

Erik Larson

De Lusitania

Het ware verhaal van de scheepsramp die Amerika
bij de Eerste Wereldoorlog betrok



Karakter Uitgevers B.V.

Inhoud

Gevaar voor mijnen	9
Mededelingen van de kapitein	13
Deel I 'Vervelende apen'	17
Deel II Springtouw en kaviaar	163
Deel III Gevaar onder de oppervlakte	253
Deel IV De zwarte ziel	285
Deel V De zee der geheimen	363
Epiloog	397
Bronnen en dankwoord	407
Noten	413
Bibliografie	487
Register	497
Over de auteur	512

GEVAAR VOOR MIJNEN

(Opmerking voor de lezer)

In de periode tussen twee boeken lees ik zonder onderscheid altijd alles wat me voorhanden komt, en het is aan die gril te danken dat ik over de *Lusitania* begon te lezen. Wat ik toen onder ogen kreeg, boeide en beangstigde me. Ik dacht dat ik alles al over dat incident wist wat er maar te weten viel, maar ook nu overkwam me wat me meestal overkomt als ik een diepgaander onderzoek naar iets doe: ik besepte al snel dat ik er helemaal niet zoveel van wist. Daarnaast kwam ik er ook achter dat er diep onder de – in bepaalde opzichten met opzet – weggemoffelde details van die affaire een eenvoudig en bevredigend uitgangspunt te vinden was, namelijk een héél goed verhaal.

Ik haast me daaraan toe te voegen dat dit, net als al mijn verhalen, een non-fictiewerk is. Alles wat tussen aanhalingstekens staat komt uit een biografie, brief, telegram of een ander historisch document. Mijn doel was de vele aspecten van de spanningen van het echte leven en, jazeker, de romantiek uit de episode met de *Lusitania* te ordenen op een manier die de lezer de gebeurtenissen op dezelfde manier laat beleven als de mensen die in die tijd hebben beleefd (hoewel tere zielen de details van een bepaalde autopsie die verderop in dit verhaal voorkomt misschien liever overslaan).

In elk geval geef ik u met dit boek de saga van de *Lusitania* en de talloze krachten, van groot tot armzalig klein, die op een prachtige dag in mei 1915 samenvielen en tot een tragedie van een onnoemelijke omvang leidden, waarvan de ware aard en impact lang verborgen zijn gebleven in de nevelen van de geschiedenis.

Erik Larson
Seattle

MEDEDELINGEN VAN DE KAPITEIN

Het was 6 mei 1915, en terwijl zijn schip 's avonds de kust van Ierland naderde, verliet kapitein William Thomas Turner de brug. Hij ging op weg naar de eersteklaslounge, waar de passagiers deelnamen aan een concert en talentenshow, het gebruikelijke avondprogramma op overtochten van Cunard. Het was warm in de grote ruimte met de mahoniehouten lambrisering en de groen met gele vloerbedekking, plus de twee ruim vier meter hoge openhaarden aan de voorste en achterste wand. Normaal gesproken probeerde Turner dit soort evenementen altijd te ontwijken, want hij had een hekel aan de sociale verplichtingen die bij zijn functie van kapitein hoorden, maar vanavond was anders dan de andere avonden en hij had nieuws te vertellen.

Ondanks het gezang, het pianospel en de klungelige goocheltrucs die werden vertoond, was de sfeer in het vertrek behoorlijk gespannen en die spanning werd nog duidelijker voelbaar toen Turner in de pauze naar voren stapte. Zijn aanwezigheid zorgde voor een perverse uitwerking: de passagiers zagen al hun angsten die ze al hadden gehad sinds ze uit New York waren vertrokken bevestigd, zoals de komst van een pastoor de opgewekte glimlach van een verpleegster pleegt te ondermijnen.

Het was echter Turners bedoeling om de mensen gerust te stellen. Zijn uiterlijk hielp daarbij. Met zijn postuur van een bankkluis was hij de belichaming van stille kracht. Hij had blauwe ogen en een vriendelijke glimlach en zijn grijzende haar – hij was achtenvijftig – straalde wijsheid en ervaring uit, net als het simpele feit dat hij kapitein bij Cunard was. In overeenstemming met de gebruiken van Cunard, die bepaalden dat een kapitein telkens op een ander schip moest werken, werd dit zijn derde karwei als gezagvoerder van de *Lusitania* en zijn eerste tijdens de oorlog.

