

ERIK LARSON

SIAJUL MORȚII

ULTIMA CĂLĂTORIE A NAVEI
LUSITANIA

Traducere din limba engleză
ANCA SIMITOPOL

Erik Larson (n. 1954) este autorul cărților *In the Garden of Beasts*, *The Devil in the White City*, *Thunderstruck*, *Isaac's Storm* și al altor lucrări de nonficțiune. A scris pentru numeroase reviste din Statele Unite și a fost redactor la *Wall Street Journal* și *Time*. El și soția sa își împart timpul între Seattle și New York.

CUPRINS

Suspans exploziv	13
O știre de la căpitan	17
I. „Maimuțoi afurisiți“	
<i>Lusitania</i> : Bătrânul marin	25
<i>Washington</i> : Locul însingurării	49
<i>Lusitania</i> : Tetine de cauciuc și Thackeray	79
<i>U-20</i> : Cel mai fericit submarin	97
<i>Lusitania</i> : Menajerie	120
<i>Camera 40</i> : „Misterul“	134
<i>Lusitania</i> : O cavalcadă de pasageri	152
<i>Camera 40</i> : Viclenia „clipitorului“	176
<i>Washington</i> : Pierdut	181
<i>Lusitania</i> : La drum	189
<i>U-20</i> : Către insula Fair	199

<i>Lusitania: Rendez-vous</i>	205
<i>ReCamera 40: Cadență sărtări</i>	214
II. Coardă de sărit și caviar	
U-20: „Punctul orb“	217
<i>Lusitania: O duminică pe ocean</i>	226
Camera 40; Queenstown; Londra:	
Protejarea navei <i>Orion</i>	237
U-20: O linie periculoasă	241
<i>Lusitania: Halibut</i>	245
U-20: Necazul cu torpilele	257
<i>Lusitania: Soare și fericire</i>	262
Camera 40: <i>Orion</i> navighează	264
U-20: Frustrare	267
Londra/Berlin/Washington: Alinare refuzată..	269
<i>Lusitania: Declarația</i>	281
U-20: În sfârșit	286
Reperare	291
Camera 40: <i>Schwieger</i> descoperit	292
<i>Lusitania: Tinere serviable</i>	296
U-20: Spectacol	303

<i>Lusitania: Viață după moarte</i>	308
U-20: Schimbare de plan	313
<i>Lusitania: Mesaje</i>	316
Londra/Washington/Berlin: Tensiune	321
U-20: Ceată	327
III. „Siajul morții“	
Marea Irlandei: Motoarele de deasupra	331
Londra /Washington: Întrebarea regelui	346
Marea Irlandei: Coșuri la orizont	349
<i>Lusitania: O priveliște minunată</i>	362
U-20: „Treff!“	371
IV. Sufletul negru	
<i>Lusitania: Impact</i>	375
Primele vești	392
<i>Lusitania: Decizii</i>	393
U-20: Priveliștea lui <i>Schwieger</i>	401
<i>Lusitania: O mică armată</i>	403
Telegramă	418
<i>Lusitania: Sfârșitul unei regine</i>	419

Toate punctele: Zvon 424

Rebelii: Lusitania: În voia valurilor 432

U-20: Lovitură la plecare 444

Lusitania: Pescăruși 448

Queenstown: Cei dispăruti 456

V. Marea secretelor

Londra: Vinovătie 479

Washington/Berlin/Londra: Ultima gafă 497

Epilog: Bunuri personale 523

Surse și mulțumiri 537

Note 547

Indice 647

MAREA BRITANIE ȘI ÎMPREJURIMILE, 1914



Căpitani trebuie să rețină că, deși se aşteaptă de la ei să depună toate eforturile pentru a asigura o călătorie rapidă, *nu trebuie să-și asume nici un risc ce s-ar putea solda cumva cu avarierea navelor. Ei vor ţine mereu seama de faptul că siguranța vieților și a bunurilor încredințate lor este principiul dominant după care trebuie să se ghidizeze în conducerea navelor și nici un pretins câștig în ceea ce privește promptitudinea sau scurtarea timpului călătoriei nu trebuie să fie dobândit cu riscul accidentării.*

„REGULI CARE TREBUIE RESPECTATE ÎN
TIMPUL SERVICIULUI ÎN CADRUL COMANIEI“
COMPANIA DE NAVIGAȚIE CU VAPOARE
CU ABURI CUNARD LIMITED,
MARTIE 1913

Prima grijă este siguranța submarinului.

