища.) У 1907-му, коли Теодейт виповнилося сорок, вона брала участь у заснуванні нового інституту з вивчення психічних явищ у Нью-Йорку, а також вклала в справу 25 тисяч доларів (понад \$600 тисяч у сучасному еквіваленті)^[467]. Її супутник Едвін Френд працював редактором інститутського журналу, аж доки не стався доволі земний конфлікт щодо того, які саме статті друкувати.

У результаті конфлікту Френда зняли з посади. Йому було лише трохи за двадцять, але він уже встиг отримати диплом бакалавра та магістра в Гарварді й викладав античну філологію в Принстоні, Гарварді та Берлінському університеті^[468]. Теодейт розсердилася, коли звільнили Френда, і відмовилася від свого місця в раді директорів інституту. Зараз же на «Лузитанії» вони разом прямували в Лондон до Олівера Лоджа та інших, щоб заручитися їхньою підтримкою й заснувати нову організацію в Америці.

Книга Бергсона була французькою, але Френд, читаючи, відразу перекладав на англійську. Це було доволі непросто, адже «Матерія і пам'ять» будь-якою мовою могла спричинити запаморочення в голові. Так вони й сиділи вдвох, із задоволенням сповнюючи приємне вечірнє повітря тихими словами та усмішками розуміння, намагаючись збагнути незбагненне.

«У книзі були уривки, які чудово описували деякі з поширених труднощів у спілкуванні, — писала Теодейт, під спілкуванням маючи на увазі контакт із мертвими^[469]. — Вони багато що пояснювали, і я бачила, яке натхнення вони дають містерові Френду. Ми сиділи поруч у своїх шезлонгах, і я подумки дивувалася тому, що для наших досліджень знайшлася така людина, як містер Френд. Я до глибини душі захоплювалася ним та поважала його. Він був щедро наділений як розумом, так і душею».

Вона розглядала Френда як свого інтелектуального помічника та вірила, що в майбутньому він займе дуже важливе, хоч і суто платонічне місце в її житті.

Життя на борту для дещо молодших пасажирів ставало дедалі активнішим, адже подорож добігала кінця. Друзі, які познайомились нещодавно, просили одне одного підписати альбоми на пам'ять. Флірт ставав більш відвертим, спортивні змагання — більш завзятими. Переможці отримували призи в перукарні. Межі між родинами почали зникати: діти бігали по палубах веселими натовпами на чолі зі стюардесами. В однієї з них було під наглядом 22 дитини, яких вона розважала, поки їхні батьки обідали. Етель Мур Демпінг Лайне, 34 роки, подорожувала разом зі своїм чоловіком на ім'я Стенлі. Вони познайомилися з молодою парою з Торонто, які поверталися додому в Шотландію з трьома дітьми: немовлям та півторарічними близнюками. «Усюди навколо нас були милі родини з дітками! Усі такі щасливі!»^[470] — згадувала місіс Лайне.

Вони з подругою жартували щодо того, що робити, якщо корабель буде атаковано. «Наша стюардеса розсміялась і сказала, що ми не потонемо, а скоріше злетимо в повітря, бо на кораблі повно боєприпасів», — згадувала вона.

Того вечора капітан Тьорнер та капітан екіпажу Андерсон обійшли весь корабель, щоб пересвідчитися, що всі шлюпки висять за бортом і готові до спуску. Тьорнер також наказав Андерсону перевірити, щоб усі ілюмінатори були закриті, до самої палуби В, а також усі переборки.

У четвер опівдні «Лузитанія» перебувала в 465 милях на захід від скелі Фастнет-Рок коло узбережжя Ірландії та рухалася зі швидкістю у 21 вузол^[471].

U-20.

Зміна плану

У четвер увечері, коли *U-20* спливла на поверхню та попрямувала у відкрите море, Швігер прийняв рішення — припинити спроби дістатися Ліверпуля, незважаючи на наказ. За звичаями капітанів підводних човнів, у нього був такий привілей^[472].

В умовах відсутності зв'язку зі своїми командирами та іншими дружніми кораблями тільки капітан субмарини знає, як іде патрулювання і які існують проблеми або загрози. Проте майже ціла сторінка журналу Швігера присвячена обґрунтуванню його рішення.

Головним чинником була погода. Барометр, туман, який не зникав на його шляху весь день та попередню ніч, навдивовижу спокійна погода — тут він ужив влучне німецьке слово *Windstille* (мертвий штиль) — усе вказувало на те, що туман тут затримається на декілька днів. «Через погану видимість, — писав він, — неможливо помітити численні патрулі ворога, траулери та есмінці, яких можна було очікувати в протоці Святого Георга та Ірландському морі; через це ми постійно будемо в небезпеці й доведеться йти в зануреному режимі».

Він припустив: якщо до Ліверпуля і йтиме якийсь транспорт з солдатами, то в супроводі есмінців і вночі. Єдиний спосіб побачити ці кораблі — залишатися на поверхні, писав він, але це занадто небезпечно в темряві й тумані, бо вірогідність зіткнення завелика. А якщо не вдасться вчасно побачити есмінець, швидкий та добре озброєний корабель, то його атаки не уникнути.

Крім того, у Швігера залишилося тільки три торпеди, дві з яких він хотів приберегти для зворотної подорожі — звичайна практика серед командирів субмарин.

Також не треба забувати про проблему палива. Якщо продовжувати рух у напрямку Ліверпуля, то пальне просто закінчиться, і повернутися тим шляхом, яким він сюди прийшов, буде неможливо. Доведеться йти через Північну протоку між Шотландією та Ірландією; для британських комерційних кораблів це був безпечний шлях, а для субмарин — навпаки. Минулого разу в тій протоці він бачив щільні патрулі, небезпека була всюди. Він присягнувся «за жодних обставин» туди не повертатися.

Швігер планував продовжити атакувати кораблі, як він писав, на значній відстані від Ліверпуля — на вході в іншу протоку, Бристольську. Тут проходили судна, що прямували в британські порти Свонсі, Кардіфф та Бристоль. «Шанси на успішні атаки тут вищі, а захист ворога слабший, ніж в Ірландському морі коло Ліверпуля», — писав Швігер. Хоча торпеда в нього лишилася всього одна — якщо не враховувати двох у резерві, — ще було багато снарядів для гармат, тому він вирішив продовжувати атаки, аж доки не витратить дві п'ятих з усього пального, яке лишилося.

Але погода знову ж таки поставила його в глухий кут.

О 18:10 він знов подивився в перископ, але побачив лише туман. Видимість обмежувалася 30 ярдами в будь-якому напрямку. Він продовжив рухатись у відкрите море, далі від найбільш навантажених морських шляхів, щоб переночувати. Спливати планували вранці, у п'ятницю, щоб іти на дизельних двигунах та зарядити батареї перед полюванням.

«Лузитанія».

Повідомлення

Вечеря, як завжди, була дуже щедрою та вишуканою — і ще більш цінною тому, що передостанньою в цій подорожі. До Ліверпуля мали прибути в суботу вранці.

Поки пасажери вечеряли, оператор зв'язку Марконі почув якісь розмови в ефірі. На годиннику була 19:50. Повідомлення *en clair*, тобто звичайною англійською мовою, було з офісу Адміралтейства у Квінстауні, Ірландія. Мабуть, перше повідомлення було частково втрачене, бо оператор «Лузитанії» попросив Квінстаун надіслати його ще раз. Повторне було отримане о 19:56. За мить у капітана Тьорнера в руках була записка: «Активність субмарин коло південного узбережжя Ірландії»^[473].

Приблизно в цей самий момент корабель отримав іще одне повідомлення, цього разу всім британським кораблям, закодоване особливим кодом Адміралтейства для комерційних суден. Тільки-но його розшифрували, текст також було передано Тьорнеру. Повідомлення застерігало кораблі в Ла-Манші відходити від південних берегів Англії далі ніж на 2 милі, а кораблям, які прямували до Ліверпуля, радили оминати миси, залишатися посередині протоки, проходити вхід у порт на великій швидкості, а також узяти портового лоцмана на переказі річки Мерсі, який би довів їх до причалу в Ліверпулі. Наприкінці повідомлення зазначалося: «Субмарини коло Фастнету»^[474].

Ці два повідомлення, отримані одне за іншим, не могли не схвилювати. Друге з них наче заперечувало саме себе. З одного боку, кораблям у Ла-Манші радили триматися ближче до берега, а з іншого — кораблям на маршруті Тьорнера радили залишатись посередині протоки. Капітанам рекомендували швидко проходити входи в порти, але водночас — узяти лоцмана в гирлі Мерсі. Також у цьому повідомленні не було жодної інформації про точну кількість субмарин та їхнє розташування. Води коло південного узбережжя Ірландії — це велетенський простір, частина океану. Остання фраза «субмарини коло

Фастнету» могла означати як те, що вони за півмилі звідти, так і те, що вони за сотню миль. Обидва цих повідомлення разом означали тільки одне: води кишма кишать субмаринами.

Капітан Тьорнер знав напевно лише одне: наступного ранку «Лузитанія» проходитиме повз Фастнет-Рок, а решта подорожі проходить у водах на південь від Ірландії.

Після вечері Престон Прічард очолив вечірню партію у віст у вітальні другого класу, поки в першому давали концерт^[475]. Програма того вечора зникла в тумані історії, але один із пасажирів, як кажуть, одягся в повний костюм шотландського горянина Красунчика принца Чарлі та виконав шість шотландських пісень. Під час минулих подорожей пасажир читали вірші й «комічні декламації»; співали таких пісень, як «Униз за струмком край старого млина», «Женев'єва» та «Краля Мері з Тіпперері»; демонстрували свої таланти в грі на музичних інструментах, виконуючи соло на евфоніумі, мандоліні чи віолончелі — колискову з опери Годара «Жоселін» та «Мрії» Шумана^[476]. Але одне було незмінним: кожен концерт закінчувався тим, що всі присутні вставали та співали «Боже, бережи короля» та американський гімн-побратим «Моя країно, це про тебе» — на один мотив, але з різними віршами.

Саме під час антракту цього концерту й виступив капітан Тьорнер зі своїми шоковими повідомленнями про субмарини та зону військових дій. Він також запевнив присутніх, що вже скоро вони будуть у безпеці під захистом Королівського флоту.

Поки концерт продовжувався, команда офіцерів провела нічну перевірку корабля — ще один захід безпеки, зумовлений загрозою атаки субмарини. Крім звичайного наказу зачинити всі ілюмінатори, Тьорнер також розпорядився закрити їх завісами, щоб назовні не проходило світло з кают. Усі двері на зовнішні палуби також треба було зачинити. Додатково Тьорнер вимкнув ходові вогні пароплава.

Інспекційна команда під керівництвом старшого третього помічника Джона Льюїса перевірила всі ілюмінатори та вікна в кімнатах загального користування — усі, які можна було перевірити з палуб; заходити в каюти пасажирів члени екіпажу не мали права згідно з правилами компанії «Кунард». Перевіряльники склали список відкритих ілюмінаторів для стюардів та залишили його у світильнику в

коридорі. До відома пасажирів доводилося, що ілюмінатори мають бути закриті, але погода була настільки спокійна, що багато хто відчиняв їх для вентиляції.

Книготоргівець Чарльз Лоріа дуже зацікавлено спостерігав за всіма перевірками та за роботою корабля взагалі. «Мене дуже цікавило все, що робилося на борту, коли ми підходили до узбережжя Ірландії, — писав він. — Насправді, протягом усієї подорожі я уважніше, ніж звичайно, за всім стежив»^[477]. Того вечора в четвер, ідучи у свою каюту на палубі В (у нього була внутрішня каюта, тому ілюмінатора не було), він побачив список відкритих ілюмінаторів, «який стирчав просто у світильнику на дорозі в коридорі».

Усі капітани, незалежно від того, чи була війна, завжди поділяли занепокоєння Тьорнера відкритими ілюмінаторами. Ілюмінатор — це по суті просто отвір у борту корабля, і за певних умов один-єдиний відкритий ілюмінатор здатний впускати 3,75 тонни води за хвилину^[478].

Того вечора група пасажирів зібралась окремо та утворила своєрідний комітет, навчаючи одне одного вдягати нові рятувальні жилети *Boddy* — «вони суттєво відрізнялися від звичайних коркових жилетів», писав Артур Дж. Мітчелл, представник велосипедної компанії *Raleigh*. У Мітчелла були причини хвилюватися: він особисто вже пережив дві морські катастрофи.

Капітан Тьорнер схвалив цю ідею, як згадував Мітчелл, але зауважив, «що пасажирини в жодному разі не мають очікувати, що засоби порятунку їм якимось чином знадобляться»^[479].

Хвилювання охопило багатьох. Одна пасажирка першого класу, 23-річна Джозефін Брендел, так злякалася, що вирішила не ночувати у своїй каюті й попросила іншу пасажирку, 42-річну Мейбл Гарднер Крічтон, пустити її у свою каюту на ніч.

Місіс Крічтон погодилася.

Брендел згадувала: «Вона була дуже рада допомогти мені та всю ніч робила все, що могла, щоб тільки вгамувати мої нерви»^[480].

У кабіні бездротового зв'язку тим часом отримали ще одне повідомлення — цього разу інакше. Воно було для Альфреда

Вандербільта від жінки: «Сподіваюся, що Ваше плавання проходить безпечно, і з нетерпінням чекаю на побачення»^[481].

Лондон; Вашингтон; Берлін.

Напруга

Новини про затоплення «Кандидата» не скоро досягли Адміралтейства. Траулер під назвою «Лорд Аллендейл» випадково натрапив на три шлюпки близько третьої дня в четвер. Члени команди затонулого судна провели на воді в тумані п'ять годин. На траулері не було станції бездротового зв'язку, тому доповіді про затоплення або порятунок було неможливо, аж доки вона не повернулася на базу в Мілфорд-Хейвені, що на узбережжі Вельсу, — досить далеко від місця затоплення «Кандидата». Командир військово-морських сил у Мілфорд-Хейвені повідомив про атаку Адміралтейство телеграмою, яку надіслав відразу після півночі.

Того дня також прийшла телеграма з Військово-Морського центру у Квінстауні з доповіддю про субмарину, яку помітили близ Донт-Року о 9:45: субмарина залишалась «у полі зору протягом 5 хвилин»^[482], а потім занурилася. Цю інформацію передали голові морської розвідки Холлу та Першому Морському Лордові Фішеру. Копію повідомлення передали й до канцелярії Черчилля, але він ще був у Франції.

«Оріон» прямував на північ, ідучи зигзагом у відкритому морі за 150 миль від західного узбережжя Ірландії.

У Вашингтоні президент Вільсон знову боровся з депресією. Відмова Едіт Галт повернула йому відчуття горя — настільки, що йому важко було концентруватися на світових подіях, які насідали на нього. Головною новиною й досі лишався «Gulflight». Слідство, проведене англійським коронером, підтвердило, що капітан корабля Альфред Гантер помер від «зупинки серця, яку спричинив шок від торпедної атаки судна»^[483]. За словами другого помічника капітана «Gulflight», капітан субмарини не міг не зрозуміти, що корабель американський, бо видимість була дуже хороша, а над танкером майорів великий прапор США. Також з'явилися свіжі новини про полювання підводних човнів.

Газета *Washington Times* повідомляла, що в середу ввечері німецька субмарина, «з'їхавши з глузду»^[484], потопила одинадцять неозброєних рибальських траулерів у Північному морі біля берегів Англії.

Думки ж Вільсона того вечора займала лише Едіт. Він вирішив, що, незважаючи на цей новий напад депресії, він не дозволить — *не може дозволити* — їй просто піти зі свого життя. Вільсон написав довгий лист — можна сказати, прозову поему відчаю, у якій він, сухий та професійний (на думку багатьох американців) чоловік, писав: «Є декілька речей, які я повинен спробувати сказати, перш ніж мене знов охопить німа нічна темрява, у якій дуже болісно від неказаних слів, що благають серце бути вимовленими»^[485].

Він писав, що готовий прийняти їхню дружбу — поки що. «Якщо Ви не можете дати мені всього, чого я хочу, — без чого зараз задихається моя душа, — то це тому, що я не вартий. Я інстинктивно розумію, що Ви могли б це дати, якби я був цього вартий і якби Ви зрозуміли — зрозуміли серце хлопчика, що б'ється в мені, та простоту того, чого я прагну, того, що Ви могли б дати та сповнити мої дні сьйвом».

Він давав зрозуміти, що вона *не може не покохати* його. «Не зрозумійте мене неправильно, — додав він в одному з гарячкових постскриптів. — Те, що зараз тримають Ваші щедри руки, безмежно цінне для мене. Розлука з цим уб'є мене — я не зміг би цього зробити й сподіваюсь, що не зможете й Ви. Я буду терплячим, надзвичайно терплячим, і чекатиму, що приготувало — якщо приготувало, для мене майбутнє».

Але, як виявилось, не таким він уже був і терплячим: наступного ранку, у четвер, 6 травня, він дописав додаток до листа в п'ять сторінок.

Він знову перечитав її листа, писав він їй, та сприйняв його в більш обнадійливому світлі. «Я ледь можу бачити, щоб писати Вам, бо сльози затуманили мені очі — сльози радості та солодкої знемоги»^[486].

Поки що він вирішив обрати для себе роль її лицаря. «Здається, мене послано в цей світ, щоб служити, а не брати, і тому я служитиму до останнього, нічого не вимагаючи у відповідь».

Тим часом опір Едіт почав слабшати під дією суперечливих хвилювань. Той факт, що Вільсон був президентом Сполучених Штатів, звів у її уяві бар'єр, який було важко подолати. Його влада,

постійна присутність агентів секретної служби, його публічність і, як наслідок, обмеження його приватного життя — усе це теж ускладнювало ситуацію, уже не кажучи про той простий факт, що мотиви будь-якої жінки, яка забажає вийти заміж за Вільсона, буде поставлено під сумнів, з огляду на його високий статус. «З'явився страх, — писала вона, — що хтось може подумати, що я люблю його тільки за це; потім — страшна думка про увагу публіки, якої б було не уникнути в такому разі; а також відчуття, що в мене не було необхідних умінь для життя з таким рівнем відповідальності»^[487]. З іншого боку, вона мала глибокі почуття до Вільсона. «О, як багато думок роїлось у мене в голові! — писала вона. — І щоразу, коли ми з ним були разом, я відчувала його чарівність»^[488]. Крім того, її захоплювало, що він так їй довірився та був готовий говорити з нею про «всі проблеми, з якими стикався, та страхи, які почали тоді з'являтися, — страхи через те, що пожежа війни в Європі загрожувала перекинутися через Атлантику на його країну»^[489].

Вони не могли бачитися дуже часто, але все одно привертали до себе «небажану увагу суспільства»^[490], писала вона. Якщо їм і вдавалося побачитися, то лише в Білому домі або під час прогулянки — завжди в присутності кого-небудь: Гелен Боуне, доктора Грейсона або ж Маргарет, дочки Вільсона. Їх завжди супроводжував автомобіль з агентами. Єдиним способом поговорити приватно були листи, і тому вони продовжували писати одне одному: його листи — пристрасні та повні зізнань у коханні, її — привітні й теплі, але навдивовижу стримані.

У Берліні канцлер Німеччини Бетман дедалі сильніше тривожився. Війна в окопах просувалася погано, а також він боявся, що німецькі підводні човни можуть тільки погіршити справи. На місяць раніше кайзер Вільгельм видав наказ, який дозволяв командирам субмарин атакувати комерційні кораблі з занурення, щоб уникнути небезпеки, на яку субмарина неминуче наражалася, якщо спливала та підходила до ворожого фрахтівника для ідентифікації. Результатом цього наказу стало те, що в командирів з'явилося ще більше свободи дій. Оскільки погода навесні значно покращала, то разом це призвело до суттєвого збільшення кількості атак на нейтральні кораблі — прикладом став американський танкер «Gulflight».

У четвер, 6 травня, Бетман написав листа головнокомандувачу німецького флоту, у якому поскаржився, що за минулий тиждень підводні човни стали топити «все більше» нейтральних кораблів. «Цей факт не тільки неодмінно вплине на наші хороші стосунки з нейтральними державами, але й призведе до надзвичайно серйозних ускладнень і врешті примусить їх приєднатися до ворога»^[491]. Ситуація, у якій опинилась імперія, була й без того дуже «напруженою», і він застерігав: «Я не можу взяти на себе відповідальність за дальше погіршення наших відносин з нейтральними державами, до чого неодмінно призведе продовження військових дій із субмаринами в їхньому теперішньому вигляді».

Він вимагав, щоб військово-морське командування «вдалося до необхідних заходів, щоб гарантувати, що наші субмарини ні за яких умов не будуть атакувати нейтральні кораблі».

Того вечора *Washington Times* повідомила, що ще чотири кораблі потонули, двома з яких були нейтральний пароплав та англійська шхуна^[492]. Два були атаковані субмариною, а інші два загинули через морську міну та артилерійський обстріл німецьким військовим кораблем.

«Лузитанії» залишилося ще два дні подорожі до Ліверпуля. Опівночі в четвер, 6 травня, потужний німецький передавач у Норддайху відправив повідомлення всім підводним човнам, що «Лузитанія» почне свою зворотну подорож до Нью-Йорка 15 травня^[493].

Це повідомлення було перехоплене й передане в Кімнату 40.

U-20.

Туман

Швігер та його команда провели спокійну ніч у відкритому морі^[494]. О п'ятій ранку 7 травня він розпорядився спливати й піднявся в рубку. Субмарина перейшла на дизельні двигуни та почала заряджати батареї.

U-20 почергово проходила через ясні та туманні ділянки. «Іноді погода трохи прояснювалася», — писав Швігер. Спочатку ці невеликі ділянки підтримували надію на хорошу видимість, але скоро сонце зовсім зникло за хмарами і все закрити надзвичайно щільний туман.

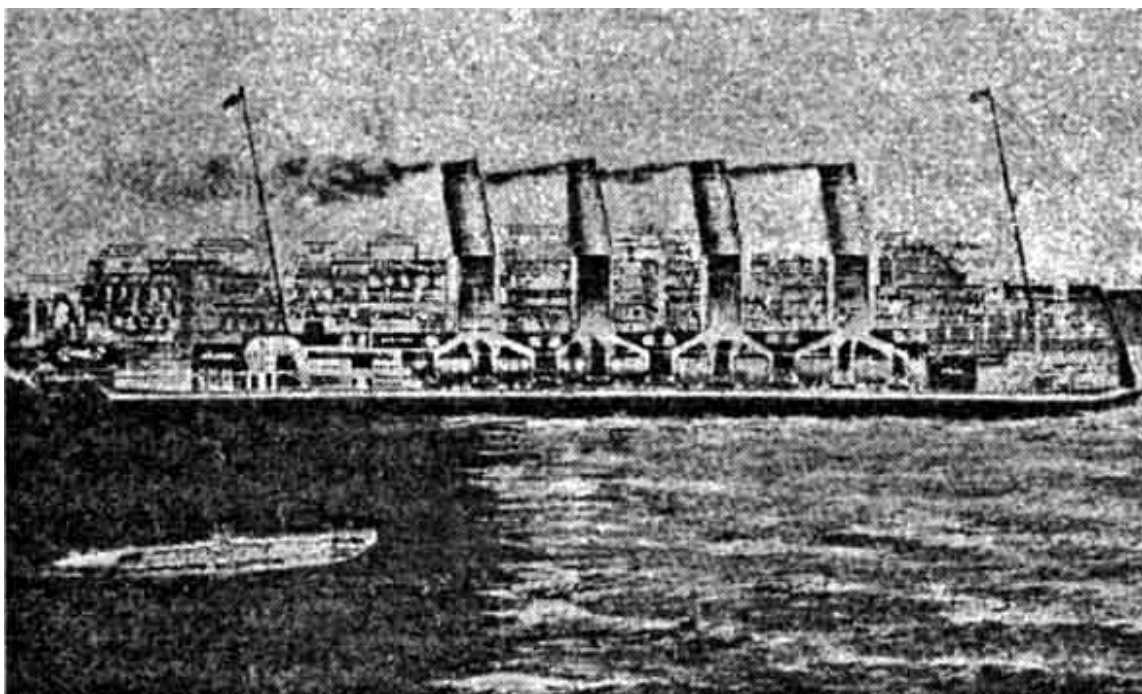
Такі умови розчаровували та остаточно переконали Швігера в правильності його рішення не йти до Ліверпуля. Пізніше він переказував історію подій того ранку своєму другові, командирі іншої субмарини Максу Валентінеру. Щільний туман «залишав мало надії щось потопити, — казав Швігер. — І водночас у такому тумані есмінець може нас протаранити, перш ніж ми про це дізнаємося».

У своєму військовому журналі він писав: «Оскільки туман не відступав, я вирішив відразу розпочати зворотню подорож».

І він призначив новий курс у напрямку бази. Як він вважав, на цьому патрулювання завершилося.

Частина III

Мертвий кильватер



Ірландське море.

Двигуни над головою

Рано-вранці у п'ятницю декілька пасажирів прокинулись, одяглися та вийшли на найвищу палубу, щоб подивитися на схід сонця^[495]. Хоча сонце мало встати лише о 5:30, небо на сході вже почало світлішати. Елбрідж та Мод Томпсон із Сеймура, штат Індіана, подорожували першим класом, їм обом було по 32 роки. Уже о 4:30 вони були на місці, як і двоє пасажирів другого класу: Белль, 49 років, та Теодор Неш, 59 років. Вони були з Канзас-Сіті. Близько п'ятої обидві пари помітили з лівого борту військовий корабель. Він був далеко, але йшов паралельним із «Лузитанією» курсом. Місіс Томпсон назвала його «броненосцем», а насправді це був швидкісний есмінець «Партрідж» із трьома трубами. На борту «Партріджа» того ранку офіцери та команда теж бачили «Лузитанію».

Для таких ранніх пташок, як Неші та Томпсони, вигляд цього надійного військового корабля був заспокійливим. Його присутність підтверджувала обіцянки капітана Тьорнера, які він дав під час концерту попереднього вечора. Місіс Неш сказала: «Нам говорили, що ми під захистом військових кораблів та бездротового зв'язку, а в протоці від субмарин нас захищатимуть есмінці»^[496]. Вона мала на увазі протоку Святого Георга.

Але в «Партріджа» не було такого наказу. Есмінець, чия швидкість могла досягати 30 вузлів, швидко проходив повз.

Близько шостої ранку «Лузитанія» увійшла в щільний туман. Капітан Тьорнер знизив швидкість до 15 вузлів і розпорядився ввімкнути туманний горн. У Нешів, як і в багатьох інших пасажирів на борту, була схильність відзначати час усіляких подій — мабуть, через те, що на кораблі було мало цікавих справ. Вони фіксували на годиннику сигнали горна — один на хвилину. Теодора хвилювала сирена: «Мені це не подобається; ми наче наражаємося на неприємності»^[497].

Усюди на борту почали прокидатися пасажирів, яких раптово розбудила сирена. Вони визирали в ілюмінатори та вікна, але бачили

тільки молочно-білий туман. Чарльз Лоріа залишався в ліжку до звичної для себе восьмої години, а потім прийняв свою звичайну ванну з морською сіллю. Тим ранком насолоджуватися було важко: «Сирена гула, нічого не було видно навкруги, і я повернувся в каюту, щоб ще декілька годин подрімати. Стюарда я попросив розбудити мене о дванадцятій, якщо не прокинуся раніше, — так у мене буде вдосталь часу, щоб одягтися до обіду о першій»^[498]. Спати туманний горн йому наче не заважав — може, через те, що в нього була внутрішня каюта і там не було ілюмінаторів.

Капітан Тьорнер виставив додаткових вартових, щоб спостерігати за іншими кораблями. Одним із них був Лео Томпсон, член екіпажу, який отримав «особливу чатову» варту на дві години. Варта починалась о десятій ранку. Він піднявся драбиною у вороняче гніздо, приблизно на третину всієї висоти передньої щогли. Тут він з іще одним моряком, Джорджем Клінтоном, провів дві години, вдивляючись у туман, іноді через морський бінокль — у Томпсона був власний, — а іноді неозброєним оком. Виснажливий, але вкрай важливий обов'язок.

Туман загрожував небезпекою, особливо у водах з таким активним рухом. Але, з іншого боку, туман слугував захистом від субмарин. У такому щільному тумані тільки випадковість дозволить субмарині підійти до корабля настільки близько, щоб капітан міг побачити його з рубки або через перископ, але якщо підійти надто близько, то субмарина ризикує зіткнутися з судном. Так що поки стоїть туман, капітан Тьорнер не мав причин хвилюватися щодо підводних човнів.

Об одинадцятій туман почав відступати.

У воронячому гнізді Томпсон та Клінтон переживали чудове відчуття: коли корабель почав рухатися крізь рідкий туман, було схоже, наче літак летить крізь хмари. Іноді їхній пост пригрівало сонце, відганяючи ранкову прохолоду. Десь між 11 і 12 годинами Томпсон уперше побачив узбережжя Ірландії: видно було над туманом та лише через бінокль, але було зрозуміло, що туман застеляє навіть сушу. Те, що він побачив, він пізніше описав як «нечіткий силует землі в тумані»^[499].

Томпсон гукнув униз, на місток: «Земля ліворуч на траверзі!»

Туман ставав дедалі рідкішим, і скоро палуби купались у жовтуватому серпанку, що віщував сонце.

У Лондоні підрозділ морської розвідки Блінкера Холла та Кімната 40 вже отримали досить даних для того, щоб зібрати мозаїку: у водах коло графства Корк була лише одна субмарина, і це була *U-20* під командуванням талановитого й агресивного капітана Вальтера Швігера.

Сонце почало свій рух небосхилом, і з'являлася додаткова інформація у вигляді двох повідомлень із подробицями загибелі «Центуріона». Атаку на корабель було здійснено о 13:00 у четвер. Усі 44 члени екіпажу були врятовані — вони провели в шлюпках у морі десять годин. В одному з повідомлень зазначалося: «Кількість та напрямок руху субмарин невідомі»^[500].

До того часу новини про атаку «Центуріона», «Кандидата» та шхуни «Граф Латомський» уже просочились у ліверпульські газети. Альфред Аллен Бут, голова «Кунард», дізнався про атаки з ранкових газет за сніданком. Принаймні для нього суть була зрозуміла: він знав, що флагман його компанії мав проходити через ті самі води саме в той день.

Бут покинув снідати та поквапився до командира військово-морських сил у Ліверпулі, капітана Гаррі Стайлмена^[501]. Він благав його вдатися до якихось заходів, щоб захистити «Лузитанію».

Бут наполягав на тому, щоб Тьорнерові передали повідомлення про торпедування двох кораблів компанії «Гаррісон» — сам Бут через військові правила не міг відправити безпосередньо капітанові ані попередження, ані наказ. На початку війни всі кораблі, приписані в портах Британії, були переведені в торговельний підрозділ Адміралтейства з метою забезпечити максимальну гнучкість у разі необхідності ревізувати корабель для військових цілей, а також щоб не виникало конфлікту між наказами від Адміралтейства та власників корабля. Останню обставину голова «Кунард» Альфред Бут визнавав «дуже небезпечною».

І досі достеменно невідомо, що саме сталося під час зустрічі Бута з адміралом Стайлменом, але Бут вийшов звідти з упевненістю, що Тьорнер отримає повідомлення з детальною інформацією, а також що Адміралтейство віддасть «Лузитанії» наказ зайти в Квінстаун — доволі далеко від Ліверпуля, — аж доки загроза з боку субмарин не мине.

«Лузитанія» пробиралася крізь туман коло берегів Ірландії, але видимість ставала дедалі кращою, і загроза зіткнення з іншим судном поступово меншала. Тьорнер розпорядився вимкнути туманний горн. Можливість бути поміченим субмариною, навпаки, зростала.

На містку ж тим часом поширювалася тривога. Об 11:30 було отримано повідомлення від Адміралтейства, у якому йшлося: «Активність субмарин у південній частині Ірландської протоки останні відомості 20 миль на південь від плавучого маяка Конінбег»^[502].

Відправник також додав: «Переконатися що “Лузитанія” це отримала».

Плавучий маяк Конінбег був просто по курсу Тьорнера, перед найвужчим місцем — 45 миль завширшки — протоки Святого Георга. Також із повідомлення стало зрозумілим, що субмарин більше ніж одна.

Якщо субмарини — у множині — і справді були помічені у 20 милях на південь від маяка, то вони були всередині протоки. У ясний день — а туман уже майже зник — дим із трьох труб «Лузитанії» буде видно на 20 миль у будь-якому напрямку. Тобто вартовий на субмарині, яка перебуває в протоці, має всі шанси помітити пароплав. У повідомленні сказано «активність субмарин», але що саме означає слово *активність*?

Вочевидь, це повідомлення було результатом прохання Бута, хоч і містило мало з того, що він просив передати. В англійському варіанті було всього лише 18 слів і жодних подробиць подій останньої доби. А капітан Тьорнер потребував цих подробиць більше, ніж будь-хто інший. Його так і не повідомили про загибель двох кораблів компанії «Гаррісон» та шхуни «Граф Латомський».

Туман відступив, і Тьорнер збільшив швидкість до 18 вузлів. Він розпорядився підтримувати максимальний тиск у трьох робочих котельнях на випадок, якщо знадобиться раптово прискоритися.

Опівдні, як і просив Чарльз Лорія, його розбудив стюард, який відповідав за його каюту. Стюард повідомив, що корабель «пройшов Клір-Айленд», знайомий орієнтир коло південно-західного кінця Ірландії. Це означало, що час на кораблі вже переведено вперед, на Гринвіч. Лорія встав, одягся у свій костюм від Нікербокера і був на палубі вже о 12:50. Точний час відомий, бо він якраз глянув на

годинник (що, як завжди, був налаштований на бостонський час) та врахував час за Гринвічем.

Обід для пасажирів першого класу починався о 13:00, і Лорія вирішив ще 10 хвилин прогулятися палубою. Він помітив, що корабель наче «ледь плететься», а потім побачив результати парі на пройдену відстань — корабель пройшов лише 484 милі.

Лорія вважав, що це мало, хоча насправді середня швидкість перевищувала 20 вузлів, і це при тому, що декілька годин вони йшли в тумані на швидкості в 15. Проте це було суттєво повільніше за 25 вузлів, які, як він вважав, мав підтримувати корабель.

«День був чудовий, з легким вітерцем та яскравим сонцем»^[503], — писав Лорія. Уздовж лівого борту він побачив «старе добре узбережжя Ірландії». Узбережжя було доволі далеко — ледь помітна смужка зеленого на горизонті. Хороша погода турбувала Лорія: «Я подумав, що якщо німецькі субмарини не жартували, то ще багато тижнів доведеться чекати кращої можливості, ніж тоді. З таким гладеньким морем, яке тоді нас оточувало, з перископа можна було розгледіти все на доволі великій відстані».

Море й справді було навдивовижу гладеньким: Лорія порівняв його поверхню з млинцем, а один із коридорних казав, що воно «наче стіл для більярду»^[504].

Пасажирка з Коннектикуту Джейн Мак-Фаркуар вийшла на одну з верхніх палуб та подивилася на блискучу гладінь моря. Вони з 16-річною дочкою щойно закінчили готувати одяг, який планували вдягти наступного ранку після прибуття в Ліверпуль.

Той одяг, у якому вони були зараз, планували не брати з собою й залишити на кораблі. «Краєвид був величний: сонце яскраво світило, гладенька поверхня води дозволяла побачити суходіл з обох боків. Я дивилась навколо на цю красу та думала: а де ця небезпека, про яку всі говорили? Уже був майже кінець подорожі, а жодної ознаки небезпеки так і не було»^[505].

У п'ятницю вранці Швігер розпорядився утримувати *U-20* на поверхні, щоб продовжувати заряджати батареї. Він стояв зверху на рубці. Над морем літали хмарки туману, але сонячні промені де-не-де

просвічували. Видимість швидко покращувалась. Поверхня моря була абсолютно рівною, бриз силою в 1 вузол її не тривожив.

«Раптом видимість суттєво покращилася»^[506], — записав Швігер у своєму журналі. Звісно, це дало йому можливість добре розгледіти навколишній простір, але це також зробило його видимим для будь-якого британського патрульного корабля або есмінця, якщо той виявиться недалеко. Рівна гладь моря тільки полегшувала ворогові завдання, роблячи *U-20* більш помітною навіть у разі занурення на глибину перископа — той залишав на поверхні білий пір'їстий слід, який видно за багато миль.

І дійсно, траулер, який був удаліні, почав наближатися. Швігер скомандував швидко занурюватись і підняв перископ. Корабель наближався повільно, і Швігера це нервувало. «Через це ми занурюємося на глибину в 24 метри, щоб уникнути зустрічі з траулером». Час — 10:30. «О 12 годині, — писав він, — ми знов піднімаємося до 11 метрів, і я зроблю огляд через перископ».

Але трохи раніше від призначеного часу, об 11:50, субмарину охопило хвилювання: навіть на глибині у 80 футів (24 метри) екіпаж чув крізь корпус шум корабля прямо над головою. Швігер записав: «Над нашою субмариною проходить корабель із дуже потужним великим двигуном».

За звуком Швігер зрозумів, що це не есминець і не траулер — щось набагато більше та з великою швидкістю. Корабель проходив просто над субмариною, і це тільки підтвердило правильність рішення Швігера зануритися на крейсерську глибину, щоб уникнути зіткнення з кілем навіть найбільшого судна.

Вони декілька хвилин зачекали, а потім вийшли на глибину перископа, щоб ідентифікувати судно.

Туманну сирену вимкнули, сонце стояло високо та яскраво світило на палуби. Пасажири «Лузитанії» вийшли на відкриті палуби, щоб пограти у шафлборд та інші палубні ігри або покидати медболи. Старші діти, як завжди, стрибали через мотузку. Менші грали зі своїми нянечками та стюардесами: хтось гуляв, а когось іще катали у візочках. На мотузочках у немовлят висіли пустушки. На палубах у тіні, де дув бриз у 18 вузлів (адже корабель рухався вперед), було досить

прохолодно, і доводилося навіть одягати пальто. На одній із жінок була велика чорна шуба.

Це був останній цілий день подорожі, яскраве сонце, прозоре повітря — і пасажери наче вирішили повдягатись особливо елегантно та зі смаком. Семирічна дівчинка була вбрана у бавовняну сукню в білу та блакитну смужку^[507], чорне оксамитове пальто з червоною шовковою підкладкою, а з прикрас мала золоту каблучку, червоне коралове намисто та перламутрову брошку^[508]. Розстебнуте пальто робило її схожою на чорну пташку з червоними крилами. Узагалі в моді був рожевий — особливо серед хлопчиків. На одному п'ятирічному хлопчикові було рожеве вовняне пальто, а під ним — жакет і брючки в клітинку. Один чоловік років під тридцять одягся явно з наміром вразити публіку. На ньому було ось що:

Сині брюки з сержу

Смугаста бавовняна сорочка («Андерсон Броз., пошив, Бридж-стрит, 27, Глазго»)

Білі кальсони з мериносової вовни

Світлі черевики на шнурках (усередині штамп «Голобер Броз., Західна 14-та вулиця, 501, Нью-Йорк»)

Сірі шкарпетки з блакитними підошвами

Світлі підтяжки

Шкіряний пояс із нікелевою пряжкою

А також:

Рожевий жакет із мериносової вовни

Багато пасажирів розмістились у шезлонгах із книжками в руках, як і в попередні шість днів. Двайт Гарріс теж улаштувався на палубі, щоб почитати книгу про родину Медічі, а потім пішов у кабінет старшого стюарда, щоб забрати обручку, інші коштовності, а також 500 доларів золотом, які віддав на зберігання на початку подорожі. Потім він повернувся до каюти, де на ланцюжок від годинника повісив декілька прикрас собі на шию, у тому числі обручку. «Велику діамантову брошку я причепив у кишені свого пальта, — писав він, — а перед тим як вийти з каюти, відкрив мій саквояж, де тримав

рятувальний жилет». Той самий жилет, який він купив у магазині Ванамейкера в Нью-Йорку за день до відплиття. Запас знаків оклику в Гарріса ще не закінчився: «Я поклав золото в кишеню штанів і пішов на обід!»

Незважаючи на спокійну погоду, пасажир із Канзас-Сіті Теодор Неш і досі страждав на морську хворобу, як і всю подорож. Він сказав дружині, щоб вона йшла на палубу без нього та подивилася на ірландський берег і острівці в променях сонця — він із минулих подорожей уже знав, який там красивий краєвид. Белль спочатку відмовлялася: «Я відповіла, що мені і його розповідей вистачить і що я побачу все, коли будемо повертатись, а якщо заважатиме туман, то подивлюся на фотографіях»^[509]. Але Теодор наполягав, і вона так і зробила. І не пожалкувала: «Важко уявити кращий день: тепле повітря, жодного вітерцю, яскраве сонце, гладеньке море».

Весь корабель охопила суміш жалю й очікування, як і завжди. Щоправда, цього разу до загальної маси почуттів приєдналося ще й полегшення від того, що вони досягли берегів Британії живі та здорові.

На містку Тьорнер отримав нове повідомлення від Адміралтейства, яке тільки ще більше ускладнило ситуацію: «Субмарини 5 миль на південь від Клір-Айленду рухалися на захід, коли були помічені о 10 ранку»^[510].

На той момент «Лузитанія» вже пройшла острів Клір-Айленд. Коли інформація правильна, то зазначена в повідомленні загроза вже лишилася позаду — якщо субмарини, знов у множині, були позаду та рухались у напрямку відкритого моря. Капітан Тьорнер привітав себе з тим, що, вочевидь, пройшов повз підводні човни в тумані. Він знав, що навіть якщо командири субмарин зараз помітять дим від труб і повернуть назад, то ніяк не зможуть їх наздогнати.

Тож нове повідомлення трохи його заспокоїло, хоча тривога через попередню інформацію щодо субмарин у протоці Святого Георга нікуди не ділася. Адже ті субмарини на південь від плавучого маяка Конінбег могли бути просто попереду.

Через перископ Швігер швидко оглянув місцевість навкруги, а потім почав неквапливо повертати апарат, аж доки не побачив корабель, який щойно пройшов просто над ними^[511]. Ось це була

справжня здобич — і не тільки через великий тоннаж. Довгий та вузький корабель із носом, схожим на лезо, легко прорізав морську гладінь. З його труб вилітали хмари чорного диму, що свідчило про те, як важко працювала команда, підтримуючи максимальну швидкість. І Швігерові навіть не треба було звертатися по допомогу до свого військового лоцмана, щоб ідентифікувати корабель. Він знав, що це великий озброєний британський крейсер тоннажністю близько 6000 тонн.

Він дозволив йому піти. У Швігера не було вибору. Зі своєю максимальною швидкістю в 9 вузлів під водою вони не мали шансів наздогнати його. Навіть спливши та збільшивши швидкість до 15, він би нічого не досяг, бо крейсер ішов приблизно на 18 вузлах. А якби Швігер з якоїсь причини й наважився на таку зухвалість — спливти на поверхню, — гармати військового корабля потопили б його за лічені хвилини.

Швігер усе одно пішов за крейсером на глибині перископа, на випадок якщо той вирішить змінити курс таким чином, що з'явиться можливість його обігнати й атакувати. Але корабель ішов зі своєю максимальною швидкістю зигзагами й незабаром був уже надто далеко. Швігер пізніше розповідав своєму другові Валентінеру, що в той момент із відчаю він гнівно вилаявся. «Після найперших днів війни, — пояснював Валентінер, — рідко випадав шанс запустити торпеду в будь-який військовий корабель розміром із крейсер, і багато підводних човнів за всю війну жодного такого корабля й не бачили». Британський флот, як і його німецький супротивник, волів тримати свої найбільші військові кораблі в безпеці «і не посилав їх вештатися морями в ролі цілей для субмарин».

Той корабель був старим крейсером «Джуно», який використовувався для патрулювання прибережних зон. Він базувався у Квінстауні й тоді якраз квапився у свій порт через останнє попередження Адміралтейства про загрозу підводних човнів. На шляху його команда постійно проводила заміри температури води — виявилось, що вона становить 13°C.

«Після того як я перестав лаятися, — продовжував Швігер у розмові з другом, — я побачив, що піднімається туман. А до цього бачив лише блакитне небо»^[512].

Швігер записав час зустрічі з крейсером — 12:15. За півгодини після цього він розпорядився спливати й знову вивів субмарину на західний курс, повертаючись додому. Зараз найважливішим завданням було заощадити паливе — щоб повернутися назад в Емден, потрібен був ще тиждень.

Погода на диво покращилась: «Надзвичайно хороша видимість, — записав Швігер, — пречудова погода»^[513].

Щось на обрії привернуло його увагу.

Лондон; Вашингтон.

Питання короля

У Лондоні в п'ятницю полковник Хауз, який і досі виконував обов'язки неофіційного агента президента Вільсона, зустрівся з сером Едвардом Грєм, міністром закордонних справ Британії. Вони вдвох поїхали на прогулянку до Королівського ботанічного саду в К'ю, щоб помилуватися весняними клумбами, кедровими алеями, або «просіками», а також найвідомішою спорудою саду — пальмовою оранжереєю. Цей величезний зимовий сад, збудований із заліза та скла, вплинув на дизайн Кришталевого палацу в Лондоні. Чоловіки обговорювали підводну війну. «Ми говорили про можливість потоплення океанського лайнера, — згадував Хауз, — і я сказав, що якщо це станеться, то Америку охопить така пожежа обурення, що саме тільки це, найімовірніше, втягне нас у війну»^[514].

Хоч як дивно, саме ця тема знову спливла за кілька годин між полковником Хаузом і королем Георгом V у Букінгемському палаці.

У якийсь момент король повернувся до Хауза й запитав: «А якщо вони потоплять “Лузитанію” з громадянами Америки на борту?»^[515]

Рано-вранці того дня після завершення військово-морських переговорів із французами та італійцями Черчилль вирушив із Парижа в Сент-Омер, де розташовувався штаб британських сил у Франції. Тут сер Джон Френч планував наступ на німців коло Обера, незважаючи на значну нестачу артилерійських снарядів^[516].

Жадаючи на власні очі побачити бої, Черчилль хотів якомога ближче дістатися до лінії фронту, але не «наражаючись на

невиправданий ризик»^[517]. Він побачив артилерійський обстріл та дим — і це все. «Якщо особисто не брати участь у наступі, неможливо уявити справжні умови битви, — писав він. — Щоб зрозуміти їх, треба їх відчути, а відчувши їх, ризикуєш більше нічого й ніколи не відчути. Стоячи збоку, нічого неможливо побачити, а якщо поринути в бій, то власні відчуття можуть поглинути з головою»^[518].

Він отримав свої найяскравіші враження від війни на «евакуаційному пункті» в монастирі у Мервілі, за 40 миль від штабу. Тут лежали солдати, що «страждали від найрізноманітніших страшних поранень, опіків, рваних та колотих ран, задихалися, помирали — їх сортували залежно від їхніх мук»^[519]. До дверей підходила одна санітарна машина за іншою. Мертвих виносили крізь задні двері й там ховали. Пройшовши повз операційну, Черчилль побачив, як лікарі робили солдатіві трепанацію черепа, тобто діру в голові. «Усюди була кров та криваві ганчірки», — писав Черчилль.

У Білому домі починався приємний весняний ранок п'ятниці, і Вільсон знову писав листа Едіт. Минулого вечора вона приходила на вечерю, і Вільсон дедалі більш оптимістично розглядав можливість одного дня одружитися з нею.

«У цьому прозорому ранковому повітрі світ наче менше нам опирається, менше нас розділяє»^[520], — писав він.

Ірландське море.

Труби на обрії

U-20 прорізала ранкову блакить^[521]. Туман зник, і на небі не лишилося жодної хмарки. Море вражало абсолютним спокоєм. Швігер налаштував свій бінокль — цейсівське «Боже око» — на якусь пляму на горизонті, і його вразив «ліс щогл та труб», як він пізніше описав побачене Максу Валентінеру. «Спочатку я подумав, що там декілька кораблів, — згадував він. — А потім побачив, що це один величезний пароплав, який наближається з-за обрію. Іде в наш бік. Я відразу занурився, сподіваючись зробити постріл»^[522].

У своєму журналі о 13:20 Швігер записав: «Попереду з правого борту з'явилися чотири труби та дві щогли пароплава, який ішов під кутом до нашого курсу (з півдня-півдня-сходу в напрямку на Геллі-Хед). Цей корабель має бути великим пасажирським пароплавом»^[523].

Занурившись на глибину перископа, Швігер наказав «повний вперед» — із максимальною швидкістю в 9 вузлів — та задав курс, який «збігався з курсом пароплава». До корабля було ще багато миль, але коли дистанція зменшилася до 2 миль, він раптом змінив курс та почав збільшувати відстань. Швігер, знов розчарований, записав: «Навіть якщо ми зараз будемо йти на найбільшій своїй швидкості, немає ніякої надії підійти достатньо близько для атаки».

У будь-якому разі він вирішив переслідувати корабель, як і раніше з крейсером «Джуно», — може, той знову змінить курс і їхні траєкторії збігатимуться.

Швігер викликав свого лоцмана Ланца до перископа. Не зовсім зрозуміло, навіщо він це зробив, адже той корабель був чи не найбільш упізнаваним судном у міжнародних водах — неймовірна здобич. Він був майже у відчаї: один такий корабель зробив би його місячний тоннаж найбільшим за всю війну.

Погода залишалась навдивовижу спокійною, небо — ясным. Через це Швігер не міг довго залишатися з піднятим перископом, бо його могли б помітити вартіві на пароплавці-цілі або, навіть гірше, патрульний есмінець. У такому спокійному морі шанси на втечу будуть мізерні. Уже двічі йому доводилося відмовлятися від атаки через слід

від перископа. Одного разу потенційна ціль, пароплав Королівської пошти, розвернувся, щоб його протаранити, і Швігеру довелося швидко занурюватись і тікати на максимальній швидкості.

Ланц піднявся на пост керування. І саме в цей момент сталося дещо, що сам Швігер вважав дивом.

На містку «Лузитанії» перед капітаном Тьорнером постала дилема, розв'язати яку не допомагав навіть увесь його морський досвід. Якщо ранкові повідомлення були правдивими, то просто попереду, а також позаду були субмарини.

Крім того, постала проблема з часом: до Ліверпуля залишалось ще 250 морських миль. На вході в затоку міста був горезвісний переказ річки Мерсі, який можна пройти лише під час припливу. Якщо зараз прискоритися та рухатися на максимальній швидкості, яку дозволяють три котельні, — тобто 21 вузол, — то вони прибудуть надто рано. Зупинитися коло переказу не можна ні в якому разі, і йому доведеться ходити колами в Ірландському морі, своїм димом запрошуючи до себе всі субмарини в радіусі 20 миль.

У проблеми був ще один вимір. Оскільки годинник показував лише трохи за полудень, то з якою б швидкістю зараз не рухалась «Лузитанія», усе одно через протоку Святого Георга доведеться йти вночі, де туман завжди постає серйозною загрозою. Тьорнер весь ранок провів у тумані й зараз міг лише приблизно визначити місцеперебування корабля — це тільки ускладнювалося тим, що доводилось йти набагато далі від берега, ніж він звик: у 20 милях замість однієї.

Тьорнер викликав на місток двох своїх офіцерів, капітана екіпажу Андерсона та старшого помічника Джона Престона Пайпера, щоб порадитися з ними та дійти якогось рішення. Спершу треба максимально точно визначити положення. Звісно, зараз було видно узбережжя Ірландії, але через велику відстань визначити щось точно було неможливо. Тьорнер був моряком старої школи, тому покладався на спосіб, який називався методом траверсної відстані: треба рухатися паралельно береговій лінії зі сталою швидкістю приблизно півгодини, а в цей час старший помічник Пайпер братиме чотири пеленги з однієї й тієї самої відмітки на березі — у їхньому випадку маяка на Олд-Хед.

Визначивши положення, Тьорнер планував підтримувати швидкість у 18 вузлів та прийти на пережат Мерсі наступного ранку, якраз вчасно, щоб без затримки увійти в затоку. Це не максимальна швидкість, яку можуть дати три котельні, але все одно швидше за будь-яке комерційне судно і, тим паче, за будь-яку субмарину. Пізніше Тьорнер також збирався підійти ближче до берега, щоб пройти повз плаваючий маяк Конінбег, перш ніж корабель увійде в найвужчу частину протоки Святого Георга. Тьорнер розумів, що таке рішення суперечить рекомендаціям Адміралтейства, згідно з якими треба проходити маяки та інші навігаційні орієнтири «посередині протоки». Проте Адміралтейство повідомило про субмарину у 20 милях від маяка, а будь-який мореплавець, проходячи протоку в 45 миль завширшки, вважав би це серединою протоки. Якщо дотримуватися порад Адміралтейства, то треба йти просто в пашу субмаринам.

Близько 13:30 капітан Тьорнер наказав стерновому повернути праворуч, щоб вивести корабель на паралельний до лінії берега курс — Пайпер мав зняти перший із чотирьох пеленгів^[524]. Цей поворот, а також декілька попередніх змін курсу переконали пасажирів у тому, що капітан вирішив дотримуватися зигзагоподібного курсу, щоб уникнути зустрічі з субмариною, хоча насправді це було не так. Парадоксально, але через форму берега пасажирам здалося, що корабель повернув в інший бік, у відкрите море.

Роберт Кей боровся з кором, спостерігаючи за морем крізь ілюмінатор. Хлопчик із Бронксу, весь у плямах, з гарячкою, мав єдину розвагу — стежити, як світ пропливає повз його вікно. Море навколо блищало під сонячними променями, і берег Ірландії манив яскравою зеленню. Раптом корабель повернув праворуч, і берег почав відступати, вкрай розчарувавши хлопця^[525].

Того ранку «король шампанського» Джордж Кесслер вирішив звернутися зі своєю пропозицією щодо тренування пасажирів до капітана Тьорнера. За розмовою обидва курили.

Пізніше Кесслер писав: «Я запропонував видавати пасажирам квитки з зазначенням номера шлюпки, у яку треба сідати, коли щось трапиться. Мені здалося, що така інформація може звести до мінімуму труднощі в разі небезпеки»^[526].

Тьорнер розповів, що таку ідею вже обговорювали після катастрофи «Титаніка», але в «Кунард» її відкинули як «недоцільну».