Turner vertelde zijn toehoorders dat het schip zich de dag erna, vrijdag 7 mei, in de wateren voor de zuidkust van Ierland zou begeven, die behoorden tot de door Duitsland ingestelde 'oorlogszone'. Op zichzelf was dat geen nieuws. Op de dag van vertrek uit New York was er een speciaal bericht op de scheepvaartpagina's van de New Yorkse kranten verschenen, afkomstig van de Duitse ambassade in Washington en het wees de lezers op het bestaan van een oorlogszone. Daarbij stond ook de waarschuwing dat 'vaartuigen die onder de vlag varen van Groot-Brittannië of een van zijn bondgenoten, de kans lopen vernietigd te worden' en dat reizigers die met dergelijke schepen varen 'dat op eigen risico doen'. Hoewel er in het hele bericht geen specifiek vaartuig werd genoemd, werd het algemeen beschouwd als een waarschuwing voor Turners schip, de *Lusitania*, en in minstens één belangrijke krant, de *New York World*, stond het bericht naast een eigen advertentie van Cunard voor het schip. Volgens Oliver Bernard, een toneeldecorontwerper en passagier in de eerste klas, werd door vrijwel alle passagiers sindsdien alleen nog maar 'over onderzeeërs gedacht en gedroomd, en ermee geslapen en gegeten'.

Turner vertelde nu tegen zijn publiek dat het schip eerder die avond een waarschuwing had ontvangen voor recente activiteiten van onderzeeërs voor de Ierse kust. Hij verzekerde zijn toehoorders dan er geen enkele reden was voor paniek.

Als die mededeling door iemand anders was gedaan, zou het misschien als een ongefundeerd zoethoudertje hebben geklonken, maar Turner geloofde het echt. Hij stond sceptisch tegenover de dreiging die uitging van Duitse onderzeeërs, vooral wat zijn eigen schip betrof – een van de beste trans-Atlantische 'greyhounds', zo genoemd

vanwege de grote snelheid die ze konden bereiken. Zijn meerderen bij Cunard deelden zijn scepsis. De directeur van Cunards vestiging in New York gaf een officiële reactie op de Duitse waarschuwing: 'De waarheid is dat de *Lusitania* de veiligste boot is die er bestaat. Hij is te snel voor elke onderzeeër. Er bestaat geen Duits slagschip dat dit schip kan raken of er zelfs maar in de buurt kan komen.' Turners persoonlijke ervaringen bevestigden dat nog eens: hij was bij twee eerdere gelegenheden naar eigen zeggen onverwacht onderzeeërs tegengekomen (hij was toen kapitein op een ander schip), die hij beide had kunnen ontlopen door met volle kracht op te stomen.

Hij vertelde zijn publiek niets over die twee incidenten. Hij gaf de passagiers een ander soort geruststelling: wanneer de *Lusitania* de volgende dag de oorlogszone zou binnenvaren, zou het zich in de veilige handen van de Royal Navy bevinden.

Hij wenste de passagiers goedenacht en ging terug naar de brug en de talentenshow werd voortgezet. Een paar passagiers sliepen volledig gekleed in de eetzaal, uit angst dat ze in hun benedendekse hutten gevangen zouden zitten als de aanval onverhoopt toch zou plaatsvinden. Eén wel heel angstige passagier, een Griekse tapijtenhandelaar, deed een reddingsvest aan, klom in een reddingsboot en bracht daar de nacht door. Een andere passagier, Isaac Lehmann, een zakenman uit New York, vond enige steun in de revolver die hij altijd bij zich droeg en die hem, al heel snel, een beetje beroemd maar ook berucht maakte.

Met bijna alle lichten uit en alle luiken en gordijnen dicht gleed het grote oceaanschip door de golven, soms in de mist, soms onder een kantwerk van sterren. Maar zelfs in het donker, in mist en maanlicht, viel het schip op. Om één uur 's nachts op vrijdag 7 mei zagen de bemanningsleden van een boot die op weg was naar New York de *Lusitania* toen die op zo'n twee mijl langs hen heen voer, en herkenden hem meteen. 'Je kon de contouren van de vier schoorstenen zien,' zei de kapitein, Thomas M. Taylor. 'Het was het enige schip met vier schoorstenen.'

Onmiskénbaar en onaantastbaar gleed dit drijvende dorp van staal door de nacht die zich als een gigantische zwarte schaduw over de oceaan verspreidde.