AMIRAL REINHARD SCHEER,
Flota maritimă a Germaniei în Războiul
Mondial, 1919

O ȘTIRE DE LA CĂPITAN

În noaptea de 6 mai 1915, pe când nava lui se aprobia de coasta Irlandei, căpitanul William Thomas Turner a părăsit puntea de comandă și s-a îndreptat către salonul de la clasa întâi, unde pasagerii participau la un concert și la un spectacol, ceva obișnuit pe navele companiei Cunard care traversau Atlanticul. Era o încăpere mare și călduroasă, cu peretei placați cu lambriuri din lemn de mahon și având covoare colorate în verde și galben pe jos, cu două semineuri înalte de patru metri în pereții din față și din spate. De regulă, Turner evita astfel de evenimente la bordul vasului, deoarece îi dispăreau obligațiile sociale pe care le presupunea rangul de căpitan, dar această noapte nu era ca oricare alta, iar el avea de comunicat vești.

Camera era deja încărcată de tensiune, în ciuda cântecelor, și a pianului, și a trucurilor magice stângace, iar aceasta a sporit și mai mult când Turner a ieșit în față, la pauză. Prezența lui a avut efectul pervers de a confirma toate lucrurile de care se temuseră pasagerii încă de la plecarea lor de la

New York, aşa cum sosirea unui preot are darul de a submina zâmbetul vesel al asistentei medicale.

Intenția lui Turner era, însă, de a oferi siguranță. Îl ajuta și infățișarea. Având fizicul unui seif de bancă, era întruchiparea forței tăcute. Avea ochi albaștri și un zâmbet binevoitor și bland, iar părul lui grizonant – la cei 58 de ani – exprima înțelepciune și experiență, la fel ca și simplul fapt că era căpitanul unei nave Cunard. În conformitate cu practica de rotație a căpitanilor de pe o navă pe alta a companiei Cunard, aceasta era cea de-a treia tură a lui în calitate de comandant al *Lusitania*, prima pe timp de război.

Turner și-a anunțat acum publicul că a doua zi, vineri, 7 mai, vaporul avea să intre în apele din largul coastelor sudice a Irlandei, care făceau parte dintr-o „zonă de război”, desemnată astfel de Germania. În sine, acest lucru era departe de a fi o noutate. În dimineața plecării vaporului de la New York, apăruse un anunț în paginile ziarelor newyorkize. Publicat de Ambasada Germaniei la Washington, anunțul le amintea cititorilor de existența zonei de război și avertiza că „navele care navighează sub pavilionul Marii Britanii, sau al oricărui dintre aliații ei, sunt susceptibile de a fi distruse” și că pasagerii care călătoreau pe asemenea vapoare „fac acest lucru pe propriul risc”.¹ Deși nu menționa vreun vas anume, avertismentul fusese în mare măsură interpretat ca referindu-se la nava lui Turner, *Lusitania*, și, într-adevăr, în cel puțin un ziar important, *The New York World*, el fusese poziționat chiar lângă anunțul

companiei Cunard referitor la vapor. De atunci, cam tot ce făcuseră pasagerii fusese „să se gândească la submarine, să viseze, să doarmă și să mănânce cu submarinele în gând”, potrivit lui Oliver Bernard, un designer-scenograf care călătorea la clasa întâi.

Turner le-a dezvăluit apoi ascultătorilor că, mai devreme, în seara aceea, pe vas fusese primit un avertisment prin semnale radio, privitor la activitatea recentă a submarinelor în apele din largul coastelor irlandeze. El și-a asigurat auditoriul că nu exista nici un motiv de alarmare.³

Dacă orice altă persoană ar fi dat acele asigurări, ele ar fi putut părea niște paliative fără temei, însă Turner chiar credea ce spunea. Era sceptic față de amenințarea reprezentată de submarinele germane, mai ales când era vorba de vaporul său, unul dintre marii „ogari” transatlantici, poreclă pe care o primiseră datorită vitezei pe care o puteau atinge. Superiorii săi de la Cunard îi împărtășeau scepticismul. Directorul de la New York al companiei a dat un răspuns oficial avertismentului german: „Adevărul este că *Lusitania* e cea mai sigură navă de pe toate mările”.⁴ E prea rapidă pentru orice submarin. Nici un vas german de război n-o poate prinde sau măcar să se apropie de ea. Experiența personală a căpitanului Turner venea ca o confirmare în acest sens: în două situații anterioare⁵, când se aflase la comanda unui alt vapor, dăduse peste ceea ce crezuse că erau submarine și scăpase cu succes de ele, ordonând ca nava să înainteze cu viteză maximă.

Nu le-a spus nimic pasagerilor săi despre aceste incidente. Le-a oferit, în schimb, o altfel de asigurare: la intrarea în zona de război, a doua zi, vaporul avea să se afle în deplină siguranță, în grija Marinei Regale.

