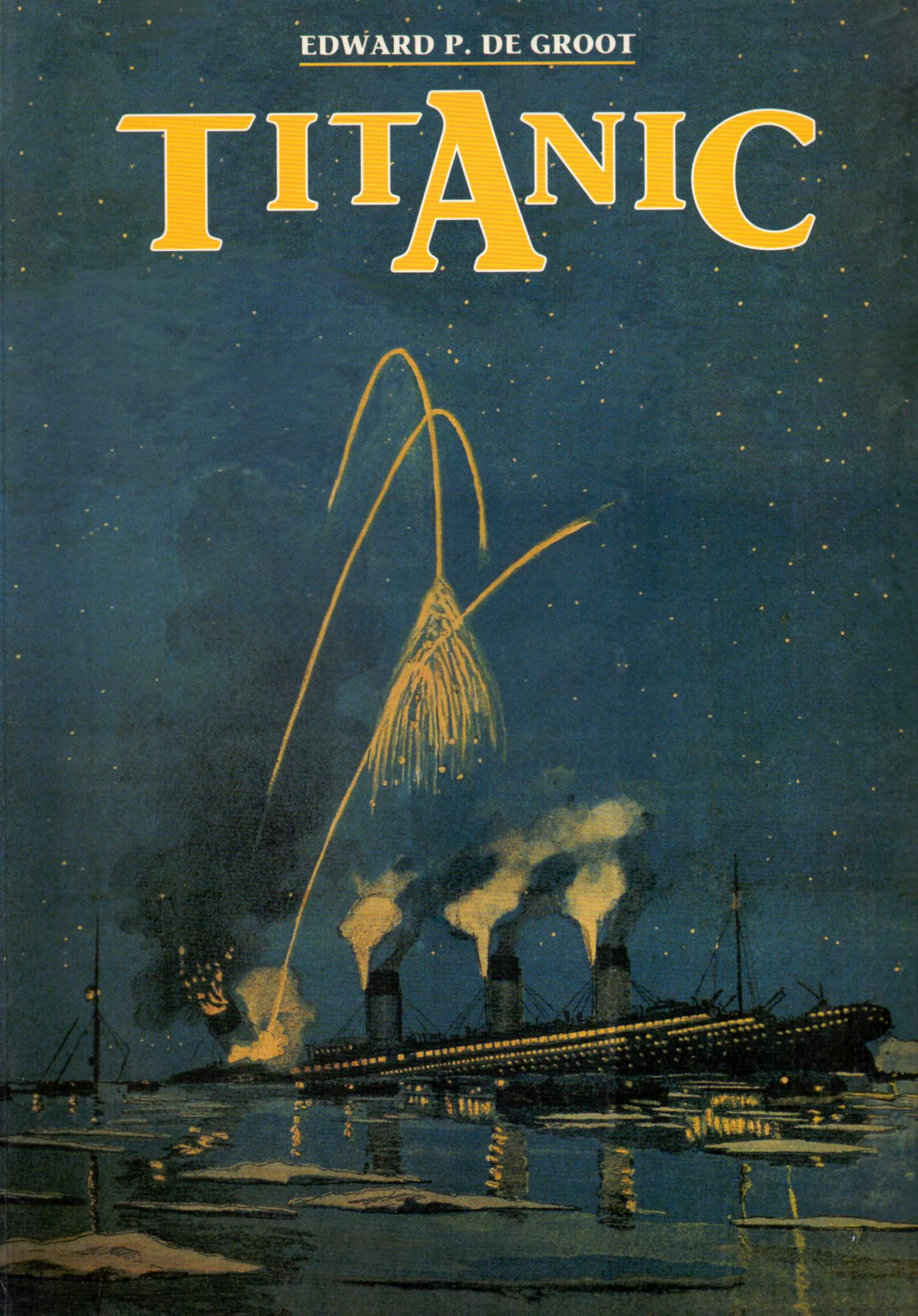
EDWARD P. DE GROOT

TITANIC



TITANIC

Boeken van dezelfde auteur:
San Antonio (Samen met Toon Kramer)
Europa Ahoy! (Bewerking boek van A.C. Metzelaar)
Per Mailboot naar Amerika
75 Jaar Titanic
De Glorietijd van het Zeilschip
The Ship That Stood Still (Samen met Leslie Reade)
Varen op de Oost
Op weg naar Zuid-Amerika

Copyright © 1996 E.P. de Groot

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

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form, by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the publisher.

ISBN 90 6013 055 3

INHOUD

VOORWOORD 4

HOOFDSTUK 1
Grote plannen voor grote schepen 6

HOOFDSTUK 2
We bouwen haar en we schuiven 'r d'r in 11

HOOFDSTUK 3
Praktisch onzinkbaar 24

HOOFDSTUK 4
Over het algemeen ben ik niet zo slap 35

HOOFDSTUK 5
Het was kantje boord 42

HOOFDSTUK 6
Roep me in geval van twijfel 50

HOOFDSTUK 7
Mijn God we zijn verloren 63

HOOFDSTUK 8
Opschieten meid, de anderen staan te wachten! 72

HOOFDSTUK 9
Heren, ieder voor zich! 82

HOOFDSTUK 10
Ze zonk, net zoals je in de film ziet 91

HOOFDSTUK 11
Er moet iets met haar aan de hand zijn 101

HOOFDSTUK 12
Waar is de Titanic, is ze vergaan? 109

HOOFDSTUK 13
Dat is alles wat ik u kan vertellen 118

HOOFDSTUK 14
Goedpraterij en niets anders dan goedpraterij 127

HOOFDSTUK 15
Als een molensteen om onze nekken 136

HOOFDSTUK 16
Scheepsrampen zijn nooit hetzelfde 145

HOOFDSTUK 17
Ondanks deze zachte oktoberavond, huiver ik 153

HOOFDSTUK 18
Nederlanders op de Titanic 163

VERANTWOORDING 172

Passagierslijst Titanic 175

Bemanningslijst Titanic 182

Niet aan boord 187

Register 190

EDWARD P. DE GROOT

TITANIC

UITGEVERIJ DE ALK B.V.

VOORWOORD

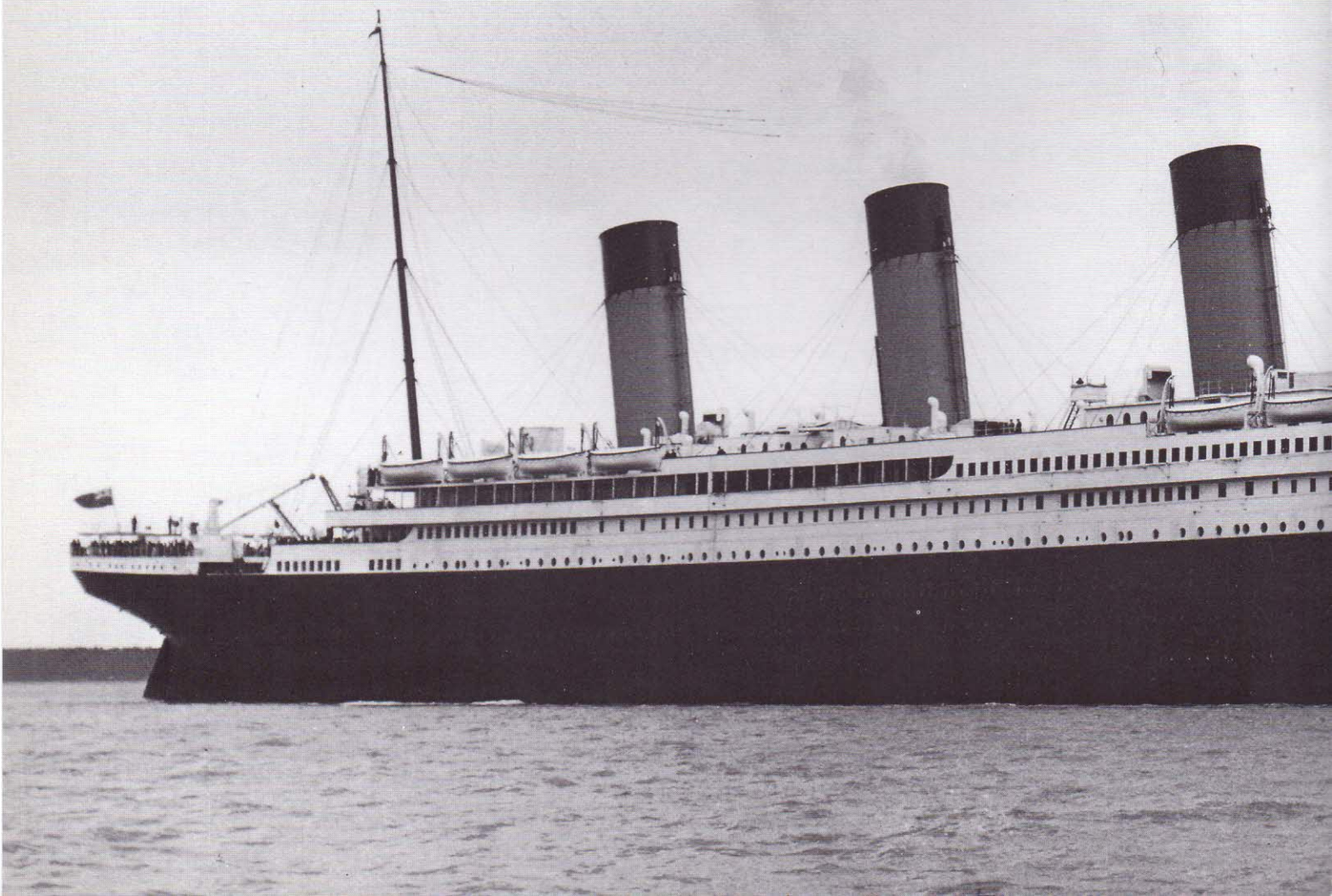
In Belfast, waar de Titanic gebouwd werd, staan voor het stadhuis van de stad twee monumenten broederlijk naast elkaar. Ze herinneren aan ingrijpende gebeurtenissen uit het begin van deze eeuw. Beide monumenten herdenken om het leven gekomen stadsgenoten. Het ene herdenkt de vele slachtoffers van de eerste wereldoorlog, het andere die van de Titanic ramp van 1912. Op het monument voor de Titanic staan de namen van de slachtoffers in volgorde van rang en stand, op het monument voor de eerste wereldoorlog staan de gevallenen in alfabetische volgorde. In zes jaar tijd was de wereld ingrijpend veranderd. Mensen die die periode hebben meegemaakt, beschouwden de Titanic ramp dan ook vaak als het begin van die verandering en het einde van een tijdperk.

Die periode ligt nu ver achter ons, toch blijft de Titanic ons boeien en, vragen we ons af, waarom? Is het omdat ze op haar eerste reis verging? Dat is wel vaker met een schip gebeurd. Of omdat ze zo groot en luxe was? In dezelfde periode werden al grotere en meer luxueuze passagiersschepen gebouwd. Of omdat er zoveel mensen bij de ramp omkwamen? De periode tussen de eeuwwisseling en de eerste wereldoorlog is vol met scheepsrampen die duizend of meer slachtoffers eisten.

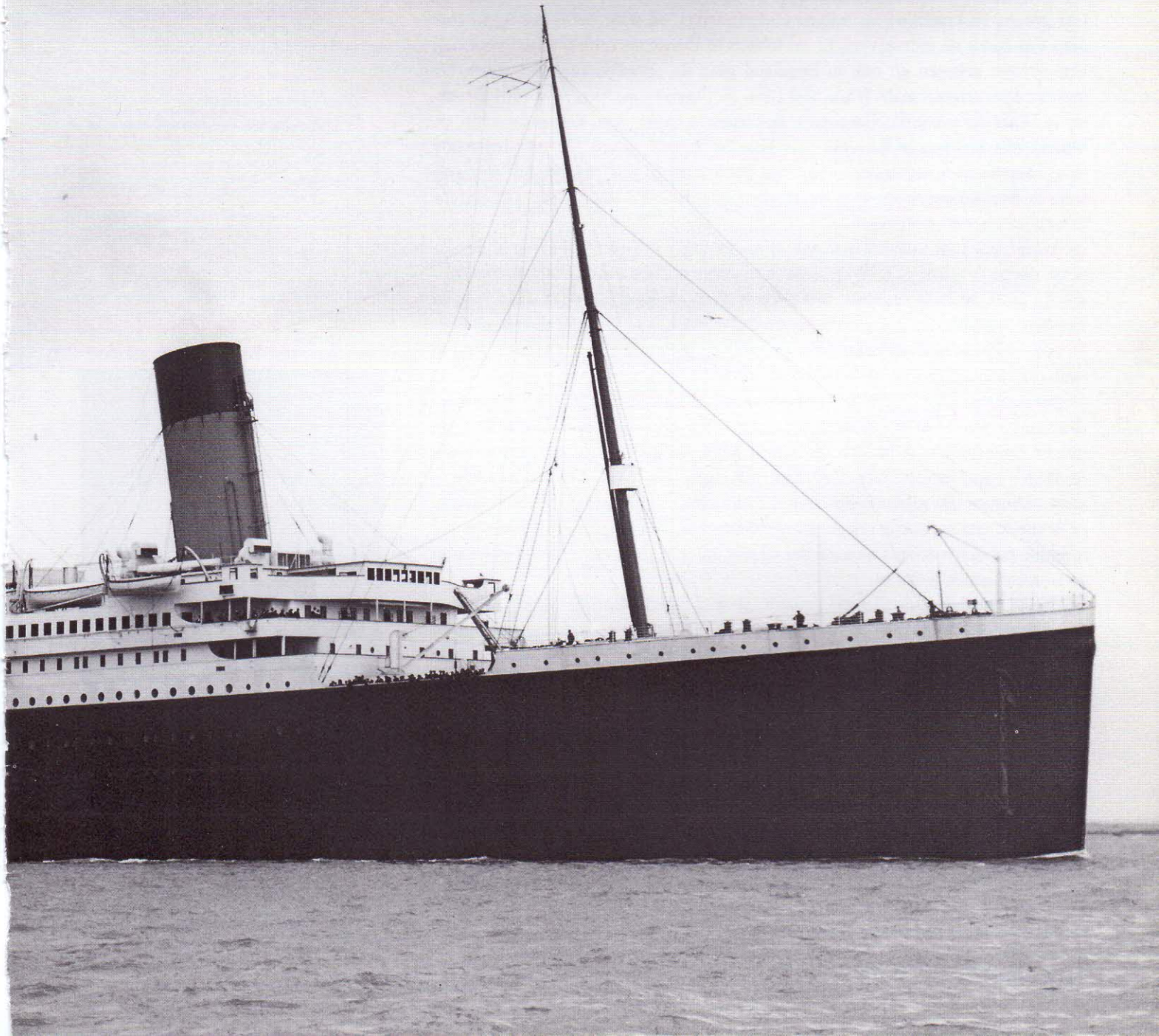
Dat de Titanic nog steeds mensen boeit, ligt waarschijnlijk aan het sterk tot de verbeelding sprekende beeld dat opgeroepen wordt door dit grote schip dat zonk in de nacht. Men kan op zo veel manieren geïnteresseerd zijn in de Titanic, er is voor elke smaak wel iets: het drama dat zich langzaam ontvouwt op het zinkende schip, het menselijk gedrag in bijzondere situaties, de micro-cosmos van de Engels-Amerikaanse samenleving uit die tijd of eenvoudigweg, terecht of niet, iets willen herbeleven van "die goede oude tijd". In elk geval is de belangstelling voor de Titanic onzinkbaarder dan haar bouwers, eigenaren en opvarenden ooit hebben kunnen vermoeden.

Nadat dit boek, onder de titel "75 Jaar Titanic", in 1987 na een aantal drukken uitverkocht raakte, bleven er brieven binnenkomen met verzoeken voor meer informatie en meer foto's. In deze uitgave wil ik daar graag aan voldoen door informatie toe te voegen en soms andere foto's en illustratiemateriaal te gebruiken. Want als er iets duidelijk is, dan is het wel dat de Titanic mensen in hoge mate zal blijven boeien.

Edward P. de Groot



De Titanic voor Cowes, 10 april 1912. De foto is gemaakt door dorpsdrogist Frank Beken, die veel bekender is geworden door zijn foto's dan door zijn pillen, poeders en smeerseltjes.



Hoofdstuk 1

Grote plannen voor grote schepen

Voor de Engelse scheepsmagnaat J. Bruce Ismay, was het al enige tijd duidelijk, er moest wat gebeuren om de belangrijke positie die zijn scheepvaartmaatschappij, de White Star Line, op de lucratieve Noord-Atlantische passagiersroute had, voor de toekomst zeker te stellen en te verbeteren. Om niet binnen een decennium te degraderen tot een tweederangs maatschappij, moesten verregaande beslissingen genomen worden.

Al enkele jaren voeren nieuwe, grote Duitse passagiersschepen op de Atlantische Oceaan, indrukwekkende zeekastelen met vier enorme schoorstenen, waarmee ze hun grootte en kracht onmiskenbaar onderstreepten en waar het reizende publiek diep van onder de indruk was. Er bestonden in Duitsland zelfs plannen voor nog veel grotere schepen en ook in Engeland ging de ontwikkeling snel voort. De grootste concurrent van de White Star Line, de Cunard Line, bracht in 1907 de eerste van haar nieuwe grote vierpijpers, de Lusitania, in de vaart. Een zusterschip, de Mauretania, zou nog in hetzelfde jaar haar eerste reis maken. De pers bejubelde deze nieuwkomers uitbundig: "Hoe men deze schepen ook bekijkt, het is steeds weer in alle opzichten een wonder dat men aanschouwt", schreef een wel erg enthousiaste Engelse journalist.

De White Star Line stond al acht jaar onder leiding van Bruce Ismay en in die periode waren de grootste en comfortabelste schepen in de vaart gebracht. De Oceanic in 1899, de Celtic in 1901, de Cedric in 1903, de Baltic in 1904, maar in geen van deze schepen was ook maar iets van dat wonder, waar de pers zo mee dweepte, vertegenwoordigd. Zelfs de Adriatic, die nog in de vaart moest komen, leek in veel opzichten nog erg op de achttien jaar oude Teutonic.

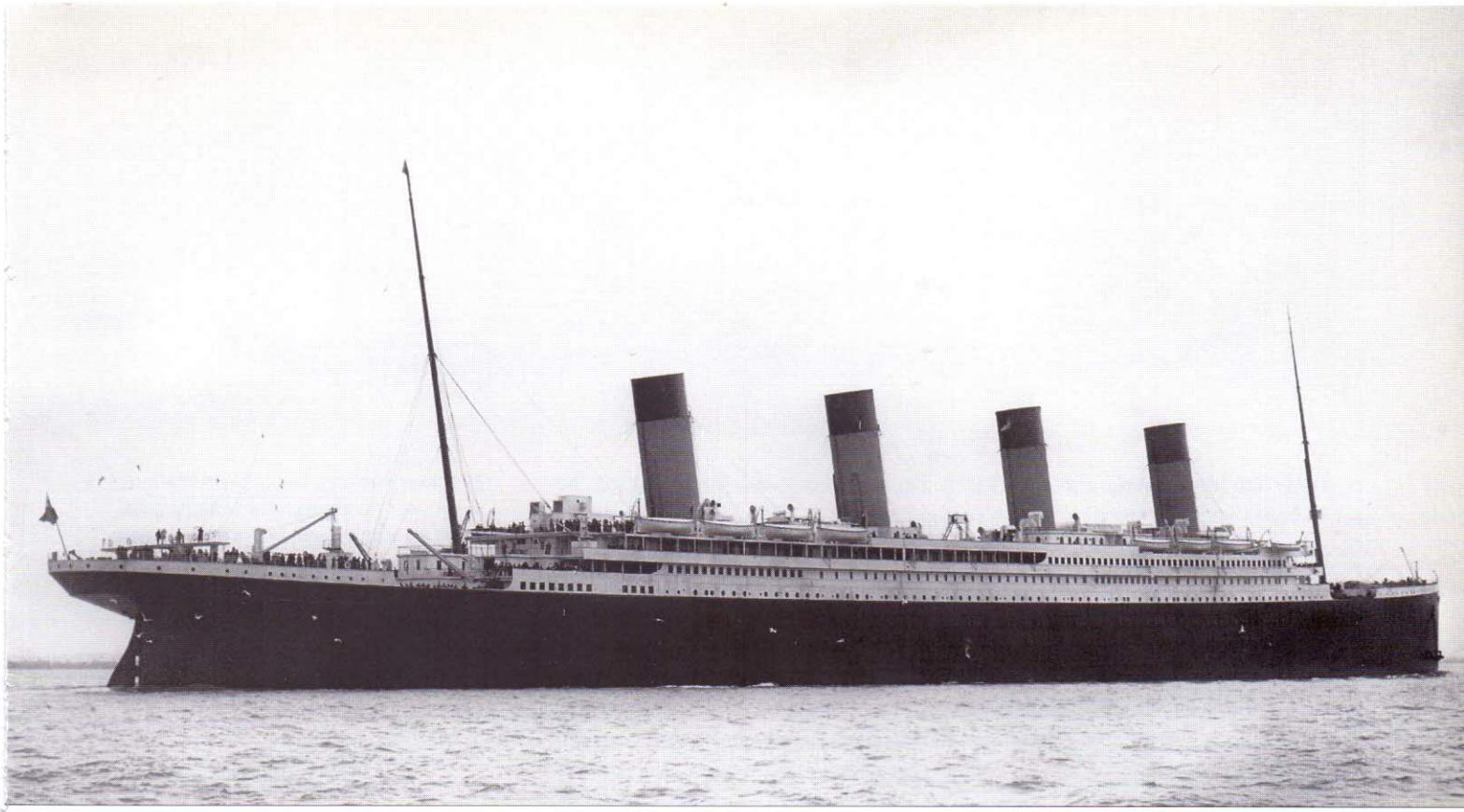
Of het nu de weinig vooruitstrevende opvattingen van Bruce Ismay en zijn mededirecteuren waren, of een voorzichtig en zakelijk de kat uit de boom kijken, de nieuwe ontwikkelingen hadden een tempo gekregen dat in de directiekamers van de White Star Line nog niet goed doorgedrongen was. Maar het kon niet langer meer uitblijven. De maatschappij moest met nieuwe en bijzondere schepen komen en er moest een vorm van reizen per oceaanstomer worden gecreëerd waarvan het reizende publiek niet eens wist dat dat nu precies de manier van reizen was waarop ze al jaren hadden gewacht.

De White Star Line zou nieuwe, grotere schepen moeten laten bouwen, maar hoe groot en met welke luxe voor de eerste klas, welk comfort voor de tweede klas en wat voor verbeteringen voor de derde klas? Dat alles moest nodig besproken worden met de leiding van de werf Harland & Wolff, waar de White Star Line haar schepen altijd liet bouwen.

De eerste mogelijkheid om over dat alles onbevangen van gedachten te kunnen wisselen, kwam met de uitnodiging voor een informeel en intiem diner ten huize van Lord William Pirrie, Ismay's vriend en zakenpartner. Pirrie was directeur van de grote Noord Ierse scheepsbouwwerf Harland & Wolff in Belfast en een idealer gelegenheid voor Ismay om over scheepsbouwplannen voor de toekomst te spreken, was nauwelijks denkbaar. Lord Pirrie's uitnodiging voor het diner was om bijna dezelfde reden ingegeven als waarmee Ismay de uitnodiging aanvaardde: grote plannen voor grote schepen.

Harland & Wolff had tot nu toe bijna alle White Star Line schepen gebouwd. Om

J. Bruce Ismay, autocraat, arrogant, wereldvreemd. Algemeen directeur van de White Star Line en de International Mercantile Marine Company.



De Titanic in de Solent; tweede, en laatste, foto van Frank Beken. Het eerste klas dek is bijna leeg, de eerste klas passagiers zitten al aan de lunch. De tweede en derde klas passagiers moeten nog een uur wachten voor zij aan tafel kunnen.

dat ook in de toekomst, waarin de schepen alleen maar groter schenen te moeten worden, te kunnen doen, was Pirrie nu al een jaar bezig om de werf in Belfast verder uit te breiden en te vergroten.

Een belangrijk onderdeel daarvan waren de twee nieuwe, grote hellingen waar de giganten van de toekomst op gebouwd konden worden en ongetwijfeld zou de White Star Line een belangrijke klant voor die twee hellingen kunnen worden.

Pirrie had zelf, met grote voortvarendheid, Ismay en de andere White Star Line directieleden in 1902 er van weten te overtuigen dat een overname van de White Star Line door J. Pierpont Morgan's Amerikaanse International Mercantile Marine, de maatschappij niet alleen geld zou verschaffen, maar ook haar positie op de Noord-Atlantische route zou versterken. Morgan's grote kartel verschafte het geld voor die nieuwe schepen en Pirrie zou ze bouwen. Het was dan ook feitelijk meer de tycoon Morgan met zijn miljoenen dollars, die de aanzet tot de nieuw te bouwen schepen gaf, dan de wens van Ismay en Pirrie.

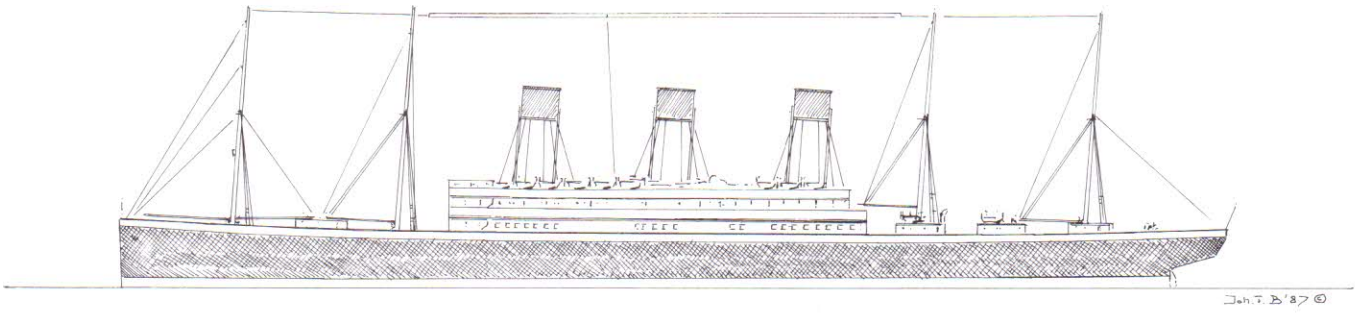
Zowel Pirrie als Ismay bezaten grote villa's, niet ver van elkaar, in de Londense villawijk Belgravia in het centrum van de stad. Voor Bruce Ismay en zijn vrouw was die korte afstand geen reden om niet in stijl hun opwachting te gaan maken. Hun privé chauffeur, gekleed in groen en goud livrei wat toen in hoge kringen de mode voor privé chauffeurs was, reed dan ook die avond, in begin 1907, de grote Mercedes Tonneau voor om de heer en vrouw Ismay het stukje van 27 Chesham Street, Belgravia naar Downshire House, Belgrave Square te vervoeren.

De avond verliep zoals dat gebruikelijk was bij de hogere kringen van die tijd: het uitwisselen van complimenten, prietpraat, sherry voor de heren en likeur voor de dames en op de afgesproken tijd kwam de butler discreet zijn Lord vertellen dat het diner geserveerd kon worden.

Pas laat in de avond, na de koffie en niet eerder dan nadat de dames zich hadden teruggetrokken in de salon, kwamen de heren tot zaken.

In wat wij nu een laat avondje brainstormen zouden noemen, ontvouwden ze de plannen voor drie nieuwe, grote schepen. Echt groot moest ook die betekenis hebben, zeker de helft groter dan het duo Lusitania en Mauretania van concurrent Cunard. De schepen zouden ook die snelheid moeten kunnen benaderen en moesten een dusdanig comfort en luxe bieden, dat de belangrijkste en best betalende passagiers gelokt zouden worden. Dat betekende schepen met een tonnage van 45.000 tot 50.000 brt, een snelheid van minstens 22 knopen en een inrichting die meer op

The Right Honourable Lord William J. Pirrie, scheepsbouwer en tiran. Hij zette Ismay aan tot de bouw van de Titanic.



Het door Pirrie en Ismay bedachte ontwerp voor de Titanic was volledig gebaseerd op een al jaren oud algemeen plan. (Tekening, John T. Bendervoet)

een paleis dan op een schip zou gaan lijken. De namen die voor het trio al snel bedacht werden waren: Olympic, Titanic en Gigantic.
Maar vastgeroeste opvattingen speelden ook bij deze captains of industry nog een grote rol. Ze dachten te veel in een al sterk verouderd concept. De schets die Lord Pirrie op een papiertje tekende, toonde een type schip waar de White Star Line er al verschillende van bezat en waar niets bijzonders of nieuws aan was.
Op de werf van Harland & Wolff kwamen de plannen echter in handen van jonge ontwerpers met minder starre denkbeelden. Thomas Andrews en Edward Wilding, jonge mannen van in de dertig, kwamen onmiddellijk met eigen, veel vooruitstrevender ideeën. Waarom vier masten, de zeilen speelden immers geen enkele rol meer, twee masten waren ruim voldoende voor de antenne van de draadloze telegrafie-installatie. Om de schepen de gewenste snelheid te kunnen geven, waren grote machines nodig die door vele stoomketels gevoed moesten worden, drie schoorstenen zouden zeker nodig zijn, maar een vierde zou niet alleen imposant staan, het zou ook de mogelijkheid bieden om extra ventilatie in de machinekamer en kombuizen te bieden. Een onderbroken bovenbouw zou ten koste gaan van ruimte die gebruikt kon worden voor hutten, eetzalen, salons en andere ruimtes. Een lange bovenbouw, over de grootst mogelijke lengte van het schip, zou die ruimte verschaffen.
Langzaam maar zeker ontstond zo een schip dat aan de eisen van de tijd voldeed, 45.000 brt groot, 269 meter lang, 28 meter breed en met een grootste hoogte – van kiel tot masttop – van ruim 72 meter. Kortom een groter, langer en hoger schip was nog nooit eerder gebouwd. Met een zwarte romp, een grote witte bovenbouw, vier hoge slanke schoorstenen in het bekende White Star buff – een zachte gele kleur waar een lichte gloed van roze in zichtbaar was – met een zwarte top en slechts twee masten, zouden het schepen worden die tenminste in aanzien volledig beantwoordden aan de eisen van de tijd.

De grote tekenzaal van Harland & Wolff waar alle tekeningen voor de Titanic werden gemaakt.

De laatste decennia had de White Star Line zich al niet meer gemengd in de race om de snelste overtocht. Ze had zich toegelegd op luxe, comfort en ruimte. Voldoende machinevermogen zorgde er voor dat een reis volgens schema verliep en vertrek- en aankomsttijden gegarandeerd konden worden. White Star Line klanten stelden dit beleid van de maatschappij al jaren zo zeer op prijs, dat het de White Star Line tot een van de belangrijkste scheepvaartlijnen op de Noord-Atlantische Oceaan had gemaakt.

Thomas Andrews, chef ontwerper bij Harland & Wolff en de man die de Titanic ontwierp.

Daardoor was de machinekamer op het ontwerp nog conservatief. Niet de nieuwe hogedruk stoomturbines, die schepen een grotere snelheid gaven, zouden voor de aandrijving zorgen, maar de combinatie van twee vier cilinder triple-expansiemachines in combinatie met een lagedruk turbine. De enige reden hiervoor was, dat het comfort van de passagiers alles bepalend was. Hogedruk turbines waren wel sneller, maar lieten een schip bij hoge snelheid ook erg trillen en schudden, "de boot schudde de wijn uit onze wijnglazen", schreef een ontstemde passagier eens over een snelle reis met de Mauretania.

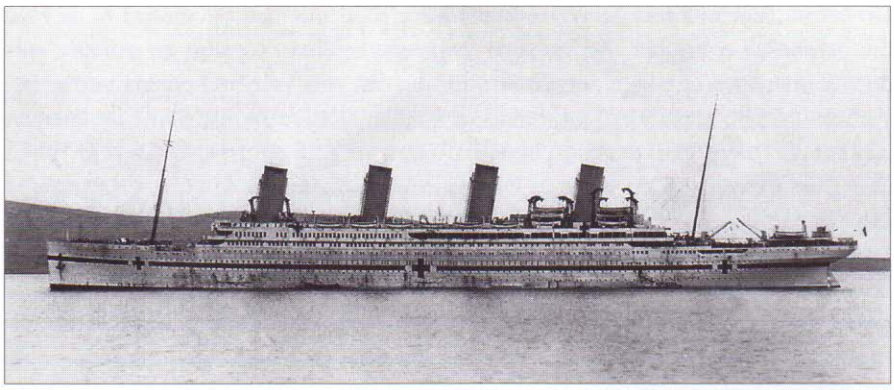
Op 29 juli 1908 kwam een delegatie van de White Star Line naar Belfast voor de laatste besprekingen over het ontwerp. Twee volle dagen duurden de besprekingen van "Plan 400". Toen de heren er uit waren, werd op 31 juli een eenvoudige overeenkomst getekend, die de weg vrij maakte voor de bouw van de drie grote schepen. Het document bestond uit niet meer dan een velletje papier waarin stond dat Harland & Wolff voor de Oceanic Steam Navigation Company, de officiële naam van de White Star Line, drie schepen zou bouwen tegen kostprijs plus een percentage winst voor de werf. Een prijs voor de schepen werd niet genoemd. Het was al jaren de gewoonte dat de werf voor de White Star Line bouwde op basis van kostprijs plus percentage. Zo konden op elk moment van de bouw van een schip nog ingrijpende wijzigingen gemaakt worden, zonder dat daar extra contracten en afspraken voor geregeld moesten worden.

In de grote tekenzaal van Harland & Wolff stonden tientallen tekenaars aan lange gemeenschappelijke tekenbanken in rijen naast elkaar, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat, aan de details van de nieuwe schepen te werken. Achter hen, tegen de wand, stond een gigantisch halfmodel van het scheepsontwerp als een soort inspiratiebron over hen te waken.

Buiten op de werf werd de laatste hand gelegd aan de grote stellage waaronder de hellingen 2 en 3, als een tweeling, naast elkaar lagen. De 256 meter lange stellage was voorzien van liften, rijdende kranen, een extra grote kraan, verrijdbare bovenconstructies met elektrische lieren en honderden meters loopbruggen. Om de hele stellage op de zachte bodem van Belfast's Queen's Island te kunnen laten rusten, was het gevaarte gefundeerd met heipalen en gewapend beton, dat op sommige plaatsen meer dan een meter dik was.

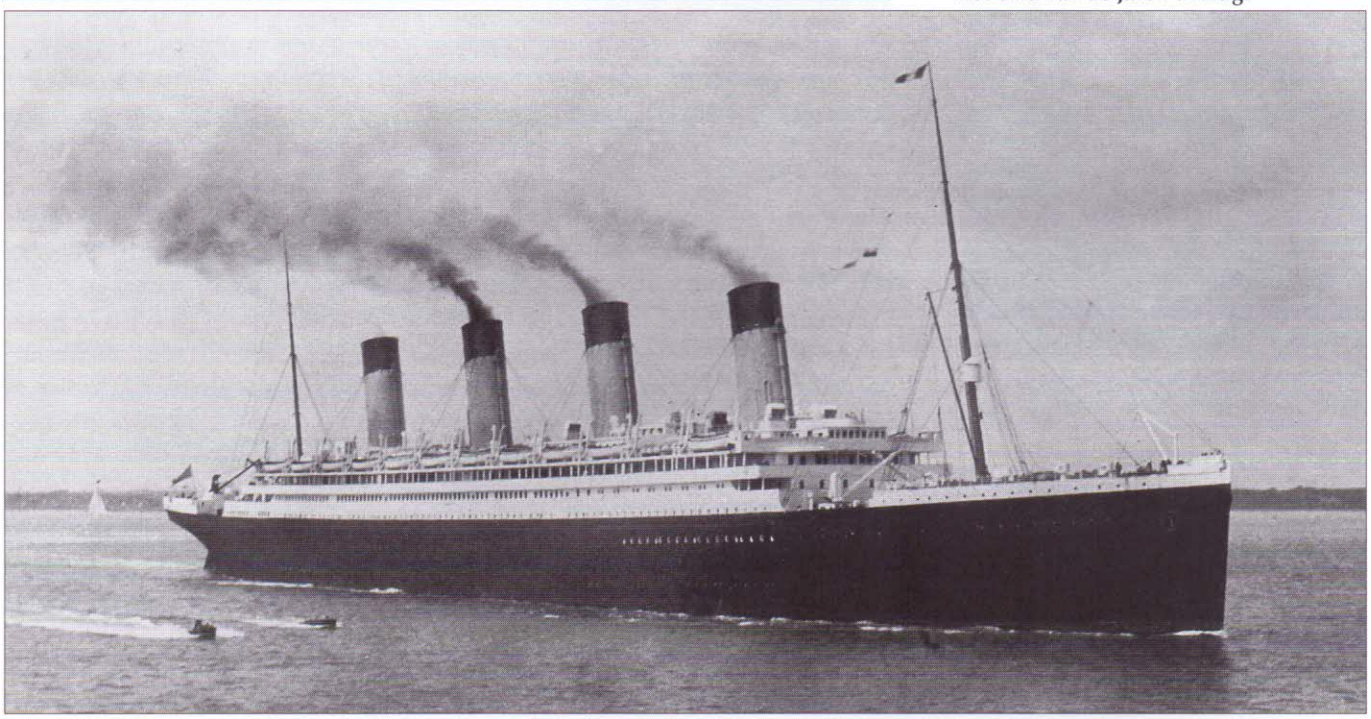
Naast de hellingen werd een groot dok gegraven dat de nieuwe klasse schepen kon bergen voor afbouw en uitrusting; Harland & Wolff was klaar voor de toekomst en de bouw van de Titanic.

Op de "molding loft" van de werf werden de mallen gemaakt, aan de hand waarvan de staalplaten werden gesneden.



De Britannic ging als hospitaalschip verloren op 21 november 1916 na, in de Egeïsche Zee, op een mijn te zijn gelopen.

De Olympic. Deze foto is gemaakt tegen het eind van de jaren twintig.