Він також додав, що не має повноважень запроваджувати такі тренування на свій розсуд без згоди Торговельної палати Адміралтейства.

Потім тема їхньої розмови перейшла на «загрозу торпед, яку ніхто з нас навіть і не розглядав серйозно». Можливо, Тьорнер трохи применшив власні побоювання, щоб заспокоїти Кесслера.

Тільки-но лоцман Ланц піднявся, Швігер знов побачив, що велетенський пароплав змінює курс, цього разу праворуч^[527]. «Він ішов просто на нас, — розповідав Швігер Валентінеру. — Складно вгадати більш вдалий курс, на який він міг би лягти, якби вирішив навмисне стати найзручнішою ціллю для нашої атаки».

Це сталось о 13:35. Новий курс корабля міг означати, що він прямує у Квінстаун. Швігер задав таку траєкторію руху, щоб *U-20* опинилася попереду під прямим кутом. Він наказав «повний уперед», і в наступні 25 хвилин субмарина летіла зі своєю максимальною швидкістю курсом, що перетинав курс пароплава. Корабель у видошукачі ставав усе більшим. «Коротке швидке прискорення — і ми почали чекати», — розповідав він Валентінеру.

Протягом свого патрулювання Швігер мав підстави не довіряти торпедам, але зараз вибору в нього не було. Проти такого великого корабля його палубні гармати були безсилями, а вже після кількох пострілів корабель розвернеться та спробує протаранити субмарину або ж просто втече. Тому Швігер обрав торпеду G6.

На субмарині зростала напруга. Якщо корабель зробить іще один поворот, то на цьому погоня завершиться. До Квінстауна було зовсім близько. Крім того, вартіві пароплава могли помітити перископ, і тоді капітан негайно викликав би есмінці. Хоч як дивно, корабель, здавалося, йшов без жодного супроводу. А ще більш дивним, на думку Швігера, був той факт, що корабель узагалі опинився в цих водах, особливо після двох успішних атак у попередній день. «Ніяк неможливо пояснити той факт, що корабель не направили через Північну протоку»^[528], — писав він у своєму журналі.

Швігер розпорядився встановити глибину курсу торпеди в 3 метри (близько 10 футів). Часу попросити Ланца подивитися на ціль не залишалось. Величезний корабель наближався, і його чорний корпус яскраво виділявся на тлі блискучої поверхні води.

Команда Швігера зарядила торпедний апарат і заповнила водою трубу.

«Лузитанії» лишалось близько шістнадцяти годин дороги до Ліверпуля, тобто ще три прийоми їжі: обід, вечеря та в суботу вранці останній сніданок на борту в Ліверпулі. Прийшов час обіду. Для пасажирів першого класу влаштовували лише один «прийом» в обідній залі з величезним склепінням посередині корабля. У пасажирів другого класу було два «прийоми»: о 12:30 та о 13:30. За обідом говорили про шоу талантів, яке відбувалось увечері напередодні, а також про останні новини з фронту, опубліковані в *Cunard Bulletin*, ну і, звісно ж, про той факт, що корабель якраз проходив «зону військових дій».

Чарльз Лорія, як завжди, пішов на обід разом із Лотропом Вітінгтоном^[529]. Вони сіли за звичний для себе стіл в обідній залі. Лорія помітив, що ілюмінатори з обох боків відчинені. Пізніше він казав, що переконаний у цьому, бо день був надзвичайно теплим, але обидва вони все одно перебували в надзвичайному нервовому збудженні, як і протягом усієї подорожі. Через спеку стюарди повідчиняли ілюмінатори по всій залі, а також увімкнули великий електричний вентилятор, який був просто над столом Лорія, спричинивши неприємний протяг. Таке вже бувало й раніше, і щоразу Лорія мусив просити стюарда вимкнути вентилятор.

Якщо не зважати на це, то обід пройшов дуже приємно. Чоловіки з нетерпінням чекали на прибуття корабля. «Ми гарно провели час разом, — писав Лорія, — і планували зустрітися в Лондоні, тим більше що він винайняв кімнати недалеко від нашого лондонського офісу».

Уже було зрозуміло, що неочікувано повільний хід «Лузитанії» коштував Лорія одного дня роботи в Лондоні, але вже скоро він передаватиме «Різдвяну пісню» Діккенса, а також зустрічатиметься з дочкою Теккеря, Леді Річі, щоб обговорити, які примітки вона зробить до кожного зі 118 малюнків, що зберігались у футлярі для взуття в його каюті. Після цього в нього було заплановано зустріч із багатим майстром та палітурником, що мали перетворити ті малюнки на цінніші артефакти, вартість яких би набагато перевищувала 4500 доларів, за які Лорія їх придбав.

Десь за іншим столом у тій самій залі Теодейт Поуп та її компаньйон Едвін Френд закінчували свій обід. «Молодому англійцю, що сидів за нашим столиком, принесли морозиво, і він чекав, доки стюард принесе йому ложку, — згадувала Теодейт. — Він із жалем дивився на морозиво й казав, що буде шкода, якщо корабель торпедують, а він так його й не скуштує. Ми всі розсміялись, а потім почали обговорювати те, що ми дуже повільно йдемо. Нам навіть здалося, що двигуни вимкнули»^[530].

Корабель тим часом рухався з чималою швидкістю у 18 вузлів, хоча швидкість і не сприймалася через навдивовижу гладеньку поверхню води, яка майже не передавала вібрації на корпус судна.

Двайт Гарріс із обручкою на ланцюжку під сорочкою приєднався до своїх звичних сусідів за обідом, хоча і не поділяв їхнього радісного очікування, яке забарвлювало бесіду. Його щось непокоїло з неясної причини. «Сівши за стіл, я відчув надзвичайно сильну тривогу, тому відразу встав і пішов, так і не закінчивши обід!»^[531]

Гарріс повернувся у свою каюту А-9, узяв пальто, капелюх та книгу про родину Медічі й пішов на палубу читати.

Студент-медик Престон Прічард та його сусід по каюті Артур Гадсен добре розуміли, що корабель увійшов у зону військових дій. Протягом подорожі вони стали добрими друзями й багато спілкувались — у них обох були верхні ліжка в їхній каюті.

У п'ятницю Прічард і Гадсен провели декілька ранкових годин за розмовою «про субмарини, а також у роздумах про те, чи побачать вони хоча б одну, ні на мить не сумніваючись, що корабель зможе втекти від неї»^[532], — писав Гадсен.

Невдовзі після полудня Прічард завітав у кімнату для паління, де вже зібрались інші чоловіки, щоб подивитися на результати парі на пройдену відстань. Потім він попрямував у залу другого класу на обід. Тут він, як завжди, сів навпроти Грейс Френч.

Того дня між Прічардом і міс Френч, здавалося, проскочила особлива іскра. Прічард одяг свій зелений костюм — а не найкращий синій, — але краси не приховаєш, особливо після шести днів на сонці. Він сказав Грейс, що на борту бачив молоду жінку, яка була наче її близнючкою — він навіть хотів підійти й заговорити, але вчасно зрозумів, що помилився. І це була не просто незначуща фраза для

початку розмови — інші чоловіки за столом зауважили, що теж зустрічали ту жінку й помилково думали, що то Грейс. Прічард «запропонував мені знайти ту жінку після обіду»^[533], і «я згодилася та пішла вниз, щоб узяти пальто й капелюшок».

Один зі стюардів помітив, що Прічард вийшов з обідньої зали о 13:20.

Піднімаючись сходами зі своєї каюти, щоб знову побачитися нагорі з Прічардом, міс Френч зустріла двох своїх друзів, з якими познайомила на борту. Вони запитали, куди вона йде, і «я відповіла, що містер Прічард збирається представити мене моїй близнюці, та пішла далі. Ми зустрілись і почали нашу прогулянку, жартуючи з думки про мою близючку на борту. Я сказала, що мені цікаво, чи змогла б я впізнати ту дівчину»^[534].

Вони продовжували жартувати, шукаючи ту пасажирку^[535]. Час минав швидко, і ось на годиннику вже 14:09. Яскраво світило сонце, поверхня води виблискувала в променях.

Швігер розрахував швидкість цілі — 22 вузли (або 25 миль на годину)^[536]. Відстань до корабля складала 700 метрів — трохи менше за півмилі. Якщо його розрахунки були правильні, то торпеда мала б ударити корабель під ідеальним прямим кутом.

О 14:10 Швігер віддав наказ запускати торпеду. Вона вирвалася з субмарини в «точному носовому пострілі», як назвав це Швігер. Скоро швидкість торпеди досягла 44 миль на годину. З такою швидкістю вона вдарить корпус судна вже через 35 секунд.

Море було настільки гладеньким, що помітити торпеду з корабля могли дуже просто. Кожна секунда зменшувала вірогідність того, що корабель зможе достатньо різко та швидко повернути, щоб уникнути вибуху. Але для Швігера та його команди ті 35 секунд тяглися невимовно довго.

Швігер спостерігав через перископ. Він ще не збагнув, що помилився щодо швидкості судна. Насправді пароплав рухався на 4 вузли повільніше — приблизно на 5 миль на годину.

«Лузитанія».

Краса

Незадовго до другої години у багажному відділенні в носовій частині палуби F зібралися два десятки матросів: половина заступала на варту, половина звільнялася. Їхнім завданням було підготувати тисячі пакунків пасажирів до прибуття.

Моряк Мортон дві години займався завантаженням валіз та скринь в електричний підйомник, який і був єдиним способом потрапити в багажний відсік. Варти змінювались о другій — «чотири склянки», — після чого Мортон мав заступати на свою особливу двогодинну варту зі спостереження за субмаринами. Його місце було на баці — носовій частині верхньої палуби.

«За п'ять хвилин до чотирьох склянок, — казав він, — я пішов на палубу, щоб одягти светр і взяти спорядження, необхідне для варти, що починалась о другій. Мене призначили додатковим спостерігачем спереду на палубі. Я мав стежити за водою з правого борту від носа, а також по траверзу»^[537].

До того моменту «Лузитанія» вже встигла витратити близько 6000 тонн вугілля, і бункери, розташовані вздовж обох боків корабля, були здебільшого просто порожніми тунелями, вкритими вугільним пилом та часто пронизаними отворами, через які кочегари діставали вугілля.

На містку капітан Тьорнер наказав стерновому тримати курс паралельно береговій лінії, щоб старший помічник міг продовжити визначати місцеперебування. Захисна завіса туману зникла повністю.

«Усім вартовим наказали уважно стежити та повідомляти про будь-що, що здаватиметься дивним»^[538], — казав Томас Магоні, моряк, який теж ніс варту з полудня до 14:00. «Приблизно о 13:50 ми помітили два об'єкти з правого борту, конічної форми». Йому вони здалися схожими на буй. «Ми доповіли начальникові варти, і це зчинило на містку невелике хвилювання з приводу того, що це може бути».

Моряк на ім'я Г'ю Джонстон, старшина-стерновий, у той момент якраз став за штурвал «покрутити стерно»^[539]. На містку було повно

офіцерів, які теж здавали варту.

Невдовзі після того, як Джонстон став до штурвала, він почув крик, який сповіщав про щось із правого борту. Декілька офіцерів піднесли до очей біноклі, щоб розгледіти, що воно таке: чи буй, чи морська свиня, чи якісь уламки. Нікого побачене не стурбувало, і «ми пішли далі»^[540], згадує Джонстон.

О другій годині моряк Леслі Мортон зайняв свій пост на баці. Він стояв з правого борту. Інший моряк вдивлявся у води з лівого. На кораблі було ще четверо спостерігачів, ураховуючи тих, які на воронячому гнізді.

Брат Мортон був унизу, спав — його варта починалася пізніше. Половина екіпажу й досі займалася багажем.

Корабель прорізав гладенькі води, наче ніж — желе.

Мортон так напружено виконував свою роботу, що почав «бачити десятки незрозумілих речей щохвилини»^[541].

О другій годині пасажери другого класу, яким призначили обідати в другий «прийом», якраз їли свої страви. Пасажери першого класу переміщувалися між палубами в електричних ліфтах, які живила динамо-машина. Декілька дітей стрибали через мотузку на верхній палубі — їм допомагав Джон Бреннан, кочегар з інженерної команди^[542].

Погода стала зовсім чудова і ясна — родини з Квінстауна та Кінсейла виїхали на Олд-Хед на пікнік, щоб подихати духмяним повітрям і подивитися на кораблі. Вони могли навіть бачити «Лузитанію», що проходила у 20 милях від берега, викидаючи в повітря дим з труб.

Мортону, який стояв у точці з найкращим оглядом з правого борту, відкривалася картина з ясным відкритим морем. «У десять хвилин на третю я подивився на годинник і заховав його назад у кишеню, а потім знов оглянув простір з правого борту, і, наскільки я міг сказати, десь за 500 ярдів з'явився фонтан піни — у чотирьох румбах з правого борту»^[543]. Виглядало, наче величезна бульбашка вирвалася з-під води.

За мить Мортон побачив, як щось рухається крізь морську гладінь — щось із чітким слідом, наче «невидима рука малювала його крейдою на дошці».

Він простяг руку до мегафона.

Капітан Тьорнер зійшов з містка та спустився у свою каюту. Близько 13:30 старшина-стерновий Джонстон, який уже закінчив свою варту коло штурвала, надіслав капітанові повідомлення, у якому вказував, що на той момент Олд-Хед-оф-Кінсейл був «у 10 румбах з лівого борту, за 20 миль»^[544]. Курс корабля поступово наближав його до берега.

Джонстон повернувся на місток. За півгодини, трохи на третю, він почув крик: «Торпеда йде!»^[545]

Закінчивши обід та попрощавшись зі своїм другом Лотропом Вітінгтоном, Чарльз Лоріа спустився у свою каюту по светр. Він одягнув його під жакет свого костюма від Нікербокера і вирушив «добре прогулятися»^[546]. Він піднявся головними сходами нагору та вийшов на лівий борт корабля — звідси було видно ірландський берег десь удалечині. Тут він зустрівся з Елбертом Хаббардом, письменником, та його дружиною Еліс. Хаббард жартував, що його навряд чи привітно зустрінуть у Німеччині після того, як він опублікував памфлет під назвою «Хто підняв кришку пекла?». У цьому памфлеті він звинувачував у війні кайзера Вільгельма. Ще на початку подорожі він подарував один примірник Лоріа — той назвав його «саркастичною писаниною»^[547].

На палубі В з правого борту Теодейт Поуп стояла поруч зі своїм другом Едвіном Френдом, спираючись на поруччя та споглядаючи морські простори, «які випромінювали чарівну синяву й виблискували в сонячному сяйві»^[548]. Вода так блищала, що вона навіть зауважила:

— Як же зможуть офіцери *побачити* перископ?

Олівер Берnard, художник кіно, стояв у кафе «Веранда», «ліниво» спираючись на вікно та спостерігаючи за краєвидом. Він побачив щось, що нагадувало хвіст риби, — з правого борту вдалечині. Потім — «смужку піни»^[549], що простяглась у напрямку корабля.

Американка, яка стояла поруч із ним, запитала:

— Це ж не торпеда, правда?^[550]

«Я був надто шокований, щоб відповісти, — згадував він. — Мені стало надто зле».

Ось і воно — те, чого всі боялися. «Ми всі думали про них, бачили їх уві сні та своїх мріях, навіть їли з думками про них — від самого нашого виходу з Нью-Йорка. І ця жахлива загроза нас наздогнала. Я не міг повірити в те, що бачив на власні очі».

Страху майже не було, казав Бернард. «Не думаю, що хтось — навіть жінки та діти — були настільки ж налякані, наскільки вражені та приголомшені усвідомленням того, що ті страхи, які ми напівжартома плекали протягом п'яти днів, зрештою втілились у життя. Німецький “блеф” виявився справжнім»^[551].

Слід наближався.

Той перший сплеск, перший фонтан піни, був викликаний стиснутим повітрям, яке вирвалося з пускової труби, коли торпеду запустили^[552]. Сама торпеда була 20 футів завдовжки та 20 дюймів у діаметрі. Ніс торпеди формою нагадував силосну вежу для зберігання зерна, тільки тут зберігалось 350 фунтів тротилу та вибухівки під назвою гексаніт. Хоча зазвичай німецькі командири запускали торпеду на глибині близько 15 футів, ця торпеда йшла в 10 футах під поверхнею. Її швидкість складала 35 вузлів, тобто 40 миль на годину, — вона рухалася завдяки повітрю під тиском, яке містилося в резервуарі відразу за носом із вибухівкою. Повітря під тиском виривалося через клапани у двигуні, який крутив два пропелери (один за годинниковою стрілкою, другий — проти, щоб торпеда не крутилась і не відхилялася від свого курсу). Після цього повітря просто викидалось у море, де бульбашками спливало на поверхню. Відстань із глибини, на якій йшла торпеда, до поверхні бульбашки проходили за декілька секунд, тобто торпеда завжди значно випереджала свій слід на поверхні.

Під час руху торпеди вода обертала невеликий пропелер на носі торпеди, який повільно вивертав запобіжник, що не дозволяв торпеді підірватися під час зберігання. Потім цей пропелер згвинчувався й падав на дно моря, залишаючи неприкритим спускний механізм, який у момент зіткнення з корпусом корабля пускав невеликий заряд у головну частину вибухівки. Гіроскоп тримав торпеду на наміченому курсі, коректуючи вертикальні та горизонтальні відхилення.

Слід торпеди тягнувся по поверхні води, наче довгий блідий шрам. Морська говірка називала цей слід «мертвим кильватером».

Через надивовижу гладеньке море деяким пасажиром «пощастило» побачити торпеду надзвичайно чітко.

Двайт Гарріс, зі своєю книжкою про Медічі в руках, ішов у напрямку корми з правого борту, коли раптом щось привернуло його увагу. Він писав: «Я побачив, що йде торпеда! Зеленкувато-біла смужка у воді! Мені наче заціпило!»^[553]

Пасажир Джеймс Брукс, комівояжер із Коннектикуту, ішов уздовж шлюпкової палуби. Тут його побачили друзі та покликали на палубу вище — палубу Марконі, — щоб пограти разом у шафлборд. Цими друзями були містер та місіс Монтег'ю Грант із Чикаго. Брукс піднявся сходами нагору й почав іти до них, коли раптом побачив слід піни, що швидко рухався поверхнею води.

«О так, я побачив, що йде торпеда, і вигукнув: “Торпеда!”», після чого підбіг до поруччя сходів, перехилився та, стоячи на одній нозі, став чекати вибуху, який, як я думав, має статися ззовні корабля».

Будь-хто інший злякався б, але Брукс був у захваті. Він бачив, як торпеда крізь «прекрасну зелень води» рухалася, значно випереджаючи свій слід. Торпеда «випромінювала сріблясте світіння, якщо можна це так назвати, яке викликало повітря, що виривалося з двигунів».

— Що за чудове видовище!^[554] — сказав він.

Якби в Тьорнера було трохи більше часу і він би мав можливість краще зрозуміти тактику субмарин та методи ухиляння від атак, то ідея торпедної атаки цивільного корабля не здавалася б такою неймовірною і Тьорнер мав би шанс — хоч і крихітний — зробити якийсь маневр, щоб зменшити пошкодження або навіть зовсім уникнути торпеди. Він міг би ввімкнути турбіни заднього ходу, різко зменшуючи швидкість корабля, — так розрахунки Швігера щодо швидкості та відстані не мали б жодного значення, і торпеда б не влучила. Він міг би також скористатися доведеною на практиці маневреністю «Лузитанії», зробити різкий поворот праворуч або ліворуч і ухилитися від торпеди або ж пустити її по дотичній.

Усього через два місяці інший капітан «Кунард» Деніел Доу, який повернеться на роботу, зробить саме це, чим заслужить подяку від ради директорів^[555]. П'ятнадцятого липня 1915 року вартовий на борту

«Мавританії» під командуванням Доу помітив перископ за півмилі. За мить субмарина випустила дві торпеди в напрямку корабля — їхні сліди було чітко видно. Капітан наказав негайно зробити повний поворот праворуч, у *напрямку* субмарини. Жодна торпеда не влучила, субмарина занурилась та пішла геть.

U-20.

«*Treff!*»

Запис у журналі Швігера від 14:10 7 травня починається зі слова *Treff*, що в перекладі з німецької означає «удар». Він записав: «Торпеда влучає у правий борт, зразу за містком. Надзвичайно сильна детонація, величезна вибухова хмара (хмара піднімається значно вище за передню трубу). Вибух торпеди, здається, супроводжувався другим вибухом (котельня, вугілля, порох?)»^[556].

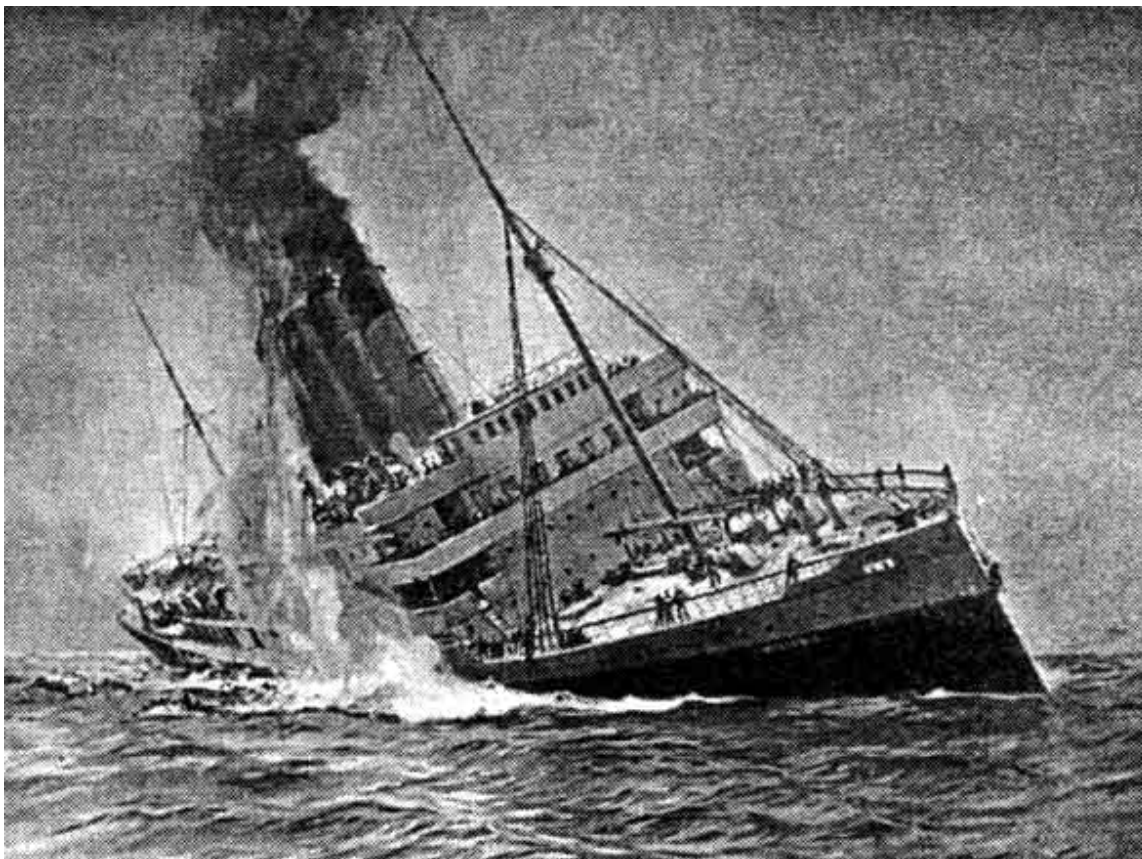
Його лоцман Ланц стояв коло нього біля перископа. Швігер відійшов, даючи йому можливість теж подивитися. Ланц міг за силуетом та конструкцією палуб упізнати навіть маленькі кораблі. Але цього разу йому не довелося докладати зусиль, і вже за мить Ланц сказав: «Господи, це ж “Лузитанія”».

Журнал Швігера свідчить про те, що тільки після слів Ланца він дізнався, який саме корабель затопив, але це малоімовірно. Зовнішній вигляд корабля — його розміри, силует, чотири труби — робив його чи не найбільш упізнаваним судном того часу.

Швігер знов подивився в перископ. Побачене тепер вразило навіть його.

Частина IV

Чорна душа



«Лузитанія».

Удар

Торпеда зникла з поля зору десь під краєм палуби. Якусь мить нічого не відбувалось, і могло здатися, що вона не спрацювала або не влучила. «Я побачив, як вона зникла, — згадував один пасажир, — і якусь мить ми всі сподівалися, що, може, вона не вибухне»^[557].

Наступної миті 158 кілограмів вибухівки здетонували від удару об корпус — на рівні містка, приблизно в 10 футах під ватерлінією.

Бойова частина вибухівки миттєво з твердої речовини перетворилася на газоподібну. Цей «фазовий перехід» вивільнив величезну кількість тепла, температура якого перевищувала 5000°C за умов неймовірного тиску. Як пояснював один із конструкторів субмарин початку ХХ століття, «корпус корабля — не більше ніж паперова серветка в руках цих неймовірних сил»^[558].

Гейзер морської води, обшивки, мотузок та шматків сталі здійнявся в повітря на висоту двох кораблів. Шлюпку № 5 «розірвало на атоми»^[559], як сказав один із вартових. Корабель продовжував рухатись уперед крізь цей гейзер, який майже відразу впав на палуби. Пасажири миттєво намокли, уламки відскакували від дощок для гри в шафлборд. Діти на палубі А припинили стрибати через мотузку.

Діра розміром з невеличкий будинок утворилася нижче від ватерлінії. Горизонтальні її розміри перевищували вертикальні: приблизно 40 футів завширшки та 15 футів заввишки. Але наслідки вибуху не обмежувалися цією дірою. На площі, яка в 15 разів перевищувала розміри самої діри, вилетіли заклепки та сталеві плити. Усі скляні ілюмінатори, що були поряд, потріскалися. Переборки були зруйновані, а водонепроникні двері зірвані. Відносно невеликі двері та приміщення пасажирських кораблів розсіювали вибухову хвилю не так добре, як відкриті трюми вантажних суден, і тому їх було легко зруйнувати. Проектувальники «Лузитанії» робили ці бар'єри так, щоб вони витримували зіткнення з мілиною — не з'являлася навіть думка про те, що такий корабель може наразитися на вибух торпеди об корпус під водою.

Усередині, під корпусом, просто в місці удару, був правий кінець головної переборки, яка тяглася по всій ширині корпусу, — однієї з дюжини таких переборок корабля^[560]. Саме ця переборка відділяла передню котельню — котельню № 1 — від великого вугільного резервуара, що розміщувався ближче до носової частини судна, так званого поперечного бункера. Це був єдиний бункер корабля, який тягся поперек корабля. Усі інші бункери були поздовжні. На той момент подорожі вони були майже повністю пустими.

Через рух корабля вперед — початкова швидкість складала 18 вузлів — затоплення відбувалося «форсовано»^[561], і морська вода заливала корабель зі швидкістю близько 100 тонн на секунду. Вона ринула в поперечний бункер та котельню № 1, де розміщувалися два котли з однокінцевими нагрівачами та два з подвійними. Саме звідси починалася головна парова труба. Вода також затопила поздовжні бункери з правого борту — біля місця удару, — і корабель відразу почав хилитися на правий борт. Вода продовжувала прибувати в котельню № 1 та поперечний бункер, і ніс теж почав іти від воду. Корма здіймалася вгору, і корабель почав перевертатися.

Капітан Тьорнер стояв на палубі А, коло дверей у свою каюту, коли раптом почув вигук вартового про торпеду^[562]. Він побачив слід на воді й торпеду, що зникла під правим бортом. На мить запала тиша, а потім у повітря здійнявся стовп води та уламків. Через раптовий вибух та нахил корабля Тьорнер втратив рівновагу.

За його спиною падали вода та уламки, і він помчав сходами на місток.

Те, як пасажери перенесли вибух, цілковито залежало від того, де вони перебували в цей момент. Корабель був дуже довгий — близько 800 футів — і неймовірно пластичний. Ті, хто стояв або сидів ближче до корми, у кімнаті для паління другого класу, або в кафе «Веранда», або ж на звісі корми — там, де корма виступала над стерном, — відчували лише глухий удар. Олівер Бернارد тоді подумав: «Ну, не все так погано»^[563]. Ті, хто був найближче до містка, відчували все більш яскраво: «Нам на голови падали вода, шматки вугілля, уламки дерева та інше, — згадував Двайт Гарріс. — Я впав долу та притис себе до борту, але весь намок!»^[564]

Престон Прічард і Грейс Френч із веселощами продовжували шукати її «близнючку», коли раптом почули вибух та відчули, що корабель завалюється на правий борт. «Корабель так нахилився, що ми всі впали на палубу, і на якусь мить запанував безлад, — згадувала вона. — Коли я трохи отямилась, озирнулася навколо, але містера Прічарда ніде не було. Він наче зник»^[565].

Надто налякана, щоб піти у свою каюту, міс Френч почала шукати рятувальний жилет на палубі — вочевидь, вона не знала, що всі жилети зберігаються в каютах пасажирів.

Усі почали діставати годинники. 19-річний Вільям Макміллан Адамс, що завжди мав годинник, помітив час вибуху —14:05. «Я помічав час усіх подій»^[566], — казав він пізніше. Коли його запитали навіщо, він відповів: «Просто так. Не знаю навіщо». Чарльз Лорія глянув на свій наручний годинник, що заводився без ключа, та засік час: 9:08 за бостонським часом, або 14:08 за Гринвічем^[567]. Усі інші казали, що вибух стався о 14:10; пізніше згодилися саме на такому часі.

За декілька секунд Лорія відчув, як корабель похилився на правий борт і на ніс. «Ці два порухи окремо відчувалися дуже чітко, — писав він. — Здавалося, корабель наче пішов на дно, але раптом зупинився, наче морська вода наткнулася на переборки, і корабель трохи вирівнявся та наче підняв ніс. Я вже навіть відчув себе в безпеці та спочатку подумав, що корабель залишиться на поверхні»^[568].

Ще за якусь мить стався другий вибух. (Завжди точний Вільям Макміллан Адамс сказав, що другий стався за 30 секунд після першого.) Він був інакший. У перший раз це була різка єдина детонація, але в другий раз, казав Лорія, вибух був «дуже приглушений». Хвиля від вибуху пройшла вздовж усього корабля, наче зародилася десь у глибині корпусу. Вибух такий, «наче це котельня, думаю»^[569], згадував Лорія. Визначити місце вибуху він не міг — «звук був недостатньо чіткий».

В обідніх залах рослини на столах трохи зрушили з місця. Скляний посуд попадав долу.

Маргарет Макворт та її батько, Д. А. Томас, закінчили обід і якраз збирались увійти в ліфт на палубі О, коли Томас пожартував: «Думаю

залишишся вночі на палубі — може, розважимося?»^[570]

Макворт іще не встигла відповісти, як почувся глухий вибух — не гучний, лише глухий удар спіднизу. «Я розвернулася та вийшла з ліфта. Сходи виглядали якось безпечніше».

Її батько вирушив спробувати щось дізнатися. Маргарет, як і планувала раніше, відразу пішла у свою каюту на палубі В по рятувальний жилет. Корабель сильно нахилився, і йти було важко. Вона рухалась уздовж нижньої сторони коридору по куту між стіною і підлогою, де зіткнулася зі стюардесою. Вони, писала Макворт, «згаяли хвилину на вибачення»^[571].

Узявши свій жилет, Макворт побігла в каюту батька та взяла ще один для нього. Вона піднялася на відкриту шлюпкову палубу та перейшла на лівий борт — він був вище. Їй здалося, що перебувати тут безпечніше — «якомога далі від субмарини».

Тут вона й зустріла свою знайому, з якою ділила стіл, Дороті Коннер, і запитала, чи може вона залишитися з нею, поки чекає батька. Жилет вона вдягла.

Нагору почав підніматися цілий натовп пасажирів третього класу — галасливий та енергійний.

Макворт повернулася до Коннер та зауважила:

— Я завжди думала, що корабельна катастрофа — це організований захід^[572].

— Я теж, — погодилася Коннер, — але за останні 5 хвилин я дізналася до чорта нового.

Чарльз Лорія стояв поруч із Елбертом Хаббардом та його дружиною. Він квапив їх спуститись у каюту по їхні жилети, але подружжя наче заціпеніло. «Містер Хаббард стояв коло поруччя й ніжно тримав руку своєї дружини; вони обоє наче були нездатні діяти»^[573].

Лорія сказав Хаббарду: «Якщо ви не волієте піти, то залишайтеся тут — я принесу їх вам»^[574]. І Лорія вирушив у напрямку своєї каюти.

Більшість батьків, почувши вибух, пережили особливий жах. Шестеро дітей родини Кромптонів з Філадельфії розбіглися по всьому кораблю, як і четверо дітей із родини Перлів, ньюйоркців. Корабель був величезний, і старші діти розважалися тим, що бігали всюди по

палубах. Батькам доводилося розшукувати своїх дітей, які розгубились у натовпі пасажирів на шлюпковій палубі, який тільки ріс, причому ще й тримати в руках немовлят і не давати розбігатися малечі.

Нора Бретертон, 32-річна дружина журналіста з Лос-Анджелеса, придбала квиток для себе та двох своїх дітей, Пола та Елізабет, яких вона везла в Англію у гості до своїх батьків^[575]. Полу було 3 роки, а Елізабет — Бетті — півтора. Бретертон, крім того ще й вагітна, подорожувала сама, бо її чоловік мусив залишитись у Каліфорнії через роботу.

У неї була каюта другого класу ближче до корми на палубі С — палуба-притулок. Перед обідом вона залишила дочку на «гральному майданчику» на верхній палубі, а потім віднесла сина в каюту спати.

У мить, коли вдарила торпеда, вона перебувала на сходах між двома палубами. Місіс Бретертон завмерла. Вона не знала, куди кинутись найперше: нагору забрати дочку чи вниз — забрати сина, що спав у каюті? Світло згасло. Корабель почав раптово хилитися, жбурляючи її з однієї стіни на іншу.

І вона побігла по дочку.

Повернувшись на місток, капітан Тьорнер почав роздавати накази^[576]. Двигунам — «повний назад». Як гальмо використовувалися турбіни заднього ходу — корабель треба було повністю зупинити, перш ніж можна буде безпечно спустити шлюпки. Двигуни не відповідали.

Тьорнер наказав старшині-стерновому Г'ю Джонстону різко повернути в бік берега, до якого ще було з дюжину миль. У найгіршому випадку він виведе корабель на берег, зменшуючи небезпеку затоплення.

Джонстон стояв у стерновій рубці, невеликому приміщенні на містку. Він повторив команду Тьорнера, підтверджуючи її отримання, та повернув штурвал так, щоб корабель став під кутом у 35° до берега.

— Так, хлопче, — мовив Тьорнер^[577].

Джонстон згадує, що корабель послухався штурвала.

Далі Тьорнер наказав «вирівняти» корабель, тобто встановити штурвал так, щоб корабель не відхилявся від потрібного курсу. Джонстон викрутив штурвал на 35° у зворотному напрямку.

— Прав на Кінсейл, — розпорядився Тьорнер, вказуючи Джонстону на маяк на мисі Олд-Хед. Джонстон повторив наказ капітана й почав виконувати.

Цього разу корабель не послухався. Судно почало відхилятися, «валитися» в бік відкритого моря. Джонстон спробував опиратися дрейфу. «Я робив усе, що мав, для того щоб вирівняти корабель, — казав Джонстон, — але він усе одно відхилявся». Тьорнер повторив свій наказ повернути до берега.

Джонстон намагався. «Я повернув штурвал по колу, але корабель не реагував і продовжував відхилятися у бік моря».

Тьорнер наказав другому помічникові Персі Геффорду перевірити спиртовий показник рівня — морський аналог рівня, яким користуються столяри.

Геффорд доповів:

— 15° на правий борт, сер.

Тьорнер наказав закрити всі водонепроникні двері нижче від пасажирських палуб — ними керували з панелі, розташованої вздовж передньої стінки містка. Тьорнер наказав Геффорду спуститися вниз на бак і перевірити, чи зачинилися двері.

Геффорд зупинився коло стернової рубки та сказав Джонстону кидати оком на спиртовий рівень і «крикнути, якщо й далі відхилиться». Після цього він пішов з містка й більше не повернувся.

Тьорнер наказав опустити шлюпки «до поруччя», тобто на такий рівень, щоб у них безпечно могли сісти пасажери. Спускати на воду їх ще було не можна, бо корабель продовжував рухатися за рахунок інерції від вихідної швидкості «Лузитанії» у 18 вузлів. Якби турбіни заднього ходу ввімкнулися, то корабель можна б було зупинити протягом 3 хвилин, але тепер залишалося тільки чекати, доки опір води зупинить судно. Лайнер відходив від берега широкою дугою. Форсоване затоплення продовжувалося.

Джонстон, стоячи коло штурвала, глянув на спиртовий рівень. Він хоча б показував стабільні 15°.

Тьорнер вийшов на крило містка. Унизу, на шлюпковій палубі, юрмилися пасажери та палубні матроси.

Кочегари, чорні від сажі, пробивалися крізь натовп, наче тіні. Деякі з них вилазили на поверхню крізь вентиляційні ходи.

Унизу, у карантинному ізоляторі, Роберт Кей із матір'ю відчули удар торпеди — Роберт описав його як «шалений вибух». Після нього почувся ще один, глухіший, наче звідкись ізсередини корабля. Погасло світло.

Його мати схвилювалась, але, як не дивно, зберігала спокій. Роберт згадував, що вона висловила побоювання, що в її становищі, на останньому терміні вагітності, вона може й не дійти до верхніх палуб.

Двері в карантинне приміщення змістило вибухом, і вони повисли криво. Силою їх вдалося відкрити. У коридорі було темно, він тепер ішов під кутом праворуч та на ніс.

Вони почали обережно просуватися вперед. Роберт намагався допомагати, але «кожен крок вимагав зусиль, і ми просувалися вперед страшенно повільно»^[578]. Через нахил корабля йти сходами було дуже небезпечно. Мати й син намагалися міцно триматися за поруччя, «але з кожною миттю здавалося, що довколишній простір спотворювало з усе більшим божевіллям».

Усі люди наче зникли. Панувала тиша, хоч іноді Роберт чув згори якісь крики. Докладаючи неймовірних зусиль, вони з матір'ю виходили нагору.

З моменту першого вибуху минуло вже 5 хвилин.

Чарльз Лорія повернувся на палубу з усіма жилетами, які знайшов. Спочатку він надяг свій, а потім допоміг іншим. Жилети, які він приніс, були нової моделі — *Boddy*. Якщо правильно їх одягти, вони добре втримували на поверхні води навіть огрядну людину — у зручному положенні на спині. Лорія побачив, що майже всі навколо вдягли жилети неправильно. На той час у «Кунард» іще не запровадили правило, згідно з яким усі пасажери пробують одягти свої жилети на початку подорожі. Єдине місце, де була інструкція, — це каюти — мабуть, у компанії вважали, що пасажери знайдуть час та бажання з нею ознайомитись. І тепер марність такої практики була очевидною. «У поспіху вони вдягали їх як завгодно, але не як треба, — писав Лорія. — Один чоловік просунув в одну дірку для руки руку, а в другу — голову; хтось обмотував жилети навколо пояса догори ногами; мало хто зміг надягти їх правильно»^[579].

Лорія стояв так, що міг чути, що відбувалося на містку. До нього долетіло, як якась жінка спокійно й упевнено запитала:

— Капітане, що нам робити?^[580]

— Просто залишайтеся на місці, мадам, корабель у порядку.

— Звідки у вас ця інформація?

— З машинного відділення, мадам, — відповів він. Хоча ясно, що машинне відділення не могло йому такого повідомити. Він, мабуть, намагався заспокоїти натовп і втримати людей від панічних перегонів до шлюпок.

Це був останній раз, коли Лорія бачив Тьорнера. Лорія разом із тією жінкою попрямував до корми, передаючи іншим пасажиром слова капітана.

Пасажир другого класу Генрі Нідхем, можливо, їх бачив: він згадував, як з боку містка йшов пасажир та кричав, що «капітан сказав, корабель не затоне»^[581].

«Ці вигуки зустрічали з радістю, — писав Нідхем, — і я помітив, що деякі пасажирів, які намагалися зайняти місце в шлюпках, повернули назад із задоволеним виразом на обличчі».

Слова Тьорнера лише підтвердили те, у що вірили або хотіли вірити пасажирів та команда: що торпеда не здатна потопити корабель. Головний стюард і лікар після двох вибухів спокійно ходили вздовж палуби з цигарками у руках, переконуючи пасажирів, що корабель у безпеці. І це здавалося доволі вірогідним, адже «Лузитанія» була надто великою та надто добре спроектованою, щоб потонути. Цю ідею тільки підтверджувало все навколо: яскравий травневий день, спокійний і теплий, гладеньке море, миси Ірландії вдалечині — такі зелені, що, здавалося, випромінювали сяйво.

Ісаак Леманн, бізнесмен із Нью-Йорка, не поділяв цієї впевненості в непотоплюваності судна. Він спустився в каюту по свій жилет, але виявилось, що хтось уже був тут і забрав його. Знервованого Леманна охопило передчуття хаосу. «Я не знаю, що зі мною було, — згадував він, — але я глянув у свою валізу з костюмами та витяг звідти револьвер. Подумав, що він може знадобитися, якщо хтось стане чинити не так, як належить»^[582].

Серед пасажирів «Лузитанії» були також суднобудівники, і спочатку вони, як і решта, вірили, що корабель не може потонути. Один із них, Фредерик Дж. Гонтлетт, керівник у компанії *Newport News Ship Building and Dry Dock Company*, прямував у Європу, щоб

зустрітися з виробниками субмарин, маючи в планах започаткувати таку ж справу в Сполучених Штатах. Він подорожував разом із президентом компанії Альбертом Гопкінсом.

Обідній стіл Гонтлетт ділив із Гопкінсом та ще одним суднобудівником із Філадельфії на ім'я Самюель Нокс. (Це саме компанія Нокса збудувала «Gulflight», американський нафтовий танкер, який торпедували попереднього тижня.) Вони сиділи за своїм звичайним столом, шостим праворуч. Усі були вдягнені в костюми. На столах — білі скатертини та прозорі скляні вази з квітами. Крізь вікна кімнату заливало сонячне сяйво.

Зала нахилилася праворуч. Зі стола Гонтлетта впала ваза. «Я покинув свою каву та горішки, встав з-за столу та крикнув стюардам закрити ілюмінатори»^[583], — згадував він. Оскільки він сам був суднобудівником, то добре усвідомлював небезпеку, яку становили відкриті ілюмінатори. Кричати довелося разів шість. «Здавалось, у стюардів була безліч справ деінде, так що, коли вони вийшли з зали, я вчинив так само і теж вийшов».

Ані він сам, ані його приятелі не зробили жодної спроби зачинити ілюмінатори самостійно, і ті так і лишилися відкритими. Гонтлетт підійшов до вішака, узяв своє пальто та капелюх, а також одяг Нокса, і вони разом піднялися сходами через три марші на шлюпкову палубу.

Гонтлетта запевнили, що нахил судна начебто стабілізувався на 15°. Він був переконаний, що ситуація не погіршиться, і «навіть на мить не допускав думки, що корабель потоне». Він так і сказав жінці, яка стояла поруч в оточенні своїх дітей. Вона звернулася до нього з питанням, що робити, і «я сказав їй, що небезпеки немає» і що «корабель не потоне».

Гонтлетт вважав, що переборки та водонепроникні двері не дозволять воді заповнювати трюм далі, але потім відчув, що ситуація змінюється. Нахил став більш явним, і корабель почав хилитися на ніс. У цей момент, згадував він, «я вирішив сам роздивитися й визначити, у чому проблема».

Він підійшов до поруччя в передній частині палуби, нахилився вперед і глянув на ніс. Бак частково зник під водою.

Гонтлетт пішов у каюту і вдягнув свій жилет.

Усі системи корабля відмовили. Стерно не працювало. Головна динамо-машина теж зупинилась, і світло згасло. Усі, хто перебував у внутрішніх коридорах, опинились у повній темряві. Оператор зв'язку Марконі на найвищій палубі перейшов на аварійне електропостачання. Два ліфти всередині корабля, у частині для першого класу, застрягли^[584]. Один із пасажирів згадує, що люди в ліфтах почали кричати.

Єдиний ліфт, яким можна було дістатись у багажне відділення, теж зупинився. Десятки членів екіпажу, які готували багаж пасажирів до прибуття, загинули або під час удару торпеди, або ж трохи згодом, коли вода залила ніс^[585]. Кочегар, якому пощастило вибратися з котельні № 2, Юджин Мак-Дермотт, згадував, що «потокком води мене збило з ніг»^[586]. Серед загиблих тут була більша частина тих, хто мав би спускати шлюпки.

Вода знайшла для себе новий шлях: крізь відкриті ілюмінатори, більшість із яких і так була не дуже високо над ватерлінією. Наприклад, ілюмінатори палуби Е у звичайному положенні були всього в 15 футах над водою. За одним із припущень, щонайменше 70 ілюмінаторів з правого борту лишилися відкритими^[587]. Якщо помножити цю кількість на 3,75 тонни води за хвилину, яку пропускає кожен ілюмінатор, то отримуємо 260 тонн води, які надходять щохвилини в корабель через ілюмінатори правого борту.

На годиннику було близько 14:20 — 10 хвилин після удару торпеди. Наступні кілька хвилин пасажири та матроси чекали, доки корабель трохи вповільниться та можна буде безпечно спустити шлюпки. Запала тиша. «Стало так дивно тихо, — згадував Альберт Бестік, молодший третій помічник, — і тихі незначні звуки — плач дитини, крик чайки або стук дверей — набули якогось загрозливого значення»^[588].

Перша звістка

До Адміралтейства в Лондоні та до Військово-Морського центру почали швидко надходити телеграми з різних місць:

14:15 зі станції Валентія — у Квінстаун:

«Аварія на “Лузитанії” коло Кінсейла. Не підтверджено»^[589].

14:20 з Геллі-Хед — до Адміралтейства:

«“Лузитанія” в 10 милях на південний схід тоне носом уперед, можливо, атака субмарини»^[590].

14:25 з Квінстауна — до Адміралтейства:

«“Лузитанія” торпедована, згідно з повідомленнями, тоне в 10 милях на південь від Кінсейла. Усі вільні буксири та малі судна йдуть на допомогу. Повідомлено в порти Абердін, Пемброук, Банкрана, Девонпорт, Ліверпуль»^[591].

«Лузитанія».

Рішення

Перші ж спроби спустити шлюпки з «Лузитанії» зробили очевидним справжній рівень небезпеки для пасажирів. Вони вщент розбили всі ілюзії спокою, який панував навколо через велику кількість шлюпок. Нахил корабля на правий борт був настільки сильним, що шлюпки висіли доволі далеко від корпусу, тобто між палубою і шлюпками було 5—8 футів, а вниз, до води, було близько 60 футів (18 метрів). Члени команди спробували за допомогою шезлонгів перекинути місток до шлюпок, але більшість пасажирів воліла стрибати. Батьки передавали маленьких дітей з рук на руки. Один хлопчик з розгону стрибнув у шлюпку і навіть утримався на ногах.

З лівого ж борту шлюпки висіли над палубою — використати їх було неможливо. Щоб перевести їх у придатне для спуску положення, треба було докласти величезних зусиль. Капітан Тьорнер наказав їх полишити, але положення корабля ставало дедалі гіршим, і пасажири та команда все одно намагалися їх спустити.

Огден Геммонд, забудовник із Нью-Джерсі, якого запевняли, що корабель безпечніший за нью-йоркський трамвай, ішов уздовж лівого борту разом зі своєю дружиною Мері, аж доки опинився коло шлюпки № 20, яку декілька членів екіпажу разом із пасажирами примудрилися вивісити за поруччя. У неї сідали жінки та діти^[592].

Огден та Мері не мали жилетів — чоловік хотів спуститися по них до каюти, але дружина благала не залишати її саму. Вони намагалися знайти вільні жилети на палубі, та їм не пощастило.

Перш ніж сісти в шлюпку самому, Огден, дотримуючись морських звичаїв, пропустив жінок та дітей. Мері відмовилась сідати раніше за нього, тому вони обоє стояли осторонь, чекаючи своєї черги. Нарешті Огден погодився сісти, і вони з Мері зайняли місце в носовій частині. Шлюпка була заповнена наполовину — близько 35 пасажирів, — але екіпаж почав спроби спуску.

Чоловіки на носі та кормі почали працювати з мотузками — фалами, — що проходили через блоки й талі на шлюпці. Моряк на носі втратив контроль над своєю мотузкою. Огден спробував упіймати її, але вона йшла надто швидко й поранила йому руки. Ніс шлюпки пірнув униз, а корма залишилася нагорі. Усі, хто сидів у шлюпці, впали у воду з висоти 60 футів.

Огден вплив на поверхню води. Його дружина — ні. Він ухопився за весло, що плавало неподалік.

Спроба спустити наступну шлюпку з лівого борту, № 18, теж була проблематичною. У ній було сорок дітей та жінок, і її тримало на місці шпилькове кріплення^[593]. Матрос, який відповідав за цю шлюпку, відмовився її спускати згідно з наказами Тьорнера, але тримав у руках сокиру, щоб розрубати шпильку, якщо надійде новий наказ. Декілька дюжин пасажирів чекали, стоячи між шлюпкою і стіною кімнати для паління першого класу.

Ісаак Леманн, підприємець із Нью-Йорка, був шокований тим, що немає ніяких спроб спустити шлюпку. Йому пощастило знайти свій жилет, а револьвер він і далі тримав у кишені. Поглянувши в бік носа корабля, він побачив, що вода вже піднімається палубою, і звернувся до матроса за поясненнями його бездіяльності.

— Капітан наказав не спускати шлюпок, — відповів той^[594].

— До біса капітана! Ви не бачите, що корабель тоне? — він витяг револьвер. — Перший, хто не послухається мого наказу спустити шлюпку, отримає кулю!

Матрос не став сперечатися. Зробивши замах сокирою, він вибив шпильку. Шлюпка — і сама по собі важка, а ще й навантажена трьома тоннами пасажирів — хитнулася всередину та всією своєю масою розчавила всіх, хто стояв між нею і стіною. Щонайменше двоє пасажирів, сестри трохи за п'ятдесят років, померли негайно від важких травм. Леманну ушкодило праву ногу, але він примудрився

відповзти від загальної маси постраждалих. Це було непросто, адже він був великий гладкий чоловік у довгому пальті, ще й у рятувальному жилеті.

Пасажири та команда ще раз спробували спустити шлюпку. У них почало виходити, але раптом щось обірвалось, і шлюпка також викинула пасажирів у воду. Приблизно в той самий час, згадував Леманн, на палубі в носовій частині стався «жахливий вибух». Причиною, мабуть, стало те, що вода дійшла до ще однієї котельні та затопила перегрітий котел. Таких вибухів було декілька. З моменту удару торпеди пройшло лише 14 хвилин, але море не чекало.

Багато хто з пасажирів вирішив не чекати шлюпок та обрав більш прямий шлях. Двайт Гарріс згідно зі своїм планом вирушив відразу на ніс, переліз через поруччя на палубі А та спустився по борту корабля на дві палуби нижче — туди, куди вже дісталася вода. Лишилося тільки зробити крок і ковзнути у воду. Він зняв черевики, позбувся свого пальта, капелюха та книги про Медічі. Рятувального жилета в нього не було — він не взяв навіть власного кола з крамниці Ванамейкера, бо побоювся спускатись у свою каюту, звідки був ризик не вибратись. Але тут, стоячи коло води перед реальною небезпекою потонути, він змінив свою думку.

«Я ще раз обдумав ситуацію та вирішив, що рятувальний жилет мені необхідний. Тому я знову заліз на палубу А та побіг у свою каюту», — писав він. Там він узяв круг і повернувся на ніс судна. Його погукав офіцер, запрошуючи до шлюпки, «але я побачив, що всі місця там були вкрай необхідні іншим людям, тому похитав головою у відповідь, відмовляючись від запрошення! Я заліз на поруччя, звів ноги і, коли вода підійшла аж до палуби, стрибнув за борт!»^[595]

Відпливаючи від судна, він глянув угору та побачив, як велетенські труби корабля пропливали на фоні неба.

Теодейт Поуп та Едвін Френд домовлялися, що в разі непередбачуваної ситуації вони зустрінуться на шлюпковій палубі. Сюди ж мала прийти також покоївка Теодейт, Емілі Робінсон. «На палубі раптом стало дуже тісно, — згадувала Теодейт, — я пам'ятаю, як дві жінки дуже жалісно плакали»^[596]. Теодейт і Френд дивилися, як за лівим бортом опускали шлюпку. Один кінець упав надто швидко, і

пасажери попадали у воду. Можливо, це була шлюпка Огдена Геммонда, а може, Леманна, який під дулом пістолета наказав спускати її. «Ми глянули одне на одного, нам стало зле від побаченого. І ми пройшли крізь натовп на палубу В на правий борт».

Стоячи коло поруччя, вони бачили, що тут спроби спустити шлюпки були не набагато успішніші. Повз них повільно спускали шлюпки на лебідках. З'явилося побоювання, що корабель тоне надто швидко і з надто значним нахилом — він може накрити собою шлюпки, коли ті опиняться на воді.

Теодейт і Френд піднялися назад на шлюпкову палубу, але не зробили жодної спроби сісти в яку-небудь шлюпку.

«Ми йшли поруч, близько одне до одного, обіймаючись за талію», — згадувала Теодейт. Вони зустріли пасажирку, з якою встигли потоваришувати, Марі Депаж, медичну сестру з Бельгії, — вона виглядала шокованою. «З нею з обох боків ішли чоловіки, її друзі, тому я не стала говорити з нею. Розмови були недоречні, якщо вони ніяк не могли допомогти»^[597].

Теодейт і Френд вирушили в напрямку корми — зараз шлях туди йшов угору. З ними також ішла покоївка — Теодейт помітила, якою напруженою була її посмішка. «Усе, що я могла зробити, — покласти руку їй на плече і сказати: “О, Робінсон!”»

Вони шукали рятувальні жилети. У якихось каютах вони знайшли три, і Френд допоміг жінкам одягти їх. Після цього вони пішли до поруччя. Над ними височіли величезні труби корабля під неймовірним кутом. Вода була далеко внизу.

