

HET DRAMA VAN DE LUSITANIA

HET DRAMA VAN DE LUSITANIA

door

Mitch Peeke, Kevin Walsh-Johnson
en Steven Jones

Uit het Engels vertaald door

Renée en Jan Menting



2006 Uitgeverij Aspekt

Het drama van de Lusitania
Vertaald door Renée en Jan Menting
Originele titel: The Lusitania Story
uitgegeven door Leo Cooper
© 2006 Uitgeverij Aspekt bv
Amersfoortsestraat 27, 3769 AD Soesterberg
info@uitgeverijaspekt.nl
www.uitgeverijaspekt.nl
Ontwerp omslag: Aspekt Graphics
Binnenwerk: Van Swieten & Partner, Nieuwegein

ISBN: 90-5911-300-4

Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1994, St.b. 351, zoals gewijzigd bij het Besluit van 23 augustus 1985, St.b. 471, en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Inhoud

Het krachtenspel achter de bouw	17
Het ontwerp	21
De bouw van de droom	28
De tewaterlating	32
De afbouw	35
Proefvaart en aanpassingen	44
De Lusitania in de vaart	48
Oorlog!	58
De laatste afvaart	72
De 202de reis over de Atlantische Oceaan	78
De ondergang van de Lusitania	98
Openbare onderzoeken: de kroon versus de waarheid	107
Het wrak van de Lusitania	119
Wat bracht de Lusitania tot zinken?	123
Epiloog	138
Appendix I Passenger and crew list	151
Appendix II 1903 Agreement Cunard Obligations	195
Appendix III <i>Lusitania</i> Online	206
Appendix IV Afmetingen en overige gegevens	207
Bibliografie	208
Bronnen, divers	209
Index	210

Wij dragen dit boek op:

Aan de stad en de bevolking van Liverpool, de thuishaven van de *Lusitania*, die zo veel doen om de herinnering aan haar levend te houden;

Aan mijn vrouw Jay, mijn 'zonnetje op een regenachtige dag', bij wie voor mij altijd liefde, vertrouwen en steun beschikbaar waren, hoewel ze zelf bij tijd en wijle de status van *Lusitania*-weduwe dicht naderde!;

Mitch

Aan Sonja mijn vrouw, met veel liefde en genegenheid;

Kevin

Aan mijn vrouw Kim en mijn kinderen Sian en Matthew: zij allen verdroegen met liefde de lange uren die ik achter de computer doorbracht!

Steven

Voorwoord

Door F. Gregg Benis Jr., eigenaar van het wrak van de *Lusitania*.

Bij de lezingen die ik houd, luidt de vraag die mij het meest gesteld wordt: 'Hoe kan iemand eigenaar zijn van de *Lusitania*?' Het antwoord kan kort en krachtig zijn. Je koopt haar van degene die het eigendomsrecht heeft, in dit geval de London-Liverpool War Reclamations Board. De kwestie van mijn eigendomsrecht heeft sindsdien al grondig ter discussie gestaan, eerst voor het Britse Hof van de Admiraliteit in 1985-1986, daarna voor het Federale Districtshof in de vs, in 1994-1995, en tenslotte voor het Hooggerechtshof in Ierland in 1996. Steeds was de conclusie dat ik inderdaad de rechtmatige eigenaar van de *Lusitania* ben. Vreemd genoeg zijn er nog steeds mensen die dit in twijfel trekken. Je kunt nu eenmaal niet iedereen tevreden stellen.

Maar een veel boeiender vraag die ook gesteld wordt, is: 'Waarom zou iemand eigenaar van de *Lusitania* willen zijn?' Zelfs familieleden vragen mij dit wel eens. Dit is natuurlijk een vraag waaraan nogal wat haken en ogen zitten, net zoals aan de bouw en de ondergang van de *Lusitania* zelf. Hoe ze er nu ook uit zal zien, ze is en blijft een beauty, van boeg tot schroef, 240 meter lang. Ik voel voor de *Lusitania* dezelfde blinde trots als een ouder voor zijn kind, en ze blijft voor mij een prachtige schepping en tegelijkertijd een gigantische uitdaging.