Deel I

‘Vervelende apen’

DE LUSITANIA

De oude zeeman

De rook van de schepen en de dampen van de rivier hulden de wereld in nevelen en deed de grote oceaanstomer nog groter lijken – minder als een product van menselijke inspanningen en meer als een steile wand die vanaf een grote vlakte oprees. De romp was zwart; er vlogen zeemeeuwen langs in brede witte vegen, nu nog mooi en nog niet het teken van ellende die ze later zouden worden voor de man die op de brug van het schip stond, zeven verdiepingen hoger dan de kade. Het lijnschip lag met de boeg vooruit in de Hudson bij Pier 54 afgemeerd, in het verlengde van de westelijke punt van 14th Street in Manhattan, en deze pier was er één in een rij van vier die beheerd werden door de Cunard Steam-Ship Company uit Liverpool, Engeland. De kapitein had een goed zicht langs de gehele romp vanaf de ‘vleugels’, de twee loopbruggen die vanaf de brug uitstaken, en daar stond hij ook op zaterdag 1 mei 1915, een paar dagen voordat het schip zou vertrekken voor opnieuw een tocht over de Atlantische Oceaan.

Ondanks de oorlog in Europa, die inmiddels tien maanden oud was en langer duurde dan iedereen had verwacht, was het schip tot de laatste plaats bezet – het zou bijna 2.000 mensen, of ‘zielen’ vervoeren, onder wie 1.265 passagiers, met inbegrip van een onver-

wacht groot aantal jonge kinderen en baby's. Volgens de *New York Times* was het het grootste aantal reizigers met bestemming Europa op één enkele boot sinds het begin van dat jaar. Wanneer het schip helemaal was volgeladen met bemanning, passagiers, bagage, voorraden en lading woog, of verplaatste, het meer dan 44.000 ton en kon het met een topsnelheid van meer dan 25 knopen, oftewel ruim 45 kilometer per uur varen. Omdat veel passagiersschepen uit dienst waren genomen of tot oorlogsschepen waren omgebouwd, was de *Lusitania* het snelste passagiersschip op zee. Alleen torpedobootjagers en de nieuwste Britse, op olie gestookte oorlogsschepen van de *Queen Elisabeth*-klasse waren sneller. Dat een schip van een dergelijke omvang zo'n grote snelheid kon bereiken, werd gezien als een van de wonderen van de moderne tijd. Tijdens een proefvaart in een vroeg stadium – een tocht rond Ierland in juli 1907 – probeerde een passagier van Rhode Island de grotere betekenis van het schip en zijn plaats in de nieuwe eeuw in woorden te vangen. 'De *Lusitania*,' zei hij in het *Cunard Daily Bulletin*, dat aan boord werd verspreid, 'is de perfecte belichaming van alles wat de mens tot op dit moment weet, heeft ontdekt of heeft uitgevonden.'

De krant berichtte dat de passagiers 'een motie van wantrouwen hadden ingediend' tegen Cunard 'vanwege twee flagrante omissies op het schip. Het heeft noch een woeste grond voor korhoenders, noch een woud voor reeën aan boord.' Een van de passagiers merkte op dat als er ooit gebrek zou zijn aan een ark van Noach, hij het bouwen van een boot zou overslaan en gewoon de *Lusitania* zou charteren, 'want ik veronderstel dat er voldoende ruimte is voor twee of zelfs nog meer exemplaren van elke bestaande diersoort'.

Het bulletin gebruikte de laatste alinea om namens Cunard een lange neus tegen Duitsland te maken; de krant beweerde dat het schip vlak ervoor via de radio-ontvanger het bericht had gekregen dat keizer Wilhelm zelf een telegram naar de scheepsbouwer had gestuurd met: 'Levert u mij alstublieft per omgaande een dozijn – dertien mag ook – *Lusitania's*.'

Het schip was meteen vanaf het begin onderwerp van nationale trots en toewijding geweest. In navolging van Cunards gewoonte

om zijn schepen naar vroegere landen te noemen, had de rederij nu 'Lusitania' uitgekozen, naar een Romeinse provincie op het Iberisch schiereiland die ongeveer net zo groot was als het tegenwoordige Portugal. 'De bewoners waren oorlogszuchtig en het kostte de Romeinen de grootste moeite hen te overwinnen,' stond er over de naamgeving van het schip in een memorandum in het archief van Cunard geschreven. 'Ze leefden veelal van plunderingen en hadden ruwe en primitieve manieren.' In de volksmond werd de naam afgekort tot 'Lucy'.