Теодейт глянула на Френда. Потім вони вдвох подивилися на воду. Уже час. «Я попросила, щоб він стрибав першим», — писала вона.

Френд спустився вниз на одну палубу та стрибнув. На мить він зник під водою, але швидко виринув і глянув угору. Корабель і досі рухався вперед, і фігура Френда поступово віддалялася.

— Давайте, Робінсон! — сказала Теодейт і стрибнула з поруччя^[598].

Грейс Френч кинулася туди, де востаннє бачила Престона Прічарда в момент удару. Його ніде не було видно. Грейс підійшла до перил, зняла пальто та стрибнула у воду. Жилета на ній не було — вона планувала допливти до якогось уламка, за який можна вхопитися.

Грейс увійшла надто глибоко у воду, і її затягло у вир, утворений рухом корабля.

Капітан Тьорнер уже зрозумів, що корабель потоне. Він одяг свій жилет, але залишився на містку, як і інші офіцери та стерновий Г'ю Джонстон. У рубці Марконі за містком головний зв'язківець Роберт Лейт підключив допоміжний ресурс електроенергії, щоб знов і знов посилати повідомлення з проханням про допомогу всім суднам поблизу.

Тьорнер запитав Джонстона про покази спиртового рівня^[599].

— 25°, — відповів Джонстон.

— Господи Боже!^[600]

Йому було видно, як вода заливає бак унизу. Він наказав Джонстону: «Рятуйтеся!»^[601] Час — близько 14:25, за 15 хвилин після удару.

Джонстон полишив місток і знайшов один із тридцяти п'яти рятувальних кіл, що були на борту. Вода вже дійшла до крила містка з правого борту. Джонстон зійшов у воду, але його знов кинуло на палубу. «Довелося просто слухатися течії».

Тьорнер залишився на містку.

U-20.

Очима Швігера

«Я знову став до перископа», — розповідав Швігер своєму другові Максу Валентінеру^[602]. «Корабель неймовірно швидко тонує. На борту панувала страшна паніка. Переповнені шлюпки падали у воду — їх наче зривали з місця. Люди у відчаї бігали по палубах. Жінки та чоловіки стрибали у воду й намагалися пливти до порожніх перевернутих шлюпок. Найстрашніше видовище, яке мені доводилося бачити. Я нічим не міг допомогти. Ми могли б урятувати лише декілька осіб. Крім того, той крейсер, що пройшов над нами, був недалеко і вже, мабуть, отримав сигнал лиха. Я подумав, що крейсер скоро тут з'явиться. Видовище було надто страшним, щоб дивитись, і я наказав зануритися на 20 метрів і йти звідти».

У своєму останньому записі щодо тієї атаки, о 14:25, Швігер зазначав: «Для мене було просто неможливим пустити другу торпеду в той натовп людей, що намагалися врятуватися»^[603].

Швігер вивів свою субмарину у відкриті води. Його команда святкувала: вони потопили «Лузитанію» — корабель, що був символом морської потужності Британії.

«Лузитанія».

Маленька армія

Переконалий, що корабель потоне, Чарльз Лоріа повернувся у свою каюту в носовій частині палуби В, щоб урятувати свої речі. Просуваючись коридором до своєї каюти, Лоріа на власні очі пересвідчився в тому, як сильно похилився корабель. Підлога тепер стояла під таким кутом, що йти, не наступаючи на стіну, було неможливо^[604]. Крім того, заважав рятувальний жилет, який він ніс із собою. Він проходив повз деякі відкриті каюти: через їхні ілюмінатори завжди було видно небо та горизонт, але зараз — лише темну воду в тіні сильно похиленого корпусу. Єдине світло в коридор давали окремі сріблясті зайчики, які пускало сонячне проміння від води десь за межами тіні судна. Лоріа вразило, як багато ілюмінаторів лишилися відкритими.

У його каюті було абсолютно темно. Він знайшов сірники і в їхньому світлі відшукав паспорт та всі інші речі, які хотів урятувати. Узяв свій шкіряний портфель, де лежала «Різдвяна пісня» Діккенса, але футляр із рисунками Теккерера полишив. На палубу він уже біг, бо вода все прибувала.

Недалеко від його палуби з правого борту плавала шлюпка, у якій сиділи жінки та діти. Її не відв'язали від канатів, які тримати її на шлюпбалках. Це була шлюпка № 7. Хтось мав діяти — і швидко, адже корабель може зтягти її під себе. Він заліз у шлюпку, поставив свій портфель на дно та почав звільняти корму від канатів. Ніс залишався прив'язаним — інший пасажир, стюард, намагався перерізати канат кишеньковим ножем. «Пароплав увесь цей час швидко опускався^[605], — згадував Лоріа, — і величезна димова труба, що нависла над нами, тільки посилювала жах у людях на шлюпці».

Опинившись так близько до борту корабля ззовні, люди змогли усвідомити, наскільки велика насправді «Лузитанія». Артур Мітчелл, представник велосипедної компанії *Raleigh*, — він іще хотів тренувань з евакуації для пасажирів — сидів у шлюпці № 15, на чотири далі від Лоріа в бік корми. Він згадував: «Нікому ще ніколи не вдавалося так осягнути розміри корабля, як нам у той момент. Його велична палуба

нависла над нами, велетенські труби чорніли на тлі неба, вивергаючи дим, який майже осліплював людей у шлюпках довкола»^[606].

Корабель продовжував рухатись, але дуже швидко тонув. Палуби поринали у воду просто на очах. Лорія став на лавку в шлюпці — хотів перейти ближче до носа, — але вигнута шлюпбалка вдарила його зі спини та повалила^[607]. Він підвівся і, пам'ятаючи про інші шлюпбалки, обережно пішов уперед, переходячи від лавки до лавки в тісній пасажирів.

У шлюпці було багато весел — «безліч», як згадував Лорія. Він наступив на одне, воно провернулось, і Лорія знову впав.

Коли Лорія зміг знову підвестися, він побачив, що шлюпбалка, тепер частково занурена, тиснула на ніс шлюпки, підіймаючи її корму. Наче корабель простягнув свою пазуристу руку й тягне шлюпку за собою вниз. Нічого не можна було вдіяти, і Лорія зійшов зі шлюпки просто у воду. Він заохочував усіх інших учинити так само, але мало хто послухався. Шлюпбалка міцно вгризлася в шлюпку, нахилила її в напрямку палуби й затягла під воду — разом із дітьми, жінками та «Різдяною піснею» на борту.

Кораблебудівник Самюель Нокс випадково зустрів Пола Кромптона, філадельфійця, що прямував до Англії разом із дружиною та шістьма дітьми. Кромптон зібрав навколо себе чотирьох і намагався вдягти на наймолодшого рятувальний жилет — «зовсім крихітку», як згадував Нокс. Одна зі старших дівчат не могла правильно вдягти жилет і без усякого хвилювання звернулася до Нокса: «Чи не могли б ви мені допомогти з цим?»^[608] Він допоміг, і дівчинка подякувала.

Нора Бретертон, жінка з Лос-Анджелеса, яка кинулась рятувати свою крихітну дочку Бетті і ще мала трирічного сина, котрий спав у каюті, несла на руках дитину, просуваючись сходами крізь натовп пасажирів^[609]. Повз неї проходив якийсь чоловік — вона пхнула йому дитину, розвернулася та побігла вниз по сина.

На внутрішніх сходах не було ні душі. Нора бігла. По каютах та коридорах повз дим. Вона схопила сина Пола і разом з ним побігла на палубу В, на правий борт — нахил тут був уже настільки крутий, що

інша жінка з маленьким хлопчиком на руках просковзнула повз неї на спині.

Бретертон підійшла до шлюпки, яку саме спускали, — інший пасажир сказав їй, що сідати не можна, бо вона вже заповнена. Але на борту вже сидів хтось із її друзів — він і переконав інших пасажирів дозволити їй сісти.

Бретертон і гадки не мала, де зараз її дочка. Біжучи до шлюпки, вона бачила чоловіка, якому віддала дочку, але дитини в нього не було.

Теодейт Поуп щосили намагалася впливати на поверхню, але її пригасло до якоїсь перешкоди. До чогось дерев'яного. Вона почала ковтати солону воду.

«Я розплющила очі та крізь зелень води побачила, до чого мене пригасло. Було схоже на дно або киль шлюпки», — згадувала вона. Теодейт уже повірила, що її смерть близько, та «подумки віддала себе в руки Господа — у німій молитві»^[610]. Потім її щось ударило, і вона знепритомніла.

Коли вона прийшла до тями, то була вже на поверхні — її втримував жилет. Якусь мить усе довкола було сірим. Усюди були люди, які в паніці штовхали її. Усі кричали та плакали.

Згодом вона почала розрізняти кольори. Якийсь чоловік, «божевільний від страху», схопив її за плечі. На ньому не було жилета, і його вага тягла вниз.

— Будь ласка, не треба, — протестувала вона. Вони обидва занурилися під воду, і вона знову знепритомніла.

Прийшовши до тями, вона не побачила того чоловіка на поверхні води. Яскраво світило сонце, небо було кольору лазурі. Корабель уже був доволі далеко, але він і досі не зупинився. Чоловіки та жінки, що плавали на поверхні, були розкидані далеко одне від одного — далі, ніж раніше. Стало тихіше. Хтось був живий, а хтось точно мертвий. У якогось чоловіка з рани на лобі текла кров.

Поблизу плавало весло. Хоча жилет добре тримав її на плаву, вона дотяглася до весла та перекинула ногу через лопать. Теодейт підняла голову та роздивилася, чи не йде допомога. Але нічого не було видно. «Я відкинулася на спину, і мені стало трохи легше від думки, що все це надто жахливо, щоб бути правдою. І я знову знепритомніла».

Десь-інде в морі плавала споріднена душа Теодейт — британка Мері Попхем Лобб, спіритуалістка з острова Сент-Вінсент, що в Карибському морі. Для неї час, який вона провела у воді, набув якогось містичного глибокого значення. Її відносило все далі від основної маси людей та уламків, які лишалися за кораблем. Крики живих ставали все тихішими, як і стукіт весел та вигуки пасажирів у шлюпках.

Вона втратила сподівання на порятунок і сказала собі, що настав час переходити кордон. Але голос у голові мовив: ні, ще рано. «Над головою літали чайки, і я пам'ятаю, що помітила красу блакитної тіні, якою море забарвлює їхні білі крила. Вони були щасливі й живі, і я відчула свою самотність; я думала про своїх рідних, які з нетерпінням чекали на мене і, мабуть, у той момент якраз пили чай у саду. Думка про їхнє горе була нестерпною, довелося навіть поплакати»^[611].

Грейс Френч після свого стрибка у воду без жилета занурилася дуже глибоко. «Ставало все темніше, аж доки навколо не запанував повний спокій — я подумала, що це, мабуть, рай, — писала вона. — Наступне, що я побачила, була вода — вона ставала все світлішою, доки я не виринула на поверхню, де вхопилася за якусь дерев'яну дошку, що допомагала мені триматися на поверхні. Так я відчула, що врятована. Я схопилася за жилет, у який був одягнений мертвий молодий чоловік. Якийсь час ми плавали разом, аж доки його не забрало від мене великою хвилею»^[612].

Двайт Гарріс плив від корабля. «Коли я стрибнув за борт, то не відчував страху»^[613]. Для нього це було як просто стрибнути в басейн, і він був настільки спокійний, що коли йому трапилася якась книжка, що плавала на поверхні, він зупинився і проглянув її.

«Лузитанія» проходила повз. «Мене потоком пронесло вздовж усієї довжини судна, і я бачив абсолютно все!.. Перша шлюпка (з правого борту) була вже на воді, але в ній сиділи тільки два моряки. Вони погукали мене до них, але мене понесло далі. Друга шлюпка висіла просто носом донизу, канати на кормі заклинило. У третій та четвертій шлюпках було надто багато людей».

Він побачив, що вода вже дійшла до містка. Поки корабель проходив повз Гарріса, корма почала підніматися.

Для родини Джозефа Френкама з Бірмінгема, Англія, — дружини, трирічної дочки та двох синів п'яти й семи років — ці останні моменти були жахливими^[614]. Френкам зібрав усіх своїх у шлюпці на кормі з лівого борту. Шлюпка й досі висіла на шлюпбалках, але Френкам сподівався, що тільки-но вона стане на воду, то вивільниться.

Унизу відкривався страшний вигляд хаосу та смерті, який іноді закривали хмари чорного диму, що виривалися з котельних, які вибухали. Через дедалі більший тиск усередині корпусу тріскались ілюмінатори, гули місця з'єднань та всі щілини.

Але, хоч як дивно, серед усього цього хаосу чувся спів. Спочатку «Тіпперарі», а потім «Пануй, Британіє!». Після цього зазвучав гімн «Будь зі мною», але він був таким зворушливим та сумним, що жінки почали плакати, тому співаки почали «Веслуйте до берега», а потім ще раз виконали «Пануй, Британіє!».

Френкам згадував: «Я обійняв дружину та дітей і міцно тримав їх»^[615].

Маргарет Макворт залишилася на борту, на шлюпковій палубі, поруч із Дороті Коннер. Чоловік сестри Коннер був десь унизу — шукав жилети. На палубі запанував дивний спокій. Люди пересувались «обережно та непомітно»^[616]. Макворт згадувала: «Нагадувало рій бджіл, які не знають, куди поділася їхня матка».

На якусь мить здалося, що корабель ось-ось вирівняється. Пішла чутка, що команді нарешті вдалося закрити перебірки і небезпека потоплення минула. Макворт та Коннер потисли руки:

— Ну що ж, ви наче непогано розважилися, — зауважила Макворт^[617].

— Це точно, більше й не треба, — відповіла Коннер.

Зять Коннер повернувся. Йому не вдалося дістатися своєї каюти через те, що коридор затопило, але він примудрився знайти жилети десь в іншому місці. Усі троє надягли їх. Макворт розстібнула гачок на спідниці, щоб швидко її зняти, коли буде необхідно.

Корабель знов похилився, навіть дужче, ніж раніше. З моменту удару минуло 17 хвилин. Вони вирішили стрибати — і ця ідея перелякала Макворт. Вона дорікала собі за це, «казала собі, що це сміховинно — боятися стрибати в умовах такої небезпеки».

Коннер та її зять підійшли до поруччя. Макворт не квапилась.

«У такій ситуації швидко пізнаєш людину, тому, перш ніж стрибнути, я взяла її за руку, стисла та спробувала підбадьорити»^[618], — згадувала Коннер.

Але Макворт залишилась. Останній її спогад — вода, що доходить до колін, і корабель, який зникає з-під ніг та тягне за собою вниз.

Теодор та Белль Неш, подружжя з Канзас-Сіті, які лише декілька годин тому насолоджувалися сходом сонця на верхній палубі, теж стояли коло поруччя. Тримаючись за руки й тихенько розмовляючи, вони спокійно стояли у своїх жилетах. На їхніх очах перша шлюпка викинула своїх пасажирів у море, тому вони навіть не спробували сідати в іншу. Члени екіпажу казали їм: «Корабель у нормі, ще з годину протримається»^[619]. Але Белль не вірила: вона стежила за поруччям відносно лінії горизонту, і зміна відношення свідчила про те, що корабель швидко тоне.

— Нам кінець за хвилину, — мовила вона.

Вона відпустила руку Теодора, щоб не тягти його вниз. «Ми дивилися на воду, розмовляли; раптом зчинився якийсь галас, шум, щось наче луснуло, а потім шлюпка або щось подібне повисло в нас над головами». Шлюпка вдарила її та розсікла голову, а вона простягла руку, щоб захистити Теодора. Положення корабля різко змінилось, і вода доходила вже до плечей. «Здавалося, що у всесвіті все рветься та ламається».

У наступну мить вона опинилася глибоко під водою — за її спогадами, на глибині в 20 або 30 футів. Вона подивилася вгору та крізь воду побачила сяюче блакитне небо. «Я подумала про те, як чудово виглядають сонце та вода з глибини»^[620], — писала вона. Страху не було. «Я подумала: нічого, я наче лежу на бабусиній пуховій перині. Я задригала ногами та почала спливати швидше».

Вона вдарилась об щось головою. Потім знову й знову. «Я підняла праву руку та побачила над собою небо. Виявилось, що я тримаюся за борт шлюпки № 22». Якийсь чоловік простяг їй руку. Вона була так йому вдячна, що потім попросила його написати своє ім'я всередині її черевики, «щоб не забути його у вирі цих подій».

Чоловіка звали Герц — Дуглас Герц. Це був молодик, який повертався в Англію з метою вступити до Південного Ланкаширського полку. Якийсь час він жив у Сент-Луїсі. Потоплення судна стало

кульмінацією складного періоду його життя^[621]. У 1913-му він втратив дружину — вона загинула в аварії поїзда, що сталася під час їхнього медового місяця. Того ж року в пожежі загинула його мати.

Свого чоловіка Белль ніде не бачила.

Допомігши спустити шлюпку з правого борту, № 13, моряк Леслі Мортон перейшов допомагати іншій шлюпці, теж із правого борту^[622]. Він з іще одним моряком під керівництвом унтер-офіцера намагався допомагати пасажирам здолати відстань між палубою та шлюпкою. Під кінець нахил корабля, за підрахунками Мортон, склав 30°. Нарешті шістдесят пасажирів сіли в шлюпку. Коли пізніше Мортон питали, як їм це вдалося, він сказав: «Якщо треба стрибнути на півтора-два метри або точно потонути, то навіть старі люди можуть стрибнути оце “Господи, як далеко”»^[623].

Мортон працював із канатами на кормі, унтер-офіцер керував усією операцією. Швидкість корабля на той момент складала близько 4—5 вузлів. Матроси опускали шлюпку, аж доки кіль не опинявся прямо над поверхнею води, а потім, згідно з інструкціями, відпускали канати так, щоб шлюпка стала на воду й тихенько пішла назад.

Шлюпка відійшла приблизно на відстань своєї довжини. Потім через канати та рух судна вона вдарилась об борт корабля. Мортон уже зібрався злізти по канату на корму, щоб вивільнити шлюпку, але хтось менш досвідчений — стюарди чи офіціанти, здалося Мортоні, — уже почали спускати іншу шлюпку та втратили контроль. Шлюпка впала з висоти 30 футів прямо на шлюпку Мортон та пасажирів у ній.

Гаяти час на «жахання або жаль»^[624] було ніколи, писав Мортон. Він почав шукати брата в цьому хаосі: «...багато хто не міг утриматися на палубі, падав та ковзав за борт. Шум ставав усе сильнішим, бо сотні людей починали розуміти: корабель не просто дуже швидко тоне, а тоне надто швидко, щоб вони всі встигли врятуватися».

Він знайшов брата та іншу шлюпку, яку вони й спустили. Опинившись у шлюпці, вони відв'язали канати та за допомогою шлюпкових гаків почали відштовхувати шлюпку від корабля, але пасажирів заважали. Вони трималися за канати та поруччя, у «хибній упевненості, що безпечніше триматися за великий корабель, а не

довірити своє життя крихітному човнику»^[625]. Палуба «Лузитанії» рішуче опускалася під воду.

Раптом щось захопило планшир шлюпки, і вона почала хилитись у бік корабля. «Вочевидь, час для геройських учинків минув, і мій брат закричав так голосно, як тільки міг: “Терті, я за борт!”»^[626]

Брати махнули один одному та пірнули в море. Жилетів на обох не було.

Мортон писав: «Опинившись у воді, дивно, про що думає людина у хвилини небезпеки, — я раптом згадав, що мій брат ніколи не вмів плавати».

Мортон виринув на поверхню та почав шукати брата, «але навколо була мішанина тіл, жінок, дітей, шезлонгів, рятувальних кіл — чого там тільки не було! — а ще й “Лузитанія” вагою ніяк не менше 35 тисяч тонн дихала мені в потилицю надто близько»^[627], і він почав пливти. Пливти як тільки міг.

Мортон озирнувся. У його пам'яті збереглося дві картини: складана шлюпка, і досі в захисному чохлі, та капітан Тьорнер у повному мундирі на містку «Лузитанії», що почала остаточно опускатися на дно.

Лорія відплив від корабля — принаймні він так думав^[628]. Він обернувся, щоб подивитися на останні миті життя судна. Ніс уже був під водою та поринав усе глибше. Корма стирчала високо в повітрі. Нахил праворуч став настільки агресивним, що пасажери могли стояти прямо, лише спираючись на поруччя правого борту, — вони зібралися тут у три чи чотири ряди довгою чергою, що простяглася нагору, до корми. Хтось із інших свідків цього назвав той натовп «маленькою армією». Якщо на борту хтось і сподівався, що «Лузитанія» не потоне, то ця надія тепер померла остаточно.

Пасажири, які були ближче до корми, тобто вище, спостерігали, як пасажери біля поруччя поринають у води. Ті, на кому були жилети, спливали, наче злітали над палубою. Ті, хто був без жилетів, намагалися пливти або зникали під водою.

Третій помічник Бестік — він був ще на борту — відчув, що корабель «дивно хитнувся», та глянув униз, на палубу. «Усепоглинаюча хвиля, схожа на хвилю з гребенем, які бувають коло пляжу, накрила шлюпкову палубу та ввібрала в себе пасажирів, шлюпки і все, що було

на її шляху»^[629], — писав він. Почувся стогін — тих, хто потрапив у ту хвилину. «У тому страшому стогоні був увесь відчай, жах та мука сотень душ, що переходили у вічність».

Роберт Кей, хлопчик, хворий на кір, та його вагітна мати намагалися піднятися на шлюпкову палубу^[630]. Звуки занепокоєння, що чулися згори, ставали гучнішими. Піднявшись зрештою на палубу, вони опинились у натовпі людей, що намагалися врятуватися, піднімаючись вище на корму. Роберт дивився, як люди стрибають за поруччя.

Корабель продовжував рухатись, а корма піднімалася все вище. Мати тримала Роберта коло себе. А потім море наче стрибнуло вперед, і його мати зникла.

Вода розлучила їх, Роберта підхопив бурхливий потік, і корабель теж зник.

Трохи пізніше хтось із пасажирів розповідав про жінку, яка народжувала у воді. Роберта до самої смерті переслідувала думка про те, що то могла бути його мати.

Поки Чарльз Лорія спостерігав, як корабель проходив повз нього та занурювався все глибше, щось надзвичайно сильно вдарило його по голові. Що б це не було, воно ковзнуло далі, на плечі його жилета, за щось зачепилось і почало тягти його вниз. «Я не міг навіть уявити, що могло впасти на мене з неба. Мене б не дуже здивувало, якби спливла субмарина і я опинився просто на ній, але ось такий удар просто нізвідки мене шокував»^[631].

Він повернув голову та побачив, що за нього зачепився провід, який був натягнутий між двома щоглами. Антена для бездротового зв'язку, зрозумів він. Лорія спробував вивільнитися з-під неї, але не вдалось. Антена перевернула його догори ногами та почала затягувати в глибину.

Телеграма

*П'ятниця,
7 травня 1915 року
14:26*

«SOS від “Лузитанії”. Ми вважаємо, що перебуваємо коло Кінсейла. Останнє положення — 10 миль від Кінсейла. Терміново на допомогу. Сильний нахил»^[632].

«Лузитанія».

Кінець королеви

Лише шість із двадцяти двох традиційних шлюпок «Лузитанії» були спущені на воду, перш ніж корабель занурився остаточно. Сьома, з лівого борту, теж досягла води, але без необхідної заглушки — вона відразу почала наповнюватися водою й швидко потонула.

Пасажири, які встигли стрибнути у воду, пливли, щоб забратися якомога далі від корабля, — боялися, що їх почне затягувати під корпус. Цього не сталося, хоча троє пасажирів розповідають, що відчували щось подібне. Одна пасажирка, Маргарет Гвайр із Саскатуна, Канада, — вона нещодавно вийшла заміж — розповіла, що її затягло в одну з чотирьох труб у 24 фути завширшки^[633]. За мить її викинуло парою, що вирвалася знизу, — живу, але повністю вкриту чорною сажею. Після неї в трубу затягло ще двох^[634]: 21-річного Гарольда Тейлора, який теж нещодавно одружився, та ліверпульського поліцейського інспектора Вільяма Пірпойнта. Вони також повернулися звідти живі та чорні.

Поки ніс корабля занурювався під воду, корма підіймалася все вище, і стало видно чотири гігантські гвинти, що золотом виблискували на сонці. На той момент «Лузитанія» на 2 милі відійшла від місця, де її вдарила торпеда, і перебувала у 12 милях від мису Олд-Хед-оф-Кінсейл. У ці останні миті кут нахилу правого борту зменшився до 5° — вода заповнила решту корабля.

Моряк Мортон перевернувся на спину та спостерігав за кораблем. Він бачив, як пасажирів змило з палуби, як сотні людей намагалися видертися якомога вище, до корми. Потім «Лузитанія» знов нахилилась на правий борт і зникла з очей у «повільному, майже статичному зануренні вперед головою під кутом у 45 чи 50°»^[635].

Двайт Гарріс у своєму рятувальному колі від Ванамейкера плавав далеко за кормою корабля. Він бачив, як корабель «пірнув уперед під воду, наче лезо ножа, — труби, щогли, шлюпки та все інше шматками

розлетілось у різні боки! Неймовірна кількість заліза, дерева, пари та води! І, що найгірше, людських тіл!.. Там, де зник корабель, утворився величезний зеленувато-білий пузир — це була купа уламків та людей, які боролися за своє життя! Пузир ставав усе більшим та більшим і, на щастя, наблизився до мене лише на 20 чи 30 ярдів, штовхаючи ті уламки»^[636].

Це утворення — пузир — було характерною ознакою загибелі судна, про нього згадувало багато пасажирів. Море піднялося, наче водяне плато, що розтікалося на всі боки. Цей потік ніс у собі тіла людей та величезну кількість уламків, що супроводжувалося дивним звуком.

Чарльз Лоріа сплив саме в момент зникнення «Лузитанії». Під водою він сильно бив ногами, і йому якось вдалося звільнитися від антени. «Корабель пішов на дно, — писав Лоріа. — Не пам'ятаю, щоб я чув крики, швидше довгий протяжний стогін, що ставав усе гучнішим і не вщухав дуже довго після того, як зник корабель»^[637]. Лоріа накрило хвилиною. «Маса уламків була величезною. Хвиля принесла не тільки людей, а й шезлонги, весла, ящики та інше, я навіть не пам'ятаю що. Мене просто раптом затисло між якимись великими предметами, а потім я опинився під водою».

Навколо нього незчисленна кількість душ боролася за життя. Він мало чим міг допомогти — може, тільки штовхнути весло чи шматок чогось плавучого в їхній бік. Багато хто був одягнений у важкі пальта. Жінки були вбрані в багато шарів одягу: корсети, камісолі, нижні спідниці, кофти, хутро — усе це швидко промокло та почало тягти вниз. Пасажири без жилетів тонули. Складний одяг дітей та немовлят теж тягнув на дно.

Одна з найстрашніших картин, про які розповідають ті, хто вижив, — сотні рук над поверхнею води. Люди махали руками, благаючи про допомогу. Але скоро стало тихо. Пасажири розповідають, що бачили хмари диму від пароплава з південного боку, але судно не підійшло ближче. З моменту удару торпеди пройшло лише 18 хвилин.

Прилетіли чайки — вони плавали поміж тіл на поверхні.

Коли навігаційна панель на містку почала занурюватися під воду, капітан Тьорнер і досі був там. Море десь далеко виблискувало блакиттю, але тут поруч вода була прозора та зеленувата. Сонячні

промені пронизували верхній шар води та підсвічували фарбу й блискучі елементи палуби, що тяглися далеко вглиб.

Стерновий Г'ю Джонстон бачив Тьорнера на крилі містка — він підходив то до лівого борту, то до правого. Рятувальний жилет він одяг, але ніяких інших спроб уникнути звичної для капітана далекого плавання долі не здійснив. Джонстон пізніше казав, що він «ніколи не зустрічав нікого міцнішого за Тьорнера»^[638].

Корабель і досі продовжував рухатись, але дуже повільно. За ним у кільватері тягся слід із тіл та уламків, а ще сотень чоловіків, жінок і дітей, які зі страху чи випадково лишилися на судні. Вони струменіли за кораблем, наче хвіст паперового змія.

О 14:33 станція бездротового зв'язку на мисі Олд-Хед-оф-Кінсейл відправила в Адміралтейство повідомлення з двох слів: «“Лузитанія” потонула»^[639].

Спостерігачі на Олд-Хед бачили, як це сталося. Величний корабель — ось він є, а ось наступної миті на його місці просто блакитне небо, як це виглядало з великої відстані.

Кишеньковий годинник капітана Тьорнера, який пізніше опинився в ліверпульському музеї, зупинився на 14:36:15.

Усюди.

Чутки

Консульство США у Квінстауні, Ірландія, розташовувалось у декількох кімнатах над баром. З вікон відкривався краєвид затоки. За цією будівлею височів величний шпиль собору Святого Колмана, що затьмарював будь-яку іншу будівлю в місті. Того дня консул Веслі Фрост був на роботі. Він переглядав щорічну доповідь про комерційні умови в різних графствах Ірландії, коли раптом о 14:30 його віце-консул забіг нагору сходами та повідомив про чутки, які швидко поширювалися: субмарина атакувала «Лузитанію».

Фрост підійшов до вікна й побачив, що в порту коїться якась незвична діяльність^[640]. Усі кораблі будь-якого розміру відходять, навіть великий крейсер «Джуно», який тільки-но прибув. Консул нарахував дві дюжини суден.

Він підійшов до телефону та подзвонив до офісу адмірала Чарльза Генрі Коука, старшого командира флоту у Квінстауні, — дзвінок прийняв секретар. Фрост обережно добирав слова, щоб потім не виявилось, що він став жертвою якогось жарту:

— Я чув якісь чутки, що «Лузитанію» атакували^[641].

Секретар відповів:

— Це правда, містере Фрост. Боюся, що вона затонула.

Шокований, Фрост слухав секретаря. Той розповів про сигнали SOS та повідомлення свідків із мису Кінсейл, які підтверджували, що корабель зник.

Поклавши слухавку, Фрост почав міряти кроками кабінет, намагаючись усвідомити те, що сталося, та думаючи, що робити далі^[642]. Він телеграфував новини послу США в Лондоні Пейджу.

Адмірал Коук відправив на порятунок усі судна, які тільки міг, включно з «Джуно». Потім він доповів про це в Адміралтейство.

«Джуно» був найшвидшим кораблем із наявних. З Квінстауна до можливого місця атаки було дві дюжини миль, і меншим суднам знадобиться щонайменше три або чотири години, щоб дістатися. Вітрильникам, з огляду на спокійну погоду, цей шлях даватиметься ще довше. А от «Джуно» з його швидкістю у 18 вузлів (тобто 20 миль на годину) за годину вже буде на місці. Команда дуже квапилась, і скоро старий крейсер вирушив на допомогу.

Але Адміралтейство швидко надіслало відповідь: «Терміново: відкликати “Джуно”»^[643]. Цей наказ був прямим наслідком потоплення «Aboukir», «Cressy» та «Hogue»: не можна відправляти великі військові кораблі на порятунок жертв атаки субмарини. Ризик того, що субмарина й досі на місці катастрофи, був дуже великим — вона може чекати, поки інші кораблі прийдуть на порятунок, і потопити їх.

Вочевидь, Коук і сам мав сумніви щодо свого рішення, бо навіть раніше, ніж надійшов наказ Адміралтейства, він наказав «Джуно» повернутись у порт. Проте його власні причини не збігалися з міркуваннями Адміралтейства. Після того як «Джуно» вийшов, пояснював Коук, «я отримав телеграму, яка повідомляла, що “Лузитанія” вже затонула^[644]. Оскільки ситуація перестала бути терміною, я відкликав крейсер».

Логіка була цікава, адже насправді «терміновість ситуації» була максимальною: сотні пасажирів та членів команди плавали у воді температурою 13 °С. Очевидним ставав намір Адміралтейства: за будь-яких умов захищати великі військові кораблі та дотримуватися висновків, зроблених після катастрофи «Абукір», тобто не допомагати жертвам атаки субмарин.

У Лондоні посол США Волтер Пейдж дізнався про атаку на «Лузитанію» та її потоплення о четвертій годині дня, але перші повідомлення, наче якийсь моторошний відголосок катастрофи «Титаніка», казали, що всіх пасажирів та команду врятували. Оскільки ніхто не загинув, то не було причини скасовувати вечерю, яку посол та його дружина влаштували на честь особистого агента президента Вільсона, полковника Хауза.

Поки Пейдж дістався додому о сьомій вечора, новини з Квінстауна вже були менш втішні, та вечерю відмінати було вже пізно. Гості говорили лише про затоплення корабля. Постійно дзвонив телефон — підлеглі Пейджа та посольство повідомляли свіжі новини, які послу приносили на маленьких шматочках жовтого паперу^[645]. Новини він читав уголос для гостей. Повідомлення ставали все більш жахливими, і всі зрозуміли: сталася трагедія історичного масштабу. Гості тихо обговорювали можливі наслідки.

Полковник Хауз сказав усім присутнім:

— За місяць ми вже будемо воювати з Німеччиною^[646].

Того ранку в Нью-Йорку — час тут суттєво відстає від лондонського — Джек Лоуренс, портовий репортер із *New York Evening Mail*, пішов у бар на Вайтхолл-стріт у Нижньому Мангеттені^[647]. Тут часто бували моряки, портові лоцмани та подібна публіка. Лоуренс замовив «джин дейзі», джин із лимонним соком та цукром, який бармен подав у кам'яній чаші. Назва «дейзі» насправді була перекрученим словом *doozy*, що означає «щось неперевершене». Лоуренс помітив одного знайомого лоцмана — він щойно повернувся з Гобокена, штат Нью-Джерсі. Той запропонував Лоуренсу сісти в спокійному куточку, щоб переказати те, що він чув уранці.

Лоцман розказав, що він швартував судно поруч із «Vaterland», великим німецьким лайнером, інтернованим на період війни.

Зійшовши на берег, він пішов у кафе неподалік, де було повно матросів із «Vaterland» — вони, вочевидь, святкували, плескали один одного по спинах, радісно щось обговорювали німецькою. Жінка, яка працювала в барі, говорила англійською та німецькою, і вона розповіла лоцманові, що «Vaterland» отримав бездротовим зв'язком повідомлення про те, що «Лузитанію» торпедували коло берегів Ірландії і вона швидко затонула.

Лоуренс полишив свій напій та вийшов з бару. До канцелярії «Кунард» на Стейт-стрит було рукою подати. Увійшовши, репортер подумав, що розповідь лоцмана була вигадкою, бо в компанії робота йшла як зазвичай: друкарки торохтіли машинками, пасажири купували квитки. Знайомий клерк щось зауважив із приводу погоди. Репортер пройшов далі та піднявся сходами, де без повідомлення зайшов у кабінет Чарльза Самнера, керівника «Кунард» у Нью-Йорку. На підлозі лежав товстий килим, і кроків Лоуренса не було чути.

Самнер був високим чоловіком, завжди гарно вдягався й носив білу гвоздику на лацкані. «Побачивши його, я відразу зрозумів: щось сталося, — згадував Лоуренс. — Він сидів, важко спираючись на стіл. Весь наче обвалився». Лоуренс підійшов ближче й побачив у нього на столі дві телеграми: одна закодована, а друга, очевидно, її розкодована копія. Репортер прочитав її через плече Самнера.

Самнер підвів погляд:

— Її немає, — скоріше зітхнув, ніж сказав він. — Вони торпедували «Лузитанію».

У телеграмі зазначалося, що корабель пішов на дно за 15 хвилин (хоча пізніше стане відомо, що за 18). Ніяких ілюзій щодо катастрофи Самнер не мав:

— Сумніваюся, що вони когось урятували. Що, заради бога, мені тепер робити?

Лоуренс погодився почекати годину і не повідомляти поки новину своєму редактору. За 15 хвилин він уже телефонував. Новина була надто значною, щоб утримати її.

У Вашингтоні перше повідомлення президент Вільсон отримав близько першої години — він якраз збирався виходити на свою щоденну гру в гольф. Про кількість загиблих не повідомлялось, але гру він усе одно скасував і лишився в Білому домі чекати подальших

новин. Пізніше він виходив на якийсь час трохи проїхатись у своєму «Pierce-Arrow» — це був його перевірений засіб зняти напругу.

День починався теплий та ясний, але ввечері задощило. Вільсон вечеряв удома, коли о 19:55 отримав телеграму від консула Фроста з Квінстауна — у ній уперше йшлося про те, що існує вірогідність загибелі багатьох пасажирів «Лузитанії».

Прочитавши цю телеграму, Вільсон вийшов з Білого дому гуляти під дощем — сам, нікого не повідомивши. «Я гуляв вулицями, намагаючись привести думки до ладу»^[648], — писав він пізніше в листі до Едіт Галт.

Він пройшов по площі Лафайєт повз статую Ендрю Джексона на коні дибки, в оточенні гармат, потім далі 16-ю вулицею до Дюпон-серкл, де жила Едіт. Тут він побачив хлопчаків, які продавали свіжі термінові видання міських газет, де вже надрукували новини про потоплення корабля. На Коркоран-стрит Вільсон повернув праворуч та по 15-й вулиці повернувся в Білий дім, у свій кабінет.

О десятій надійшли найгірші новини: згідно з підрахунками, у результаті атаки на «Лузитанію» загинуло близько тисячі пасажирів. Стало очевидним, що серед загиблих є американці. Сталося те, чого так боявся Вільсон.

U-20 прямувала на захід, і Швігер востаннє глянув назад крізь перископ.

У своєму журналі він записав: «Удалечині за кормою на поверхні декілька шлюпок; більше нічого від “Лузитанії” в полі зору немає. Усі рештки судна, мабуть, потонули»^[649]. Він зазначив місце: 14 морських миль від мису Олд-Хед-оф-Кінсейл, 27 морських миль від Квінстауна, глибина вод 90 метрів (близько 300 футів).

Швігер не знав, що серед багатьох жертв його атаки були також троє німців, яких заарештували в перший день плавання. Вони так і лишилися зачиненими в імпровізованій в'язниці.

«Лузитанія».

У морі

Наявність рятувального жилета сама по собі не гарантувала виживання. Багато з тих, хто опинився у воді в жилетах, усвідомив, що надягнув жилет неправильно і йому складно навіть тримати голову над водою. Складно їм було недовго. Дуже скоро ті, хто зміг правильно надягти жилет, опинилися серед трупів, що плавали вниз головою в таких позах, які були б для них цілковито неприйнятними, якби вони були живі. Здоровий, сильний моряк Е. С. Гайвей писав, дещо перебільшуючи: «Я на власні очі бачив сотні мертвих чоловіків та жінок у жилетах у воді після того, як корабель пішов на дно»^[650].

Для дітей — тих, хто не потонув відразу, — найстрашнішим стало переохолодження^[651]. Температура води була 13°C — звичайно, це не так холодно, як вода, у якій опинилися пасажери «Титаніка», але навіть цього було досить, щоб знизити температуру тіла людей — як великих, так і маленьких — до небезпечного рівня. Зменшення внутрішньої температури тіла людини лише на 2—3°C, з нормальної 37 до 35°C, досить, щоб з часом убити людину. Опинившись у воді, пасажери вже за декілька хвилин відчували, що їхні кінцівки німіють, навіть незважаючи на тепле сонце над головою. Тим, на кому під жилетами були пальта, було дещо краще, ніж тим, хто роздягнувся, бо пальта й інший теплий одяг навіть у мокрому стані забезпечували теплоізоляцію для серця. Худі люди, старі, жінки та діти, особливо немовлята, дуже швидко втрачали тепло, як і пасажери, що пили алкоголь за обідом. За умов переохолодження люди у воді починали сильно тремтіти, але чим серйознішою ставала небезпека, тим слабше було тремтіння. За температури води 13°C у дорослих людей за годину чи дві спостерігались ознаки виснаження та непритомності; після цього шкіра набувала сірувато-синього кольору, тіло ставало твердим, пульс сповільнювався до майже непомітного рівня. Після цього наставала смерть.

Двайт Гарріс плив до перевернутої шлюпки. «Найстрашнішим були незліченні тіла мертвих людей усюди, — згадував він. — Чоловіки,

жінки, діти. Мені довелося відштовхнути одне чи два, щоб дістатися шлюпки!»^[652]

Пливучи до шлюпки, він побачив маленького хлопчика, Персі Річардса. Той кликав батька. «Я підплив до нього й наказав перестати плакати й схопитися за мій комір, що він і зробив. Найсміливіший хлопчина з усіх, яких я будь-коли бачив!»

Гарріс притягнув хлопчика за собою до шлюпки та підсадив його на її корпус. Ці зусилля майже виснажили Гарріса. Він сам теж заліз на шлюпку за хлопчиком. «Я ледь рухався, кінцівки страшенно замерзли!.. Я, мабуть, пробув у воді з півгодини чи, може, три чверті години».

Гарріс помітив одну зі складаних шлюпок, якою керували двоє моряків. Вона була лише частково заповнена пасажирами, і він вирішив погукати їх. Скоро шлюпка підійшла достатньо близько, щоб вони з хлопчиком могли в неї залізити. Моряки підібрали ще з дюжину живих, але решту довелося полишити — ця шлюпка могла ось-ось затонути. «Ті крики про допомогу від людей у воді були жахливі!»^[653] — писав Гарріс.

Жодного корабля не було видно.

«Лузитанія» опускалася під воду, зтягуючи Маргарет Макворт за собою. Вода навкруги здавалася чорною, і Маргарет переповнював страх, що вона не зможе вибратися з уламків. Щось зачепило її руку, вона злякалася, але виявилось, що це лише жилет, який вона тримала для свого батька. Вона наковталася морської води.

Опинившись на поверхні, Маргарет ухопилася за кінець якоїсь дошки. Спочатку їй здалося, що тільки це й тримає її на плаву, але потім вона згадала про жилет. «Коли я виринула, то виявилось, що я — частина великого круглого наче острова на поверхні, який складався з людей та різноманітного сміття. Усе плавало так щільно, що спочатку не було навіть видно води. Люди, шлюпки, клітки для курей, стільці, плоти, дошки та хтозна-що ще — усе плавало впритул одне до одного»^[654].

Люди молилися та кликали на порятунок. Вона вчепилась у свою дошку, навіть незважаючи на те, що була в жилеті. Побачивши одну зі шлюпок, вона спробувала попливти до неї, але їй не вдалося це зробити, бо вона ніяк не хотіла полишити свою дошку. Вона кинула спроби пливати, вгамувалася та влаштувалася зручніше в жилеті.

Відчуття — «дещо запаморочено, тупо та розгублено»^[655], але не надто страшно. «Коли смерть уже настільки близько, як тоді, гострої агонії страху немає. Усе це надто неосяжне та приголомшливе для того, щоб боятися».

Одного разу їй навіть здалося, що вона вже померла. «Я дивилася навкруги на світле блакитне небо, на спокійне море та сонце й думала, чи могла я вже опинитись у раю, навіть не знаючи того, і щиро сподівалася, що не могла».

Їй було неймовірно холодно. Плаваючи там, вона роздумувала над тим, як можна покращити конструкцію жилетів. До кожного жилета, пропонувала вона, треба причепити маленьку пляшечку хлороформу, «щоб можна було вдихнути та втратити свідомість, коли забажаєш»^[656]. Але скоро переохолодження вирішило цю проблему.

Чарльз Лорія підплив до однієї зі складаних шлюпок, яка плавала недалеко від нього. Це була та сама шлюпка, що впала з корабля на очах моряка Мортон. Мортон теж до неї приплив, як і кораблебудівник Фред Гонтлетт. Мортон називав цю шлюпку «оазою в пустелі живих і трупів»^[657].

Утрьох вони зняли чохли зі шлюпки. Інші, яким пощастило вижити, теж залізли всередину. Брезентові борти та лави треба було підняти та встановити, але за шлюпку вчепилося надто багато переляканих людей, і це було непростим завданням. «Ми витягали з води людей, намагаючись водночас підняти лавки, — згадував Гонтлетт. — Майже всі, опинившись на борту, відразу падали на лавки, тому майже неможливо було зробити все як належить. Ми не змогли підняти відповідні частини так, щоб їх закріпити»^[658].

Вони намагалися переконати людей усього на мить відпустити шлюпку, щоб підняти лавки, «але це було неможливо», — згадував Лорія. «Я ще ніколи не чув настільки жахливого крику розпачу, як тоді, коли спробував пояснити одному з пасажирів, що ми робимо»^[659].

Вони розмістили людей на дні суденця. Пізніше Лорія жалкував про свою різкість: один чоловік ніяк не хотів зрушити зі свого місця, і Лорія «доволі грубо» сказав йому забиратися. Той подивився на нього і сказав: «Я б зліз, друже, але ви знаєте, що в мене зламана нога і я не можу швидко рухатися?»^[660]

З неймовірними зусиллями їм вдалося встановити лавки та борти, та лише частково. Довелося засунути шматочки деревини в механізми, щоб зафіксувати їх на місці.

Складала шлюпка не мала весел, але чоловікам вдалося виловити п'ять із води. Лорія за допомогою одного весла правив, а Гонтлетт, Мортон та двоє інших пасажирів гребли. Лорія правив шлюпку крізь уламки й трупи, шукаючи інших живих людей. Сотні чайок кружляли над ними, пірнаючи у воду. Дивовижно було бачити людей, досі вдягнених у костюми та плаття, які вони вдягли на обід. Вони підібрали Самюеля Нокса, кораблебудівника з Філадельфії, який ділив стіл із Гонтлеттом. Потім побачили жінку — наче африканку. Моряк Мортон підплив до неї та зотягнув на борт^[661]. Це була Маргарет Гвайр — та, яку засмоктало в трубу й викинуло з неї. Лорія писав: «З нещасної жінки зірвало майже весь одяг, і на тілі не лишилося жодного білого місця, крім зубів та білків очей»^[662]. Він назвав її «тимчасовою негритьянкою».

Вона швидко оговталась і трохи підняла настрій присутніх своїм оптимізмом, бадьорістю та «веселими розмовами», згадував Лорія.

Шлюпка була вже майже повна, коли Лорія скерував її до щільної маси сміття. «Я почув жіночий голос — таким голосом зазвичай просять, наприклад, передати ще хліба з маслом за столом. Вона питала: “Чи не візьмете ви мене? Знаєте, я не вмю плавати”»^[663]. Лорія вдивився й побачив серед уламків голову жінки. Її біляве волосся було розкидане по уламках навколо. Її так сильно затисло, що вона навіть не могла підняти рук, але в цій ситуації вона примудрялася «напівусміхатися», згадував Лорія, «та спокійно жувати гумку».

Чоловіки витягли її з води та почали веслувати в напрямку маяка на мисі Олд-Хед-оф-Кінсейл, до якого була дюжина миль.

Хоча корабель затонув досить близько від берега Ірландії, не було жодної ознаки того, що хтось іде на допомогу. Пасажири, які лишались у воді, по-різному давали собі раду. Преподобний Генрі Вуд Сімпсон із Россленда, Британська Колумбія, віддав свою долю в руки Господа і час від часу повторював одну зі своїх улюблених фраз: «Прийди, Святий Дух, і наші душі надихни»^[664]. Пізніше він розповідав, що був упевнений: він виживе. «Довго розповідати, звідки я це знав», але це

знання заспокоювало його, навіть тоді, коли він опинився під водою й запитав себе: «А що, як я не випливу?»

Але він випливав. Його жилет зручно тримав його на поверхні, і «я лежав на спині та усміхався блакитному небу, білим хмаркам; я не надто наковтався морської води». Для нього ті моменти у воді були майже приємними, якщо не брати до уваги тіло мертвої жінки, що плавало поруч. «Я влаштувався якнайзручніше, — згадував він, — і був дуже радий полежати там якийсь час».

Він підтягнув тіло жінки до перевернутої складаної шлюпки та витяг його на неї. Потім Сімпсон поплив до іншої такої самої шлюпки — тільки ця була в правильному положенні і на ній уже були інші люди. Правда, були й мертві також. Механік із корабля почав співати гімн «Славімо Господа віднині й навіки», згадував Сімпсон, додаючи: «Співали ми з душею».

Проте, коли цей гімн закінчився, ніхто не наважився почати інший. «Потім ми просто почали чекати, сподіваючись, що вони встигли відправити прохання про допомогу, перш ніж корабель пішов на дно. Море було красивим та спокійним — на наше щастя, бо найменша хвиля зміла б нас у воду. Нам було краще, ніж тим, хто чіплявся за дошки або рятувальні кола, і краще, ніж тим, хто сидів у затопленій шлюпці [недалеко], яка постійно переверталася».

Неподалік від них на поверхню виринула морська свиня — Сімпсон назвав її «свиня-чудовисько». Вона «грала коло нас, показуючи свою блискучу чорну спину й трикутний плавець».

Минула година, потім друга. Море залишалось таким же спокійним, хоча вечірнє світло дещо змінило відтінок води. «Захід сонця був чудовий, — згадував Сімпсон, — дуже спокійний і тихий».

Тих, кому пощастило вижити, відносила течія. Хтось був просто у воді, хтось у шлюпках або на уламках — усі дрейфували вже три години, сподіваючись, що допомога йде. Якби прийшов «Джуно», чекати б довелося набагато менше, а шансів на виживання було б більше. Але в Адміралтействі керувалися суворим розрахунком, бо ніхто не знав, чи є поблизу субмарина. Дехто з пасажирів каже, що після затоплення «Лузитанії» бачив перископ та боявся, що субмарина може бути поруч. Один із пасажирів писав: «Я ні на мить не

сумнівався, що спливе субмарина й почне обстрілювати шлюпки “Люсі” або ж дочекається рятувальних кораблів та потопить їх»^[665].

Першою ознакою порятунку був дим на обрії, а за ним показалася довга армада різноманітних торпедних буксирів, траулерів і маленьких рибальських суден — їх не так шкода, як великий крейсер «Джуно». Тут були «Brock», «Bradford», «Bluebell», «Sarba», «Heran» та «Indian Empire», а також «Julia», «Flying Fish», «Stormcock» і «Warrior»^[666].

У Квінстауні зростала напруга. На жодному з цих суден не було станції бездротового зв'язку, писав консул Фрост, тому «ми не могли отримати ніяких новин, аж доки вони не повернуться»^[667].

Тільки-но шлюпка ставала пустою, матроси починали веслувати назад, шукаючи інших уцілілих. Наближався вечір, і тіла мертвих їм доводилося витягати частіше за живих людей. Останнім судном, яке прийшло на допомогу, було «Kezia Gwilt» — береговий рятувальний човен із командою в 15 осіб. Зазвичай човен ходив під вітрилами, але того дня вітру майже не було, тож команда вирішила, що швидше прибуде на місце на веслах. Так вони й зробили, пройшовши близько 14 миль.

«Ми робили все, що могли, щоб дістатися на місце катастрофи, але нам знадобилося щонайменше три з половиною години, і все, що нам лишилося, — збирати трупи»^[668], — писав преподобний Вільям Форд, який командував човном. Вони повільно просувалися крізь сліди катастрофи під величним заходом сонця. «Це було жахливе видовище: море, всіяне мертвими тілами. Якісь із них у жилетах, інші на уламках шлюпок — усі мертві».

Лорія та його товариші відпливли приблизно на 2 милі, аж доки не зустріли невеликий рибальський вітрильник — такі в тих водах називали рибальськими смаками.

Коли вони наближалися до судна, Маргарет Гвайр, досі вкрита чорною сажею, помітила, що на борту коло поруччя стоїть її чоловік^[669]. Вона покликала його, але вираз його обличчя, як згадував Лорія, був «абсолютно порожнім» — він і гадки не мав, хто та молода чорношкіра дівчина.

Він упізнав її, лише коли шлюпка підійшла прямо до вітрильника і він зміг подивитися їй у вічі. Чоловік розплакався.

Була вже шоста вечора. Лорія підраховував кількість живих, яких вони підібрали по дорозі: тридцять два. На вітрильнику — смаку — було вже інших 50 пасажирів. Перш ніж піднятися на борт, Лорія відламав кріплення для весла на пам'ять.

За годину його та інших пасажирів передали на колісний пароплав «Flying Fish», який попрямував до Квінстауна. Щоб зігрітись, усі постраждалі зібралися в машинному відділенні. Там був Огден Геммонд, забудовник із Нью-Джерсі. Його дружину ніхто не бачив. Було дуже тепло, і «доволі скоро», згадував Артур Мітчелл, чоловік із велосипедної компанії *Raleigh*, «заспівав пісень, що стало вираженням не тільки духу вдячності, а й навіть веселощів»^[670].

На борту було чимало мертвих: п'ятирічний хлопчик Дін Вінстон Ходжес; два хлопчики приблизно двох та шести років, яких не вдалося ідентифікувати; тіло 15-річної Гвендолін Аллан, однієї з дівчат, які допомагали морякові Мортону фарбувати шлюпку.

Двайт Гарріс у складаній шлюпці допомагав веслувати до вітрильника вдалечині. Ішли вони дуже повільно, веслування забирало багато сил. Інша шлюпка випередила їх та висадила своїх живих і мертвих пасажирів, а потім повернулася по Гарріса та його товаришів, яких теж відвезла на борт вітрильника. Вітрильник доправив їх усіх на мінний тральщик «Indian Empire», команда якого наступні кілька годин продовжувала шукати живих і мертвих. Коли після сьомої вечора корабель вирушив назад, до Квінстауна, на борту було 170 пасажирів, яким пощастило вижити, та безліч тіл.

На борту маленький хлопчик, якого врятував Гарріс, знайшов свого батька, матір та брата — також живих. Маленьку сестричку Дору вони втратили.

Теодейт Поуп прокинулась і побачила яскравий вогонь. Невелике полум'я в печі. Вона нічого не пам'ятала про потоплення. Потім побачила ноги в штанях і почула: «Вона отямилась»^[671]. Незважаючи на тепло від печі, її пробрав дріж.

Вона перебувала в каюті капітана судна під назвою «Джулія». Ще одна постраждала, Белль Неш, пізніше розповіла Теодейт, як вона там опинилася. Члени команди підтягли тіло Теодейт гаками. Вони подумали, що вона вже мертва, тому поклали її разом з іншими тілами

на палубі. Протягом подорожі на «Лузитанії» жінки встигли потоваришувати, тому, коли Неш побачила на палубі Теодейт, вона доторкнулася до неї й відчула, що та жива. Неш покликала на допомогу. Двоє чоловіків почали приводити її до тями. Один із них кухонним ножем зрізав із неї мокрий багат шаровий одяг. Вони рятували її дві години, аж доки не впевнилися, що вона ожила, хоч і не прийшла до тями. Навколо правого ока в неї налився моторошний синець.

