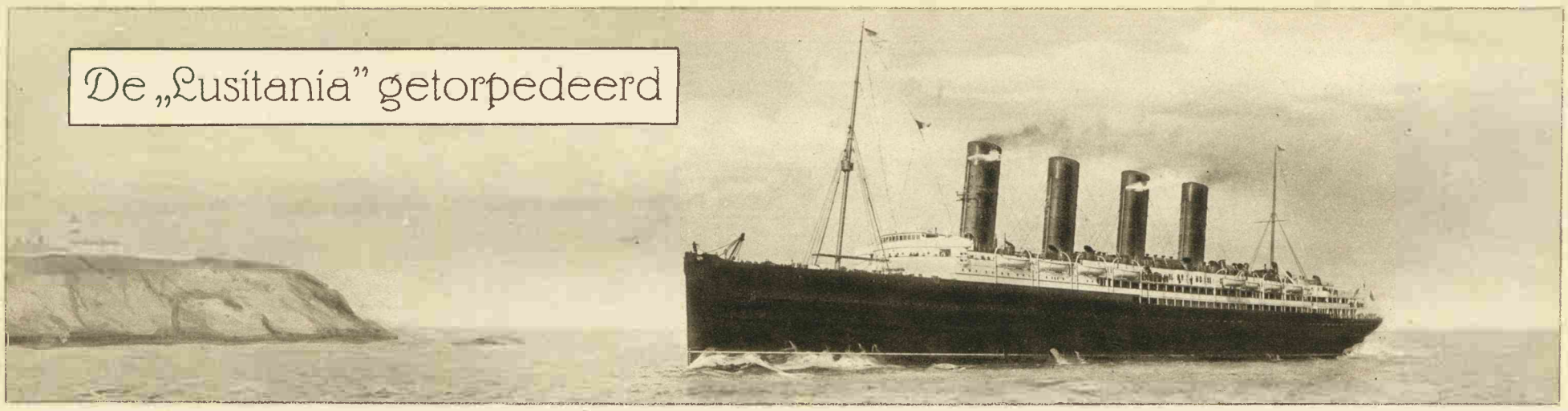
De „Lusitania" getorpedeerd



Geen scherper sprekend opschrift van slechts drie woorden is er uit te denken dan dit.

Het zegt in zijn kortheid zóó veel, dat geen lange verhandelingen er het verschrikkelijke en diepschokkende van kunnen vergrooten.

De „Lusitania" getorpedeerd!

Dat is de volle omvang aangegeven van de geordende ongeordendheid, welke men oorlog noemt.

De „Lusitania" getorpedeerd!

Dat is de krachtigste illustratie van het klein menschelijke in het groot menschelijke.

Maar 't is meer!

Zoo krachtig en veelzeggend is deze, tot opschrift geworden uitroep, dat zelfs de omschrijving van hetgeen er in opgesloten ligt niet in enkele kolommen druks is te omperken.

De „Lusitania" getorpedeerd, dat is wel de krachtschok, die alles wat wij tot nu toe in dezen oorlog meemaakten, overtrof. Dat vestingen vielen, veldslagen zich ten gunste van de een of andere partij keerden, doorbraken mogelijk bleken, beroerde ons, doch wij namen die berichten toch met andere gevoelens in ons op.

„*De „Lusitania" getorpedeerd*", gaf ons een nieuwe sensatie.

* * *

Waarvoor wij zeker niet dankbaar zijn.

* * *

De menschheid is tot op heden maar heel weinig gelukkig geweest met haar geweldige zeekolossen. De ramp van de „Titanic" ligt ons nog te versch in het geheugen, dat wij bij het hooren van het „Lusitania"-verlies ook hieraan niet zouden denken, maar ondanks deze tegenspoeden moet men met de diepste bewondering vervuld zijn voor de scheppingskracht van den mensch, die tot het bouwen van zulke werken in staat is.

En laten wij liever onze aandacht geven aan dat vermogen van tot stand brengen, dan al maar door te peinzen over de vèrstrekkende kracht der vernieling.

Wij moeten immers in ons zelf den lust en het vertrouwen houden om het opbouwen als onze hoogste menschtaak te blijven beschouwen; wij mogen ons niet laten verslappen door overwegingen, welke, na gebeurtenissen als die met de „Lusitania", ons onwillekeurig neerdrukken.

Want *zulke* evenementen zijn ten slotte, hoe vreeselijk ook, toch voorbijgaand.

Het andere, het opwerken, het opbouwen is het blijvende, waarnaar de toekomst ons weer terug zal brengen.

* * *

De Cunard-lijn, welke de gezonken boot in de vaart bracht, bestaat dit jaar juist 75 jaren en haar geschiedenis is nauw verbonden met de ontwikkeling van den modernen scheepsbouw.

