



SIAJUL MORTII

Ultima călătorie a navei *Lusitania*

ERIK LARSON





CUPRINS

Suspans exploziv	11
O știre de la căpitan	15

I. „Maimuțoi afurisiți“

<i>Lusitania</i> : Bătrânul marinar	21
Washington: Locul însingurării	38
<i>Lusitania</i> : Tetine de cauciuc și Thackeray	60
U-20: Cel mai fericit submarin	74
<i>Lusitania</i> : Menajerie	91
Camera 40: „Misterul“	101
<i>Lusitania</i> : O cavalcadă de pasageri	114
Camera 40: Viclenia „clipitorului“	132
Washington: Pierdut	135
<i>Lusitania</i> : La drum	141
U-20: Către insula Fair	149
<i>Lusitania</i> : Rendez-vous	153
Camera 40: Cadență	160

II. Coardă de sărit și caviar

U-20: „Punctul orb“	163
<i>Lusitania</i> : O duminică pe ocean	169
Camera 40; Queenstown; Londra: Protejarea navei Orion ...	177
U-20: O linie periculoasă	180



<i>Lusitania</i> : Halibut	183
U-20: Necazul cu torpilele	192
<i>Lusitania</i> : Soare și fericire	196
Camera 40: Orion navighează	197
U-20: Frustrare	199
Londra/ Berlin/ Washington: Alinare refuzată	201
<i>Lusitania</i> : Declarația	209
U-20: În sfârșit	213
Reperare	217
Camera 40: Schwieger descoperit	218
<i>Lusitania</i> : Tinere serviable	221
U-20: Spectacol	226
<i>Lusitania</i> : Viață după moarte	230
U-20: Schimbare de plan	234
<i>Lusitania</i> : Mesaje	236
Londra/ Washington/ Berlin: Tensiune	240
U-20: Ceață	245

III. „Siajul morții“

Marea Irlandei: Motoarele de deasupra	249
Londra / Washington: Întrebarea regelui	261
Marea Irlandei: Coșuri la orizont	263
<i>Lusitania</i> : O priveliște minunată	273
U-20: „Treff!“	280

IV. Sufletul negru

<i>Lusitania</i> : Impact	283
Primele vești	295
<i>Lusitania</i> : Decizii	296
U-20: Priveliștea lui Schwieger	302
<i>Lusitania</i> : O mică armată	303
Telegramă	315
<i>Lusitania</i> : Sfârșitul unei regine	316
Toate punctele: Zvon	320
<i>Lusitania</i> : În voia valurilor	326
U-20: Lovitură la plecare	335
<i>Lusitania</i> : Pescăruși	338
Queenstown: Cei dispăruți	344

V. Marea secretelor

Londra: Vinovăție	363
Washington/ Berlin/ Londra: Ultima gafă	377
Epilog: Bunuri personale	396
Surse și mulțumiri	406
Note	412
Bibliografie	484
Indice	498



O ȘTIRE DE LA CĂPITAN

În noaptea de 6 mai 1915, pe când nava lui se apropia 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 pereți placați cu lambriuri din lemn de mahon și având covoare colorate în verde și galben pe jos, cu două șemineuri înalte de patru metri în pereții din față și din spate. De regulă, Turner evita astfel de evenimente la bordul vasului, deoarece îi dispăceau 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, așa 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 înfățișarea. Având fizicul unui seif de bancă, era întruchiparea forței tăcute. Avea ochi albaștri și un zâmbet binevoitor și blând, 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 *Lusitaniei*, 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 coastei 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 newyorkeze. 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 oricăruia 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“², 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 temeii, 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. Câțiva 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 consolată 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 jaluzelele și draperiile trase, marele vas de linie înainta pe apele oceanului, uneori prin ceață, alteori pe sub o întreagă broderie de stele. Chiar și pe întuneric, însă, la lumina lunii și în ceață, 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



LUSITANIA: BĂTRÂNUL MARINAR

Fumul de la vapoare și aburii emanați de fluviu lăsau o pâclă care încetoșa lumea și făcea marele vas de linie să pară chiar și mai mare, mai degrabă ca un povârniș care se înălța 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 administrate 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 sâmbătă, 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 cântărea, 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 potârnică, 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 compania Cunard o pune în gardă, susținând că tocmai se primiseră vești pe vapor, prin semnale radio, că însuși kaiser-ul 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, compania Cunard alesese *Lusitania*, o provincie romană din Peninsula Iberică, aflată aproximativ pe teritoriul Portugaliei moderne. „*Lusitanii* erau războinici, așa încât romanii 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 Și 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 sâmbătă, 1 mai, iar căpitanul William