Ані її друга Едвіна Френда, ані покоївки Емілі Робінсон ніде не було.

U-20.

Прощальний постріл

Згодом одна особа, яка називала себе Швігеровою дівчиною, в інтерв'ю розповідала журналістові, що атака на «Лузитанію» підкосила Швігера. (Журналіст не повідомляв імені особи.) Коли Швігер бачився з нею в Берліні після повернення на базу, вона спочатку не знала, хто саме торпедував корабель. «Ми всі тільки й думали про те, що затонув найбільший та найшвидший корабель англійців, і дуже раділи з цього»^[672], — згадувала вона. Але Швігер наче не поділяв загального піднесення. «Звичайно, ми з його матір'ю відразу помітили, що з ним сталося щось жахливе. Він був таким змученим та мовчазним, таким... інакшим»^[673].

Швігер розповів їй про атаку. «Звичайно, він не міг нічого чути, але міг бачити, і тиша всього, що відбувалося, була навіть гіршою за крики, якби він міг їх чути. І він, звичайно ж, був єдиним на субмарині, хто міг це бачити. Він не наважився дозволити нікому іншому на борту дізнатися, що сталося». Після атаки він повів субмарину прямо в Німеччину, казала його наречена. «Він хотів утекти від того, що наробив. Хотів на берег. Він не міг торпедувати інше судно».

Розповідь жінки дуже цікава, але вона суперечить військовому журналу Швігера. Якщо в нього й були якісь муки совісті, то в його діях вони не знайшли вираження.

За п'ять хвилин після нападу, дивлячись востаннє на «Лузитанію», Швігер помітив великий пароплав попереду, який ішов просто на

нього, і почав готуватися до атаки^[674]. Він хотів залишити дві торпеди в резерві на зворотну подорож — одну на носі, іншу на кормі, але ціль була надто вже приваблива: танкер на 9000 тонн. Швігер наказав «повний уперед», щоб розташувати *U-20* попереду від корабля, кормою вперед — зробити постріл з одного з кормових апаратів. О 16:08 він був готовий до атаки. Траєкторія була ідеальною: вони стояли під прямим кутом до курсу цілі на відстані прямого пострілу в 500 метрів. «Умови для пострілу дуже сприятливі, — писав він у журналі, — промах неможливий».

Він наказав стріляти. Торпеда вийшла з труби, субмарина здригнулася. Швігер чекав на звук вибуху.

Запала довга тиша. Минали секунди, і стало зрозуміло, що щось пішло не за планом.

«Оскільки після запуску торпеди перископ якийсь час залишався під водою, я, на жаль, маю визнати, що не можу точно сказати, який саме промах стався, — писав він. — Торпеда вийшла з труби як належить і або не пішла далі, або пішла під неправильним кутом». Він не думав, що на пароплаві взагалі помітили атаку.

І Швігер знову продовжив свій шлях додому. Він спливав на поверхню, щоб збільшити швидкість і перезарядити батареї. З рубки згори він бачив дим від щонайменше шести великих пароплавів удалечині, що прямували в різних напрямках, але більше не робив спроб атакувати. Як з'ясувалося пізніше, це було його найуспішніше патрулювання. Пройшовши 3006 миль (250 із них під водою), він затопив декілька кораблів загальним водотоннажем у 42 331 тонну.

Пароплав, у який стріляв Швігер, був британським нафтовим танкером «Narragansett», що прямував до Нью-Джерсі^[675]. Швігер помилявся: усі на борту чудово зрозуміли про торпедну атаку. Перший помічник капітана помітив перископ, а капітан Чарльз Гарвуд наказав зробити різкий поворот на максимальній швидкості.

Після цього Гарвуд доповів про зустріч із субмариною по бездротовому зв'язку. Під час атаки він у відповідь на сигнал SOS із «Лузитанії» квапився на допомогу, але після інциденту запідозрив, що сигнал було сфабриковано субмариною, щоб приманити його та інших потенційних рятівників.

У його телеграмі, яку передали у Військовий штаб Адміралтейства в Лондоні, повідомлялося: «Ми йшли на максимальній швидкості, о 15:45 помітили субмарину за 200 ярдів з правого борту, субмарина випустила торпеду, що пройшла за 10 ярдів за кормою, вдалися до маневру та уникли атаки; востаннє бачили субмарину позаду 10 хвилин потому о 16:00... “Лузитанію” не бачили, сигнал вважаємо фальшивим»^[676].

Капітан Гарвуд змінив курс та пішов з місця останнього положення «Лузитанії».

«Лузитанія».

Чайки

Рятувальний жилет утримав його на воді, і він сплив над містком. Корабель опускався вниз і тягнув його за собою. «Здавалося, велетенська рука забирає цілий корабель у мене з-під ніг»^[677], — згадував Тьорнер. Коли він знову сплив на поверхню, то опинився в архіпелазі руйнування та смерті. «Сотні тіл крутились у вирі разом з уламками. Чоловіки, жінки та діти плавали поміж дощок, шлюпок та незрозумілого сміття».

Він зробив усе, що міг, як він вважав, і зараз у ньому заговорив інстинкт виживання. Він упізнав одного з чоловіків поруч, Вільяма Пірпойнта, ліверпульського детектива. Раптом той щез. Його, як і Маргарет Гвайр, затягло в трубу. «Я думав, що йому кінець»^[678], — згадував Тьорнер. Але той знов виринув у хмарі пари та шипіння повітря. Його тіло, наче емаллю, було вкрите шаром чорної сажі. Тьорнер розповідав, що Пірпойнт «так перелякався, що почав пливти звідти за десятьох».

Згідно з підрахунками Тьорнера, корабель і досі продовжував рухатися зі швидкістю приблизно в 4 вузли. Тьорнер був певен, що ніс корабля вдарився об дно: «Я помітив це, бо на декілька секунд корма перестала тонути й зупинилась у повітрі. Корабель здригнувся всією своєю 800-футовою довжиною, а потім пішов на дно»^[679].

Для капітана далекого плавання це був дуже дивний момент. Ще 20 хвилин тому Тьорнер стояв на містку та командував найвеличнішим океанським лайнером за всю історію мореплавства. І ось тепер, досі у

своїй формі, він плаває там, де щойно був його корабель, у спокійному морі під яскраво-блакитним небом — немає ні палуби, ні каюти, ні корпусу, навіть високих щогл.

Вони пливли разом із Пірпойнтом. Тьорнер бачив тіла деяких кочегарів, що плавали догори ногами в жилетах. Він нарахував сорок трупів. Чайки пірнали між мертвими й живими однаково. Пізніше Тьорнер розповідав своєму синові Норману, що йому й самому доводилося відганяти від себе птахів, які налітали з неба та видзьобували очі мерців. Рятувальники згадували: тільки-но бачили чайок, котрі кружляли над водою, то вже знали, що знайдуть там тіла. У Тьорнера після цього залишилась така сильна ненависть до чайок, розповідав Норман, що «до самої пенсії він постійно носив із собою рушницю 22-го калібру та стріляв у кожну чайку, яку бачив»^[680].

Тьорнер пробув у воді три години, аж доки його не витягли в шлюпку й не передали на рибальський траулер «Bluebell».

Перший спогад Маргарет Макворт після того, як вона знепритомніла у воді, — палуба корабля «Bluebell», на якій вона прокинулася гола під ковдрою. Зуби в неї цокотіли, «наче кастаньєсти».

Над нею з'явився моряк, який мовив: «Ну ось, так краще»^[681].

Вона розсердилась. «Я слабко уявляла, що сталося, але думала, що я й досі на палубі “Лузитанії”, тому дещо сердилася через те, що мною опікується якийсь незнайомий моряк замість моєї стюардеси».

Непорозуміння скоро владнали; моряк приніс їй чаю. Він не дуже шляхетно пояснив:

— Ми вас тут лишили, бо спочатку подумали, що ви мертва й тягти вас у каюту немає сенсу.

Моряк та ще двоє чоловіків допомогли їй спуститися вниз, де в неї раптом запаморочилось у голові. «Унизу було так приємно тепло, — писала вона, — що можна було просто збожеволіти». Усі навкруги були наче «трохи п'яні від тепла, світла й радості від того, що ми вижили». Ми голосно розмовляли та багато сміялися.

Макворт відзначала, що момент якось дивно поєднував радість і трагедію. Ось вона, з запамороченням у голові від щастя, але не має гадки, чи живий її батько. Інша пасажирка в каюті вважала, що її чоловік загинув. «Здавалося б, така втрата може зруйнувати все життя, але в той момент вона пашіла радістю та сміхом!»

Капітан Тьорнер не брав участі у веселощах. Він тихо сидів на самоті у своїй мокрій формі.

Макворт бачила, як до Тьорнера підійшла якась жінка й почала розповідати, що втратила дитину. Голос її був низький, майже монотонний. Вона казала, що посадила хлопчика на пліт, який потім перекинувся — і її хлопчик зник. Тим самим беземоційним голосом вона продовжила, що смерті її сина можна було б уникнути, якби не погана організованість та дисципліна екіпажу.

Рятувальні кораблі прибули до Квінстауна, коли сонце вже давно сіло. «Flying Fish» із Чарльзом Лоріа на борту прийшов о 21:15, «Bluebell» — о 23:00. На причалі запалили газові ліхтарі, які перетворили вечірній туман на блідий бурштин. Солдати, моряки та звичайні жителі міста зібрались у два ряди, що простяглися від трапа далі в місто. Вони оплесками вітали кожного пасажира, який вижив^[682]. Інші солдати — вони стояли в групах по чотири — тримали ноші. Чарльз Лоріа ніс на спині чоловіка — того самого зі зламанною ногою, з яким він грубо говорив^[683]. Цим чоловіком виявився Леонард Мак-Мюррей — то була вже його друга морська катастрофа. У 1909 році він пережив затоплення лайнера «Республіка», який належав компанії *White Star*, — у тумані він зіткнувся з іншим лайнером.

Малюнки Теккерей та «Різдвяна пісня» Діккенса, які віз Лоріа, лишилися десь на дні Ірландського моря. Він відправив дружині телеграму. «Я зберіг фотокартки малюка, — писав він, — вони були моїм талісманом»^[684].

«Вибач, що довелося годинами чекати на новини», — закінчив він.

Коли корабель причалив, Маргарет Макворт дізналася, що її батько живий. З одягу в неї була тільки ковдра, і вона попросила в капітана «Bluebell» декілька булавок, але сама думка про те, що на кораблі можуть бути булавки, насмішила його. Солдат дав їй пальто, «британське тепле», а капітан — свої капці. Обмотавшись ковдрою навколо талії, вона зробила щось подібне до спідниці.

Батько чекав на неї коло трапа^[685]. Полегшення та радість, які вона відчула, нагадали їй про той момент, коли вона за місяць до цього сходила в порту Нью-Йорка й побачила його на причалі. Він був одним із перших пасажирів, яких привезли у Квінстаун, і вже декілька годин зустрівач човен за човном — і на жодному з них не було його дочки. З

кожним наступним кораблем кількість мертвих усе більше перевищувала кількість живих. Хтось із друзів потім казав, що ще довго його обличчя було схожим на обличчя старого діда.

Дороті Коннер, запальна молода американка, яка сиділа за одним столом із Макворт та хотіла «розважитися», завітала до неї наступного ранку, у суботу. Коннер здавалася спокійною, на думку Макворт: «Вона й досі була вдягнена в охайне світло-коричневе твідове пальто та спідницю, у яких зійшла з палуби минулого дня, і її одяг виглядав таким вишуканим і так добре сидів, наче вона щойно вийшла з крамниці»^[686].

Двайт Гарріс зійшов із корабля з обручкою та іншими коштовностями навколо шії. Гроші й досі лежали в кишені. Уночі він знайшов крамницю, яка спеціально залишилася відкритою для вцілілих пасажирів, і придбав там спідню сорочку, шкарпетки, хатні туфлі та піжаму. Він також знайшов кімнату в готелі, яку винайняв разом з іншими шістьма чоловіками, «а перед сном добряче хильнув віскі»^[687]. У суботу вранці він також придбав новий костюм, сорочку, шийну хустку, плащ та капелюх. Вибираючи новий одяг, він помітив хлопця років вісімнадцяти, який просив у продавця якийсь одяг, але не мав чим заплатити. Вигляд у хлопця був нещасний, і Гарріс запропонував заплатити за нього. З'ясувалося, що хлопець втратив матір. «Нещасний хлопчина! — писав Гарріс у листі своїй матері. — Дякувати Богу, що тебе зі мною не було!!!»

Коли прибув корабель із Теодейт Поуп на борту — «Джулія», — викликали лікаря, щоб він оглянув її. За допомогою двох солдатів він допоміг їй зійти на причал та сісти в машину, а також поїхав із нею до готелю. Виходячи з машини, вона знепритомніла й впала на тротуар. Лікар допоміг їй зайти всередину. «Мене залишили у вестибюлі, де було повно чоловіків у найрізноманітнішому вбранні, а власниця поквапилася принести мені бренді»^[688], — згадувала вона.

Один із присутніх чоловіків був англійцем — тим самим, який за обідом жартував, що йому буде шкода, якщо корабель торпедують, а він так і не з'їсть своє морозиво. На ньому був банний халат. Рожевий.

Теодейт випила бренді та з допомогою піднялась у номер. Обличчя в неї опухло та набуло дивного кольору. Вона попросила надіслати матері телеграму: «Врятована»^[689].

Теодейт спробувала поспати. «Усю ніч я чекала, що з'явиться містер Френд, думала, він шукає мене, — писала вона. — Усю ніч у кімнати заходили чоловіки, вмикали світло, приносили дітей, щоб ми їх упізнали, приймали телеграми, записували нас у списки тих, хто вижив, і таке інше»^[690].

Але Френд так ніколи й не з'явився, як і покоївка міс Робінсон.

Тьорнер зійшов на берег, замотаний у ковдру. Ночував він у місцевого банкіра, а вранці у своїй формі пішов на прогулянку. Його кашкет «Кунард» загубився, тому він зайшов у галантерейну крамницю, щоб чимось його замінити. Його побачила одна з уцілілих, Беатріс Вільямс, яку привезли на борту «Bluebell». Вигляд капітана страшенно її розлютив:

— Ви дбаєте про якийсь головний убір, коли через вас так багато людей утратили все, що мали! Вам має бути соромно!^[691]

Того ранку Тьорнера зустрів також кореспондент газети *New York World* — він узяв коротке інтерв'ю. У телеграмі своєму редакторові журналіст писав, що капітан «здавався приголомшеним»^[692].

Журналіст також повідомив Тьорнеру, що рятувальні кораблі привезли тіла кількох американців, серед яких бродвейський імпресаріо Чарльз Фроман, з яким Тьорнер спілкувався вранці перед відплиттям. Коли Тьорнер почув ці новини, йому стало важко контролювати емоції. На очах виступили сльози^[693].

Квінстаун.

Зниклі

З 1959 пасажирів та членів команди, які були на борту «Лузитанії», вижило лише 764 особи^[694]. Загальна кількість загиблих склала 1195. Якщо враховувати трьох німців, які опинилися на борту без квитків, то 1198. З 33 немовлят вижило лише шестеро. Більше ніж 600 пасажирів не знайшли. Серед загиблих було 123 американці.

Родинам повідомляли про смерть родичів, як правило, в телеграмах, але часто рідні відчували втрату ще до надходження новин чи телеграм. Чоловіки та дружини обіцяли написати листа або телеграму після безпечного прибуття, але так і не надсилали. Деякі пасажирки домовлялися завітати до друзів в Англії чи Ірландії, але так і не з'явилися. Найгірше було, коли пасажир мав подорожувати іншим кораблем, але з якоїсь причини опинився на «Лузитанії», як у випадку з пасажирами «Камеронії», яких перевели в останню мить. Серед таких були Маргарет і Джеймс Шайнмен, молоде подружжя з Ойл-Сіті, штат Вайомінг. Вони прямували до Шотландії, щоб погостювати в родини Маргарет, і раптом опинилися на найшвидшому та найрозкішнішому лайнері того часу. Про свій візит вони не повідомляли, хотіли зробити сюрприз. Обоє загинули. З сорока двох пасажирів та членів екіпажу «Камеронії» вижило лише тринадцять — серед них міс Грейс Френч, яка перенесла всі випробовування, не втрачаючи самовпевненості.

Зчинився зрозумілий для такої катастрофи безлад. День за днем десятки телеграм літали між офісами «Кунард» у Ліверпулі, Квінстауні та Нью-Йорку^[695]. У цих телеграмах були відчутні терміновість і подив — наче в «Кунард» і не очікували втратити один зі своїх великих лайнерів, ніколи не думали, що списки пасажирів можуть знадобитися, щоб підрахувати живих і мертвих.

10 травня: «Чи був Гай Льюїс на “Лузитанії”?»

10 травня: «Чи ім'я Чарльз Вормі в списках другого класу означає Чарльз Ворінг, який зник? Відповідь терміново».

11 травня: «Чи був на борту Ф. А. Твігт?»

11 травня: «Надішліть повні імена та клас усіх пасажирів на прізвище Адамс, які подорожували на “Лузитанії”, — дуже терміново».

Декілька пасажирів, яких записали в списки померлих, насправді були живі, але частіше ставалося навпаки: пасажирів зі списків живих насправді загинули. «Повідомлення про порятунок містера Біліке помилкове», — написав консул США Фрост у сухій телеграмі послові Пейджу в Лондон. Про п'ятирічного хлопчика Діна Вінстона Ходжеса спочатку повідомляли, що він живий, але потім із «Кунард» до їхнього нью-йоркського офісу надійшла телеграма: «Співчуваємо, але ніяких слідів юного Діна Вінстона Ходжеса не знайдено». Його тіло виявилось серед тих, які підняли на борт рятувального судна «Flying Fish». Нерідко імена загиблих писали неправильно, даючи рідним марну надію. Чоловік, якого записали як Фреда Тайна, насправді виявився Фредом Тайерсом — він загинув; Тереза Деслі була насправді Терезою Філі, яка загинула разом зі своїм чоловіком Джеймсом. Були дві місіс Геммондс: одна вижила, а друга, дружина Огдена, загинула. Було два офіціанти на ім'я Джон Ліч: один вижив, а другий ні. Загиблого пасажирів на ім'я Грінфілд насправді звали Гріншилдз.

Різниця в часі та повільна комунікація тільки ускладнювали ситуацію для рідних і друзів. Ті, хто мав фінансові можливості, відправляли в «Кунард» телеграми з детальним описом людини — вказували навіть серійні номери годинників. Але все одно на отримання, розшифрування та доставлення витрачалося дуже багато часу. У перші дні після катастрофи в канцелярію «Кунард» ринули сотні телеграм. Але «Кунард» мало що могла відповісти.

Тіла загиблих, які привозили до Квінстауна, розміщували в імпровізованих моргах, наприклад у ратуші, де їх просто складали рядами на підлозі. Коли було можливо, дітей клали поруч із матерями. Ті, хто вижив, сумно ходили вздовж тих тіл, шукаючи зниклих рідних.

Були й щасливі зустрічі.

Моряк Леслі Мортон усю ніч у п'ятницю шукав свого брата Кліффа в списках живих у готелях Квінстауна, але не знайшов жодної

згадки про нього. Наступного ранку він відправив батькові телеграму: «Я в безпеці, шукаю Кліффа»^[696]. Потім він пішов в один з моргів. «Рядами з обох боків до самого кінця лежали тіла, загорнуті в простирадла та савани, — писав він, — і багато людей у різному стані горя та страждань ходили від тіла до тіла, відкидаючи простирадла, щоб знайти своїх рідних, яких іще не знайшли».

Він теж повільно йшов, піднімаючи простирадла. Тільки-но він збирався підняти чергове, як побачив, що до того самого тіла тягнеться ще одна рука. Піднявши очі, він побачив брата. Їхня реакція була цілковито спокійною:

— Привіт, Кліффе, радий тебе бачити, — сказав Леслі.

— Я теж радий, Герте, — відповів той. — Думаю, ми маємо за це випити.

Їхній батько недовго хвилювався, бо отримав телеграми від обох синів, у яких ті писали, що шукають один одного. Телеграми прибули з різницею в 5 хвилин, так що «вдома батько знав, що ми обидва живі, навіть раніше за нас».

Того вечора Леслі вперше спробував пиво «Гіннесс»: «Не можу сказати, що тоді мені воно дуже сподобалось, але для того, щоб відсвяткувати те, що ми вижили, воно було дуже доречним, бо ми знов були разом і в Ірландії».

Багато тіл привезли кораблі, що вийшли на порятунок, але чимало загиблих продовжували знаходити в бухтах та на пляжах Ірландії, коли їх виносило течією. Тіло одного чоловіка знайшли на пляжі — він тримав у руках 30-сантиметровий шматок шльопки з написом «Лузитанія», який потім опинився в архівах Гуверівського інституту Стенфордського університету^[697].

Консул Фрост узяв на себе роботу з тілами загиблих американців. Тіла «важливих» осіб, тобто тих, хто подорожував першим класом, були забальзовані за рахунок держави. «Смерть дивовижним чином згладила соціальні та психологічні розрізнення. Ми зазвичай вважали, що значення має саме тіло, а з'ясувалося, що все навпаки, — писав Фрост. — На обличчі найчастіше залишався вираз упевненого спокою, хоча іноді з відтінком зніяковілості або образи — наче вірний друг улаштував якийсь недобрый жарт, якого жертва не зрозуміла»^[698]. Тіла

менш важливих пасажирів клали в труни зі свинцю^[699], «щоб їх можна було відправити в Америку на вимогу».

У «Кунард» доклали багато зусиль, щоб пронумерувати, сфотографувати та занести в каталог тіла всіх загиблих. Тіло № 1 належало Кетрін Гілл, 40-річній удові^[700]; тіло № 91 — головному стюарду Мак-Каббіну, для якого та подорож мала стати останньою перед виходом на пенсію. Майже всіх загиблих фотографували в трунах, хоча є одне тіло, яке лежить у чомусь схожому на велику тачку, а також тіло малюка на якійсь платформі. На тілах були їхні пальта, костюми, сукні та коштовності. У матері та її маленької дочки — їх, мабуть, знайшли разом — була спільна труна. Матір повернулася до дочки, дитина тримає руку в матері на грудях. Вони виглядають так, наче ось-ось устануть із труни й знову житимуть своїм життям. Інші фотокартки теж створюють враження спокою. Красивий чоловік, гладенько поголений, років тридцяти — тіло № 59, — одягнений у білу сорочку, твідовий піджак, крапчасту краватку й темне пальто. Тканина виглядає приємною, гудзики блищать, наче нові.

Ці фотокартки майже примушують глядача уявити останні миті. Ось тіло № 165 — дівчинка в білій сукні з мереживним верхом. Волосся відкинута за спину, рот відкритий, наче у крику, — увесь її вигляд випромінює страх та біль. Тіло, якому дали № 109, належало міцній жінці, яка тепер лежить під грубою ковдрою з піском у волоссі. На відміну від інших тіл, у неї міцно заплющені очі. Щоки надуті, губи стиснуті — дивовижно, але здається, що вона утримує дихання.

Найбільш моторошна фотокартка — тіло № 156, дівчинка років трьох, трохи пухка, з кучерявим світлим волоссям. На ній светр із надто довгими рукавами. Лякає саме вираз її обличчя — вона збентежена. Хтось поклав квіти їй на груди, але це наче її не заспокоїло. Вона лежить на дерев'яному піддоні поряд із чимось схожим на рятувальний жилет. І на її обличчі читається чиста лють.

Консулові Фросту було важко припинити думати про побачене, про всіх цих мертвих дітей. У нього самого була маленька дочка. «За кілька тижнів після катастрофи я ночував не вдома. З запаленим сірником я зайшов у спальню — і раптом перед очима в мене з'явилася моя дочка, яка спала»^[701], — писав він. На якусь мить він подумки повернувся до сцен, які бачив у морзі. «Скажу вам чесно, я відскочив, наче побачив змію».

Пошук тіл у морі тривав до червня, і потім «Кунард» повідомила Фростові, що можна припинити зусилля. Він погодився. Четвертого червня пошуки зупинили, але ще довго тіла продовжувало виносити на берег течією. Чим пізніше знаходили тіло і чим більшим був його номер, тим гіршим був стан. Чотирнадцятого та п'ятнадцятого липня в графстві Керрі на берег винесло два чоловічих тіла приблизно за 200 миль від місця катастрофи. На одному з них був одяг священика, а зуби були «ідеальними», як зазначалось у звіті про знахідку. «Більша частина тіла була роз'їдена»^[702]. У другого тіла не було голови, рук та ніг, але за ним тягся повний комплект одягу, наче щупальця якогось морського створіння: сині штани з сержу, чорно-біла смугаста вовняна сорочка, вовняна спідня сорочка, кальсони, підтяжки, ремінь та ланцюжок із кількома ключами. Заохочуючи людей повідомляти про знайдені тіла, «Кунард» оголосила винагороду в один фунт. Фрост також запропонував додатковий фунт будь-кому, хто знайде тіло американця, за умови якщо це буде доведено^[703].

Одинадцятого липня 1915 року в Страдбаллі, Ірландія, на берег винесло тіло американця. Спочатку вирішили, що це загиблий пасажир «Лузитанії» та записали його за № 248. Але він виявився пасажиром не того корабля. Його звали Леон Трешер — він був тим самим американцем, який зник 28 березня, коли субмарина торпедувала та потопила «Фалабу»^[704]. Його тіло пробуло у воді 106 днів.

Люди, які знайшли тіло, поставилися до нього з великою повагою, навіть незважаючи на те, що воно було в жахливому стані. Так само 17 липня знайшли тіло чоловіка середнього віку на півострові Дінгл, Ірландія, за сімдесят один день після катастрофи^[705]. Течія та вітри організували йому довгу подорож навколо південно-західної частини Ірландії, перш ніж залишити його в затоці Брендон, за 250 миль від Квінстауна. Тіло знайшов місцевий житель, який відразу повідомив Королівську ірландську поліцію в Каслгрегорі, за 6 миль на схід. Сержант Дж. Ріген сів на свій велосипед і разом з констеблем поспішив на місце — суворий, але красивий пляж. Там на них чекало те, що лишилося від тіла чоловіка. Те, що це був пасажир «Лузитанії», було очевидним: на тілі була частина рятувального жилета, а ще одну частину винесло неподалік від тіла — на ній і була позначка лайнера.

Його ідентифікація не стала проблемою. Оглянувши залишки його одягу, поліцейські знайшли годинник з ініціалами V.O.E.S. на корпусі, ніж із позначкою «Віктор Е. Шилдс», а також лист, адресований «Містеру Віктору Шилдсу, пароплав “Лузитанія”». На листі стояла дата: 30 квітня 1915 року, за день до відплиття судна з Нью-Йорка. В одній з кишень також знайшли програмку розваг на борту. Усі документи були мокрі, й офіцери розклали їх, щоб просушити на сонці.

Сержант Ріген помітив, що вода піднімається надто швидко, тому «послав по простирадло, на яке поклали тіло та віднесли його далі від води». Потім він заїхав на телеграфну станцію й відправив повідомлення місцевому слідчому, і той відповів, що розслідування не обов'язкове в цьому випадку. Поліція замовила труну зі свинцю та дерев'яний футляр, і вже до вечора Шилдса в бавовняному савані поклали туди. Робітники поховального бюро відвезли труну в приватний дім до наступного дня — потім поліція поховала його на цвинтарі недалеко. «Поліція зробила все, що могла, — писав сержант Ріген у листі консулові Фросту, — більшого не можна було б зробити навіть для власного родича. Від імені поліції я висловлюю щирі співчуття місіс Шилдс».

Деяким родинам було складно повірити в те, що сталося, вони були просто вбиті горем, і їм було вкрай важливо знати, як саме померла близька людина: від потоплення, травми чи переохолодження. Родина Шилдса довела ситуацію до крайнощів та домоглася ексгумації. Вони хотіли провести розтин. Було простіше сказати, аніж зробити: «Немає потреби пояснювати, що майже неможливо було знайти лікаря солідного віку з хорошою репутацією, який би погодився робити розтин тіла через сімдесят п'ять днів після смерті»^[706]. Однак Фростові таки вдалося знайти двох молодих лікарів, які згодилися виконати процедуру. Характер процедури можна зрозуміти зі звіту одного з лікарів, доктора Джона Хігінса, старшого хірурга Північної лікарні графства Корк.

Розтин тіла почався о 14:30 23 липня в поховальному бюро. Другий лікар мав наступного дня проводити ще один розтин. Труну, у якій лежав Віктор Шилдс, відкрили паяльником, і скоро запах гарячого свинцю розчинився в іншому запаку. Консул Фрост був присутній, але

Хіггінс записав, що посеред процедури він вийшов — «його викликали».

До своєї смерті, за припущеннями Хіггінса, Шилдс важив близько 90 кілограмів. На момент розтину його тіло було в «стані суттєвого розкладу». Навіть більше: «М'які частини його обличчя та голови були відсутні, включно зі скальпом, — писав Хіггінс. — Зубів здебільшого теж не було, утому числі передніх. Кистей не було, як і м'яких тканин на правій руці вище від зап'ястка. Задня частина правої литки теж була майже відсутня, як і частина лівої. Геніталії майже цілковито зазнали розкладу, їх фактично не було».

Містер Шилдс лежав, дивився на них знизу вгору та посміхався, але не зовсім приємно. «Я оглянув череп. Зовні він був абсолютно голий аж до нижньої частини потиличної кістки». Потилична кістка — задня нижня частина черепа. «Я зняв верх черепа; виявилось, що мозок уже надто сильно розклався для вивчення, але оболонки лишилися цілими». Лікар видалив мозок та оглянув череп ізсередини — ніяких слідів переломів в основі черепа та шийному відділі. Тобто смерть через удар уламками або інший тупий удар по голові можна було виключити. Далі лікар не знайшов ніяких переломів хребта та інших ушкоджень спини. Внутрішні органи Шилдса також ніяк не пояснювали його смерть, хоч вони й показали, що саме Шилдс їв під час свого останнього обіду на борту «Лузитанії». «У шлунку була майже пінта зеленої напівтвердої маси, яка, вочевидь, була напівперетравленою їжею, хоча води не було».

Причина смерті не була очевидною, і це спантеличувало. «На мою думку, — писав Хіггінс, — немає жодної травми, яка могла б стати причиною смерті. Також немає ознак потоплення; напевне, смерть спричинена шоком або переохолодженням — імовірніше друге. На основі вмісту шлунка можна зробити висновок, що смерть трапилася протягом кількох годин з моменту останнього прийняття їжі, від двох до трьох годин».

Після цього всього у висновку лікаря зазначалося, що смерть настала з невідомої причини. Другій лікар дійшов такого ж висновку.

Містера Шилдса після цієї процедури повернули в труну та відправили до Америки. Консул Фрост у своєму листі до Вашингтона похвалив зусилля, докладені поліцейськими після того, як знайшли тіло Шилдса. «Було б дуже люб'язним, якби родина містера Шилдса

могла передати сержантові та його колегам винагороду в сумі від 2 до 5 фунтів за відмінне виконання своїх обов'язків».

Причина смерті Шилдса залишилася таємницею, і його родина могла тільки здогадуватись, який жах випав на його долю. У такій самій ситуації опинилися рідні майже всіх загиблих. Очевидно, що більшість пасажирів зустріли смерть зненацька. Десятки матросів, які в момент удару перебували в багажному відділенні, померли миттєво від вибуху торпеди — точна їхня кількість та імена невідомі. Деяких пасажирів розчавило шлюпками, які спускали на воду. На людей у воді падали стільці, ящики, горщики з рослинами та інші речі й уламки з палуб. Деякі з пасажирів — від кого зовсім відвернулася фортуна — неправильно вдягли жилети та опинилися у воді догори ногами, наче в якійсь диявольській комедії.

Можна лише уявляти останні хвилини батьків Кромптонів та їхніх дітей. Як урятувати дитину? А якщо їх шість, одне ще немовля, а іншому тільки шість років? Ніхто з родини Кромптонів не вижив. Тіла п'ятох дітей ніколи так і не знайшли. Немовля, маленький Пітер Роміллі Кромптон, якому було близько дев'яти місяців, був тілом № 214.

Голова «Кунард» Бут добре знав цю родину. «Це стало для мене величезною втратою, — писав він 8 травня в листі до Чарльза Самнера, керівника “Кунард” у Нью-Йорку. — Ми всі маємо однакові почуття щодо цієї жахливої катастрофи “Лузитанії”, і спробувати це описати майже неможливо»^[707]. Самнер у відповідь писав, що втрату корабля й такої величезної кількості пасажирів «не можна передати словами»^[708].

Велика кількість неідентифікованих тіл у моргах поставила перед керівниками «Кунард» непросте завдання, яке вимагало термінового розв'язання. Тіла — а їх було 140 — уже почали розкладатись, і весняна погода лише прискорювала цей процес. Компанія вирішила влаштувати масове поховання. У кожного тіла буде власна труна, крім матерів з дітьми. Усі труни поховать разом у трьох братських могилах, позначених літерами «А», «В», «С», на старому церковному цвинтарі на пагорбі коло Квінстауна.

Призначили дату поховання — 10 травня, понеділок. Протягом доби напередодні солдати копали могили, а робітники поховального

бюро складала тіла в труни. Віка не закривали до останнього, щоб залишити рідним можливість упізнати тіло. Через нестачу транспорту труни почали перевозити партіями рано-вранці, але три труни залишили для офіційної поховальної процесії, яка мала початися після обіду.

Плакальниці та просто цікаві прибували на поїздах. На весь день зачинили всі крамниці та закрили віконниці на вітринах. Капітани кораблів наказали спустити прапори до середини щогли. Процесія вирушила через Квінстаун, і військовий оркестр грав «Поховальний марш» Шопена. У голові процесії йшли священники, серед яких був отець Каулі Кларк із Лондона, який і сам пережив катастрофу. Солдати та плакальниці йшли за консулом США Фростом. Солдати й місцеві жителі вишикувались у шеренгу, яка простяглася вздовж усього шляху процесії, — на знак поваги вони стояли з непокритими головами. Дорога, якою йшла процесія, проходила через яскраво-зелені пагорби, вкриті дикими квітами з краплинами жовтого де-не-де — цвіли кущі дроку. На блакитному небі не було жодної хмарки, і вдалині, у затоці, на легенькому вітерці гойдалися кораблі. «Ця мирна картина, — писав один журналіст, — нічим не нагадувала про трагедію»^[709].

Близько третьої дня процесія з трьома трунами прибула на цвинтар і зупинилася коло могил. Усі інші численні труни — довгасті ромби з в'язу — були вже дбайливо укладені всередині у два шари. Місце розташування кожної труни та номер тіла були занесені в список, щоб рідні могли хоча б знати точне місце поховання, якщо тіло впізнають за фотографіями чи речами в каталозі «Кунард».

Поки три труни опускали в могили, усі присутні співали гімн «Будь зі мною». Потім церемоніальний караул дав залп із рушниць, і горністи почали грати «Остання путь», британський військовий поховальний гімн. Солдати почали засипати могили. На фотокартках видно, що коло купи землі у ряд стоять маленькі хлопчики — вони з великою цікавістю спостерігають за тим, як солдати засипають землею проміжки між трунами.

Церемонія була щира, гідна й дуже зворушлива, але масове поховання призвело до страждань тих родин, які надто пізно дізналися, що там поховали близьку людину. За даними «Кунард», з усіх анонімно похованих тоді близько половини були впізнані згодом за фотокартками та речами. Деяким родинам було надто важко пережити

те, що їхній родич похований десь далеко. Родина Елізабет А. Секкум, 38-річної жінки з Пітерборо, штат Нью-Гемпшир, благала консула Фроста ексгумувати її тіло та привезти додому^[710]. Вона була дочкою одного з капітанів «Кунард», який помер за кілька років до того. Її поховали як тіло № 16414 травня в могилі В у шостому ряді на верхньому пласті.

Фрост зробив усе, що міг. Його аргументи були такими: труна з тілом Секкум розташована так, що її досить легко знайти. Навіть беручи до уваги, що він дуже не любив марно витратити державні гроші, він усе ж таки запропонував родині цілих 100 фунтів для оплати цієї справи.

Уряд Британії був готовий погодитись, але місцева влада була категорично проти, і їхнє слово стало вирішальним. Частково таке рішення місцевих можновладців пояснювалося забобонністю — «релігійною упередженістю», як назвав це Фрост, — а частково вони просто не хотіли створювати прецедент. Щонайменше двадцять родин теж хотіли ексгумувати своїх рідних і отримали відмову. Проте позиція місцевої влади, писав Фрост, «була для мене цілковито незрозумілою».

Найтяжча доля випала рідним тих численних пасажирів, тіл яких так і не знайшли. З 791 пасажирів, які, за даними «Кунард», зникли безвісти, знайшли лише 173 тіла, тобто 20 відсотків^[711]. Інформацію щодо решти 618 людей так і не вдалось отримати. Із членами команди ситуація була ще гіршою — безперечно, через те, що дуже багато людей загинуло в багажному відділенні.

Еліс та Елберт Хаббард зникли, як і пасажир із Канзас-Сіті Теодор Неш. У Квінстауні його дружина Белль якийсь час ділила кімнату з Робертом Кеєм — хлопчиком, який хворів на кір, — поки за ним їхав його дідусь, щоб забрати до себе. Джозеф Френкам — в останні миті він обіймав свою родину, сидячи у неспущеній шлюпці, — вижив разом зі своїм сином. Але його дружина та чотирирічна дочка загинули. Неллі Гастон так і не відправила свій милий лист-щоденник, у якому зізнавалася, що розміри її задньої частини не дозволили їй заскочити на свою койку. Цей лист знайшли в сумочці, яка плавала в морі. Усі троє членів родини Лак — 34-річна Шарлотта та двоє її синів — також зникли. Тіло Альфреда Вандербільта не знайшли, і не допомогла навіть оголошена винагорода в 5 тисяч доларів. Друг та компаньйон Чарльза Лорія, Лотроп Вітінгтон, теж зник.

Оскільки багато тіл так і не було знайдено, їхніх рідних переслідували сумніви. Чи поховали їхніх родичів серед тих невідомих тіл у Квінстауні? Чи залишились вони десь усередині корабля через метушню, що виникла в останні миті, коли багато хто побіг по свої речі? Може, вони загинули через свою шляхетність? А може, через боягузтво? Чи випала їм така ж доля, як тій невідомій жінці, яку винесло на острів Стро-Айленд поблизу міста Голвей, де її знайшов наглядач маяка? На ній був жилет *Boddy* — одягнений правильно. У морі вона провела тридцять шість днів.

Матері, які втратили своїх дітей, до самої смерті будуть уявляти собі їхні останні миті або ж сподіватися, що якимось дивом їхні діти врятувались і живуть тепер з іншими людьми. Нора Бретертон, жінка з Лос-Анджелеса, котра віддала дочку якомусь чоловікові, не зазнала таких мук надії: її дочка Бетті була тілом № 156. Мати поховала її на цвинтарі монастиря урсулинок у Корку. Син Бретертон залишився живим.

Для тих родин, що чекали на новини вдома, відсутність тіла означала щось між надією й горем. Одна матір вирішила дізнатися якомога більше про свого загиблого сина, Престона Прічарда. Їй допомагав другий її син Мостін — він приїхав до Квінстауна, щоб обійти морги. «Тут повно таких нещасних, як і ми самі»^[712], — писав він. Жодного сліду брата йому знайти не вдалося. «Незрозуміло, що ж тепер робити».

Місіс Прічард писала десятки листів іншим уцілілим. Отримуючи відповіді, вона писала ще й ще. Вона розсилала листівки з фотографією Престона та його детальним описом. Серед тих, кому вона писала, була також Грейс Френч, сусідка Прічарда за обіднім столом, — вона сказала місіс Прічард, що була, мабуть, останньою людиною на кораблі, хто розмовляв з її сином. В одному зі своїх листів до місіс Прічард — а їх було декілька — вона розповіла, що часто думає про її сина та про їхню перервану прогулянку в пошуках її близнючки. Френч писала: «Я так чітко пам'ятаю його обличчя — засмагле, повне життя й прагнень»^[713].

Листи, які отримала мати, дозволили по-новому оцінити подорож, а також випробовування та горе останнього дня. Автори листів згадують Прічарда, його популярність і товарицькість, розповідають власні історії. Здебільшого ті, хто вижив, намагалися якимось утішити жінку,

навіть якщо лише бачили її сина мигцем або й зовсім не бачили. Вони запевняли місіс Прічард, що такий фізично сильний чоловік точно допомагав жінкам та дітям до останнього.

Теодейт Поуп, дотримуючись своїх спіритуалістичних переконань, написала місіс Прічард 4 лютого 1916 року: «Я дуже прошу Вас не перейматися тим, що сталося з фізичною частиною Вашого милого хлопчика, — запевняла вона. — Ви маєте пам'ятати: що б не сталося з його тілом, це ніяк не вплинуло на його дух, який, без сумніву, живе та чекає возз'єднання з Вами»^[714].

Пасажирка другого класу на ім'я Рут М. Вордсворт із Солсбері, Англія, намагалася пояснити, що є різниця між тими пекельними сценами, які малює уява рідних, і тим, що насправді сталося на кораблі.

«Я знаю, що Ви схиляєтеся до найстрашніших картин; але дозвольте розповісти Вам, що хоча все, що сталося, і було жахливим, але не настільки, як Ви собі уявляєте. Коли настає той самий момент, Господь кожному допомагає вижити або померти»^[715]. Вона описувала тишу та відсутність паніки серед пасажирів: «Вони всі були спокійні, багато хто навіть веселий, усі старалися поводитися розумно: чоловіки піклувалися про жінок та дітей, забуваючи про себе. Вони не могли зробити багато, бо через нахил судна багато шлюпок було неможливо спустити, але вони робили все, що могли, та поводитись, як і належить чоловікам».

Із чотирьох чоловіків, які ділили каюту D-90 з Престоном Прічардом, лише один вижив — його друг Артур Гадсен. Тіло Прічарда так і не знайшли, але, коли читаєш красиво оправлені в червону палітурку листи до місіс Прічард, складається навдивовижу яскраве враження, наче він і досі існує десь неподалік.

Частина V

Море тасмниць



Лондон.

Звинувачення

Те, що було далі, стало для Тьорнера цілковитою несподіванкою. Незважаючи на те що причина катастрофи була очевидною — військові дії, — Адміралтейство почало звинувачувати саме капітана. Будь-хто, хто мав доступ до внутрішнього спілкування або «протоколів» між канцеляріями головних посадовців Адміралтейства в перший тиждень після трагедії, бачив, що Адміралтейство щосили намагається підвести Тьорнера під суд. В одній з таких записок сам Черчилль писав: «Треба переслідувати капітана без зволікань»^[716].

Але, перш ніж почались якісь дії, слідчий у Кінсейлі Джон Дж. Хорган провів власне розслідування, що дуже не сподобалось Адміралтейству. Хорган вирішив, що відповідальність за розслідування лежить саме на ньому, адже п'ятеро з загиблих пасажирів «Лузитанії» опинились у його районі. Він розпочав розслідування наступного дня після потоплення, у суботу, 8 травня. Викликавши Тьорнера як свідка, Хорган вислухав його свідчення та похвалив його за хоробрість і рішення залишатися з кораблем до останньої секунди. Тьорнер, почувши це, розплакався. Пізніше у своїх спогадах Хорган називав капітана «сміливим чоловіком, якому не пощастило»^[717].

У понеділок, 10 травня, присяжні, яких зібрав слідчий, проголосили своє рішення: офіцери субмарини та кайзер Німеччини вчинили «умисне масове вбивство»^[718].

За півгодини з Адміралтейства надійшов наказ Хоргану заборонити Тьорнерові давати свідчення. Хорган писав: «Але того разу шановна інституція запізнилась, як запізнилась і з захистом “Лузитанії” від атаки»^[719].

Що ж до звинувачень Тьорнера, то тут Адміралтейство не зволікало. Наступного дня після катастрофи Річард Вебб, начальник Торговельної палати Адміралтейства, розіслав меморандум на двох сторінках із позначкою «Таємно», у якому звинувачував Тьорнера в тому, що той проігнорував наказ Адміралтейства іти зигзагом та

обходити «миси якомога далі». Замість того щоб виконувати інструкції, Тьорнер «продовжив іти звичайним для комерційних суден шляхом зі швидкістю у три чверті від максимальної, на яку здатне його судно^[720]. Таким чином, його корабель перебував довше за необхідне в зоні з великою ймовірністю атаки, наражаючись на катастрофу».

Вебб надіслав офіційний запит на розслідування в Британську комісію морських аварій, якою керував лорд Мерсі. Цей орган займався розслідуванням багатьох морських катастроф, серед них потопленням «Титаніка» та «Empress of Ireland».

У середу, 12 травня, Вебб посилив свої напади на Тьорнера. У черговій записці він зазначив, що Тьорнер «виявив настільки неймовірну недбалість, що можна дійти лише одного висновку: або він украй некомпетентний, або до нього доступилися німці»^[721]. У цьому документі на полях зліва Перший Морський Лорд Фішер своєю страшенно загрозливою рукою написав: «Сподіваюся, що капітана Тьорнера *негайно* заарештують після розслідування, *яких би висновків* воно не дійшло».

Адміралтейство вдалося до безпрецедентних заходів і наполягло на тому, щоб основні частини розслідування, особливо матеріали допиту Тьорнера, зберігались у таємниці.

Консул США Фрост швидко зрозумів, що Адміралтейство всерйоз налаштоване проти Тьорнера. Дев'ятого травня, у неділю, Фрост завітав до адмірала Коука, командира флоту у Квінстауні. Його супроводжували два військові аташе, які нещодавно прибули до Лондона, щоби владнати справи з поверненням американських загиблих на батьківщину.

Адмірал Коук відкрито критикував Тьорнера за те, що той вів корабель надто близько до берега й надто повільно. Він уголос прочитав попередження, відправлені на «Лузитанію» в п'ятницю. Але консул Фрост здивувався, як мало інформації було надано. «Лише голі факти, — писав він пізніше. — Жодних інструкцій чи пояснень. Це правда, що Тьорнер мав триматися далі від берега; але й Адміралтейство не виконало своїх обов'язків стосовно капітана належним чином»^[722].

Один з американських аташе, капітан В. А. Касл, записав власні міркування щодо зустрічі, а також звернув увагу на предмет, який не

обговорювався: «Мене вразило те, що адмірал, який, здавалося б, щосили захищав Адміралтейство та його заходи, не згадав нічого про присутність есмінця або іншого військового судна»^[723]. Касл також додав, що протягом його подорожі поїздом назад у Лондон він обговорював цю тему з попутником, лейтенантом Королівського флоту. Той говорив «доволі відкрито, хоча й, гадаю, конфіденційно. Він повідомив, що ні сам він, ні його товариші-офіцери не могли збагнути, чому так багато торпедних кораблів старого зразка, що можуть рухатися зі швидкістю у 25 вузлів і добре підійшли б для захисту пароплава коло берегів, тримають у різних портах і не використовують за призначенням. Він також сказав, що, якби розмістили одне таке судно з правого борту «Лузитанії», одне з лівого й одне попереду, пароплав би не торпедували».

Складно пояснити, чому саме Адміралтейство намагалось звинуватити Тьорнера, беручи до уваги те, що перекласти всю вину на Німеччину було б набагато краще з точки зору світового співчуття Британії та надзвичайної єдності стосовно Німеччини. Проте, звинувачуючи Тьорнера, Адміралтейство сподівалося відволікти увагу від власного невдалого захисту «Лузитанії». (Коли 10 травня 1915 року в Палаті громад Черчилля запитали про це, він доволі стримано відповів: «Комерційні кораблі мають самі про себе дбати»^[724].) Були й інші таємниці, про які не слід було знати ані внутрішнім спостерігачам, ані німецьким: той факт, що завдяки Кімнаті 40 Адміралтейство дуже багато знало про переміщення *U-20* перед атакою. Одним зі способів приховати це було привернути увагу до чогось іншого.

В Адміралтейства з'явилися й інші причини втілити такий план, коли 12 травня одна зі станцій бездротового зв'язку в британській системі підслуховування перехопила декілька повідомлень з *U-20*, що прямувала на базу: входячи в Північне море, вона вийшла на зв'язок з Емденом. В Адміралтействі ці повідомлення привернули багато уваги. Кімната 40 відправила запит на всі станції, які перехопили ці повідомлення, — підтвердити правильність розшифрування та надати підписані й завірені копії.

У першому з цих повідомлень Швігер доповідав: «Затопили коло південного узбережжя Ірландії один вітрильник, два пароплави та

«ЛУЗИТАНІЮ». Іду в гирло Емсу»^[725].

Адміралтейство отримало це повідомлення о 9:49. Розшифрована його копія проходила під грифом «цілком таємно». Це повідомлення підтвердило, що винною в трагедії була саме та *U-20*, за якою Кімната 40 стежила ще з 30 квітня.

Після обіду Кімната 40 отримала перехоплену відповідь Швігеру від командира німецького флоту: «Мої найщиріші подяки Командирові та екіпажу за досягнуті вами успіхи. Я пишаюся вашими досягненнями та бажаю удачі на зворотному шляху»^[726].

Після цього було отримано третє повідомлення — від Швігера на базу. Він повідомляє точну широту й довготу місця атаки «Лузитанії», а також зазначає, що потопив корабель «однією торпедою»^[727].

Це стало новиною. На той час у пресі домінувала точка зору, що «Лузитанію» потопили *двома* торпедами, бо пасажирів повідомляють про два великі вибухи. Але тепер фахівці в Кімнаті 40 достеменно знали, що Швігер випустив лише одну торпеду.

Це, як вони розуміли, призводило до незручних питань: як могла одна-єдина торпеда потопити корабель таких розмірів, як «Лузитанія»? І якщо не було другої торпеди, то що ж саме стало причиною другого вибуху?

Вони також розуміли, що повідомлення Швігера треба за будь-яких умов тримати в секреті, бо знання саме такої особливої інформації може викрити Німеччині існування Кімнати 40.

На той час, коли почалося розслідування Мерсі, — 15 червня 1915 року — влада Британії вже встигла пройти через чергову кризу, що виникла від нестачі снарядів на Західному фронті та провалу плану Черчилля захопити Дарданелли й коштувала країні багатьох кораблів та життів. На чолі Адміралтейства стали інші люди. Фішер пішов у відставку, а Черчилля позбулися. Проте ці зміни аж ніяк не вплинули на кампанію проти капітана Тьорнера.

Після публічних попередніх свідчень декількох пасажирів і капітана Тьорнера, які коротко розповіли про катастрофу, лорд Мерсі розпочав перше з закритих засідань, запросивши Тьорнера як свідка. Головний юрист Адміралтейства сер Едвард Карсон, генеральний аторней, досить різко вів допит капітана, наче це була справа про вбивство, у якій Тьорнер був головним підозрюваним. Карсон,

вочевидь, сподівався довести, що Тьорнер проігнорував інструкції Адміралтейства — особливо ті, що приписували триматися посередині протоки.

Тьорнер сказав, що, на його думку, він перебував *якраз* посередині протоки, бо за інших обставин ішов би на відстані не більше ніж миль від мису Олд-Хед-оф-Кінсейл^[728]. І справді, була одна фотокартка, на якій видно, що корабель на повній швидкості проходить повз Олд-Хед дуже близько до берега (за морськими уявленнями). А під час атаки корабель, як вважав Тьорнер, перебував на відстані у 12 миль від берега, а може, навіть 15. (За багато років після трагедії один водолаз указав точне місце останків корабля — $11\frac{3}{4}$ милі від Кінсейльського мису.)

Карсон також причепився до швидкості корабля: чому «Лузитанія» на момент удару рухалася лише зі швидкістю у 18 вузлів. Капітан пояснив, що знизив швидкість для того, щоб прибути до перекату річки Мерсі на вході в порт Ліверпуля вчасно та пройти в порт без зупинки, але розумність цього плану поставили під сумнів. Карсон був переконаний, що якби Тьорнер ішов зигзагом на максимальній швидкості, то уникнув би зустрічі з субмариною, а завдяки постійній зміні курсу все одно встиг би на перекаат вчасно. Карсон проігнорував той факт, що Тьорнер насправді й ішов зигзагом, хоч і ненавмисно: він декілька разів змінював курс, щоб визначити своє положення^[729]. Цей рух зигзагом і спричинив трагедію: останній поворот праворуч вивів його просто на *U-20*.

Адвокат Тьорнера, Батлер Аспінолл, головний британський знавець морського права, доклав усіх зусиль, щоб перетворити історію Тьорнера на послідовний звіт про останній ранок «Лузитанії» та викликати в лорда Мерсі співчуття. «Я хотів сказати, що зараз у нас є велика перевага знати те, що було невідоме йому тоді, — казав Аспінолл. — Ми сидимо тут і спокійно обговорюємо справу, маючи можливість вивчити мапи, і зараз умови в нас зовсім не такі, які були в капітана у момент прийняття рішення»^[730].

Загалом лорд Мерсі вислухав свідчення тридцятьох шістьох людей: пасажирів, членів екіпажу та незалежних експертів. У результаті розслідування він скасував звинувачення Адміралтейства і зняв з Тьорнера відповідальність за загибель «Лузитанії». У своєму звіті

Мерсі писав, що Тьорнер «вдався до найкращих заходів на основі наявної інформації. Його рішення були рішеннями досвідченого та вправного мореплавця. Хоча хтось інший міг би прийняти інші рішення — можливо, більш вдалі, — на мою думку, немає жодних підстав звинувачувати Тьорнера»^[731]. Щодо закриття четвертої котельні за наказом «Кунард», то Мерсі дійшов висновку, що це не має стосунку до справи. Зниження швидкості, яке стало наслідком цього наказу, «все одно не заважало “Лузитанію” лишатися найшвидшим кораблем — швидшим за всі інші пароплави на трансатлантичних рейсах»^[732]. Мерсі поклав усю відповідальність виключно на командира субмарини.