Le-a urat celor de față noapte bună și s-a întors pe puntea de comandă. Spectacolul a continuat. Cățiva pasageri au dormit complet îmbrăcați în salonul de mese, de teamă să nu fie blocați sub punte, în cabinele lor, dacă ar fi avut loc, totuși, un atac. Un pasager deosebit de neliniștit, un comerciant grec de covoare, și-a pus o vestă de naufragiu și s-a urcat într-o barcă de salvare, unde și-a petrecut noaptea. Un alt pasager, un om de afaceri din New York, pe nume Isaac Lehmann, s-a simțit oarecum consolat de revolverul pe care-l purta la el mereu și care avea să-i aducă, prea devreme, o anumită măsură de faimă, dar și de infamie.

Cu aproape toate luminile stinse și toate jaluzele și draperiile trase, marele vas de linie înainta pe apele oceanului, uneori prin ceată, alteori pe sub o întreagă broderie de stele. Chiar și pe întuneric, însă, la lumina lunii și în ceată, vaporul se distingea clar. La ora unu după miezul nopții, vineri, 7 mai, ofițerii de cart ai unui vas care se îndrepta spre New York au reperat *Lusitania* și au recunoscut-o imediat, chiar dacă trecea pe lângă ei la o distanță de două mile marine⁶. „Se vedea silueta celor patru coșuri“, a spus după aceea căpitanul Thomas M. Taylor. „Era singura navă cu patru coșuri.“⁷

Inconfundabilă și invulnerabilă, o așezare omenească din oțel, plutitoare, *Lusitania* înainta prin noapte ca o umbră neagră uriașă, profilându-se pe apă.⁸

Libris .RO

Respect pentru oameni și cărți

I
„MAIMUȚOI AFURISIȚI“

LUSITANIA: BĂTRÂNUL MARINAR

Fumul de la vapoare și aburii emanați de fluviu lăsau o pâclă care încețoșa lumea și făcea marele vas de linie să pară chiar și mai mare, mai degrabă ca un povârniș care se înălță dintr-o câmpie, decât produsul strădaniei umane. Coca navei era neagră; pescărușii zburau pe lângă ea ca niște fulgere albe, încântători acum, nefiind încă obiectele ororii, cum aveau să devină mai târziu pentru omul care stătea pe puntea de comandă a vaporului, la o înălțime de șapte etaje deasupra cheiului. Vasul a intrat cu prora înainte într-un bazin de staționare la Cheiul 54, pe fluviul Hudson, de la capătul vestic al Străzii 14 din Manhattan, unul dintr-o serie de patru cheiuri administrative de Compania de Vase cu Aburi Cunard, cu sediul la Liverpool, în Anglia. De pe cele două pasarele aflate în prelungirea punții de comandă, „aripile“ vaporului, căpitanul avea o vedere bună de-a lungul întregii carene a vasului, și chiar aici avea să stea sămbătă, 1 mai 1915, câteva zile de acum înainte, când vaporul urma să pornească într-o nouă traversare a Oceanului Atlantic.

În ciuda războiului din Europa, de acum intrat în a zecea lună – mai mult decât se așteptase oricine să dureze –, vaporul avea toate locurile rezervate și trebuia să transporte aproape 2 000 de oameni, sau „suflete“, dintre care 1 265 erau pasageri, inclusiv un număr neașteptat de mare de copii și bebeluși.⁹ Acesta era, potrivit ziarului *New York Times*, cel mai mare număr de călători care se îndreptau spre Europa, de la începutul anului, pe un singur vas.¹⁰ Când era încărcat la capacitate maximă cu echipaj, pasageri, bagaje, marfă și alimente, vaporul căntărea, sau deplasa, peste 44 000 de tone și putea să atingă o viteză maximă de peste 25 de noduri¹¹ (adică aproximativ 48 de kilometri pe oră). Din cauza faptului că multe nave de pasageri fuseseră fie retrase din circulație, fie transformate în nave militare, *Lusitania* devenise cel mai rapid vas civil aflat în folosință. Numai distrugătoarele și cele mai recente nave de luptă, alimentate cu motorină, ale Marii Britanii, cele din clasa *Regina Elisabeta*, se deplasau mai rapid. Că un vapor de asemenea dimensiuni putea să atingă o viteză atât de mare trecea drept unul dintre miracolele epocii moderne. În timpul unui voiaj de probă de la începuturi – o navigare în jurul Irlandei, din iulie 1907 –, un pasager care era originar din Rhode Island și încerca să înțeleagă semnificația mai profundă a navei și locul ei în noul secol, declarase pentru buletinul zilnic al companiei Cunard, publicat chiar la bordul navei: „*Lusitania* este, în sine, o epitomă perfectă a tot

ceea ce știe, sau a descoperit, sau a inventat omul până în acest moment“¹².