Het schip zelf was verre van ruw en primitief. Toen de *Lusitania* in 1907 voor zijn eerste trans-Atlantische oversteek vanuit Liverpool vertrok, waren er op verschillende plaatsen langs de Mersey (spreek uit: Murzey) honderdduizenden toeschouwers komen kijken, en vele zongen *Rule, Britannia!* en zwaaiden met hun zakdoeken. In een brief die passagier C.R. Minnitt vanaf het schip aan zijn vrouw schreef, vertelde hij hoe hij naar het hoogste dek was gegaan en naast een van de vier schoorstenen was gaan staan om maximaal van dat moment te genieten. 'Men kan zich geen voorstelling van de omvang maken totdat men helemaal bovenop staat, en dan lijkt het alsof men boven op Lincoln Cathedral staat,' schreef Minnitt. 'Ik heb gedeelten van de eerste klas bekeken en ik weet werkelijk geen woorden te bedenken om die te beschrijven, zo mooi is het daar.'

De pracht en praal van het schip verdoezelde de problemen die er waren. Vanaf het begin had het vaartuig veel extra aandacht nodig gehad. Tijdens de eerste winter was het houtwerk in de schrijfzaal en de eetzaal van de eerste klas en in verschillende gangen gaan krimpen, waardoor dat vernieuwd moest worden. Bovenmatige vibratie dwong Cunard ertoe het schip uit de vaart te halen zodat er extra versterking geïnstalleerd kon worden. Er ging altijd wel iets kapot en er was altijd wel iets wat slecht functioneerde. Een van de bakovens ontplofte, waarbij een bemanningslid gewond raakte. Stoomketels moesten ontkalkt en schoongemaakt worden. Tijdens overtochten in de winter raakten pijpen bevroren die vervolgens kapot barstten. De lampen aan boord gingen in een alarmerend tempo kapot. Dat was geen onbetekenend probleemje, want de *Lusitania* had zesduizend lampen.

Het schip overleefde; het was snel, comfortabel en geliefd, en eind april 1915 had het 201 keer de Atlantische Oceaan overgevaren.

Om het schip voor de overtocht van zaterdag 1 mei vaarklaar te maken, moest er nog snel en efficiënt heel veel werk worden verzet, en dat was iets waar kapitein William Thomas Turner in uitblonk. Binnen het Cunard-rijk was er niemand die beter met grote schepen kon omgaan dan hij. Toen Turner een toerbeurt op de *Aquitania* vervulde, had hij bij aankomst in New York een zekere faam verworven omdat hij het schip in slechts negentien minuten naar zijn ligplaats leidde en het naar de aanlegsteiger manoeuvreerde en aanlegde. Hij bezat het record voor een *round*, waarmee de heen- en terugreis werd bedoeld, dat hij in december 1910 had behaald toen hij als kapitein van de *Mauretania* in slechts veertien dagen naar New York en terug voer. Cunard beloonde hem met een Silver Salver. Hij vond het 'zeer aangenaam' maar ook verrassend. 'Ik had niet verwacht dat mij in dezen persoonlijk een dergelijke erkenning ten deel zou vallen,' schreef hij in een bedankbrief. 'Wij allen aan boord hebben geprobeerd onze taken als onder normale omstandigheden uit te voeren.'

Het gereedmaken van de *Lusitania* was ingewikkeld, uitgebreid en smerig en vereiste een mate van fysieke arbeid die gemaskeerd werd door de uiterlijke gratie van het schip. Iedereen die vanaf de kade toekeek zag een schoonheid op gigantische schaal, terwijl er aan de achterkant van het schip mannen gitzwart werden van het kolen scheppen – 5.690 ton in totaal – in de zijbunkers, de gaten in de zijkant van het schip. Het schip verbruikte continu kolen. Zelfs als het afgemeerd lag verbruikte het nog 140 ton per dag om de motor draaiende en de ketels op stoom te houden en met de dynamo van het schip stroom op te wekken voor de lampen, liften en, heel belangrijk, de Marconi-zender, waarvan de antenne tussen twee masten uitstak. Als de *Lusitania* onderweg was, was zijn honger naar kolen gigantisch. De 300 stokers, kolentremmers en brandweerlieden die in ploegen van 100 man werkten, schepten 1.000 ton kolen per dag in de 192 stoommachines om de 25 ketels te

verwarmen en genoeg oververhitte stoom te genereren om de immense turbines van de motoren draaiende te houden. Die mannen werden ‘de zwarte bende’ genoemd, waarmee niet werd verwezen naar hun ras maar naar het kolenstof waarmee hun lichaam bedekt was. De ketels bezetten het onderste dek van het schip en waren gigantisch. Het waren net locomotieven zonder wielen, van bijna 7 meter lang en 5,5 meter in doorsnee. Ze moesten te allen tijde goed in de gaten worden gehouden, want elke stoomketel die onder maximale druk stond had genoeg kracht om een klein schip op te blazen. Vijftig jaar eerder hadden ontploffende stoomketels de grootste scheepsramp in de Amerikaanse geschiedenis tot dan toe veroorzaakt, toen de radarboot *Sultana* op de Mississippi naar de kelder ging en 1.800 mensen met zich meenam.