Toen George Macomber, mijn toenmalige partner, en ik in 1968 de obsessie van John Light voor het schip begonnen te delen, hebben we geprobeerd om een duikinstallatie met een korte decompressietijd te construeren, waarmee we de onopgeloste vragen rond de scheepsramp zouden kunnen oplossen en waardevolle spullen van boord halen. Zulke installaties waren in die tijd eigenlijk een soort laboratoria. Nu kun je ze voor 50.000 à 70.000 dollar per dag huren. We waren onze tijd verscheidene jaren vooruit en we kwamen, zo bleek, ook heel wat dollars tekort om ons plan te verwe-

zenlijken. Maar ook al wonnen wij dan de hoofdprijs niet, dat doet niets af aan de schoonheid van de *Lusitania* en haar belangrijke plaats in de geschiedenis. Integendeel, het stimuleerde mij nog eens extra om, wanneer de tijd rijp zou zijn, de uitdagingen aan te gaan die het onderzoek naar haar raadselachtig snelle en ontijdige ondergang met zich mee zou brengen.

Zo zeker als de *Lusitania* nummer twee op de lijst van meest bekende scheepswrakken staat, na de op een ijsberg gelopen *Titanic*, zo zeker staat zij op de eerste plaats in de duikwereld. Als een soort Mount Everest voor het wereldje van de geoefende duikers ligt ze daar op de bodem van de Oceaan, op een diepte van nog geen 100 meter. Vooral avontuurlijk ingestelden die enig historisch besef hebben en wel van een uitdaging houden, worden door haar aangetrokken als door een sirene, want er is veel kennis, ervaring en moed voor nodig om bij haar te komen.

Mijn eigen inspanningen blijven gericht op het oplossen van de raadsels rond de *Lusitania*, op het organiseren van tentoonstellingen in musea en het verzorgen van educatieve presentaties. Zo hoop ik de belangstelling voor het schip aan te wakkeren en de belangrijke plaats die zij inneemt in de internationale geschiedenis en politiek onder de aandacht te brengen. Ik hoop dat boeken zoals het onderhavige de nieuwsgierigheid opwekken van mensen die genoeg middelen hebben om een grootscheeps onderzoek op touw te zetten naar deze zo liefallige maar eenzame dame, en dit onderzoek in beeld te brengen.

Vandaag de dag beschikken we over de noodzakelijke technologie, er is voldoende kennis en ervaring voorhanden en men ziet ook het belang in van een dergelijk onderzoek; het is alleen nog een kwestie van tijd voordat we de nog ontbrekende cruciale informatie boven water hebben. Waar precies, op de decimeter nauwkeurig, sloeg de torpedo in? (Niemand heeft het gat nog gezien). Waar precies vond de tweede grote explosie plaats die door meerdere getuigen genoemd is? En wat was de vermoedelijke oorzaak van deze explosie? Veel hypotheses zijn de revue al gepasseerd maar er zijn nog geen harde bewijzen gevonden. En toch liggen die maar een paar meter uit zicht, net onder de zeebodem, en op nog geen 100 meter onder de oppervlakte van de Atlantische Oceaan, als lagen ze te wachten op onthulling.

Dit boek is geschreven als was het de biografie van een beroemde vrouw uit de geschiedenis. Ik wil hierbij de schrijvers complimente-

ren met hun geslaagde poging om haar voor ons allemaal tot 'leven' te wekken. Tegelijkertijd zal ik de dag verwelkomen waarop we het verhaal echt kunnen afsluiten met een volledige en waarheidsgetrouwe verklaring voor haar rampzalige ondergang. Tot het moment waarop we het werk kunnen afmaken dat nog op de zeebodem ligt te wachten, zal het laatste woord over deze geschiedenis nog niet gezegd zijn.

Met respect en dank,
F. Gregg Bemis Jr.