Без сумніву, Тьорнер відчув полегшення, але його син Норман згадував, що він сприймав таке ставлення як несправедливе. «Йому було боляче від того, як під час допиту... вину за потоплення намагалися покласти на нього, особливо звинуватити його за обраний ним курс»^[733]. Лорд Мерсі поділяв його почуття. Скоро він відмовився від своєї посади в комісії, називаючи розслідування «чортовими брудними справами»^[734]. «Кунард» залишила Тьорнера на посаді капітана.

Протягом закритої частини розслідування Адміралтейство жодного разу не визнало, що мало інформацію про переміщення *U-20*. Також таємною залишилась інформація щодо заходів із захисту «Оріону» та інших військових кораблів. Ба більше: Адміралтейство не стало виправляти помилку лорда Мерсі, який дійшов висновку, що в «Лузитанію» влучили дві торпеди, навіть незважаючи на те, що в Кімнаті 40 точно знали: Швігер випустив лише одну.

Розслідування також не стало з'ясовувати, чому «Лузитанію» не переспрямували безпечнішим шляхом через Північну протоку і чому не надали супроводу. Насправді, ці невіршені питання є вкрай важливими у справі «Лузитанії»: з огляду на всі дані, які були в Адміралтейства щодо *U-20*; з огляду на те, що Адміралтейство раніше охоче надавало супровід кораблям, які прямували в порт, або ж відводило їх на безпечний маршрут; з огляду на те, що на борту були вкрай необхідні боєприпаси та снаряди; з огляду на те, що на основі розвідданих Кімнати 40 «Оріон» ретельно охороняли та стежили за ним; з огляду на те, що *U-20* уже затопила три кораблі на шляху

«Лузитанії»; з огляду на те, що керівник «Кунард» Бут у п'ятницю вранці влаштував паніку в штабі флоту у Квінстауні; з огляду на те, що існував новий і безпечніший маршрут через Північну протоку; з огляду на те, що і пасажери, і команда сподівалися на супровід Королівського флоту до Ліверпуля, — з огляду на все це, постає питання: чому корабель *кинули* напризволяще, коли прямо на його шляху чекав відомий убивця кораблів та людей?

У Національному архіві Британії та в Черчилль-коледжі у Кембриджі, де зберігаються документи Кімнати 40, про це немає жодних відомостей. У жодному документі — ані натяку на засмучення через наявність очевидної можливості скористатися плодами роботи Кімнати 40 і врятувати тисячу життів — змарнованої можливості.

Це питання здивувало принаймні одного відомого військового історика, покійного Патріка Біслі, який під час Другої світової війни був офіцером британської морської розвідки. Закони секретності Британії забороняли йому писати про це до 1970—80-х — тоді він опублікував декілька книг. Одна з них була присвячена Кімнаті 40 — вона подає начебто офіційну версію подій. У цій книзі він лише опосередковано торкнувся тих подій, розповідаючи, що якщо не було умисного плану наражати «Лузитанію» на небезпеку, то «єдине пояснення, що залишається, — це недбалість, яку не можна пробачити»^[735].

Проте пізніше в інтерв'ю, яке зберігається в Імперському воєнному музеї в Лондоні, Біслі говорив менш розважливо. «Як англієць і людина, яка любить Королівський флот, я б краще списав цю невдачу на недбалість, навіть на страшенну недбалість, аніж на змову навмисне наразити корабель на небезпеку»^[736]. Але, сказав він, «на основі значної кількості даних, які є в доступі зараз, я неохоче змушений стверджувати, що, беручи до уваги всі чинники, найбільш вірогідне пояснення — це дійсно змова, хоч і недосконала, поставити “Лузитанію” в небезпеку, щоб втягти Сполучені Штати у війну». Так багато було зроблено для «Оріону» та інших військових кораблів, писав він, але нічого для «Лузитанії». Він докладав неймовірних зусиль, але, хоч як він розглядав усі факти, однаково доходив висновку про змову. «Якщо таке пояснення неприйнятне, то, може, хтось дасть мені інше пояснення для цих дуже й дуже цікавих обставин?»

Відсутність супроводу також здивувала юристів «Кунард». У лондонському офісі на замовлення «Кунард» склали об'ємний конфіденційний документ щодо розслідування Мерсі, який мав на меті допомогти нью-йоркському адвокату захищати компанію від десятків судових позовів американців. У ньому йшлося: «Щодо питання про конвой: сер Альфред Бут сподівався та очікував, що Адміралтейство надішле есмінці, щоб зустріти й супроводити корабель. У Квінстауні були есмінці, але не надано жодного пояснення, чому конвой не було організовано, окрім заяви містера Вінстона Черчилля про те, що Адміралтейство не може надати конвой комерційним суднам»^[737]. У документі випущено той факт, що раніше того ж року Адміралтейство надавало супровід комерційним кораблям.

Це питання також турбувало пасажирів, членів команди й жителів Квінстауна. Третій помічник Альберт Бестік пізніше писав, що, беручи до уваги німецьке попередження в Нью-Йорку й те, що в Адміралтействі знали про нову активність субмарин, треба було вислати на захист судна які-небудь сили. «Навіть один есмінець, який би ходив навколо лайнера в небезпечній зоні, звів би можливість атаки до мінімуму або ж навіть повністю виключив би можливість атаки “Лузитанії” та втрати життів»^[738]. Один із найкращих капітанів «Кунард» Джеймс Біссет, який працював під командуванням Тьорнера, а також був капітаном «Каронії», коли та зустрілася з «Лузитанією» коло нью-йоркського порту майже відразу після відплиття, писав у своїх мемуарах: «Нехтування необхідністю надати військовий супровід у вузьких водах біля місця призначення рейсу було ще більш дивовижним, якщо врахувати те, що не менш ніж двадцять три британські комерційні кораблі було торпедовано та потоплено з німецьких субмарин біля берегів Британії та Ірландії протягом попередніх семи днів»^[739].

Сам Тьорнер не був певен, чи міг би супровід відвернути катастрофу: «Можливо, — казав він, даючи свідчення слідчому в Кінсейлі, — але ніхто не може знати напевне. Субмарина могла торпедувати обидва кораблі»^[740].

Ще одна таємниця стосувалася другого вибуху на «Лузитанії». Причину цього вибуху обговорюватимуть іще століття після трагедії — ітиметься навіть про вибух боєприпасів або вибухівки, яку таємно

навантажили на корабель. Насправді, таємний вантаж вибухівки дійсно міг бути на борту, але навіть якщо так, то другий вибух та прискорення затоплення судна — не його провина. Безліч розповідей свідків описує не такий яскравий вибух, який би міг бути за наявності вибухівки. Боєприпаси для гвинтівок теж навряд чи в цьому винні: за декілька років до того проводилися випробування, які довели, що боєприпаси не вибухають масово під дією вогню^[741]. Саме після цих випробувань Міністерство торгівлі та праці США дозволило перевозити такий вантаж на борту пасажирських кораблів.

Більш імовірна теорія базується на тому факті, що, коли вибухнула торпеда, корабель струснула настільки велика вибухова сила, що вугільний пил у порожньому бункері біля місця удару здійнявся в повітря й спалахнув^[742]. Є свідчення виникнення хмари вугільного пилу. Один із кочегарів стояв усередині котельного відділення. Він згадує, що, коли почувся удар торпеди, він опинився в хмарі пилу. Але очевидно, що та хмара не спалахнула, бо ж кочегар вижив. Крім того, вцілілі люди не розповідають про досить сильний струс та спалах, які б сталися в результаті такого вибуху. Згодом інженери-криміналісти провели ще одне розслідування й дійшли висновку, що умови зберігання вугілля на кораблі були надто вологими — частково через конденсат на корпусі, — щоб створити необхідні для детонації умови^[743].

Найбільш імовірна причина другого вибуху — пошкодження основної парової труби, якою під великим тиском подається пара. Від самого початку Тьорнер дотримувався саме такої думки^[744]. Трубу міг пошкодити початковий вибух або ж контакт із холодною морською водою, яка залила котельню № 1. Контакт холодної води з перегрітою трубою або обладнанням навколо створює потенційно вибухонебезпечну ситуацію, яку називають термоудар. Відразу після вибуху торпеди тиск пари в системі значно впав. Механік з турбінного відсіку високого тиску з правого борту згадував, що тиск у головній лінії «за декілька секунд упав до 50 фунтів»^[745] — це приблизно чверть від нормального тиску.

Врешті-решт атака Швігера на «Лузитанію» стала успішною через поєднання багатьох факторів. Навіть найменша зміна одного лише

фактора могла б урятувати корабель.

Якби Тьорнерові не довелося чекати дві години, поки переведуть пасажирів із «Камеронії», то він, найімовірніше, пройшов би повз Швігера в тумані, коли *U-20* була зануреною та поверталася на базу. Навіть коротка затримка через племінницю Тьорнера, яку довелося знімати з корабля, могла зіграти свою роль у тому, що корабель опинився в небезпеці. Та найважливіше: якби Тьорнерові не було наказано закрити четверту котельню заради економії, він би йшов Атлантикою зі швидкістю у 25 вузлів, проходячи на 110 миль за день більше, і безпечно прибув би в Ліверпуль ще до того, як Швігер увійшов у Кельтське море.

Туман також став важливим чинником. Якби він залишився ще на півгодини, то кораблі не могли б один одного бачити і Швігер пішов би далі своєю дорогою.

Далі: просто диво, що атака Швігера взагалі закінчилась успішно. Якби капітан Тьорнер не зробив останнього повороту праворуч, то Швігер за жодних обставин не наздогнав би «Лузитанію». Крім того, торпеда спрацювала незважаючи на те, що підказував досвід самого Швігера і статистика в 60 відсотків успішних пусків, — спрацювала саме так, як і повинна була.

Ще більше: торпеда вдарила борт «Лузитанії» саме в такому місці, де точно це спричиняло затоплення^[746]. Вода заповнила поздовжні бункери правого борту, призводячи до критичного нахилу судна. Ніхто обізнаний із конструкцією корабля та динамікою торпед не міг би уявити, що одна-єдина торпеда може затопити корабель таких розмірів, тим більше за 18 хвилин. Для попередньої атаки на «Кандидата» Швігеру знадобилися торпеда й багато снарядів для палубної гармати; для атаки на «Центуріона» пізніше того самого дня він використав *дві* торпеди. А майже за рік по тому, 8 травня 1916 року, йому знадобляться три торпеди, щоб потопити лайнер компанії *White Star* «Сумріс», — і він усе одно залишався на плаву ще 28 годин. Усі три кораблі, про які йде мова, розмірами навіть близько не могли зрівнятися з «Лузитанією».

Крім того, Швігер переоцінив швидкість судна. За його підрахунками, вона складала 22 вузли, хоча насправді — лише 18. Якби він правильно визначив швидкість і відповідно до цього випустив торпеду, вона б ударила корпус набагато ближче до корми,

десь посередині, і наслідки б могли бути менш катастрофічними — матросів точно б не вбило у багажному відділенні і вони б допомогли спустити шлюпки. Можливо, парову лінію не пошкодило б, і в Тьорнера була б можливість утримувати корабель на ходу — був би шанс дотягти до Квінстауна й вивести корабель на берег або завдяки надзвичайній маневреності судна розвернутися та протаранити *U-20*.

Імовірно, якби після першої торпеди «Лузитанія» не мала такий безнадійний вигляд, Швігер повернувся б і випустив другу торпеду.

Насправді єдиним везінням тієї п'ятниці стала погода. Вона була неприродно спокійною, сонячною й теплою. Навіть крихітне хвилювання позмивало б людей з їхніх весел, дощок та ящиків, за які вони тримались, а також, найскоріше, потопило б переповнені шлюпки. У якийсь момент, розповідає Огден Геммонд, у його шлюпці було 75 осіб. Планшири шлюпки були лише в 6 дюймах від води. Сприятливі погодні умови того дня врятували багато життів — може, навіть сотні.

Вашингтон; Берлін; Лондон.

Останній промах

Протягом кількох днів після потоплення лайнера Вільсон не робив ніяких офіційних заяв. Він занурився в рутину. У суботу вранці після атаки він грав у гольф, удень поїхав на прогулянку. У неділю вранці пішов до церкви. У своєму кабінеті під час розмови з Джо Тамулті, секретарем, Вільсон сказав, що розуміє: така спокійна реакція може стурбувати людей. «Якби я роздумував над тими трагічними новинами про “Лузитанію”, які щодня друкують у газетах, то абсолютно втратив би контроль і не зміг би бути об’єктивним, коли треба діяти. Я не маю права бути необ’єктивним і піддаватися моїм почуттям»^[747].

Відчуваючи, що Тамулті не погоджується з ним, Вільсон продовжив: «Думаю, Ви вважаєте, що я холодний, байдужий і навіть не зовсім людина, але, мій любий друже, Ви помиляєтесь. Я провів багато годин без сну, думаючи про цю трагедію. Вона нависла наді мною, як нічне страхіття. Заради Бога, як може нація, що називає себе цивілізованою, умисне робити такі жахливі речі?»

Вільсон вважав, що якщо він звернеться до Конгресу та запропонує оголосити війну, то з ним погодяться. Але він не думав, що нація насправді готова до такого рішення: «Якби я вдався зараз до радикальних дій, то, боюся, ми б нічого не отримали в результаті, крім жалю та горя».

Насправді, крім галасливих прибічників війни з колишнім президентом Тедді Рузвельтом на чолі, більша частина Америки начебто поділяла нерішучість Вільсона^[748]. Так, злість нікуди не зникла, але відвертих закликів до війни не було навіть у таких історично войовничо налаштованих газетах, як *Louisville Courier-Journal* та *Chicago Tribune*. За даними одного історика, який вивчав реакцію штату Індіана на цю катастрофу, невеликі місцеві видання закликали до стриманості та заохочували підтримувати президента. У штаті було декілька щоденних та щотижневих видань обсягом у шість і вісім сторінок, і «вони майже однотайно висловлювали надію на мир». До Білого дому надходили петиції, що закликали до обачності. Асамблея штату Теннессі проголосувала за резолюцію, у якій

висловлювала довіру Вільсону та закликала населення штату «утриматися від будь-яких непоміркованих дій чи висловів». Законодавча влада Луїзіани теж проголосувала за підтримку президента та попередила, що наближається криза, яка «вимагатиме від тих, хто має владу, спокою, обачності, стійкості та ясного мислення». Студенти медичного коледжу Раша в Чикаго теж долучилися та підписали петицію, у якій висловили «впевненість у мудрості та терплячості нашого президента» і закликали його продовжувати політику нейтралітету. Студенти-стоматологи з Університету штату Іллінойс теж знайшли час підписати таку саму петицію.

Населення Німеччини тріумфувало, радіючи з приводу потоплення «Лузитанії». Берлінська газета оголосила 7 травня «днем, який позначив собою кінець епохи панування Англії в морях»^[749] і заявила: «Англіїці більше не здатні захищати свій торговельний і транспортний флот у власних берегових водах; їхній найбільший, найкрасивіший та найшвидший лайнер потоплено». Військовий аташе Німеччини у Вашингтоні заявив, що загибель американців за кордоном нарешті зможе показати нації справжню природу цієї війни. «Америка не знає справжніх умов, — казав він. — Ви читаете про тисячі росіян або німців, яких убивають, — і спокійно йдете у своїх справах. Але тепер ви все зрозумієте»^[750].

Вільсон мовчав аж до вечора понеділка, 10 травня, — до своєї запланованої промови у Філадельфії перед чотирма тисячами нових громадян Америки. Того дня він бачився з Едіт і, прибувши до Філадельфії, все ще перебував під впливом зустрічі. У своїй промові він говорив про те, як важливо для Америки служити тією силою, яка несе мир, і як важливо для людей не втрачати стійкості — навіть після трагедії «Лузитанії». У нього був план промови, але заготованого тексту не було, і він імпровізував — не найкраще рішення, враховуючи його емоціональний стан. «Буває так, що людина надто горда, щоб битися, — казав він. — А буває так, що нація настільки права, що в неї немає потреби переконувати інших у своїй правоті за допомогою сили»^[751].

У нього були піднесені наміри, але та фраза «надто горда, щоб битися» не справила враження на слухачів. Америка не хотіла брати

участь у війні, але гордість була тут ні до чого. Республіканець, який виступав за війну, сенатор Генрі Кабот Лодж, назвав цей вислів «імовірно, найбільш невдалим висловом, який придумав [Вільсон]»^[752].

Вільсон розповідав потім Едіт, що через кохання до неї говорив у стані емоційного туману. У листі, який він написав у вівторок уранці, він пише: «Я навіть не знаю, що саме говорив у Філадельфії (коли я в сутінках їхав вулицею, то навіть не міг зрозуміти, чи я у Філадельфії, чи в Нью-Йорку!), бо моє серце захопив прекрасний вир почуттів від нашої вчорашньої бесіди й від зворушливої та милої записки, що Ви мені залишили; проте в моїй голові багато що прояснилося»^[753].

У вівторок протягом усього дня Вільсон працював над протестом, який планував направити в Німеччину з приводу «Лузитанії». Друкуючи текст на своїй портативній машинці *Hammond*, він намагався обрати потрібний тон — рішучий та прямий, але не агресивний. Увечері в середу він закінчив і написав Едіт: «Я щойно вніс останні виправлення в нашому протесті Німеччині і тепер повертаюся — з превеликою радістю! — до розмови з Вами. Я певен, що протягом усього вечора Ви були десь поруч зі мною, бо, поки я працював, мене не полишало дивне відчуття спокою та любові»^[754].

Вільсон відправив ноту протесту, незважаючи на заперечення державного секретаря Брайана, який вважав, що, дотримуючись нейтралітету та справедливості, Сполучені Штати мають також заявити протест Британії, засуджуючи її втручання в комерцію. Вільсон відхилив таку пропозицію. У своєму протесті він писав не лише про «Лузитанію», але й про «Фалабу» та загибель Леона Трешера, а також про бомбування «Cushing» та атаку на «Gulflight». Для підтвердження своєї позиції він звернувся до «святої свободи морів»^[755], а також зауважив, що субмарини, якщо їх використовують проти комерційних суден, є за своєю природою зброєю, що порушує «багато священних принципів справедливості та гуманізму». Він закликав Німеччину зректися здійснених атак, сплатити необхідні репарації та вжити заходів для того, щоб такі події в майбутньому більше не траплялися. Вільсон також обачно звернувся до «особливих дружніх стосунків», які здавна пов'язували США і Німеччину.

Протест Вільсона — так звана перша нота «Лузитанії» — став першим пострілом у дворічній паперовій війні протестів США і відповідей Німеччини, що супроводжувалося новими атаками нейтральних кораблів та викриттями німецьких шпигунів в Америці. Вільсон докладав максимальних зусиль, щоб зберегти нейтралітет Америки по суті та за духом, але секретар Брайан усе одно вважав, що той не робив усього можливого, і 8 червня 1915-го подав у відставку. Його рішення широко засуджували, редактори газет порівнювали його з Юдою Іскаріотом та Бенедиктом Арнольдом. *News Times*, газета міста Гошен, штат Індіана, писала: «Кайзер давав Залізний хрест і за менші заслуги, ніж може похвалитися містер Брайан»^[756]. У листі до Едіт і сам Вільсон називав Брайана «зрадником», а на його місце поставив другу після секретаря людину, заступника Роберта Лансінга, який на той момент уже почав жадати війни^[757].

Проте у Вільсона був і привід для радощів. У листі від 29 червня 1915 року Едіт нарешті погодилася вийти за нього заміж. Вони одружилися 18 грудня 1915-го. Церемонію провели в Білому домі, доволі скромно, і пізніше того вечора подружжя вирушило на медовий місяць. Вони подорожували в приватному вагоні, прямуючи до Хот-Спрінгс, штат Вірджинія. У поїзді на пізню вечерю їм подали салат із куркою. Уже вранці поїзд прибув до місця призначення, і коли агент таємної служби Вільсона Едмунд Старлінг випадково зазирнув у вітальню президентського вагона, то побачив «фігуру в циліндрі, фраку, сірих ранкових штанях — він був до мене спиною, з руками в кишенях, і радісно витанцьовував джигу»^[758].

Поки Старлінг спостерігав на ним, Вільсон — вочевидь, він і не підозрював про присутність іншої людини — підстрибував, клацаючи каблуками, та співав: «О, красуня! Що за краля!»

Німецька підводна кампанія то вщухала, то знов набирала обертів залежно від зміни сили впливу різних фракцій влади, які підтримували або ж, навпаки, засуджували використання субмарин проти комерційних кораблів. Сам кайзер Вільгельм висловив деяку антипатію до атак пасажирських лайнерів. У лютому 1916 року він сказав командирові флоту адміралу Шееру: «Якби я був капітаном субмарини, то ніколи не торпедував би корабель, знаючи, що на борту є діти та жінки»^[759]. Наступного місяця найпалкіший прихильник

необмежених військових дій, держсекретар Альфред фон Тірпіц, подав у відставку, не витримавши розчарування. Співчуття прийшли з неочікуваного боку: від колишнього Першого Морського Лорда Британії Джеккі Фішера. «Дорогий мій старий Тірпіце»^[760], — почав він свого листа. Фішер закликав Тірпіца «не журитись», «адже Ви єдиний німецький моряк, який розуміє війну! Убивай ворога й не дай йому вбити себе. *Я не звинувачую Вас у всій цій справі з субмаринами. Я б і сам учинив так само, тільки наші ідіоти в Англії не вірили мені, коли я казав їм. Ну, прощайте!*»

Закінчив листа він своїм звичним прощанням: «Назавжди Ваш, Фішер».

У червні 1916 року кайзер видав наказ, що заборонив атакувати всі великі пасажирські лайнери, навіть якщо вони точно британські. Його дальші обмеження атак для капітанів субмарин навіть спричинили протести на флоті Німеччини, наслідком чого стало призупинення всіх операцій проти комерційних кораблів у британських водах.

Проте «Лузитанія» залишалась у фокусі конфлікту. Протест президента Вільсона не привів до реакції, яка б його задовольнила, — і це стало приводом для радощів голови британської морської розвідки Блінкера Холла. Він вважав, що будь-яка затримка в справі «Лузитанії» «підє на користь Антанті»^[761].

Капітан-лейтенант Швігер теж доклав руку до погіршення відносин між Америкою й Німеччиною^[762]. Четвертого вересня 1915 року під час патрулювання він затопив десять пароплавів та один чотирищогловий барк. Серед пароплавів був пасажирський лайнер «Hesperian» — загинули тридцять два пасажирів та члени команди.

«Hesperian» явно йшов у напрямку з Європи до Нью-Йорка, тому малоімовірно, що на борту могли бути боєприпаси чи інша контрабанда. Серед вантажу цього судна було також тіло одного з загиблих пасажирів «Лузитанії», Френсіс Стівенс, заможної громадянки Канади, яку повертали додому, у Монреаль.

У 1916-му Вільсона обрали на другий строк. Майже щодня він грав у гольф, часто з новою місіс Вільсон — вони грали, навіть коли випав сніг. Щоб м'ячики було добре видно, агент таємної служби Старлінг фарбував їх у червоний колір. Подружжя часто їздило на авто за місто — Вільсон був великим шанувальником такого виду розваг. Подружжє

життя добре вплинуло на його емоційний стан та позбавило самотності. Як і перша місіс Вільсон, Едіт стала його радником — вона слухала чернетки його промов, критикувала ноти протесту Німеччині та часто давала якісь поради.

Поза стінами Білого дому безліч нот протесту та відповіді Німеччини стали приводами для жартів. Один із редакторів писав: «Дорогий кайзере! Незважаючи на все наше попереднє листування з цього приводу, було затоплено ще один корабель з американськими пасажирами на борту. Беручи до уваги умови, ми вважаємо себе зобов'язаними повідомити Вам, з найбільш дружніми намірами, що повторний такий інцидент обов'язково призведе до необхідності надіслати ще одну ноту протесту найшанованішому та миролюбному уряду Вашої величності»^[763].

Навіть наприкінці грудня 1916 року Вільсон був упевнений, що йому вдасться зберегти нейтралітет Америки, навіть більше — що він зможе зіграти роль посередника та встановити мир між двома сторонами. Його підбадьорило те, що тієї зими Німеччина оголосила: у разі дотримання певних умов вона може піти на мир із Британією. Британія відкинула цю пропозицію примирення, назвавши її спробою самопроголошення перемоги Німеччини, але Вільсонові здалося, що є хоча б надія на переговори в майбутньому. Посол Німеччини в США граф Йоганн-Генріх фон Бернсторф зміцнив оптимізм Вільсона своїм натяком на те, що Німеччина дійсно схильна до мирних перемовин.

Але Бернсторф був набагато більш оптимістично налаштований, ніж передбачала ситуація, і мав лише обмежені уявлення про кардинальні зміни в ставленні його власного керівництва.

У Німеччині вже почалися парадоксальні зміни. Незважаючи на те що лідери країни були наче налаштовані рухатись у напрямку миру, у владі набирала вагу сила, яка підтримувала підводну війну без обмежень. Цю силу склали військові можновладці, які намагалися отримати дозвіл топити *всі* комерційні кораблі в зоні військових дій, незалежно від того, нейтральні вони чи ні. Навіть американські.

Така зміна у владі була частково обґрунтована настроями населення, яке тривожила кривава різанина в окопах. Субмарини здавалися їм диво-зброєю — *Wunderwaffe*, — яка могла швидко поставити Британію на коліна, якщо припинити її обмежувати. Настрої

суспільства збіглися з фундаментальними змінами в німецькому підході до військово-морської справи, у чому не останню роль відіграли Швігер та *U-20*.

Протягом осені 1916 року Швігер продовжував подавати приклад усім іншим командирам субмарин і топив корабель за кораблем. Але в листопаді він опинився в біді. Повертаючись із тритижневого патрулювання в Західних підходах, субмарина в тумані сіла на міліну приблизно у 20 футах від узбережжя Данії. Швігер відправив прохання про допомогу, і реакція була приголомшливою. Адмірал Шеер відправив на місце події есмінець, щоб відтягти *U-20* з мілини, а також цілу бойову ескадру з крейсерів та лінійних кораблів — забезпечити захист. Але *U-20* усе одно залишилась у полоні. Швігеру було наказано знищити субмарину, щоб вона не потрапила в руки ворога, і він підірвав дві торпеди в носовій частині. Якщо він хотів повністю зруйнувати судно, то це йому не вдалося: ніс був понівечений, але решта субмарини та палубна гармата лишилися цілими. Вони були вриті в пісок на глибині близько 15 футів, і їх чудово було видно з берега.

Тим часом у Лондоні в Кімнату 40 почали надходити перехоплені повідомлення, які свідчили про те, що відбувається щось надзвичайне. У журналі Кімнати 40 зазначається: «Значне хвилювання та активність»^[764]. Адміралтейство відправило на місце подій субмарину, капітан якої побачив там чотири лінійні кораблі. Випустивши чотири торпеди, він зміг підбити два з них, але жоден не затонув.

Ця подія справила рішучий вплив на військово-морську стратегію Німеччини. Спочатку кайзер Вільгельм докоряв адміралові Шееру за те, що той ризикував стількома кораблями заради однієї субмарини. Але Шеер не погодився й зазначив, що субмарини замінили Флот відкритого моря на посаді головної атакуючої зброї Німеччини. Флот ховався на базах, начебто очікуючи на велику битву, — він так і не досяг ніяких успіхів. Надалі, сказав Шеер Вільгельму, флот «має присвятити себе одному завданню — виводити субмарини в море та безпечно повертати їх додому»^[765]. Шеер переконував, що особливу вагу має саме *U-20*, бо якщо Королівському флоту вдасться захопити або знищити субмарину, яка потопила «Лузитанію», «то це стане приводом для радощів британської влади».

Він також сказав Вільгельмові, що для підтримання сміливості — своєї «запальності» — командири мають бути впевнені, що їх не кинуть напризволяще в разі труднощів. «Для нас кожна субмарина дуже важлива,— заявив Шеер, — і варто ризикувати навіть усім наявним флотом, щоб забезпечити їй підтримку та допомогу»^[766].

На той момент флот підводних човнів Німеччини досяг уже такого розміру, що дійсно мав потенціал стати загрозливою силою. У травні 1915-го в німців було лише тридцять субмарин, але в 1917-му їх було вже більше сотні, і в основному вони були більшими та потужнішими за *U-20* Швігера й мали на борту більше торпед. З таким сильним новим флотом тиск із закликами використати його на повну потужність тільки збільшувався.

Німецький адмірал Геннінг фон Гольцендорфф винайшов настільки непереборний план, що йому вдалося примирити прибічників і противників необмеженої війни. Він запропонував дати свободу всім німецьким субмаринам та дозволити їм топити *всі* кораблі, що заходять у зону бойових дій, — так, за його планами, війна скінчиться за шість місяців. Не п'ять і не сім, а саме шість. Він розраховував, що для успіху плану треба діяти 1 лютого 1917 року, і ні на день пізніше. Однаково, чи ця кампанія втягне у війну Америку, вважав він, бо війна закінчиться раніше, ніж Штати встигнуть мобілізувати свої сили. Цей план — аналог наземного плану Шліффена — був типовим для німецького методичного підходу. Щоправда, ніхто наче й не визнавав, що в ньому була чимала частина самообману. Гольцендорфф хвалився: «Даю слово морського офіцера, що жоден американець не ступить ногою на континент!»^[767]

Восьмого січня 1917 року всі цивільні та військові лідери Німеччини зібрались у Плессі в палаці кайзера Вільгельма, щоб обговорити план. Наступного вечора Вільгельм як верховний головнокомандувач підписав указ про втілення плану — рішення, яке пізніше виявиться найбільш фатальним за всю війну. Шістнадцятого січня Міністерство закордонних справ відправило повідомлення про початок нової кампанії послу Бернсторффу у Вашингтоні — його слід було передати секретареві Лансінгу 31 січня — напередодні початку нової кампанії. Такий час було обрано навмисне, щоб образити Вільсона: у нього не залишалось часу на протест чи переговори.

Повідомлення було передане на тлі того, що Бернсторфф розвивав ідею про мирні наміри Німеччини.

Вільсон був обурений, але не став сприймати це оголошення як достатній привід для війни. Він тоді не знав, що було й друге, цілковито таємне повідомлення, яке супроводжувало отримане. Воно призначалося лише для Бернсторффа, але обидва їх перехопили та передали в підрозділ розвідки під командуванням Блінкера Холла в старому приміщенні Адміралтейства в Лондоні, звідки тепер керували другою, вкрай засекреченою діяльністю одного з підрозділів Кімнати 40 — перехопленням дипломатичних повідомлень. Як німецьких, так і, до речі, американських.

Першим із підлеглих Холла, хто усвідомив усю важливість другого повідомлення, був один із найкращих дешифрувальників капітан-лейтенант Найджел де Грей. Уранці 17 січня 1917 року, у середу, Холл та його колега сиділи у своєму кабінеті за звичайними справами. Раптом зайшов Грей.

«Начрозе, — звернувся він скорочено до начальника розвідки, — ви хочете, щоб Америка вступила у війну?»^[768]

«Так, хлопчику мій. А що?» — відповів він.

Де Грей пояснив, що отримав «доволі приголомшливе» повідомлення. Його перехопили за день до того, і всього тексту де Грей ще не мав. Однак те, що він уже встиг розшифрувати, здалося йому надто неправдоподібним.

Холл прочитав ту частину повідомлення три або чотири рази. Мовчки. «Не пам'ятаю жодного разу, щоб я був більш схвильований», — писав він потім.

Але дуже швидко він зрозумів, що настільки важливе повідомлення становить проблему. Якщо все розкрити зараз, це поставить під загрозу таємницю існування Кімнати 40. Крім того, існувала проблема надійності повідомлення, адже сам зміст його викликав скептичне ставлення.

Ця телеграма була від міністра закордонних справ Німеччини Артура Циммермана. Код, який використали в телеграмі, був незнайомим Кімнаті 40, тому процес перекладу його на звичайну англійську був важким та повільним. Поступово основні ідеї почали проступати над шифром, наче фотографія в темній кімнаті. У ній

ішлося про таке: посол Німеччини в Мексиці мав запропонувати президентові Мексики Венустіано Каррансі союз, який набуде чинності, якщо нова стратегія підводної війни втягне в конфлікт Америку. «Вести війну разом, — пропонував Циммерман. — Будувати мир разом»^[769]. Зі свого боку Німеччина обіцяла вжити певних заходів, щоб повернути Мексиці ті території, які належали їй раніше, — «втрачені території» Техасу, Нью-Мексико та Аризони.

Сумнівів щодо важливості телеграми в Холла не було. «Це може бути дуже важливим, — сказав він де Грєєві, — може, навіть найважливішим за всю війну. На цей момент жодна людина за межами цієї кімнати не має нічого знати»^[770]. Це стосувалося навіть керівників Холла в Адміралтействі.

Холл сподівався, що вдасться взагалі уникнути розголосу повідомлення. Можливо, оголошення необмежених військових дій для підводних човнів саме по собі переконає президента Вільсона, що час для війни настав. Надії Холла зміцнилися 3 лютого 1917-го, коли Вільсон розірвав дипломатичні відносини з Німеччиною та наказав послу Бернсторффу покинути країну. Але до оголошення війни Вільсон не дійшов. У своїй промові того дня він проголосив, що не вірить у те, що Німеччина дійсно має намір атакувати всі кораблі, які входять у зону військових дій, і додав: «Тільки реальні відкриті дії з їхнього боку можуть мене примусити в це повірити — навіть тепер»^[771].

Холл зрозумів, що настав час діяти^[772]: треба передати те повідомлення в руки американців, але водночас захистити таємницю Кімнати 40. Удавшись до певних махінацій, Холл зробив копію телеграми, наче її одержав у Мексиці працівник телеграфної станції — так складалося враження, що британці отримали її за допомогою звичайних шпигунських методів. Двадцять четвертого лютого 1917 року міністр закордонних справ Британії офіційно передав повний переклад телеграми американському послові Пейджу.

Вільсон хотів негайно оприлюднити текст, але секретар Лансінг відмовив його від цього, бо спочатку треба було переконатися, що повідомлення справжнє. Вільсон погодився зачекати.

Того ж дня стало відомо, що пасажирський лайнер «Лаконія» затопили коло узбережжя Ірландії двома торпедами. Серед пасажирів

були мати й дочка з Чикаго. Едіт Галт Вільсон була знайома з ними обома.

Вільсон і Лансінг прийняли рішення неофіційно передати текст телеграми в агенцію *Associated Press*, і вже вранці 1 березня 1917 року ця новина з'явилася на перших шпальтах американських газет. Скептики відразу ж проголосили телеграму фальсифікацією британців, чого й боялися Лансінг і капітан Холл. Лансінг очікував, що Циммерман заперечуватиме все і Сполучені Штати будуть змушені розкрити джерело інформації або ж зберігати мовчання та закликати народ довіряти президентові.

Але Циммерман здивував. Другого березня, у п'ятницю, під час прес-конференції він особисто підтвердив, що дійсно відправив таку телеграму. «Визнавши правду, — писав Лансінг, — він припустився неймовірно грубої помилки, як для людини, що влаштовує міжнародні змови. Сама по собі телеграма була дурістю, але ще більшою дурістю було визнання її справжності»^[773].

Розкриття інформації про те, що Німеччина хотіла залучити Мексику до своїх союзників, пообіцявши частину території США їй у винагороду, уже саме по собі сильно роз'ятрило ситуацію, але новини неділі, 18 березня, тільки погіршили становище: німецькі субмарини затопили ще три американські кораблі без попередження. (Загальний світовий злам тільки посилювався через народне повстання в Росії — так звана Лютнева революція, яка 15 березня змусила царя Миколу II зректися трону. Газети наступного дня рясніли повідомленнями про заворушення на вулицях тодішньої столиці Росії Петрограда.) У настроях американського народу почалися фундаментальні зміни. Преса тепер закликала до війни. Історик Барбара Такмен описала це так: «Усі ці газети пристрасно виступали за нейтралітет, аж доки Циммерман не випустив стрілу і не поцілів просто в нейтралітет, який упав на землю, наче мертва качка»^[774].

Секретар Лансінг був щасливий: «Дякувати Богу, нарешті американський народ готовий до війни з Німеччиною»^[775], писав він в особистій нотатці, дещо кровожерливій. «На це може піти два чи три роки, — писав він. — Може, навіть п'ять років. Це може коштувати життя мільйону американців, а може — п'яти мільйонам. Як би довго

це не тривало, скільки б людей не загинуло — ми маємо пройти через це. Я сподіваюсь і вірю в те, що президент буде дивитися на це так само».

Двадцятого березня 1917 року Вільсон зібрав свій кабінет і запитав у кожного про його точку зору. Один за одним члени кабінету висловили свою думку. Усі погодилися з тим, що настав час війни. Багато хто вважав, що між Америкою й Німеччиною вже й так ішла війна. «Я, мабуть, говорив пристрасно, бо президент попросив мене говорити тихіше, щоб у коридорі мене не почули»^[776], — писав Лансінг.

Коли всі висловилися, Вільсон подякував, але не залишив жодного натяку на те, як збирається вчинити.

Наступного дня він надіслав у Конгрес запит на особливе засідання 2 квітня. Свою промову він готував заздалегідь, друкуючи її на своїй портативній машинці *Hammond*. Айк Гувер, церемоніймейстер, казав іншому робітникові Білого дому, що, судячи з настрою Вільсона, «у своїй промові в Конгресі він дасть Німеччині жару. Ніколи не бачив його більш сварливим. Він не при собі, погано почувається й страждає на головний біль»^[777].

Щоб уникнути витoku інформації, Вільсон попросив Гувера особисто віднести промову в типографію вранці 2 квітня. Того самого дня стало відомо, що німецька субмарина потопила ще один американський корабель «Ацтек», із яким загинуло двадцять вісім американців. Вільсон сподівався виголосити промову після обіду, але через різні справи в Конгресі на засідання його викликали лише ввечері. Він вийшов з Білого дому о 20:20. Едіт вирушила в Капітолій на 10 хвилин раніше.

Почався весняний дощ, м'який та запашний. Вулиці сяяли декоративними ліхтарями на Пенсильванія-авеню. Уперше в історії будівлі було освітлено купол Капітолію. Міністр фінансів і зять Вільсона Вільям Макаду пізніше згадував, як підсвічений купол «урочисто й велично виділявся на тлі темного мокрого неба»^[778]. Незважаючи на дощ, сотні чоловіків та жінок вишикувались уздовж вулиці. Вони з непокритими головами похмуро спостерігали за машиною президента, що повільно рухалася вулицею в оточенні кінної охорони. Було зрозуміло, що саме має статися. Копита коней ритмічно стукали бруківкою, надаючи процесії поховальної атмосфери.

Вільсон прибув до Капітолію о 20:30. Тут виставили додаткову кавалерійську охорону, агентів таємної служби, службовців міської поліції та поштмейстерів. За три хвилини спікер проголосив: «Президент Сполучених Штатів». Велика зала вибухнула оплесками та привітаннями. Усюди, наче пташині крила, майоріли маленькі американські прапорці. За якісь дві хвилини шум ущух, і Вільсон зміг розпочати промову.

Вільсон говорив прямо та спокійно — його манера вже була добре відома громадянам країни, і слухачі часто говорили про нього як про професійного оратора. У голосі не було ані натяку на те, про що він збирався попросити Конгрес. Спочатку він не відводив очей від тексту, але поступово все частіше піднімав погляд, щоб підкреслити висловлену думку.

Говорячи про поведінку Німеччини, Вільсон сказав, що «по суті, це не менш як війна проти народу Америки та Сполучених Штатів»^[779]. Він окремо підкреслив минулі шпигунські заходи Німеччини й телеграму Циммермана, а майбутню боротьбу Америки описав величними словами: «Світ треба зробити безпечним для демократії».

Після цих слів почулись оплески однієї людини, повільні та гучні. Сенатор Джон Шарп Вільямс, демократ із Міссісіпі, «серйозно та багатозначно»^[780] плескав у долоні, писав репортер з *New York Times*. За мить думка про те, що це і є основною ідеєю промови Вільсона, що це і є тим, чого прагне досягти Америка, досягла голів усіх присутніх сенаторів та представників, і залу охопили овації.

Промова Вільсона набирала обертів. Попередивши, що на країну чекають «багато місяців суворих випробовувань та жертв», він проголосив, що боротьба Америки — це боротьба від імені всіх народів світу.

«Такому завданню ми можемо присвятити свої життя та долі, усе, що ми є, й усе, що ми маємо, з гордістю, бо прийшов день, коли Америка отримала честь покласти свою кров та сили за принципи, які народили її на світ, за щастя й мир, які вона береже. Інакше вона вчинити не може, і хай їй допоможе Господь».

Після цих слів почався справжній кінець світу. Усі підвелися. Замайоріли прапори. Чоловіки кричали, свистіли, ревли. Промова Вільсона тривала 36 хвилин, і він жодного разу не промовив слова «Лузитанія». Закінчивши промову, він швидко вийшов із зали.

Перш ніж Конгрес ухвалив рішення про війну, минуло чотири дні. За ці декілька днів німецькі субмарини наче навмисне намагалися позбавити Америку останніх сумнівів — було потоплено два американські торговельні кораблі. Загибло щонайменше одинадцять американців. Так багато часу знадобилося Конгресу не тому, що були сумніви, а тому, що всі сенатори та представники розуміли: це великий історичний момент, і всі хотіли, щоб їхні ремарки ввійшли в історію. Вільсон підписав резолюцію о 13:18 6 квітня 1917 року.

Вінстону Черчиллю здавалося, що вже давно треба було це зробити. У його історії, більше схожій на мемуари, — «Світова криза 1916—1918» — він так казав про Вільсона: «Те, що він зробив у квітні 1917-го, треба було зробити у травні 1915-го. Якби він зробив це тоді, нам вдалося б уникнути різанини, страждань та руйнації, відвернути багато катастроф. У скількох мільйонах домівок вільний стілець був би зайнятий! Яким інакшим був би розтрощений світ, у якому тепер приречені жити як переможці, так і переможені!»^[781]

Проте Америка долучилась до війни якраз вчасно. Нова німецька кампанія необмеженої підводної війни почалася з жахливим успіхом, хоча британські посадовці це приховували. Американський адмірал Вільям С. Сімс дізнався правду, коли приїхав до Англії, щоб скласти план участі Америки в морській війні разом із британськими лідерами. Сімса шокувало те, про що він дізнався. Німецькі субмарини топили кораблі в такій кількості, що в Адміралтействі таємно прогнозували: Британії доведеться капітулювати до 1 листопада 1917-го. У найгірший місяць, квітень, у будь-якого корабля, що виходив з британського порту, шанси бути потопленим складали 1 до 4. У Квінстауні консул США Фрост на власні очі побачив результати нової кампанії: лише за двадцять чотири години на берег зійшли команди шести торпедованих кораблів^[782]. Адмірал Сімс доповів у Вашингтон: «Якщо коротко, то я вважаю, що зараз ми програємо війну»^[783].

Лише через десять днів флот США відправив на допомогу ескадру есмінців. Вони вийшли з Бостона 24 квітня. Есмінців було небагато — тільки шість. Але важливість цього кроку була очевидною для всіх.

Уранці 4 травня 1917 року будь-хто, хто опинився на верхівці пагорба на мисі Олд-Хед-оф-Кінсейл, міг побачити незвичайну картину. Спочатку на обрії з'явилися шість хмар чорного диму. День

був навдивовижу ясний, море вражало синявою, пагорби рясніли зеленню — просто як у той самий день два роки тому. Кораблі на обрії було видно дедалі чіткіше. Корпуси кораблів нагадували ос — таких тут іще ніколи не бачили. Вони йшли однією лінією, і на кожному майорів великий американський прапор. Сотні глядачів зібралися на березі. Багато в кого в руках теж були американські прапорці. Для них це стало незабутнім видовищем неймовірного значення. Це нащадки колоністів поверталися в скрутну годину Британії. Цю мить увічнив художник Бернанд Гріббл на відомій картині «Повернення “Mayflower”». Американські прапори здійнялися над будинками та публічними установами. Британський есмінець «Мері Роуз» вийшов зустріти бойові кораблі та просигналив «Вас вітають американські прапори»^[784]. Американський командир просигналив у відповідь: «Дякую, я радий вам!»

Восьмого травня есмінці вийшли у своє перше патрулювання — усього через день після другої річниці потоплення «Лузитанії»^[785].

Епілог.

Особисті справи

Одного спекотного липневого дня 1916 року портовий лоцман увійшов у канцелярію морських новин у Беттері-парк, Мангеттен, та запросив репортерів на прогулянку на буксирі вгору річкою Гудзон у Йонкерс, що на півночі Мангеттену. Тут він мав «забрати» корабель та вивести його вниз річкою в ширші та безпечніші води Нью-Йоркської затоки. Зазвичай репортери були не схильні до таких прогулянок, але в офісі була задуха, а лоцман запевняв, що свіже повітря піде всім на користь. Репортери, серед яких був і Джек Лоуренс із *Evening Mail*, захопили з собою чимало спиртного — «рідкої провізії», як назвав це Лоуренс. Коли буксир наблизився до причалу в Йоркерсі, репортери побачили, що кораблем, по який вони прийшли, був старий лайнер компанії «Кунард» «Ултонія», який мав узяти на борт коней для війни. Корабель був невеликий, з однією трубою: «...такий замузаний та брудний, у жахливому стані — ми ледь його впізнали»^[786], — згадував Лоуренс. Чорний корпус корабля пофарбували в сіре абияк, і «більша частина фарби відлущилася, від чого корабель здавався смішним, плямистим».

День був спокійний, на річці стояв майже штиль. Проте корабель чомусь гойдався з боку в бік. Лоуренс ніколи раніше такого не бачив — «дещо моторошно». Лоцман пояснив, що корабель розгойдували сотні коней: відчуваючи рух, коні з одного боку судна інстинктивно відступали назад, нахилиючи корабель у свій бік. Це, у свою чергу, лякало коней з іншого боку, і так далі. З кожним циклом нахили ставали все більш відчутними, і корабель, здавалося, гойдався на хвилях. Таке явище називали «кінським штормом»^[787], і за певних умов такий корабель може налетіти на причал чи інше судно.

Буксир підійшов ближче до «Ултонії», і двері вантажного відсіку корабля відчинилися, запрошуючи лоцмана на борт. Яскраво сяло сонце. У трюмі в тіні дверей стояв чоловік. Він глянув на лоцмана та репортерів і не всміхнувся. Лоуренс відразу його впізнав: капітан Вільям Томас Тьорнер. «Його стара синя форма забруднилася та зібгалася»^[788], але «картуз зі знаком “Кунард” сидів на голові з тим

самим франтівським нахилом. Його постать залишилася прямою та командирською».

Лоцман піднявся на борт.

— Радий бачити вас на борту, сер, — привітав його Тьорнер. — Виходимо просто зараз. Коні тут бозна-що влаштували.

Тьорнера призначили капітаном цього судна в листопаді 1915-го після того, як його минулий капітан захворів під час заходу у Францію. Крім Тьорнера, ніким було його замінити. Напередодні перед тим, як Тьорнер мав вирушити з Ліверпуля, щоб прийняти корабель, його викликав голова компанії Альфред Бут. Він почав вибачатися, що Тьорнерові запропонували такий скромний корабель, але капітан зупинив його: «Я сказав йому, що не жалкую. Я б пішов у море і на баржі, якби було треба, — аби знов ходити. Я стомився від сидіння на березі, коли всі інші в морі»^[789].

У грудні 1916 року Тьорнер отримав інше призначення і став капітаном «Івернії» — іншого пасажирського корабля, який перейшов на військову службу^[790]. «Івернія», щоправда, перевозила солдатів, а не коней. Командував цим судном Тьорнер недовго. Першого січня 1917-го поблизу острова Крит у Середземному морі цей корабель торпедували, і він затонув, забравши життя 153 солдатів та членів екіпажу. Тьорнер вижив. Під час атаки корабель рухався зигзагом.

«Кунард» призначила Тьорнера резервним капітаном, і він знов повернувся на місток «Мавританії»; щоправда, це не означало особливої довіри, адже корабель перебував у доках.

У 1918-му Тьорнерові знову довелося пережити трагедію «Лузитанії» — федеральний суддя в Нью-Йорку відкрив справу, щоб визначити, чи несе «Кунард» відповідальність за втрату судна. У рамках того процесу розглядали сімдесят позовів від американців, які залишилися живими, та родичів загиблих. У результаті цієї справи також було визначено, що єдиною причиною катастрофи стала атака Швігера, а також що було випущено дві торпеди.

Фінальне приниження Тьорнерові довелося пережити пізніше, коли вийшла книга Вінстона Черчилля, у якій він звинувачував у трагедії капітана та стверджував (хоч і достеменно знав протилежне), що корабель було затоплено двома торпедами.

Старий капітан — «велика маленька людина»^[791], як назвав його Джордж Болл, — пережив катастрофу «Лузитанії» і зберіг свою гордість; він також пережив затоплення «Івернії»; але ця нова образа його зачепила. У віці 64 років, коли капітани мали виходити на пенсію, Тьорнер пішов з компанії та вирушив до Австралії, щоб спробувати відновити стосунки зі своєю родиною. Але там жити йому не сподобалось, і він повернувся в Англію, у свій будинок у Грейт Кросбі, де його доглядала давня приятелька Мейбл Евері. Він почав розводити бджіл і збирати мед із півдюрини вуликів, що тримав у дворі. Розмовляючи з кимось, він нерідко бездумно витягав бджолині жала, що застрягали в руці або носі.

Про Тьорнера казали, що він абсолютно щаслива людина, яка любить час від часу добру люльку. Він розповідав історії про моря, але не ті, які люди хотіли слухати. «Капітан Тьорнер важко переживав втрату “Лузитанії” і рідко про це говорив»^[792], — писала міс Евері. Саме через цю мовчанку його друзі могли зрозуміти, наскільки важким тягарем лягла ця трагедія на його плечі. У листі співчутливій подрузі Тьорнер писав: «У мене серце болить за всіх нещасних людей, що втратили життя, і тих, хто оплакує своїх рідних»^[793]. Більше нічого на цю тему він не писав: «Пробачте мені, але більше я нічого не хочу про це говорити, бо ненавиджу ні думати, ні говорити на цю тему».

Проте ця трагедія його не переслідувала в думках. Він не страждав на депресію й не відчував себе зламаним, як вважали пересічні люди. Джордж Болл писав: «Він був надто сильною особистістю, щоб знов і знов думати про те, що неможливо змінити, і дозволяти цим думкам довести себе до меланхолії — такого в ньому ніколи ніхто не бачив»^[794]. Сам Тьорнер в інтерв'ю для *New York Times* казав: «Я задоволений тим, що ми вжили всіх можливих заходів безпеки й зробили все, що могли, щоб урятувати життя людей в той день»^[795].

Джордж Болл писав, що Тьорнер зберігав хороший настрій: «У його присутності завжди панував радісний настрій та гумор, йому завжди вдавалося розважати людей навколо та підтримувати їхній інтерес»^[796]. Це давалося йому все важче, особливо коли після сімдесяти років йому діагностували рак товстої кишки. «Нещасний, він так страждав в останні роки свого життя», — писав Болл.

Тьорнер помер 24 червня 1933 року у віці сімдесяти шести років. «Він помер так, як і жив, — писав Болл,— хоробро та не втрачаючи моральних сил, не жаліючись. Так від нас пішов один із суворих та вправних моряків старої школи»^[797].

На похованні була племінниця Тьорнера, Мерседес Десмор. Капітана поховали на кладовищі в Беркенгеді, на іншому боці річки Мерсі від доків Ліверпуля. Його ім'я вигравіювали внизу на сімейному пам'ятнику з короткою згадкою про «Лузитанію».

Почалася нова війна, і 16 вересня 1941 року нацистська субмарина торпедувала британський корабель «Jedmoor». Коло Зовнішніх Гебридських островів із команди, що налічувала тридцять шість осіб, загинула тридцять одна. Серед них був умілий моряк на ім'я Персі Вільфред Тьорнер — молодший син капітана Тьорнера.

У квітні 1917-го капітан-лейтенант Вальтер Швігер отримав під командування нову субмарину *U-88*. Вона була більша за *U-20* і мала вдвічі більше торпед на борту. За декілька місяців, 30 липня, він отримав найвищу військово-морську нагороду Німеччини, красивий блакитний хрест із французькою назвою *Pour le Mérite* («За заслуги»), який неофіційно називали «блакитним Максом». Він став лише восьмим командиром субмарини, який отримав цю нагороду, — її присуджували тим, хто затопив більш ніж 190 тисяч тонн загального тоннажу. «Лузитанія» склала 16 відсотків від загальної кількості.

У Лондоні в Старій будівлі Адміралтейства Кімната 40 стежила за новою субмариною Швігера: вона здійснила чотири патрулювання, одне з яких тривало дев'ятнадцять днів. Четверте почалося 5 вересня 1917-го й виявилось набагато коротшим. Невдовзі після виходу в Північне море Швігер наткнувся на британське судно-пастку, «Stonescor». Це був один із кораблів, що зовні виглядали як беззахисні вантажні судна, але насправді мали важке озброєння. Намагаючись утекти від його атаки, Швігер опинився в мінному полі. Ніхто з команди не вижив, а субмарину так і не знайшли. Кімната 40 зробила запис про це червоним чорнилом: «Затоплено»^[798].

У Данії ще довго жителі узбережжя відвідували те місце, де сіла на мілину його попередня субмарина, *U-20*, щоб полазити по її уламках. У 1925-му влада Данії прибрала залишки судна зі слідами видовищного вибуху. На той момент рубку, палубну гармату та інші частини вже встигли забрати — сьогодні їх можна побачити в

морському музеї міста Торсмінде, Данія, на суворому узбережжі Північного моря^[799]. Рубка, окремо від решти субмарини, вкрита іржею, стоїть на газоні перед головним входом — з усією величністю викинутого на смітник холодильника. Жалюгідний привид страшного судна, що колись полювало в морях та змінило хід історії.

Капітан Реджинальд «Блінкер» Холл у 1918 році отримав титул лицаря за керівництво Кімнатою 40, хоча сама робота цієї організації зберігалась у таємниці ще багато десятиліть. Потім його обрали в Палату громад від консерваторів, і протягом 20 років він брав активну участь у політичному житті країни. Під час загального страйку в 1926 році партія консерваторів заснувала тимчасову газету під назвою *British Gazette*, і Холл займався пошуком кадрів для її видання. Головним редактором газети був його колишній начальник Вінстон Черчилль. За день до кінця страйку кількість примірників газети сягнула мільйона. У 1929-му Холл відійшов від політики та переїхав у дім у Нью-Форест, красивій місцевості з лісами та пасовищами в південній частині Англії.