Opmerkingen

Een van de vele controverses die aan de Titanic zijn verbonden, behelst de namen die de drie zusterschepen zouden krijgen: Olympic, Titanic en Gigantic. Toen het laatste van het drietal, in 1914, in gebruik werd genomen had ze de naam Britannic gekregen. Het is dan ook het onderwerp van veel geharrewar geworden of het schip vanaf de planning al Britannic genoemd werd of niet. Bron van de discussie is een boek, "The Ismay Line", waarin beweerd wordt dat de White Star Line nooit de naam Gigantic zelfs maar overwoog. Maar in een White Star Line perscommuniqué van 1911 wordt uitsluitend gesproken over een toekomstig passagiersschip, de Gigantic. Oud directeur van Harland & Wolff, C. Pounder legde later uit dat de naam werd vervangen door Britannic, omdat men bang was dat het grotere zusterschip van de Titanic bij het publiek wel eens gevoelens van angst zou kunnen opwekken als dat schip de naam Gigantic droeg.

In de hele discussie over de naam van het laatste schip komt nooit de verwantschap voor die de drie namen, Titanic, Olympic en Gigantic, in de oude Griekse mythologie met elkaar hebben, terwijl die toch zo toepasselijk is. Het waren de reuzenvolkeren de Titanen en de Giganten die de berg Olympus misbruikten om de Goden aan te vallen. Zeus versloeg beide reuzenvolkeren en de berg Olympus bleef ongedeerd. Van het drietal White Star Line zusterschepen, overleefde alleen de Olympic de eerste wereldoorlog en diende haar tijd tot 1935 trouw uit.

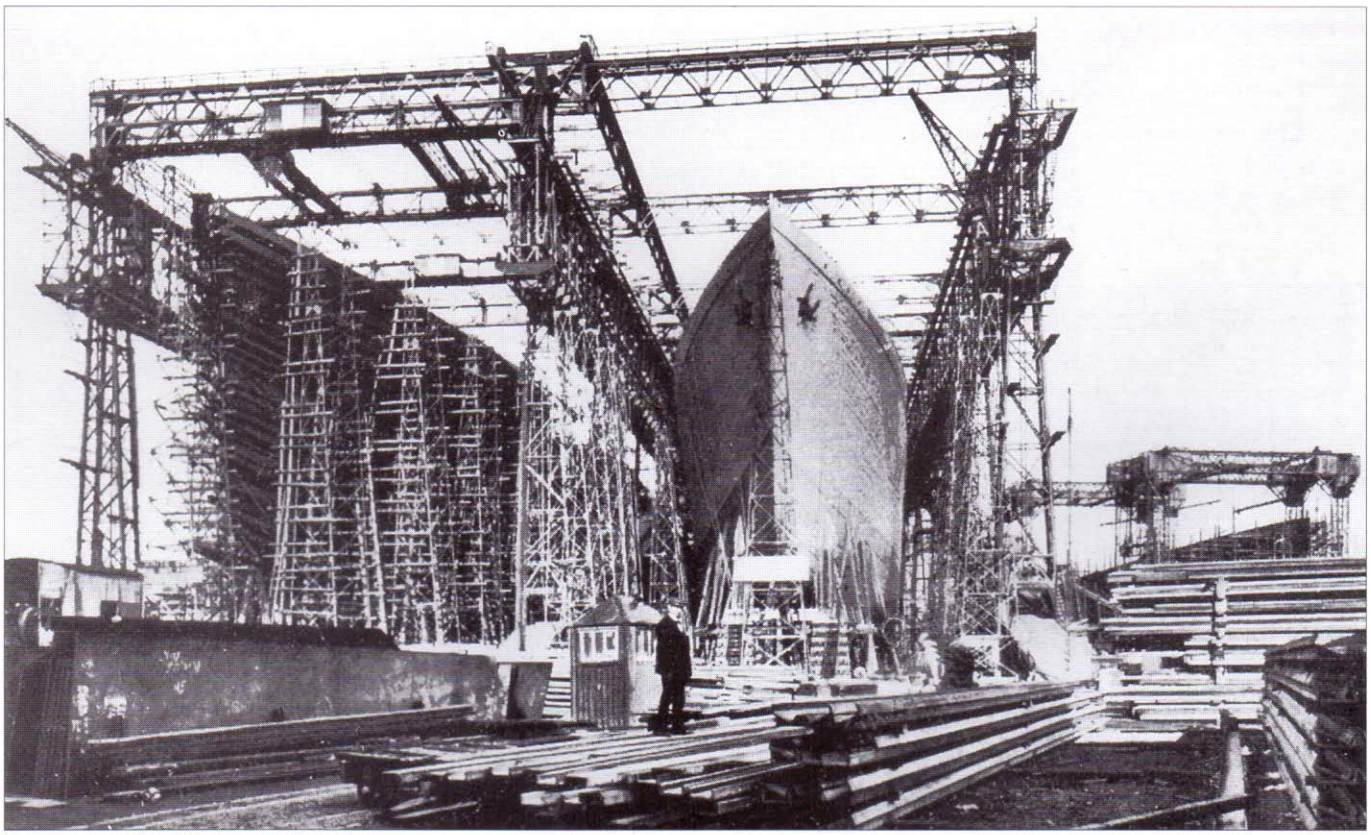
Hoofdstuk 2

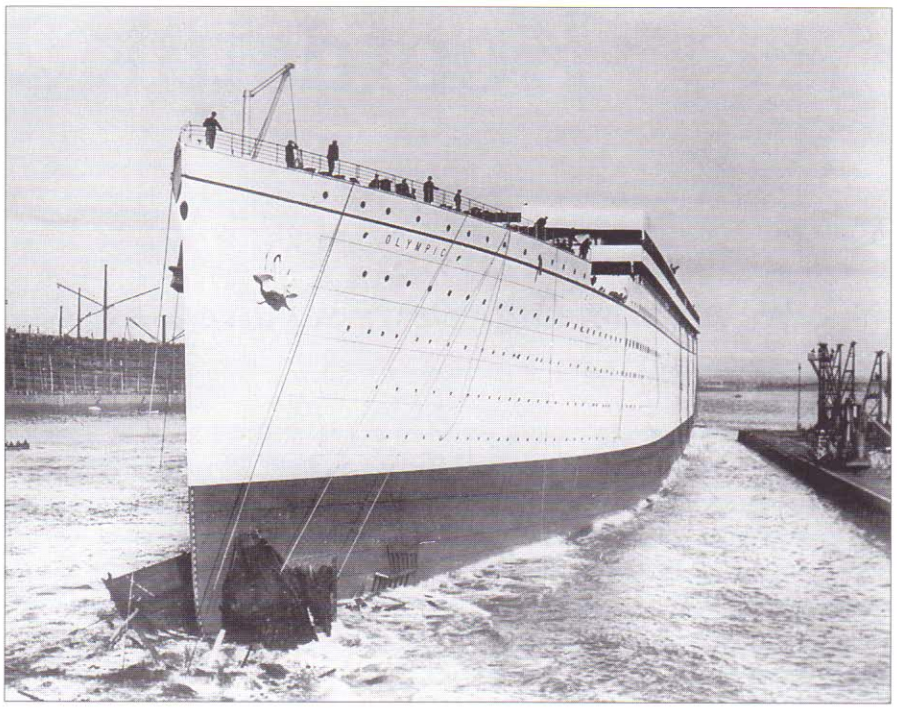
We bouwen haar en we schuiven 'r d'r in

December 1908 begon een nieuwe periode van gegarandeerd werk en inkomen voor de 14.000 werknemers van de werf Harland & Wolff. Er werd een begin gemaakt met de kiellegging van bouwnummer 400, de Olympic, het eerste van de drie nieuwe grote schepen. De kiel van dit mammoet schip was zo groot, dat het zes weken werk kostte totdat die gelegd en voltooid was. De constructie van de dubbele bodem voor bouwnummer 400 was nog niet klaar, toen op 31 maart 1909 al begonnen werd met het leggen van de kiel van het volgende schip, bouwnummer 401, de Titanic.

Een strakke planning moest er voor zorgen dat de Olympic zeven maanden eerder dan de Titanic te water gelaten kon worden. Die zeven maanden waren nodig voor de afbouw. Het nieuw gegraven dok zou dan vrij zijn voor het laatste deel van haar afbouw. Daardoor vorderde de bouw van de Titanic iets trager dan van haar zusterschip. Het was een mierenhoop van mensen die timmerend, sjouwend en klinkend overal in en rond de twee schepen hun werk deden om hun 2 pond per week te verdienen. Door 's avonds en op zaterdagmiddag over te werken kon dat inkomen meer dan verdubbeld worden, maar verplichte vrije dagen, twee met kerst en pasen en een week in juli, werden niet doorbetaald, net zo min als een door de werf aangekondigde feestdag voor een tewaterlating. Zo'n feestdag betekende voor de arbeiders niet meer dan dat een deel van hun moeizaam gespaarde geld moest worden aangesproken.

De Titanic (links) werd naast de Olympic gebouwd.



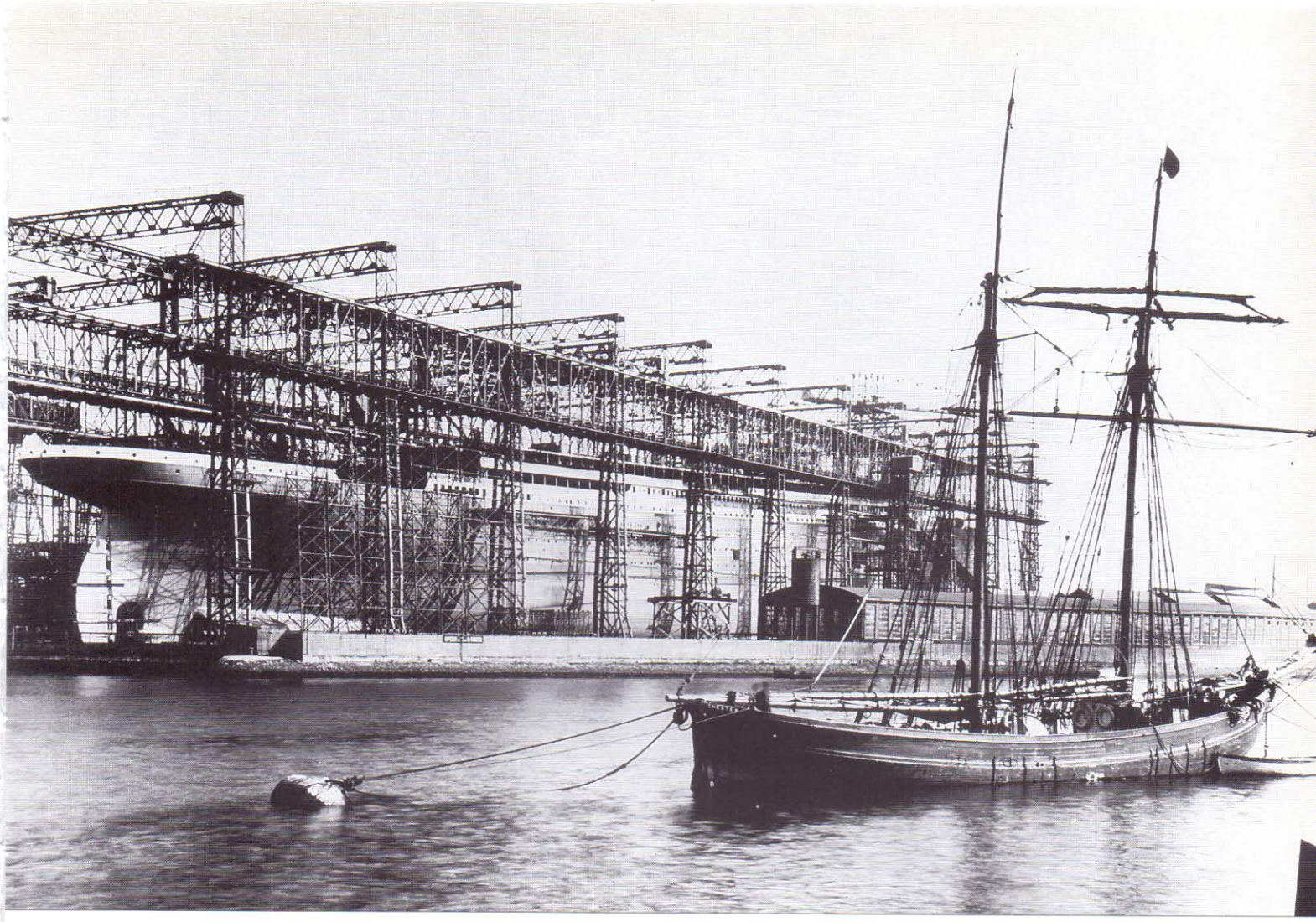


De Olympic ging als eerste te water op 20 oktober 1910.

31 Mei 1911 was zo'n feestdag. Ruim zeven maanden nadat de Olympic te water was gelaten, was het die dag de Titanic die de helling af zou lopen. Voor Harland & Wolff en de White Star Line was het een dubbele feestdag, na de tewaterlating van de Titanic zou de Olympic overgedragen worden. Afgebouwd en haar korte proefvaart voltooid, lag ze onder stoom voor anker in Belfast Lough te wachten om de speciale gasten van de White Star Line te ontvangen en hen terug te brengen naar Engeland. Het mooie voorjaarsweer, dat toch al zo zeldzaam is voor Belfast, bracht heel wat mensen op de been. Om elf uur was Corporation Street al verstopt met verkeer, wandelaars en extra trams propvol met toeschouwers die allemaal op weg waren naar de Albert Quay. De havenautoriteiten hadden een deel van de kade afgezet en rekenden een paar shilling entree die ten goede zouden komen aan de ziekenhuizen van Belfast.

Spencer Basin, aan de voet van de helling waarop de Titanic stond, lag als vanouds vol met stapels hout en bergen steenkool, het was er smerig en stoffig, maar het uitzicht op de Titanic was er goed en gratis. Hier waren de duizenden arbeiders van de werf, die geen uitnodiging hadden gekregen, naar toe getrokken om hun eigen werk de rivier in te kunnen zien glijden. Met heel wat meer luxe en elegance

Het kantoorpersoneel gaat met de tram naar huis, de werfarbeiders lopen. Op de achtergrond de helling met daarop de Titanic.



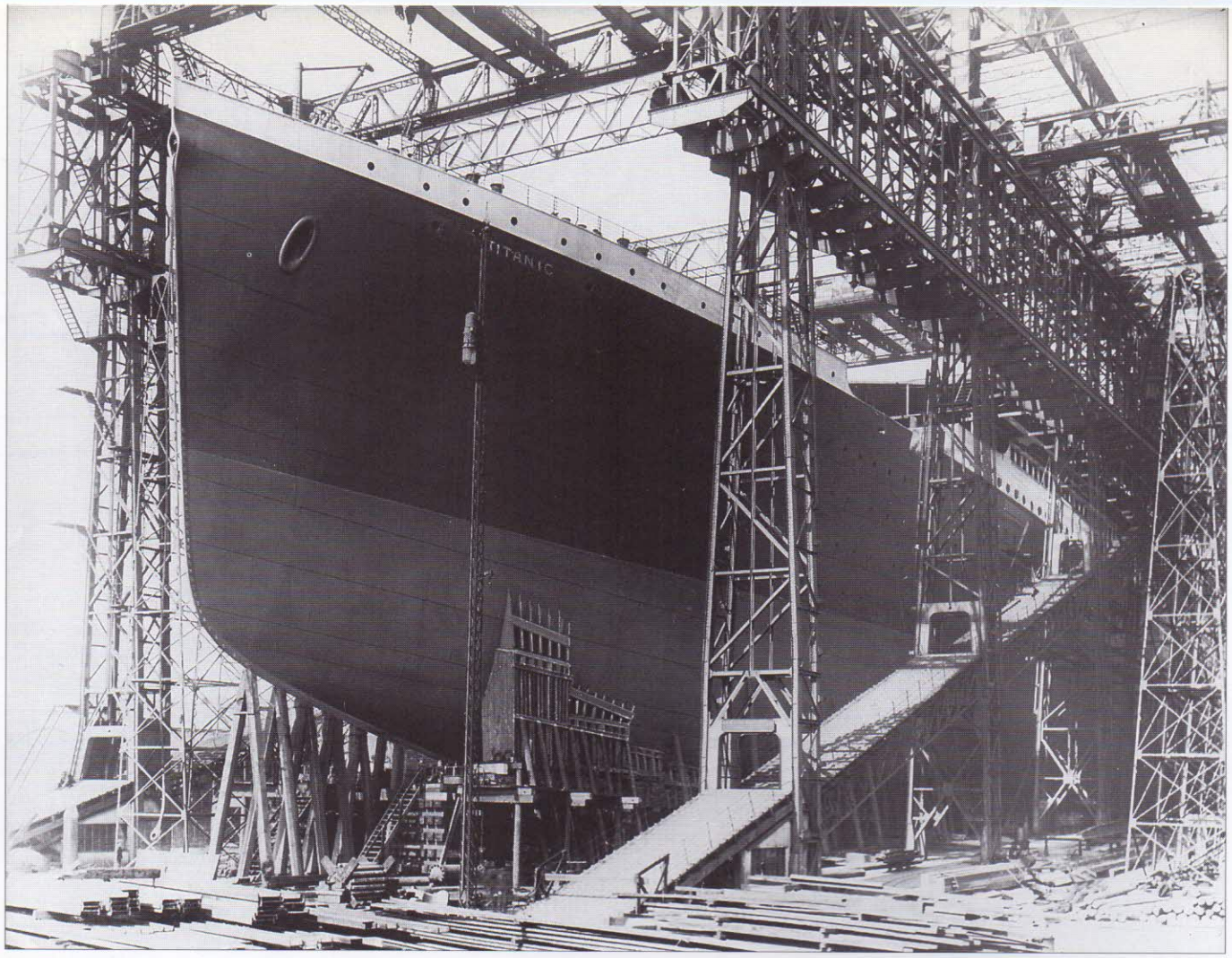
De Titanic op de helling kort voor de tewaterlating. De brik Chester, op de voorgrond, is het soort schip waarop de meeste stuurlui van de Titanic, nog geen tien jaar daarvoor, hun eerste zeemanservaringen opdeden.

konden de dames en heren die wel uitgenodigd waren, de tewaterlating afwachten. Speciaal voor hen had de werf een enorme tribune laten neerzetten waar met gemak een paar honderd mensen een plaats konden vinden. De tribune werd grotendeels bevolkt door de tekenaars, ontwerpers en scheepsbouwdeskundigen van Harland & Wolff. Het hogere personeel en hun aanhang konden de werf en deze tribune alleen betreden op vertoon van de speciaal voor deze gelegenheid gedrukte uitnodiging.

Een tweede tribune was gereserveerd voor de kleine honderd man pers uit Engeland die ook voor deze gelegenheid, samen met andere gasten, in een speciaal voor hen gecharterde veerboot waren overgekomen.

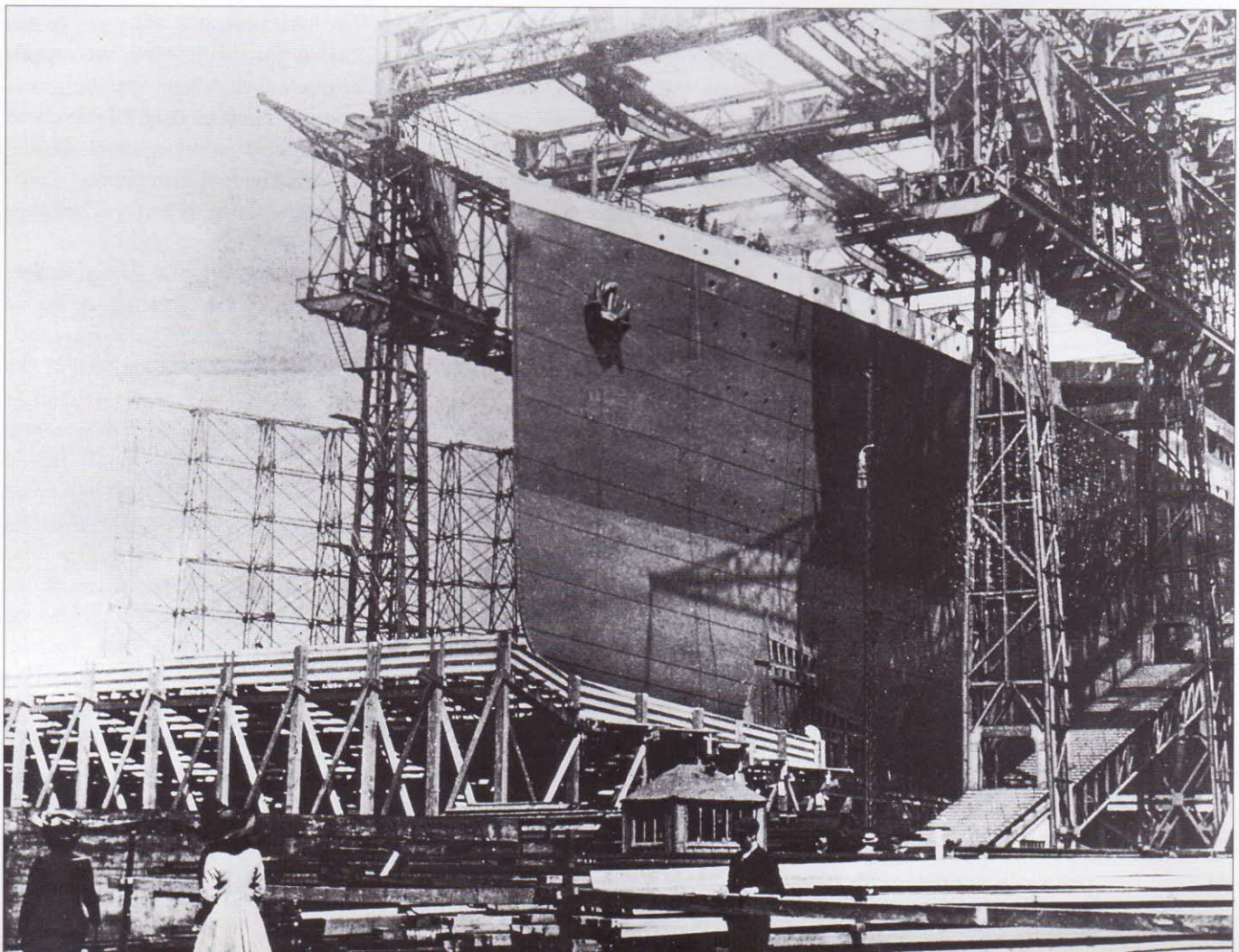
Het mooie warme voorjaarsweer maakte dat de tribunes zich al vroeg vulden. Wachtend op de dingen die zouden komen, koesterden de dames zich in de zon of zochten de schaduw onder hun parasol. Zelfs de pers was, ondanks een ontvangstreceptie, vroeg ter plekke. Dat de pers belangstelling toonde was op zich al een wonder, want de tewaterlating van de Titanic zou niet anders zijn dan die van de Olympic, zeven maanden eerder. Voor de White Star Line, die de pers het reisje naar Belfast had aangeboden, was het dan ook niet de tewaterlating van de Titanic die zo belangrijk was dat de pers er massaal voor moest worden uitgenodigd, maar wel de indienststelling van hun nieuwe schip de Olympic, waar de maatschappij graag veel aandacht voor wenste.

Tegen twaalven kwamen de belangrijkste gasten op de werf aan, Bruce Ismay met zijn vrouw, Lord en Lady Pirrie, die die dag beiden ook hun verjaardag vierden, en J. Pierpont Morgan in hoogst eigen persoon, helemaal over uit New York. Tenslotte was hij de belangrijkste man in het gezelschap en met zijn Amerikaanse IMM de feitelijke eigenaar van de Titanic. Samen met een aantal andere belangrijke gasten namen zij plaats op een derde, speciaal voor hen gebouwde tribune. Vlak voor hen torende de Titanic hoog boven hen uit met op het hoogste punt van de hellingstellage de vlaggen van Amerika, Engeland en de White Star Line broederlijk naast elkaar.



De Titanic in de laatste fase voor de tewaterlating.

31 Mei 1911, de dag dat de Titanic te water werd gelaten. Geen speeches en champagne, maar wel genodigden, tribunes en etentjes in de stad.



No. 193

"TITANIC"
Launch.

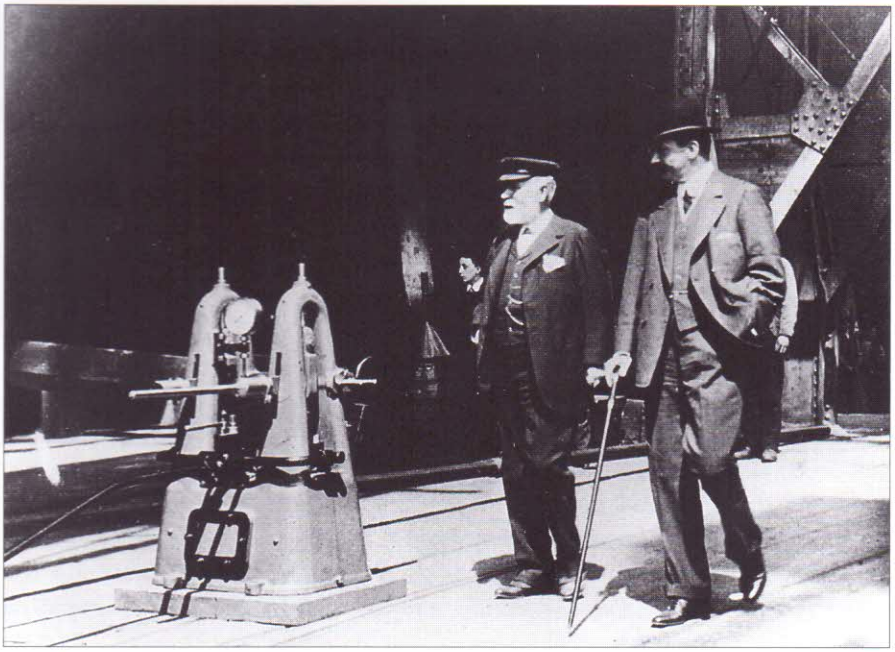
To be retained for admittance to Stand.

No. 193

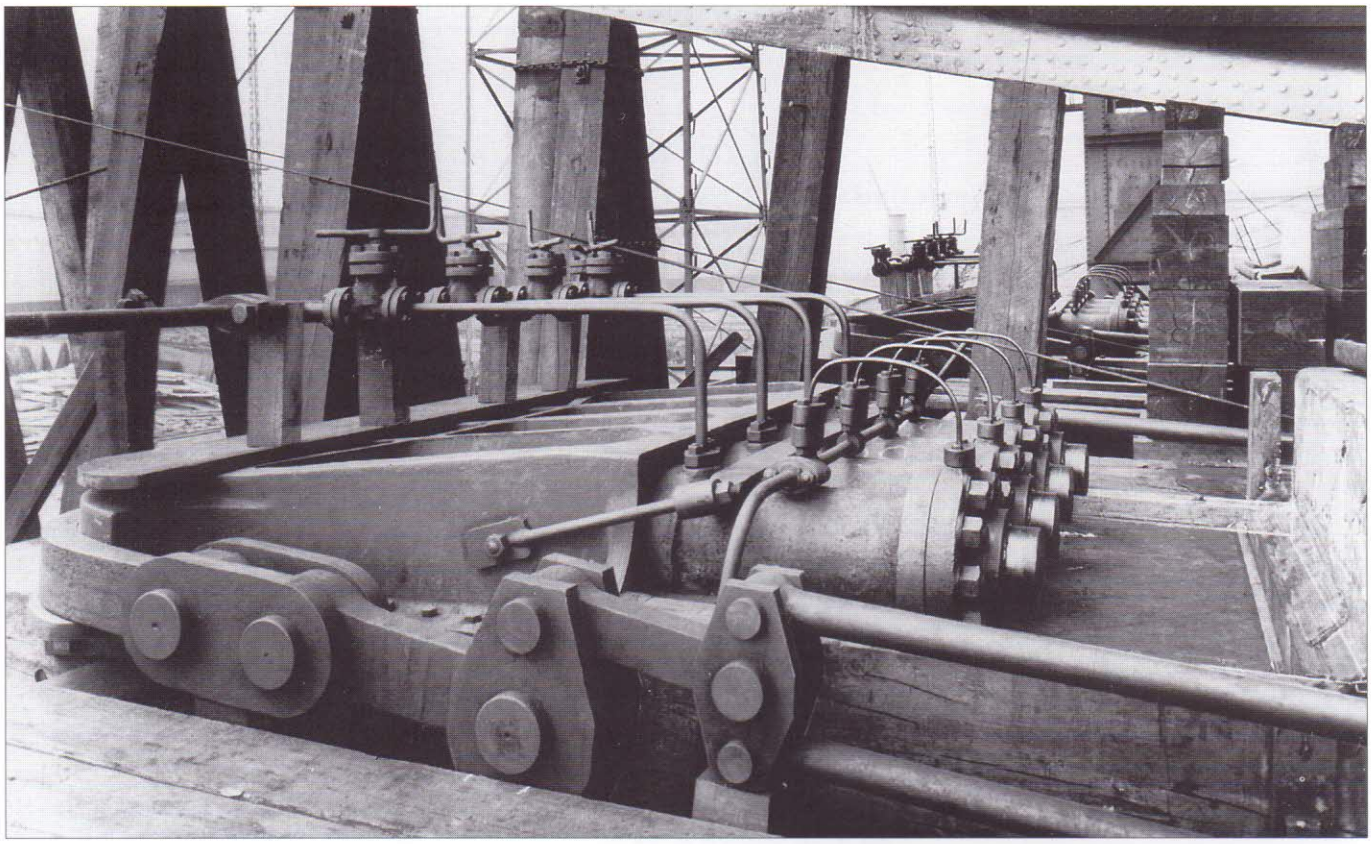
Launch
OF
White Star Royal Mail Triple-Screw Steamer
"TITANIC"
At BELFAST,
Wednesday, 31st May, 1911, at 12-15 p.m.
TO BE PRESENTED AT GATE.

Toegangskaartje voor de tewaterlating van de Titanic.

Lord Pirrie, die gewend was zijn werf als een tiran en met ijzeren vuist te leiden, was die dag in een opperbeste stemming. Streng, maar opgewekt, hield hij samen met Ismay, persoonlijk een laatste inspectietocht. De twee mannen liepen langs de verschillende grote instrumenten die voor de tewaterlating belangrijk waren: de eigenaardige handbediende hydraulische pomp naast het schip, de mechanische klinken onder de romp, de grote ramblokken voor bij de boeg en tenslotte de lange hydraulische rammen helemaal vooraan. Om vijf over twaalf kwamen ze bij de andere gasten terug. Op het achterschip van de Titanic werd net een rode vlag gehesen ten teken dat de tewaterlating zou beginnen. Vijf minuten later, 12.10 uur, werd een rode vuurpijl afgeschoten, nog vijf minuten tot het grote moment. Onder het schip waren nog een paar man hard aan het werk om de laatste stoppers weg te slaan. Ze werden nu door hun voorman teruggeroepen. De Titanic lag toen met haar volle gewicht op twee glijbanen die met drie ton zachte zeep, vijftien ton kaarsvet en vijf ton walvistraan vermengd met kaarsvet waren ingesmeerd om zo het schip soepel het water in te laten glijden. De bijna 25.000 ton, die het hele gevaarte woog, zou bij dit mooie warme weer de zachte, gladde massa snel uit de glijbaan weg kunnen drukken waardoor de Titanic muurvast zou komen te staan. Waarschijnlijk om die reden, werd al om 12.14 uur, een minuut eerder dan gepland, door Lord Pirrie, met een enkele wenk, het sein gegeven voor de tewaterlating. Een voorman haalde de handel van de hydraulische pers over en daarmee was de ceremonie feitelijk over. Geen toespraken, geen dame die de naam Titanic aan de romp gaf en haar een behouden vaart toewenste en geen fles champagne die kapot werd geslagen. Alleen een korte wenk van een strenge man.

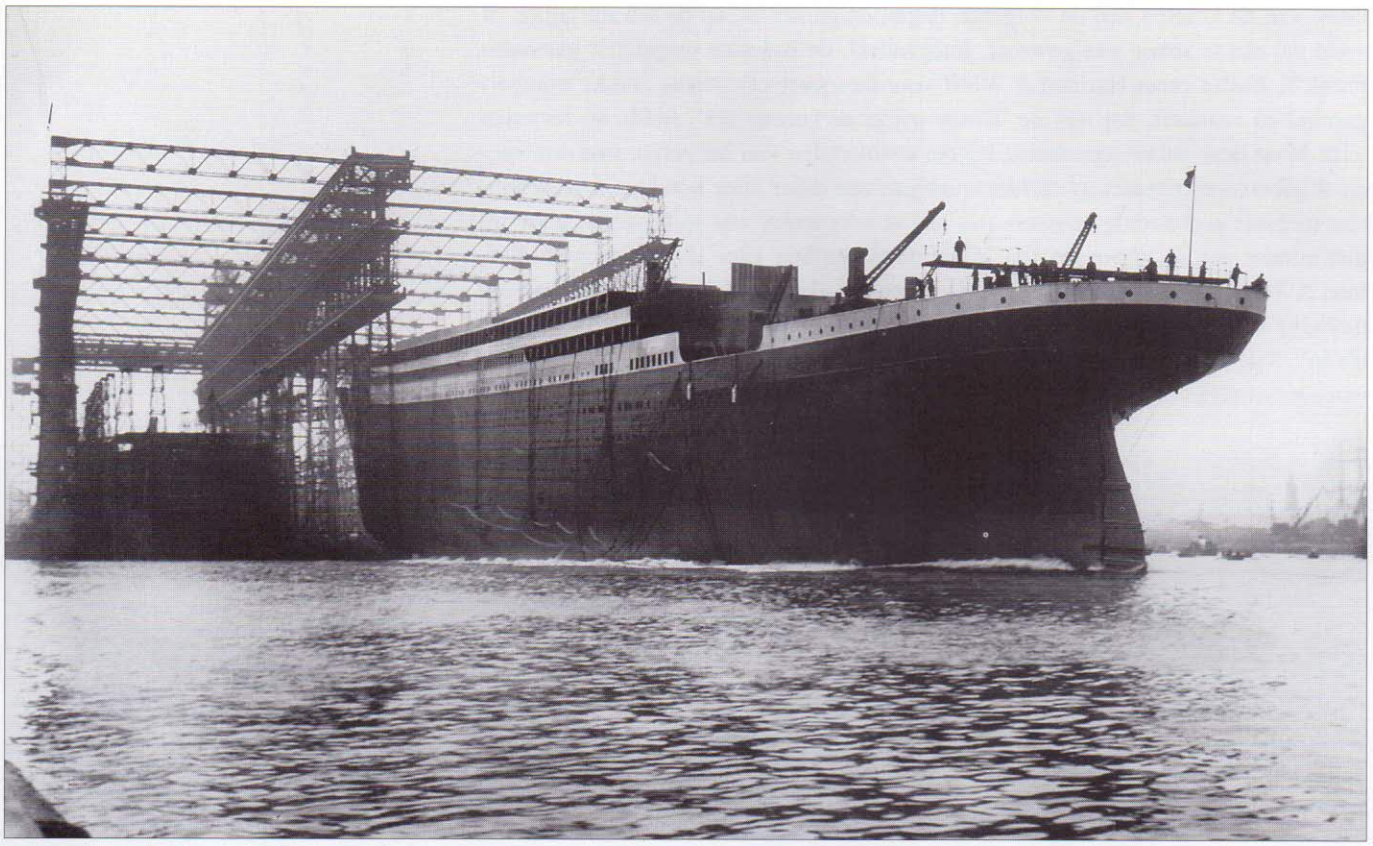


Lord Pirrie (links) en Bruce Ismay op inspectietocht kort voor de tewaterlating. Het apparaat voor hen is de hydraulische pomp waarmee de klinken onder het schip worden bediend.



De hydraulische ram waarmee de romp een zetje kreeg om de wrijving vanuit stilstand te overwinnen.