Dankbetuiging

Graag willen we de volgende instellingen uitdrukkelijk dank zeggen voor alle hulp en informatie die we gekregen hebben:

National Maritime Museum, Londen
Merseyside Maritime Museum, Liverpool
New York Public Library, New York
The Museum of the City of New York, New York
University of Liverpool, Liverpool (Cunard archive)
Public Record Office, Londen
Archive Department of Hill, Dickinson & Co (Advocaten van de Cunard Lines)

Op een meer persoonlijk vlak gaat onze dank uit naar:

Stephen Rodgers van GE Power Systems, Clydebank (was John Brown Engineering Ltd)
Helmuth Döringhoff, van het Bundesmilitärarchiv, Freiburg, Bondsrepubliek Duitsland
Mrs Margaret Phillips, van de Kent County Library Services
Don Blows, voor het computerwerk
Peter Engberg-Klarstrom, van de Scandinavian *Titanic* Society
David Garstin RN (eerste machinist in ruste), met zijn zo grote kennis van de turbinemotoren van de *Lusitania*
Dr. John Bullen, Maritime Curator van het Imperial War Museum, Londen
Stan Walter, oud-curator van het Royal Artillery Museum, Londen
Kolonel J.M. Phillips, BA MsocSC en zijn staf, van de Royal Artillery Historical Trust
Frederick Peeke, oud-schutter bij de Royal Artillery

Geoff Whitfield, honorair secretaris van de British *Titanic* Society, wiens zo waardevolle speurwerk de lijsten van passagiers en bemanning heeft gemaakt tot de zo betrouwbare documenten die ze nu zijn.

Peter Boyd-Smith, van Cobwebs, Southampton, die ons toestond foto's te maken van de voorwerpen uit de *Lusitania* in zijn bezit, en deze te gebruiken voor dit boek.

En tenslotte, maar bepaald niet minder belangrijk, F. Gregg Bemis Jr., aan wie we zeer veel en blijvend dank zijn verschuldigd voor zijn voortdurende steun, voor het Voorwoord dat hij schreef en voor zijn zo gewaardeerde medewerking aan het hoofdstuk 'Het wrak van de *Lusitania*'

Inleiding

RMS *Lusitania*. De naam alleen al is genoeg om het beeld van een ramp op te roepen. Vraag iemand wat hij over de *Lusitania* weet en je krijgt geheid een vaag antwoord in de trant van: 'Was dat niet dat grote passagiersschip dat door de Duitsers tot zinken is gebracht? Eerste Wereldoorlog, toch?' Soms wordt de *Lusitania* zelfs verward met de onfortuinlijke *Titanic*, of wil men beweren dat het tot zinken brengen van de *Lusitania* de aanleiding voor Amerika was om zich in de oorlog te mengen. Of was dat Pearl Harbour? Dat ben ik even kwijt.

Maar vóór 1915 hoefde je de naam *Lusitania* maar te noemen of iedereen wist precies waar het over ging. Iedereen kende haar, want de *Lusitania* en haar zusterschip de *Mauretania* waren de trots van de Cunard Line en vormden het ultieme bewijs, zo dat al geleverd moest worden, van het feit dat Groot-Brittannië, met zowel haar militaire als haar handelsvloot, inderdaad heer en meester over de wereldzeeën was: 'Britannia rules the waves'.

Maar het is al weer zo lang geleden nu. En er is bijna niemand meer over is die het nog zelf heeft meegemaakt. En toch blijft er nog steeds duidelijk een sfeer van mysterie rond de *Lusitania* hangen. Nu het verhaal rond de *Titanic* volledig uitgekauwd is, richten media en publiek hun aandacht in toenemende mate op de grotendeels vergeten *Lusitania*. Het is alleen jammer dat bijna niemand de moeite neemt verder te kijken dan de ramp op vrijdag 7 mei 1915. Bijna niemand neemt de tijd om de echte geschiedenis van de *Lusitania* te leren kennen, die in feite in 1902 begon. De gebeurtenissen van die fatale vrijdag hebben het zicht op haar voorafgaande leven en loopbaan volledig aan het oog onttrokken. Een leven dat getuigde van ongelooflijke prestaties en van voor die tijd baanbrekende technologische vernieuwingen..