Men behoeft slechts haar eerste schip met de latere aanwinsten te vergelijken en men vindt voor deze stelling onmiddellijk het bewijs.

De „Brittania", die 1840 in zee ging, mat 1154 ton.

De „Lusitania" 32000!

Spreken deze cijfers of doen ze het niet, vriendelijke lezers!

* * *

Wij gaan hier geen beschrijving geven van de luxe dezer groote drijvende hotels. Wij zouden dan slechts in den superlatief kunnen spreken.

De reizigers kunnen er al de verfijning in vinden, die hun weelderige verlangens begeeren.

Maar het „put money in your pocket" is een les, die zij als contra-beleefdheid niet te vergeten hebben.

Een eerste-klasse passagier op een boot als de „Lusitania" stelt geen burgermans-eischen, dies wordt ook van hem geloofd, dat men ook van hem geen kleine verwachtingen behoeft te koesteren.

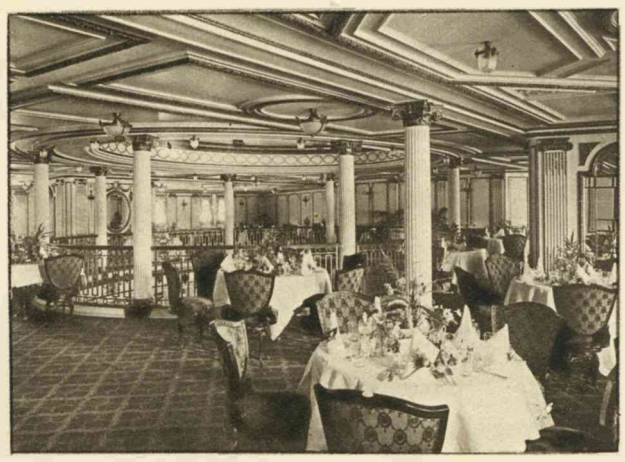
DE „LUSITANIA".

Onze foto van de getorpedeerde boot is daarom zoo interessant, omdat zij indertijd genomen werd, terwijl de boot de rotsen van Old Head of Kinsale (Iersche kust) passeerde. En juist op 8 mijlen afstand van dit punt had de torpedeering plaats. Wij hebben de opname ontleend aan de gegevens, ons door het agentschap der Cunard-Line verschaft.



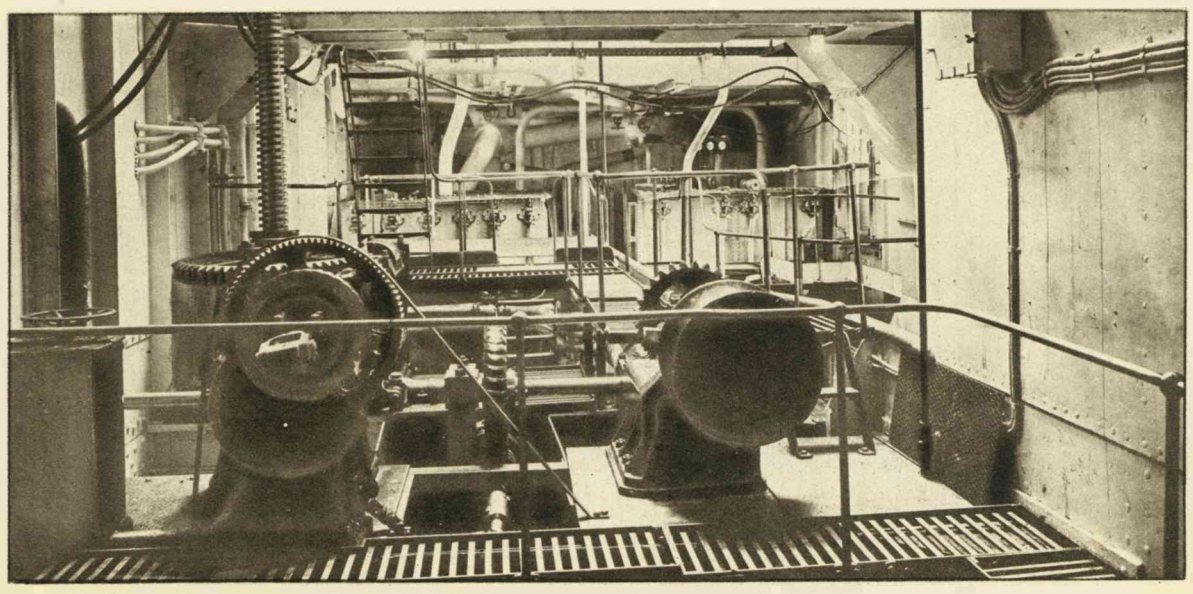
DE EERSTE KLASSE-SALON.