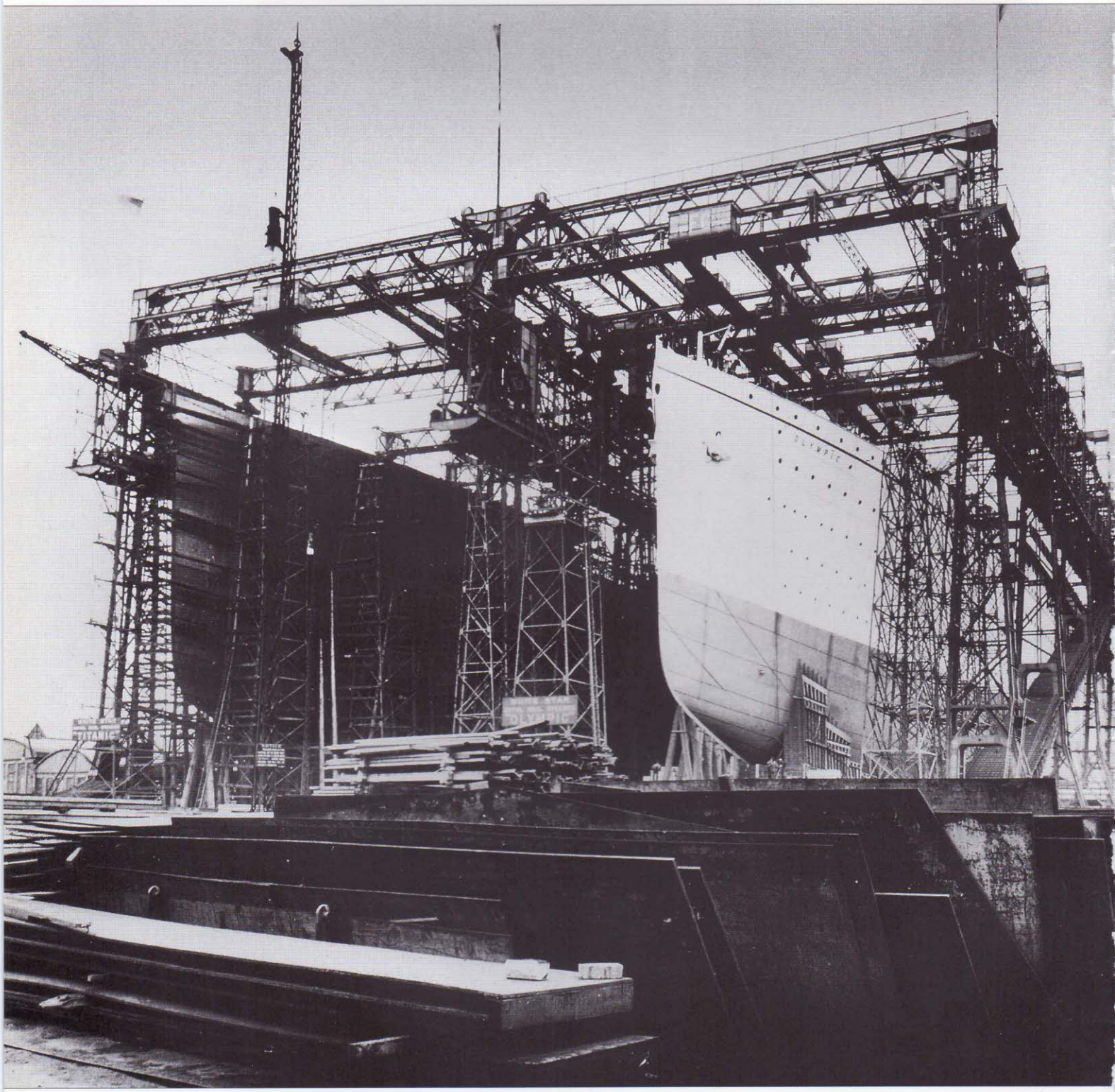
Maar het had wel hetzelfde resultaat, de pal kwam vrij, de grote plunjers van de rammen oefenden druk uit op de blokken voor onder de boeg om de massa het eerste duwtje te geven, dat nodig was voor de overwinning van de wrijving, en met een harde droge knal zette de stalen kolos zich in beweging. De schok van de rammen, de eerste beweging en het tot leven komen van de romp werd het eerst opgemerkt door de mannen op het schip. Een paar begonnen te juichen en dat werd onmiddellijk enthousiast overgenomen door collega's en toeschouwers op de werf en langs het water. Werf- en scheepsfluiten loeiden, het geraas van de tonnen zware remkettingen zwol aan en zwakte af, 62 seconden later lag de Titanic in de rivier. Heel even deinde ze nog wat na, toen lag de romp, weer even roerloos als daarvoor, alleen nog maar groot te zijn. In deze korte tijd had de Titanic een snelheid bereikt van ongeveer 23 km per uur, maar de drie grote ankers en 80 ton remketting hadden haar zo snel afgeremd dat er geen grote golf was ontstaan. Met droge voeten keerden de toeschouwers van de Albert kade weer langzaam terug richting stad.
Eén man had geen geluk gehad met de tewaterlating, James Dobbins, 43 jaar oud, had het ongeluk dat een stopper, die hij moest verwijderen, onder de druk van de romp spleet en een grote splinter in zijn been dreef. Een operatie mocht niet meer baten. De volgende dag stierf hij aan kneuzingen en een shock.
Terwijl de Titanic langzaam door vijf sleepboten naar de afbouwkade gesleept werd, leidde Lord Pirrie zijn voorname gasten naar het directiegebouw van de werf voor een intieme lunch. De overige gasten vertrokken richting stad om in het Grand Central Hotel van een gala-lunch te genieten die Harland & Wolff hen aanbood. Met wat runder-filet en een glas Chateau Larose 1888 stemde Harland & Wolff zijn onderbetaalde en overwerkte beambten weer voor een lange tijd tevreden. Voor de pers gaf de White Star Line in hetzelfde hotel later op de dag een diner. De maatschappij leek het beter om de Engelse pers met vertrouwd voedsel in een goede stemming te houden, want ook al was de menukaart in het Frans gesteld, het diner bestond uit, zeer Engels, komkommer-salade, schapevlees en vruchtengelei toe. Dat was de juiste beslissing, de pers was zeer tevreden en goed gemutst. Dezelfde avond nog stuurden de jongens van de kranten gezamenlijk een gelukstelegram aan Lord en Lady Pirrie om hen te feliciteren met de Olympic, de Titanic en hun verjaardag.



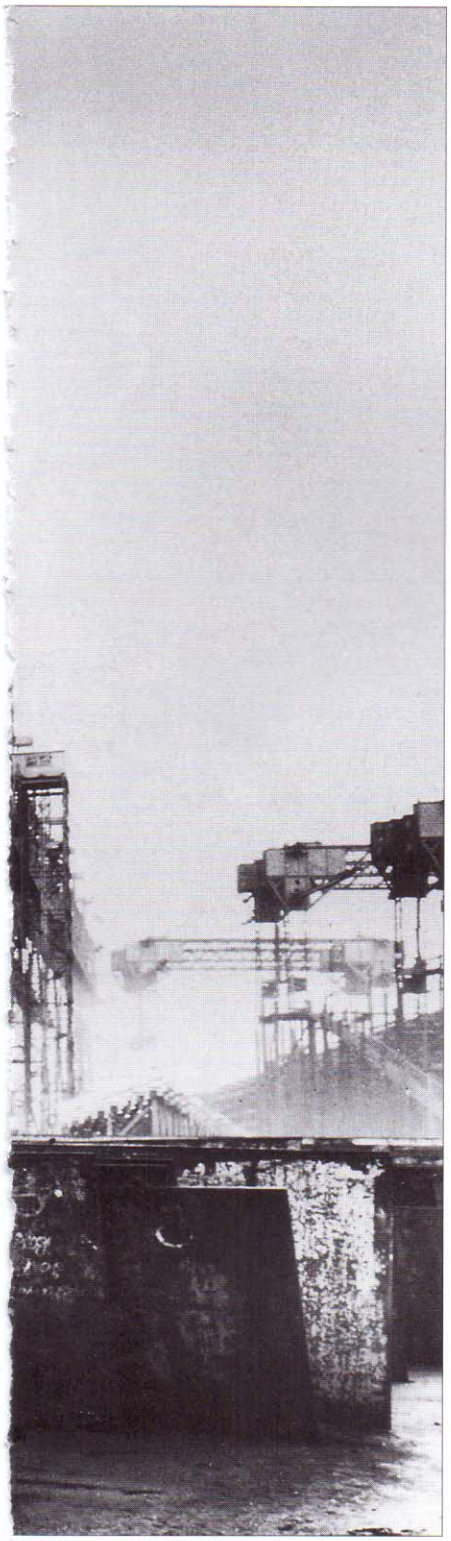
De romp van de Titanic had 62 seconden nodig om van de helling te glijden.

Na de tewaterlating werd de romp naar de afbouwkade gesleept. Omdat machines, ketels, schoorstenen en interieur nog niet aan boord zijn, ligt de romp hoog op het water, waardoor de grootte van het schip benadrukt wordt.

Geen van de kranten had de volgende dagen enige kritiek op de tewaterlating, of vond dat die te sober was geweest. Integendeel, de bekende maritieme journalist Frank T. Bullen prees Harland & Wolff voor de sobere ceremonie zonder trompetgeschal en vaandels, dat was de 'Britse wijze, zo hoorde het', stelde hij tevreden vast. Maar deze sobere ceremonie bij het tewaterlaten van het schip, met drie speciaal gebouwde tribunes, twee lunchpartijen, een diner voor honderden gasten en een speciaal gecharterde veerboot om hen te vervoeren, was in feite niet meer en niet minder dan de gewoonte van zowel de White Star Line als van de werf Harland & Wolff. Een arbeider had het een bezoeker, al vroeg die dag, even simpel als duidelijk uitgelegd toen hij droog opmerkte: "We bouwen haar en we schuiven 'r d'r in". Voor de werfarbeiders van Belfast was het allemaal feitelijk ook niet meer dan dàt geweest.



De Titanic (links) en de Olympic, met op de voorgrond een voorraad stalen huidplaten voor de Titanic. Tussen de twee schepen staat het bord met de waarschuwing.



Opmerkingen

Het verhaal dat de Titanic vanaf het begin gedoemd was ten onder te gaan doet nog altijd hardnekkig de ronde. De oorsprong van die legende ligt bij de nog altijd bestaande tegenstelling tussen katholieken en protestanten in Noord Ierland. De protestantse Noord Ieren, zo vertelt dit verhaal, hadden het schip het officiële nummer 3909 04 gegeven zonder zich -of juist wel- te realiseren dat dat nummer in spiegelschrift, en met wat fantasie, de text NO POPE (geen paus) opleverde. Maar nummer 3909 04 heeft nooit iets met de Titanic te maken gehad. Haar bouwnummer bij Harland & Wolff was 401 en haar officiële registratienummer bij het in de vaart komen 131.428. In spiegelschrift leveren deze cijfers geen enkele leesbare tekst op.

Toch is het verhaal niet helemaal uit de lucht gegrepen. Toen de Engelse journalist Philip Gibbs* de Titanic vlak voor de tewaterlating van de Olympic bezocht, zag hij hoe de protestantse Ulstermen, waarvan er veel op de werf werkten, op de romp van de Titanic met grote letters de tekst "The Hell with the Pope" hadden gekalkt. De tekst zou volledig zichtbaar worden zodra de Olympic van de helling was gelopen omdat de schepen vlak naast elkaar stonden. Het was een van de slogans die veel door de protestanten werd gebruikt en neer gekalkt in de arme buurten van Belfast omdat het een slag in het gezicht van de katholieke bevolking was.

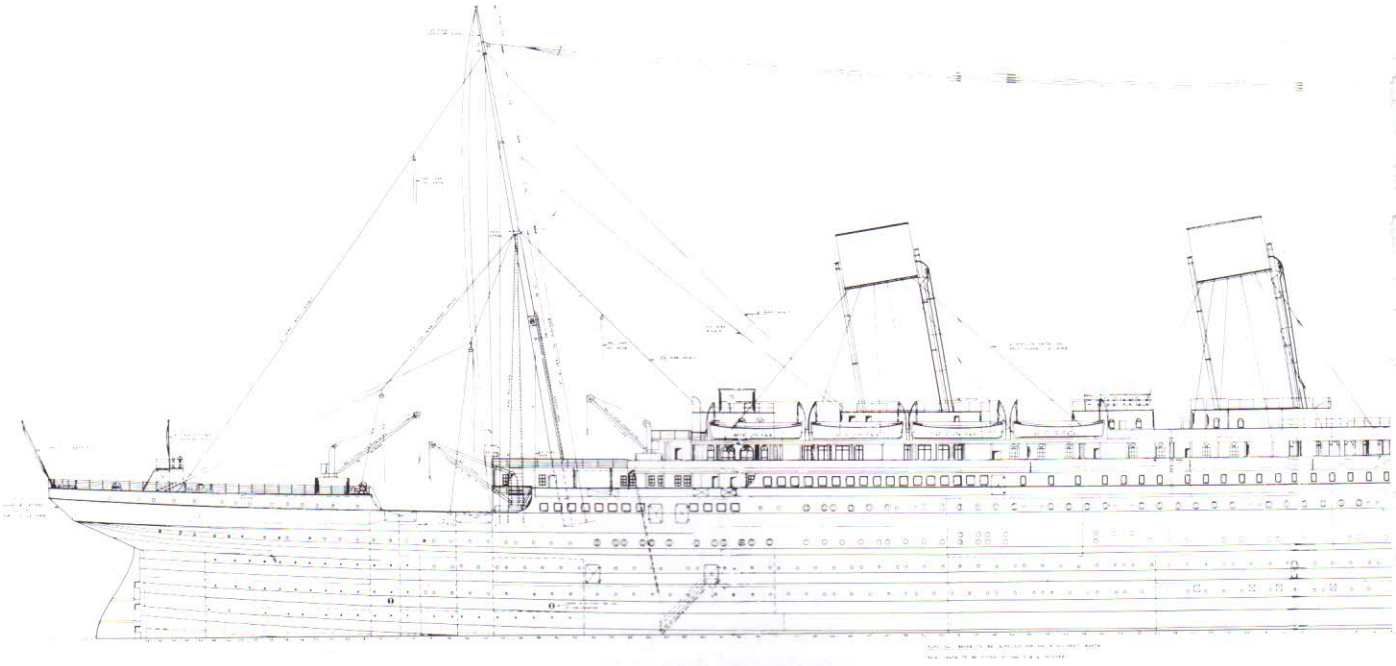
Een heel andere reden voor het teloorgaan van de Titanic, wordt toegeschreven aan het overlijden van een van de arbeiders in de dubbele scheepshuid. De man zou tijdens het aanbrengen van de huidplaten, opgesloten zijn geraakt en ruw aan zijn lot zijn overgelaten. Maar de Titanic had helemaal geen dubbele scheepshuid, alleen een dubbele bodem. Toch werd er lang en hardnekkig over een dode tussen de huidplaten gesproken en geschreven. Ook dit verhaal heeft waarschijnlijk een grond van waarheid. Op de vele foto's die van de gezamenlijke bouw van de Titanic en Olympic bestaan, verschijnt, als de Titanic bijna helemaal beplaat is, tussen de twee schepen een bord met een duidelijke vermaning aan het personeel:

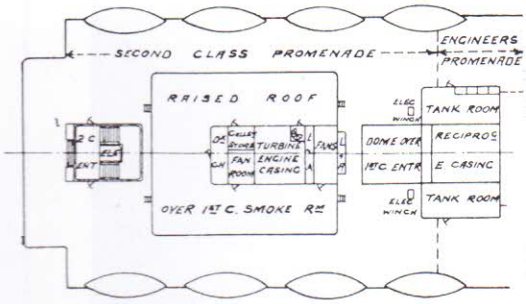
NOTICE	WAARSCHUWING
Workmen when getting	Werklieden die materialen uit
material out of racks must	de rekken moeten halen mogen
on no account stand between	nooit tussen de platen staan.
the plates. Anyone found	Iedereen die betrapt wordt
braking this rule will be	op overtreding van deze regel
instantly dismissed.	wordt onmiddellijk ontslagen.

Het lijkt alsof deze regel plotseling is ingevoerd. Waarom is niet duidelijk, maar het kan heel goed zijn dat er tussen de voorraad stalen huidplaten, die voor de helling opgesteld stond, een ernstig ongeluk gebeurd is. Het omvallen van één of een aantal van die tonnen zware platen kwam regelmatig voor. Daarbij kan zich een fataal ongeluk hebben voorgedaan.

Na de tewaterlating van de Titanic, verdween Lord Pirrie geheel van het toneel. Hij maakte de proefvaart en de maiden voyage van het schip niet mee en werd niet als getuige gehoord in het Engelse onderzoek na de ramp. Dat is wel eens geweten aan de Engelse klasse maatschappij die haar bovenklasse te graag zou beschermmen. De werkelijke reden is echter heel eenvoudig, Lord Pirrie werd begin 1912 vrij ernstig ziek en moest in het voorjaar een prostaatbehandeling ondergaan. Pas na maanden kwam hij er weer helemaal bovenop en was nog volop aan het werk voor Harland & Wolff toen hij, op een dienstreis in 1924, aan longontsteking overleed.

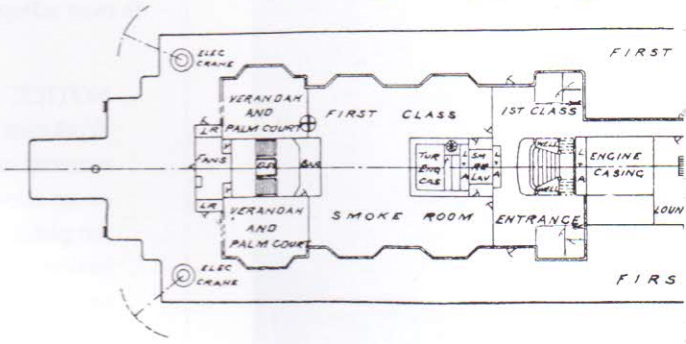
* Later Sir Philip Gibbs. In 1912 schreef hij voor Lloyd's Weekly News een pamflet over de ramp dat een oplage van ruim een miljoen exemplaren bereikte en in 1972 en 1985 herdrukt werd.

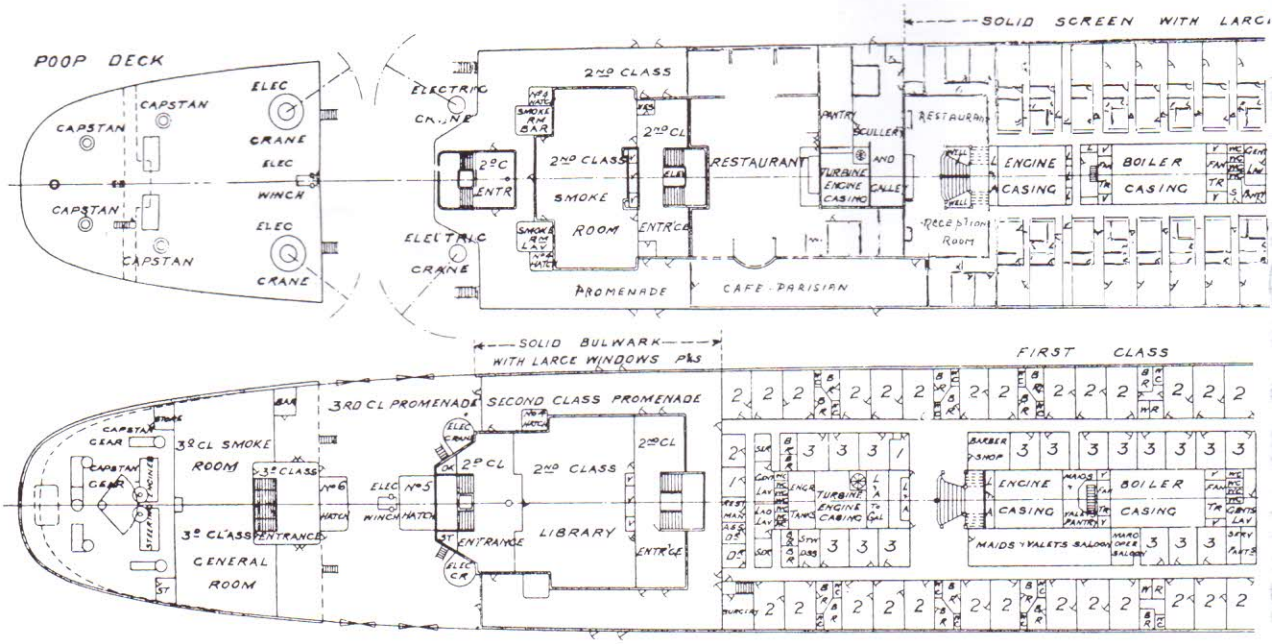


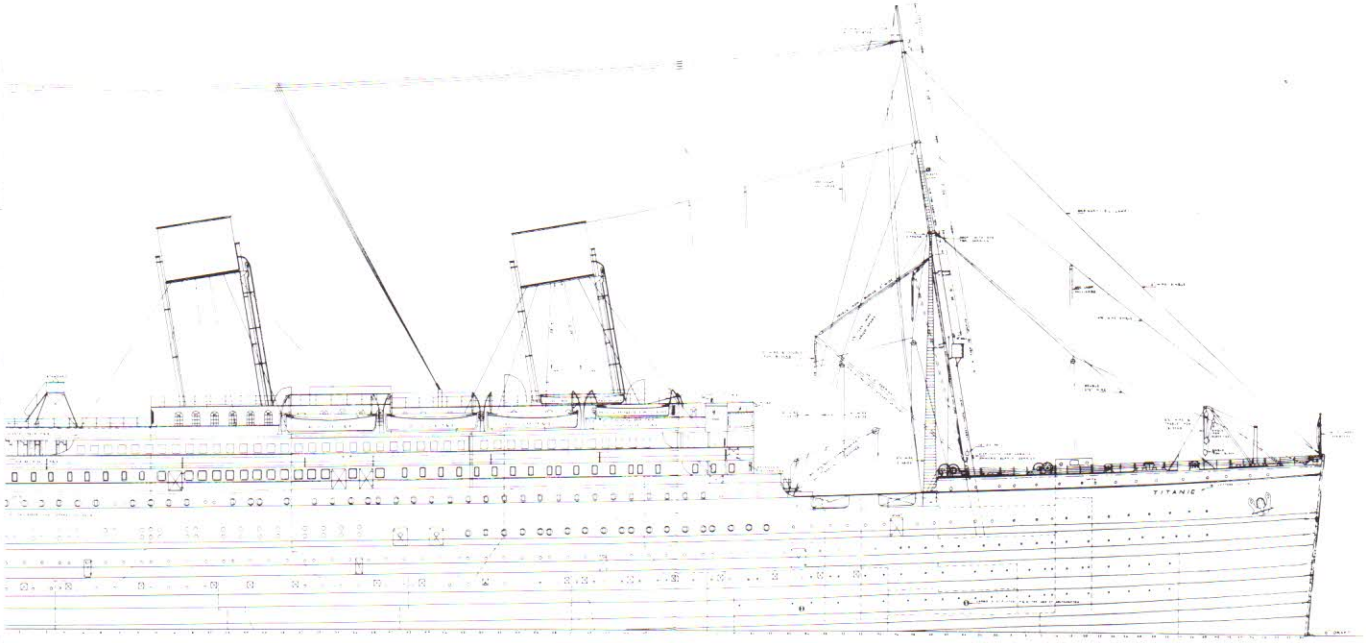


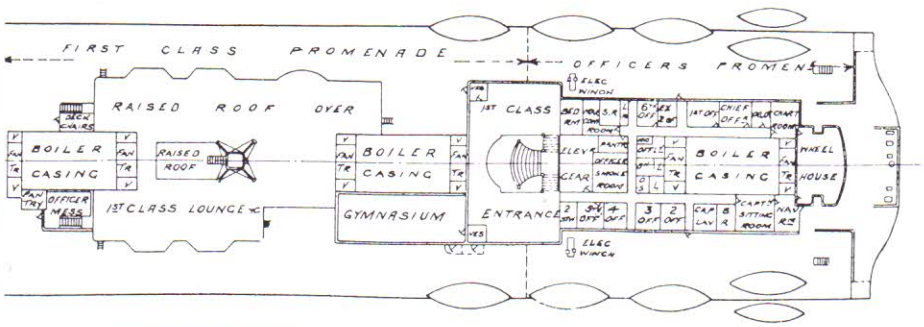
Dekplan van de Titanic; schaal 1 : 718

Afmetingen:
Lengte 269,16 meter
breedte 28,21 meter
Hoogte kiel-schoorsteen 53,38 meter
Hoogte kiel-masttop 62,60 meter
BRT 46.328
Waterverplaatsing 66.000 ton
Totale machinevermogen 55.000 pk (69.000 NHP)

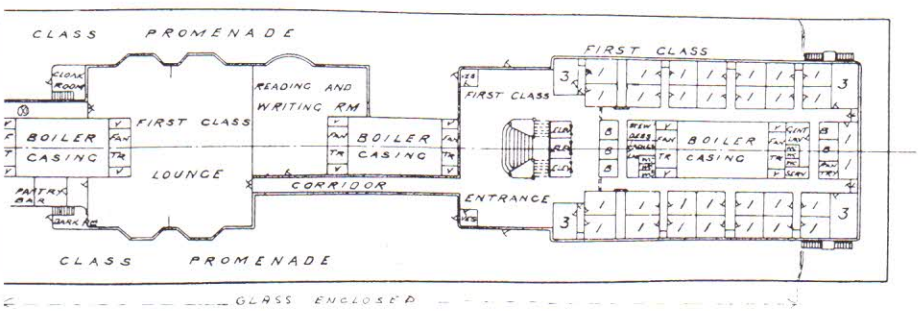




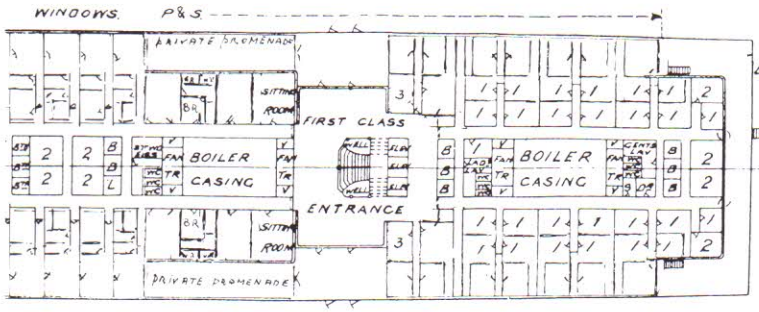




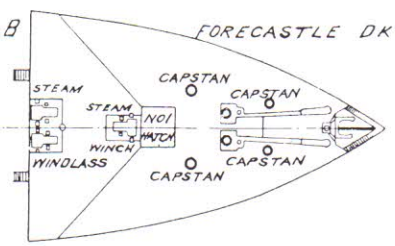
BOAT DECK.

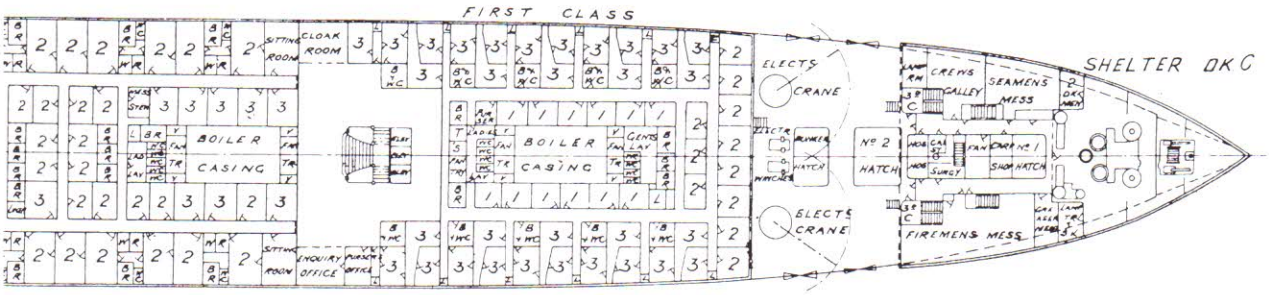


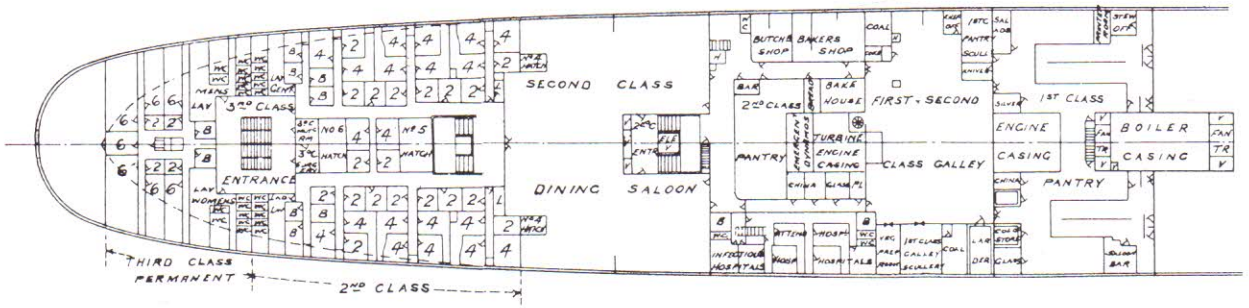
PROMENADE DECK A

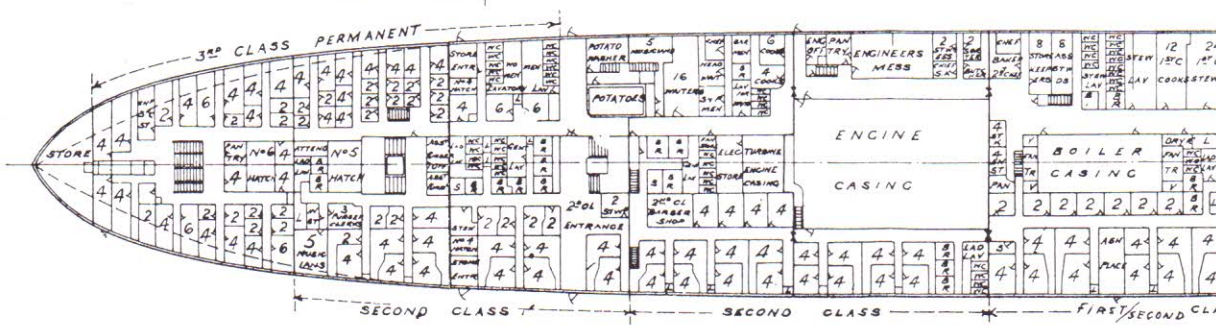


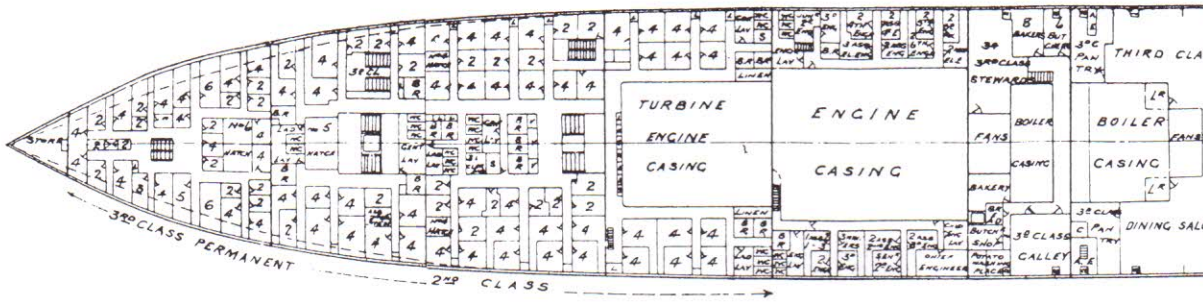
BRIDGE DK B

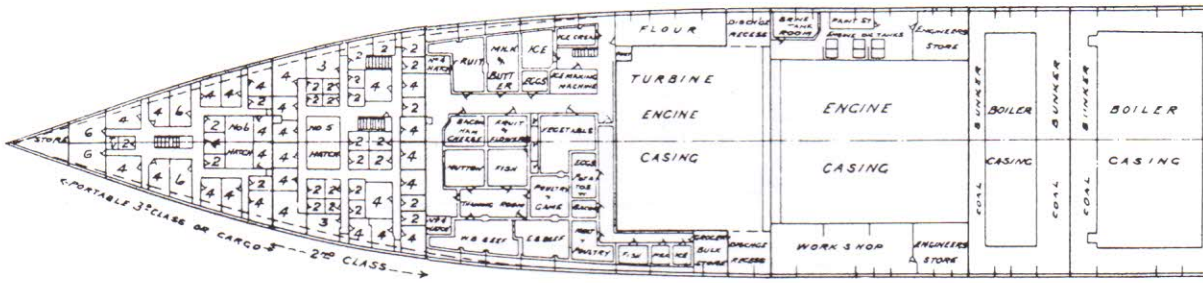


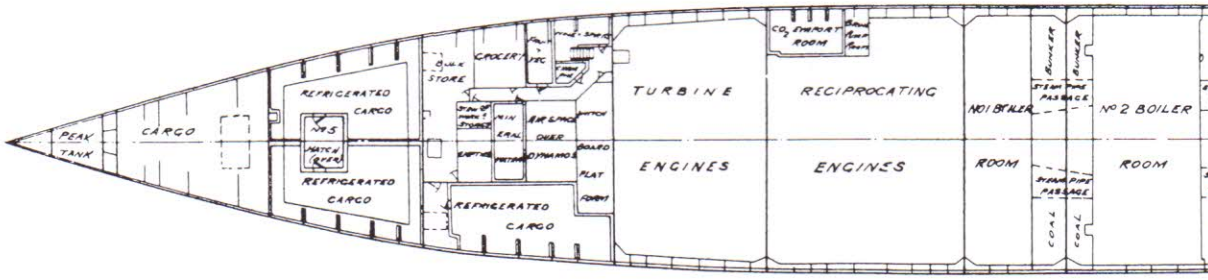


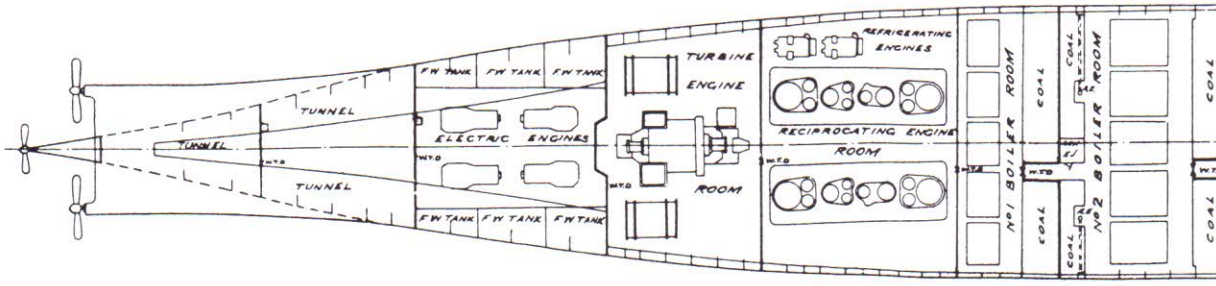

SECOND CLASS
3RD CLASS
ENTRANCE
DINING SALOON
BUTCHER SHOP
BAKERS SHOP
BAKE HOUSE
FIRST - SECOND
2ND CLASS
PANTRY
TURBINE ENGINE CASING
CLASS GALLEY
1ST CLASS
ENGINE CASING
BOILER CASING
PANTRY
THIRD CLASS
PERMANENT
2ND CLASS

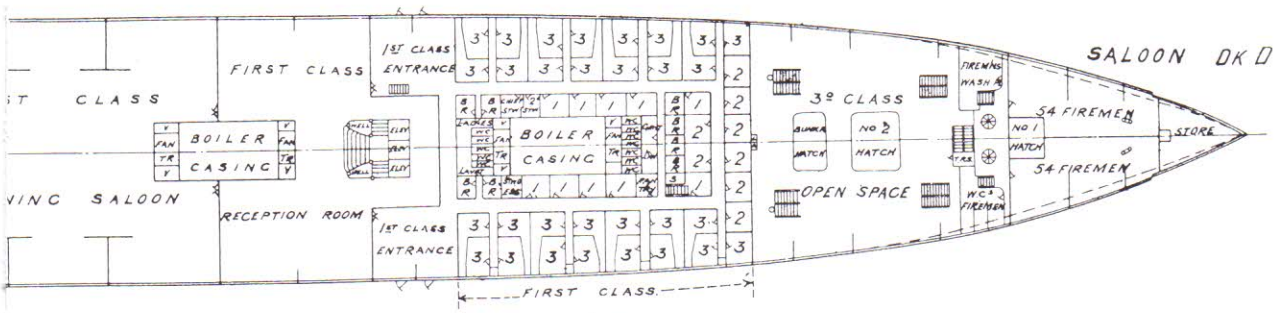

3RD CLASS PERMANENT
STORE
POTATOES
ENGINEERS MESS
ENGINE CASING
BOILER CASING
ENTRANCE
SECOND CLASS
SECOND CLASS
FIRST/SECOND CLASS

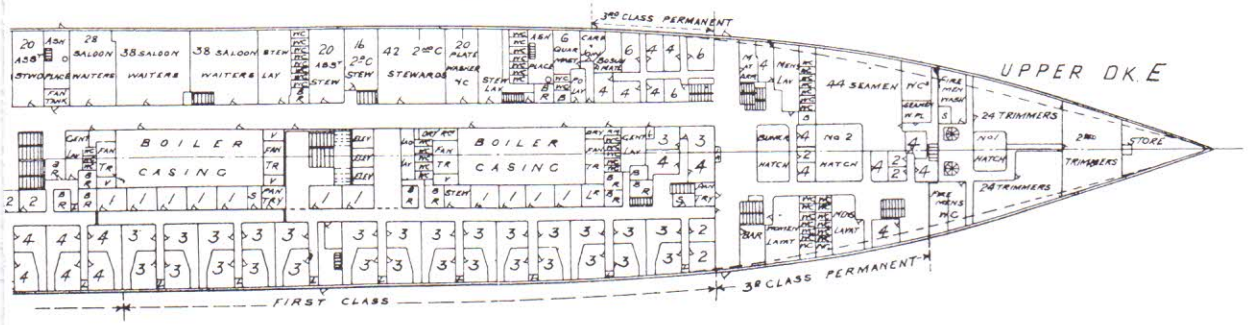

TURBINE ENGINE CASING
ENGINE CASING
THIRD CLASS
STEWARDS
FANS
BOILER CASING
BOILER CASING
DINING SALOON
3RD CLASS CALLEY
3RD CLASS PERMANENT
2ND CLASS

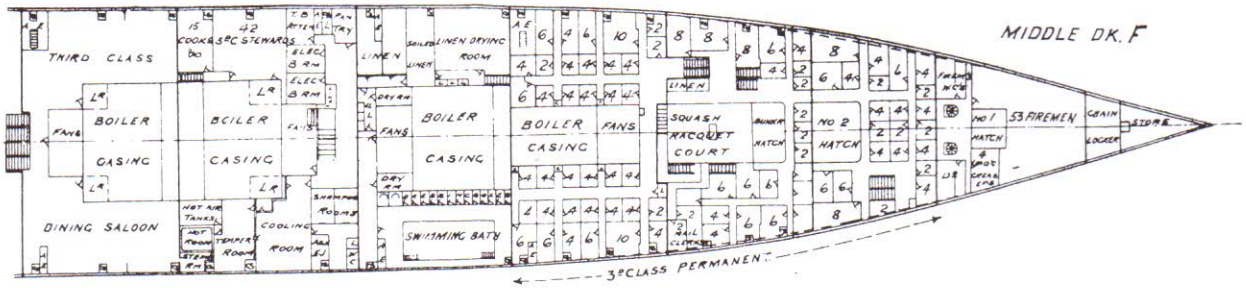

FLOUR
TURBINE ENGINE CASING
ENGINE CASING
BOILER CASING
BOILER CASING
WORK SHOP
ENGINEERS STORE
PORTABLE 3RD CLASS OR CARGO
2ND CLASS