Heeft het mysterie rond de *Lusitania* daar mee te maken? Voor

sommigen ongetwijfeld wel, maar anderen laten zich juist weer meeslepen door de ondergang van een zo majestueus schip en door de vele geruchten die daar natuurlijk mee gepaard gaan, zoals het bekende verhaal dat de *Lusitania*, net als veel andere vergane schepen, waarschijnlijk een enorme goudschat aan boord had. Of komt het misschien door de grote hoeveelheid 'Stel dat's' waartoe het verhaal van de laatste reis aanleiding geeft? Stel dat Kapitein Turner of *Kapitänleutnant* Schwieger nu eens anders gehandeld hadden? Stel dat de torpedo op een ander plaats ingeslagen was? Stel dat de Admiraliteit wél voor een deugdelijk escorte had gezorgd? Stel dat er geen munitie aan boord was geweest. Wat dan?

Anders dan bij de *Titanic* was de ondergang van de *Lusitania* een ramp die volledig door menselijk handelen veroorzaakt werd. Door weloverwogen handelen zelfs. En dat maakte het tot een veel belangrijker gebeurtenis in de geschiedenis. De ramp met de *Titanic* had verstrekking gevolgen voor het vertrouwen dat men tot op dat moment gesteld had in de veiligheidsvoorschriften aan boord van schepen. De ramp met de *Lusitania* had verstrekking gevolgen voor het vertrouwen in de menselijke aard, en dus voor de wereldgeschiedenis.

Ondanks dit alles lijkt het verhaal van de *Lusitania*, evenals het schip zelf, vreemd genoeg bijna in de vergetelheid geraakt te zijn, en dat is, althans voor ons, nog het grootste mysterie. Daarom voelden we ons geroepen dit boek te schrijven.

Voordat dit boek uitkwam, moest je, als je de complete geschiedenis van de *Lusitania* wilde kennen, minstens zes verschillende boeken bestuderen, die je allemaal natuurlijk weer een andere lezing van het verhaal probeerden op te dringen. En je moest behoorlijk je best doen om het kaf van het koren te scheiden, dan pas kon je beginnen je een eigen beeld te vormen van dit werkelijk fascinerende schip.

Hoewel de ramp met de *Lusitania* van veel grotere betekenis was dan die met de *Titanic*, is het verhaal nooit voor een massapubliek verfilmd. Voor de paar televisiedocumentaires die er over de *Lusitania* gemaakt zijn, geldt dat ze bijna zonder uitzondering nooit het hele verhaal vertellen, beducht als men is voor de controverses die nog steeds rond de toedracht van de ramp bestaan.

De geschiedenis van de *Lusitania* heeft alle klassieke elementen in zich van een verhaal dat de tand des tijds kan weerstaan: een goed zeemansverhaal, opmerkelijke technische prestaties, een stuk

sociale geschiedenis van die tijd, een spectaculaire scheepsramp en een thrillerachtige plot, inclusief een doofpotschandaal waar mensen uit de hoogste kringen bij betrokken zijn. En het feit dat het niet verzonnen is maar allemaal echt gebeurd, maakt het verhaal des te spannender.

Dit boek is een poging om voor de eerste keer het beste uit al deze ingrediënten samen te brengen in één band, en het werkelijk fascinerende verhaal te vertellen van een sinds lang vergeten schip en van alle mensen die erbij betrokken waren. Wij geloven dat de wereld zit te wachten op dit verhaal, zij het wellicht onbewust. Hier is het dan, voor de eerste keer, het volledige verhaal over de *Lusitania*, van ontwerp tot ondergang. Een levensbeschrijving van wieg tot graf van één van de meest opmerkelijke schepen die de oceaan ooit heeft mogen verwelkomen. De RMS *Lusitania*.

Het krachtenspel achter de bouw

De twintigste eeuw werd ingeluid door een groot aantal nieuwe uitvindingen en ideeën. Het was een tijd van wonderen. Wat de ene dag nog onmogelijk leek, was de volgende dag werkelijkheid. De automobiel, de vliegmachine, elektrisch licht, de grammofoon en de telefoon, allemaal treffende illustraties van dit 'grootse tijdperk van de wonderen', een tijd waarin er geen eind meer leek te zullen komen aan de technologische vooruitgang.