Wat de bemanning ook deed, het hielp allemaal niets, het kolenstof drong overal door – onder de deur van luxehutten door, door sleutelgaten en omhoog in de trappenhuizen, waardoor de stewards zich gedwongen zagen met stofdoeken door het schip te gaan om leuning, deurknoppen, tafelbladen, dekstoelen, schalen, pannen en andere voorwerpen schoon te maken waar zich het roet gemakkelijk kon verzamelen. Het stof vormde van zichzelf al een gevaar. In bepaalde concentraties was het uiterst explosief en zou het zomaar een catastrofe in de romp van het schip kunnen veroorzaken. Bemanningsleden hadden van Cunard het verbod gekregen om zelf lucifers mee te nemen aan boord; in plaats daarvan kregen ze veiligheidslucifers die alleen maar ontbrandden als ermee langs de buitenkant van een doosje met een chemisch behandeld oppervlak werd gestreken. Iedereen aan boord die betraapt werd met eigen lucifers werd aangegeven bij kapitein Turner.

Het schip was gebouwd op snelheid. Het was in 1903 ontwikkeld uit hoogmoed en angst, in een tijd dat Groot-Brittannië bang was dat het de race om de heerschappij in de passagiersscheepvaart zou verliezen. In Amerika was J.P. Morgan druk bezig met het aankopen van scheepslijnen in de hoop een monopolie te kunnen creëren; in Europa was Duitsland erin geslaagd de grootste oceanostomers ter wereld te bouwen en had daarvoor de ‘Blauwe Wim-

pel' gewonnen, een prijs die werd toegekend aan het lijnschip dat het snelst de Atlantische Oceaan kon oversteken. In 1903 waren Duitse schepen, tot grote schande van Groot-Brittannië, al zes jaar in het bezit van de Riband. Omdat zowel de reputatie van het Britse Rijk als de toekomst van Cunard op het spel stond, sloten de Britse regering en de scheepvaartonderneming een unieke overeenkomst. De Admiraliteit zou Cunard 2,4 miljoen Britse ponden lenen (ongeveer 2 miljard in huidige Amerikaanse dollars), tegen een rentevoet van slechts 2,75 procent, waarmee het twee gigantische oceaanelijners zou bouwen – de *Lusitania* en de *Mauretania*. Cunard moest daarvoor echter wel een aantal concessies doen.

De allerbelangrijkste eis van het departement van Marine was dat de *Lusitania* een kruissnelheid moest kunnen halen van 24,5 knoop. Bij de eerste proefvaarten had het 26 knopen gehaald. Er waren andere voorwaarden die lastiger waren. De Admiraliteit wilde namelijk ook dat de twee te bouwen schepen in het geval van oorlog gemakkelijk uitgerust zouden kunnen worden met scheepsartillerie en als 'bewapende reservekruisers' in de vaart konden worden genomen. De Admiraliteit ging zelfs zo ver dat ze de bouwers van de *Lusitania* de opdracht gaf om bevestigingsringen in de dekken te installeren waaraan een tiental grote kanonnen vastgemaakt kon worden. Daarnaast moest de romp van de *Lusitania* volgens de specificaties van een slagschip worden ontworpen, waardoor 'longitudinale' kolenruimtes vereist waren. Dat waren in wezen tunnels aan weerszijden van de romp waar de kolenvoorraad van het schip was opgeslagen en waarmee de snelheid waarmee de ketelruimen werden bevoorrad werd bespoedigd. In die tijd, toen maritieme oorlogsvoering zich nog op of boven de waterlijn afspeelde, werd dat als een verstandige ontwerpstrategie voor oorlogsschepen beschouwd. Voor bouwers van marineschepen waren kolen een soort van pantsering, en men dacht dat longitudinale bunkers nog wat extra bescherming konden bieden. In een tijdschrift over scheepsbouw uit 1907 stond dat de kolen in deze bunkers de penetratie van de romp konden beperken en 'daarmee het effect van vijandelijk vuur op de waterlijn, voor zover mogelijk, ongedaan kon maken'.