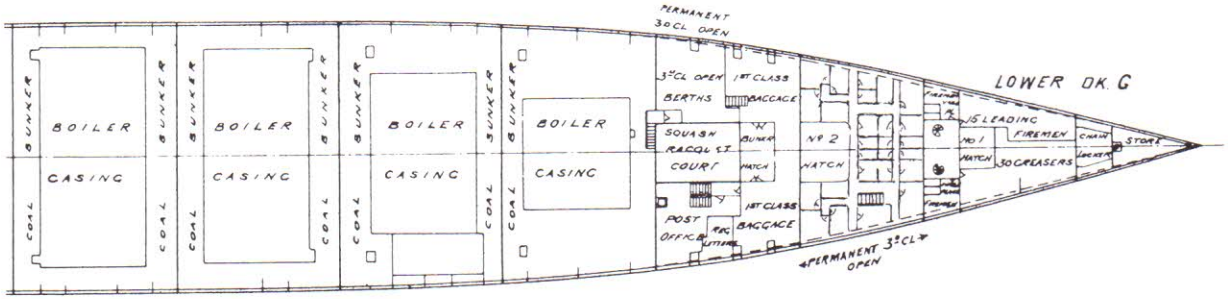

PEAK TANK
CARGO
REFRIGERATED CARGO
REFRIGERATED CARGO
REFRIGERATED CARGO
TURBINE ENGINES
RECIPROCATING ENGINES
NO1 BOILER ROOM
NO2 BOILER ROOM

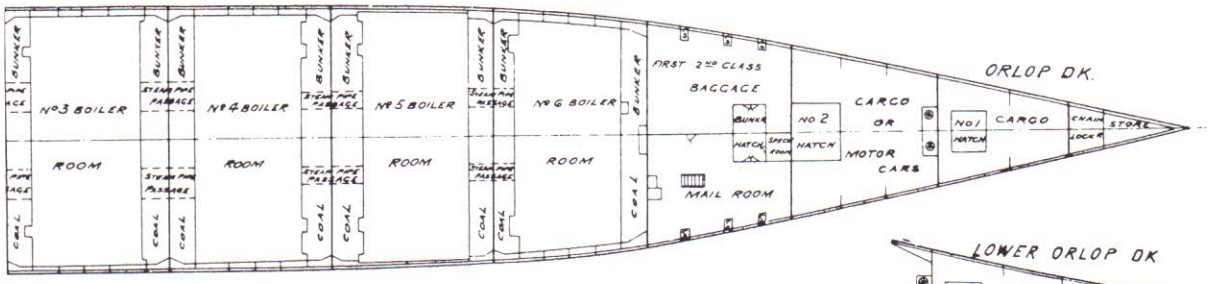

TUNNEL
TUNNEL
TUNNEL
F.W. TANK
ELECTRIC ENGINES
TURBINE ENGINE ROOM
REFRIGERATING ENGINES
RECIPROCATING ENGINE ROOM
NO1 BOILER ROOM
NO2 BOILER ROOM
COAL

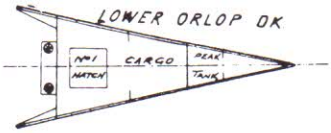

SALOON DK D
FIRST CLASS
1ST CLASS ENTRANCE
BOILER CASING
RECEPTION ROOM
3RD CLASS
OPEN SPACE
54 FIREMEN
STORE
FIRST CLASS

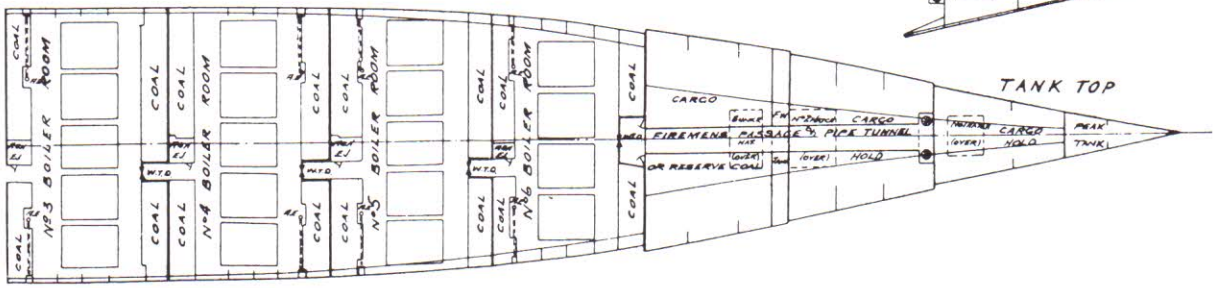

UPPER DK. E
3RD CLASS PERMANENT
BOILER CASING
44 SEAMEN
24 TRIMMERS
STORE
FIRST CLASS


MIDDLE DK. F
THIRD CLASS
BOILER CASING
DINING SALOON
COOLING ROOM
SWIMMING BATH
LINEN DRYING ROOM
SQUASH RACQUET COURT
53 FIREMEN
3RD CLASS PERMANENT


LOWER DK. G
BOILER CASING
BUNKER
COAL
3RD CL OPEN BERTHS
1ST CLASS BAGGAGE
SQUASH RACQUET COURT
POST OFFICE
15 LEADING FIREMEN
30 OILERS
STORE
PERMANENT 3RD CL OPEN


ORLOP DK.
No 3 BOILER ROOM
No 4 BOILER ROOM
No 5 BOILER ROOM
No 6 BOILER ROOM
BUNKER
COAL
FIRST 2ND CLASS BAGGAGE
CARGO OR MOTOR CARS
CARGO
STORE
MAIL ROOM


LOWER ORLOP DK
CARGO
PEAK TANK


TANK TOP
No 3 BOILER ROOM
No 4 BOILER ROOM
No 5 BOILER ROOM
No 6 BOILER ROOM
COAL
CARGO
FIREMENS PASSAGE
PIPE TUNNEL
OR RESERVE COAL
HOLD
PEAK TANK

Hoofdstuk 3

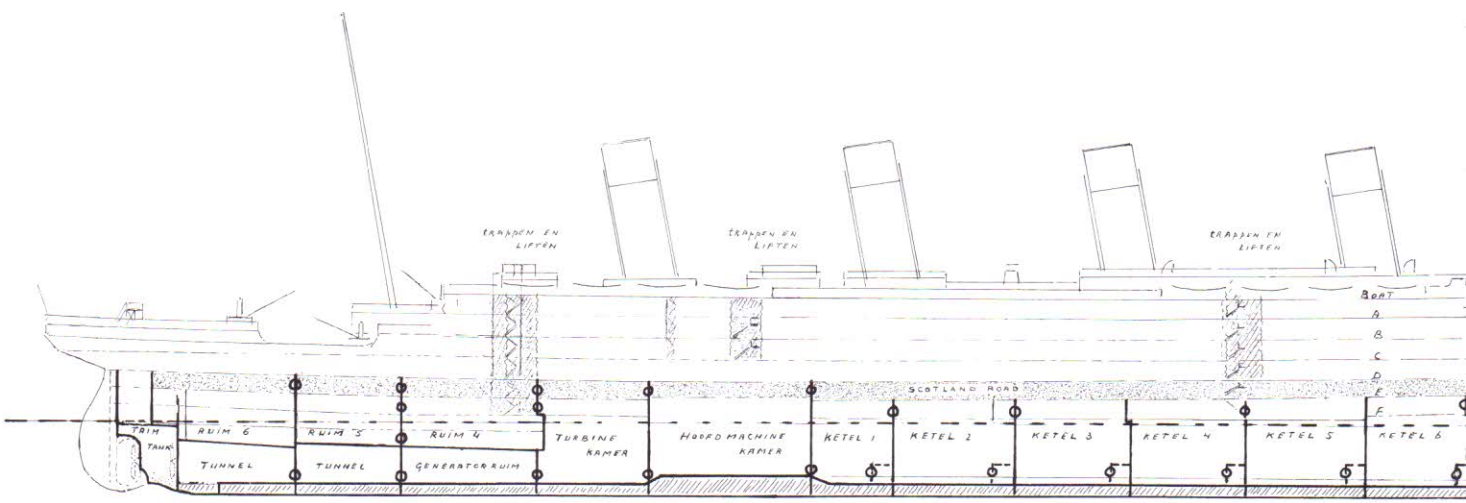
Praktisch onzinkbaar

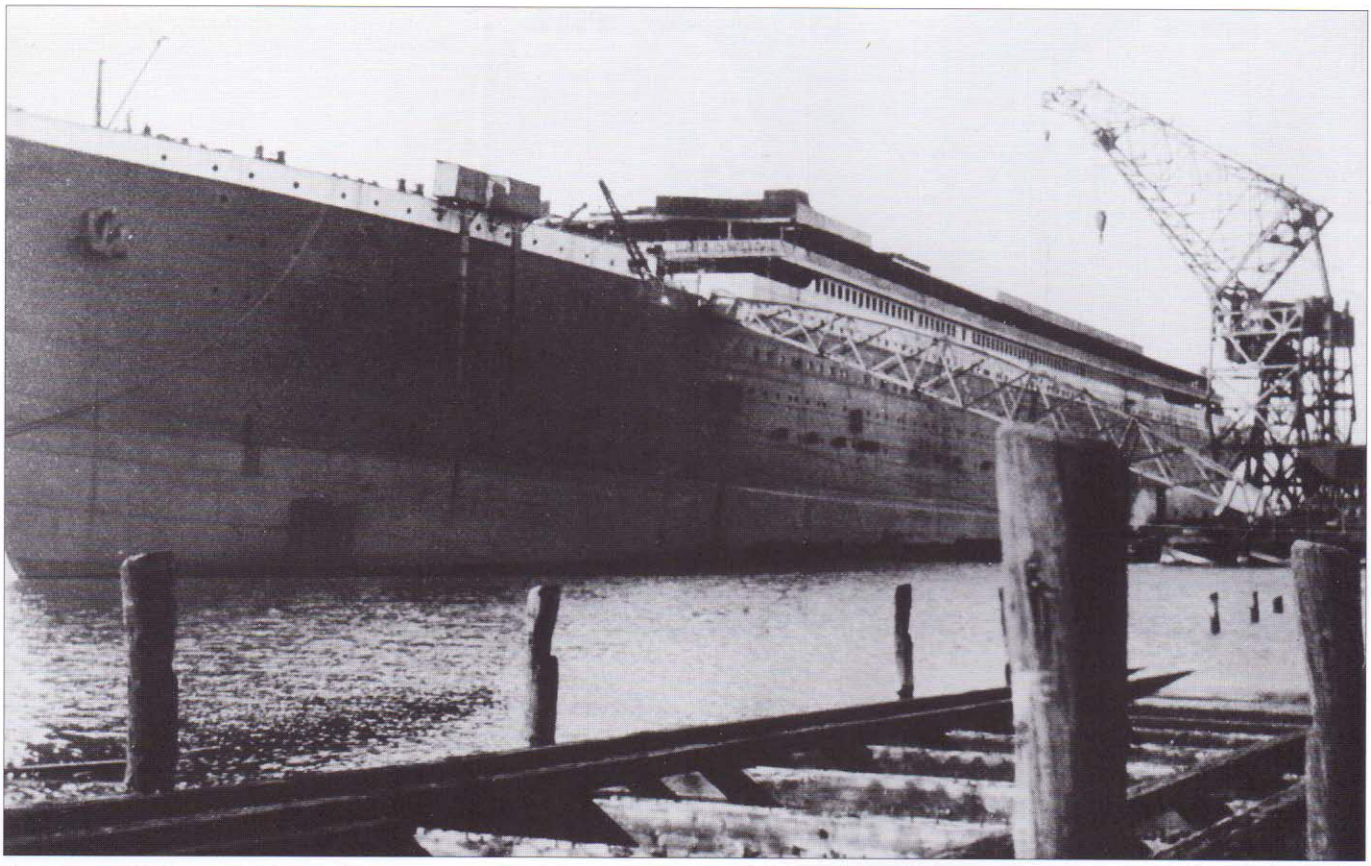
De tewaterlating van een schip is nooit meer dan een fase in de bouw van het totaal en de tewaterlating van de Titanic was daarop geen uitzondering. Stoommachines, een lagedruk turbine, generatoren en tientallen stoomketels en pompen, waren maar een klein deel van wat er allemaal aan boord gehesen moest worden om van de Titanic een schip te maken. Om er ook het mooiste passagiersschip ter wereld van te maken, waren nog eens honderden meters vloerbedekking, toiletpotten, ligbaden, lampen, betimmering in elke denkbare houtsoort en tientallen soorten meubels nodig. Het was niet te bedenken of het werd wel aan boord gesleept. Thomas Andrews liep als directeur-ontwerper de hele dag met het Titanic inrichtings-specificatie boek van ruim 300 pagina's onder zijn arm door het schip. En terwijl de ene helft van het werfpersoneel met het installeren van machines, pompen en generatoren van de romp een schip trachtte te maken, was de andere helft druk in de weer om met betimmeringen, vloerbedekking en meubels iedere gelijkenis met een schip zo veel mogelijk te verhullen. Dat gold althans voor het eerste en tweede klas deel van het schip. In de derde klas bestond die verhulling uit niet meer dan een kwast verf op de kale stalen scheepsplaten en voor de vloeren benedendeks uit meters grauw, maar sterk linoleum.

De eerste klas had dan ook meer het aanzien van een luxe hotel in een wereldstad en de tweede klas leek op een goed hotel in de Engelse provincie, maar de derde klas had door haar inrichting meer weg van een eenvoudige veerboot met hutten voor het geval de reis iets te lang zou uitvallen.

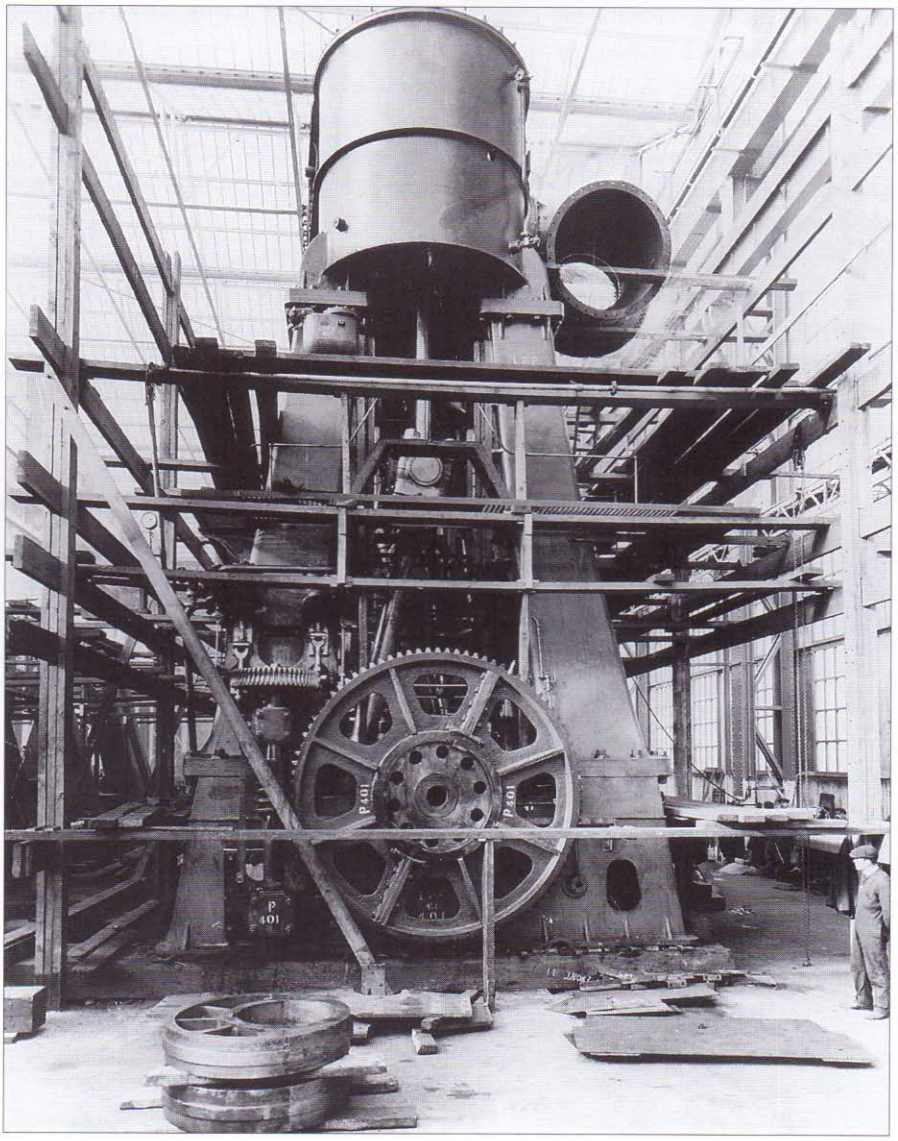
De eerste klas kreeg de beschikking over zes dekken, vijf daarvan waren geheel of gedeeltelijk bezet met hutten. De meeste van die hutten waren echter vrij eenvoudig en bijna allemaal hetzelfde. In feite waren het niet meer dan kleine standaard hutten voor maximaal drie personen, maar de White Star Line adverteerde met ze als staterooms (luxe hutten). Veel van die "luxe" hutten hadden geen wasgelegenheid of een toilet, die waren op de gangen en voor gemeenschappelijk gebruik. Maar naarmate men hoger in het schip kwam, werden de hutten luxueuzer en duur-

De indeling van de Titanic in waterdichte compartimenten. De dikke lijnen geven de dubbele bodem en de waterdichte schotten aan, de cirkeltjes de waterdichte deuren.

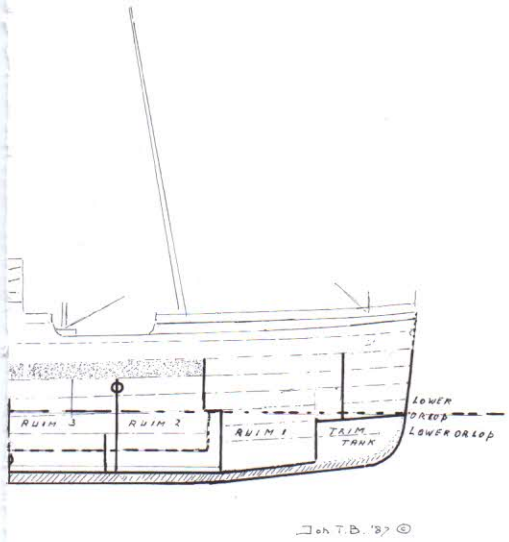


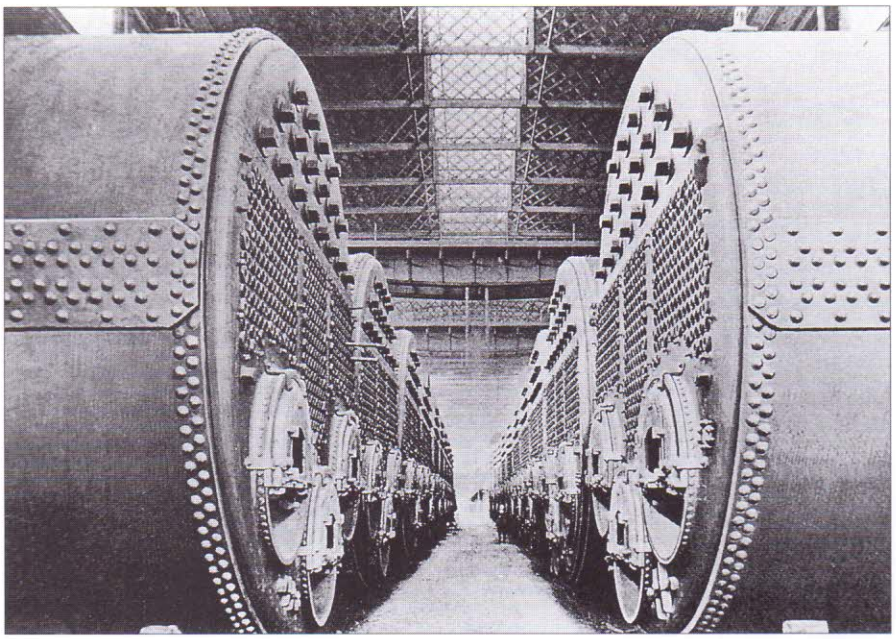


Voor de installatie van ketels, machines en de bouw van haar interieur, lag de Titanic maandenlang aan de afbouwkade.



Een van de twee grote triple-expansie-machines.





Een aantal van de stoomketels voor het schip. Totaal waren er 24 van deze dubbelzijdig gestookte ketels en vijf enkelzijdig gestookte ketels.

der. Op het B- en C-dek bevonden zich de echt luxe eerste klas hutten die de Titanic legendarisch maakten. Vooral de hutten B 51 en B 52, elk bestaand uit een suite met twee slaapvertrekken, een dag ruimte en een eigen privé promenadedek dat veel weg had van een ruime serre, hebben altijd sterk tot de verbeelding van het publiek gesproken. In totaal waren er, in vergelijking met de Olympic, op de Titanic 28 van die luxe hutten extra aangebracht op het B-dek. De meeste waren met elkaar verbonden en konden zo tot suites van elke gewenste omvang worden verkocht. Bijzonder was dat ze geen patrijspoorten, maar grote vierkante ramen hadden die rechtstreeks op zee uitkeken. In grootte deden die hutten weinig voor elkaar onder, maar in inrichting des te meer: Adams, Louis XIV, XV en XVI, Empire, Georgian, Old en New Dutch en Regency waren een paar van de stijlen die voorhanden waren.

Om de Titanic verder nog aantrekkelijker te maken dan haar iets oudere zusterschip, werd een gedeelte van het tweede klas promenadedek bij de eerste klas gevoegd en omgebouwd tot het Café Parisien. In de paar dagen van haar commercieel bestaan, bleek het café vooral populair bij de jeugd die er tot 's avonds laat rondhing. Ook al waren de Titanic en Olympic verder precies hetzelfde, deze luxe toevoegingen gaven de Titanic de nodige extra publiciteit, hetgeen de maatschappij en het publiek, prachtig vond.

Om de 600 meter lange, 96 ton zware, ankerketting voor de Titanic te smeden, had N. Hingley & Sons al zijn zonen en personeel nodig.

Als, aan het eind van de dag, de arbeiders naar huis gingen, was goed te zien hoeveel mensen er aan het schip werkten om het op tijd klaar te krijgen. De arbeiders verlaten hier het zusterschip van de Titanic, de Olympic.

Naast deze luxueuze hutten waren er ook nog de rijk gedecoreerde publieksruimten: eetzalen, een speciaal restaurant waar à la carte gegeten kon worden, tenminste als men er het extra geld voor over had. Er waren lounges, rookkamers, bibliotheken, lees- en schrijfkamers, een soort sauna die in 1912 nog een Turks bad heette, een zwembad en een squashbaan.

Om op tijd te kunnen beschikken over alle benodigdheden voor de inrichting van deze hutten, publieksruimten en het Café Parisien, werden door heel Engeland en op het vasteland van Europa bestellingen geplaatst. Uit Engeland kwam verreweg het meeste, maar de Koninklijke Nederlandse Meubelfabrieken in Den Haag leverden een klein deel van de inrichtingen en aankleding en een rotanfirma, ook uit Den Haag, verzorgde de wit rieten stoelen voor het Café Parisien. Naast de statige trappenhuizen voor de eerste en tweede klas, werden er vier passagiersliften geïnstalleerd, drie voor de eerste klas en één voor de tweede klas.

Maar hoe druk men ook in de weer was om van de Titanic het mooiste en grootste schip ter wereld te maken, de aanzet tot een mogelijke ramp was feitelijk al met haar ontwerp gegeven. De liftschachten en de grote trappenhuizen, maar ook het kleinere trappenhuis van de derde klas, liepen van net boven de waterlijn tot aan het bootdek. De grote eerste klas eetzaal, bestemd voor maar liefst meer dan vijfhonderd passagiers, werd niet ontsierd of onderbroken door waterdichte wanden of schotten, net zo min als alle overige passagiersverblijven en ruimten. Op het nog maar net drie meter boven de waterlijn liggende E-dek, liep een lange gang over bijna de volle lengte van het schip die al de bijnaam Scotland Road* gekregen had. Vanaf de boeg tot na de derde schoorsteen werd Scotland Road nergens onderbroken door een deur of wand.

Pagina 28/29:

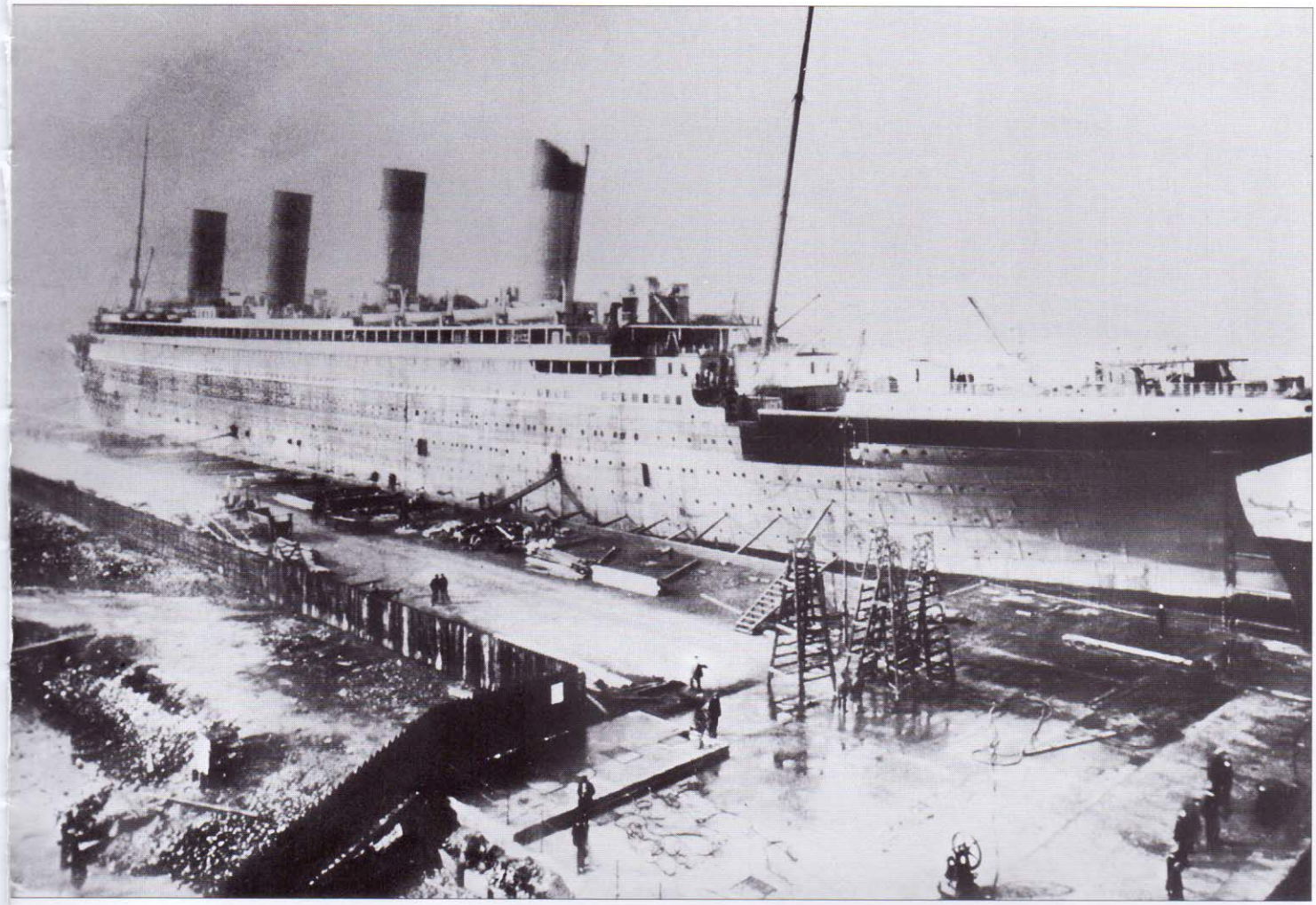
De Titanic (rechts) ligt aan de afbouwkade, terwijl de Olympic voor een reparatie het dok wordt binnengesleept.

* Scotland Road is de oude postweg die van Londen naar Edinburgh loopt.

Een aantal arbeiders die aan de Titanic werkten; op de achtergrond het schip zelf.

De eerste barrière was een eenvoudige deur, kort daarop gevolgd door een tweede, beide niet anders bedoeld dan voor het scheiden van de klassen. Naast Scotland Road liep nog een smallere gang, ook over de totale lengte van het schip. De dekken daarboven hadden allemaal minstens twee van zulke gangen die uitkwamen op grote open ruimten zoals eetzalen, ontvangst- of gezelligheidsruimten.
De beroemde waterdichte schotten, die de Titanic in zestien waterdichte compartimenten opdeelden, reikten op de meeste plaatsen niet hoger dan een paar meter boven de waterlijn en eindigden allemaal tegen het dek boven de machinekamer en ketelruimen. Van de 42 waterdichte deuren konden er slechts twaalf elektrisch vanaf de brug bediend worden, de overige 30 moesten, in geval van nood gewoon met de hand gesloten worden.
50 Jaar daarvoor werden de grote passagiersschepen nog gebouwd met volledig dubbele scheepshuiden, maar dat was in de passagiersschepen van rond 1900 al lang afgeschaft. Zo'n dubbele scheepshuid ging alleen maar ten koste van passagiersaccommodatie en de Titanic werd dan ook niet voorzien van die dubbele scheepshuid. Al deze zaken maakten de Titanic in feite een kwetsbaar schip en voor haar bouwers was dat ook geen geheim. Na de ramp met de Titanic werd haar zusterschip de Olympic, niet alleen voorzien van extra reddingsboten, maar ook voor miljoenen verbouwd. Haar waterdichte schotten werden een paar meter opgetrokken en ze werd toen meteen ook voorzien van een dubbele scheepshuid. Tijdens de bouw van de Titanic werd aan dit soort zaken nog absoluut geen aandacht besteed, men leefde rustig voort in de vaste overtuiging een onzinkbaar schip te bouwen.

Het centrale anker voor de Titanic werd ook door Hingley & Sons gemaakt en was van het Hall type. Om het 15,5 ton zware gevaarte over land te vervoeren, waren een zware wagen en twintig trekpaarden nodig. De twee boegankers waren van hetzelfde type, maar wogen elk 7,75 ton.

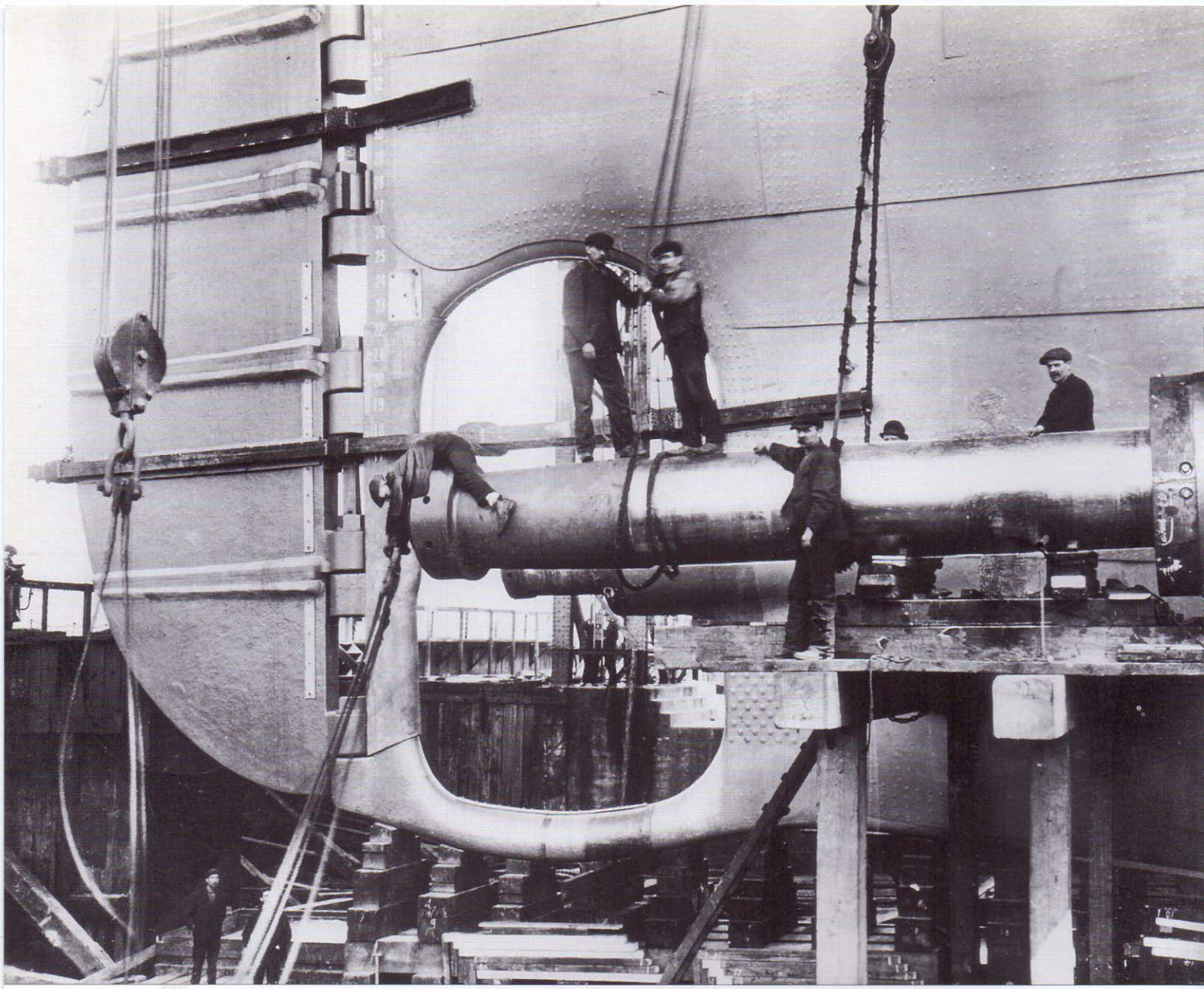


De Titanic in het dok voor de laatste fase van de afbouw.

De zeer gerespecteerde Shipbuilder publiceerde in 1911 een speciaal boek over de bouw van de Olympic en de Titanic en noemde de schepen, "praktisch onzinkbaar". De Shipbuilder was voor het boek bijna uitsluitend op de informatie van de werf Harland & Wolff afgegaan, net zoals de kranten en tijdschriften uit die tijd. Vijf jaar daarvoor, in 1907, had kapitein Edward J. Smith, die gezagvoerder van de Titanic zou worden, in volle overtuiging gezegd: "Ik kan me geen oorzaak voorstellen waardoor een schip zou kunnen zinken, de moderne scheepsbouw heeft dat station volledig gepasseerd." Dit gevoel van zelfverzekerdheid beperkte zich niet alleen tot het grote publiek, maar ook tot de scheepseigenaren zelf. Bruce Ismay bijvoorbeeld, beschouwde de Titanic op zich als een grote drijvende reddingsboot. Toen men hem na de ramp vroeg of hij die opvatting baseerde op wat hem door de bouwers verteld was, bevestigde hij dat met een ferm, "Absoluut". Daarbij kwam nog dat niemand zich voor kon stellen dat er iets ergers kon gebeuren dan een aanvaring precies op een waterdicht schot, waardoor hooguit twee compartimenten vol zouden lopen.

De Titanic kon gemakkelijk met twee willekeurig volgelopen compartimenten blijven drijven, zelfs wel met drie, maar dat konden alle passagiersschepen die in die tijd gebouwd waren ook al. De grootte van het schip was zo imposant, dat men zich nauwelijks kon voorstellen dat het zou kunnen vergaan; een veronderstelling die voor grote schepen ook nu nog wel geldt en die niet anders dan menselijk, maar wel fout, is.

Van al dit soort overdenkingen en informatie achteraf, hadden de meeste managers en arbeiders van Harland & Wolff in de zomer van 1911, natuurlijk geen weet. Zij hadden er voor te zorgen dat de Titanic op tijd klaar zou komen. 20 Maart 1912, had de werf de White Star beloofd, kon de maiden voyage beginnen en de tijd tot die datum was krap. Daar kwam nog bij dat het zusterschip van de Titanic voor vertraging zorgde. Op 20 september 1911 vertrok de Olympic uit Southampton



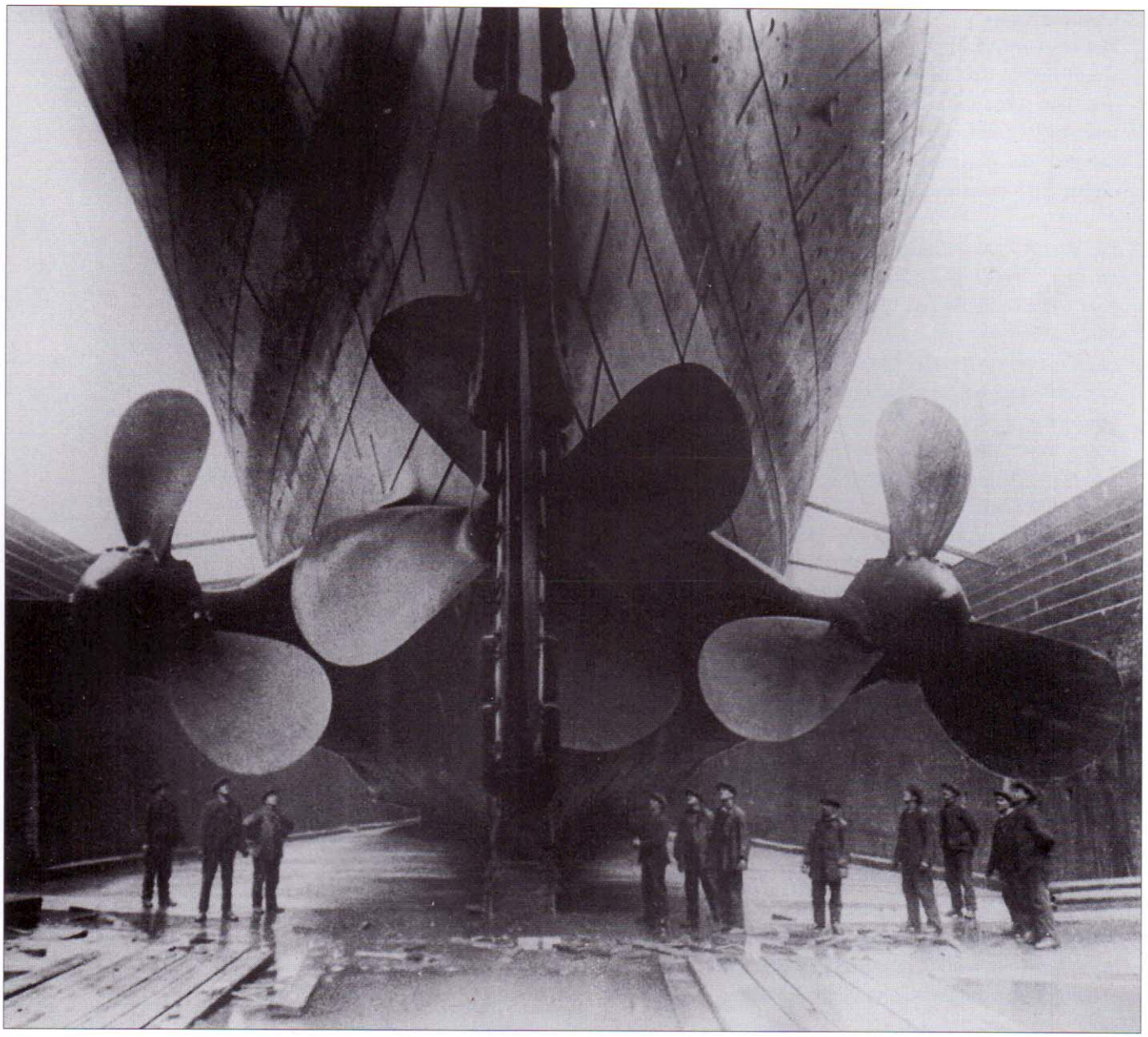
Het insteken van de schroefassen. Van het roer, dat hier ook goed te zien is, werd later vastgesteld dat het wat aan de kleine kant was om het schip snel te laten reageren.

