

Ерік Ларсон

Постріл із глибин. Останній рейс «Лузитанії»



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 неперевершено 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 у 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, аніж 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 таланти у сплетінні простодушності, наклепу та інтриги. 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 StarTribune

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 Лоріа, 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 відчути 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 відчувати 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 пасажирів 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 цих 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 відчувати 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 священика 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» і що пасажери 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», 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.

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». 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».

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 продовжилося.

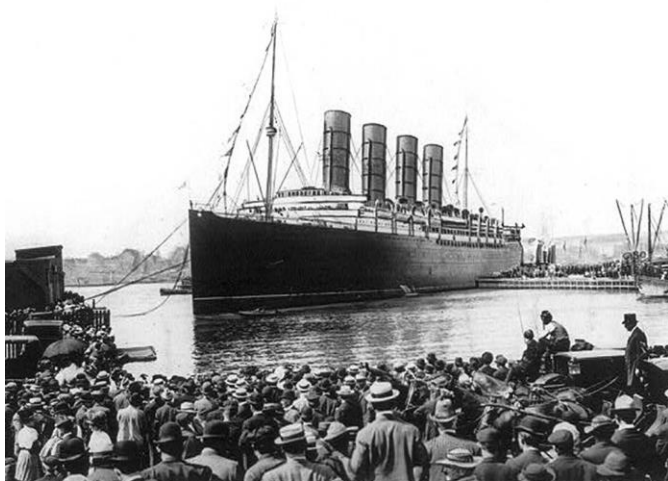
Декілька пасажирів залишилися спати одягненими у вітальні — боялися опинитися в пастці на нижніх палубах, якщо станеться атака. Один особливо стурбований пасажир, торгівець грецькими килимами, надяг жилет і спав у шлюпці. Інший, Ісаак Леманн, підприємець із Нью-Йорка, заспокоював себе тим, що всюди носив 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».

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. На борту було зареєстровано 2 тисячі людей, або «душ», із них 1265 пасажирів, серед яких було навдивовижу багато дітей, зокрема немовлят. Згідно з повідомленням газети New York Times, з початку року цей рейс став найбільшим рейсом у Європу за кількістю пасажирів. Повністю завантажене судно, з командою, пасажирами, багажем, запасами та вантажем, важило (тобто мало водотоннажність) 44 тисячі тонн, а максимальна його швидкість перевищувала 25 вузлів, або ж 30 миль на годину. Того року багато пасажирських

суден зняли з рейсів чи перевели на військову службу, і «Лузитанія» стала найшвидшим цивільним судном, яке залишилось обслуговувати населення. Тільки есмінці та найновіші британські лінійні кораблі класу «Королева Єлизавета» на нафтових двигунах могли пересуватися швидше. Такий великий корабель із можливістю розвивати таку швидкість вважався дивом сучасності. Під час одного з перших випробувань цього судна — подорожі навколо Ірландії в липні 1907 року — пасажир із Род-Айленду спробував сформулювати ширше значення кораблів у новому столітті.

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

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

В останньому абзаці *Bulletin* погрозив

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

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

Сам корабель не був ані грубим, ані примітивним. У своє перше трансатлантичне плавання «Лузитанія» вирушила в 1907 році з Ліверпуля. Того дня за відплиттям спостерігали тисячі людей, які збирались у різних місцях уздовж річки Мерсі, — вони співали «Пануй, Британіє!» та махали хустками. Пасажир на ім'я К. Р. Міннітт у листі дружині писав, що вийшов на найвищу

палубу, до чотирьох величезних труб, щоб насолодитися моментом: «Важко навіть уявити її розміри, аж доки не піднімешся нагору. Тут наче на верхівці Лінкольнського собору. Я також був у частині першого класу — описати цю красу просто неможливо».

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

Корабель стійко переносив усі негаразди. Він був швидким, комфортним та милим серцю багатьох людей. Наприкінці квітня 1915 року на його 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», хоча він здивувався і у своєму листі подяки писав: «Я не очікував, що моя заслуга отримає таке визнання. Усі ми на борту просто намагалися виконувати свої обов'язки, як і завжди».