Він хотів опублікувати книгу про Кімнату 40 та свою роботу як начальника розвідки, але в серпні 1933-го Адміралтейство та Міністерство закордонних справ, передчуваючи нові темні події у світі, натякнули на своє невдоволення планами Холла та бажання залишити все в таємниці. Холл забрав свій рукопис, хоча нотатки та декілька закінчених розділів збереглися і тепер знаходяться в Архіві Черчилля в Кембриджі, Англія. В одній із приміток Холл радісно пише: «Розвідка — це так просто!»^[800]

Холл вважав, що на Європу дійсно чекають важкі часи. У 1934-му він відвідав Німеччину та Австрію. Назавжди залишившись розвідником, він повідомив органи влади про свої спостереження щодо націонал-соціалістичних рухів. Свої враження він також описав у листі другові в Америку: «Уся молодь уже потрапила в сіті, і будь-кого, хто намагається утриматися від нацизму, залякують, доки він не передумає, — вид масової жорстокості, який існує тільки в такій країні»^[801]. Він також додав: «Скоро обов'язком усіх ЛЮДЕЙ буде боротьба зі скаженою собакою; настане час, і вашим людям теж доведеться взяти в цьому участь».

Коли нова війна й справді почалася, Холл вступив у Національну гвардію та став головою розвідки. Протягом війни його здоров'я, що ніколи особливо не було хорошим, стало дедалі гіршати.

У липні 1943-го один із його колишніх дешифрувальників Клод Сероколд, який на той момент був директором готелю *Claridge's*, поселив його в люкс, щоб той міг із комфортом провести свої останні дні. Якось у номер зайшов водопровідник, який мав полагодити щось у ванній кімнаті, — він був одягнений у чорний костюм, згідно з традиціями готелю. Побачивши його, Холл сказав: «Якщо ви з поховального бюро, друже, то ще зарано»^[802]. Він помер 22 жовтня 1943-го.

Серед пасажирів, що залишилися живими, — а всі вони отримали 25-відсоткову знижку на квитки в «Кунард» — багато хто закохався та одружився або ж знайшов друга на все життя. Щонайменше двоє покінчили життя самогубством. Сестра Ріти Жоліве, Інес, відома скрипалька, сама не була на борту корабля, але її чоловік пропав безвісти. Вона не змогла жити без нього і в кінці липня 1915 року застрелилася. Щонайменше двоє молодих чоловіків, які не потонули з судном, пізніше загинули на війні.

Маргарет Макворт випали дивовижні наслідки. Вона якимось незрозумілим чином позбулася свого страху води, але йому на зміну прийшов інший надзвичайно сильний страх — опинитися в пастці під водою. Цей страх найчастіше проявлявся, коли вона їздила в поїзді, що йшов через тунель під річкою Северн. Оскільки їздити тут їй доводилося досить часто, вона писала: «Я постійно уявляла, як тунель обвалюється, поїзд заливає вода, а всі пасажири опиняються в пастці і, наче пацюки, тонуть у цих крихітних коробочках-вагонах»^[803].

Загалом, вона вважала, що ця катастрофа добре вплинула на її характер. Вона набула нової впевненості в собі: «Якби мене хтось запитав, чи буду я гідно поводитися під час морської аварії, я б сильно в цьому сумнівалась. Але я пройшла через це випробовування й не посоромилася себе»^[804]. Вона також із подивом дізналася, що трагедія позбавила її глибокого страху смерті, який переслідував її з дитинства: «Я не зовсім розумію, чому так. Єдине пояснення, яке я можу цьому дати, — це те, що коли я лежала на спині в тій воді під сонячним світлом, то знала, що смерть уже поруч»^[805]. Тоді перспектива померти

не налякала її: «Навпаки, у мене виникло відчуття якоїсь захищеності, наче відбувалося щось дружнє щодо мене».

Її подруга та сусідка за обіднім столом Дороті Коннер вирішила піти на війну й працювала в прифронтовій їдальні у Франції. За відвагу та допомогу Франція видала їй нагороду *Croix de Guerre* (Воєнний хрест).

Молодий Двайт Гарріс подарував обручку своїй нареченій, міс Ейлін Кавендіш Фостер, і вони одружились у Лондоні 2 липня 1915-го. Маленький хлопчик, якого він урятував, — Персі Річардс — дожив до сорока років, але 24 червня 1949-го покінчив життя самогубством.

Джордж Кесслер, «король шампанського», виконав обіцянку, яку дав сам собі, поки перебував у воді: якщо виживе, то присвятить решту життя турботі про жертв війни. Він заснував фонд допомоги солдатам та морякам, які втратили зір на війні^[806]. Гелен Келлер стала одним з опікунів організації, а згодом дала їй своє ім'я. Організація існує і сьогодні під назвою *Helen Keller International*.

Через п'ять місяців після катастрофи Чарльз Лоріа видав книгу, у якій описав те, що йому довелося пережити, — «Остання подорож “Лузитанії”». Ця книга стала бестселером. Він продовжив займатися продажем книг, рукописів і творів мистецтва, а у 1922-му через Комісію з розгляду претензій у США подав позов проти Німеччини на компенсацію вартості втрачених малюнків Теккерея та «Пісні» Діккенса. Він вимагав 51 399 доларів 31 цент компенсації, включно з відсотками. Комісія присудила йому 10 тисяч. Він помер 28 грудня 1937 року у віці 63 років. У його некролозі, опублікованому в *Boston Globe*, зазначалося, що протягом свого життя він шістдесят разів подорожував у Лондон та Європу. Наступні власники його справи перетворили її на імперію, яка налічувала 120 магазинів *Lauriat's*, але зростання відбувалося надто швидко й потребувало надто великих коштів^[807]. Саме тоді з'явилися мережі книжкових магазинів та інтернет-торгівля, що сильно вплинуло на цю сферу. У 1998 році компанія подала заяву на захист від кредиторів через банкрутство і за рік закрилася назавжди.

Белль Неш, пасажирка з Канзасу, яка втратила чоловіка, ще довго не могла дивитися на ясне блакитне небо без поганого передчуття^[808]. Теодейт Поуп згадала про місіс Неш у своєму заповіті з подякою за те,

що тоді на палубі «Джулії» вона зрозуміла, що Теодейт не мертва, і погукала на допомогу.

Теодейт знадобилося чимало часу, щоб одужати. Її друзі-спіритуалісти організували для неї відпочинок у приватному будинку в графстві Корк. Коли вона приїхала туди, на її обличчі й досі було видно сліди ударів та синці, а вдягнена вона була в ті різноманітні речі, що дали їй жителі Квінстауна. Власники будинку відвели для неї кімнату для гостей із білими стінами, тюльпанами в ящиках під вікном та каміном на вугіллі. До того моменту вона перебувала в якомусь емоційному трансі й не відчувала майже нічого, але в затишній домашній атмосфері раптом відчула себе в безпеці. «Я впала в крісло та вперше розплакалася від душі»^[809]. Їй писали листи, щоб якось розрадити. У листі від Мері Кассат ішлося: «Те, що ви врятувалися, значить, що у вас іще є справи в цьому світі»^[810].

Щоб остаточно одужати, Теодейт переїхала до Лондона, у готель «Гайд-парк». Генрі Джеймс був у неї частим гостем. Теодейт перебувала «в такому стані виснаження та шоку»^[811], що нерідко засинала в його присутності. Але щоразу, коли вона просиналася, він був поруч, «нерухомо сидів, склавши руки на верхівці ціпка, — наче з гравюри». Хоча в минулі поїздки їй дуже сподобалась Англія, цього разу її ставлення докорінно змінилося. «Ви уявити не можете, яка тут панувала атмосфера війни, — писала вона матері. — Від неї важко дихати, вона... ні, не пригнічує, але це постійно в думках та на вустах у всіх»^[812]. Вона повернулася у свій улюблений будинок «Hill-Stead», де ще довго страждала від безсоння та нічних кошмарів, у яких шукала свого молодого друга з «Лузитанії» Едвіна Френда. У найгірші ночі її двоюрідній сестрі доводилося ходити з нею по будинку, аж доки вона не заспокоювалася настільки, щоб знов повернутись у ліжку.

Зрештою вона теж одягла «золотий комір» і вийшла заміж за колишнього посла США в Росії Джона Валлеса Ріддла. Теодейт утілила свою ідею щодо прогресивної школи для хлопчиків, щоб ушанувати пам'ять батька. У місті Ейвон, штат Коннектикут, вона збудувала школу під назвою *Avon Old Farm School*, яка існує досі.

Її друг Едвін Френд дійсно зник безвісти, але члени відродженої американської Організації з вивчення психічних явищ повідомляли, що він відвідував їх декілька разів^[813].

Джерела та подяки.

Гармата в музеї

У дещо притрушеній пилом світовій історії, яка залишилась у мене в голові зі школи, епізод із «Лузитанією» був якимось незначним елементом десь між Громадянською війною та Перл-Гарбором. У мене завжди було таке враження — думаю, його поділяє багато хто, — що потоплення лайнера відразу ж змусило президента Відро Вільсона оголосити війну Німеччині, хоча насправді США не вступали у війну ще протягом двох років — майже половину війни.

І ця обставина була лише однією з багатьох, що стали для мене відкриттям. Я почав більше читати на цю тему, завітав до архівів Британії та Америки — і був захоплений, вражений, зворушений.

Особливо мене зацікавило те, що існувало дуже багато матеріалу, який може допомогти якомога яскравіше розказати історію, — такі архівні скарби, як телеграми, перехоплені повідомлення, розповіді тих, хто вижив, таємні документи розвідки, справжній журнал капітан-лейтенанта Швігера, любовні листи Едіт Галт і навіть кіноплівка з записом останнього відходу «Лузитанії» з Нью-Йорка. Усе це разом створювало рясну палітру — і я можу тільки сподіватися, що використав її якнайкраще.

Пошук усього цього складав чи не половину мого інтересу. Кожна книга — це наче експедиція в незнайомі краї — як інтелектуально, так і фізично. Інтелектуальна подорож веде в глибини теми, де можна досягти певного рівня знань. Але *вкрай спеціалізованих* знань. Чи можу я назвати себе знавцем Першої світової війни? Ні. Чи знаю я багато про «Лузитанію» та субмарини часів Першої світової? Так. Чи напишу я ще одну книгу про затоплення корабля чи підводну війну? Навряд чи.

Фізична подорож постала переді мною в неочікуваних пригодах. Я навіть опинився на борту лайнера компанії «Кунард» «Queen Mary 2» в десятибальний шторм під час переходу з Нью-Йорка до Саутгемптона. У Гамбурзі я страшенно загубився, і мій німецькомовний навігатор, налаштований на інше місто (про що я не підозрював), відчайдушно намагався мені допомогти дістатися мого готелю. Я відчував себе героєм фільму «Ідентифікація Борна»: я непередбачувано звертав у

якісь вулички й натикався на глухі кути, аж доки не зрозумів, що GPS-система просто не може радити водієві їхати вулицею з одностороннім рухом назустріч руху. Моя подорож завела мене на північ аж у Торсмінде, Данія (і, звичайно ж, у лютому); на південь в Університет Крістофера Ньюпорта у Ньюпорт-Ньюс, штат Вірджинія; на захід у Гуверівську бібліотеку в Стенфордському університеті; у різноманітні місця на сході, зокрема надзвичайну Бібліотеку Конгресу та Національний архів США, а також у не менш привабливі архіви в Лондоні, Ліверпулі та Кембриджі. Без Англії було не обійтись, і я дуже цьому радий.

На моєму шляху траплялися тихі моменти одкровення, коли минуле й теперішнє на мить зустрічались і історії наче можна було торкнутися. Я живу заради таких моментів. Не встиг я почати роботу в Гуверівській бібліотеці в Стенфордському університеті, як робітник архіву приніс мені уламок дошки, яка колись була частиною шлюпки, — на ній був штамп «Лузитанії». Колись її знайшли поруч із тілом пасажиря, якого винесло на берег. У Музеї пам'яті фрегата «Сент-Джордж», що в Торсмінде, Данія, я мав можливість стояти поруч із палубною гарматою *U-20* і навіть доторкнутися до неї — тієї самої гармати, що потопила «Графа Латомського». Моя дружина казала, що я стояв там у якихось вкрай дурних позах. У Національному архіві Британії у К'ю — тут хороша лебедина охорона — я відкрив один з ящиків із папками та побачив ту саму кодову книгу, SKM, або «Signalbuch der Kaiserlichen Marine» («Книга сигналів імперського флоту»), яку в 1914-му захопили росіяни, а потім передали Кімнаті 40. Один із найбільш емоційно сильних моментів для мене був у Ліверпульському університеті, сховищі архіву «Кунард», де мені дали дозвіл подивитися фотокартки жертв катастрофи, зроблені в морзі. Відчуття в такі моменти схожі на удар пальця несильним електричним струмом. І це в якомусь розумінні підбадьорює, бо, хоч як глибоко ти занурюєшся в тему, завжди добре мати якийсь реальний, фізичний доказ того, що події, про які пишеш, і справді відбувалися.

Як не дивно, але за тиждень до того, як я відправив редакторові чернетку книги, у Жовтому морі затонув корейський пором «Севоль», примусивши сотні школярів пройти через випробування, схожі на ті, які випали на долю пасажирів «Лузитанії». Уранці я якраз закінчив переписувати ту частину, де йдеться про сильний нахил «Лузитанії»,

через який не вдалося спустити шлюпки, а потім зайшов на сайт CNN і в новинах побачив, що те саме сталося з «Севолем».

Моя подорож на «Queen Mary 2» — до речі, прекрасному та приємному кораблі — допомогла мені краще зрозуміти трансатлантичні переходи. Навіть сьогодні ти настільки самотній посеред Атлантики, що допомога йтиме дуже довго, якщо щось станеться. На відміну від пасажирів «Лузитанії», нас усіх попросили спробувати вдягти свої жилети перед відплиттям — усіх без винятку, навіть якщо раніше хтось уже подорожував на кораблі. Усе це було дуже серйозним і, якщо чесно, трохи лякало, бо коли вдягаєш жилет, то починаєш уявляти найнеймовірніші речі.

Коли пишеш про «Лузитанію», треба особливо уважно вивчати й зважувати те, що вже писали в інших книгах раніше. Зустрічаються неправдиві факти та вигадки, які, якщо потрапляють у наукові роботи, проникають усюди знов і знов, а примітки завжди вказують на одне й те саме злочинне джерело. На щастя, у мене був провідник, який допомагав мені з цим, — Майк Пуар'є з Потакета, штат Род-Айленд. Він історик-аматор, який, певне, знає про корабель та його пасажирів більше за будь-кого з живих нині. Він читав мій рукопис, щоб знайти там речі, які б викликали страшенний регіт знавців «Лузитанії». Іноді навіть складається враження, що Майк піклується про пасажирів «Люсі» як про власних племінників та племінниць. Його внесок важко оцінити. Мені також допомагав іще один шанувальник «Лузитанії», Джефрі Вітфілд, — він провів мені екскурсію сучасним Ліверпулем. Проте я хочу заявити: якщо в книзі й залишилися якісь помилки, то суто моя провина.

Намагаючись оцінити темп і цілісність своєї розповіді, тобто чи вдалося мені написати хорошу книгу, я покладався на думку моїх перевічених перших читачів, друзів Керрі Долан та Пенні Саймон, друга й агента Девіда Блека, а також моєї дружини Крістін Глісон (вона моя таємна зброя). Їхні примітки на полях — личка з усмішками, очі зі сльозами, стрілочки, довгі ряди «zzzzz» — стали для мене добрими ознаками того, де я помилився, а де зробив усе правильно. Мій редактор у видавництві *Crown Publishing* Аманда Кук надіслала мені листа на одинадцять сторінок, у якому містилася чудова інструкція з роботи над виправленням тексту. Вона просто майстер

мистецтва похвали, у якій уміє приховати крихітні ножі, що пронизували мене просто під нігті. Той місяць, що я витратив на виправлення книги, був, мабуть, найбільш напруженим у моєму письменницькому житті. Також дуже дякую моєму коректорові Елізабет Магнус — вона рятувала персонажів від неочікуваних дій, зумовлених переплутаними літерами в словах. Маю окремо подякувати трьом супергероям — на мою думку — видавництва *Crown*: Майї Мавджі, Моррі Стерн та Девіду Дрейку. Вони, мушу визнати, набагато краще за мене товаришують із мартіні. Дякую Крісові Брендю та Даррену Хаггеру за прекрасну обкладинку. І нарешті, мої овації справжнім героям: Еммі Беррі та Сарі Сміт.

У своєму дослідженні я намагався якомога більше спиратися на архівні джерела, але друковані історичні праці теж були вкрай цінними: монументальна багатотомна біографія Вудро Вільсона роботи Артура С. Лінка під назвою просто «Вільсон» — найціннішим для мене томом був «Боротьба за нейтралітет, 1914—1915»; новіший «Вільсон» А. Скотта Берга; невимовно пекуча «Перша світова війна» Джона Кігана; «Перша світова війна» Мартіна Гілберта; «План Шліффена» Герхарда Ріттера; книга Ловелла Томаса про субмарини Першої світової та їхні екіпажі, опублікована в 1928-му, «Корсари глибин»; «Німецький Флот відкритого моря у світову війну» Райнгарда Шеера; «Світова криза 1911—1918» Черчилля; «Військові плани великих держав, 1880—1914» Пола Кеннеді; а також «Німецька підводна війна, 1914—1918» — підручник авторів Р. Гібсона та Моріса Прендергаста.

Особливе задоволення я отримав, читаючи роботи з особистої історії — мемуари, автобіографії, щоденники. З багатьма з них треба було працювати вкрай обережно через ненадійність пам'яті та приховані мотиви. Їхня основна цінність — у крихітних деталях про життя, яким колись жили люди. Серед таких робіт хочу назвати: «Старлінг з Білого дому» авторства одного з агентів таємної служби Вільсона Едмунда В. Старліга (записано Томасом Сугрю), завдяки якому я потрапив на поїзд, яким Вільсони подорожували після весілля; «Вудро Вільсон: особисті мемуари» авторства лікаря Вільсона Кері Т. Грейсона; «Мої спогади» Едіт Боллінг Вільсон; «Командор» Джеймса Біссета; «Німецька подорож» Пола Кеніга; «Журнал командира субмарини фон Форстнера» авторства Георга-Гюнтера Фрейгерра фон

Форсгнера; «Остання подорож “Лузитанії”» Чарльза Е. Лоріа-молодшого; «Таким був мій світ» Маргарет Макворт (віконтеси Ронтської); «Коли приходили кораблі» Джека Лоуренса. Ще одна особиста робота, що допомогла зрозуміти довоєнну вищу верству Британії, — «Чарівний ліхтар: щоденники та листи Вайолет Бонем Картер, 1904—1914» за редакцією Марка Бонема Картера та Марка Поттла. Ця книга мене приворожила, і маю зізнатися, що закохався у Вайолет, дочку прем'єр-міністра Британії Герберта Генрі Асквіта.

Далі наводжу список цитат, який у жодному разі не можна назвати вичерпним: щоб навести цитату до кожного факту, знадобився б додатковий том, неймовірно нудний. Я наводжу тут усі матеріали, які цитував, а також усе, що вважаю за потрібне підкреслити, і те, відсутність чого могла б змусити якогось прихильника «Лузитанії» спалити шлюпку в мене під дверима. Тут містяться також невеликі історії, які не ввійшли в основну оповідь, але які я б дуже хотів тут навести тому, що вони дають неочікувані пояснення, або ж просто так — а це найкраща причина.

Примітки

СКОРОЧЕННЯ В ПРИМІТКАХ

«Міжнародні відносини»

Державний департамент США, *«Документи, що стосуються міжнародних відносин Сполучених Штатів»*. 1915 р., Додаток, Світова війна, цифрові колекції Університету штату Вісконсин, <http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1915Supp>.

«Слідство»

«Слідство в справі затоплення пароплава “Лузитанія”», розгляд справи в присутності високоповажного лорда Мерсі, Комісара морських катастроф Великої Британії, 15 червня — 1 липня 1915 р., Національний архів Великої Британії.

Лорія, позов

Чарльз Лорія, позов «Лорія проти Німеччини», реєстр судових справ № 40, Комісія з розгляду претензій: Сполучені Штати та Німеччина, 10 серпня 1922 р., Національний архів США та Управління документів, Коледж-Парк, Меріленд.

Мерсісайд

Морський архів, Морський музей у Мерсісайді.

Швігер, військовий журнал

Вальтер Швігер, військовий журнал. Колекція Бейлі/Райан, архів Гуверівського інституту, Стенфордський університет, Стенфорд, Каліфорнія.

Національний архів США, Нью-Йорк

Національний архів США та Управління документів, Нью-Йорк.

Національний архів США, Коледж-Парк

Національний архів США та Управління документів, Коледж-Парк, Меріленд.

Список використаної літератури

Архівні колекції

Baker, James. Papers. Imperial War Museum, London.

BBC Written Archives Centre. Caversham, Reading, England.

Bailey, Thomas Andrew, and Paul B. Ryan Collection. Hoover Institution Archives, Stanford University. Stanford, CA.

Bruford, Walter Horace. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Bryan, William Jennings. Papers. Library of Congress Manuscript Division. Washington, D.C.

Churchill, Winston. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Clarke, William F. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Cunard Archives (“Records of the Cunard Steamship Co.”), Sydney Jones Library, University of Liverpool, England. Courtesy of the University of Liverpool Library.

Denniston, Alexander Guthrie. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Fisher, Jacky. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Hall, William Reginald. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Harris, Dwight. Papers. New-York Historical Society. New York, N.Y. (File: BV Lusitania, MS 1757.) Courtesy of the New-York Historical Society.

Hoehling, Adolf, and Mary Hoehling. Papers. RMS Lusitania Collection.

Mariners’ Museum and Library. Christopher Newport University, Newport News, VA.

Hook, Hereward. Papers. Imperial War Museum, London.

Jellicoe, John. Papers. Churchill Archives, Churchill College, Cambridge, England.

Kell, Vernon. Papers. Imperial War Museum, London.

Lansing, Robert. Papers. Library of Congress Manuscript Division. Washington, DC (Desk Diaries and Private Memoranda).

Lorimer, D. Papers. Imperial War Museum, London.

Maritime Archives. Merseyside Maritime Museum. Liverpool, England.

McAdoo, William Gibbs. Papers. Library of Congress Manuscript Division. Washington, DC.

National Archives of the United Kingdom, Kew, England. Material cited in accord with Britain's Open Government License.

Prichard, Mrs. G. S. Papers. Imperial War Museum, London.

Riddle, Theodate Pope. Papers. Hill-Stead Museum, Farmington, CT.

U. S. Department of State. *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*. 1915 p. Supplement, The World War. University of Wisconsin Digital Collections.

U. S. National Archives and Records Administration, College Park, MD.

U. S. National Archives and Records Administration at New York City. New York, NY.

Wilson, Woodrow. Papers. Library of Congress Manuscript Division. Washington, DC.

Книги та статті

Albertini, Luigi. *The Origins of the War of 1914*. Translated by Isabella M.

Massey. London: Oxford University Press, 1953.

Bailey, Thomas A. "German Documents Relating to the "*Lusitania*." *Journal of Modern History* 8, no. 3 (September 1936): 320—37.

———. "The Sinking of the *Lusitania*." *American Historical Review* 41, no. 1 (Oct. 1935): 54-73.

Bailey, Thomas A., and Paul B. Ryan. *The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy*. New York: Free Press, 1975.

Ballard, Robert, with Spencer Dunmore. *Exploring the Lusitania: Probing the Mysteries of the Sinking That Changed History*. Toronto: Wamer/Madison Press, 1995.

Beesly, Patrick. Interview. "Sinking of the *Lusitania*." Imperial War Museum, London.

———. *Room 40: British Naval Intelligence, 1914—18*. London, Hamish Hamilton, 1982.

Beig, A. Scott. *Wilson*. New York: G. P. Putnam's Sons, 2013.

Bemstorff, Count Johann-Heinrich von. *My Three Years in America*. New York: Scribner's Sons, 1920.

Bimbaum, Karl E. *Peace Moves and U-Boat Warfare*. Stockholm: Almqvist and Wiksell, 1958.

Bisset, James. *Commodore: War, Peace and Big Ships*. London: Angus and Robertson, 1961.

Bixler, Julius Seelye. "William James and Immortality." *Journal of Religion* 5, no. 4 (July 1925): 378-96.

Black, Jeremy. *The Great War and the Making of the Modern World*. New York: Continuum, 2011.

Boghardt, Thomas. *The Zimmermann Telegram: Intelligence, Diplomacy, and America's Entry into World War I*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2012.

Bolze, Thomas A. "From Private Passion to Public Virtue: Thomas B. Lockwood and the Making of a Cultural Philanthropist, 1895—1935." *Libraries and the Cultural Record AS*, no. 4 (2010): 414—41.

Breemer, Jan S. *Defeating the U-Boat: Inventing Antisubmarine Warfare*. Newport, RI: Naval War College Press, 2010.

Brooks, Sydney. "The United States and the War: A British View." *North American Review* 201, no. 711 (Feb. 1915): 231—40.

Broomfield, Andrea. "The Night the Good Ship Went Down." *Gastronomica* 9, no. 4 (Fall 2009): 32—42.

Bullard, Melissa Meriam, S. R. Epstein, Benjamin G. Kohl, and Susan Mosher Stuard. "Where History and Theory Interact: Frederic C. Lane on the Emergence of Capitalism." *Speculum* 79, no. 1 (Jan. 2004): 88-119.

Carter, Mark Bonham, and Mark Pottle, eds. *Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904—1914*. London: Weidenfeld and Nicolson, 1996.

Churchill, Winston S. *The World Crisis, 1911—1918*. 1923. Reprint, London: Thornton Butterworth, 1931.

Clark, Alan. *The Donkeys*. London: Pimlico, 1961.

Clements, Kendrick A. "Woodrow Wilson and World War I." *Presidential Studies Quarterly* 34, no. 1 (March 2004): 62—82.

Compton-Hall, Richard. *Submarine Boats*. New York: Arco, 1983.

Cooper, John Milton, Jr. *The Vanity of Power: American Isolationism and the First World War, 1914-1917*. Westport, CT: Greenwood, 1969.

———. *Walter Hines Page: The Southerner as American, 1855—1918*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1977.

———. *Woodrow Wilson*. New York: Knopf, 2009.

Crow, Duncan. *A Man of Push and Go: The Life of George Macaulay Booth*. London: Rupert Hart-Davis, 1965.

Cullen, Fintan. "The Lane Bequest." *Field Day Review* 4 (2008): 187—201.

Cummins, Cedric C. "Indiana's Reaction to the Submarine Controversy of 1915 p." *Indiana Magazine of History* 40, no. 1 (March 1944): 1—32.

"The Cunard Liner *Lusitania*." *Journal of the American Society for Naval Engineers* 19, no. 4 (Nov. 1907): 933—83.

Cunningham, Phyllis Fenn. *My Godmother: Theodate Pope Riddle*. Canaan, NH: Phoenix, 1983.

Devlin, Patrick. *Too Proud to Fight: Woodrow Wilson's Neutrality*. New York: Oxford University Press, 1975.

Directory of Directors. City of Boston. Boston: Bankers Service Co., 1905.

Doerries, Reinhard R. *Imperial Challenge: Ambassador Count Bemstorff and German-American Relations, 1908—1917*. Translated by Christa D. Shannon. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1989.

Doyle, Arthur Conan. “Danger!” *In Danger! and Other Stories*. London: John Murray, 1918.

Egan, Timothy. *Short Nights of the Shadow Catcher*. Boston: Houghton Mifflin, 2013.

Figueiredo, Peter de. “Symbols of Empire: The Buildings of the Liverpool Waterfront.” *Architectural History* 46 (2003): 229—54.

Fontenoy, Paul. *Submarines: An Illustrated History of Their Impact. Weapons and Warfare*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2007.

Forstner, Georg-Gunther Freiherr von. *The Journal of Submarine Commander von Forstner*. Translated by Mrs. Russell Codman. Boston: Houghton Mifflin, 1917.

Fox, Stephen. *Transatlantic: Samuel Cunard, Isambard Brunei, and the Great Atlantic Steamships*. New York: HarperCollins, 2003.

Frost, Wesley. *German Submarine Warfare: A Study of Its Methods and Spirit*. New York: D. Appleton, 1918.

Frothingham, Thomas G. *The Naval History of the World War*. Vol. 1. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1925.

Gannon, Paul. *Inside Room 40: The Codebreakers of World War I*. Hersham, Surrey, UK: Ian Allan, 2010.

Garzke, William H., Jr., D. K. Brown, A. D. Sandiford, J. Woodward, and P. K. Hsu. “The *Titanic* and *Lusitania*: A Final Forensic Analysis.” *Marine Technology* 33, no. 4 (Oct. 1996): 241—89.

Gibson, R. H., and Maurice Prendergast. *The German Submarine War 1914—1918*. 1931. Reprint, Uckfield, East Sussex: Naval and Military Press, 2003.

Gilbert, Martin. *The First World War*. New York: Henry Holt, 1994.

Grant, Robert M. *U-Boat Intelligence, 1914—1918*. North Haven, CT: Archon Books, 1969.

Grayson, Cary T. *Woodrow Wilson: An Intimate Memoir*. 1960. Reprint, Washington, DC: Potomac Books, 1977.

Halpem, Paul G. *A Naval History of World War I*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2012.

Hart, Peter. *Gallipoli*. New York: Oxford University Press, 2011.

Hazen, David W. *Giants and Ghosts of Central Europe*. Portland, OR: Metropolitan Press, 1933.

Hendrick, Burton J. *The Life and Letters of Walter H. Page*. Vols. 1—3. Garden City, NY: Doubleday, Page, 1922.

Hoehling, Adolf A., and Mary Hoehling. *The Last Voyage of the Lusitania*. London: Longmans, Green, 1957.

Holbourn, Ian B. Stoughton. *The Isle of Foula*. 1938. Reprint, Edinburgh: Birlinn, 2001.

Horgan, John J. *Parnell to Pearse: Some Recollections and Reflections*. 1949.

Reprint, Dublin: University College Press, 2009.

Hough, Richard. *Winston and Clementine*. London: Transworld, 1990.

Houston, David F. *Eight Years with Wilson's Cabinet, 1913 to 1920*. New York: Doubleday, Page, 1926.

James, Adm. William. *The Code Breakers of Room 40*. New York: St. Martin's Press, 1956.

James, William. "Address of the President Before the Society for Psychical Research." *Science*, n.s., 3, no. 77 (June 19, 1896): 881—88.

Kahn, David. *The Codebreakers: The Story of Secret Writing*. New York: Macmillan, 1967.

Kalafus, Jim, Michael Poirier, Cliff Barry, and Peter Kelly. *Lest We Forget: The Lusitania*. Published online, May 7, 2013. www.encyclopedia-titanica.org/lest-we-foiget-the-lusitania.html.

Katz, Sandra L. *Dearest of Geniuses: A Life of Theodate Pope*. Windsor, CT: Tide-Mark Press, 2003.

Keegan, John. *The First World War*. New York: Vintage Books, 1998.

Kennedy, Paul M. *The War Plans of the Great Powers, 1880—1914*. London: George Allen and Unwin, 1979.

Kilgour, Raymond L. *Estes and Lauriat: A History, 1872—1898*. Ann Arbor University of Michigan Press, 1957.

Knight, Denise D. "'All the Facts of the Case': Gilman's Lost Letter to Dr. S. Weir Mitchell." *American Literary Realism* 37, no. 3 (Spring 2005): 259-77.

Koenig, Paul. *Voyage of the Deutschland*. New York: Hearst's International Library, 1917.

Koerver, Hans Joachim. *German Submarine Warfare 1914—1918 in the Eyes of British Intelligence*. Steinbach, Austria: LIS Reinisch, 2012.

<http://germannavalwarfare.info/Olgnw/subm/jpg/subm.pdf>.

Lambert, Nicholas. *The Submarine Service, 1900—1918*. London: Ashgate, 2001.

Lamont, Peter. “Spiritualism and a Mid-Victorian Crisis of Evidence.” *Historical Journal* 47, no. 4 (2004): 897—920.

Lane, Anne Wintermute, and Louise Herrick Wall, eds. *The Letters of Franklin K. Lane*. Boston: Houghton Mifflin, 1922.

Larson, Erik. *Thunderstruck*. New York: Crown, 2006.

Lauriat, Charles E., Jr. *The Lusitania’s Last Voyage*. Boston: Houghton Mifflin, 1915 p.

Lawrence, Jack. *When the Ships Came In*. New York: Farrar and Rinehart, 1940.

Levin, Phyllis Lee. *Edith and Woodrow*. New York: Scribner, 2001.

Link, Arthur S. “Dr. Grayson’s Predicament.” *Proceedings of the American Philosophical Society* 138, no. 4 (Dec. 1994): 487—94.

———. *Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, 1916—1917*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1965.

———. *Wilson: Confusions and Crises, 1915—1916*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1964.

———. *Wilson: The Struggle for Neutrality, 1914—1915 p*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1960.

Lord, Walter. *A Night to Remember*. New York: Henry Holt, 1955.

Mackworth, Margaret. *This Was My World*. London: Macmillan, 1933.

Marcosson, Isaac E, and Danniell Frohman. *Charles Frohman: Manager and Man*. New York: Harper and Brothers, 1916.

Marder, Arthur J. *Fear God and Dread Nought: The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*. Vols. 2 and 3. London: Jonathan Cape, 1959.

———. *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904—1919*. Vol. 2. London: Oxford University Press, 1965.

Mellown, Muriel. “Lady Rhondda and the Changing Faces of British Feminism.” *Frontiers* 9, no. 2 (1987): 7—13.

Mersey, Lord (John Charles Bingham). *Report on the Loss of the “Falaba.”* London: H. M. Stationery Office, 1915 p.

Messimer, Dwight R. *The Merchant U-Boat*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1988.

Mitchell, S. Weir. *Doctor and Patient*. Philadelphia: J. B. Lippincott, 1888.

———. *Fat and Blood: And How to Make Them*. Philadelphia: J. B. Lippincott, 1877.

———. *Wear and Tear or Hints for the Overworked*. Philadelphia: J. B. Lippincott, 1897.

Morton, Leslie. *The Long Wake*. London: Routledge and Kegan Paul, 1968.

Neureuther, Karl, and Claus Bergen, eds. *U-Boat Stories*. Uckfield, East Sussex, UK: Naval and Military Press, 2005.

Niemôller, Martin. *From U-Boat to Pulpit*. Chicago: Willett, Clark, 1937.

Paine, Judith. "Avon Old Farms School: The Architecture of Theodate Pope Riddle." *Perspecta* 18 (1982): 42-48.

Preston, Diana. *Lusitania: An Epic Tragedy*. New York: Walker, 2002.

Ramsay, David. "*Blinker*" *Hall: Spymaster*. Gloucestershire, UK: History Press, 2009.

———. *Lusitania: Saga and Myth*. New York: W. W. Norton, 2002.

Rintelen, Franz von. *The Dark Invader: Wartime Reminiscences of a German Naval Officer*. New York: Penguin, 1939.

Ritter, Gerhard. *The Schlieffen Plan*. Translated by Andrew and Eva Wilson.

New York: Frederick A. Praeger, 1958.

Rössler, Eberhard. *The U-Boat*. Translated by Harold Erenbeig. London: Arms and Armour Press, 1981.

Rossano, Geoffrey L. *Stalking the U-Boat: U. S. Naval Aviation in Europe During World War I*. Gainesville: University Press of Florida, 2010.

Sargent, George H. *Lauriat's, 1872—1922*. Boston: privately printed, 1922.

Schachtman, Tom. *Edith and Woodrow*. New York: G. P. Putnam's Sons,

1981. Scheer, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in the World War*. 1919.

Reprint, New York: Peter Smith, 1934.

Seymour, Charles. *The Intimate Papers of Colonel House*. Vols. 1 and 2. Boston: Houghton Mifflin, 1926.

Sims, William Sowden. *The Victory at Sea*. 1920. Reprint, Annapolis: Naval Institute Press, 1984.

Smith, Gene. *When the Cheering Stopped: The Last Years of Woodrow Wilson*. New York: William Morrow, 1964.

Smith, Sharon Dunlap. *Theodate Pope Riddle: Her Life and Architecture*. 2002. www.valinet.com/~smithash/theodate/.

Soames, Mary. *Clementine Churchill: The Biography of a Marriage*. Boston: Houghton Mifflin, 1979.

Spiegel, Edgar von. *The Adventures of the U-202*. New York: Century, 1917. Google Book.

Starling, Edmund W. (as told to Thomas Sugrue). *Starling of the White House*.

1916. Reprint, Chicago: People's BookClub, 1946.

Steinberg, Jonathan. *Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*. New York: Macmillan, 1965.

Sullivan, Mark. *Our Times, 1900—1925*. New York: Charles Scribner's Sons, 1936.

Szefel, Lisa. "Beauty and William Braithwaite." *Callaloo* 29, no. 2 (Spring 2006): 560-86.

Thomas, Lowell. *Raiders of the Deep*. Garden City, NY: Garden City Publishing, 1928.

Thomson, George Malcolm. *The Twelve Days: 24 July to 4 August 1914*. London: Hutchinson, 1964.

Trapp, Georg von. *To the Last Salute: Memories of an Austrian U-Boat Commander*.

Translated by Elizabeth M. Campbell. Lincoln: University of Nebraska Press, 2007.

Trommler, Frank. "The *Lusitania* Effect: America's Mobilization Against Germany in World War I." *German Studies Review* 32, no. 2 (May 2009): 241-66.

Tuchman, Barbara W. *The Zimmermann Telegram*. 1958. Reprint, New York: MacMillan, 1966.

"The Use of Neutral Flags on Merchant Vessels of Belligerents." *American Journal of International Law* 9, no. 2 (April 1915): 471—73.

U. S. Navy Department. *German Submarine Activities on the Atlantic Coast of the United States and Canada*. Washington, DC: GPO, 1920.

Valentiner, Max. *La terreur des mers: Mes aventures en sous-marin, 1914—1918*. Paris: Payot, 1931.

Villard, Oswald Garrison. *Fighting Years: Memoirs of a Liberal Editor*. New York: Harcourt, Brace, 1939.

Walker, Alastair. *Four Thousand Lives Lost: The Inquiries of Lord Mersey into the Sinkings of the Titanic, the Empress of Ireland, the Falaba, and the Lusitania*. Stroud, Gloucestershire, UK: History Press, 2012.

Ward, Maisie. *Father Maturin*. London: Longmans, Green, 1920.

Weinberg, Andrew D. "Hypothermia." *Annals of Emergency Medicine* 22, pt. 2 (Feb. 1993): 370-77.

Weir, Gary E. *Building the Kaiser's Navy*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1992.

Weizsacker, Ernst von. *Memoirs of Ernst von Weizsacker*. London: Victor Gollancz, 1951.

Wilson, Edith Bolling. *My Memoir*. 1938. Reprint, New York: Bobbs-Merrill, 1939.

Wood, M. G., D. I. Smith, and M. R. Hayns. "The Sinking of the *Lusitania*: Reviewing the Evidence." *Science and Justice* 42, no. 3 (2002): 173—88.

Про автора

Ерік Ларсон — автор документальних книг, серед яких «Диявол у Білому місті», «Уражений блискавкою» та інші. Він писав для великої кількості журналів, працював у *Wall Street Journal* і *Time*. Живе частково в Нью-Йорку, частково в Сіетлі разом із дружиною.

Інтерв'ю з Еріком Ларсоном

— Для своїх книг Ви часто обираєте захопливі історичні події, про які більшість із нас ніколи й не чула. Про «Лузитанію» ж ми всі знали доволі багато. Чому саме Ви вирішили створити книгу про її останню подорож?

— Історія «Лузитанії», як і історія «Титаніка», надзвичайно цікава, і я відчув, що зможу зробити тут щось таке, чого ще ніхто не робив. Крім того, мене захопила можливість попрацювати з таким багатим фондом матеріалу: шифрувальні книги, перехоплені телеграми, навіть неймовірно пристрасні листи між Вудро Вільсоном і жінкою, у яку він закохався після смерті дружини. Усе це дозволило створити справжній морський трилер про реальне життя. Для мене робота над цією книгою стала дослідженням потенціалу матеріалу з точки зору інтриги в документалістиці. Крім того, уже не за горою була сота річниця катастрофи — 7 травня 2015 року. Читаючи більше на цю тему, я зрозумів: усе, що люди знають (або думають, що знають) про «Лузитанію», — неправда, і я сам не виняток. Несамовита драматичність цієї трагедії просто захопила мене.

— Що саме означає фраза «мертвий кільватер»?

— Мертвий кільватер — це морський термін, яким називають слід, котрий ще довго залишається на поверхні води після проходу корабля — чи торпеди. Але в цій історії назва дуже влучно описує те, що відбувалося, — читач згодом зрозуміє.

— Німеччина чітко дала зрозуміти, що всі пасажери на борту британських кораблів подорожують «на свій ризик». Проте екіпаж і пасажери «Лузитанії» залишаються абсолютно спокійними — принаймні на початку подорожі. Чому всі були такі впевнені, що корабель у безпеці?

— Корабель був настільки великим та швидким, що здавався просто неуразливим. Крім того, тоді панувала думка, що жоден командир німецької субмарини не топитиме пасажирський лайнер — це було абсолютно неприпустимо навіть уявити.

— У книзі багато незвичайних персонажів. Хто з них Ваш улюблений?

— Двайт Гарріс, той молодий ньюйорківець, який їхав в Англію запропонувати руку та серце своїй дівчині. Його історія просто чарівна, навіть незважаючи на те, що тоді загинуло понад тисячу людей. Він дуже радів, що залишився живим, і написав матері довгий лист (вона, мабуть, знепритомніла, коли його читала).

— Президент Вудро Вільсон та розвиток його стосунків з Едіт Галт займають велику частину книги. Чому Ви вирішили приділити їхній історії так багато уваги?

— Їхня історія важлива в контексті сюжету. Нерідко історичні події подають так, наче нічого, крім цього, не відбувалося. Мені здалося інтригою те, що, поки «Лузитанія» перетинала Атлантику на шляху до фатальної зустрічі, Вільсон закохувався все сильніше в Едіт — аж до того, що повністю розгубився й ужив чи не найбільш недоречний вислів за всю історію президентських промов.

— Ви крок за кроком описуєте кожну мить страшної трагедії. Що Вам допомагало відтворити ці події?

— Найбільш корисними виявилися розповіді людей, зроблені невдовзі після трагедії. Мені довелося працювати з дуже багатою на події хронікою: мир та спокій на борту, коли в полі зору з'явилося узбережжя Ірландії, момент удару, далі жахливі події затоплення, складні рішення для батьків, вибір пасажирів: стрибати, сісти в шлюпки чи залишитися на борту. Усі ці події відбувалися паралельно з окремими подіями на субмарині — про них ми знаємо з військового журналу капітана Вальтера Швігера, а також із перехоплених повідомлень. Усе це я використав, щоб створити відчуття наростання небезпеки та страху.

— Що для Вас стало найбільш неочікуваним протягом Вашого дослідження?

— Найбільш зворушливим моментом для мене стало відвідання Університету Ліверпуля, де мені дозволили попрацювати з посмертними знімками, зробленими після катастрофи. Звичайно, робити фотографії чи якимось іншим чином копіювати зображення мені було не можна з очевидних причин. Але ці фотографії дійсно дозволили мені усвідомити те, що часто губиться в історіографії, — що ця подія стала трагедією та невимовним жахом для двох тисяч чоловіків, жінок і дітей.

— Ви кажете, що «Постріл із глибин» — це морський варіант «Диявола у Білому місті». Чому?

— Це було дійсно розкішне судно, втілення гордості та інновацій того часу. Воно прямувало крізь води океану назустріч іншому судну, німецькій субмарині під командуванням славетного вбивці людей та кораблів. Мені здалося, що цей аспект дещо перегукується з темами, які постають у «Дияволі», — протиставлення добра і зла, темряви і світла, інновацій і руйнації.

— Капітана субмарини Вальтера Швігера любили його підлеглі, але він безжально топив кораблі та людей. Як до нього треба ставитися — ненавидіти чи захоплюватися?

— Ні те, ні інше. Він був капітаном субмарини, і його єдиним завданням було затопити якомога більше британських кораблів. Ішла війна, і він виконував свою роботу. Але водночас його людяності вистачило на те, щоб урятувати таксу після однієї з атак.

— Супертаємна група шпигунів працювала в Адміралтействі та слідкувала за німецькими субмаринами. Вони знали, що «Лузитанія» сильно ризикує. Чому вони не передали цю інформацію?

— А це і є одна з загадок «Лузитанії»: чому кораблеві дозволили перебувати в британських водах без супроводу, а капітан отримав лише мінімум інформації щодо небезпеки, яка чекала на нього в Ірландському морі. У своїй книзі я пропоную декілька можливих пояснень, а читач уже нехай вирішує для себе.

— Капітана Вільяма Томаса Тьорнера звинуватили в затопленні «Лузитанії» — ті, кому краще видно. Чому?

— Для мене відповідь очевидна: в Адміралтейства була надто важлива таємниця, і її треба було захищати. Але не хочу нікому зіпсувати інтригу — нехай читач дізнається про це з книги.

Ерік Ларсон: звідки беруться ідеї?

Найважчий період мого життя — час після виходу книги. І я не про нетерпляче очікування на перші відгуки — хоча це теж доволі напружений час. Ні, найважче для мене — пошук ідеї для наступної книги. Не знаю, чому саме це для мене так складно. Ви, мабуть, уявляєте, що це найбільш приємна частина: сидиш собі на сонечку у дворі в Сіетлі з ноутбуком на колінах, п'єш чай, навкруги гудуть бджоли... Ну, ще іноді нахиляєшся, щоб записати чергову геніальну ідею на аркуші, де вже не вистачає місця. Самовдоволене життя, широка щаслива усмішка на обличчі.

Насправді ж, коли я не працюю над книгою, мій день проходить зовсім не так. Він набагато менш яскравий. Замість бджіл — оси. Я стаю дратівливим, перебувати поруч зі мною — не найприємніше товариство.

Моя подруга придумала вислів, що добре описує мій стан у цій фазі роботи. Вона каже, що я «у темному краю безідейності». Чомусь, коли я закінчую чергову книгу, у мене ніколи немає ідей у запасі. Як би я хотів, щоб було інакше і я міг відкрити пошарпаний записник, де з десяток чудових ідей чекають на втілення. Здається, у моїх колег-письменників усе саме так. Вони ходять довкола, наче фонтани ідей, — скаржаться, що ідей забагато й просто не вистачає життя всіма ними зайнятися, що не можна писати дві книги одночасно, а то й три. Я заздрю цим людям, цим джерелам енергії та творчої сили. «Щастить же вам!» — кажу. А сам хочу сказати: «Якщо ви ще хоч раз поскаржитесь, я вас заріжу». Тут у мене є якийсь відхилення, визнаю.

Думаю, це можна пояснити тим, що з кожною новою книгою я розвиваюся інтелектуально, і тому те, що здавалося хорошою ідеєю, більше не годиться. Наприклад, коли я написав «*Isaac's Storm*», книгу про страшний ураган, який зруйнував Галвестон у 1900 році, я швидко зрозумів, що мені більше не цікаво писати про будь-які природні катаклізми. Особливо чітко я це побачив, коли провів цілий день у Сан-Франциско, працюючи з архівними матеріалами щодо великого землетрусу 1906 року. Я сподівався, що знайду хороший матеріал, але виявилось, що це дуже схоже на шторм у Галвестоні — наче якийсь підступний робітник архіву просто взяв і замінив у документах слово

«ураган» на слово «землетрус». Мені стало дуже нудно. Крім того, була суттєва проблема з точки зору сюжету: у 1906-му землетрус почався раптово, тому в мене не буде ніякої можливості зробити інтригу для читача. Книга про землетрус уже сама по собі є розв'язкою, немає ніякого попереднього розвитку подій.

Так що урагани та землетруси як теми для мене стали неактуальними. Хоча мушу визнати, що, тільки-но я роблю таке загальне твердження, майже завжди мені згодом доводиться взяти свої слова назад. Тепер, коли «Мертвий кильватер» уже побачив світ, я можу впевнено сказати, що морськими катастрофами теж займатися не буду. Мене не зацікавить ані перекинутий пором, ані вибух корабля з боєприпасами в порту, ані вибухи бойлерів на «Султані» у 1865 році (це стало найстрашнішою американською морською катастрофою за всю історію, загинуло 1800 осіб, більшість із яких були молоді хлопці, котрі поверталися додому після закінчення Громадянської війни). Усе, мені це більше не цікаво. Ну, може, краплинку — оцей останній випадок. Але ні. Нет. Фініто.

Іноді, коли я перебуваю в пошуках нової ідеї, я у відчаї йду нишпорити по полицях моїх улюблених бібліотек, Сюзалло та Аллен, що у Вашингтонському університеті в Сіетлі. Книги беру просто навмання — і найкраще для цього підходить рівень 900 за Десятковою класифікацією Дьюї, де зберігаються старі книги з історії. Вони приємно пахнуть пилом та старим клеєм, а іноді — опосередковано — грошима. Я блукаю між полицями, сподіваючись, що якась назва мене зачепить. Це весело, але марно. Єдиний плюс — тут я відчуваю, що хоч щось роблю, а не просто гаю час, поки мої друзі, як мені здається, фонтанують ідеями, з превеликою радістю розставляють пріоритети серед безлічі завдань і, урвавши хвилику, ставлять свічку в подяку за те, що їм не доводиться страждати так, як нещасному Ерікові.

Проблема в тому, що лише окремі ідеї можуть бути використані для таких історичних сюжетів, якими я займаюся. Власне, успішна ідея для мене має відповідати чотирьом критеріям:

- По-перше, тема, звісно, має бути мені цікава. Настільки, щоб я міг присвятити їй приблизно чотири роки мого життя.
- По-друге, вона має містити розвиток дій або певну рушійну силу — щось, на чому можна побудувати сюжет і зацікавити читача.

- По-третє, має бути об'ємна база архівних матеріалів — телеграм, листів, розповідей та іншого. Коли пишеш таку історію, треба спиратися на рясну палітру реальних, справжніх матеріалів. Самому таке не підробиш.

- По-четверте, ідея має бути досить складною, щоб я міг бути впевнений, що на цей момент ніхто не працює над такою ж книгою. У бізнесі це називають «бар'єром доступу». Може, те, що я скажу, і не по-американськи, але я ненавиджу конкуренцію.

Щодо останнього пункту, то тут у «Лузитанії» були проблеми, аж доки я не вивчив тему дещо глибше й не зрозумів, що зможу додати щось нове до всього того, що вже було опубліковане на той момент.

Уперше я почав думати про «Лузитанію» у 2010-му — за 5 років до річниці затоплення. Я давно цікавився цим кораблем, але лише в тому обсязі, у якому цікавлюся морською історією та кораблями взагалі. Коли я був малий, кораблі мене захоплювали, особливо славетні кораблі-привиди, як «Летючий голландець» та «Марія Целеста». Увечері, перш ніж іти купатися, я робив кораблики з фольги — щогли були зі звичайних соломинок для напоїв, я їх приклеював до фольги, а вітрила — з серветок. Усередину сідали зелені солдатики та відправлялись у небезпечну подорож від одного бортика ванни до іншого. Кораблі незмінно тонули: іноді через те, що кран випадково відкривався саме в той момент, коли вони проходили під ним, іноді під дією хвиль незрозумілої природи, що аж вихлюпували воду через краї — такі можна підняти, якщо ковзати вперед і назад у ванні. Інтерес до моря в мене, мабуть, у генах — я нащадок скандинавів, а морський розбій завжди добре в нас виходив, та ще з драматизмом, що так і сочиться з тих шоломів з рогами. Чесно, я б написав книгу про «Титанік», якби це вже не зробили Джеймс Кемерон та Селін Діон.

Незважаючи на мою схильність до морських саг, мушу зізнатися, що спочатку я відкинув історію «Лузитанії» як можливу тему для книги. Мені здалося, що тут усе надто очевидне та всім відоме, тобто не відповідає моєму четвертому критерію про бар'єр. Проте інших ідей у мене не було, а щось робити протягом дня треба. Коли я в темному краю бездіяності, то не можу просто вбивати час за романом чи знов і знов передивлятися «Друзів», адже це розваги. А розваги — тільки ввечері. Такі в мене залишилися переконання з дитинства, бо моя мама ніколи не дозволяла нам із сестрами дивитися телевізор

вдень, коли йдуть уроки. Якщо хтось хворів і лишався вдома, то треба було знаходити собі якесь заняття, окрім телевізора. Шрами від того й досі пекучі — я й зараз не можу дивитися телевізор, поки світить сонце. Проте іноді я граю в теніс — виправдовуюся тим, що це не розвага, а вправа, тобто корисне для здоров'я, а отже, сприяє хорошому мисленню.

Тож я повернувся в Сюззалло та Аллен, узяв декілька книг і почав читати. Дуже скоро я усвідомив, що історія «Лузитанії» містить набагато більше, ніж я уявляв. Наприклад, я був переконаний, що ця катастрофа стала приводом для негайного вступу Америки у війну. А насправді минуло ще два роки, перш ніж Вудро Вільсон звернувся до Конгресу й нарешті попросив оголосити стан війни між США і Німеччиною, причому у своїй промові він жодного разу не згадав «Лузитанію». За ті два роки сталося багато чого, зокрема затоплення американського судна («Лузитанія» була британським) та перехоплення відомої телеграми Циммермана.