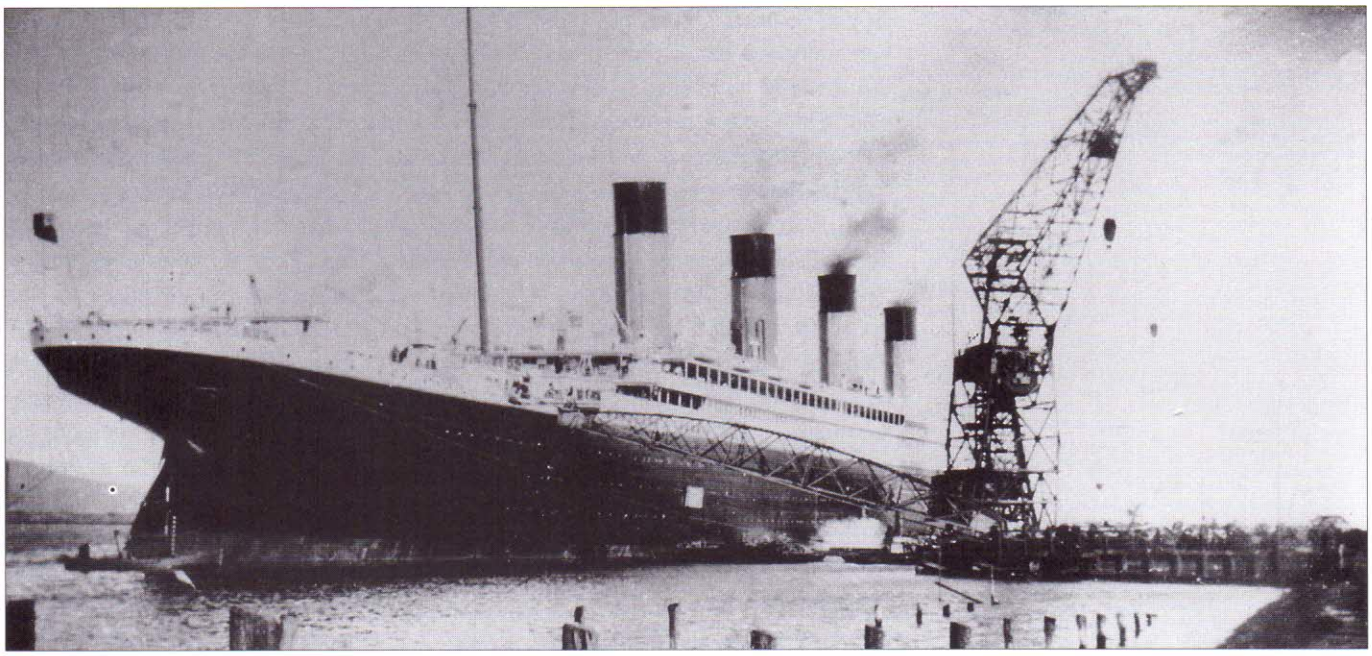
voor haar vijfde reis naar New York. In het nauwe ondiepe water van de Solent, tussen Engeland en het eiland Wight, had de Olympic een ernstige aanvaring met de Engelse kruiser Hawke. De kruiser ramde de Olympic vol aan stuurboord achter en de boeg van de Hawke werd als een doosje in elkaar gedrukt. De Olympic hield er een gat boven de waterlijn aan over dat groot genoeg was om er een flinke auto door te laten, haar bakboord schroef en as waren zwaar beschadigd en ze moest terug naar Belfast. Daar werd een groot deel van de werklui van de Titanic afgehaald om de reparatie van de Olympic ter hand te nemen. De onherstelbare schroefas werd vervangen door die van de Titanic en het werk aan de Olympic duurde bijna twee maanden. Pas eind november 1911 kon de Titanic voor de resterende afbouw het dok weer in. Harland & Wolff had toen de White Star Line al laten weten dat het schip niet op tijd haar eerste reis kon maken; de nieuwe streefdatum werd 10 april 1912.

Op 1 maart moest de Titanic het dok weer uit, nu voor een week. De Olympic had ditmaal een schroefblad verloren en dat kon alleen in het dok er weer aangezet worden. In die tijd werden grote schroefbladen nog met bouten aan een flens op een bronzen naaf op het tapse eind van een schroefas gemonteerd. Door het trillen van de draaiende schroef raakten de bouten nog wel eens los waardoor een schroefblad verloren ging. Veel schepen hadden daarom meestal één of meer reserve schroefbladen bij zich, maar voor de Titanic en Olympic had dat weinig zin; het enige dok ter wereld dat groot genoeg was om nieuwe schroefbladen op deze schepen te zetten, bevond zich bij de werf in Belfast.

Nog in de maand voor haar overdracht aan de White Star Line, werden ingrijpende veranderingen aan het schip aangebracht. Een daarvan maakte de Titanic voor altijd duidelijk te onderscheiden van haar zusterschepen. Tijdens de wintermaanden was gebleken dat het boegwater dat de Olympic bij slecht weer op deed stuiven, tot hoog, vooraan, op het A-dek terecht kwam. De eerste klas passagiers konden dan dat deel van hun zo geliefde promenadedek niet gebruiken zonder soms wat nat te worden. De White Star Line had dan ook gevraagd of dit deel van het A-dek op de Titanic niet met ramen kon worden afgesloten. Voor Harland & Wolff was de wens van de klant altijd wet en ruim 40 verschuifbare ramen aan elke kant van het schip, moesten het A-dek op de Titanic in de toekomst droog houden. Minder opvallend waren de verbouwingen aan het Turks bad en aan het à la carte restaurant. De twee ruimten, die ook op de Olympic aanwezig waren, bleken zo populair dat men ze voor de Titanic meteen uitbouwde. Het Turks bad werd zo ingericht dat men meer klanten kon ontvangen en hetzelfde gold voor het restaurant waar men de entree liet vervallen en daar een aantal tafels extra neerzette.
Met een verse laag verf, lag de Titanic eind maart 1912 klaar voor haar maritieme carrière. Stuurlui, stokers, machinisten, stewards en koks begonnen naar Belfast te stromen. Op 1 april moest het schip klaar zijn, die dag zou haar proefvaart worden gehouden en als die bevredigend verliep, zou ze nog dezelfde dag overgedragen worden aan de White Star Line.

Volwassen mannen beginnen op kleuters te lijken als men ze vergelijkt met de schroeven van het grote schip.





De ketels van de Titanic worden voor het eerst gestookt; het schip is klaar voor haar proefvaart.

Opmerkingen

Het ontwerp van de Titanic mag dan niet al te veilig zijn geweest, in Engeland wordt het tot de dag van vandaag nog steeds toegepast voor grote passagiersschepen. Een scheepsbouwkundige, verbonden aan een groot historisch maritiem instituut daar, verzekerde mij, toen we samen de bouwtekeningen van de Titanic bestudeerden, dat de Queen Elizabeth II volgens exact dezelfde principes is gebouwd omdat die toch uiteindelijk economisch de meest acceptabele zijn.

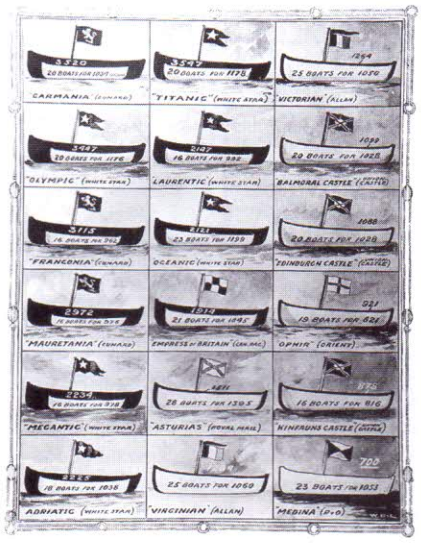
De Titanic is nooit helemaal klaar gekomen. In Noord Ierland staat nog altijd een enorme boekenkast op haar te wachten die zo groot is dat ze onverkoopbaar is. Bij haar vertrek uit Belfast bleven nog meer meubels op de kade achter. In het schip zelf was het nog een enorme rommel van onafgemaakte zaken. Tweede klas passagiere mevrouw Imanita Shelley beklaagde zich daar later bitter over. Haar hut was niet volledig gemeubileerd en nog niet eens half klaar. De verwarming werkte nog niet, zodat ze het idee had in een ijskoude cel te zijn ondergebracht. De damestoiletten waren slechts voor een klein gedeelte klaar, maar de meeste toiletpotten stonden nog in kratten opgestapeld te wachten op de werklui die ze moesten installeren. Mevrouw Shelley leek over dit alles meer verontrust dan over het vergaan van het schip zelf. In haar beëdigde verklaring maakte ze hoofdzakelijk duidelijk dat ze het tijdens de reis het zwaarst te verduren had gehad. Ze had een tweede klas hut toegewezen gekregen die zo klein was, dat ze haar hutkoffer niet eens open kon laten staan en op bed moest gaan zitten als haar dochter iets uit een koffer wilde pakken. De hut was niet allen klein, maar ook ijskoud omdat de verwarming nog niet werkte. Het was een aaneenschakeling van ellende geweest die niet bij de kleine koude hut ophield. In de tweede klas eetzaal bleken de dienbladen te ontbreken waardoor de stewards al het voedsel schaal voor schaal aan moesten dragen, waardoor de passagiers eindeloos lang moesten wachten en uiteindelijk koud eten voorgezet kregen. Mevrouw Shelley vond dat ze voor de beste tweede klas accommodatie had betaald – ze betaalde in feite niet meer dan de gemiddelde prijs van dertien pond per persoon – maar schandelijk weinig voor haar goede geld had gekregen. Ze had bitter geklaagd over haar hut en was steeds weer terug gegaan naar het purserskantoortje met nieuwe klachten, elf keer alleen al na Queenstown, voordat ze een betere hut kreeg, die, overigens, ook geen werkende verwarming bleek te hebben. Later had ze ontdekt dat meerdere tweede en derde klas passagiers al die dagen kou hadden moeten lijden omdat ook hun verwarmingssysteem niet werkte.

Hoofdstuk 4

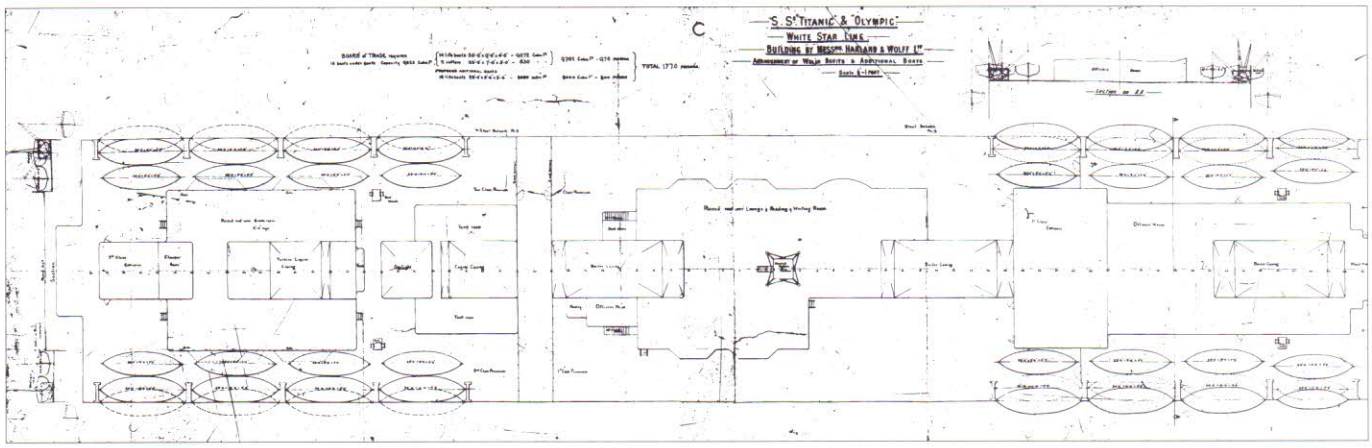
Over het algemeen ben ik niet zo slap

Door slecht weer kon de proefvaart op 1 april 1912 niet door gaan. Een harde noordwester maakte dat het voor het grote, nog bijna lege schip, een te gevaarlijke vaart zou worden door het nauwe Victoria kanaal, dat de werf van Harland & Wolff verbindt met Belfast Lough. De proefvaart werd dan ook een dag uitgesteld. Toen de Titanic de volgende dag bij rustig weer wel uitvoer, had ze zestien reddingsboten in haar davits hangen en nog vier opvouwbare reddingsboten. Die opvouwbare boten bevonden zich vooraan op het bootdek. Twee lagen vastgesjord op het dak van het officiersverblijf naast de voorste schoorsteen, de andere twee lagen onder de boten nummers 1 en 2. In geval van nood zouden die twintig boten aan zo'n 1.200 van de maximaal 3.500 opvarenden een plaats kunnen bieden. De White Star Line, de werf en de Engelse scheepvaartinspectie wisten maar al te goed dat die cijfers niet met elkaar klopten. Ze wisten ook dat die cijfers voor de meeste schepen ongunstig uitpakten. Of dat nu schepen ter grootte van de Titanic betrof of veel kleinere, de regel: 'reddingsboten voor iedereen' bestond gewoon niet. Dat was niet alleen in Engeland zo, maar ook in Frankrijk, Duitsland, Nederland, Amerika en elk ander land dat zich met passagiersvaart bezig hield. Het schrijnende aan de hele zaak was dat niet de scheepvaartinspecties van elk afzonderlijk land die regels bepaald hadden, maar de scheepvaartmaatschappijen en de bouwers van schepen. Het waren vooral de topmensen van deze grote ondernemingen die in de adviescommissie voor de Britse Raad voor de Scheepvaart de regels naar voren schoven die hen het beste uitkwamen. Eenmaal aanvaard, werden die regels ook door de meeste grote buitenlandse maatschappijen overgenomen. Een regel die de scheepvaartdirecties absoluut niet uit kwam was "reddingsboten voor iedereen". Invoering van die regel zou zelfs betekenen dat schepen uit de vaart genomen moesten worden, omdat er aan dek niet voldoende ruimte was om de benodigde boten te bergen. Om een schip als de Titanic uit te rusten met boten voor iedereen, zou betekenen dat er ruim zestig boten beschikbaar moesten zijn.

De maatschappijen wisten genoeg argumenten op tafel te leggen om de kern van de zaak, boten voor iedereen, heel ver weg te schuiven. Een directeur van de White Star, Harold Sanderson, meende zelfs dat men passagiers niet mocht blootstellen aan de gevaren van de zee in een open boot. Die mening hield hij er, ook na de Titanic ramp nog op na. De bestaande regels gingen niet verder dan voor schepen van 10.000 ton, terwijl de Titanic al ruim vier en een half keer groter was. In oktober 1909, tijdens een van de eerste werkbesprekingen over de Olympic en Titanic tussen de directeuren van Harland & Wolff en de White Star, stelde algemeen directeur van Harland & Wolff, de Right Honourable Alexander M. Carlisle, voor om op de schepen davits te plaatsen, die meerdere boten in successie te water konden laten. Op eigen initiatief had hij ook al een ontwerp laten maken dat hij voor verdere verbetering graag wilde doorsturen naar de Zweedse Welin Davit Company. De White Star Line ging daarmee akkoord, maar schonk er verder geen enkele aandacht meer aan. Tijdens de hele bespreking, die vier uur duurde, was niet meer dan vijf à tien minuten besteed aan de reddingsmiddelen die voor de schepen nodig zou zijn. Toen Carlisle in januari 1910, ondersteund door grote tekeningen, nog eens begon te zeuren over de davits en voorstelde twee extra boten per set davits op de schepen te plaatsen, zodat het totaal op 64 boten zou komen, vond de White



Dat de TITANIC te weinig reddingsboten had, is algemeen bekend. Minder bekend is dat dat in 1912 heel gewoon was. Dit is een overzicht van de Engelse scheepvaartlijnen die aan passagiersvaart deden. Hieruit blijkt dat het op de Carmania van de Cunard Line nog erger was dan op de TITANIC. Alleen de bekende P. & O. lijn had ruim voldoende boten voor alle opvarenden.



Lang voordat met de bouw van de Titanic werd begonnen, had de Welin Davit Company al een voorstel en een tekening ingediend om haar niet met 16, maar met 48 boten uit te rusten. Op zich was dat vijftien boten te weinig, maar de White Star Line vond zelfs 48 teveel. Er werd vijf minuten over gediscussieerd, toen verdween het voorstel onder tafel en deze tekening in de kast, waar ze zeventig jaar later werd teruggevonden.

Star Line het welletjes en hakte de knoop door. De davits ja, de extra boten nee. Met zestien boten en vier opvouwbare boten voldeed men aan het wettelijk vereiste.

Carlisle, die bekend stond als een nog groter tiran dan Pirrie, stemde timide toe, de klant was nu eenmaal koning. Toch moet het hem bezig gehouden hebben, want toen hij in 1911 gevraagd werd voor een zetel in de adviescommissie voor de Britse Raad voor de Scheepvaart, was een van de eerste zaken die hij na zijn installering naar voren bracht het vergroten van het aantal reddingsboten op passagiersschepen. Maar door de dominerende rol van de scheepvaartdirecties in de Raad, werd het voorstel afgestemd en een tegenvoorstel ingediend tot het verder verminderen van reddingsboten op grote schepen. De Right Honourable Alexander Carlisle tekende het voorstel ook.

"Tekende u dit voorstel dan zonder er mee in te stemmen?" vroeg de raadsman van de White Star Line, Mr. Laing, een jaar later tijdens het Britse onderzoek naar de ramp.

"Ik vond het niet bevredigend en zei ze dat ook, maar ik tekende het wel", gaf Carlisle toe.

"Was dat toen uw opvatting?" vroeg procureur-generaal Sir Rufus Isaacs.

"Nee dat was het niet."

"Waarom tekende u het dan in vredesnaam?" barstte de voorzitter van de onderzoekscommissie, Lord Mersey, los.

"Ik weet niet waarom ik het deed. Over het algemeen ben ik niet zo slap."

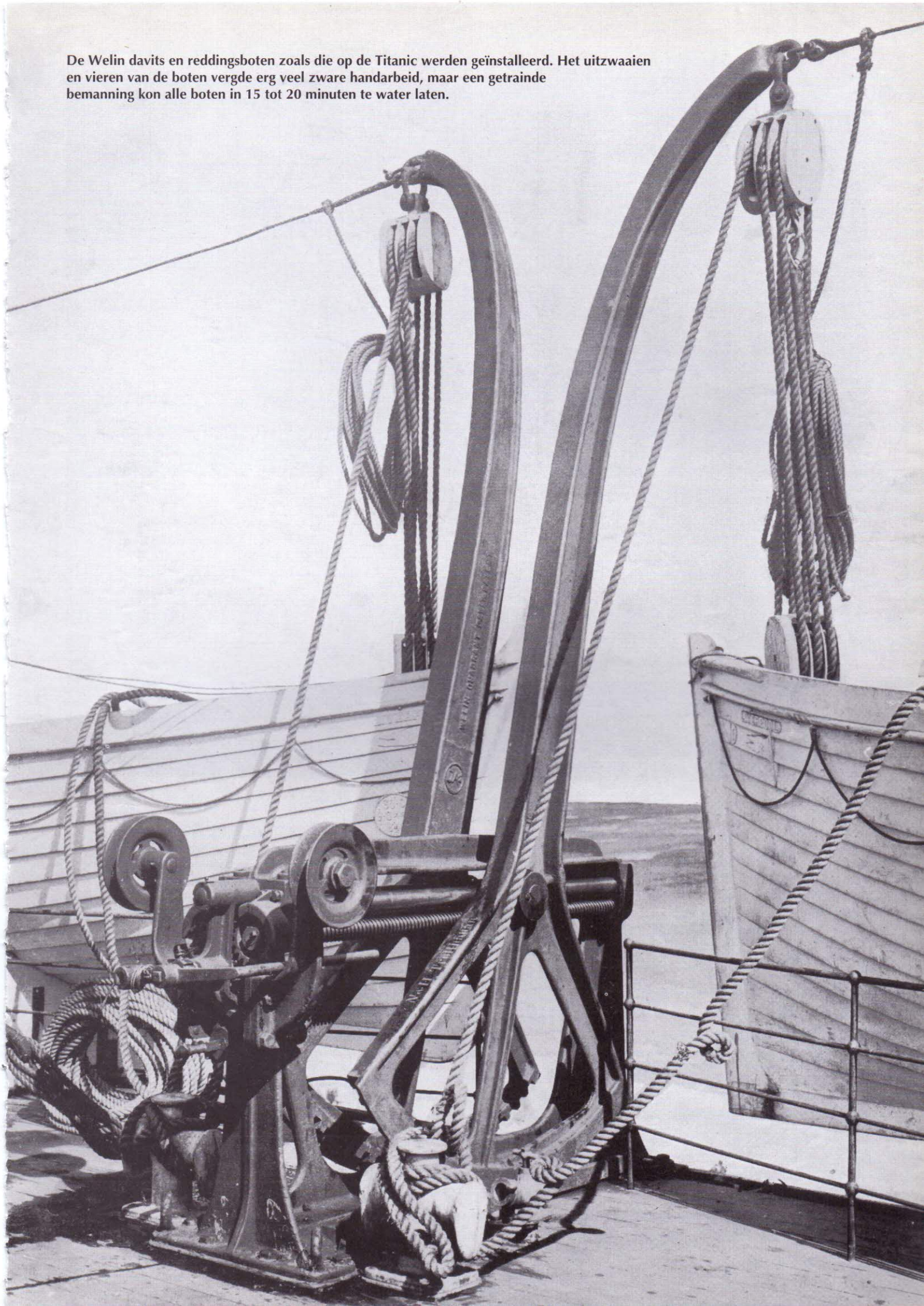
"Dat idee had ik ook niet", merkte Isaacs op, die blijkbaar meer van Carlisle's karakter begreep.

"Ik moet toegeven, ik was erg slap de dag dat ik dat tekende", gaf Carlisle schuchter toe.

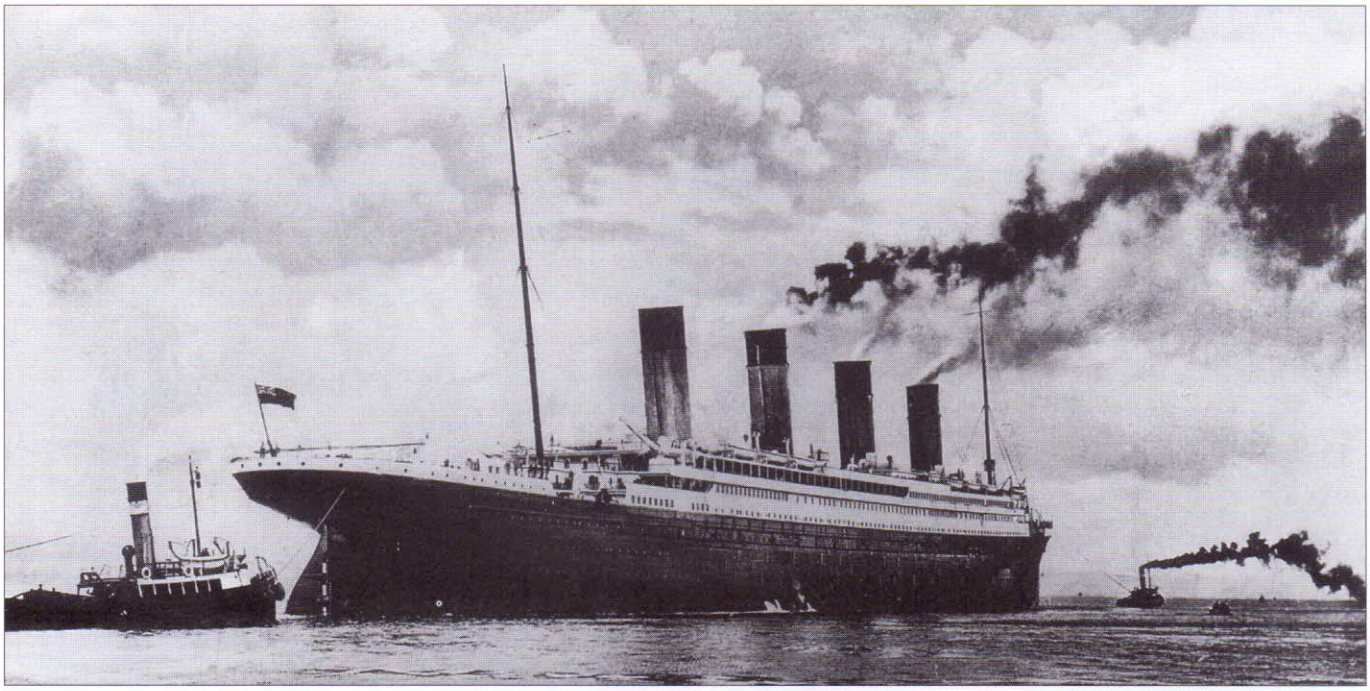
Hij had, naast zijn slap zijn, nog wel een paar redenen om te tekenen. De commissie had al een paar maanden moeizaam vergaderd over het voorstel en Carlisle was nog maar twee dagen in de Raad toen de stemming kwam. "Ik wilde niet de gebeten hond worden..." zei hij later. Bovendien had hij na zijn pensionering financiële banden aangeknoopt met de Zweedse Welin Davit Company. Tegen het voorstel stemmen had wel eens verkeerd uitgelegd kunnen worden.

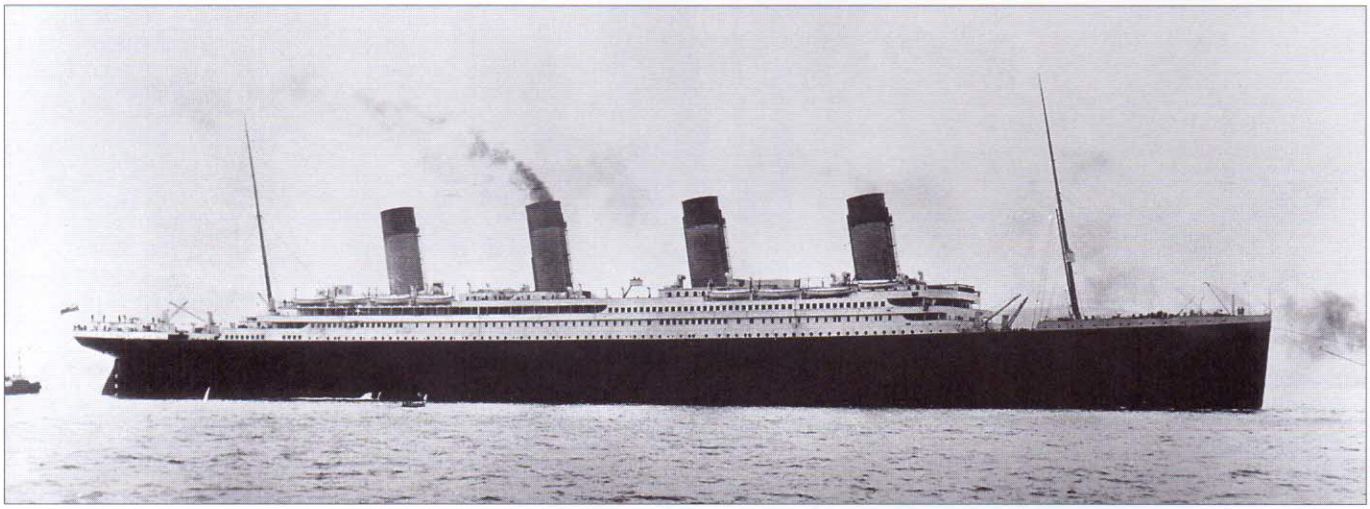
Op het moment dat de Titanic voor haar proefvaart langzaam richting Belfast Lough gesleept werd, dacht nog niemand aan problemen rond de reddingsboten. Het in de vaart komen van een nieuw schip, brengt al meer dan genoeg problemen met zich mee. De meeste officieren van de Titanic kwamen van kleinere White Star Line schepen en hadden de grootste moeite om de weg in het nieuwe grote schip te vinden. "Ik had veertien dagen nodig voordat ik de kortste routes door het schip behoorlijk kende", vertelde tweede stuurman Lightoller later. De drie juniorstuurlui hadden een hele dag nodig om een deur in de romp te vinden die groot genoeg was om een paard en wagen door te laten. Daarnaast was er de spanning van de proefvaart zelf, die door een vertegenwoordiger van de Engelse Scheepvaartinspectie nauwlettend werd gevolgd.

Alexander Carlisle kreeg tweemaal de kans er voor te zorgen dat de Titanic met voldoende boten uitgerust zou worden, tweemaal ging hij met de klant mee, die niets voor dat soort dure fratsen voelde. "Gewoonlijk ben ik niet zo slap", verdedigde hij zich later. Hier is hij, in Londen, op weg naar het Britse onderzoek naar de ramp. Daar verklaarde hij ook dat schepen juist sneller moesten varen in een gebied met ijs zodat ze het gevaar vlugger achter zich hadden. Na zijn pensionering nam hij zitting in de Britse Raad voor de Scheepvaart.



De Welin davits en reddingsboten zoals die op de Titanic werden geïnstalleerd. Het uitzwaaien en vieren van de boten vergde erg veel zware handarbeid, maar een getrainde bemanning kon alle boten in 15 tot 20 minuten te water laten.





De Titanic wordt Belfast Lough ingesleept voor haar proefvaart. Voor de mensen van Belfast was het alsof de Lough ineens een stuk kleiner was geworden. Nog nooit hadden ze zo'n groot schip naar buiten zien varen. "Alle verhoudingen waren zoek", meende later een van de toeschouwers.

Zodra de Titanic een eindje het open water van de brede Lough was ingesleept, werden de machines op vooruit gezet en begon de Titanic tot leven te komen. Met een vaart van achttien knopen, stoomde ze een eind in een rechte koers. Later op de dag volgden nog wat proeven. Er werd een halve cirkel gevaren en met volle kracht achteruit geslagen om te kijken welke afstand nodig was om tot stilstand te komen. Dat bleek bij achttien knopen bijna een halve mijl te zijn.

In feite stelde de hele technische proefvaart maar bitter weinig voor en na een halve dag varen was men ruim tevreden. De Engelse Scheepvaartinspectie gaf een certificaat van deugdelijkheid af dat een jaar geldig was, de werf droeg het schip over aan de White Star Line en de Titanic keerde even terug richting Belfast om de mensen, die verder niet aan boord behoefden te zijn, over te zetten op een tender die hen terug naar de stad bracht. Aan boord bleven een aantal technici van Harland & Wolff en het hoofd van de ontwerpafdeling, Thomas Andrews.

De Titanic stoomde daarna direct richting Southampton, omdat een kort bezoek aan haar thuishaven Liverpool, door tijdgebrek, niet door kon gaan. In Southampton wachtte nog heel wat werk. Op de kade stonden tientallen kisten en kratten met goederen voor de verschillende afdelingen van het schip en het grootste deel van de 670 man bemanning moest nog aangemonsterd worden. Er werd ook nog hard gewerkt aan het interieur van het schip. Delen vloerbedekking moesten nog gelegd worden, grote meubels moesten op hun plaats vastgeschroefd worden en er werd nog hier en daar geschilderd en getimmerd. Voor dat alles was minder dan een

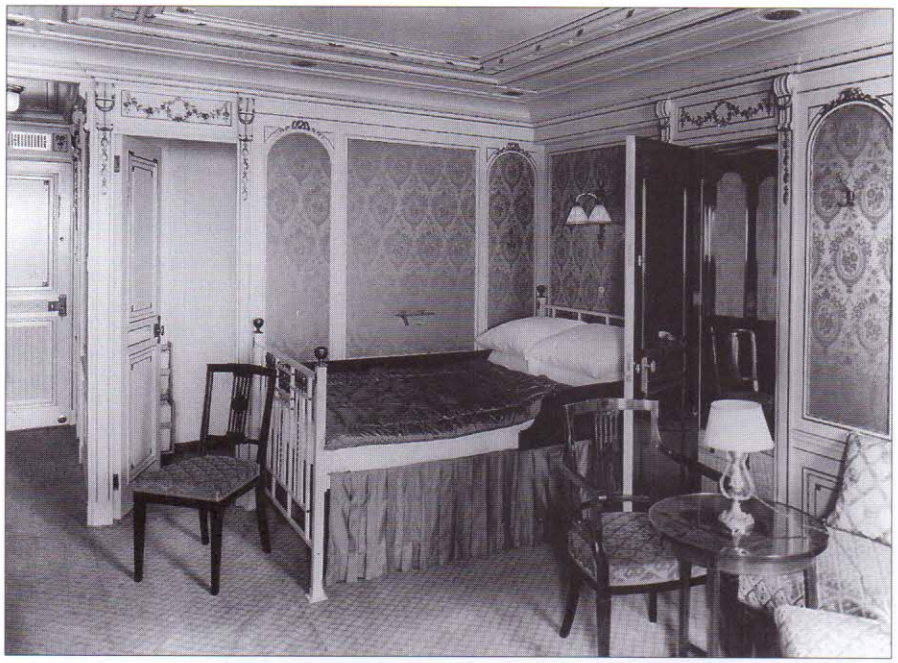
Door de te late indienststelling, kwam de advertentie van Vinolia zeep twee weken te vroeg in de bladen. Aan de Titanic werd toen nog hard gewerkt.

Mevrouw Sylvia Lightoller zat, samen met haar nicht, in een klein bootje dat bijna overvaren werd door de Titanic, toen die in Southampton aankwam.

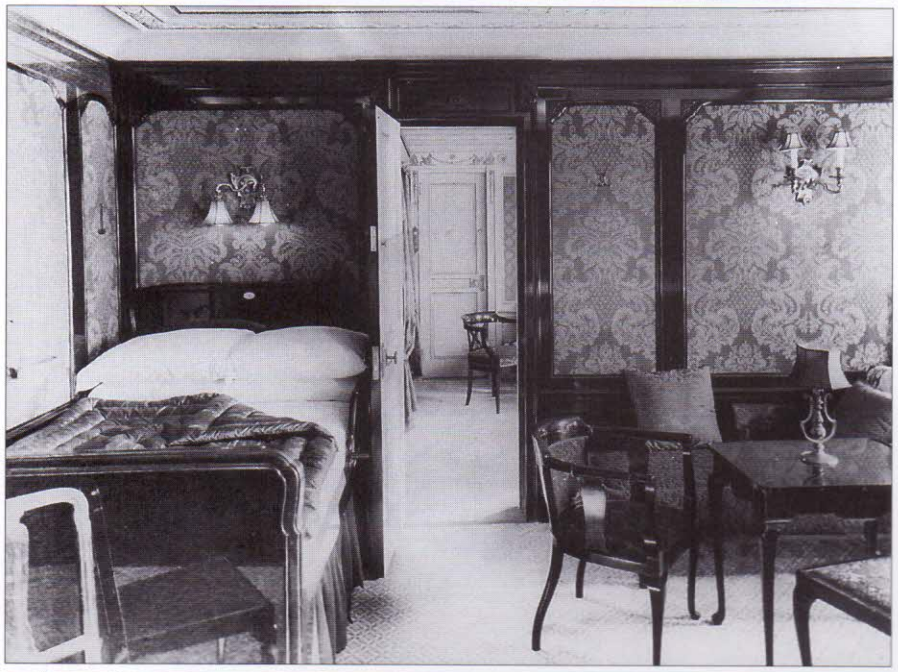
week beschikbaar, want de Titanic kwam, na ruim een volle dag varen vanaf Belfast, op 4 april, 's nachts, tegen twaalf uur aan.