Groot-Brittannië bekleedde in die tijd een vooraanstaande economische positie in de wereld, en op het gebied van scheepsbouw, spoorwegen en zware industrie kende het zijn gelijke niet. Het Britse Rijk was op het hoogtepunt van haar invloed en macht, wat overigens gepaard ging met grote maatschappelijke ongelijkheid binnenslands. De rijken koesterden zich in hun overvloed, de armen namen er genoeg mee vol verwondering en eerbied toe te kijken. De middenklasse zat, zoals de naam al suggereert, knusjes tussen deze uitersten in; zij poogden aansluiting te vinden bij de één en gaven af op de ander. In dit pre-Hollywoodiaanse tijdperk hadden mensen van grote rijkdom of met een titel dezelfde functie voor de arbeidersklasse als de huidige 'sterren'. De rijken hadden er nog nooit zo warmpjes bijgezeten en ze schepten er groot genoeg in dit ten toon te spreiden.

Maar 'de Gouden Tijd', zoals die later genoemd zou worden, luidde ook het eind in van een groot aantal rotsvaste overtuigingen. Een daarvan was dat, aangezien Groot-Brittannië heer en meester over de wereldzeeën was en dat voorlopig ook zou blijven, geen enkel ander land het zelfs maar in zijn hoofd zou halen een vloot te bouwen die met de Britse kon wedijveren.

Sinds de slag bij Trafalgar in 1805 waren de Britten ervan overtuigd dat het bezitten van de sterkste vloot niet alleen buitengewoon belangrijk was voor de handel, maar ook iets om als land erg trots

op te zijn. Er waren maar weinig mensen binnen de Britse Admiraliteit die begrepen dat er dingen aan het veranderen waren, en dat Groot-Brittannië snel in actie zou moeten komen wilde het niet ingehaald worden door nieuw opkomende maritieme naties zoals Duitsland.

Met de dag kreeg het Duitsland van Keizer Wilhelm II een belangrijkere positie in de wereld. Als kleinzoon van Koningin Victoria vond Wilhelm dat Duitsland niet in de schaduw van het Britse Rijk hoorde te staan, maar de plaats op het wereldtoneel moest opeisen die haar naar zijn mening toekwam. Nu de Duitse industrie zo succesvol was, vond hij het niet meer dan gepast dat Duitsland een eigen Wereldrijk zou bezitten.

Keizer Wilhelm wist dat de Royal Navy, die als een soort 'imperiale politiemacht' waakte over de Britse handel en buitenlandse belangen, de spil was van zijn grootmoeders Wereldrijk. De Royal Navy genoot in de hele wereld de begerenswaardige reputatie 'onoverwinnelijk' te zijn, en Keizer Wilhelm wist dat voor elke koloniale mogendheid van betekenis overwicht op zee van doorslaggevend belang was. Hij wilde daarom ook een 'onoverwinnelijke' marine. In de jaren die volgden zette Duitsland een ambitieus scheepsbouwprogramma op stapel, in een poging op gelijk hoogte te komen met de Royal Navy.

Ondertussen probeerden de twee grote Duitse rederijen, de Norddeutscher-Lloyd en de Hamburg-Amerika Lijn, om strijd de grootste en snelste stoomschepen van de wereld te bouwen. De namen van deze machtige, met vier schoorstenen uitgeruste snelle passagiersschepen waren al spoedig bij het grote publiek bekend. Zo zorgden de *Kaiser Wilhelm der Grosse*, de *Deutschland* en de *Kaiser Wilhelm II*, om er maar eens drie te noemen, er allemaal voor dat het prestige van Duitsland groeide. De Duitsers hadden de Britse nationale trots een behoorlijke knauw toegebracht door de 'Blauwe Wimpel', die staat voor de snelste oversteek van de Atlantische Oceaan, op de Britse Cunard Line te veroveren en daarna in bezit te houden. De Britten waren natuurlijk niet van plan om rustig achterover te leunen en toe te kijken hoe de Duitse passagiersschepen de Atlantische Oceaan domineerden, en hoe de keizer zijn 'onoverwinnelijke' Marine aan het bouwen was.