Крім того, мене захопили деталі самого потоплення, про які в школі не розповідають: наприклад, що корабель затонув за 18 хвилин або що під час спроб спустити шлюпки одна повністю навантажена шлюпка впала на іншу. Якби я знав деякі з цих речей раніше, то гратись у ванні було б набагато цікавіше. Але я все одно не міг на це наважитися. Мене стримувало те, що про «Лузитанію» вже багато писали і я навряд чи знайду щось нове на цю тему. Проте я вирішив, що варто з'їздити в архів. Я знав, що в Гуверівському інституті в Стенфорді є колекція документів «Лузитанії» — а в Пало-Альто, штат Каліфорнія, дуже зручно летіти з Сіетла, де я тоді постійно жив. Я вирішив узяти квитки та провести декілька днів із матеріалами, щоб трохи краще зрозуміти, які саме документи існують. Це була відносно невелика колекція, але я швидко побачив, що маю справу з багатющою базою першоджерел щодо потоплення — мабуть, із багатшою, ніж для всіх моїх попередніх книг. І це при тому, що набагато більше матеріалу зберігається в інших місцях Америки та Британії, у тому числі в Національному архіві у К'ю (архів не має жодного стосунку до відомих королівських ботанічних садів, хоча вони й розташовані на одній і тій самій станції метро).

Саме тоді я зрозумів, що зможу додати в цю історію щось нове. Кількість і розмаїття доступного матеріалу — свідчення пасажирів,

таємно перехоплені та розшифровані телеграми, любовні листи одурманеного президента, детальний військовий журнал капітана субмарини — обіцяли мені можливість одягти мій капелюх Хічкока й створити документальний морський трилер зі справжнім саспенсом, який дозволить читачам відчувати напругу, передчуття й нарешті той жах, який відчували самі пасажери. Таким чином, я занурився в роботу й наступні чотири роки не виринав із більш чи менш веселих історій про любов, війну та смерть.

Тепер, коли «Постріл із глибин» опубліковано і «Лузитанія» ще раз потонула, я знов опинився в порожнечі. Так, тут мерехтить одна ідея — нічого конкретного, просто якийсь блиску темряві. А чи стане вона для мене порятунком з безідейності, ми дізнаємося пізніше, з часом та неврозом.

Літературні критики стверджують, що Ерік Ларсон подає читачу «документальну літературу як сюжетний твір», він «зробив кар'єру, перетворюючи історію на бестселери». Популярний американський письменник, журналіст та історик, автор кількох документально-історичних бестселерів, серед яких і «Диявол у Білому місті». Свій новий роман Ларсон присвятив загибелі пасажирського пароплава «Лузитанія», що змінила хід світової історії... 2015 року книжка стала бестселером № 1 за версією The New York Times, увійшла до топ-10 на сайті Amazon, виграла Goodreads Choice Award серед історико-біографічних книжок та була названа історичною книгою року щотижневиком World Magazine.

Весняної ночі 1912 року у водах Північної Атлантики разом зі славетним «Титаніком» назавжди була втрачена віра у велич людського розуму перед силами природи. 1 травня 1915 року з Нью-Йорка до Ліверпуля через патрульовану німецькими субмаринами Атлантику вирушила у свій 202-й рейс велична чотиритрубна «Лузитанія» — найшвидший і найбезпечніший корабель світу, плавуче місто під захистом сталі. Цей рейс стане для неї останнім. З двох тисяч осіб врятуються лише кілька сотень. Людство втратить останню ілюзію: війни шляхетних лицарів у минулому. Війна, яку назвуть Першою світовою, не матиме правил і кордонів. Віднині задля залякування, задля державної погорди буде гинути цивільне населення.

Про небезпеку було вчасно попереджено — та ніхто не дослухався... Корабель могли вчасно зупинити — але не зупинили... І тепер добродушний і шанований капітан субмарини U-20, що колись врятував цуценят з потопленого судна, спостерігає у перископ за агонією підбитої його торпедою «Лузитанії». За народженням нового світового порядку...

www.bookclub.ua

ISBN 978-617-12-2250-2



9 786171 222502

Літературні критики стверджують, що Ерік Ларсон подає читачу «документальну літературу як сюжетний твір», він «зробив кар'єру, перетворюючи історію на бестселери». Популярний американський письменник, журналіст та історик, автор кількох документально-історичних бестселерів, серед яких і «Диявол у Білому місті». Свій новий роман Ларсон присвятив загибелі пасажирського пароплава «Лузитанія», що змінила хід світової історії... 2015 року книжка стала

бестселером № 1 за версією The New York Times, увійшла до топ-10 на сайті Amazon, виграла Goodreads Choice Award серед історико-біографічних книжок та була названа історичною книгою року щотижневиком World Magazine.

Весняної ночі 1912 року у водах Північної Атлантики разом зі славетним «Титаніком» назавжди була втрачена віра у велич людського розуму перед силами природи. 1 травня 1915 року з Нью-Йорка до Ліверпуля через патрульовану німецькими субмаринами Атлантику вирушила у свій 202-й рейс велична чотиритрубна «Лузитанія» — найшвидший і найбезпечніший корабель світу, плавуче місто під захистом сталі. Цей рейс стане для неї останнім. З двох тисяч осіб врятуються лише кілька сотень. Людство втратить останню ілюзію: війни шляхетних лицарів у минулому. Війна, яку назвуть Першою світовою, не матиме правил і кордонів. Віднині задля залякування, задля державної погорди буде гинути цивільне населення.

Про небезпеку було вчасно попереджено — та ніхто не дослухався... Корабель могли вчасно зупинити — але не зупинили... І тепер добродушний і шанований капітан субмарини U-20, що колись врятував цуценят з потопленого судна, спостерігає у перископ за агонією підбитої його торпедою «Лузитанії». За народженням нового світового порядку...

Примітки

1

Див. *New York Times*, 1 травня 1915 р. Стаття про попередження розміщена на с. 3, а реклама — на с. 19.

2

Liverpool Weekly Mercury, 15 травня 1915 р.

3

Preston, «Lusitania», 172.

4

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 82.

5

Там само, 65; *Beesly*, «*Room 40*», 93; Ramsay, «Lusitania», 50, 51.

6

Свідчення, Томас М. Тейлор, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 913.

7

«Загальний аналіз пасажирів та членів команди», «Лузитанія»:
Записи про пасажирів та екіпаж, SAS/29/6/18, Мерсісайд.

8

New York Times, 2 травня 1915 р.

9

Cunard Daily Bulletin, 19 липня 1907 р., Мерсісайд.

10

Там само.

11

Там само.

12

Там само.

13

«Лузитанія», D42/ S9/5/1, архів «Кунард».

14

Назву цієї пісні часто пишуть та промовляють неправильно, наче декларацію. Насправді ж назва мала бути радше закликком, щось на зразок «Уперед, Британіє!»

15

Лист, *C.R. Minnitt to Mrs. E. M. Poole*, 9 липня 1907 р., DX/2284,
Мерсісайд.

Протокол Ради директорів «Кунард», 10 липня 1912 р., D42/B4/38, архів «Кунард»; Fax, «Transatlantic», 404.

Лист, *W. Dranfield to W. T. Turner*, 20 січня 1911 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард»; лист, *W. T. Turner to Alfred A. Booth*, 6 лютого 1911 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард».

18

Bisset, «Commodore», 32.

19

У компанії дозволений вид сірників називали «сірниками-люциферками», хоча насправді ця назва початково означала вкрай небезпечний вид сірників, один з перших — вони різко спалахували та викидали іскри.

20

«Лайнер “Кунард” “*Лузитанія*”», 941.

Як не дивно, це питання залишалося приводом для суперечок ще багато років. Невпевненість посилювали свідчення щонайменше одного водолаза, який стверджував, що бачив серед уламків дуло палубної гармати. Проте жоден пасажир ніколи не говорив, що на борту були гармати, а на півці з відплиттям корабля чітко видно, що на борту гармат немає. Крім того, митниця Нью-Йорка теж не знайшла на борту жодного озброєння.

22

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 42.

23

Hobart Mercury, 8 березня 1864 р.

24

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 42.

25

Лист, *George Ball to Adolf Hoehling*, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

26

Лист, *Mabel Every to Adolf Hoehling*, 4 травня 1955 р., документи
Хелінга.

Preston, «*Lusitania*», 108; також див. «William Thomas Turner»,
Lusitania Online, <http://www.lusitania.net/turner.htm>.

«Особиста справа капітана, 15 жовтня 1904 р.», протокол,
Виконавчий комітет «Кунард», 20 жовтня 1904 р., D42/B4/22,
Мерсісайд.

29

Лист, *George Ball to Adolf Hoehling*, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

30

Preston, «Lusitania», 108.

Лист, *R. Barnes (dictated to K. Simpson) to Mary Hoehling*, 14 липня 1955 р., документи Хелінга.

32

Albert Bestie to Adolf Hoehling, 10 червня 1955 р., документи
Хелінга.

Лист, *Thomas Mahoney to Adolf Hoehling*, 14 травня 1955 р.,
документи Хелінга.

34

New York Times, 16 січня 1910 р.

Цей посібник представляли в Нью-Йорку під час судової справи з обмеження відповідальності.

Пароплавна компанія «Кунард», «Правила для працівників компанії» («Rules to Be Observed in the Company's Service»), Ліверпуль, березень 1913 р., Admiralty Case Files: Limited Liability Claims for the Lusitania, скринька 1, Національний архів США у Нью-Йорку.

36

Larson, «Thunderstruck», 376.

Пароплавна компанія «Кунард», «Правила», 54.

38

Там само, 43.

39

New York Times, 23 та 24 травня 1908 р.

Протокол, вересень 1910 [число нерозбірл.], D42/B4/32, архів «Кунард».

Були й інші скарги. Протягом кількох подорожей у вересні 1914-го «вкрай зверхні» пасажери третього класу скаржилися, що їм не видали простирадл, як на кораблях інших, менш розкішних компаній — зі слів стюарда третього класу. Він писав: «Вони ніяк не розуміли, чому на таких пароплавах, як “Лузитанія” та “Мавританія”, не видають простирадл, а квитки коштують дорожче». У компанії детально вивчили це питання та з’ясували, що дві тисячі простирадл і тисяча ковдр коштуватимуть компанії 358 фунтів за один перехід. Записки, Генеральний директор — керівникові відділу постачання, 30 вересня 1914 р., 2 жовтня 1914 р., D42/PR13/3/24-28, архів «Кунард».

41

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 21.

Особиста справа капітана: Вільям Томас Тьорнер, D42/GM/V6/1,
архів «Кунард».

Preston, «Lusitania», 110; Ramsay, «Lusitania», 49.

Schachtman, «Edith and Woodrow», 41; G. Smith, «When the Cheering Stopped», 11; New York Times 12 серпня 1914 р.

Перша дружина президента США Вудро Вільсона. *(Тут і далі прим, пер.)*

46

У 1913-му день інавгурації призначили в березні.

47

Schachtman, «Edith and Woodrow», 72.

Там само, 48. Володарем Гарлакевден-хаузу був американський письменник на ім'я Вінстон Черчилль, чії книги в ті часи були популярні — настільки, що вони з Вільсоном листувалися. Президент запропонував йому всі свої листи підписувати з ініціалом його другого імені С — Спенсер. Його повне ім'я було Вінстон Леонард Спенсер-Черчилль. 50 Особливо постраждали південні штати... — Berg, «Wilson», 341—342.

49

Berg, «Wilson», 341-341.

50

New York Times, 27 червня 1914 р.

Keegan, «First World War», 53—54, 55, 57, 58; Thomson, «Twelve Days», 89.

Thomson, «Twelve Days», 186. Коли Шеклтон у газеті прочитав, що в Британії скоро буде мобілізація, він шляхетно запропонував скасувати свою експедицію та допомогти країні своїми силами й кораблем. Черчилль відправив телеграму з відповіддю: «Продовжуйте».

53

Там само, 64, 65, 67,97.

54

Keegan, «First World War», 10,12,15.

55

New York Times, 27 червня 1914 р.

Devlin, «Too Proud to Fight», 220; Keegan,«First World War», 17,18,19,38,42-43.

57

Thomson, «Twelve Days», 23.

58

Tuchman, «Zsmmermann Telegram», 11

Keegan, «First World War», 29, 30, 32-33.

60

Berg, «Wilson», 334.

Там само, 337,774.

Нейтралітет Америки ображав Британію. Двадцятого грудня 1914 року Перший Морський Лорд Джекі Фішер писав: «Настане час, і Сполучені Штати пожалкують... про свій нейтралітет... Ми все одно переможемо. Питання тільки в тому, чи ДУЖЕ мені шкода?» (*Marder, «Fear God», 3:99*). У тому ж листі Фішер послався на загальновідомий у Британії вірш Вільяма Вотсона під назвою «Америці щодо Англії». Вотсон питає:

... Тигр зі свого лігва

Стрибає на горло твоїй матері, і чи можеш ти тепер

Стояти осторонь?

Brooks, «*United States*», 237—238. 55 ...Левен... — Keegan, «*First World War*», 82—83; Link, «*Wilson: Struggle*» 51; *New York Times*, 4 жовтня 1914 р.

Keegan, «First World War», 82—83; Link, «Wilson: Struggle» 51; New York Times, 4 жовтня 1914 р.

64

Link, «Wilson: Struggle», 51.

65

Keegan, «First World War», 135—36.

66

Там само, 176.

67

Berg, «Wilson», 337.

68

Link, « Wilson: Struggle», 50.

69

Там само, 52.

Berg, « *Wilson*», 339—40; *Devlin*, «*Too Proud to Fight*», 227; *Schachtman*, «*Edith and Woodrow*», 52.

71

Berg, «Wilson», 352.

72

Військова хитрість (*фр.*).

Doerries, «Imperial Challenge», 94. Пізніше Вільсон написав Хаузові: «Таке використання прапорів грає на руку Німеччині з її екстремальним планом топити комерційні кораблі» (290). І дійсно, коли про епізод із прапором на “*Лузитанії*” стало відомо в Німеччині, це надзвичайно обурило населення та пресу, згідно з розповідями посла США в Німеччині Джеймса Ватсона Джерарда. «Кампанія ненависті до Америки тут досягла серйозних масштабів», — телеграфував він секретареві Брайану 10 лютого 1915 р. «Людей дуже збурили новини про те, що “*Лузитанія*” за наказом британського Адміралтейства підняла американський прапор в Ірландській протоці і ввійшла так у Ліверпуль». Телеграма, *Gerard to Bryan*, 10 лютого 1915 р., «*Міжнародні відносини*».

Перший вихід німецької субмарини тільки посилив початковий скептицизм щодо користі від субмарин. Шостого серпня 1914 року Німеччина отримала повідомлення про вихід англійських бойових кораблів у Північне море і вислала субмарини, щоб їх потопити. Підводні човни вийшли з бази Німеччини на Північному морі з наказом іти до північного узбережжя Шотландії — так далеко німецькі субмарини ще ніколи не ходили. В однієї з субмарин виникли проблеми з дизельним двигуном, і їй довелося повернутися на базу. Дві інші флот втратив: одна натрапила на британський крейсер «Бірмінгем», який протаранив судно, забравши життя всього екіпажу, а доля другої залишається невідомою. Усі інші субмарини повернулися на базу пізніше, нічого не затопивши. «Не надто обнадійливо», — писав один з офіцерів. *Thomas*, «*Raiders*», 16; також див. *Halpern*, «*NavalHistory*», 29; *Scheer*, «*Germany's High Sea Fleet*», 34—35.

75

Churchill, «World Crisis», 723.

76

Див. *Doyle*, «*Danger!*», увесь текст.

77

New York Times, 16 листопада 1917 р.

78

Меморандум, січень 1914 р., документи Джелліко.

Churchill, « World Crisis», 409. На думку британців, затоплення цивільного корабля було жахливим звірством. «Жахливо затопити корабель без попередження, — писав Черчилль, — не переконавшись у безпеці екіпажу, покинути команду там у відкритих шлюпках або ж у воді тонути у хвилях. В очах усіх моряків це просто звірячий учинок, до якого ніколи навмисне не вдавався ніхто, крім піратів» (672).

80

Там само, 144,145.

Breemer, «*Defeating the U-Boat*», 12; *Frothingham*, «*Naval History*», 57; *Scheer*, «*Germany's High Sea Fleet*», 25,88. Термін «приблизний паритет» у військово-морській справі — *Kräfteausgleich*. *Breemer*, «*Defeating the U-Boat*», 12.

Churchill, « World Crisis», 146; Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 11.

Ця патова ситуація не задовольняла жодну зі сторін. Обидва флоти сподівалися якось проявити себе у війні, і відсутність чітких масштабних дій виснажувала. Німецьким морякам доводилося терпіти знущання солдатів, які жартували: «Не турбуйся, фатерляцце, твій флот спокійно спить у безпеці в порту». Що ж до Британії, то за Адміралтейством стояла довга історія морських перемог, і її треба було гідно продовжувати. Як сказав один із верховних офіцерів, «Нельсон би перевернувся в могилі». Джелліко дуже хвилювало те, як захисну стратегію сприйматимуть його морські колеги, колишні і теперішні. У листі до Адміралтейства від 30 жовтня 1914 р. він писав, що боїться того, що вони можуть назвати таку стратегію «огидною»: «Я гадаю, що така тактика, якщо її не зрозуміють, може спровокувати ненависть до мене». Проте він усе одно планував дотримуватися цієї стратегії «незалежно від критики та думки непоінформованих». *Koerver, «German Submarine Warfare», XXVIII, XV; див. лист Джелліко у «Naval History», Frothingham, 317.*

83

Документи Гука.

Bremer, «Defeating the U-Boat», 17; Churchill, «World Crisis», 197—98; Marder, «From the Dreadnought», 57.

Брімер стверджує, що в катастрофі загинуло більш ніж 2,5 тисячі моряків.

Коли Черчилль уперше почув цю назву «ескадра-наживка» під час відвідин флоту, він вивчив питання, і воно настільки його стурбувало, що в п'ятницю, 18 вересня 1914 року, він відправив своєму тодішньому заступнику принцові Луїсу Баттенберзькому (його скоро «попросили» зі служби через німецьке походження) записку з закликом зняти ці кораблі зі служби. Принц погодився й віддав наказ голові штабу відправити ці крейсери деінде. «Це мене влаштувало, — писав Черчилль, — і я забув про це питання, упевнений, що його накази буде виконано якнайшвидше». Але минуло чотири дні, а кораблі так і залишалися там, де були, навіть у більш уразливому становищі. Зазвичай їх хоча б підтримувала група есмінців, але погода вкрай зіпсувалась, і есмінцям довелося повернутись у порт. До вівторка, 22 вересня, море заспокоїлось, і есмінці почали виходити в зону патрулювання. Веддіген був там перший. *Churchill, «World Crisis», 197—98.*

Корабель настільки сильно похилився, що вже було видно частину дна та «бічний кіль». Гук побачив «сотні людських голів, які виринали на поверхню та зникали», поки «з верхньої палуби постійним потоком униз з'їжджали напівголі люди. Ковзаючи до бокового кіля, вони зупинялися, перелазили через нього та ковзали далі, аж доки не падали у воду. Я пам'ятаю, що подумав, чи не ранять їх мушлі, які причепилися до борту нижче від ватерлінії». Документи Гука.

87

Цифру у дві третини я взяв у *Black, «Great War»*, 50.

Телеграма, *Count Johann-Heinrich von Bemstorff to William Jennings Bryan*, 7 лютого 1915 р., також див. додаток «Меморандум уряду Німеччини», «*Міжнародні відносини*».

Scheer, «*Germany's High Sea Meet*», 218. Адмірал Шеер досить холодно сприймав людські втрати у війні та роль субмарин у наступі Німеччини. «Чим рішучіше йтиме війна, тим швидше вона закінчиться; якщо скоротити тривалість війни, ми врятуємо незліченну кількість життів та ресурсів, — писав він. — Отже, субмарина не може жаліти екіпажі пароплавів — вона повинна топити їх разом із кораблем. Серйозність ситуації вимагає від нас позбутися будь-яких докорів сумління — вони більше не доречні». Такий підхід, за його словами, вимагав повного використання потенціалу субмарин. «Ви ж не вимагаєте, щоб літак атакував ворога з землі», — писав Шеер. Неспроможність на максимум використовувати можливість субмарин атакувати зненацька — це «нерозумно та не по-військовому».

Крім того, казав Шеер, Німеччина чітко дала зрозуміти ворогові свої наміри, окресливши зону військових дій та попередивши кораблі щодо неї. Отже, якщо субмарина потопить комерційний корабель «разом з його екіпажем та пасажирями», то провина за це лежить на самих жертвах, які «знехтували попередженням та свідомо наразили судно на ризик бути торпедованим» (220,221,222—23,228).

Телеграма, *William Jennings Bryan to German Foreign Office, via James W. Gerard*, 10 лютого 1915 р., «Міжнародні відносини».

Бетман був певною мірою гуманітарієм — він чудово грав на піаніно, був експертом у класичних науках, читав Платона в оригіналі. *Thomson, «Twelve Days», 119.*

Devlin, «Too Proud to Fight», 322; Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 105.

Scheer, «Germany's High Sea fleet», 231.

Cooper, « Woodrow Wilson», 282; Grayson, « Woodrow Wilson», 50; Levin, «Edith and Woodrow», 52.

Wilson, «*My Memoir*», 22; Cooper, «*Woodrow Wilson*», 282.

Wilson, «My Memoir», 56; Cooper, « Woodrow Wilson», 281.

Wilson, «*My Memoir*», 56; *Link*, «*Wilson: Confusions*», 1—2.

Wilson, «My Memoir», 56; Cooper, «Woodrow Wilson», 281; Levin, «Edith and Woodrow», 53.

Відтоді як не стало Еллен Вільсон, у Білому домі рідко можна було почути сміх. А під час цієї першої зустрічі Галт із президентом Гелен Боуне двічі чула, як Вільсон сміється. «Не можу сказати, що я з першої хвилини передбачила те, що станеться, — згадувала вона. — На це мені знадобилося хвилин десять». *G. Smith, «When the Cheering Stopped», 14.*

Schachtman, «Edith and Woodrow», 74; Link, « Wilson: Confusions», 1—2.

Link, «*Wilson: Confusions*», 1—2. «вважаючою вдовою» — Levin, «Edith and Woodrow», 51.

101

Levin, «Edith and Woodrow», 51.

Mersey, «*Report*», увесь текст. В одній із газет це назвали «шокуючим кровожерством». Щонайменше один зі свідків на борту розповідав, що екіпаж субмарини сміявся та щось вигукував, спостерігаючи, як борсаються у воді ті, хто вижив. У звіті, надісланому посольством США в Лондоні, наведено слова іншого свідка: він запевняє, що якби субмарина почекала ще десять чи п'ятнадцять хвилин перед пострілом, то «всі, скоріше за все, врятувалися б». Британська Комісія морських катастроф із лордом Мерсі на чолі провела розслідування (лорд Мерсі за три роки до цього очолював розслідування катастрофи «Титаніка»). Мерсі засудив Форстнера за те, що той дав пасажирам так мало часу — «вкрай недостатньо... це веде мене до висновку, що капітан субмарини навмисне хотів не тільки потопити судно, а й, учинивши це, також забрати життя команди та пасажирів». Щодо сміху та вигуків, Мерсі зауважив: «Я б хотів залишити це без коментарів, сподіваючись, що свідок помилився».

Mersey, «*Report*» 5; також див. *Link*, «*Wilson: Struggle*», 359; *Walker*, «*Four Thousand Lives Lost*», 80,81; телеграма, *U. S. Consul General, London, to William Jennings Bryan*, 7 квітня 1915 р., «*Міжнародні відносини*».

103

Cooper, « Woodrow Wilson», 277.

104

Link, « Wilson: Struggle», 365.

105

New York Times, 28 квітня 1915 р.

106

Там само.

107

New York Times, 29 квітня 1915 р.

108

New York Times, 9 грудня 1915 р.

109

New York Times, 1 травня 1915 р.

110

New York Times, 30 квітня 1915 р.

111

New York Times, 1 травня 1915 р.

112

Там само.

113

Там само.

«Список пасажирів за громадянством», «“Лузитанія”»: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд. Адреси пасажирів, у тому числі готелі та місця тимчасового перебування в Нью-Йорку, можна знайти в Державному архіві, PRO 22/71, Національний архів Великої Британії.

Тут я звернувся до офіційних даних «Кунард», але в різних джерелах ця цифра досягає навіть 218. «Список пасажирів за громадянством», «“Лузитанія”: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд; «Список пасажирів, які вважаються присутніми на борту “Лузитанії”», Національний архів США, Коледж-Парк.

116

АНГЛ. *Christ.*

Названі речі, на жаль, узято з переліку речей, знайдених з тілами, які не вдалось упізнати. «Неідентифіковані тіла», «“Лузитанія”: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд.

Голборна широко знали як «володаря Фаули» — він володів одним із Шетландських островів. Острів Фаула був притулком різноманітних птахів із назвами наче з казок, які придумали давні жителі островів. Більше зворушливих подробиць, які можуть зацікавити любителів пернатих, можна знайти в книзі Голборна «*The Isle of Foula*», увесь текст.

119

Bolze, «From Private Passion», 415.

120

Boston Daily Globe, 11 травня 1915 р.

121

Szefel, «Beauty», 565—66.

122

Bullard et al., «Where History and Theory», 93.

123

Sargent, «Lauriat's», 10.

124

Publishers' Weekly, 21 лютого 1920 р., 551.

Ці та багато інших подробиць про книгарню *Lauriat's* можна дізнатися з фотографій та тексту книги «*Lauriat's*», *Sargent*, 39—46.

126

Там само, 46.

127

Там само.

128

New York Times, 28 вересня 1895 р. Більше про «Біблію штанів»
можна прочитати в газеті *Daily Mirror* за 3 грудня 2013 р.

У довгих документах Комісії з розгляду претензій, поданих після війни щодо стягнення з Німеччини компенсацій різним позовникам, міститься багато подробиць, які надав Лоріа про свою подорож та багаж, який він перевозив. Свій позов він склав 6 квітня 1923 р. Усі подробиці справи я наводитиму з позначкою «Лоріа, позов». Його зауваження щодо безпечності перевезення вантажу океанським лайнером можна знайти в його позові «Афідевіт, 12 березня 1925 р., або Чарльз Лоріа молодший».

130

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 6.

131

Там само, 69.

«Додаток до відповіді на питання № 1 », Лоріа, позов.

133

Mackworth, «This Was My World», 239.

134

Там само, 240.

135

Там само.

Свідчення Вільяма Томаса Тьорнера, 30 квітня 1915 р., клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк.

Подробиці патрулювання Швігера, наведені в цьому та інших розділах, узято з його військового журналу, переклад якого англійською мовою зберігається в колекції Бейлі/Райан в архіві Гуверівського інституту.

Цей журнал став для мене неоціненним джерелом інформації для відновлення подробиць виходу *U-20* в Ірландське море та повернення. Тут і далі, де потрібно, я цитуватиму це джерело з позначкою «Швігер, військовий журнал».

138

Thomas, «Raiders», 91.

Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 356—57.

Кервер зазначає, що «нормальна» зона покриття бездротового зв'язку для субмарин складала «кількасот миль». У журналі Швігера зазначено, що принаймні для *U-20* ця зона була меншою. *Koerver*, «*German Submarine Warfare*», XIX. Ян Брімер стверджує, що на початку 1915 року відстань «надійної» передачі сигналу між субмариною і береговою станцією складала «до 140 морських миль». *Breemer*, «*Defeating the U-Boat*», 15.

141

Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «*Лузитанія*», експонат № 4232,
Імперський воєнний музей, Лондон.

142

Spiegel, «Adventures», 20.

143

Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «*Лузитанія*», експонат № 4232,
Імперський військовий музей, Лондон.

Німецький капітан Пол Кеніг сказав так: «З усіх капітанів найсамотнішим є капітан субмарини — він мусить у всьому покладатися лише на себе» («*Voyage*», 76).

За даними Ганса Кервера, станом на травень 1915 року в Німеччини було лише в середньому 15 підводних човнів, придатних для далеких виходів щодня. Зазвичай в один момент часу лише дві субмарини патрулювали Британські острови. *Koerver*, «*German Submarine Warfare*», XXI, XXIII.

146

Bailey, «Sinking», 54.

Compton-Hall, «*Submarine Boats*», 14, 21, 36, 38—39,99,102,109;
Fontenoy, «*Submarines*», 8,10.

Rössler, «*U-Boat*», 14; von Trapp, «*To the Last Salute*», 32—33;
Neuneuther and Bergen, «*U-Boat Stories*», 173.

149

Thomas, «Raiders», 82.

150

Папка «U-20», 6 лютого 1915 р., документи Міністерства оборони, DEFE/69/270, Національний архів Великої Британії.

151

Thomas, «Raiders», 81,91.

152

Інтерв'ю Едгара фон Шпігеля, «*Лузитанія*», експонат № 4232,
Імперський військовий музей, Лондон.

153

Thomas, «Raiders», 83.

154

Spiegel, «*Adventures*», 12.

Більше про сцену святкування Різдва див. у *Thomas, «Raiders»*, 83—85.

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 4; Thomas, «Raiders», 90—91.
Розповідають, що одного разу на борту субмарини навіть було верблюденя.

157

Господи! Маленький пес!» (Нім.)

Forstner, «*Journal*», 56—57; *Neu-reuther and Bergen*, «*U-Boat Stories*», 189; *Thomas*, «*Raiders*», 86.

159

Thomas, «Raiders», 86.

160

Spiegel, «Adventures», 15.

161

Koenig, «Voyage», 116.

162

Niemöller, «From U-Boat to Pulpit», 1.

Центнер розповідає цю історію в «*Raiders*», Thomas, 87—89.

У літературі про підводні човни безліч історій, які примушують дивуватися, як узагалі людина могла піти на службу в підводний флот Німеччини. Приклад: одна субмарина, *U-18*, спробувала атакувати основний британський флот на базі в Скапа-Флоу, коло північного узбережжя Шотландії. Її помітили з патрульного судна, траулера, та протаранили. Зіткненням пошкодило перископ субмарини та горизонтальне стерно (відповідає за сплиття й занурення). Капітан наказав негайно занурюватись, і субмарина спочатку каменем пішла на дно, а потім неконтрольовано спливла на поверхню. Субмарину знов протаранили — цього разу есмінцем. Підводний човен потонув, потім якимось чином знову сплив і почав дрейфувати, не слухаючись систем управління. Капітан вирішив здатись, і есминець урятував усіх членів команди, крім одного.

На іншій субмарині під час тренувального занурення капітан в останню мить кинувся всередину з рубки та поспіхом зачинив люк, але той не зачинився. Субмарина почала занурюватися, вода ринула всередину. Субмарина опустилася на 90 футів. Деяким членам команди вода доходила вже до шиї. Один із моряків, уже майже під водою сам, здогадався використати апарат зі стиснутим повітрям і за його допомогою вичавити воду з субмарини. Підводний човен корком вилетів на поверхню. Команда ввімкнула насоси та швидко відкачала воду. «Раптом, — згадував старший матрос Карл Штольц, — усю субмарину заповнив зеленкуватий задушливий пар — хлор, що утворився через контакт води з батареями». Капітан наказав усім піднятися на палубу, крім механіка та стернового. У відкритий люк почало йти свіже повітря, і концентрація хлору зменшилася. Ситуація сталася через помилку капітана: після того як люк закрито, його треба закріпити на місці за допомогою колеса, яке керує системою замків. Капітан перед зануренням помилково повернув колесо в інший бік, і замки лишилися в такому положенні, яке заважає закрити люк. Штольц вважав, що від потоплення екіпаж відділяли секунди.

Навіть непомітність підводних човнів — їхня головна перевага — може грати проти них. Двадцять першого січня субмарина того ж

класу, що й корабель Швігера — *U-20*, — вийшла на патрулювання берегів Голландії. Екіпаж помітив іншу субмарину. Припускаючи, що це інша німецька субмарина, вони двічі спробували привернути їхню увагу, але відповіді не отримали. Капітан Бруно Гоппе вирішив, що в такому разі субмарина належить Британії, та віддав наказ атакувати. Субмарина затонула після вибуху першої ж торпеди, і капітан підійшов ближче, щоб урятувати живих. З екіпажу другої субмарини вижив лише один чоловік — від нього Гоппе й дізнався, що потоплена ним субмарина насправді була німецькою *U-7* і командував нею його найкращий друг. «Вони були нерозлучними друзями вже багато років», — згадував капітан субмарини барон фон Шпігель; він знав їх обох.

Ці та інші історії можна знайти в «*German Submarine War*», Gibson and Prendergast, 17—18, 20; Neureuther and Bergen, «*U-Boat Stories*», 154—57; Thomas, «*Raiders*», 171—172.

глибинні міни вперше використали в січні 1916-го, але спочатку вони не показали себе ефективною зброєю і ще рік не становили серйозної небезпеки для капітанів субмарин. Сонар — той самий прилад, що видає електронний писк у фільмах про підводні човни, — буде винайдено лише після закінчення Першої світової. *Breemer*, «*Defeating the U-Boat*», 34; *Marder*, «*From the Dreadnaut*», 350.

165

Forstner, «Journal», 14—15.

166

Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 25.

167

Швігер, військовий журнал.

168

Лоріа, позов.

Лист, *Albert E. Lasletto Principal Officer, Liverpool District*, 8 червня 1915 р., документи Міністерства транспорту, МТ 9/1326, Національний архів Великої Британії. Факт того, що такі тренування дійсно відбувалися, задокументовано в різних паперах Адміралтейства, що зберігаються в Національному архіві Великої Британії. Наприклад, див. «*Лузитанія*» — американський процес», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

Відповіді позивачів на допитах свідків, які проводила компанія *Hunt, Hill & Betts*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк.

Свідчення, Ендрю Чалмерз, 18 квітня 1918 р., клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 20.

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 30 квітня 1915 р., клопотання компанії *Oceanic Steam Navigation* щодо обмеження відповідальності власника «Титаніка», Національний архів США, Нью-Йорк.

173

«Лайнер “Кунард”», 939.

174

Walker, «Four Thousand Lives Lost», 169.

175

New York Times, 21 листопада 1915 р.

176

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 15 червня 1915 р., «Слідство», 7.

Ці подробиці зазначено в «Типовому договорі учня» Мортонна — угоді, яка зобов'язувала Мортонна протягом чотирьох років підкорятися наказам капітана та його команди, а також «Зберігати його та їх секрети». Крім того, в угоді зазначено, що учень не може «(відвідувати таверни чи паби... та грати в неприпустимі ігри». Найголовніше — кожен учень зобов'язується «(не залишати судно... без дозволу». У свою чергу учні отримували щорічну зарплату: у перший рік 5 фунтів і до 10 та більше фунтів в останній. Учням також надавали житло, їжу, «ліки, медичну та хірургічну допомогу». На прання одягу виділялося окремо 10 шилінгів. «(Типовий договір учня», документи Мортонна, DX/2313, Мерсісайд; «(Постійне свідоцтво про звільнення», документи Мортонна, DX/2313, Мерсісайд.

178

Morton, «Long Wake», 97.

179

Там само, 98.

180

Там само, 99.

181

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 108.

У деяких британських посадовців навіть були сумніви щодо лояльності деяких співробітників нью-йоркського відділення «(Кунард)», яким керував Чарльз П. Самнер, відповідальний за всі справи компанії в Америці. Навіть один із капітанів «(Кунард)», Доу, не довіряв Самнерові, бо той «має близькі стосунки з німцями» — так зазначено в телеграмі, яку відправив генеральний консул Британії в Нью-Йорку сер Кортні Беннетт. Сер Кортні теж був переконаний, що офіс компанії перебуває під впливом Німеччини — доказ цього він вбачав у тому, що прізвища багатьох співробітників були німецькими: Феке, Фальк, Буйсвіц, Райхгольд, Бравер, Брайтенбах, Мюллер. Земляк сера Кортні, колишній дипломат сер Артур Герберт, поділяв його думку. Їхні постійні перевірки робити й без того важкі для Самнера часи ще важчими. Він був досвідченим керівником і примудрявся організовувати відплиття кораблів «Кунард» за розкладом. Голова «Кунард» Альфред А. Бут абсолютно йому довіряв — навіть вважав своїм другом.

Сер Артур був переконаний, що в нью-йоркському офісі «Кунард» відбувається щось лихе, тому звернувся до приватного детектива, про що Самнера не попередив. Детективу не вистачило майстерності — він поведився так, що співробітники «Кунард» почали підозрювати, що він шпигун. Самнер згадував: «Цей чоловік викликав у мене настільки сильні підозри, що я звернувся до портового детектива та попросив його стежити за детективом сера Артура Герберта». Самнер надіслав серу Артуру звіт про дивну поведінку детектива — на випадок, якщо це його зацікавить. «Він замість того, щоб подякувати, страшенно розлютився та сказав, що його ще ніколи в жилі так не ображали». Сер Артур навіть звинуватив Самнера в шпигунстві за ним — причому його це так сильно зачепило, що Самнер почав підозрювати, що в того є якісь таємниці. «Це дійсно викликало в мене певні підозри, і я вирішив, що зможу щось дізнатися, спостерігаючи за його діями», — згадував Самнер.

«Говорючи конфіденційно, — писав Самнер, — я гадаю, можна сказати, що сер Артур Герберт дещо “дивний”». Із Самнером був згоден щонайменше ще один суперник, сер Кортні Беннетт. Одного

разу сер Артур завітав у гості до сера Кортні. Почалася сварка, як писав Самнер, і сер Кортні сказав гостеві «йти додому та повчити свою матір жити».

Самнер писав: «Хоча ситуація й вийшла дещо непристойна... це був єдиний дивний випадок за участі цих двох, про який я будь-коли чув».

Телеграма, *C. Bennett to Alfred Booth*, 30 листопада 1914 р., D42/C1/1/66, частина 2 з 4, архів «Кунард»; «Заробітня плата співробітників відділу в Нью-Йорку», D42/C1/1/66, частина 3 з 4, архів «Кунард»; лист, *Charles P. Samnerto D. Meams*, 29 грудня 1914 р., D42/C1/2/44, архів «Кунард»; лист, *Charles P. Samner to Alfred A. Booth*, 4 серпня 1915 р., D42/C1/1/66, частина 3 з 4, архів «Кунард»; телеграма, *Richard Webb to Cecil Spring-Rice*, 11 травня 1915 р., Різноманітні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM137/1058, Національний архів Великої Британії.

183

Телеграма, 27 квітня 1915 р., скринька 2, колекція Бейлі/Райан.

Інтерв'ю з Робертом Джеймсом Кларком, «Лузитанія», Центр
письмових архівів Бі-Бі-Сі.

185

Записка, 7 травня 1914 р., D42/PR13/3/14-17, архів «Кунард».

186

Preston, «Lusitania», 110; Ramsay, «Lusitania», 51; New York Times, 30 березня 1915 р.

187

Preston, «Lusitania», 110.

188

Лоріа, позов.

Див. сайт *Lusitania Resource*, www.RMSLusitania.info, де викладено базу даних про корабель та пасажирів зі зручним пошуком.

Розповідь про те, як виглядала та працювала Кімната 40, засновано на документах, що зберігаються в архіві Черчилля, Колледж Черчилля, Кембридж, а також у Національному архіві в К'ю серед документів Адміралтейства. Більше про Кімнату 40 можна почитати у *Beesty*, «Room 40»; *Gannon*, «Inside Room 40»; *Adm. William James*, «Code Breakers»; and *Ramsay*, «“Blinker” Halb».

Не можу передати вам, який я був щасливий, коли під час одного з моїх візитів до Національного архіву Великої Британії мені дозволили попрацювати з оригіналом шифрувальної книги. Мені принесли її, наче подарунок, — у паперовій обгортці зі стрічкою, у великому ящику. Торкатися її, відкривати, гортати сторінки — дуже обережно — у такі моменти минуле на мить оживає, фізично оживає. Саме ця книга була на борту німецького есмінця, який на початку Першої світової затопили росіяни. «*Signalbuch der Kaiserlichen Marine*», Берлін, 1913, документи Адміралтейства, ADM 137/4156, Національний архів Великої Британії; також див. *Beesly*, «*Room 40*», 4—5, 22—23; *Halpern*, «*Naval History*», 36; *Adm. William James*, «*Code Breakers*», 29; *Grant*, «*U-Boat Intelligence*», 10.

Різні джерела повідомлять різні дані щодо примірників шифрувальної книги, див. *Churchill*, «*World Crisis*», 255; *Halpern*, «*NavalHistory*», 36—37; *Tuchman*, «*Zimmermann Telegram*», 14—15.

193

Історія Кімнати 40, CLKЕ 3, документи Кларка.

194

Там само.

Halpem, «Naval History», 37; Beesly, «Room 40», 310—11.

196

Англ, to blink — блимати.

Adm. William James, «Code Breakers», xvii.

Навіть до початку війни, ще в ролі капітана корабля «Корнволл», Холл показав себе як розвідника. У 1909 році його корабель разом з іншими британськими суднами з церемоніальним візитом зайшов у Кіль, Німеччина, базу німецького флоту. Адміралтейство звернулося до Холла з проханням зібрати вкрай цінну інформацію про конструкцію стапелів у порту, які закривали від небажаних глядачів патрульні судна.

У Холла з'явилась ідея. Герцог Вестмінстерський саме приїхав на регату зі своїм швидкісним човном «Урсула» — щоб похизуватися. Німецьким морякам човен дуже сподобався, і вони вітали його щоразу як бачили. Холл попросив позичити човен на декілька годин, і наступного дня двоє його людей піднялися на борт «Урсули», одягнені як цивільні механіки. Потім «Урсула» продемонструвала свою швидкість і пролетіла через гавань у море та назад. З ревом ковзнувши по ланцюгах патрульних кораблів, човен викликав овації екіпажу, але раптом двигуни «Урсули» відмовили, просто навпроти німецьких стапелів. Поки екіпаж яхти намагався завести двигуни, люди Холла сфотографували всю верф. Один із патрульних кораблів мусив відбуксувати яхту на стоянку. «Німці були раді бличже її розгледіти, — писав Холл, — але я був ще більш радий, бо одному з “механіків” вдалося зробити дуже якісні фотографії стапелів, і ми добули всю потрібну інформацію». «The Nature of Intelligence Work», Hall 3/1, документи Холла.

198

Adm. William James, «Code Breakers», 202.

199

Gilbert, «First World War», 102.

Gibson and Prendergast, «German Submarine War», 19; Gilbert, «First World War», 124.

Clark, «Donkeys», 74; Gilbert, «First World War», 144-45; Keegan, «First World War», 198-99.

202

Clark, «Donkeys», 74.

203

Frothingham, «Naval History», 66,75.

204

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

205

Меморандум, Генрі Френсіс Олівер, CLKE 1, документи Кларка.

206

Історія Кімнати 40, «Розповідь капітана Хоупа», CLKE 3,
документи Кларка.

207

Історія Кімнати 40, СЛКЕ 3, документи Кларка.

208

Там само.

209

Beesly, «Room 40», 92.

210

Історія Кімнати 40, CLKЕ 3, документи Кларка.

Записка, Герберт Хоуп до голови оперативного підрозділу, 18 квітня 1915 р., «Записки капітана Хоупа оперативному підрозділу», документи Адміралтейства, ADM 137/4689, Національний архів Великої Британії.

212

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка.

Звіти з допитів полонених моряків підводних човнів розповідають про життя на субмарині краще, ніж будь-яка книга чи мемуари. Документи Адміралтейства, ADM 137/4126, Національний архів Великої Британії. Див. допити команд *U-48*, *U-103*, *UC-65*, *U-64* та *UB-109*, також див. *Grant*, «*U-Boat Intelligence*», 21.

214

Beesly, «Room 40», 30.

215

Історія Кімнати 40, CLKE 3, документи Кларка; *Beesly*, «*Room 40*»,
30.

216

New York Times, 8 травня 1915 р.

217

«Щоденник капітана Хоупа», документи Адміралтейства, ADM 137/4169, Національний архів Великої Британії.

Архів телеграм, 3 березня 1915 р., Центр морської розвідки, Норддайх, документи Адміралтейства, ADM137/4177, Національний архів Великої Британії.

Перехоплені телеграми, 28 і 29 квітня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM137/3956, Національний архів Великої Британії. Якщо ви вирішите переглянути ці документи, то з радістю побачите, що тут зберігаються справжні рукописні розшифрування.

«Інформація для ворога», Холл 3/4, документи Холла.

Холлу подобалася непередбачуваність роботи в розвідці, подобалося знати справжні події, що стоять за новинами, — а їх нерідко приховували. Наприклад, у Кімнаті 40 знали про справжню долю німецької субмарини *U-28*, яка атакувала корабель з вантажівками на палубі. Один зі снарядів, випущених палубною гарматою субмарини, підірвав вантаж вибухових речовин — і раптом «повітря сповнили вантажівки, що розліталися за найнепередбачуванішими траєкторіями», як писав Холл. За офіційною версією, субмарина затонула через вибух, але Холл і всі в Кімнаті 40 знали правду, одна з вантажівок упала на бак підводного човна, проломила корпус і негайно затопила його. «Насправді вийшло так, що вантажівка потопила *U-28*.» Якими б дивними не були такі історії, писав Холл, усе одно «я іноді починаю думати, що найдавнішим з усього є сам підрозділ розвідки, бо нічого подібного ніколи не існувало». «Природа роботи в розвідці», Холл 3/1, документи Холла.

Плівку під назвою «*“Лузитанія”*, останнє відправлення з Нью-Йорка під нас Першої світової війни» можна переглянути в мережі на сайті CriticalPast.com (www.criticalpast.com/video/65675040085_SS-Lusitania_passengers-amve-at-the-dock_passengers-aboard-SSLusitania_author-Elbert-Hubert). Агент Бюро розслідувань департаменту юстиції (тоді ще не Федеральне бюро розслідувань) двічі подавився цю плівку під час приватного перегляду у філадельфійському театрі. Агента Френка Гарбаріно вразили подробиці плівки, і він вирішив, що тут є все необхідне для того, щоб підтвердити справжність плівки. «Буде дуже просто ідентифікувати людей на борту пароплава — знайомі негайно їх упізнають, — писав він. — Крім того, нам вдалося розгледіти номерні знаки таксомоторів, які привезли на причал пасажирів, а також обличчя людей, які виходили з автівок. Номерні знаки були: 21011, 21017, 25225. Дуже просто буде встановити, які таксомоторні компанії володіють машинами, та зробити запит щодо імен людей, яких відвозили на причал “Кунард” того ранку». Лист, *Bruce Bielaski to Attorney General*, 27 червня 1915 р., колекція Бейлі/Райан.

Подробиці життя Фромана можна дізнатися з книги «*Charles Frohman*», Marcossan and Frohman, увесь текст; а також *New York Times*, 16 травня 1915 р.; Lawrence, «*When the Ships Come In*», 126.

Розповідь про яскраве життя Кесслера, «короля шампанського», можна прочитати в статті «Compliments of George Kessler», журнал *American Menu*, 14 квітня 2012 р. (надано Майком Пуар'є); про вечірку на гондолі можна прочитати в статті «How Wealthy Guests Turned the Savoy into the World's Most Decadent Hotel», автор Тоні Реннелл, *Daily Mail*, 17 грудня 2007 р., www.dailymail.co.uk/news/article-502756/How-wealthy-guests-tuned-Savoy-worlds-decadent-hotel-shuts-100m-refit.html, а також «The Savoy: London's Most Famous Hotel», www.savoytheatre.org/the-savoy-londons-most-famous-hotel/.

Щодо «вечер дивацтв», див. *Lexington Herald*, 16 травня 1915 р.

Один зі свідків стверджує, що в Кесслера було з собою готівки та цінних паперів на 2 мільйони доларів. *Preston*, «*Lusitania*», 137.

224

New York Times, 26 травня 1908 р. та 11 червня 1909 р.

стаття «Titanic's 'Just Missed It Club' an Elite Group», *Pittsburgh Post-Gazette*, 16 квітня 2012 р., www.post-gazette.com/life/lifestyle/2012/04/15/Titanic-s-Just-Missed-It-Club-an-elite-group/stories/201204150209

Мемуари Джека Лоуренса, «*When the Ships Came In*». Мою увагу до цієї книги привернув знавець «*Лузитанії*» Майк Пуар'є — неймовірно чарівна книга, що передає атмосферу величних морських часів у Нью-Йорку та змушує читача сумувати за тими днями, коли десятки кораблів терлися носами об береги Гудзонської затоки. *Lawrence, «When the Ships Came In»*; 116, також див. 15,16 та 117.

Пароплавна компанія «Кунард», «Правила для працівників компанії», Ліверпуль, березень 1913 р., матеріали справи Адміралтейства: Позови з приводу обмеження відповідальності щодо Лузитанії, скринька 1, Національний архів США, Нью-Йорк, 73.

Lawrence, «*When the Ships Came In*», 119—21.

229

Там само, 124.

230

Там само, 125.

231

Слово *mort* у багатьох мовах означає смерть.

232

Там само, 123.

233

Там само.

234

Там само, 122.

див. розділ «Не на борту» («Not on Board») із секції «Люди» («People») сайту *Lusitania Resource*, www.rms Lusitania.info/people/not-on-board/.

236

Там само, а також *New Zealand Herald*, 26 червня 1915 р.

237

Лист, *A. B. Cross*, опубліковано 12 червня 1915 р. у *Malay Mail*, документ № 1730, Імперський військовий музей.

238

New York Times, 1 травня 1915 р.

Свідчення, Огден Геммонд, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 166. Подробиці дорожньо-транспортних пригод із трамваями див. *New York Times*, 3 січня 1915 р.; 3 травня 1916 р.; 9 липня 1916 р.

240

Мей Волкер, транскрипт інтерв'ю, *BBC Radio Merseyside*, 1984,
Імперський воєнний музей (з дозволу *BBC Radio Merseyside*).

241

Лист, *Charles P. Sumner to Alfred A. Booth*, 26 травня 1915 р.,
D42/C1/1/66, частина 2 з 4, архів «Кунард».

242

Luck у перекладі з англійської — щастя.

Мені пощастило знайти декілька розповідей про життя та роботу Теодейт Поуп, вартих уваги, див. *Cunningham*, «*My Godmother*»; *Katz*, «*Dearest*»; *Paine*, «*Avon Old Farms School*» та *S. Smith*, «*Theodate Pope Riddle*».

244

Katz, «Dearest», 25.

Цитату наведено в *Cunningham*, «*My Godmother*», 53—54, та *Katz*, «*Dearest*», 54.

246

Для спиритичних сеансів.

Цитату наведено в *S. Smith, «Theodate Pope Riddle»*, розд. 1, с. 3 (кожний розділ має окрему нумерацію сторінок).

248

Там само, розд. 2, с. 4.

Там само, розд. 4, с. 2; повний текст листа можна знайти в Додатку «В».

250

Там само, розд. 5, с. 1.

251

Katz, «Dearest», 1.

252

S. Smith, «Theodate Pope Riddle», розд. 6, с. 7.

253

Katz, «Dearest», 75.

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 65—66.

255

Лоріа, позов.

256

Лист, *Harris to «Gram and Gramp»*, 1 травня 1915 р., документи
Гарріса.

257

Lawrence, «When the Ships Came In», 129.

258

Там само, 130.

Архів телеграм, 24 квітня 1915 р., з Антверпена до Брюїте, Центр морської розвідки в Антверпені, документи Адміралтейства, ADM137/4177, Національний архів Великої Британії.

260

von Trapp, «To the Last Salute», 24.

261

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 73, 83.

262

Лист, *Wilson to Galt*, 28 квітня 1915 р., документи Вільсона.

263

Лист, *Galt to Wilson*, 28 квітня 1915 р., документи Вільсона.

264

Levin, «Edith and Woodrow», 58.

265

Лист, *Galt to Wilson*, 28 квітня 1915 р., документи Вільсона.

266

Лист, *Wilson to Galt*, 30 квітня 1915 р., документи Вільсона.

267

Levin, «Edith and Woodrow», 55.

268

Wilson, «My Memoir», 58.

269

Levin, "Edith and Woodrow», 57.

270

Там само; інший варіант див. у *Wilson*, «*My Memoir*», 55.

271

Лист, *Galt to Wilson*, 28 квітня 1915 р., документи Вільсона.

272

Schachtman, «Edith and Woodrow», 78.

273

Levin, « Edith and Woodrow », 74.

274

Starling, «*Starling*», 44.

275

Gilbert, «First World War», 154.

276

Цитовано там само, 156.

277

Переклад О. Самари.

278

Там само, 164.

279

Там само, 126.

Там само, 121,135—36; *Keegan, «First World War»*, 238, 239.

281

Gilbert, «First World War», 142-143.

282

Лансінг, особиста записка, 15 квітня 1915 р., документи Лансінга.

283

Там само, 29 квітня 1915 р.

284

Link, « Wilson: Struggle», 366.

285

New York Times, 2 травня 1915 р.

286

Папка «Вхідні повідомлення», документи Адміралтейства, ADM 137/4101, Національний архів Великої Британії.

287

Washington Herald, 1 та 2 травня 1915 р.

288

New York Times, 7 травня 1915 р.

289

Постер, «Катастрофа Лузитанії. Нам потрібна інформація»,
документи Прічард.

290

Лист, *Theodate Pope to Mrs. Prichard*, 4 лютого 1916 р., документи
Прічард.

291

Лист, *Thomas Sumner to Mrs. Prichard*, 28 жовтня 1915 р.,
документи Прічард.

292

Лист, *Henry Needham to Mrs. Prichard*, 20 травня 1915 р., документи
Прічард.

293

Лист, *Arthur Gadsden to Mrs. Prichard*, 4 липня 1915 р., документи
Прічард.

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 21; також див. New York Times, 6 травня 1915 р.

295

Лист, *Oliver Bernard to Mrs. Prichard*, 15 серпня 1915 р., документи
Прічард.

Подробиці про Нью-Йоркську затоку я дізнався з різних джерел, що зберігаються в головній секції Публічної бібліотеки Нью-Йорка. Серед них: мапа Нью-Йорка та затоки, A. R. Ohman Map Co., 1910; Морські мапи, Затока Нью-Йорк та порт, 1910; Мала глибин, Затока Нью-Йорк та порт, U. S. Coast and Geodetic Survey, травень 1914; Мала, Мангеттен, G. W. Bromley & Co., 1916 р., лист 38; Мала, Нью-Йорк Сіті, 1910, Розділ 2, лист 10, 1911. Цікаво, що остання мала має позначку «Ферма сера Пітера Воррена», просто над 14-ю вулицею на Мангеттені — колись це була величезна ділянка відкритої землі, яку у XVIII столітті придбав Воррен, британський морський капітан. Марна з мого боку примітка: зараз ніякої ферми там немає.