Ziarul comunicase atunci că pasagerii îi dăduseră „un vot de blam“¹³ companiei Cunard, „pentru două lipsuri flagrante ale navei: nu are la bord nici teren de vânat potârnichi, nici pădure cu căprioare“. Un alt pasager făcuse observația că, dacă s-ar fi dovedit vreodată necesară o nouă Arcă a lui Noe, el, unul, ar fi sărit peste partea cu construcția vasului și, pur și simplu, ar fi închiriat *Lusitania*, „căci, după calculele mele, este loc aici pentru câte o pereche din toate animalele care mai există, și tot mai rămâne“¹⁴.

Buletinul își dedicase ultimul paragraf unui avertisment adresat Germaniei, prin care compa-nia Cunard o punea în gardă, susținând că tocmai se primiseră vești pe vapor, prin semnale radio, că însuși kaizerul Wilhelm le trimisese o telegramă constructorilor acestuia: „Livrați-mi, vă rog, fără întârziere cel puțin o duzină de *Lusitanii*“¹⁵.

De la bun început, vasul devenise obiectul afecțiunii și al mândriei naționale. Potrivit obiceiului său de a-și boteza navele cu denumirile unor pământuri străvechi, compa-nia Cunard alesese *Lusitania*, o provincie romană din Peninsula Iberică, aflată aproximativ pe teritoriul Portugaliei moderne. „*Lusitanii* erau războinici, aşa încât romani i-au cucerit cu mare dificultate“, se spunea într-un memoriu din arhivele companiei, cu privire la numele viitorului vapor. „Trăiau în general

din jafuri și aveau maniere grosolane și neșlefuite.¹⁶ În uzul curent, numele a fost prescurtat sub forma „Lucy“.

Lusitania, în schimb, nu avea nimic în ea grosolan sau neșlefuit. Când a părăsit portul Liverpool, în primul ei voiaj transatlantic, în 1907, în jur de 100 000 de spectatori s-au adunat în diverse locuri, de-a lungul râului Mersey (pronunțat Merzey), ca să privească, mulți cântând „Rule, Britannia!“¹⁷ și fluturând batiste. Într-o scrisoare trimisă de la bord, pasagerul C.R. Minnitt i-a povestit soției sale cum urcase pe cea mai înaltă punte și stătuse lângă unul dintre cele patru coșuri falnice ale navei, pentru a surprinde cel mai bine momentul: „Nici nu-ți imaginezi cât de mare este, până nu ajungi tocmai în vârf, și atunci te simți de parcă ai fi pe catedrala din Lincoln“, spunea Minnitt. „Am străbătut zone de la clasa întâi și mi-e de-a dreptul imposibil să-ți descriu, atât este de frumos.“¹⁸

Frumusețea denatura, însă, complexitatea vasului. De la început a necesitat multă atenție. În prima sa iarnă, lemnăria din salon și sala de mese de la clasa întâi, și dintr-o serie întreagă de coridoare, a început să se contracte și a trebuit refăcută. Vibrațiile excesive au forțat compania Cunard să retragă nava din circulație, ca să fie consolidată suplimentar. Mereu se strica sau nu funcționa câte ceva. Un cuptor de pâine a explodat, rănind un membru al echipajului. A trebuit să fie răzuite și curățate cazanele de aburi. În timpul traversărilor de iarnă, țevăria îngheța și se spărgea. Becurile de

pe vapor se ardeau într-un ritm alarmant.¹⁹ Si asta nu era deloc o problemă minoră: *Lusitania* avea 6 000 de lămpi.

Vaporul a rezistat, însă. Era și rapid, și confortabil, și îndrăgit, iar, la sfârșitul lunii aprilie 1915, efectuase deja 201 de traversări ale Atlanticului.

Multe erau de făcut, rapid și eficient, în vederea pregătirii navei pentru plecarea de sămbătă, 1 mai, iar căpitanul William Thomas Turner excela în pri-vință rapidității și a eficienței. În imperiul Cunard, nimeni nu se pricepea mai bine decât el să conducea nave mari. Când ii venise rândul să fie numit căpitanul vasului *Aquitania* al companiei Cunard, Turner dobândise o anume faimă în timpul unei sosiri la New York, făcând vaporul să acosteze și apropiindu-l de pontonul său în numai 19 minute. Tot el deținea recordul de voiaj „în circuit“, adică de călătorie dus-întors, pe care-l atinsese în decembrie 1910, când, în calitate de căpitan al vasului *Mauritania*, geamănul *Lusitaniei*, condusese nava la New York și înapoi în doar 14 zile. Cunard îl răsplătise cu o Tavă de Argint. El considerase „foarte plăcut“ acest lucru, dar și surprinzător. „Nu m-am aşteptat să primesc o asemenea recunoaștere a rolului meu în această chestdiune“, notase într-o scrisoare de mulțumire. „Toți cei de la bord am încercat doar să ne facem datoria, ca în circumstanțe obișnuite.“²⁰

Complex, detaliat și dificil, procesul de pregătire a *Lusitaniei* necesita muncă fizică, destul de multă, lucru mascat de farmecul exterior al