Een van de kenmerken van de Duitse passagiersschepen was dat ze zó ontworpen waren dat ze in geval van oorlog snel omgebouwd konden worden tot bewapende koopvaardijkruisers. Gezien de

agressieve nieuwe *Weltpolitik* van de keizer baarde dit de Britse Admiraliteit grote zorgen.

De Engelse Admiraliteit mocht dan misschien wakker liggen van de Duitse Keizer, echt benauwd kreeg men het pas van wat een Amerikaanse handelsbankier, J.P. Morgan Jr., allemaal uitspookte.

Eind 1902 had J.P. Morgan Jr. niet alleen de twee grootste Duitse rederijen maar ook de Britse White Star Line, Leyland Line en Dominion Line met succes overgenomen. Zelf was hij al eigenaar van de American Line, en hij was nu bezig al deze rederijen in één groot conglomeraat samen te brengen, genaamd de International Mercantile Marine Company. Het was zijn uitgesproken bedoeling een handelsmonopolie op de Atlantische Oceaan te vestigen.

De Cunard Line was er maar nauwelijks in geslaagd de overname door Morgan te voorkomen, en de Britse Admiraliteit constateerde met verbijstering dat bijna alle reserve marineschepen (de zgn. Handelsmarine, "Merchant Navy"), nu onder buitenlands gezag stonden. Daarom besloten de Admiraliteit en de Raad van Bestuur van Cunard om intensieve onderhandelingen te starten, met als doel de toekomst van beide partijen veilig te stellen.

Mede doordat de Admiraliteit het vervoer van post en vracht subsidieerde, was de Cunard Line alleen maar gegroeid sinds de oprichting van het bedrijf door Samuel Cunard in 1840. De aanvankelijke losse samenwerking werd nu omgezet in een bindend contract, dat in 1903 getekend werd en dat de partijen de volgende twintig jaar samen zou houden. Een kopie van dit contract ligt ter inzage voor het publiek in de archieven van de Cunard Line bij de Universiteit van Liverpool. De bepalingen waaraan Cunard volgens dit contract moest voldoen, heetten 'al even uitvoerig als bezwaarend' te zijn. Cunard kwam indertijd met een uitgebreid memorandum waarin al haar verplichtingen voortvloeiend uit het contract genoemd stonden. Relevante delen van dit memorandum zijn te vinden in een aparte bijlage achterin dit boek. (Zie Appendix II)

Door dit contract was Cunard in alle facetten van haar scheepsbouwprogramma overgeleverd aan de Britse Admiraliteit, en Cunards vloot zou voortaan in tijd van oorlog ter beschikking staan van de Admiraliteit. Ook betekende het dat de postsubsidies verder omhoog zouden gaan en dat de staat een lening van 2,6 miljoen pond zou verstrekken met, net als het contract, een looptijd van twintig jaar, en tegen de ongebruikelijk lage rente van 2,75%. Dit geld was bedoeld om Cunard in staat te stellen twee nieuwe schepen

te bouwen. Dat zouden de *Lusitania* en de *Mauretania* worden.

En zo kwam de *Lusitania* tot stand, vanuit de behoefte van de Royal Navy en met geld van de Britse belastingbetaler.

Het ontwerp

Een van de eerste schetsen van de *Lusitania* liet een schip met drie schoorstenen zien. Dat kwam doordat nog niemand op dat moment dacht aan een viervoudige schroefconfiguratie voor de te bouwen schepen. Na zorgvuldige bestudering van alle ingediende ontwerpen besloot de Cunard Line verder te gaan met de visie van de eigen ontwerpafdeling. De Admiraliteit had geen bezwaar tegen Cunards beslissing, omdat haar eigen ontwerpafdeling de specificaties voor de romp zou bepalen waaraan Cunard zich diende te houden, en ook omdat de twee afdelingen noodzakelijkerwijs nauw zouden moeten samenwerken.