Toen vond het eerste incident plaats. Een klein plezierbootje met een paar toeschouwers, kwam recht in de koerslijn van het grote schip terecht en, naar de zin van kapitein Smith en zijn officieren, veel te dicht bij. Een paar krachtige stoten op de machtige scheepshoorn van de Titanic, waren voldoende om het bootje snel weg te doen schieten. De volgende ochtend aan het ontbijt vertelde tweede stuurman Lightoller, nog altijd geirriteerd over zoveel domheid van de nachtelijke pleziervaarders, aan zijn jonge vrouw dat een paar gekken in een bootje bijna door hen overvaren waren. Zijn vrouw, Sylvia, reageerde nauwelijks op het verhaal van haar man. Pas meer dan 50 jaar later en al ruim tien jaar weduwe, vertelde ze voor het eerst in haar leven dat zij het zelf was geweest die, samen met haar nicht, in dat bootje de aankomst van de Titanic waren gaan bewonderen. Maar ze was er ook nog altijd trots op dat ze hoogst persoonlijk de grote Titanic, sonoor en luid over de nachtelijke haven en stad had laten brullen.

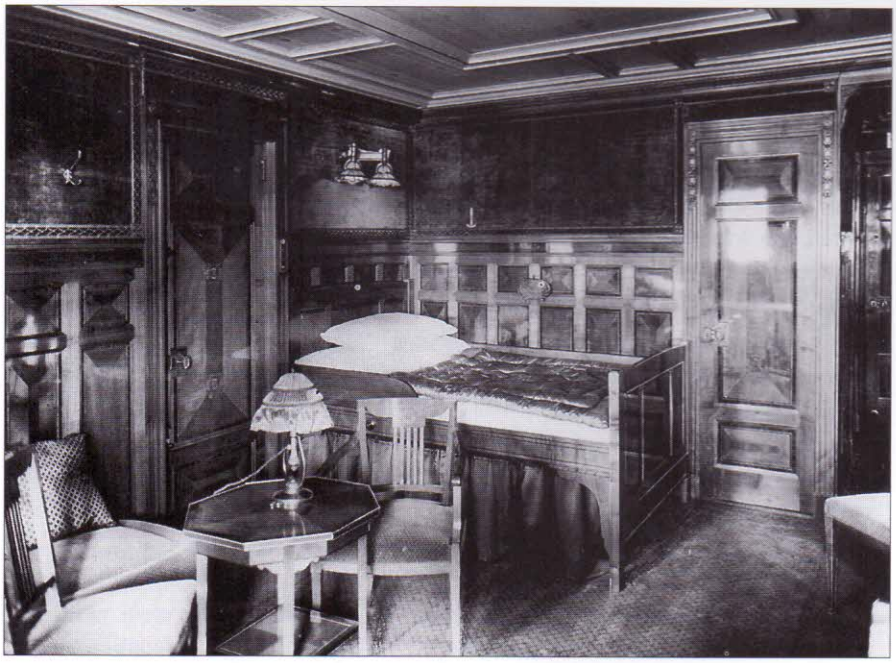
Met moeite hadden de havenautoriteiten voor de Titanic een plaats aan de kade vrij kunnen houden. De hele Engelse scheepvaart werd door een kolenstaking, die twee en een halve maand had geduurd, verlamd. Het geschil was nog maar net bijgelegd, maar door het gebrek aan kolen lagen de schepen nog steeds afgemeerd te



De Titanic had ongeveer 120 uiterst luxueuze hutten. Een paar voorbeelden: Hut B 58 in Empire stijl die door mevrouw Baxter werd betrokken. Haar man had de naastgelegen hut B 60. Per hut betaalden de Baxters voor de enkele reis £244.10.5 (ongeveer ƒ3000,-).

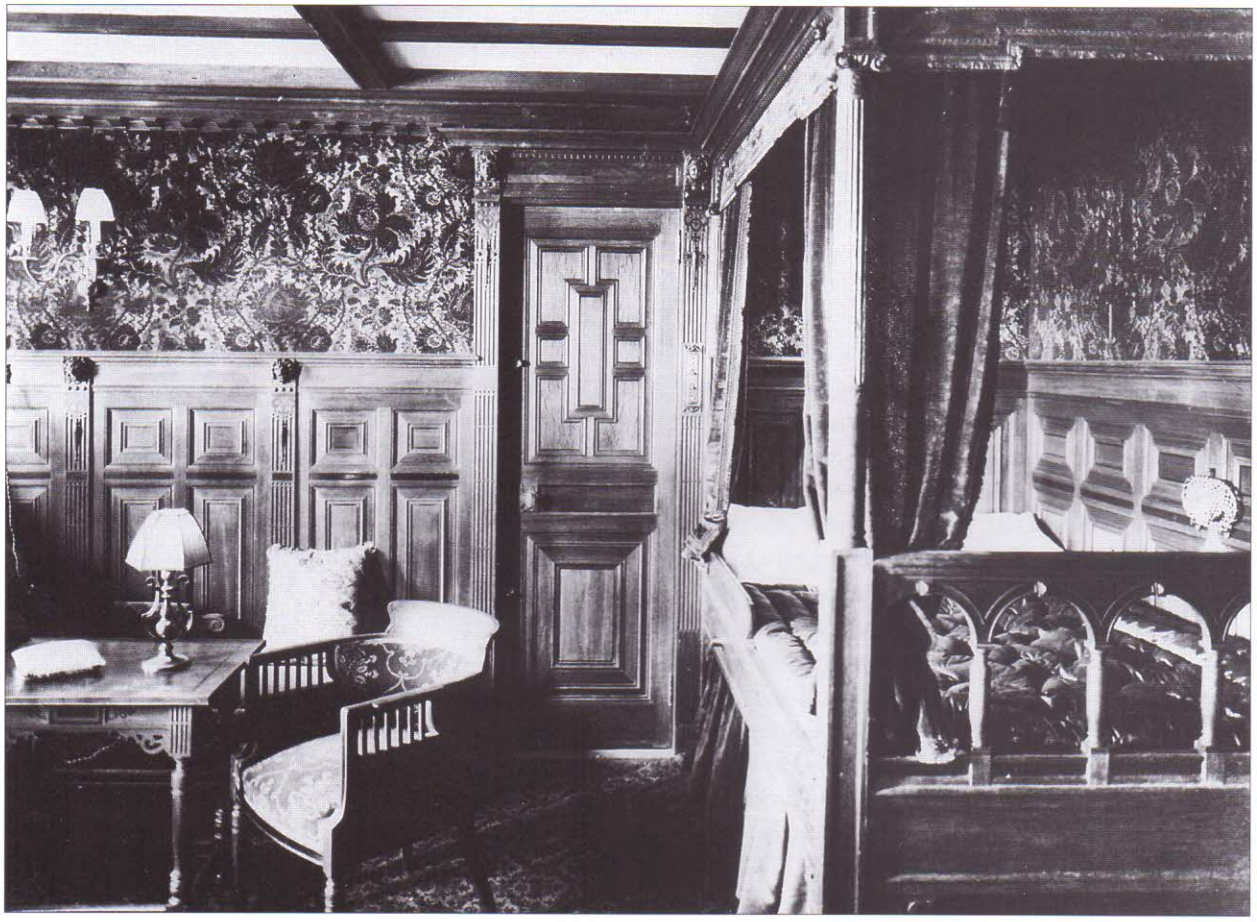


Hut B 60 in Georgian.



Hut B 63 in oud Hollandse stijl.

wachten op brandstof en de haven van Southampton was overvol met passagiersschepen die niet uit konden varen. Sommige lagen aan elkaar gemeerd, andere lagen op plaatsen die anders nooit door passagiersschepen ingenomen werden.
De Oceanic en de Majestic lagen ook in de haven afgemeerd en de kolen voor deze twee schepen werden door de White Star Line gereserveerd voor de maiden voyage van de Titanic. De 1880 ton kolen die nog aan boord waren, werden aangevuld met nog eens 4500 ton voor de reis naar New York.
In 1912 was het op zondag 7 april Pasen en die dag werd er aan boord van de Titanic niet gewerkt. De Goede Vrijdag er voor was voor kapitein Smith aanleiding om het schip te pavoiseren en die dag werd het schip ook kort voor het publiek opengesteld. Men mocht voor een paar pennies, die naar een goed doel gingen, het schip bezoeken en honderden belangstellenden maakten gebruik van die mogelijkheid. Op die dag waren er heel wat fotografen die een paar plaatjes van de Titanic schoten. Bijna al die foto's werden later gezochte illustraties voor kranten en tijdschriften en nog later, begeerde verzamelobjecten van Titanic-hobbyisten.



Hut B 59

Opmerkingen
Naast de zestien verplichte reddingsboten die de Titanic voerde, had ze wettelijk ook nog voor 75% van de capaciteit van die boten, aan reddingsvlotten aan boord moeten hebben. De vier opvouwbare boten vertegenwoordigden nog geen 20% van die verplichte capaciteit. Vreemd genoeg is daar later nooit met een woord over gesproken. Hoe dat aan de aandacht van bijvoorbeeld, de Engelse onderzoekscommissie is ontsnapt, is al evenzeer verbazingwekkend, temeer daar getuigen als Carlisle en Edward Wilding verschillende keren spreken over de noodzaak van reddingsvlotten aan boord van grote schepen.

Hoofdstuk 5

Het was kantje boord

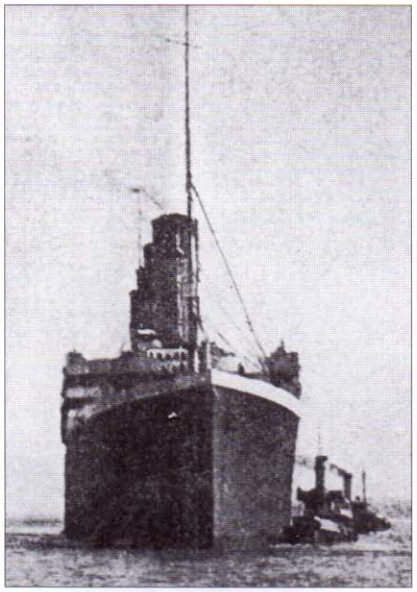
In 1912 dankte Southampton zijn bestaan vooral aan de sterke opbloei van de passagiersvaart. Of het Engelse of buitenlandse passagiersschepen waren die de stad aandeden, deed er voor de bevolking van Southampton natuurlijk weinig toe. De Titanic was het grootste schip ter wereld en de Southamptonaren hadden meer dan gewone belangstelling voor het schip. Veel families rekenden er vast op dat het schip hen de komende jaren een bestaan zou verzekeren. Er werd altijd reikhalzend naar de komst van nieuwe schepen uitgekeken, maar voor de Titanic was dat helemaal het geval, omdat het schip aan zoveel mensen werk bood. De kranten van Southampton kondigden de dag van haar aankomst groot op hun voorpagina's aan. De Hampshire Independent plaatste op 6 april een grote foto van het schip onder de kop "De aankomst van de Titanic". De foto was feitelijk een afbeelding van het schip op het moment dat ze Belfast Lough binnen voer, maar niemand maakte zich daar druk over, belangrijk was dat het schip er was en werk verschafte. Het grootste deel van de bijna 900 man bemanning kwam dan ook uit Southampton.

Aan boord van de Titanic was al een aantal mensen dat niet in dienst van de maatschappij was, maar toch hun werk aan boord had en zij vielen onder het gezag van kapitein Smith. De twee jonge marconisten Jack Phillips en Harold Bride waren van de Marconi Company en al vanaf Belfast aan boord. Maitre Gatti van het à la carte restaurant kwam, met zijn staf van een kleine 70 man, waaronder negen familieleden, aan boord. De vijf man sterke band, onder leiding van Wallace Hartley, betrok hun kleine vijfpersoons hut onder in het schip op het E-dek, naast het aardappelhok met de grote schrapmachine. Een trio, dat uitsluitend bij de ingang van het à la carte restaurant zou musiceren, zocht hun kleine tweede klas hutje onder in het schip op. Alle acht musicie stonden onder contract bij agent F.N. Black uit Liverpool en om per man een shilling uit te sparen, had de White Star Line hen niet als leden van de bemanning laten aanmonsteren, maar als tweede klas passagiers ingeschreven.

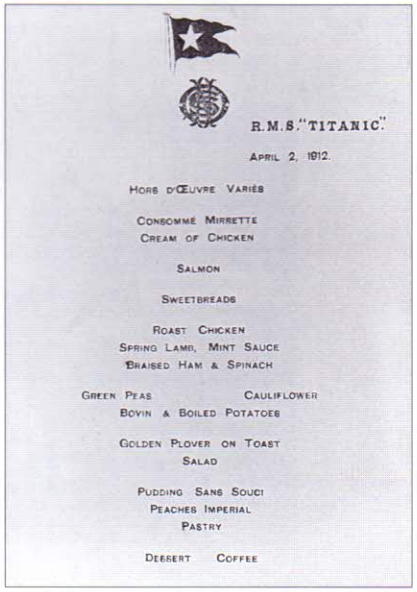
De komst van de Titanic verschafte niet alleen werk aan boord. Al in 1909 had het vergroten en uitbaggeren van de haven aan velen werk bezorgd. De White Star Line had haar eigen grote wasserij in de stad opgezet waar tonnen linnengoed gewassen werden. Het toenemende passagiersaanbod had vele hotels en pensions doen verrijzen. Vlakbij de White Star pier stond een groot nieuw hotel, dat vaak door tweede klas passagiers werd bezocht de nacht voor het vertrek. Met een schip als de Titanic zou het in de toekomst goede zaken doen. Voor de derde klas passagiers waren er de pensions en de logementen. De eerste klas passagiers bleven voornamelijk in de chique hotels van Londen en namen op de dag van vertrek de speciale boottrein, die hen van Waterloo Station rechtstreeks tot op de kade en voor het schip bracht.

Terwijl de Titanic in Southampton lag, piekerde kapitein Smith over de samenstelling van zijn dekofficieren. Het beviel hem niet dat op een man na, zijn eerste officier* Bill Murdoch, alle officieren van veel kleinere schepen dan de Titanic afkomstig waren. Hij had liever nog een stuurman die enigszins bekend was met deze nieuwe klasse mammoetschepen. Hij liet daarom de eerste officier van de Olympic, Henry Wilde, halen om Murdoch's plaats in te nemen. Murdoch schoof daardoor in rang terug en werd eerste stuurman, Lightoller verloor zijn eerste stuurmanspositie en werd tweede stuurman. David Blair had zijn aanstelling als

* In Engeland werd de eerste officier "chief officer" genoemd, daarna kwam de eerste stuurman. De functie "chef stuurman" is in Nederland onbekend, maar op sommige schepen bestond vroeger wel een opperstuurman.



De aankomst van de Titanic in Southampton werd uitgebreid in de plaatselijke kranten vermeld. De foto van het schip is echter in Belfast genomen op het moment dat de Titanic, na haar proefvaart, vertrok.



R.M.S. "TITANIC"

APRIL 2, 1912.

HORS D'ŒUVRE VARIÉS

CONSOMMÉ MIRRETTE
CREAM OF CHICKEN

SALMON

SWEETBREADS

ROAST CHICKEN
SPRING LAMB, MINT SAUCE
BRAISED HAM & SPINACH

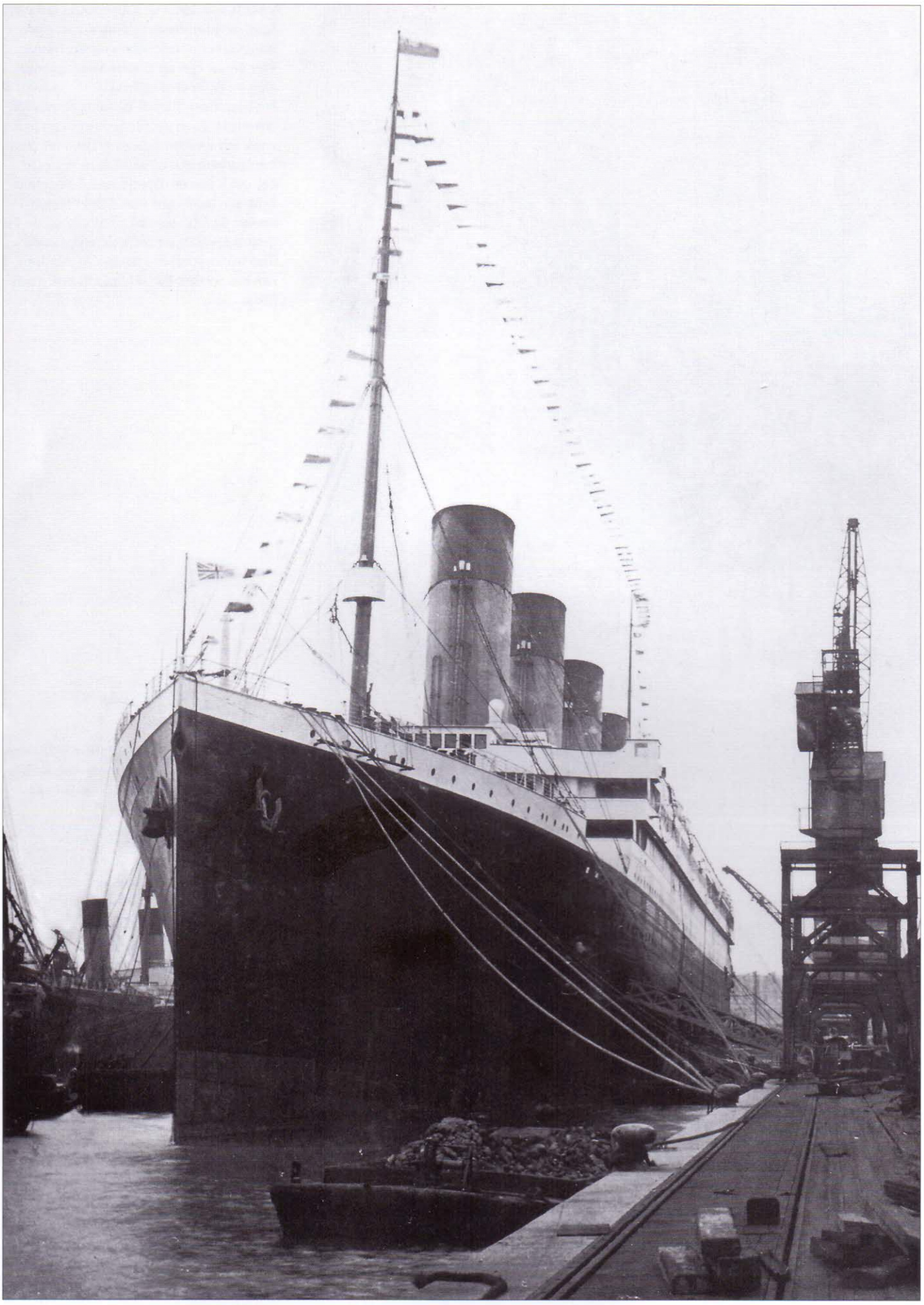
GREEN PEAS CAULIFLOWER
BOVIN & BOILED POTATOES

GOLDEN PLOVER ON TOAST
SALAD

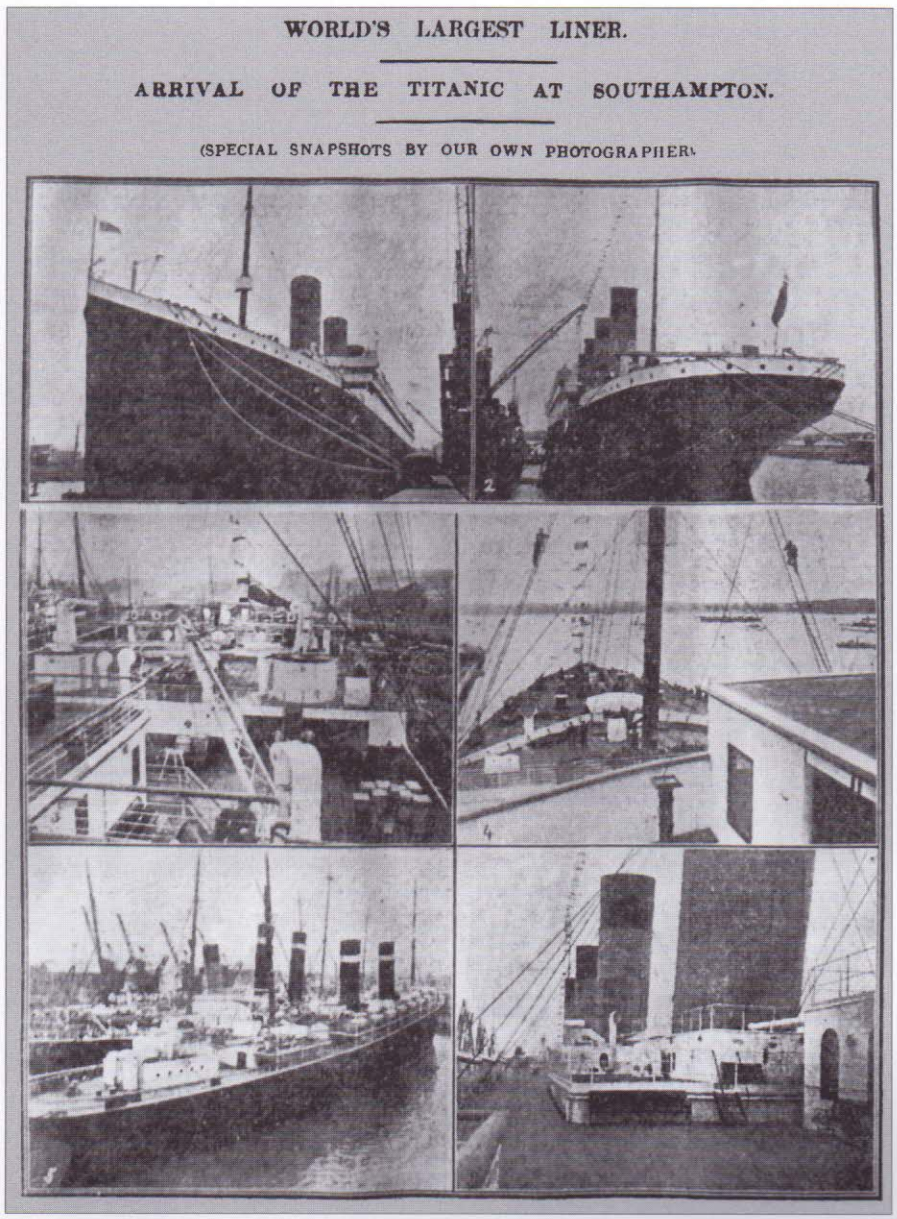
PUDDING SANS SOUCI
PEACHES IMPERIAL
PASTRY

DESSERT COFFEE

Tijdens de reis van Belfast naar Southampton, kregen de gasten aan boord de eerste maaltijd die aan boord geserveerd werd. Vijfde stuurman Lowe behoorde als jonge stuurman bepaald niet tot die gasten, toch wist hij een menu-kaart te bemachtigen. Het gebodene is overigens zeker geen culinair hoogstandje, hoogstens wat mooie namen voor simpel Engels voedsel. Pudding Sans Souci (pudding zonder zorgen), bijvoorbeeld, is niets meer dan een soort appelmoes met kaneel. Bovin (sic. bovine), dat het menu ook vermeldt, is niets anders dan gestoofd rundvlees.

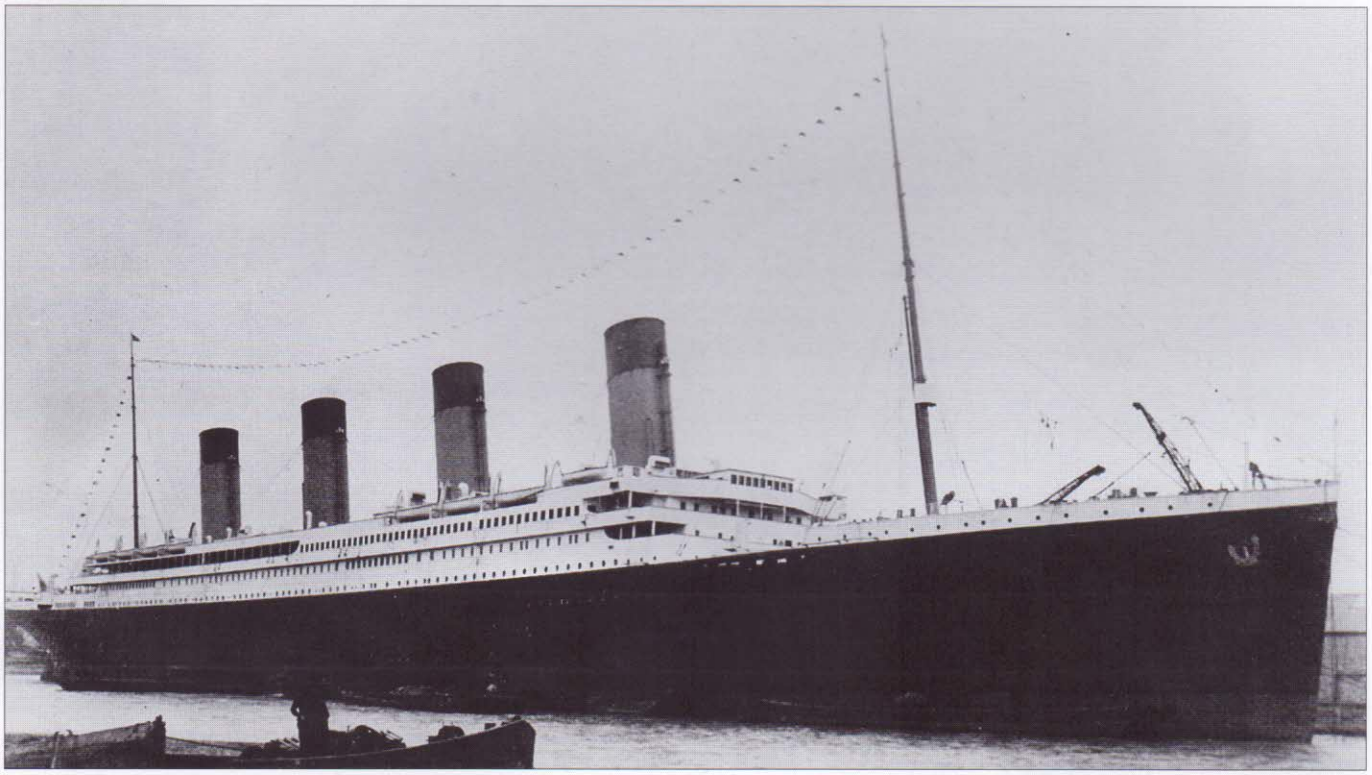


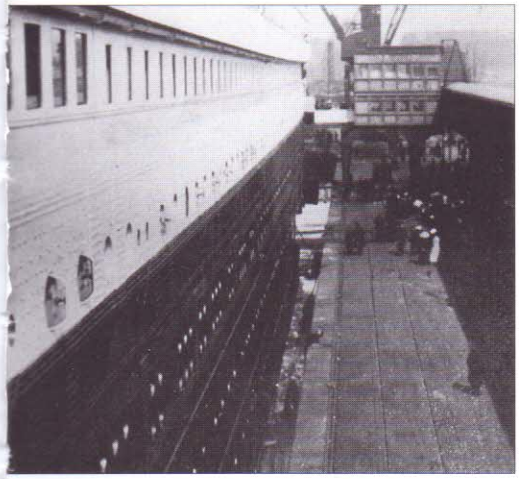
Op de dag van aankomst van de Titanic in Southampton, was het Goede Vrijdag. Ter gelegenheid van die dag en de aanstaande maiden voyage, werd het schip uitbundig gepavoiseerd.



Voor het wekelijkse advertentieblad van Southampton en omgeving maakte een fotograaf een serie foto's op de Titanic. Vier ervan zijn op Goede Vrijdag genomen en één een dag erna.
Foto nummer 4 heeft bijzondere waarde gekregen. Toen de eerste foto's van het wrak vrij werden gegeven, kon met die foto gecontroleerd worden of het echt het wrak van de Titanic was. Het schijnlicht aan bakboord vlak achter de golfbreker op het voordek, is alleen op de Titanic aanwezig en dit is de enige oude foto waarop dat te zien is. Op een foto van het wrak is dat schijnlicht ook duidelijk te zien.

In Southampton zijn tientallen foto's van de Titanic gemaakt, dit is een van de beste die op Goede Vrijdag, 5 april 1912, gemaakt is.





Woensdag 10 april, de vertrekdag voor de Maiden Voyage van de Titanic. De passagiers komen aan boord en father Browne, die regelmatig tussen Engeland en Ierland reisde, drukte zijn toestel af terwijl hij over de loopplank aan boord ging.

tweede stuurman op de Titanic als een mooie promotie gezien, maar nu werd hem verteld dat zijn diensten voor het moment niet meer nodig waren. Teleurgesteld pakte hij zijn spullen bij elkaar en vertrok. Het enige lichtpuntje voor hem was, dat kapitein Smith alleen de maiden voyage van de Titanic zou commanderen en dan met pensioen zou gaan. Blair zou daarna zeker een nieuwe positie op de Titanic worden aangeboden. De twee degradaties hadden tot gevolg dat er onder de stuurlui onrust was ontstaan die hun moeizaam opgepikte routine verstoorde en een zekere spanning tussen hen veroorzaakte.

Ook aan de bezetting van de machinekamer werd gesleuteld. Hoofd machinist* Joseph Bell liet daar een aantal mensen vervangen. Welke gevolgen dat had weten we niet, omdat geen van de officieren van de machinedienst de ramp heeft overleefd.

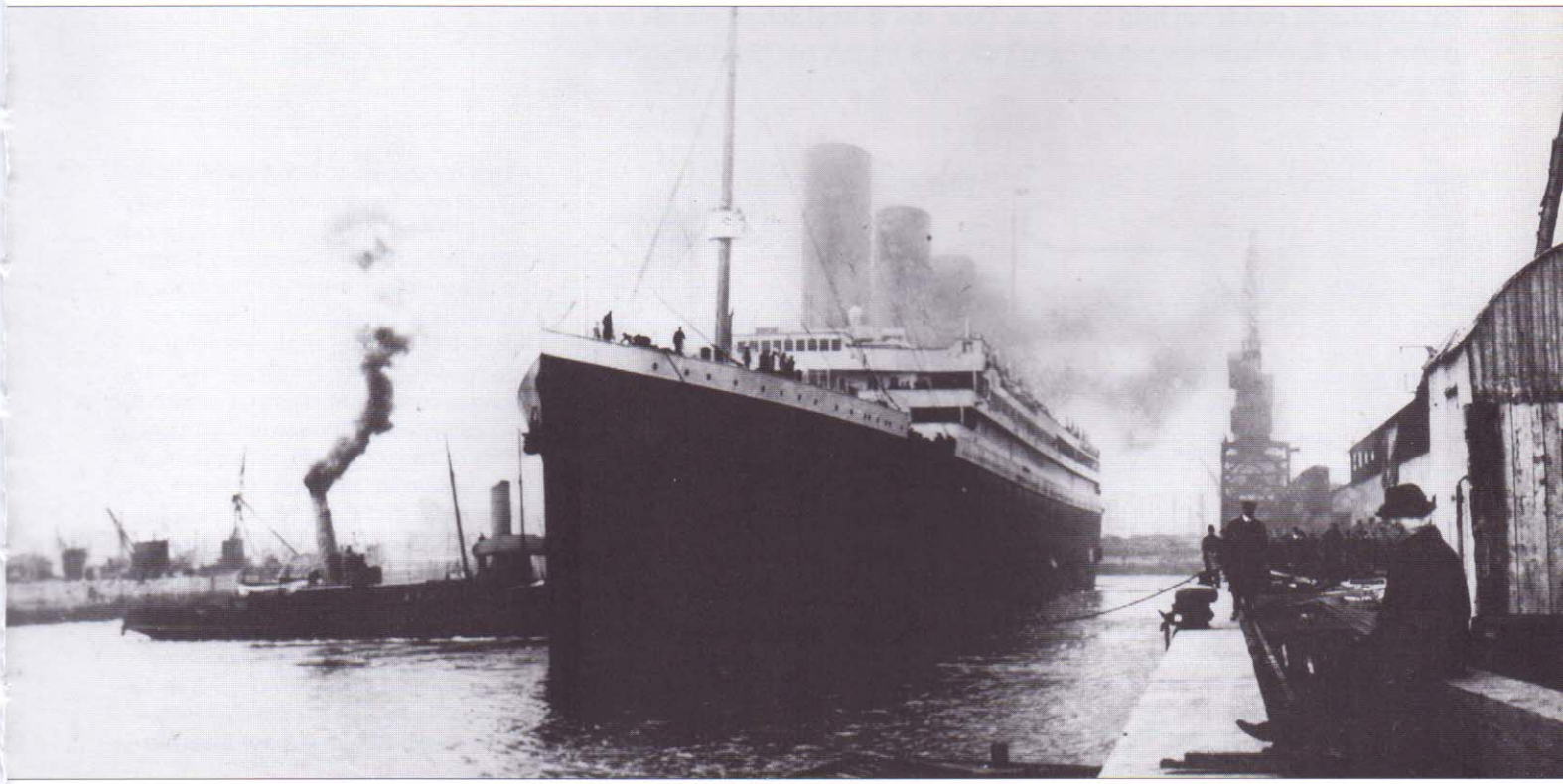
De vertrekdatum van de Titanic was 10 april 1912. 's Middags om twaalf uur waren alle afduwers van boord en lagen er zes sleepboten klaar om te assisteren bij het vertrek uit de haven. De kaden stonden vol met Southamptonaren die het nieuwe schip wilden zien vertrekken. Het leek niemand wat uit te maken dat de White Star Line geen enkele vorm van feestelijkheden had georganiseerd bij de eerste afvaart van de Titanic; geen band die "Britannia Rules the Waves" speelde, geen speeches en geen vlaggen op de grote gebouwen van de stad.

Door die menigte voor de Titanic, werkte zich, op het laatste moment, een groepje stokers naar het schip. De jongens waren te lang in de kroeg blijven hangen en kwamen nu te laat. Twee van hen konden nog net voor een vrachttrein, die het haventerrein op reed, langs sprinten en de laatste loopplank op schieten, maar de drie gebroers Slade en een maat, die de trein voor lieten gaan, werden even later door zesde stuurman Moody tegengehouden en teruggestuurd. Verwijten en verontschuldigingen vlogen even over en weer. Het hielp niet. De loopplank viel neer op de kade en de deuren in de romp werden gesloten. Vloekend over hun pech droop het groepje mannen af.

Meteen daarop gleed de Titanic langzaam van de kade weg en de rivier de Test in om daar, bakboord uit, het bredere water van de Itchen in te manoeuvreren en ten oosten van het eiland Wight, het Engelse Kanaal in te varen. Veel te vroeg liet ka-

* In het Engels "chief engineer", een functie die in Nederland eerste machinist, meester of hoofdmachinist werd genoemd. Na chief engineer kwam de second engineer, of tweede machinist.

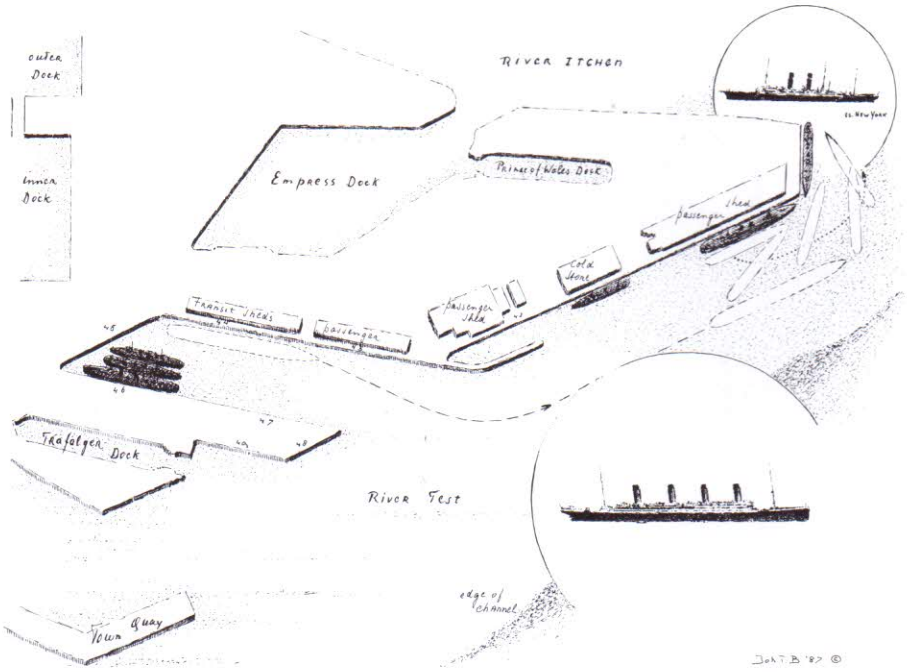
Een paar minuten na twaalf uur; de Titanic vertrekt. De laatste tros wordt ingehieuwd. Achter is nog een deur in de romp open om straks het walpersoneel dat nog aan boord is, over te zetten op een van de slepers die er voor zorgen dat de Titanic slaags blijft.