Deze foto geeft een goed beeld van de weelde, welke aan boord dezer moderne oceaan-hotels heerscht. Rijk gedrapeerd, keurig gemeubileerd en gestoffeerd, doet het salon in de „Lusitania" niet onder voor die in de allerbeste vaste land-hotels.



DE EERSTE KLASSE-EETKAMER.

Voor de eetkamer geldt hetzelfde als voor het salon. Alles is even smakelijk ingericht, aardige hoekjes en aparte tafeltjes geven er het typische restaurant idée aan.



IN DE MACHINEKAMERS.

Mogen de passagierskajuiten al rijk voorzien zijn, de machinekamer mag zeker niet minder goed ingericht wezen. Want daar werkt het hart, welke den polsslag aan het leven, aan den geheelen, grooten kolossus geeft. Onze foto biedt een overzicht van een dezer machinekamers

En blijkbaar hebben de oude en nieuwe wereld genoeg millionnairs of quasi-millionnairs om het in exploitatie nemen van booten, waarvan men zegt dat er 6½ millioen gulden bouwkosten voor noodig waren, rendabel te maken, waarbij het groote aantal der tweede- en derde-klasse passagiers, uit den aard ook een rol speelt.

* * *

Al snuffelend in de gegevens, welke ons voor dit artikel dienen konden, vonden wij een beschrijving van de voorbereiding voor den bouw van zulk een reuzenschip.

Nadat de lezers op de plaatjes op deze pagina het tot stand gebrachte hebben kunnen zien, zullen zij naar wij vermoeden van het tot stand brengen ook wel iets willen hooren.

Een maatschappij, van de beteekenis als de Cunard-line, heeft haar eigen scheepsbouwingenieurs, die de oorspronkelijke plannen uitwerken en naar wier ontwerp het eerste model wordt gemaakt.

Het is te begrijpen dat bij schepen, waarvan de bouwkosten in de millioenen loopen (de „Aquitania" b.v. vroeg nog hooger dan de „Lusitania", de bouwkosten klommen tot een 20 millioen guldens op) het over-een-nacht-ijs-gaan niet aanbevelenswaardig is.

Daarom zijn de uitgaven verbonden aan het bouwen van zoo'n compleet model hun geld waard.

Het model wordt ook te water gelaten opdat de bouwers kunnen zien, welke veranderingen en verbeteringen aan het oorsponkelijke ontwerp noodig zijn. Op twee dingen komt het in de allereerste plaats aan. Eerstens op den vorm van de kiel, die een vlugge, gemakkelijke vaart moet veroorloven en ten tweede op de kracht van de schroeven, welke de groote macht hebben te bewerken, waardoor de „Lusitania" b.v. in staat was om omstreeks Kerstmis 1913 in ruim 12 dagen uit en thuis, de heen- en weerreis van Engeland naar Amerika te maken.

Met groote omzichtigheid en geheimzinnigheid worden al die proeven ondernomen en zijn de bestellers en de bouwers het ten slotte over den vorm eens, dan gaat men de helling stellen, waarop het schip wordt gebouwd zoodat het later zonder ongelukken te water kan worden gelaten.

* * *

Zulks is zeker geen kleinigheid voor een boot van 32000 ton inhoud.

Geweldige kranen zijn dan ook in groote getale aan beide zijden opgesteld om de vele en vaak kolossale zware staalblokken, welke voor de kiel en den opbouw noodig zijn, op hun plaats te brengen.

Een heirleger van werklieden van allerhande soort en bekwaamheid is, al naar gelang dat het werk vordert, bezig zoowel op de scheepshelling als in de werkplaatsen, waar de voorbereiding en afmaking plaats vinden.

Het is een hoogst interessant gezicht om dit alles te zien en te volgen.

Men krijgt er een steeds hooger respect door voor de technische volmaaktheid van datgene, wat bij den bouw behoort en ook voor de ondernemingskracht van hen, die deze werken durven doen uitvoeren.

De Cunard-Line staat hierin niet alleen; wat b.v. onze eigen stoomvaart-maatschappijen doen, is niet minder lofwaardig.

De Holland-Amerikalijnbooten, al zijn ze niet *de grootste*, zij behooren evengoed tot *de groote*, wier bouw millioenen gouds vraagt.

* * *

En al dit werk, al deze scheppingskracht, die wonderlijke energie op eens verloren, weggezonken in het diepe der zee! . . . .

* * *

De „Lusitania" getorpedeerd!...

Was het onzerzijds overdreven dat wij die drie woorden het meest verschrikkelijke en diepschokkende opschrift noemden?