додаючи ще трохи до необов'язкових знань читача, хотів би зауважити, що відомі в 1960-х брати-комедіанти *Smothers Brothers*, Том і Дік, народилися саме на цьому острові.

Preston, «Lusitania», 136. Про цих таємничих чоловіків можна знайти вкрай мало відомостей. Мені не вдалося виявити жодне джерело, де було б зазначено їхні імена. Також не зовсім зрозуміло, де саме їх тримали, адже «карцеру» на «Лузитанії» не було — однак усі джерела погоджуються в тому, що їх тримали під замком.

див. розділ «Не на борту» («Not on Board») із секції «Люди» («People») сайту *Lusitania Resource*, www.rms Lusitania.info/people/not-on-board/.

300

Spiegel, «Adventures», 3.

301

Швігер, військовий журнал. Усі відомості про курс, погоду, висоту хвиль та інше взято з цього журналу.

302

Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 126,186,195.

303

Rössler, «U-Boat», 25.

304

Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 145.

305

Гра пересуванням дерев'яних кружечків по полю.

Див. подробиці у «Приміщення салону (перший клас)» («Saloon (First Class) Accommodations») у розділі «Приміщення “Лузитанії”» («Lusitania Accommodations») на сайті Lusitania Resource, www.rmsLusitania.info/Lusitania/accom-modations/saloon.

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл. У листі Поуп можна знайти чи не найбільш детальну розповідь про життя на борту та потоплення — з усіх, які тільки мені вдалося відшукати.

308

New York Sun, 1 травня 1915 р.

Там само; також див. *Berg*, «*Wilson*», 347—49.

310

New York Sun, 1 травня 1915 р.

311

Katz, «Dearest», 103.

312

Там само.

313

Там само, 109.

314

New York Sun, 1 травня 1915 р.

315

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

316

Лист, *Huston to «Ruth»*, 1 травня 1915 р.

Ці цікаві шматочки загадки «*Лузитанії*» мені надав Джеффри Вітфілд.

Лист було опубліковано в «*Lest We Forget*», Kalafus, Poirier et al.

317

Bisset, «Commodore», 45.

Відповіді позивачів на допитах, проведених *May Davies Hopkins*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 3, 9; записка, «“Лузитанія” — американський процес», документи Адміралтейства, ADM1/8451/56, Національний архів Великої Британії; протокол, 19 листопада 1914 р., архів «Кунард».

319

Протоколи: *U-20*, документи Міністерства оборони, DEFE/69/270,
Національний архів Великої Британії.

320

Швігер, військовий журнал.

Більше про занурення див. у *Forstner*, «*Journal*», 20—27; *Koenig*, «*Voyage*», 51—58; *Neureuther and Bergen*, «*U-Boat Stories*», 174.

322

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 120.

Кервер пише, що моделі субмарин до *U-20* (від *U-5* до *U-18*), які працювали на бензині, занурювалися «протягом декількох хвилин» («*German Submarine Warfare*», xxxvii). Брімер пише, що «в 1914 році стандартна тривалість занурення для субмарин із поверхневого положення складала до п'яти хвилин, з рівня води — близько хвилини» («*Defeating the U-Boat*», 14).

324

Koerver, «German Submarine Warfare», xxxvii.

325

Koenig, «Voyage», 51—58.

326

Spiegel, «Adventures», 15.

327

Koenig, «Voyage», 54.

328

Thomas, «Raiders», 33.

329

Koenig, «Voyage», 27. У нього «люте» гарчання.

330

Там само, 31; *Forstner, «Journal», 75.*

331

Neureuther and Bergen, « U-Boat Stories », 118.

332

Швігер, військовий журнал.

333

New York Times, 12 вересня 1909 р.

334

Мілина в горлі.

Відповіді позивача на допиті, проведеному *May Davies Hopkins*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 4; *Ramsay*, «*Lusitania*», 227.

336

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

Лист Вільяма Меріхейни опублікували в газеті, назва якої не збереглася. Стаття називалася «Рятує 15 пасажирів “Лузитанії” і пише дружині зі шлюпки» («Saves 15 Lusitania Passengers, Then Writes to Wife from Raft») — вона зберігається в Історичному товаристві в Нью-Йорку. Лист також цитується в *Kalafus et al.*, «*Lest We Forget*».

*Kalafus et al., «William Meriheina: An Inventive Survivor»,
Encyclopedia Titanica, 29 березня 2014 р., www.encyclopedia-titanica.org/documents/William-meriheina-an-inventive-suivivor.pdf.*

«Рятує 15 пасажирів “Лузитанії” і пише дружині зі шлюпки»,
стаття з невідомого джерела, Історичне товариство, Нью-Йорк.

Свідчення, Чарльз Лоріа молодший, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 87.

341

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 3.

Цитату наведено в статті «Містер Чарльз Емеліус Лоріа молодший» («Mr. Charles Emelius Lauriat, Jr.»), розділ «Люди», «Список пасажирів (перший клас)» («Saloon (First Class) Passenger List») на сайті *Lusitania Resource*, www.rmsLusitania.info/people/saloon/charles-Lauriat.

Лоріа, позов. Позов, який Лоріа подав у Комісію з розгляду претензій, налічував понад сотню сторінок. У ньому описано багато подробиць його подорожі, зокрема й зазначено кількість його валіз і те, де саме він їх тримав. Саме з цього документа ми дізнаємося про його справи з дочкою та онукою Теккеря.

Відповіді позивача на допиті, проведеному *Hunt, Hill & Betts*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 58.

345

Записка до капітана та капітана екіпажу, «Лузитанія», 21 листопада 1914 р., архів «Кунард», GM 22/1/1.

Відповіді позивача на допиті, проведеному *May Davies Hopkins*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 5; «Меморандум щодо дій капітана», документи Адміралтейства, ADM1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

«Інструкції для власників та капітанів», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

Меморандум Адміралтейства від травня 1915 року під назвою «Про міни та торпеди» містить інструкції для капітанів на випадок, якщо в морі зустрінеться торпеда, що плаває на поверхні.

Перша і, мабуть, найкорисніша порада — «не стукати її в ніс». Колекція Бейлі/Райан.

Телеграма, *Adm. John Jellicoe to Admiralty*, 23 березня 1915 р., документи Черчилля, СНАР 13/62/83. У своїй телеграмі Джелліко описує затоплення *U-29* і хвалить «справжній морський» учинок «*Дредноута*», проте заохочує тримати затоплення субмарини в таємниці. Телеграфною прозою він повідомляє: «Ворога турбуватиме те, що субмарина зникла з невідомої причини».

349

«Інструкції для власників та капітанів», документи
Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої
Британії.

350

Там само.

Конфіденційна записка, 16 квітня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії; Відповіді позивача на допиті, проведеному *May Davies Hopkins*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 5—6.

Відповіді позивача на допиті, проведеному *Hunt, Hill & Betts*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 4.

Моряк «Лузитанії» Леслі Мортон, наприклад, писав у листі до *Associated Press*, що «зигзагоподібний курс для комерційних кораблів у ті часи ще не використовувався, крім того, вважалося, що корабель зі швидкістю понад 16 вузлів не може бути атакований субмариною». Лист, *Morton to Associated Press*, 15 травня 1962 р., документи Мортон, DX/2313, Мерсісайд.

Під час судового процесу в Нью-Йорку Томас Тейлор, один із капітанів «Кунард», підтвердив, що комерційні кораблі не застосовували зигзагоподібного курсу ще протягом п'яти місяців після потоплення «Лузитанії». Його запитали, чи став би він застосовувати таку тактику до катастрофи, і він відповів: «Ні, ми б не стали це робити. Ми ніколи не задумувалися над таким рішенням до того моменту». Свідчення, Томас Тейлор, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 907, 911, 915.

354

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

355

Телеграма, *Henry Francis Oliver to Jacky Fisher*, 2 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

356

Телеграма, *Henry Francis Oliver to Adm. John Jellicoe*, 2 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

357

Beesly, «*Room 40*», 100; *Ramsay*, «*Lusitania*», 246.

358

Beesly, «*Room 40*», 96—97.

359

Там само, 100.

360

Там само.

Телеграма, станція Сент-Меріз на Сіллі до Адміралтейства, 2 травня 1915 р., 16:05, документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії; телеграма, станція Сент-Меріз на Сіллі до Адміралтейства, 2 травня 1915 р., 18:07, документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії; телеграма, Адмірал, Девонпорт до Адміралтейства, 2 травня 1915 р., 22:22. Документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії; папка «Subs», 2 травня 1915 р., 10:27, 16:05 та 18:07, документи Адміралтейства, ADM 137/4101, Національний архів Великої Британії.

362

Frost, «German Submarine Warfare», 186.

Link, « *Wilson: Struggle*», 48, 120—22; *Devlin*, «*Too Proud to Fight*», 318—19.

364

Cooper, «Walter Hines Page», 306.

365

Усі відомості для цього розділу взято з військового журналу Швігера.

366

Свідчення, Джон Льюїс, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 598.

367

Morton, «Long Wake», 101.

368

Washington Times, 3 травня 1915 р.

369

Лист, *Grace French to Prichard*, 10 вересня 1915 р., документи
Прічард.

370

Меню, SAS/33D/2/13b, Мерсісайд.

371

Усю інформацію взято з архіву «Кунард», D42/B4/45: Протокол, 18 лютого 1915 р.; 10 березня 1915 р.; 21 квітня 1915 р.; 5 травня 1915 р.

372

Лист, *Michael Bume to William Jennings Bryan*. 8 червня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

373

Harold Smethurst, «Hand-Written Account», DX/2085, Мерсісайд.

374

S. Smith, «Theodate Pope Riddle», розд. 1, с. 3.

375

Katz, «Dearest», 20.

376

Там само, 19.

377

Там само, 22.

378

Mitchell, «Fat and Blood», 42.

379

Mitchell, «Wearand Tear», 47.

380

Katz, «Dearest», 22.

381

Knight, «Allthe Facts», 277.

382

Там само.

Там само, 259. Своєю книгою Гілман зменшила популярність Мітчелла, проте це не завадило Вудро Вільсону невдовзі після його перемоги на виборах у 1912 році пройти огляд у клініці Мітчелла. Десять років Вільсон страждав від невеликих крововиливів та інших проблем, пов'язаних із порушеннями кровообігу в мозку, яке йому так і не діагностували. У 1906 році на посаді президента Принстону в нього відмовило ліве око. Доктор Мітчелл прогнозував, що Вільсон не доживе до кінця свого першого президентського терміну. Він рекомендував відпочинок, фізичні вправи та здорове харчування, а також звести рівень стресу до мінімуму. *Link, «Dr. Graysons Predicament», 488—89.*

384

S. Smith, «Theodate Pope Riddle», розд. 5, с. 1.

385

Там само.

386

Там само.

387

Там само.

388

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

389

Mackworth, «This Was My World», 242.

390

Там само, 241—42.

391

Лист, *Grace French to Mrs. Prichard*, 12 листопада 1915 р.,
документи Прічард.

Лист, *Grace French to Mrs. Prichard*, 20 листопада 1915 р., документи Прічард. Майк Пуар'є стверджує, що ця жінка була ірландкою.

393

Лист, *Olive North to Mrs. Prichard*, 11 вересня 1915 р., документи
Прічард.

394

Там само.

395

Лист, *Gertrude Adams to Mrs. Prichard*, не датований, документи
Прічард.

396

Ramsay, « Lusitania», 50.

397

Швігер, військовий журнал.

Уночі швидкісний корабель без ходових вогнів можна було помітити за білою хвилею, що здіймалася біля носа корабля. Це становило особливо серйозну проблему у водах, де багато світних морських організмів. Деякі моряки субмарин розповідають про побожне відчуття, яке охоплювало їх, коли вони бачили хвилю на носі есмінця, незважаючи на те що есмінці становили для них найбільшу загрозу. Один з матросів назвав це видовище «милим». Командир субмарини Георг фон Трапп писав, що в такі моменти здавалося, наче в есмінця «відросли білі вуса»: *Von Trapp, «To the Last Salute», 75; Neureuther and Bergen, «U-Boat Stories», 112,199.*

Переклад записок, Amo Spindler, *Der Handelskrieg mit U-Booten*, скринька 2, колекція Бейлі/ Райан; Preston, «*Lusitania*», 165; Richard Wagner, «*Lusitania's Last Voyage*», журнал, весна 2005 р., www.beyondships.com/files/hLU-SITANIAarticler.pdf, 3.

400

«U-58: Допит тих, хто вижив», документи Адміралтейства, ADM 137/4126, Національний архів Великої Британії, 5.

401

Звіт про допит тих, хто вижив на *UB-109*, документи Адміралтейства, ADM 137/4126, Національний архів Великої Британії, 7.

402

Швігер, військовий журнал.

403

«Рятує 15 пасажирів “Лузитанії” і пише дружині зі шлюпки»,
стаття з невідомого джерела, Історичне товариство, Нью-Йорк.

404

Лист, *Huston to «Ruth»*, 1 травня 1915 р., *Kalafus et al*, «*Lest We Forget*».

405

«Розповідь місіс Дж. Мак-Фаркуар», документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

406

Lauriat, «Last Voyage», 69.

407

Розповідь Коннер, цитовано в *Kalafus et al.*, «*Lest We Forget*».

Телеграма, *Admiralty to C.-in-C. Devonport*, 4 травня 1915 р., а також телеграма *Stockton to Admiralty*, 5 травня 1915 р.; обидві зберігаються у «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

Телеграма, *Admiralty to C.-in-C.*, 4 травня 1915 р., телеграма, *Naval Center Devonport to Admiralty*, 4 травня 1915 р., телеграма, *Stockton to Admiralty*, 5 травня 1915 р., телеграма, *Orion (via Pembroke) to Admiralty*, 5 травня 1915 р., а також телеграма, *C.-in-C. Home Fleet to Admiralty*, 5 травня 1915 р.; усі зберігаються у «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

410

Папка «Subs», 2 травня 1915 р., 10:30 ранку, а також 3 травня 2:30 ранку, документи Адміралтейства, ADM 137/4101, Національний архів Великої Британії; New York Times, 3 травня 1915 р.

411

Папка «Subs», 4 травня 1915 р., 3:32 ранку, документи
Адміралтейства, ADM 137/4101, Національний архів Великої Британії.

412

Швігер, військовий журнал.

Marder, «From the Dreadnought», 266. Навіть розклад дня в них був абсолютно різний. Фішер найкраще працював рано-вранці, з 4 години ранку до сніданку; він також рано лягав спати — о 9 вечора. Черчилль же починав працювати о 8 ранку, ще лежачи в ліжку, — і працював до першої ночі. Контр-адмірал сер Дуглас Браунріт згадував: «Він являв собою цікаве видовище: вмощувався сидячи на великому ліжку, на якому були розкидані червоні та інших кольорів коробки для паперів, а коло його ніг сидів стенографіст. Сам містер Черчилль тримав у роті величезну [сигару] «Корона», на столику коло ліжка — склянку теплої води, а на колінах — записник!» (267).

Його енергійність та працездатність» — «Лорд Фішер і містер Черчилль», Холл 3/5, документи Холла.

Вайолет Асквіт, дочка прем'єр-міністра Герберта Асквіта, уважно спостерігала за подіями свого часу та людьми, які оточували її, у тому числі за Черчиллем і Фішером. Вона наводить таку цитату Черчилля: «Я думаю, мене хтось прокляв, бо я такий щасливий. Я знаю, що ця війна щомиті розбиває вщент життя тисяч людей — але, і я нічого не можу з цим вдіяти, я насолоджуюся кожною секундою свого життя» (цитату наведено в *Hough*, «*Winston and Clementine*», 286).

Вона також наводить деякі спостереження щодо Фішера: «Я сказала батькові та Він стону, що, хоч і не маю сумнівів щодо геніальності лорда Фішера, проте вважаю його небезпечним, бо він божевільний» (цитату наведено там само, 284). Іншого разу вона зауважила: «Який же дивний чоловік!» (цитату наведено там само, 306).

Один з її близьких друзів, Арчі Гордон, подорожував на «*Лузитанії*» в грудні 1908-го і дещо розчарувався. «Я сподівався отримати нові відчуття, досвід та знайомства, — писав він у листі. — А натомість отримав надзвичайно нудний готель із зачиненими вікнами та дверима». Спочатку його перехід проходив у доволі суворих умовах і його складно було назвати комфортним, але згодом подорож стала кращою. «Море заспокоїлось, з'явилося сонце, і люди повискакували звідусіль, наче кролі, — про таке годі було й мріяти» (*Carter and Pottle*, «*Lantern Slides*», 172).

415

«Лорд Фішер та містер Черчилль», Холл 3/5, документи Холла.

416

Лист, *Jellicoe to Sir Frederick Hamilton*, 26 квітня 1915 р., документи
Джелліко.

417

Churchill, «World Crisis», 230.

418

Hough, «Winston and Clementine», 270.

419

Churchill, « World Crisis», 443.

420

Там само.

Soames, «*Clementine Churchill*», 157—58; *Hough*, «*Winston and Clementine*», 270.

422

Marder, «Fear God», 209.

423

Телеграма, *James Gerard to William Jennings Bryan*, 6 травня 1915 р., «Міжнародні відносини».

424

Wilson, «My Memoir», 61.

425

Там само, 61—62.

426

Там само, 67.

427

Там само, 61—62.

428

Там само, 62.

429

Там само.

430

Телеграма, *William Jennings Bryan to Edward Grey, via Waiter Hines Page*, 30 березня 1915 р., «*Міжнародні відносини*»; *Link*, «*Winston: Struggle*», 347.

431

William Jennings Bryan to U S. Consul General, London, 3 травня 1915 р., «Міжнародні відносини».

432

Link, « Winston: Struggle», 119.

433

Там само, 348.

434

New York Times, 5 травня 1915 р.

435

Seymour, « *Intimate Papers* », 1:432.

436

Hart, «Gallipoli», 244.

437

Там само.

438

Там само, 210.

439

Keegan, «First World War», 248.

440

Hart, «Gallipoli», 37.

«Додаткова декларація», Колекція Бейлі/Райан.

Про страхову суму картин Г'ю Лейна див. статтю «Сер Гю Персі Лейн», у розділі «Люди», «Список пасажирів (перший клас)» на сайті *Lusitania Resource*, <http://www.rmslusitania.info/people/saloon/hugh-lane/>.

442

Churchill, «World Crisis», 421,447.

443

Wood et al., «*Sinking*», 179—80.

444

Швігер, військовий журнал.

445

Телеграма, *Head of Kinsale to Admiralty*, 5 травня 1915 р., «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

Телеграма, *Naval Center to Admiralty*, 5 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії». Документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії. У цій моторошній телеграмі зазначено: «Олд-Хед-Кінсейл доповідає п'ята сорок три артилерійський вогонь у тумані, Брау-Хед».

447

Телеграма, *Head of Kinsale to Admiralty*, 5 травня 1915 р., «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

Телеграма, *Naval Center to Admiralty*, 5 травня 1915 р., «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

Телеграма, *Naval Center Queenstown to Admiralty*, 5 травня 1915 (21:51), «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

450

Журнал, документи Міністерства оборони, DEFE/69/270,
Національний архів Великої Британії.

451

Телеграма, *Orion (via Pembroke) to Admiralty*, 5 травня 1915 р., «Внутрішні води: робочі телеграми», 1—5 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/112, Національний архів Великої Британії.

452

Там само.

453

Beesly, «Room 40» 90; Ramsay, «Lusitania», 202.

454

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

455

Свідчення, Джон Льюїс, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 587.

456

Свідчення, Майєрс, цитовано у *Kalafus et al.*, «*Lest We Forget*».

457

«Розповідь місіс Дж. Мак-Фаркуар», документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

458

Розмовна назва прапора Британії.

Morton, «Long Wake», 101. Майк Пуар'є не згодний з тим, що Мортон міг справді зустрітися з дівчатами Кромптон.

460

Розповідь Роберта Кея, надана Май-ком Пуар'є. Також особлива подяка Робертові Кею.

461

New York Times, 10 травня 1915 р.

462

Швігер, військовий журнал.

463

Якщо вам цікаво, де саме розташовані всі місця та частини акваторій, просто введіть назви в пошукову систему в Інтернеті.

Щоб дізнатися більше про Організацію з вивчення психічних явищ (Society for Psychical Research) та про спіритуалізм кінця XIX — початку XX століття, читайте мою книгу «*Thunderstruck*», 386—87.

465

Там само, 11,13,401.

466

S. Smith, «Theodate Pope Riddle», Примітки, 8.

467

Katz, «Dearest», 69.

468

Там само, 103; *S. Smith*, «*Theodate Pope Riddle*», розд. 8, с. 1.

469

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

470

Цитовано у «*The Story of the Sinking of the Lusitania*», *Deborah Nicholson Lines Davison*. Надано місс Девісон.

471

Записка, «“Лузитанія” — американський процес», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

472

Швігер, військовий журнал.

473

Телеграма, *Censor, Valencia to Admiralty*, 7 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

474

Там само.

475

Лист, *Guy R. Cockburn to Mrs. Prichard*, 6 вересня 1915 р.,
документи Прічард.

476

«Програма допомоги організаціям моряків», *«Лузитанія»*, 21 вересня 1912 р., DX/728, Мерсісайд; «Програма розваг», 21 та 22 квітня, 1915 р., D42/PR3/8/25, архів «Кунард».

477

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 5.

478

Ramsay, «Lusitania», 164.

479

«Розповідь містера А. Дж. Мітчелла», 14 травня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

Розповідь Жозефін Брендел, цитовано у *Kalafus et al.*, «*Lest We Forget*».

481

Журнал бездротових сигналів, 6 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

Телеграма, *Naval Center Queenstown to Admiralty*, 6 травня 1915 р., «Внутрішні води: робочі телеграми», 6—10 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/113, Національний архів Великої Британії.

483

New York Times, 6 травня 1915 р.; *Washington Times*, 5 травня 1915 р.

484

Washington Times, 5 травня 1915 р.

485

Wilson to Galt, 5 травня 1915 р., документи Вільсона.

486

Wilson to Galt, 6 травня 1915 р., документи Вільсона.

487

Wilson, «My Memoir», 66—67.

488

Там само, 67.

489

Там само.

490

Там само.

491

Link, «Wilson: Struggle», 398.

492

Washington Times, 6 травня 1915 р.

493

Перехоплена телеграма, *Norddeich to all Ships*, документи Адміралтейства, ADM 137/3959. Повний текст телеграми:

6 травня 1915 р.

НОРДДАЙХ УСІМ КОРАБЛЯМ

№48

ЛУЗИТАНІЯ виходить з Ліверпуля в напрямку Нью-Йорка 15 травня.

ТОСКАНІЯ виходить із Глазго 7 травня, прямує в Нью-Йорк через Ліверпуль.

КАМЕРОНІЯ 11 000 тонн виходить 15 травня, прямує в Нью-Йорк.

494

Швігер, військовий журнал.

«Розповідь місіс Неш», документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 187, Національний архів США, Коледж-Парк; «Розповідь Мод Р. Томпсон», документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 187, Національний архів США, Коледж-Парк; *Ramsay*, «*Lusitania*», 77.

496

«Розповідь місіс Неш», документи «Лузитанії», мікроплівка 580,
катушка 187, Національний архів США, Коледж-Парк.

497

Там само.

498

Lauhat, «Lusitania's Last Voyage», 5, 69—70.

499

Свідчення, Лео Томпсон, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 673.

500

Телеграма, *Kilrane to Director Naval Intelligence*, London, 7 травня, 1915 р., «Внутрішні води: робочі телеграми», 6—10 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/113, Національний архів Великої Британії.

Свідчення, Альфред Бут, «Слідство», Рядки 262—65, 276—77;
Відповіді позивача на допиті, проведеному *Hunt, Hill & Betts*,
клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р.,
Національний архів США, Нью-Йорк, 1, 3.

Телеграма, *Sensor, Valencia to Admiralty*, 7 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

Телеграма, 7 травня 1915 р., 11:25 ранку, цитовано у: Відповіді позивача на допиті, проведеному *May Davies Hopkins*, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 8.

503

Lauhat, «Lusitania's Last Voyage», 70.

504

Інтерв'ю з Френсісом Барроузом, «*Лузитанія*», Центр письмових архівів BBC.

505

«Розповідь місіс Дж. Мак-Фаркуар», документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

506

Швігер, військовий журнал.

Ви, мабуть, уже здогадалися, що ці та інші подібні відомості взято зі списків речей, які знайшли разом із неідентифікованими тілами загиблих пасажирів «Лузитанії». «Неідентифіковані тіла», «“Лузитанія”: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд; «“Лузитанія”: особисті речі неідентифікованих тіл» у листі *Wesley Frost to William Jennings Bryan*, 4 червня 1915 р., папка №341.111L97/37, Національний архів США, Коледж-Парк.

508

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

509

«Розповідь місіс Неш», документи «Лузитанії», мікроплівка 580,
катушка 187, Національний архів США, Коледж-Парк.

510

«Записка: рішення капітана», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

511

Швігер, військовий журнал.

512

Thomas, «Raiders», 96.

513

Швігер, військовий журнал.

Seymour, «*Intimate Papers*», 1:432; також див. *Ramsay*, «*Lusitania*», 77—78.

Seymour, «*Intimate Papers*», 1:432; *Cooper*, «*Walter Hines Page*», 306; *Ramsay*, «*Lusitania*», 78.

Keegan, «First World War», 199; Churchill, «World Crisis», 437.

517

Churchill, «World Crisis», 437.

518

Там само.

519

Там само, 438.

520

Лист, *Wilson to Galt*, 7 травня 1915 р., документи Вільсона.

521

Швігер, військовий журнал.

522

Thomas, «Raiders», 97.

523

Швігер, військовий журнал.

524

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 143.

525

Розповідь Роберта Кея, надана Майком Пуар'є.

Цитату Кесслера наведено у *Kalafus et al.*, «*Lest We Forget*».

527

Швігер, військовий журнал.

528

Там само.

529

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 73.

530

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

531

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

532

Лист, *Gadsden to Mrs. Prichard*, 4 липня 1915 р., документи
Прічард.

533

Лист, *Grace French to Mrs. Prichard*, 10 вересня 1915 р., документи
Прічард.

534

Лист, *Grace French to Mrs. Prichard*, 19 вересня 1915 р., документи
Прічард.

535

Там само.

536

Швігер, військовий журнал.

537

Morton, «Long Wake», 103.

538

Лист, *Thomas Mahoney to Adolf Hoehling*, 14 травня 1955 р.,
документи Хелінга.

539

Інтерв'ю з Гю Джонстоном, «*Лузитанія*», Центр письмових архівів
BBC.

540

Там само.

541

Morton, «Long Wake», 102-3.

542

Інтерв'ю з Джоном Бреннаном, «*Лузитанія*», Центр письмових архівів BBC.

543

Свідчення, Леслі Мортон, 16 червня 1915 р., 16, «Слідство».

544

Свідчення, Г'ю Джонстон, 16 червня 1915 р., 19, «Слідство».

545

Там само.

546

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 7.

547

Там само, 7—8.

548

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

549

Liverpool Weekly Mercury, 15 травня 1915 р.

550

Там само.

551

Там само.

Ballard, «*Exploring the Lusitania*», 84—85; *New York Times*, 10 травня 1915 р.; *Preston*, «*Lusitania*», 441—42; Свідчення, Кейсі Б. Морган, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 714,715; Свідчення, Лоуренс Спіар, клопотання, 766,767.

Якщо ви хочете дізнатися більше про торпеди та німецькі субмарини взагалі, завітайте на сайт uboat.net — авторитетний ресурс про німецьку підводну війну в часи Першої та Другої світової. Рекомендую розділ «Вибрані технічні дані про субмарини Німецької імперії та їхні торпеди» («Selected Technical Data of Imperial German U-Submarines and Their Torpedoes»), www.uboat.net/history/wi/part7.htm. Також див. www.navweaps.com/Weapons/WTGERPreWWII.htm.

553

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

Цитату Джеймса А. Брукса наведено в статті з невідомого джерела, недатована підшивка новин, документи Хелінга.

555

Bisset, «Commodore», 65.

556

Швігер, військовий журнал.

Цитату наведено в телеграмі, *Pitney to Tribune, New York*, 9 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

558

Свідчення, Грегори К. Девісон, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 837.

559

Свідчення, Томас Квін, 15 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії; *Preston, «Lusitania», 453.*

560

Див. *Garzke et al.*, «*Titanic*», а також *Wood et al.*, «*Sinking*», увесь
ТЕКСТ.

561

Wood et al, «Sinking», 177.

562

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 15 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії; *Preston*, 453.

563

Ballard, «Exploring the Lusitania», 87.

564

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

565

Лист, *Grace French to Mrs. Prichard*, 10 вересня 1915 р., документи
Прічард.

566

Свідчення, Вільям Макміллан Адамс, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 24.

567

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 9.

568

Там само, 72.

Свідчення, Чарльз Лоріа молодший, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 92,104.

570

Mackworth, «This Was My World», 242.

571

Там само, 243.

572

Там само, 244.

573

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 9.

574

Там само, 73.

575

«Розповідь Нори Бретертон», не датована, документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

576

Свідчення, Г'ю Джонстон, документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

577

Весь наведений тут діалог передано зі слів Джонстона, там само.

578

Розповідь Роберта Кея, надана Майком Пуар'є.

579

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 11.

580

Там само, 11.

581

Лист, *Henry Needham to Mrs. Prichard*, 9 липня 1915 р., документи
Прічард.

582

New York Times, 2 червня 1915 р.

583

Свідчення, Фредерик Дж. Гонтлетт, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 115.

Достеменно невідомо, що саме сталось у цих ліфтах. Престон наводить цитату одного з коридорних корабля: «Ми чули крики — вони зрозуміли, що потрапили в пастку». Вона також цитує іншого пасажера, який стверджував, що в ліфтах було «повно пасажирів, які кричали». Очевидно, що припинення постачання струму зупинило ліфти, і пасажери всередині пережили справді страшні миті. Проте знавець «Лузитанії» Майк Пуар'є сумнівається, що хтось справді опинився в пастці у ліфті або ж загинув у ньому — адже в розповідях інших пасажирів немає більше ніяких свідчень, що б підтверджували це. Проте ми ніколи не дізнаємося напевне. *Preston, «Lusitania», 210.*

585

Щодо того, що сталося у цьому підйомнику та багажному відділенні, не виникає ніяких сумнівів.

586

Ramsay, «Lusitania», 214.

587

Там само, 215.

588

Irish Independent, 7 травня 1955 р.

«Копії телеграм, що стосуються затоплення “Лузитанії”», різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

590

Телеграма, *Galley Head to Admiralty*, 7 травня 1915 р., документи Черчилля, CHAR 13/64.

591

Телеграма, *Naval Center Queenstown to Admiralty*, 7 травня 1915 р., документи Черчилля, CHAR 13/64; також див. Папка «Subs», документи Адміралтейства, ADM 137/4101, Національний архів Великої Британії.

Свідчення, Огден Геммонд, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 171—78; лист, *Ogden H. Hammond to Joseph F. Tumulty*, 21 травня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

Свідчення, Леслі Мортон, 16 червня 1915 р., 17, «Слідство»; *James H Brooks*, «*Statement or Story on the Sinking of the Lusitania*», документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк; свідчення, Ісаак Леманн, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 297.

594

уринок цього діалогу наводиться зі слів Ісаака Леманна там само,
297—98.

595

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

596

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

597

Там само.

598

Там само.

599

Свідчення, Гю Роберт Джонстон, 16 червня 1915 р., 19, «Слідство».

600

Інтерв'ю з Г'ю Джонстоном, «*Лузитанія*», Центр письмових архівів BBC.

601

Інтерв'ю з Г'ю Джонстоном, *«Лузитанія»*, Центр письмових архівів ВВС; свідчення, Г'ю Роберт Джонстон, 16 червня 1915 р., 19, *«Слідство»*.

602

Thomas, «Raiders», 97.

Це речення настільки не подібне до того, що Швігер міг би написати у своєму журналі, що в деяких дослідників «*Лузитанії*» навіть з'явилися підозри, що хтось міг пізніше відредагувати його журнал. Але я наводжу цитату як є, бо в журналі записано саме так, а в мене немає можливості дізнатися достеменно, чи редагував він свій журнал, щоб виглядати кращою людиною в очах майбутніх поколінь. Швігер, військовий журнал.

604

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 14, 78.

605

Там само, 17.

606

«Розповідь містера А. Дж. Мітчелла», 14 травня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

607

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 82—83.

Стаття в газеті, «Нокс розповідає про кінець Лузитанії» («Knox Describes Lusitania's End»), надано Майком Пуар'є, цитовано у *Kalafus et al*, «*Lest We Forget*».

609

«Розповідь Нори Бретертон», не датована, документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

610

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

611

Kalafus et al., «Lest We Forget».

612

Розповідь Грейс Френч, *Lennox Herald*, травень 1975 р., надано Майком Пуар'є.

613

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

614

Liverpool Weekly Mercury, 15 травня 1915 р.

615

Там само.

616

Mackworth, «This Was My World», 244.

617

Там само.

618

Розповідь Дороті Коннер, надано Майком Пуар'є.

619

«Розповідь місіс Неш», документи «Лузитанії», мікроплівка 580,
катушка 187, Національний архів США, Коледж-Парк, 2.

620

Там само, 3.

621

Цю деталь також повідомив Майк Пуар'є.

Свідчення, Леслі Мортон, 16 червня 1915 р., «Слідство», рядок 495. Мортон пише, що номер шлюпки був 13, але знавець Майк Пуар'є вважає, що той помилився, і насправді це була шлюпка № 9.

623

Morton, «Long Wake», 105.

624

Там само, 106.

625

Там само, 107.

626

Там само.

627

Там само.

628

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 18.

629

Irish Independent, 7 травня 1955 р.

630

Розповідь Роберта Кея, надано Майком Пуар'є.

631

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 20-21,85.

632

Папка «Subs», 7 травня 1915 р., 14:26, документи Адміралтейства, ADM 137/4101, Національний архів Великої Британії; також див. документи Черчилля, CHAR 13/64.

633

Morton, «Long Wake», 108.

Після неї в трубу затягло... — *Ramsay*, «*Lusitania*», 87; *Morton*, «*Long Wake*», 108.

635

Morton, «*Long Wake*», 108. Більше на цю тему див. у *Ballard*, «*Exploring the Lusitania*», 10.

636

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

637

Lauritas, «Lusitania's Last Voyage», 85—87.

638

Лист, *Hugh Johnston to Adolf Hoehling*, 25 вересня 1955 р.,
документи Хелінга.

639

Телеграма, *Head of Kinsale to Admiralty*, 7 травня 1915 р.,
документи Черчилля, CHAR 13/64.

Я вирішив зробити примітку, бо нерідко саме такі подробиці змушують читача зупинитись і поставити собі запитання: «Гммм, а звідки ви знаєте, що він підійшов до свого вікна?» Дуже просто: він сам розповів: *Frost*, «*German Submarine Warfare*», 187.

641

Там само, 188.

Це, знову ж таки, він розповідає сам: «Я, мабуть, хвилин десять чи п'ятнадцять міряв кроками кабінет». Там само.

643

Телеграма, Admiralty to S.N.O. Queenstown, 7 травня 1915 р.,
документи Черчилля, CHAR 13/64.

644

Лист, *Vice-Admiral C.H. Coke to Admiralty*, 9 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

645

Hendrick, «Life and Letters», 2:1—2.

646

Там само, 2:2.

647

Розповідь Джека Лоуренса. Разом із діалогом наводиться у Lawrence, «*When the Ships Came In*», 134—39.

648

Cooper, «Woodrow Wilson», 286.

649

Швігер, військовий журнал.

650

Лист, *E.S. Heighway to Mrs. Prichard*, 25 червня 1915 р., документи
Прічард.

651

основні відомості про переохолодження див. у *Weinberg*,
«*Hypothermia*».

652

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

653

Там само.

654

Mackworth, «This Was My World», 246.

655

Там само, 247.

656

Там само, 248.

657

Morton, «Long Wake», 108.

658

Свідчення, Фредерик Дж. Гонтлетт, клопотання пароплавної компанії «Кунард», 15 квітня 1918 р., Національний архів США, Нью-Йорк, 123.

659

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 25.

Як приємно, насправді приємно, що колись люди звертались один до одного «друже» (англ, «old chap» — давній приятелю, давній друже, старий). Там само, 40.

661

Morton, «Long Wake», 108—9.

662

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 29.

663

Там само.

Розповідь Генрі Вуда Сімпсона, наводиться в статті «Врятовані з “Лузитанії”», («Saved from the Lusitania»), *Church Family*, 14 травня 1915 р., надано Майком Пуар’є.

665

Мерсі, Звіт 1, розповідь Джорджа Білбро.

666

Див. повний список суден, що брали участь у порятунку, у листі:
Vice-Admiral C.H. Coke to Admiralty, 9 травня 1915 р., документи
Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

667

Frost, «German Submarine Warfare», 191.

668

Ramsay, «Lusitania», 25—26.

669

Lauriat, «Lusitaniafs Last Voyage», 34.

670

«Розповідь містера А. Дж. Мітчелла», 14 травня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

671

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

672

Hayden Talbot, «The Truth About the Lusitania», Answers, 8 листопада 1919 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

673

Ця фраза робить усю її розповідь дещо правдоподібною. Таку незначну річ зрозуміють лише підводники: панує тиша, хоча навколо всюди смерть та полум'я.

674

Швігер, військовий журнал.

675

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 85,147-48.

676

Телеграма, *Lands End Wireless Station to Chief Censor*, 7 травня 1915 р., документи Черчилля, CHAR 13/64.

677

Ramsay, «Lusitania», 274.

678

New York Times, 21 листопада 1915 р.

679

Там само.

680

Лист, *Norman H. Turner to Adolf Hoehling*, 18 вересня 1955 р.,
документи Хелінга.

681

діалог наводиться у *Mackworth*, «*This Was My World*», 248-49.

682

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

683

Lauriat, «Lusitania's Last Voyage», 41. Майк Пуар'є повідомляє, що чоловіком був Мак-Мюррей.

684

Boston Daily Globe, 11 травня 1915 р.

685

Mackworth, «This Was My World», 251.

686

Там само, 254.

687

Лист, *Dwight Harris to Mother*, 10 травня 1915 р., документи
Гарріса.

688

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

689

Katz, «Dearest», 120.

690

Лист, *Pope to Ada Brooks Pope*, 28 червня 1915 р., документи Ріддл.

691

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 161.

692

Телеграма, *Tuchy, London to New York World*, 9 травня 1915 р.,
документи Черчилля, CHAR 13/64.

693

Там само.

Як і з багатьох інших приводів, існують суперечності й щодо точної кількості пасажирів та членів команди на борту, кількості загиблих, а також щодо кількості американців. Я обрав офіційні дані «Кунард». Див. «Загальний аналіз пасажирів та членів команди», а також «Список пасажирів за громадянством» у «“Лузитанія”: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд.

Лист, *Charles P. Sumner to General Manager's Office, Cunard*, 18 травня 1915 р., D42/PR13/32, архів «Кунард».

Один цей лист може передати страшну картину трагедії. На тринадцяти сторінках з одинарним інтервалом наведено всі телеграми, які передавали одне одному головний офіс «Кунард» та нью-йоркське відділення.

Подробиці пошуків Леслі Мортон взято з книги *Morton*, «*Long Wake*», 112—13.

697

Цей фрагмент шлюпки зберігається в Гуверівському інституті,
Стенфордський університет.

698

Frost, «German Submarine Warfare», 226-28.

699

Там само, 226.

700

«Ідентифіковані тіла, список Південного берега», «“Лузитанія”»: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд.

701

Frost, «German Submarine Warfare», 228.

702

Телеграма, 15 липня 1915 р., «Тіло чоловіка винесло на берег»,
D42/PR13/1/226—250, архів «Кунард».

703

Телеграма, *Wesley Frost to William Jennings Bryan*, 13 травня 1915 р., папка 341.111L97/16, Національний архів США, Коледж-Парк.

704

Телеграма, *U.S. Consul General, London, to William Jennings Bryan*, 7 квітня 1915 р., «Міжнародні відносини».

705

Лист, *Sgt. J. Regan to U.S. Consul Wesley Frost*, 20 серпня 1915 р.,
папка 341.111L97/105, Національний архів США, Коледж-Парк.

706

подробиці розтину тіла Шилдса можна знайти в листі, *Wesley Frost to U. S. Secretary of State*, 27 липня 1915 р., а також у додатку «Розтин тіла Віктора Е. Шилдса», папка 341.111.L97/87, Національний архів США, Коледж-Парк.

707

Лист, *Alfred A. Booth to Charles P. Sumner*, 8 травня 1915 р.,
D42/C1/1/66, частина 2 з 4, архів «Кунард».

708

Лист, *Charles P. Sumner to Alfred A. Booth*, 14 травня 1915 р.,
D42/C1/1/66, частина 2 з 4, архів «Кунард».

709

Washington Times, 10 травня 1915 р.

«Ідентифіковані тіла», «“Лузитанія”»: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд; лист, *Wesley Frost to U. S. Secretary of State*, 17 вересня 1915 р., папка 341.111L97/123-124, Національний архів США, Коледж-Парк.

711

Я вирахував ці числа на основі даних, що містяться в «“Лузитанія”»: Список пасажирів та членів команди», SAS/29/6/18, Мерсісайд.

712

Preston, «Lusitania», 297.

713

Лист, *Grace French to Mrs. Prichard*, 10 вересня 1915 р., документи
Прічард.

714

Лист, *Theodate Pope to Mrs. Prichard*, 4 лютого 1916 р., документи
Прічард.

715

Лист, *Ruth M. Wordsworth to Prichard*, 9 липня 1915 р., документи
Прічард.

716

Анотація телеграми, *Richard Webb to Cecil Spring-Rice*, 11 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

717

Horgan, «Parnell to Pearse», 274.

718

Там само, 273.

719

Там само, 275.

720

«Меморандум щодо дій капітана», 8 травня 1915 р., документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

721

Телеграма, *Richard Webb to Cecil Spring-Rice*, 11 травня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

722

Лист, *Wesley Frost to William Jennings Bryan*, 11 травня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

723

Записка, «Розповідь капітана В. А. Касла», 14 травня 1915 р., документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

724

Independent, 24 травня 1915 р.

725

Зображення справжніх розшифрувань можна знайти в документах Міністерства оборони, DEFE/69/270, Національний архів Великої Британії.

726

Там само.

727

Там само.

728

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 15 червня 1915 р., 4, «Слідство».

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 143; телеграма, Wesley Frost to William Jennings Bryan, 9 травня 1915 р., «Міжнародні відносини». У своїй телеграмі Фрост наводить цитату пасажера, що починається зі слів «Опівдні корабель почав іти загзагом... коло узбережжя Ірландії».

730

Свідчення, Вільям Томас Тьорнер, 15 червня 1915 р., 15,
«Слідство».

731

Додаток до звіту, документи Міністерства транспорту, МТ 9/1326,
«Слідство», 9.

732

Там само, 7.

733

Лист, *Norman H. Turner to Adolf Hoehling*, 18 вересня 1955 р.,
документи Хелінга.

734

Записка, Голова відділу морської історії, 25 жовтня 1972 р., документи Міністерства оборони, DEFE/69/270, Національний архів Великої Британії.

735

Beesly, «*Room 40*», 121.

736

стаття та інтерв'ю, Патрік Біслі, Різне 162, Арт. 2491, Імперський
воєнний музей.

737

Записка, «Лузитанія — американський процес», документи Адміралтейства, ADM 1/8451/56, Національний архів Великої Британії.

738

Irish Independent, 7 травня 1955 р.

739

Bisset, «Commodore», 46.

740

Liverpool Weekly Mercury, 15 травня 1915 р.

741

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 101; Wood et al., «Sinking», 179
—80.

Ballard, «Exploring the Lusitania», 194—95. До речі, у книзі Балларда багато цікавих фотографій (152—91), на яких зображено уламки «Лузитанії» на дні моря — їх зробили під час вивчення уламків у 1993 році.

743

Garzke et al., «*Titanic*», 260—61; *Wood et al.*, «*Sinking*», 181—183, 187.
Також див. Додаток до звіту, документи Міністерства транспорту, МТ
9/1326, «Слідство».

744

Preston, «Lusitania», 453.

745

Свідчення, Джордж Літл, 15 травня 1915 р., «Свідчення, вилучені з документів Торговельної палати», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії; *Preston, «Lusitania»*, 453.

746

Garzke et al., «*Titanic*», 256—260, 263-267; *Wood et al.*, «*Sinking*», 174-178,186,188.

747

New York Times, 15 листопада 1921 р.

Резолюція, 16 травня 1915 р.; Медичний коледж Раш, резолюція, 16 травня 1915 р.; Коледж стоматології, Університет Іллінойсу, резолюція, 11 травня 1915 р.; Генеральна асамблея штату Теннессі, резолюція: документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк; Соорет, «*Vanity of Power*», 33—34; *Cummins*, «*Indiana's Reaction*», 13,15,17.

Хочу додати, що мені дуже приємно було читати резолюцію штату Луїзіана на тлі жорсткої політичної ситуації в Америці під час написання книги: «Така криза, що зараз панує у нашій країні, вимагає від наділених владою розсудливості, розважливості, стійкості та точності мислення».

«Волею Господа ця країна має такого лідера у Вудро Вільсоні... який разом зі своїми радниками вже продемонстрував стриманість та відважність і велику людяність, що відображує почуття його вірних громадян».

Резолюція, 20 травня 1915 р., Законодавчий орган Луїзіани, документи «Лузитанії», мікроплівка 580, катушка 197, Національний архів США, Коледж-Парк.

749

німецька газета *Neue Preussische Zeitung*, 10 травня 1915 р.,
переклад, «Аналіз зарубіжної та німецької преси», скринька 2,
колекція Бейлі/Райан.

750

Телеграма, *Heer*[нерозбірливо], *New York, to Evening News, London*,
8 травня 1915 р., документи Черчилля, CHAR 13/64.

Berg, «Wilson», 364; Link, «Wilson: Struggle», 382.

Редактор газети Освальд Гаррісон Віллард у своїй автобіографії «*Fighting Years*» заявив, що саме він заронив ідею вислову «надто гордий, щоб битися» («too proud to fight») у думки президента. Хоч і ненавмисне. Він обговорював концепцію промови з Тамулті, особистим секретарем Вільсона, але й гадки не мав, що той передасть цю ідею Вільсонові. *Villard, «Fighting Years», 256—57.*

752

Berg, « Wilson », 364.

753

Wilson to Galt, 11 травня 1915 р., документи Вільсона.

Wilson to Galt, 12 травня 1915 р., документи Вільсона.

Вільсон розумів, що дипломатичні ноти протесту навряд чи дадуть якийсь ефект, але все одно вважав їх важливими. «Фактів ними не змінити, — писав він у листі до Галт від 8 серпня 1915 р., — як і планів чи цілей. Вони не приносять миттєвих результатів. Але вони здатні заронити якісь думки, які можуть — навіть підсвідомо — змінити точку зору й започаткувати зустрічний потік. Принаймні я на це сподіваюсь, і це єдина надія для спантеличених англійців!»

Телеграма, *William Jennings Bryan to German Foreign Office, via U. S. Amb. James Gerard*, 13 травня 1915 р., «Міжнародні відносини», 394; *Berg, «Wilson»*, 365—66.

756

Cummins, «Indiana's Reaction», 24.

Wilson to Galt, не датовано, документи Вільсона. Вільсон писав: «Він і дійсно зрадник, хоча я, принаймні зараз, можу сказати це тільки Вам».

Дезиртирство Брайана прикро вразило Вільсона. У листі до Галт від 9 червня 1915 року він писав: «Відставка містера Брайана завдала мені чимало болю. Завжди прикро, коли розумна неупереджена людина, яку ти вважав другом та довіреною особою, відвертається від тебе й піднімає на тебе руку; важко ставитися до цього справедливо і не сприймати це як вияв лихих намірів».

На це Галт відповіла: «Ура! Старого Брайана більше немає!»

758

Starling, «*Starling*», 62.

759

Halpem, «Naval History», 306.

760

Bailey and Ryan, «Lusitania Disaster», 36.

761

Холл, протокол, 27 грудня 1915 р., різні документи «Лузитанії», документи Адміралтейства, ADM 137/1058, Національний архів Великої Британії.

762

New York Times, 9 вересня 1915 р.; «Список суден, потоплених U-88», скринька 2, колекція Бейлі/ Райан.

763

Cummins, « Indiana's Reaction », 30.

764

«Щоденник капітана Хоупа», 5 листопада 1916 р., документи Адміралтейства, ADM 137/4169, Національний архів Великої Британії.

765

Scheer, «Germany's High Sea Fleet», 194.

766

Там само.

Tuchman, «Zimmermann Telegram», 141; Birnbaum, «Peace Moves», 277. Такман зауважує, що в плані Гольцендорффа (а він займає майже двісті сторінок) є навіть такі подробиці, як калорійність звичайного британського сніданку та відсоток вовни в тканині, з якої шиють спідниці англійські жінки. Кервер наводить інший приклад ілюзорного мислення, яке охопило німецький флот: адмірал Едуард фон Капелле 1 лютого 1917 року сказав: «З військової точки зору я вважаю, імовірність вступу Америки у війну на боці ворога нульова». *Tuchman, «Zimmermann Telegram», 139; Koerver, «German Submarine Warfare», xxxiii.*

768

Діалог, який я наводжу тут, подає Холл у розділі 25 своєї неопублікованої автобіографії «Draft D», документи Холла.

Там само; *Boghardt*, «*Zimmermann Telegram*», 106—107; *Link*, «*Wilson: Campaigns*», 343.

770

Hall, «Draft D», розд. 25, документи Холла.

771

Tuchman, «Zimmermann Telegram», 151.

Boghardt, «Zimmermann Telegram», 78,101,105. Свою розповідь я мусив скоротити, бо про телеграму Циммермана можна написати окремих том, як і зробили деякі інші автори. Щоб дізнатися більше з цієї теми, спочатку прочитайте роботу Такмана — це варто зробити вже тільки заради його яскравого стилю. Найбільш сучасне дослідження цієї теми подані у *Boghardt, «Zimmermann Telegram»* (2012) та *Gannon, «Inside Room 40»* (2010).

773

Beesly, «Room 40», 223.

774

Tuchman, «Zimmermann Telegram», 185.

775

Лансінг, особиста записка, 19 березня 1917 р., документи Лансінга.

776

Там само, 20 березня 1917 р.

777

Link, «Wilson: Campaigns», 421.

778

Sullivan, «Our Time», 272—73.

New York Times, 3 квітня 1917 р. — у цьому номері на першій шпальті вийшов повний текст промови Вільсона. Також див. Link, «Wilson: Campaigns», 422—26.

780

New York Times, 3 квітня 1917 р.

Churchill, «World Crisis», 682—83. Леді Еліс Томпсон — вона жила на початку ХХ століття і вела щоденник — була невисокої думки про США через їх утримання від війни. Двадцять сьомого лютого 1917 року, після потоплення лайнера «Кунард» «Лаконія», вона записала: «Мерзенний президент США, можливо, таки отримає “пенделя”, який підштовхне його, щоб помітити це нове німецьке безчинство. Він і досі вдає, що “обдумує ситуацію”...» Після ще одного потопленого судна, 24 березня 1917 року, вона пише: «Підозрюю, що Вільсон напише ще одну ноту!!! І цей черговий варварський учинок зникне в забутті. Вони — нація людей, що багато говорять, але мало роблять, — і хай їм грець». Щоденники леді Еліс Томпсон, т. 2 та 3, № 15282, Імперський воєнний музей.

782

Frost, «German Submarine Warfare», 5.

783

Sims, « Victory at Sea», 43.

784

Там само, 51.

785

Halpem, «Naval History», 359.

786

Lawrence, «When the Ships Came In», 131—32.

787

Там само, 132.

788

Там само, 133.

789

New York Times, 21 листопада 1915 р.

790

Ramsay, «Lusitania», 161; Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 172.

791

Лист, *George Ball to Adolf Hoehling*, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

Лист, *Mabel Every to Adolf Hoehling*, [4] травня 1955 р., документи Хелінга; *Ramsay*, «*Lusitania*», 161; лист, *George Ball to Adolf Hoehling*, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

793

Лист, *William Thomas Turner to Miss Brayton*, 10 червня 1915 р.,
D42/PR13/29, архів «Кунард».

794

Лист, *George Ball to Adolf Hoehling*, 22 липня 1955 р., документи
Хелінга.

795

New York Times, 21 листопада 1915 р.

796

Лист, *George Ball to Adolf Hoehling*, 22 липня 1955 р., документи Хелінга.

797

Там само.

798

Папка «Бойовий порядок для субмарин»: звіт про виходи субмарин, запис від 5 вересня 1917 р., документи Адміралтейства, ADM 137/4128, Національний архів Великої Британії; *Grant*, «*U-Boat Intelligence*», 73,185.

Це музей «Strandingsmuseum St. Geoige» у Торсмівде, Данія — зовсім близько від узбережжя Північного моря. Рубка U-20 стоїть на газоні перед головним фасадом, усі механізми та люки демонтовано. Палубна гармата Швігера — колись така смертоносна — встановлена в самому приміщенні музею, навпроти стенда з іншими частинами субмарини. Більше про музей можна дізнатися на сайті www.strandingsmuseet.dk/abotit-us.

800

«Чернетки записів», Холл 2/1, документи Холла.

801

Лист, *Hall to Percy Madeira*, 6 жовтня 1934 р., Холл 1/6, документи
Холла.

802

Ramsay, «Blinker Hall», 299.

803

Mackworth, «This Was My World», 262.

804

Там само, 259.

805

Там само, 260.

806

Стаття «На пам'ять від Джорджа Кесслера» («Compliments of Geoiqe Kessler»), *American Menu*, 14 квітня 2012 р., 12.

807

Більше з історії книгарні *Lauriat's* можна дізнатися з газети *Boston Globe* за 1 жовтня 1972 р., 19 травня та 13 червня 1999 р.

808

Kansas City Star, 15 червня 1919 р. Надано Майком Пуар'є.

809

Katz, «Dearest», 121.

810

Cunningham, «My Godmother», 51.

811

Katz, «Dearest», 122.

812

Там само, 125.

813

Hoehling and Hoehling, «Last Voyage», 171.