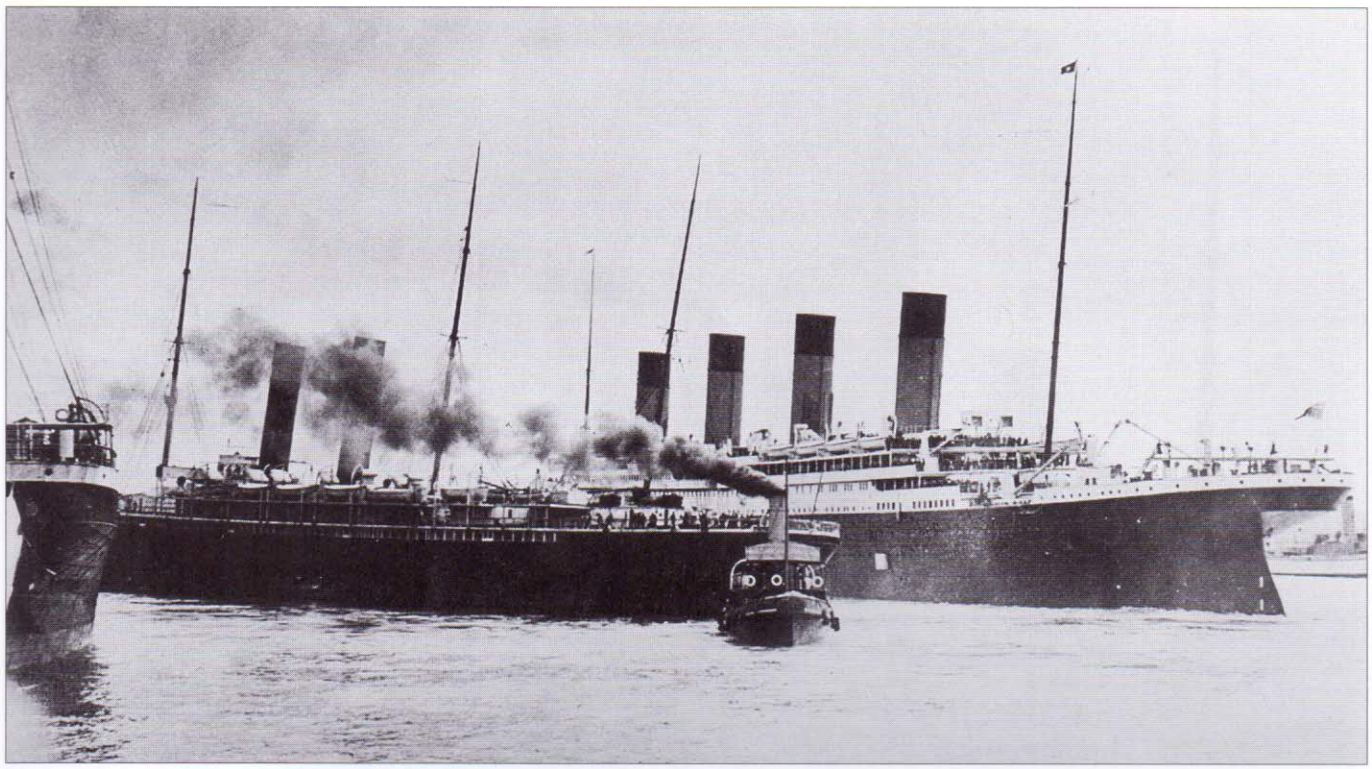
Drommen belangstellenden en afduwers stonden op de kades te kijken naar de vertrekkende Titanic. Ze kregen de sensatie van een bijna-aanvaring, vlak voor hun neus, te zien.

pitein Smith de eerste slepers al losgooien en de machines van de Titanic, in het nauwe ondiepe vaarwater van de Test, vooruit slaan. Daardoor nam de snelheid van het schip wel toe maar ook de zuiging bij het achterschip. Toen de Titanic ter hoogte van de tegen elkaar gemeerde schepen Oceanic en New York voer, had ze al een snelheid van ongeveer zes knopen. Op dat moment liet kapitein Smith de bakboordmachine achteruit slaan om zo de wending naar bakboord te vergemakkelijken. Voor de New York was de daardoor ontstane zuiging veel te sterk. Met een serie oorverdovende knallen braken de zes zware trossen van het schip en begon ze weg te drijven, richting Titanic. Ook de Oceanic helde sterk over en haar zware, twintig meter lange loopplank viel met een smak in het water, maar de meeste van haar trossen hielden wel.

Op de vrijdrijvende New York kon men weinig doen, want door het gebrek aan kolen lag het schip niet onder stoom. Er werden wat orders geschreeuwd en er werd met fenders en aanvaringsmatten gesleept. Schipper Gale van de sleper Vulcan had het gevaar echter meteen in de gaten. Hij was net door derde stuurman Pitman, schreeuwend door een megafoon, naar de bakboordzijde van de Titanic gestuurd om daar wat werkvolk van boord te halen. Hierdoor bevond Gale zich in een uitstekende positie om hulp te bieden. Door snel te handelen en een lijn op te gooien naar de achtersteven van de New York, wist hij met zijn sleper onder volle



De situatie bij het vertrek van de Titanic. Vanaf haar ligplaats 44, wordt het schip door slepers van de kant gehaald en richting rivier de Test gesleept. Ter hoogte van ligplaats 42 begint de Titanic meer snelheid te ontwikkelen. Dan gaat het fout. Door de zuiging van het schip in het ondiepe water, breekt de New York los van haar trossen en raakt op drift. De Oceanic, waaraan de New York vast lag, helt zo zwaar over dat de loopplank in het water valt, maar haar trossen houden. Door de zuiging van de grote Titanic, drijft de kleine New York hulpeloos op het achterschip van de Titanic af. Dat de New York de Titanic niet ramde, is een wonder, want de New York drijft tussen de Oceanic en de Titanic door naar buiten. Helemaal rechts ligt de Nederlandse Tambora van de Rotterdamsche Lloyd. (Tekening, John T. Bendervoet.)

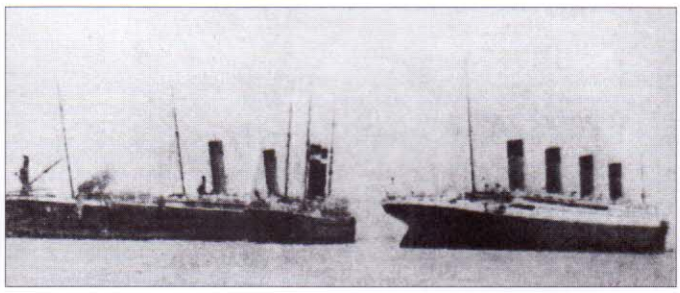


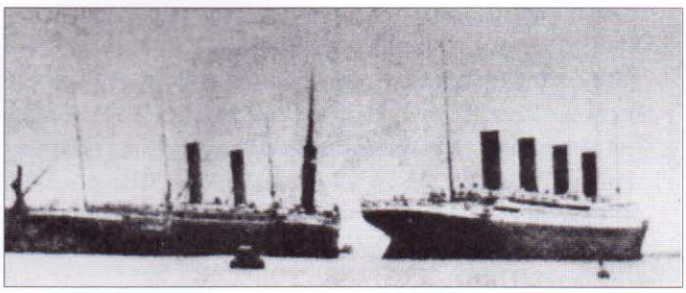
De bijna-aanvaring van de New York met de Titanic, gefotografeerd vanaf de kade. Links is nog net de Oceanic te zien. De kapitein van de havensleper Vulcan, op de voorgrond, gaf later een uitstekend verslag van het incident.

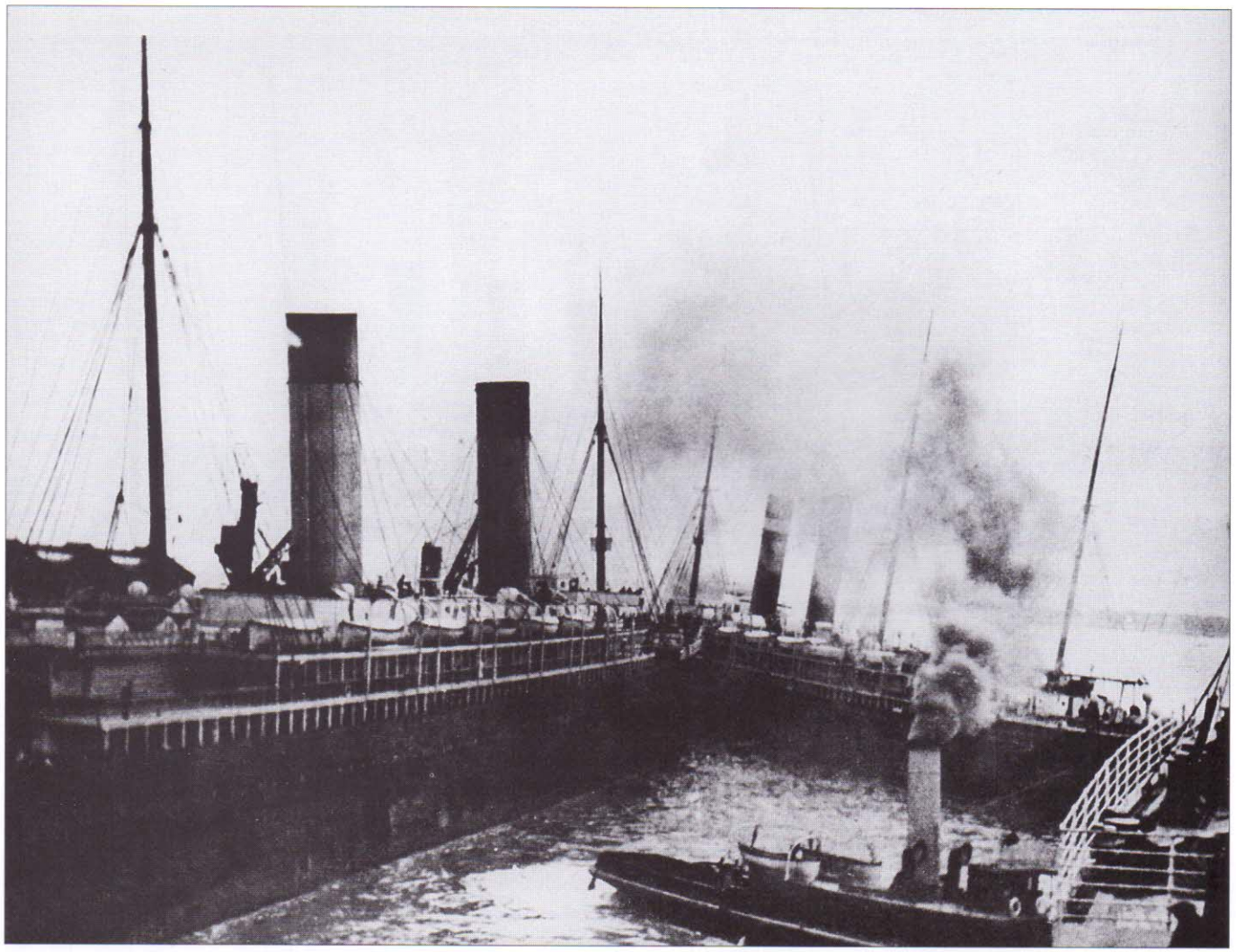
kracht en een hoop roet uit de pijp, de drift van de New York voldoende af te remmen. Derde stuurman Pitman op de achterbrug van de Titanic hing al aan de telefoon naar de brug, of men wel wist dat de New York hulpeloos en snel richting achterschip dreef? Men wist het, want op hetzelfde moment zorgden een paar extra slagen van de bakboordschroef van de Titanic voor een stroom water die de New York hielp weer van haar weg te drijven. Het had maar een paar decimeter gescheeld of er was een aanvaring geweest, maar het gevaar was nog niet over. De New York werd nu, met nauwelijks ruimte aan beide kanten, tussen de Oceanic en de Titanic richting Itchen gesleept. Een andere sleper was de kleine Vulcan te hulp gekomen en pas toen die ook vastgemaakt had, kreeg men de New York onder controle. Het incident bij het vertrek van de Titanic uit Southampton, was het eerste waarbij het een en ander goed mis ging en is maar nauwelijks bekend. Het volgende incident heeft grotere bekendheid gekregen.

Kapitein Smith en loods George Bowyer (dezelfde loods als bij het Olympic-Hawke incident) hadden wat om over na te denken. Deze nieuwe grote schepen vereisten duidelijk een andere behandeling dan men tot dan toe gewend was. Tot nog maar een jaar tevoren hadden beide mannen hooguit met schepen gevaren die nog niet de helft van de grootte van de Titanic hadden. Geen van beiden wist eigenlijk wat er nu precies gebeurd was en wat er fout was gegaan. Dat gold niet alleen voor hen, de Southampton Times and Hampshire Express schreef de volgende dag: "Het is moeilijk te begrijpen wat er precies gebeurde, maar het was kantje boord". De krant had informatie uit de eerste hand door een interview met kapitein Gale van de Vulcan, maar ook hij wist niet wat er gebeurd was: "Alleen dat slechts eens

Van het op drift raken van de New York is ook een serie foto's vanaf de tegenoverliggende kade gemaakt. Daarop is te zien hoe de New York al maar dichter op het achterschip van de Titanic afdrijft.







Op deze foto is goed te zien dat de uitspraak, "het was kantje boord" van de kapitein van de Vulcan over het incident in Southampton, niet overdreven was. Links de Oceanic, midden de New York en rechts het voorschip van de Titanic.

op de honderd keer drie passagiersschepen ontsnappen aan een dergelijk gevaarlijke situatie zonder dat er schade werd opgelopen". Het artikel eindigde dan ook met: De toeschouwers "...zullen zich nog jarenlang levendig het eerste vertrek van de Titanic uit Southampton herinneren". Een paar dagen later dacht daar bijna niemand meer aan.

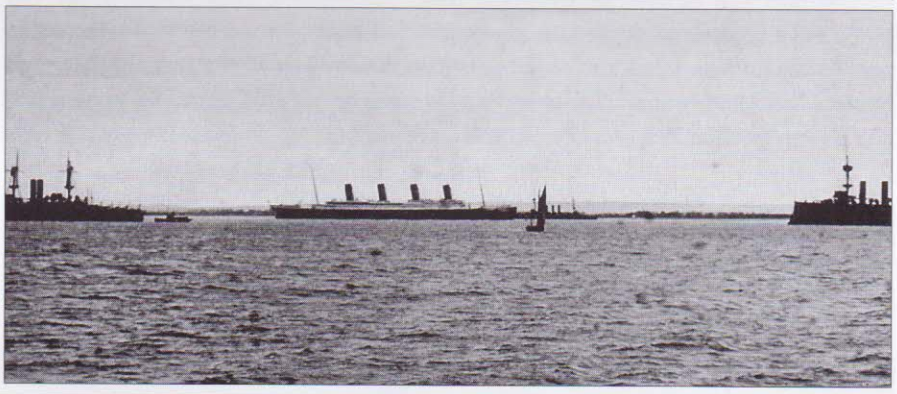
Voor de 1000 passagiers aan boord van de Titanic was het hele incident niet meer dan een spannende gebeurtenis geweest. De lunch werd bijna onmiddellijk daarna door een jongen met een trompet aangekondigd en de passagiers van de eerste en tweede klas begonnen richting eetzalen te stromen. Over zes uur zou de Titanic kort Cherbourg aandoen om daar de passagiers van het vasteland van Europa op te nemen. Daarna naar Queenstown* in Ierland waar de meeste derde klas emigranten aan boord zouden komen.

* Nu genaamd Cobh.

Opmerkingen

Voor de Titanic en de Olympic was niet alleen de haven van Southampton uitgediept en vergroot, er was ook van alles en nog wat aangebracht en gekocht om de schepen vast te kunnen leggen en af te handelen. Op de kade van Southampton staat nog altijd een bagage-band op twee grote gietijzeren wielen die ook speciaal voor gebruik bij de Titanic bestemd was. Nu doet die band af en toe nog goede diensten bij het aan boord nemen van de bagage voor de Queen Elizabeth II.

De Titanic in Southampton Water, kort na het incident.



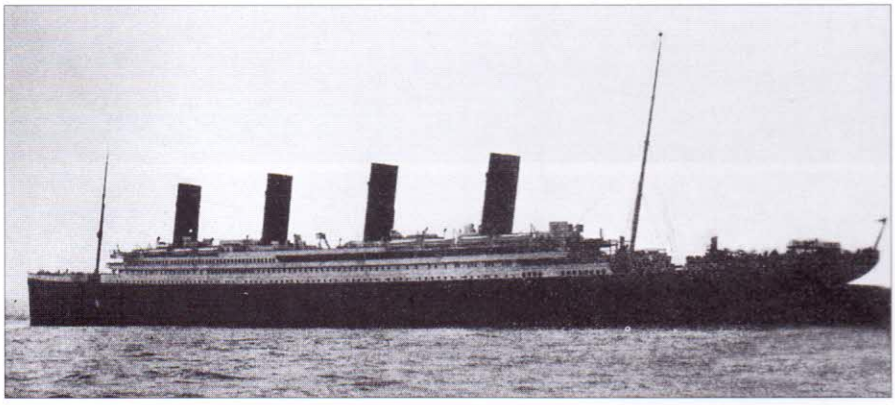
De Titanic tussen de oorlogsschepen, voor Portsmouth.

Een laatste blik op de Titanic vanaf Southampton, terwijl men op het schip koers zet voor Cherbourg. Deze foto laat de lichte slagzij naar bakboord, die ook door sommige passagiers werd opgemerkt, goed zien.

Hoofdstuk 6

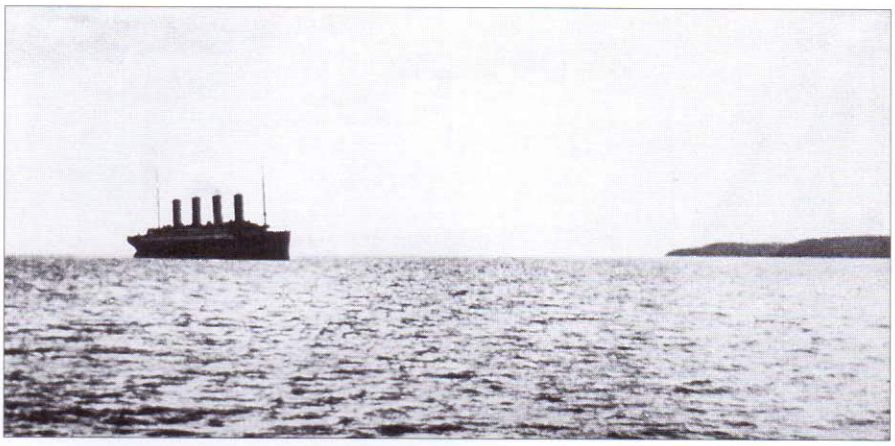
Roep me in geval van twijfel

Door het incident in Southampton kwam de Titanic een uur te laat in Cherbourg aan. De Amerikaan Frank Carlson, een stuurman op de grote vaart, was ondanks die vertraging toch nog te laat. Hij had besloten niet de speciale Train Transatlantique vanuit Parijs te nemen, maar met een automobiel zelf naar Cherbourg te rijden. Onderweg kreeg hij motorpech en nog voor die verholpen kon worden, was de Titanic al vertrokken. Zijn naam bleef wel op de passagierslijst staan en kwam later ook op de lijst met vermisten voor. Zijn familie heeft lang hardnekkig, maar zonder veel succes, getracht die fout gecorrigeerd te krijgen.
Voor de passagiers, die op de speciaal voor de Titanic gebouwde tenders uitvoeren, bood de voor anker liggende Titanic een schitterende aanblik. De avond begon over Cherbourg te vallen en het schip lag, met bijna al haar lichten aan, te wachten op vertrek. Tegen acht uur 's avonds ging het anker op en begon de Titanic aan het tweede deel van de reis, de overtocht naar Queenstown. Daar kwamen, als van ouds, bijna uitsluitend derde klas passagiers aan boord en werden er 1400 zakken post overgenomen. Een klein aantal eerste en tweede klas passagiers ging hier van boord. Onder hen bevond zich pater Francis Browne, die als tweede klas passagier, de reis van Southampton tot Queenstown meemaakte. Als amateur fotograaf maak-



Door het incident te Southampton kwam de Titanic bijna een uur te laat in Cherbourg aan. De duisternis zette al in, wat op deze recent teruggevonden foto, te zien is.

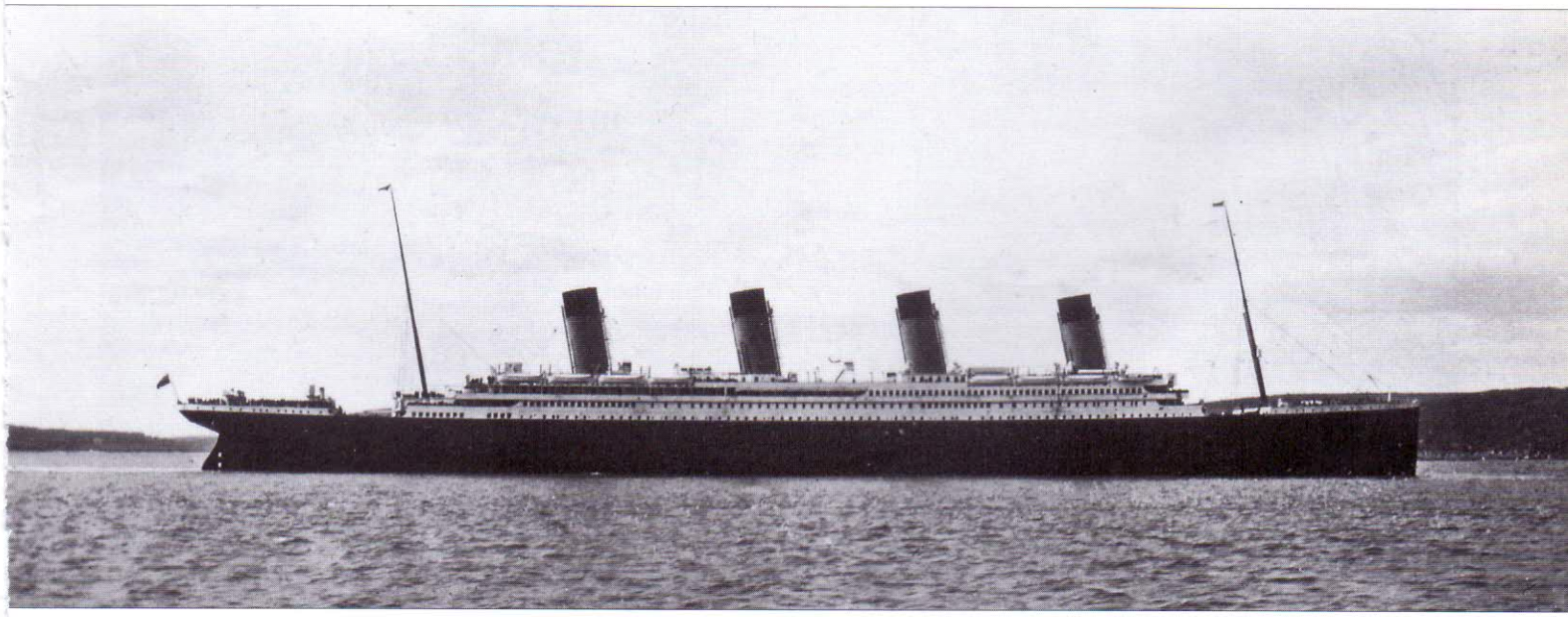
De ochtend voor de aankomst in Queenstown heeft men op de brug van de Titanic even een rustig moment. Deze foto, gemaakt door pater Francis Browne, laat zien dat men die tijd gebruikte om wat meer te weten te komen over het stuurgedrag van de Titanic.

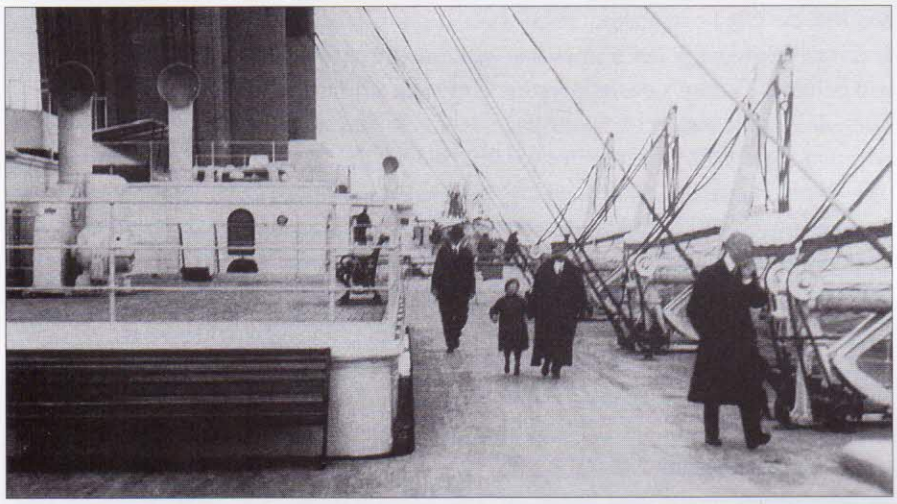


Aankomst van de Titanic in de baai van Queenstown, voor Cobh, tegen het middaguur van 11 april 1912.

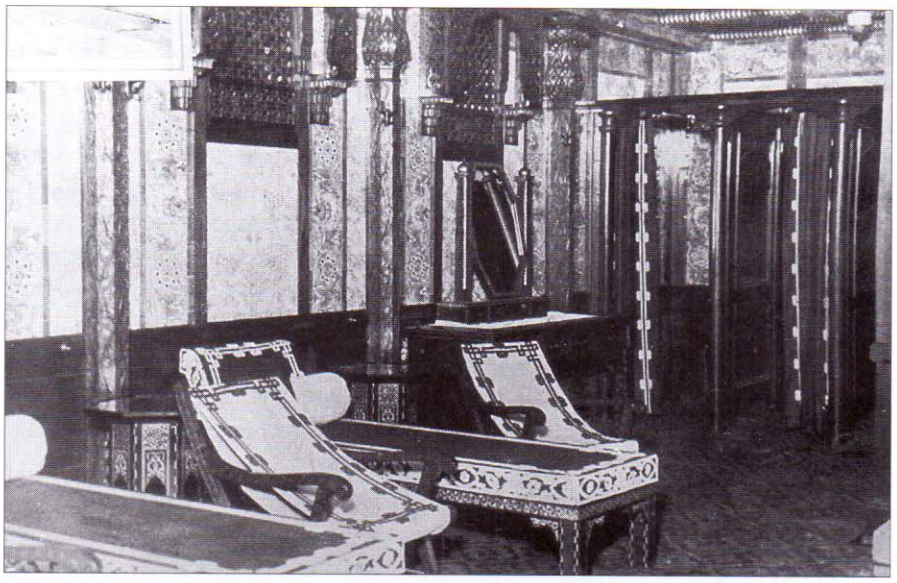
te hij op die korte reis een twintigtal foto's waarvan een aantal wereldberoemd zijn geworden.
Om half twee vertrok de Titanic uit de baai van Queenstown en, net als in Southampton, was het aantal bemanningsleden kleiner dan men gedacht had. Dit keer ontbrak de stoker John Coffey. Hij had in Southampton aangemonsterd, niet om de reis met de Titanic te maken, maar wel om gratis naar zijn ouderlijk huis in Ierland te reizen en eindelijk het bezoek aan zijn moeder te brengen wat hij haar al zo vaak had beloofd. Coffey's desertie, redde zeer waarschijnlijk zijn leven.
Toen de Titanic aan het belangrijkste deel van haar maiden voyage begon, was ze nog niet voor 60% bezet, een duidelijk bewijs dat het nog vroeg in het seizoen was. Voor passagiers en bemanning brak, met het begin van de oversteek over de Atlantische oceaan, de periode van de dagelijkse scheepsroutine aan. De passagiers ontdekten dat de inrichting van het schip weliswaar mooi was, maar ook dat men zichzelf zoveel mogelijk moest zien te vermaken. Naast de mogelijkheid tot wat dekspelletjes, deed de White Star Line weinig voor het vermaak van haar passagiers, tenzij zij bereid waren er voor te betalen.
De strijkjes speelden voornamelijk 's avonds en tijdens het diner licht klassieke muziek. Danspartijen of een groot bal waren niet gepland, een theater of filmzaal was er niet aan boord. Voor de eerste en tweede klas waren er bibliotheken, maar de squashbaan moest men huren en was alleen toegankelijk voor de eerste klas. Het zwembad stond wel voor de eerste en tweede klas open, maar alleen op gezette tijden en gemengd zwemmen was er al helemaal niet bij. Hetzelfde gold voor het Turks bad en de wonderlijke kisten waarin men een elektrisch bad kon nemen (be-

De Titanic voor anker in de baai van Queenstown.





Foto's van het tweede klas promenadedek, gemaakt door de plaatselijke pers tijdens het oponthoud te Queenstown. De pers werd alleen toegelaten tot het tweede klas dek. De foto van het achterdek, met derde klas passagiers, werd ook vanaf het tweede klas promenadedek gemaakt.

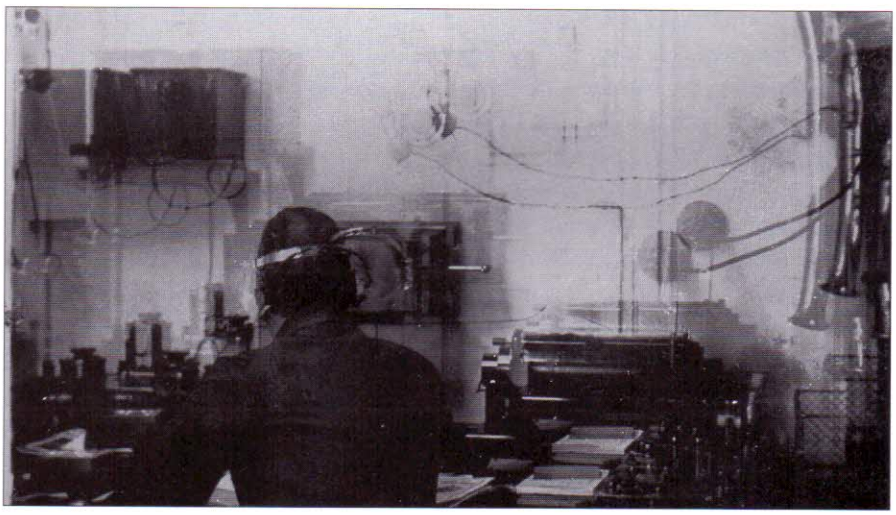


Het Turks bad was een van de luxueuze attracties van de Titanic. Dit is de koelruimte waar men, na het stoombad, op zijn gemak kon bijkomen.

straald worden door een aantal grote kooldraadlampen). De prijzen van dit soort vermaak waren zeker voor 1912 niet laag, vier shilling (*f* 2,50) voor het Turks of elektrische bad, een half uur squashbaan kostte twee shilling en het zwembad een shilling. Heren die 's ochtends voor negen uur een duik wilden nemen, konden dat gratis doen, maar voor de dames had men een dergelijk gratis uurtje niet. De benodigde kaartjes voor dit gezonde vermaak kon men vier dekken hoger kopen, bij het purserskantoortje op het C-dek, als dat tenminste open was. Daarna moest men afdalen naar het voorste deel van het F-dek waar het zwembad, de squashbaan en het Turks bad zich bevonden. De service op Engelse schepen was in die tijd nog uitmuntend, maar de regels waren ook strak. Wie zonder een kaartje voor het Turks bad verscheen of een baantje wilde trekken in het zwembad, werd resoluut eerst teruggestuurd naar boven om bij het purserskantoortje een kaartje aan te schaffen. Tenslotte was de Titanic een Engels schip en daar diende men terdege rekening mee te houden.

Een ander, door de passagiers gebruikt vermaak, was het wonder van de draadloze telegrafie. Een bezoek aan de Marconi-hut zelf was niet mogelijk, maar bij de purser kon men een telegram opgeven. Op de gedrukte passagierslijst, die elke eerste klas passagier de eerste nacht van de oversteek onder zijn deur doorgeschoven kreeg, stonden de tarieven voor het verzenden van telegrammen vermeld en men maakte van die mogelijkheid druk gebruik.

In de Marconi-hut zaten Jack Phillips en Harold Bride om beurten te zweten om al die privé telegrammen weg te krijgen. Het kwam hen voor dat het bakje met uit-

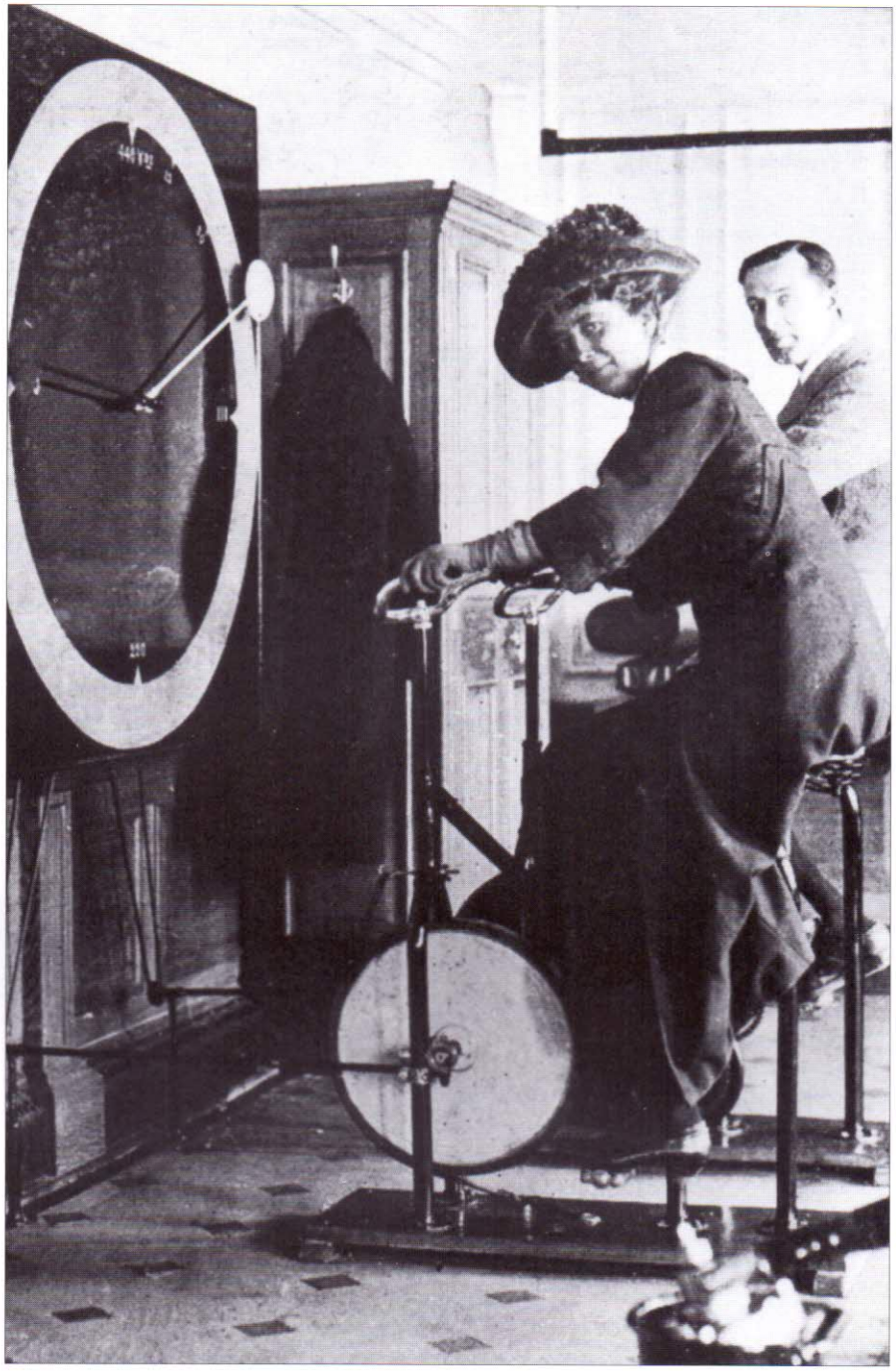


De draadloze telegrafie werd veel gebruikt door passagiers, die het zich permitteren konden om privé telegrammen te versturen. Harold Bride zit hier in de radiohut aan het primitieve toestel.

gaande telegrammen nooit leger en alleen maar voller werd. Vooral de voor Amerika bestemde telegrammen stapelden zich flink op. De zendinstallatie had maar een beperkte reikwijdte en die telegrammen konden pas worden verzonden als de Titanic binnen het bereik van Cape Race op Newfoundland zou komen.
Voor de twee marconisten was er maar nauwelijks tijd om te rusten en zelfs de belangrijke navigatieberichten konden niet altijd hun volle aandacht krijgen. Ze gaven die berichten daardoor soms veel later aan de brug door dan eigenlijk de bedoeling was en soms zelfs helemaal niet. Maar ze deden voor de Marconi maatschappij en de White Star Line goede zaken, want het versturen van privé draadloze telegrammen was beslist niet goedkoop.
Het gymnastiekzaaltje, boven op het bootdek, – wij zouden het nu een fitness-centrum noemen – was wel gratis. Toch had men zich ook hier aan vastgestelde tijden te houden door, bijvoorbeeld, niet juist dan binnen te komen als net het kinderuurtje tussen een en drie uur 's middags aan de gang was.
Op de Titanic werden beroemde dekspelletjes, als shuffleboard en dektennis, maar heel weinig gespeeld. Half april was het daar gewoon nog te koud voor. Geliefde activiteiten als goudzoekertje, paardenraces en de sweepstake kwamen op de grote passagiersschepen pas in de jaren twintig in zwang. In de periode die wel aangeduid wordt als la belle époque, had de eerste klas er voldoende aan om alleen maar mooi te zijn en te converseren. Men moest in 1912 met rustig tijdverdrijf de oceaan over en dus werd men geacht de bibliotheek te bezoeken of in een deken op een dekstoel de tijd te doden.
Het feitelijke gebrek aan verstrooiing voor de passagiers, trok een groepje duistere lieden aan die het met kaartspelen en oplichting gemunt hadden op het geld van verveelde rijke passagiers. Deze oplichters, die hun inkomen bij elkaar schraapten met allerlei duistere praktijken, waren op alle grote passagiersschepen uit die tijd te vinden en er waren aan boord van de Titanic minstens vijf van die lieden die hun geluk aan het beproeven waren. Uiteraard reisden allen incognito: George Brayton, alias George (Boy) Bradley die zich voordeed als een respectabel asfalt of beton fabrikant uit Los Angeles, C. Rolmane die door het leven ging als C.H. Romaine, Romacue of Rotheld en adressen had in New York en in Georgetown, Kentucky. E. Haven stond in vakkringen bekend als Harry (Kid) Homer en kwam uit Indianapolis. J.H. Rogers was in feite Jay Yates en werd opgejaagd door de politie. Hij had de laatste jaren voornamelijk in Londen doorgebracht omdat hij in zijn eigen land, Amerika, gezocht werd. Hij was er in geslaagd zich in de eerste klas te nestelen, zonder ook maar op een passagierslijst voor te komen. De eerste drie heren vormden een trio dat zich toelegde op bridge en het spel volledig in eigen hand wist te houden. Yates speelde liever poker en was een zeer gewiekst valsspeler. De vijfde van de groep, mejuffrouw Marian Wright, was de grote liefde van George Brayton. Juffrouw Wright reisde als tweede klas passagier, maar was bijna constant in gezelschap van Brayton en Homer in de eerste klas.
De White Star Line en de stewards aan boord van de schepen, kenden deze lieden maar al te goed. Op de eerste klas passagierslijst stond op bladzij 1, over de volle pagina, een duidelijke waarschuwing tegen de praktijken van dit soort bendes, maar dat was dan ook alles wat men tegen deze heren sportsmen ondernam. Aan de andere kant lieten stewards, na flinke tips, deze zogenaamde "conmen" gemakkelijk hun gang gaan en als de tip groot genoeg was, hielpen stewards zelfs mee door slachtoffers aan te bevelen.
Natuurlijk verveelde niet iedereen zich. Eerste klas passagier kolonel Archibald Gracie, vermaakte zich kostelijk met het in bescherming nemen van alleen reizende dames. Mevrouw Hellen Candee had zijn speciale belangstelling. Ze was een zeer aantrekkelijke weduwe, maar hij moest zijn attenties voor haar delen met die van een Engelsman, twee Amerikanen, een Zweed en een Ier. In 1912 werd het als heel galant beschouwd als heren alleen reizende dames hun bescherming aanboden en zeker niet in alle gevallen waren hun bedoelingen anders dan de aangebodene. De 27 alleen reizende dames uit de eerste klas hadden de heren maar voor het uitzoeken, want er waren maar liefst 87 eveneens alleen reizende heren.
Tweede klas passagier Lawrence Beesley had nog nooit een zeereis gemaakt en

Kapitein Smith (rechts) en purser McElroy werden voor het laatst gefotografeerd tijdens het oponthoud te Queenstown.