De ontwerpspecificatie die Leonard Peskett, de hoofdontwerper van Cunard, in handen kreeg, loog er niet om. Het kwam erop neer dat hij de eigenschappen van een marinekruiser en die van een transatlantisch passagiersschip moest zien te verenigen in één schip. Een drijvend vijfsterren hotel voor 3000 passagiers en bemanning, dat de Atlantische Oceaan moest kunnen oversteken met een gemiddelde snelheid van 24 knopen (40 km/u), en waarop ook nog eens een batterij van twaalf 6-inch kanonnen geplaatst moest kunnen worden.

Peskett werd in feite geconfronteerd met de opdracht om het onderste derde deel van het nieuwste ontwerp van de Admiraliteit voor een zware kruiser, aan het bovenste twee derde deel van een superpassagiersschip te lassen. Om alle aspecten van het ontwerp van de *Lusitania* te kunnen begrijpen, is het daarom van het grootste belang dat we het schip op dezelfde wijze opdelen en elk deel apart onder de loep nemen, voordat we de twee samenvoegen en als geheel bekijken.

De eerste voorwaarde die door de Admiraliteit werd gesteld was een minimale kruissnelheid van 24 knopen. Deze voorwaarde, waaraan niet te tornen viel, was vooral bepalend voor de vorm van

het te bouwen schip en resulteerde in een ontwerp dat een totale lengte had van 785 voet (235,5 meter) en een breedte van 78 voet (23,4 meter). Vervolgens werden er berekeningen gemaakt om het vermogen te bepalen dat nodig zou zijn om het te bouwen vaartuig de voorgeschreven snelheid te laten halen. Het benodigde vermogen zou minimaal 68.000 PK dienen te zijn.

Nadat Dr. R.E. Froude verscheidene schaalmodellen uitvoerig had getest in de sleeptank van de Admiraliteit in Haslar, in de buurt van Portsmouth, bleek dat vanwege het ongebruikelijk hoge vrijboord van het gekozen ontwerp, de eerste modellen extreem instabiel waren en een uitgesproken neiging tot kapseizen vertoonden. Dat leidde er weer toe dat het grootspant van het ontwerp op ware grootte met 10 voet (3 meter) moest worden verlengd, wat precies voldoende bleek om het schip te stabiliseren.

Dr Froude ontdekte tevens dat een viervoudige schroefconfiguratie het beste voldeed. Men was van mening dat de schroefassen van een ontwerp met drie schroeven de constante belasting van 22.600 PK per as wel eens niet zouden kunnen weerstaan, terwijl een viervoudige schroefconfiguratie de te verwachten belasting tot 17.000 PK per as zou reduceren. De proeven hadden ook uitgewezen dat voor een optimaal rendement de buitenste schroeven naar binnen zouden moeten draaien en de binnenste naar buiten. Om deze redenen werd het eerste ontwerp, met drie schoorstenen en drie schroeven, verlaten.

De komst van de stoomturbinemotor had veranderingen teweeg gebracht in het traditionele denken over scheepsvoortstuwing. Het was een uitvinding van Charles Parsons, die door hemzelf met veel elan gedemonstreerd werd bij de Spithead Vlootshow van 1897, toen hij met veel vertoon van lef zijn kleine bootje *Turbinia* tussen de rijen daar verzamelde oorlogsschepen doorstuurde en met de verbazingwekkende snelheid van 34 knopen alle snelle kanonneerboten van de Engelse marine die hem probeerden te achtervolgen, het nakijken gaf. Openlijk en voor iedereen zichtbaar lag hier nu een uitdaging.

Ondanks deze indrukwekkende prestatie van de *Turbinia* had Parsons echter maar nauwelijks het enorme probleem weten op te lossen van hoe het pure vermogen dat de turbinemotor produceerde, doeltreffend op het water over te brengen. Scheepsschroeven presteren het best wanneer ze langzaam draaien. De optimale snelheid is minder dan 100 omwentelingen per minuut. Parsons