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

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

Незважаючи на всі зусилля, яких докладала команда, вугільний пил проникав усюди — під двері кают, через замкові щілини, по трапах нагору. Стюардам доводилося постійно обходити корабель з ганчіркою, щоб протирати поруччя, ручки дверей,

столи, стільці, тарілки, чашки, будь-які поверхні, на яких збиралася сажа. Вугільний пил загрожував не тільки брудом: досягаючи певної концентрації в повітрі, він ставав надзвичайно вибухонебезпечним і міг призвести до руйнування корпусу судна. «Кунард» забороняла членам екіпажу мати на борту власні сірники — їм видавали безпечні сірники, які можна було запалити лише об спеціальну суміш, нанесену на коробку ззовні. Про будь-кого, у кого знаходили власні сірники, мали негайно доповідати капітанові Тьорнеру.

Корабель був збудований для швидкості. Він народився з гордості та занепокоєння, яке тоді, у 1903 році, охопило Британію: вона боялася програти в перегонах за лідерство в індустрії пасажирських кораблів. В Америці компанія J. P. Morgan скуповувала судноплавні лінії, щоб утворити монополію. У Європі Німеччина будувала найшвидші в світі океанські лайнери та отримала «Блакитну стрічку» для лайнера, який у рекордні строки здолав Атлантику. У 1903 році Німеччина вже шість років поспіль володіла «стрічкою», і Британія не могла оговтатись від сорому. На кону стояла гордість імперії та компанії «Кунард», і вони уклали незвичайну угоду. Адміралтейство погодилося позичити майже 2,4 мільйона фунтів стерлінгів (приблизно 2 мільярди доларів у сучасному еквіваленті) компанії «Кунард» під лише

2,75 відсотка для будівництва двох велетенських лайнерів — «Лузитанії» та «Мавританії». А компанія мусила прийняти деякі умови.

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

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

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

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

Прихильник дисципліни та ретельності, капітан Тьорнер характеризував себе як «старомодний моряк». Він народився в 1856 році, у часи мореплавства та імперії. Його батько був капітаном корабля, але сподівався, що син обере інший шлях та піде на церковну службу. Тьорнер відмовився ставати «попом», як він казав, і у віці восьми років якимсь умовив батьків дозволити йому піти в море. Він хотів пригод — і отримав їх безліч.

Спочатку він був юнгою на вітрильнику під назвою «Grasmere». Однієї ясної ночі у світлі місяця корабель налетів на мілину десь недалеко від берегів півночі Ірландії. Тьорнер доплив до берега сам, усіх інших членів команди та пасажирів урятували, хоча одна дитина померла від бронхіту. «Якби був шторм, — згадував один з пасажирів, — нікого врятувати, мабуть, не вдалося б».

Тьорнер переходив з одного судна на інше, якимось навіть плавав під командуванням свого батька на кораблі з прямими вітрилами. «На щоглі я був найспритнішим з усієї команди», — розповідав Тьорнер. Його пригоди тривали. Він був другим помічником капітана на кліпері «Thunderbolt», коли 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 Гітчинг. 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». 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 полюбляв 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».

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». 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 сучасно, що це навіть дратувало. Часто поводився нетактовно. Під час одного з плавань 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? — 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».

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». 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, — 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 установлення 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».

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 по вечеряти. За головного лишився старший помічник.

«Хвиля прийшла зненацька», — 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 розтрощило 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» — «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 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».

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». 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 впіймали в Британській Східній Африці та планували передати в зоопарк Бронкса. Їхня дворічна дочка Лідія гралася з левенятами на палубі, «забавляючи інших пасажирів», 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 залом 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, невдоволені сучасністю. Якось у 1910 році пасажир другого класу нарікав на те, що «на палубі корабля не місце продавцям ірландських шалей» 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». 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.

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», і зняли його з командування судном.

Вашингтон. Місце самотності

Поїзд із тілом Еллен Акссон Вільсон¹ 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,

¹ Перша дружина президента США Вудро Вільсона. (Тут і далі прим. пер.)

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. Втративши її, він водночас втратив свого головного співрозмовника та радника, 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, — 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 заміський 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». 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: 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 тюків 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 втягти 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 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. 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.