De laatste foto van mensen op de Titanic. Vierde stuurman Joseph Boxhall (midden) en tweede stuurman Charles Lightoller (rechts) staan bij een van de deuren in de romp toe te kijken hoe de tender losgegooid wordt.



In het gymnastiekzaaltje, op het bootdek, kon men op home trainers fietsen tegen de klok. De man op de achterste "fiets" is tweede klas passagier Lawrence Beesley.

bemerkte al snel dat het allemaal wel mooi en interessant was aan boord, maar dat er toch ook niet veel te beleven viel. Hij probeerde de tijd te verdrijven met wandelingen aan dek, brieven schrijven in de bibliotheek, lezen en met het tellen van de schommelingen van het schip. Later wist hij niet meer precies hoeveel schommelingen de Titanic per minuut had gemaakt, maar het was hem wel opgevallen dat het schip de hele reis licht naar bakboord overhelde. Beesley was ook zeer geïnteresseerd in een man, die samen met zijn mooie jonge vrouw, regelmatig aan dek verscheen om met een van zijn filmcamera's opnamen te maken. Het was Bill Harbeck, een cameraman voor Union Carbide. Harbeck verveelde zich geen moment. Zijn vrouw zat dan wel thuis in Amerika, maar hij had vier filmcamera's, duizenden meters film en bovenal mademoiselle H. Yrois uit Frankrijk bij zich om hem te vermaken. Een eerste klas kaartje voor de Titanic kon in Londen gemakkelijk omgeruild worden voor twee tweede klas kaartjes en Bill Harbeck had van die mogelijkheid gebruik gemaakt.

Eugene Daly in de derde klas vermaakte zich met zijn doedelzak waar het hem uitkwam en was tot ver in de andere klassen te horen. De andere jonge derde klas

Pagina 56/57:

Het eerste klas dekplan van de Titanic. Dit is de laatste, verbeterde, uitgave van de eerste klas accomodatie. Het werd door steward Dent Ray aan boord gebruikt en overleefde de ramp doordat hij het op zich droeg toen hij in boot 13 stapte.

WHITE STAR L

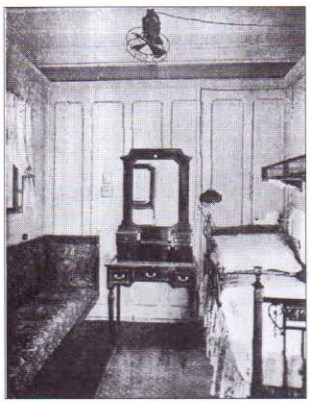
TRIPLE SCREW R.M.S. "TITAN

(Combination of Turbine and Reciprocatin

ONE OF THE TWO LARGEST STEAMERS

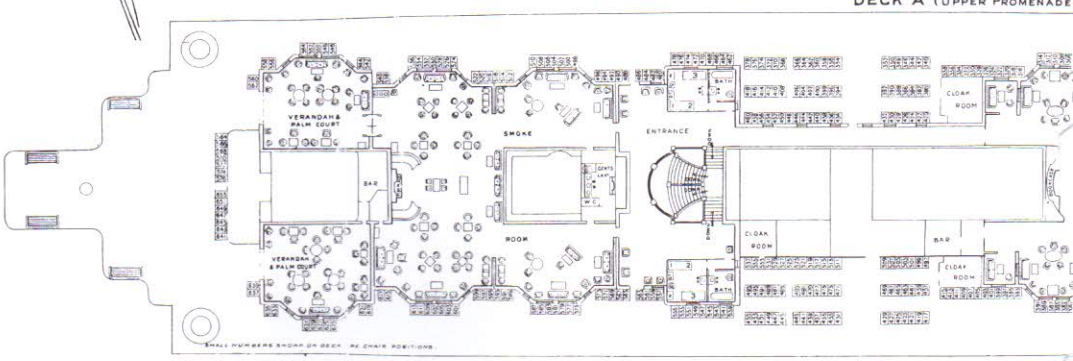
Length 882·6 Feet–Breadth 9

TRIPLE SCREW R.M.S. "TITANIC," 46,328] Tons.

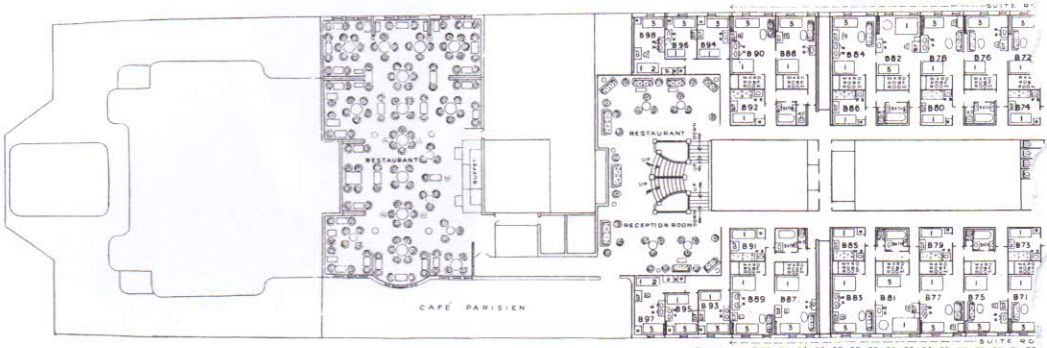


Single Berth Stateroom A 21 and similar, showing type of Bedstead fitted throughout the First Class Accommodation on Boat Deck and Decks A, B, C and D, and Rooms E 1 to E 42, and E 200 to E 203 on Deck E.

DECK A (UPPER PROMENADE

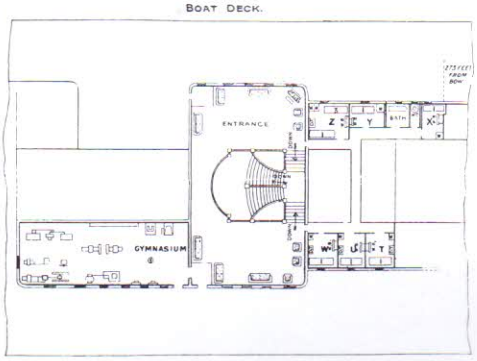


DECK B (PROMENADE DE



STATEROOMS B 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72,

BOAT DECK.



DECK C (UPPER DECK)

STATEROOMS C 57, 59, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90,

The portholes on Deck C are 40

NOTES.

RESTAURANT.—In addition to the Regular Dining Saloon there is a large modern à la carte Restaurant, on Deck B, where meals may be obtained at any time between 8 a.m. and 11 p.m. at fixed charges, as shown on the bill of fare issued from day to day.

THE RESTAURANT IS UNDER THE MANAGEMENT OF THE COMPANY.

If the passage is taken entirely without meals in the regular Dining Saloon, an allowance of £3 per adult will be made off the ocean rate, excepting that on rates of £35 per adult and upwards the allowance will be £5 per adult.

This reduction in fare, however, can only be granted when passengers announce their intention to book without meals, and of making use of the Restaurant, at the time of purchasing their ticket, and no rebate or reduction can be ensured under any other circumstances.

Passengers wishing to use the Restaurant should apply on board to the Manager for the reservation of seats.

TURKISH, ELECTRIC AND SWIMMING BATHS.—A fully-equipped Turkish Bath is situated on Deck F, consisting of the usual steam, hot, temperate, shampooing, and cooling rooms. Electric Baths and a Swimming Bath are also provided in conjunction with same, and experienced attendants will be in charge.

These Baths will be available for Ladies from 10 a.m. to 1 p.m., and for Gentlemen from 2 to 6 p.m., tickets being obtainable at the Enquiry Office at a charge of 4/- (or $1) each.

The Swimming Bath will be open for Gentlemen, from 6 to 9 a.m., free of charge.

A GYMNASIUM, fully supplied with modern appliances, is situated on the Boat Deck, and is open for exercise by Ladies and Gentlemen during the same hours as the Baths, no charge being made for the use of the appliances.

The Gymnasium will be available for Children from 1 to 3 p.m. only.

A SQUASH RACQUET COURT is provided on Deck F, and is in charge of a professional player. Tickets for the use of the Court may be obtained at the Enquiry Office at 2/- (or 50 cents) per half hour, to include the services of the Professional if required. Balls may be purchased from the Professional, who is also authorised to sell and hire racquets.

The Court may be reserved in advance by application to the Professional in charge, and may not be occupied for longer than one hour at a time by the same players if others are waiting.

A CLOTHES PRESSING AND CLEANING ROOM is in charge of an expert attendant, who will carry out any work of this kind for Ladies or Gentlemen, in accordance with a fixed printed tariff of charges which can be had on application to the Bedroom Steward.

LOUNGE AND RECEPTION ROOMS.—These rooms are situated on Deck A and at the entrance to the Main Dining Saloon on Deck D respectively. They are intended for the use of both Ladies and Gentlemen, and afternoon tea and after-dinner coffee will be served, while liqueurs, cigars and cigarettes may be purchased there.

Books may be obtained from the Bookcase in the Lounge on Deck A on application to the Steward in charge.

By special arrangement with "The Times" Book Club, a supply of recent works is placed on board each voyage, as a supplement to the permanent collection of standard works.

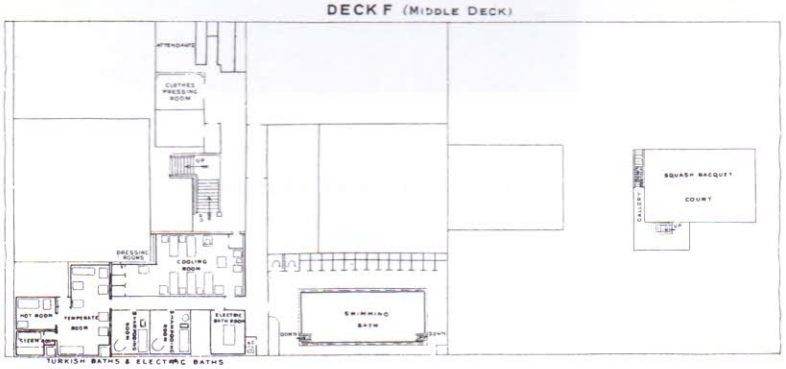
The Lounge will be closed at 11-30 p.m. and the Reception Room at 11 p.m.

PASSENGER ELEVATORS. There are three elevators provided for the use of Passengers, running between Decks A, B, C, D and E.

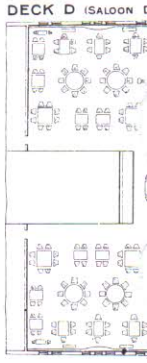
VERANDAH CAFÉ AND PALM COURT situated on Deck A, where light refreshments are served.

ELECTRIC HEATERS (under control of passenger) are fitted in all Staterooms on Boat Deck and Decks A, B, C and D, and in Staterooms E 1 to E 64, and E 200 to E 203 on Deck E.

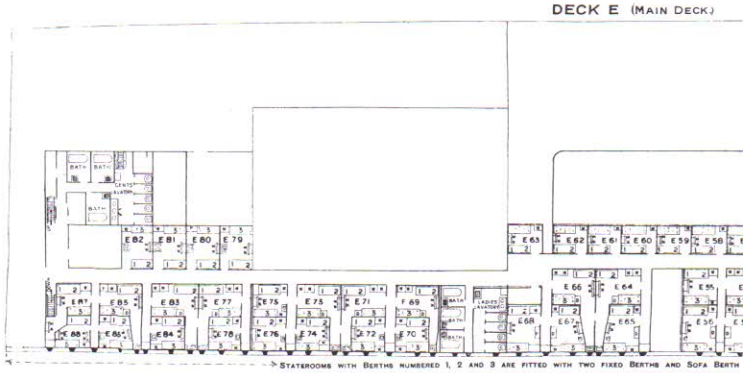
DECK F (MIDDLE DECK)



DECK D (SALOON D



DECK E (MAIN DECK)



STATEROOMS WITH BERTHS NUMBERED 1, 2 AND 3 ARE FITTED WITH TWO FIXED BERTHS AND SOFA BERTH

STATEROOMS E 47, 48, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63 ARE FITTED WITH ONE

The portholes on Deck E are 20

INDEX.

W.—INDICATES WARDROBE.
W.B.— " WASH BASIN.
D.T.— " DRESSING TABLE.
D.— " CHEST OF DRAWERS.
W.T.— " WRITING TABLE.

ALL STATEROOMS ON BOAT A, B, C, D DECKS ARE FITTED WITH HOT AND COLD WATER SUPPLY.

STATEROOM NUMBERS IN RED.

BERTH NUMBERS IN BLACK.

ODD NUMBERS ARE LOWER BERTHS.

MARCH, 1912.

NE.

IIC," 46,328 TONS.

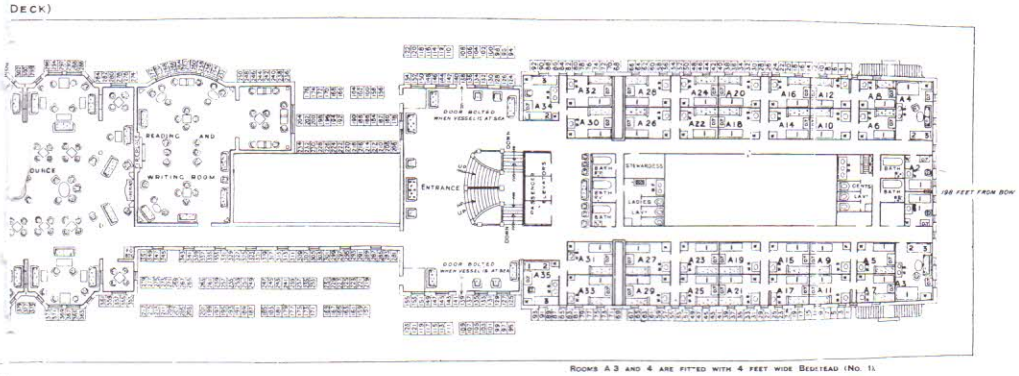
Engines).

N THE WORLD

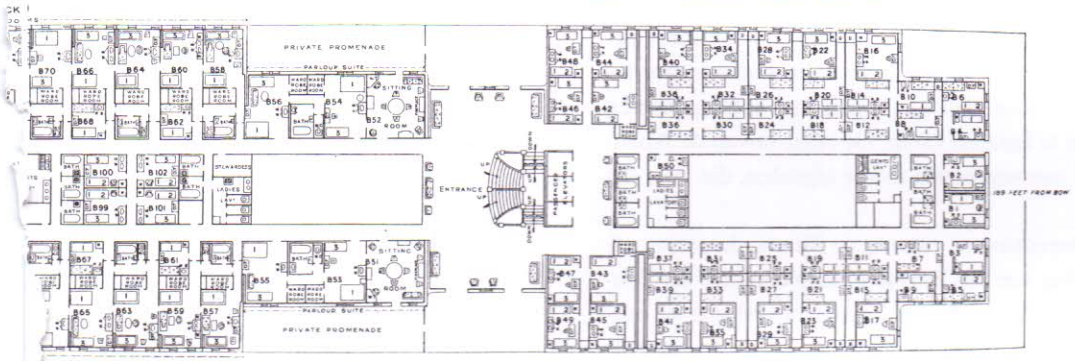
2·6 Feet.

PLAN OF FIRST CLASS ACCOMMODATION.

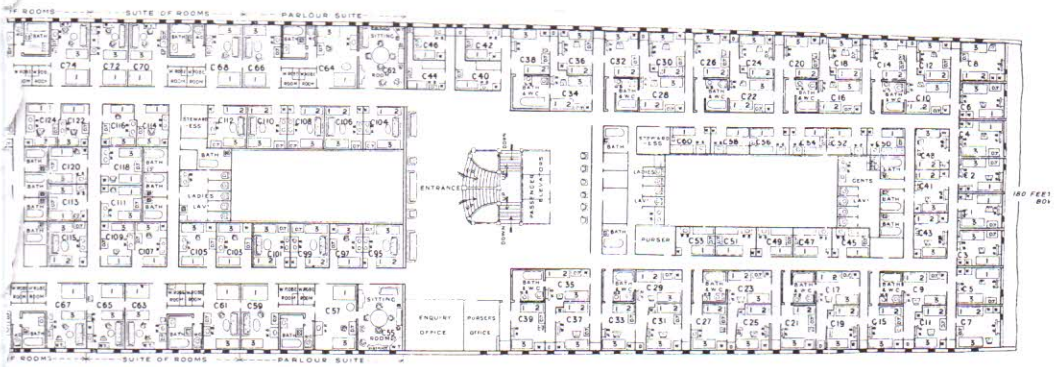
DECK)



ROOMS A 3 AND 4 ARE FITTED WITH 4 FEET WIDE BEDSTEAD (NO. 1).



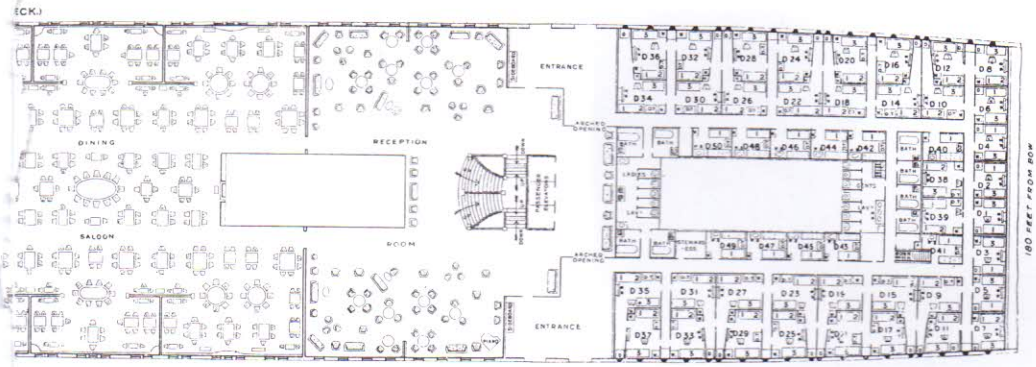
78, 77, 78, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 89, 90 ARE FITTED WITH 4 FEET WIDE BEDSTEAD (NO. 3).

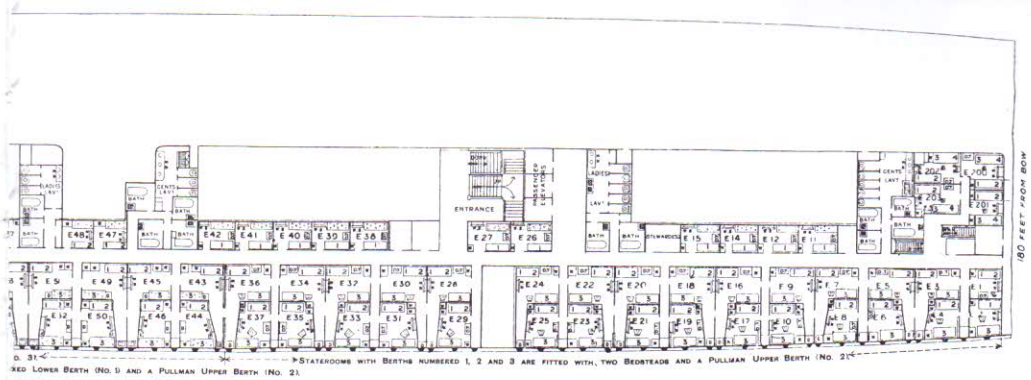


92, 93, 94, 96, 98, 100, 102 ARE FITTED WITH 4 FEET WIDE BEDSTEAD (NO. 1).

eet above the Water Line.

ECK.)

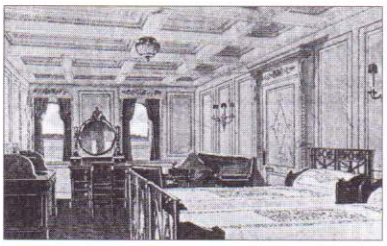




D. 31. STATEROOMS WITH BERTHS NUMBERED 1, 2 AND 3 ARE FITTED WITH, TWO BEDSTEADS AND A PULLMAN UPPER BERTH (NO. 2).

XED LOWER BERTH (NO. 1) AND A PULLMAN UPPER BERTH (NO. 2).

feet above the Water Line.



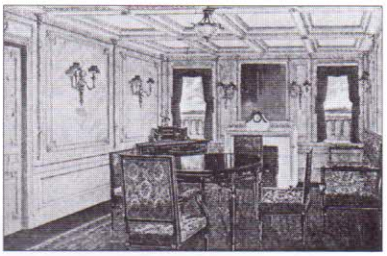
BEDROOM OF PARLOUR SUITE

Deck—A.

All Upper Berths (No. 2) in Rooms on this Deck are Pullman Berths and fold up.

Rooms **A** 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 and 33, are so fitted that a Sofa Berth for an extra passenger can be provided when required.

Rooms **A** 5, 6, 9, 10, 14, 15, 18, 19, 22, 23, 26, 27, 30 and 31, are lighted and ventilated from the Deck above (Boat Deck).

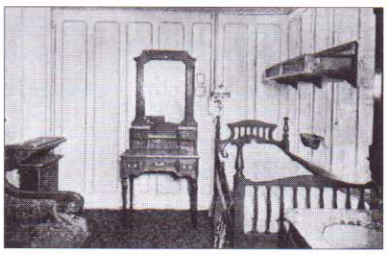


SITTING ROOM OF PARLOUR SUITE.

Deck—B.

All Upper Berths (No 2) in Rooms on this Deck are Pullman Berths and fold up.

Rooms **B** 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38 and 39, are so fitted that a Sofa Berth for an extra passenger can be provided when required.



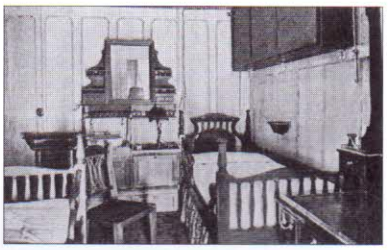
STATEROOM B 21 AND SIMILAR.

Deck—C.

All Upper Berths (No. 2) in Rooms on this Deck are Pullman Berths and fold up.

Rooms **C** 1, 2, 3, 4, 5, 6, 45, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 58, 60, 97, 103, 105, 107, 109, 111, 114, 116, 118, 122 and 124 are so fitted that a Pullman Upper Berth for an extra passenger can be provided when required.

Rooms **C** 40, 42, 44 and 46 are so fitted that a Sofa Berth for an extra passenger can be provided when required.

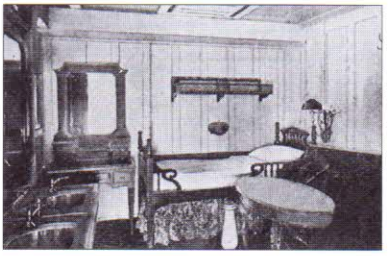


STATEROOM C 9 AND SIMILAR.
Showing Pullman Upper Berth closed.

Deck—D.

All Upper Berths (No. 2) in Rooms on this Deck are Pullman Berths and fold up.

Rooms **D** 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 and 50 are so fitted that a Pullman Upper Berth for a second passenger can be provided when required.

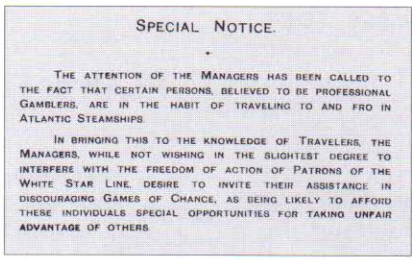


INSIDE STATEROOM C 117 AND SIMILAR.

Deck—E.

Rooms **E** 11, 12, 14, 15, 26, 27, 38, 39, 40, 41 and 42 are so fitted that a Pullman Upper berth for a second passenger can be provided when required.

passagiers vermaakte zich nogal met een luidruchtig spelletje, dat veel op een menselijke stoelendans van dames en heren leek, maar ook voetbal en het najagen van een opgeschrikte rat in het dagverblijf, gaf vrolijke afleiding.
Zo ging het in alle klassen, sommige passagiers vermaakten zich zo goed mogelijk, anderen wachtten verveeld op het einde van de reis en de aankomst in New York. Vroeg naar bed en laat op, verdreef de tijd. Tegen elf uur 's avonds waren de meeste passagiers al naar hun hutten vertrokken en als ze dat wilden konden ze, in de eerste klas, 's ochtens tot half elf terecht voor het ontbijt. Deze reis was dan wel de maiden voyage van het grootste en meest luxueuze schip ter wereld, maar voor haar opvarenden was het toch niet meer dan een routinereis.
Zo leken de stuurlui op de brug van de Titanic er ook over te denken. Er scheen zich een soort laconiekheid en onbekommerdheid van hen meester gemaakt te hebben, alsof ze al jaren met dezelfde oude schuit een vast traject op en neer pendelden. Die houding was niet uitsluitend een curieus Engels flegmatisme, het was, onder de gegeven omstandigheden, een gevaarlijke onbezorgdheid.
Al dagen voordat de Titanic uit Southampton vertrok was het bekend dat in het gebied onder Newfoundland, een groot ijsveld dreef dat in de scheepvaartroutes terecht was gekomen. Schepen hadden massaal hun koers naar het zuiden moeten verleggen om veilig om het ijsveld heen te kunnen varen. De ether boven de Atlantische Oceaan was al dagenlang gevuld met snerpende morse signalen, die voor dat grote ijsveld waarschuwden.
Op 12 april, de dag na het vertrek uit Queenstown, ontving de Titanic de eerste, officieel aan haar gerichte, ijswaarschuwing van het Franse passagiersschip La Touraine, dat op weg was van Amerika naar Frankrijk. De Titanic bevestigde de ontvangst van die waarschuwing officieel. De volgende dag kwam er alleen 's avonds laat een ijswaarschuwing binnen, afkomstig van een klein Engels passagiersschip, de Rappahannock. Op weg naar Engeland had de Rappahannock een groot deel van die dag voorzichtig en langzaam door het ijsveld heen moeten stomen, maar had toch nog een verbogen roer en een gedeukte boeg opgelopen. Ze passeerde de Titanic zaterdagavond laat en op zo'n korte afstand dat de waarschuwing per morselamp direct naar de brug van de Titanic werd overgeseind. Met een "Dank u, goede wacht" werd de ontvangst bevestigd. De dag daarop, zondag 14 april, kwam de Coronia van de Cunard Line al om negen uur 's ochtends met de eerste ijswaarschuwing van die dag. Om 11.40 uur kwam de Noordam van de Holland Amerika Lijn met precies hetzelfde bericht. Om 1.42 uur 's middags waarschuwde de Baltic


SPECIAL NOTICE.

THE ATTENTION OF THE MANAGERS HAS BEEN CALLED TO THE FACT THAT CERTAIN PERSONS, BELIEVED TO BE PROFESSIONAL GAMBLERS, ARE IN THE HABIT OF TRAVELING TO AND FRO IN ATLANTIC STEAMSHIPS.

IN BRINGING THIS TO THE KNOWLEDGE OF TRAVELERS, THE MANAGERS, WHILE NOT WISHING IN THE SLIGHTEST DEGREE TO INTERFERE WITH THE FREEDOM OF ACTION OF PATRONS OF THE WHITE STAR LINE, DESIRE TO INVITE THEIR ASSISTANCE IN DISCOURAGING GAMES OF CHANCE, AS BEING LIKELY TO AFFORD THESE INDIVIDUALS SPECIAL OPPORTUNITIES FOR TAKING UNFAIR ADVANTAGE OF OTHERS.

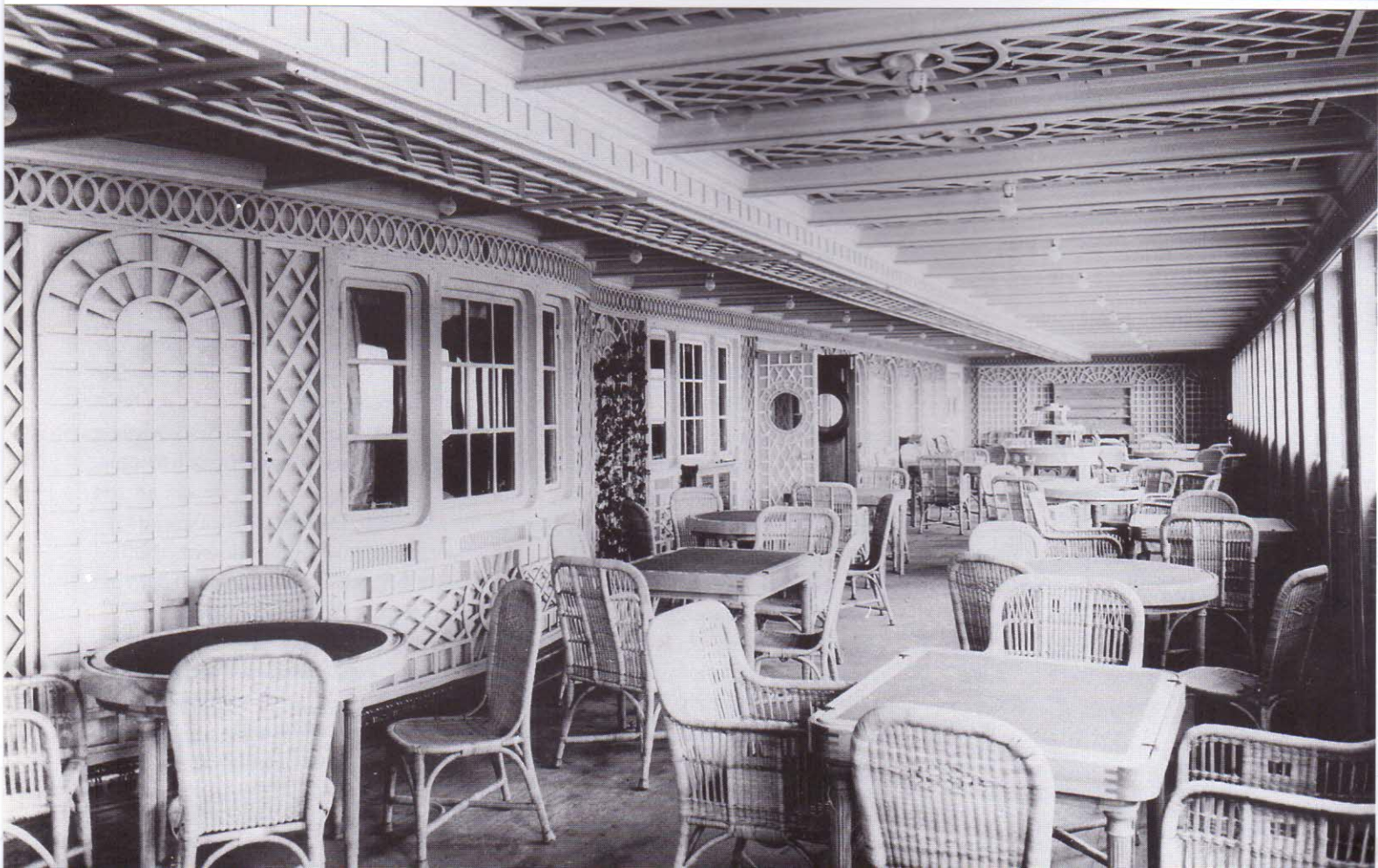
Op de eerste pagina van de eerste klas passagierslijst, die elke eerste klas passagier de ochtend na vertrek onder de deur van de hut door geschoven vond, stond een waarschuwing tegen beroepsgokkers.

De eerste klas rooksalon was het exclusieve domein van de heren. Deze foto is gemaakt op de Olympic, maar de ruimte op de Titanic was niet wezenlijk anders.

De eerste klas lees- en schrijfsalon was voornamelijk bedoeld voor de dames, maar die hadden duidelijk weinig belangstelling voor de elegante ruimte. Er werd zo weinig gebruik van gemaakt, dat bouwmeester Thomas Andrews voorstelde de ruimte te gebruiken voor een paar extra eerste klas hutten.

voor grote hoeveelheden ijs en ijsbergen op de route van de Titanic. Drie minuten later vroeg het Duitse schip Amerika de Titanic twee grote ijsbergen door te geven aan de Amerikaanse hydrografische dienst en de jongens in de Marconi-hut deden dat plichtsgetrouw. Even keerde de rust toen terug, maar om vijf uur probeerde het vrachtschip Californian met de Titanic in contact te komen. Marconist Bride was net bezig contact te zoek met Cape Race om eindelijk de grote stapel voor Amerika bestemde telegrammen te kunnen gaan wegwerken en hij negeerde gemakshalve de oproep van de Californian. Toen de marconist van de Californian een half uur later de Baltic meldde dat ze drie grote ijsbergen, vijf mijl zuid van haar, was gepasseerd, bevestigde ook Bride de ontvangst van dat bericht en bracht het meteen naar de brug. Al deze waarschuwingen gingen vergezeld van posities die dicht bij elkaar lagen. Dit betekende dat vanaf 42_ Noorderbreedte en 49_ Westerlengte zich een gebied van 35 bij 90 mijl uitstrekte, dat bestond uit pakijs en ijsbergen. De Titanic stoomde daar met een vaart van ruim 21 knopen, recht op aan en zou tegen negen uur 's avonds in het ijsveld terecht komen. De laatste ijswaarschuwing kwam om 9.40 uur binnen en was afkomstig van het vrachtschip Mesaba. Het had betrekking op hetzelfde gebied, maar het bericht bereikte de brug nooit en dat gold ook voor de waarschuwingen van de Noordam, de Amerika en de Californian.

Op de brug van de Titanic stond tweede stuurman Lightoller als officier van de wacht. Hij rekende voor zichzelf uit dat de Titanic om ongeveer half tien tussen de ijsbergen terecht zou komen: "Als er mist opkomt, zullen we de snelhied moeten verminderen", mijmerde hij nog. Waar Lightoller zijn berekening op baseerde heeft hij nooit verteld, waarschijnlijk gebruikte hij de waarschuwing van de Baltic.



Linker pagina:

Het grote eerste klas trappenhuis. Hier nog zonder vloerbedekking. Tegenover de trap bevonden zich drie liften die vijf dekken bedienden.

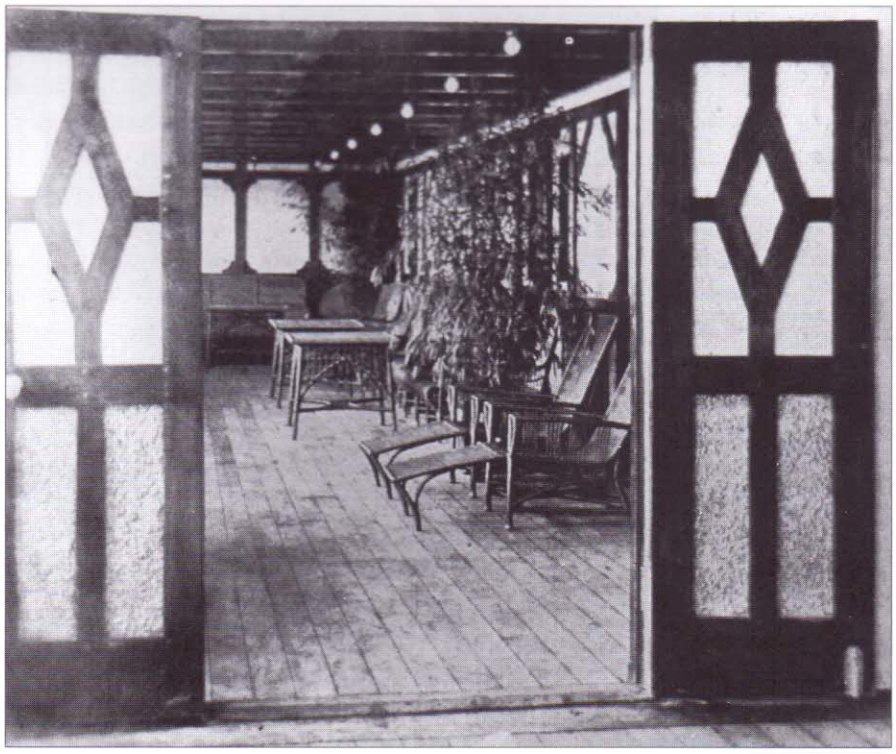
Het Café Parisien, op het B-dek met zijn grote ramen en witte rieten Hollandse stoelen, was vooral bij de jongelui uit de eerste klas zeer in trek. Door de nog slecht werkende verwarming op het schip, werd het 's avonds te koud om er lang te blijven zitten. Deze foto is genomen voordat het donkergrijs linoleum en de zwarte loper gelegd waren.

In elk geval zat hij er een half uur naast. Het was niet half tien toen de Titanic in het ijsveld terecht kwam, maar rond negen uur, ruim twee en een half uur voor de aanvaring.

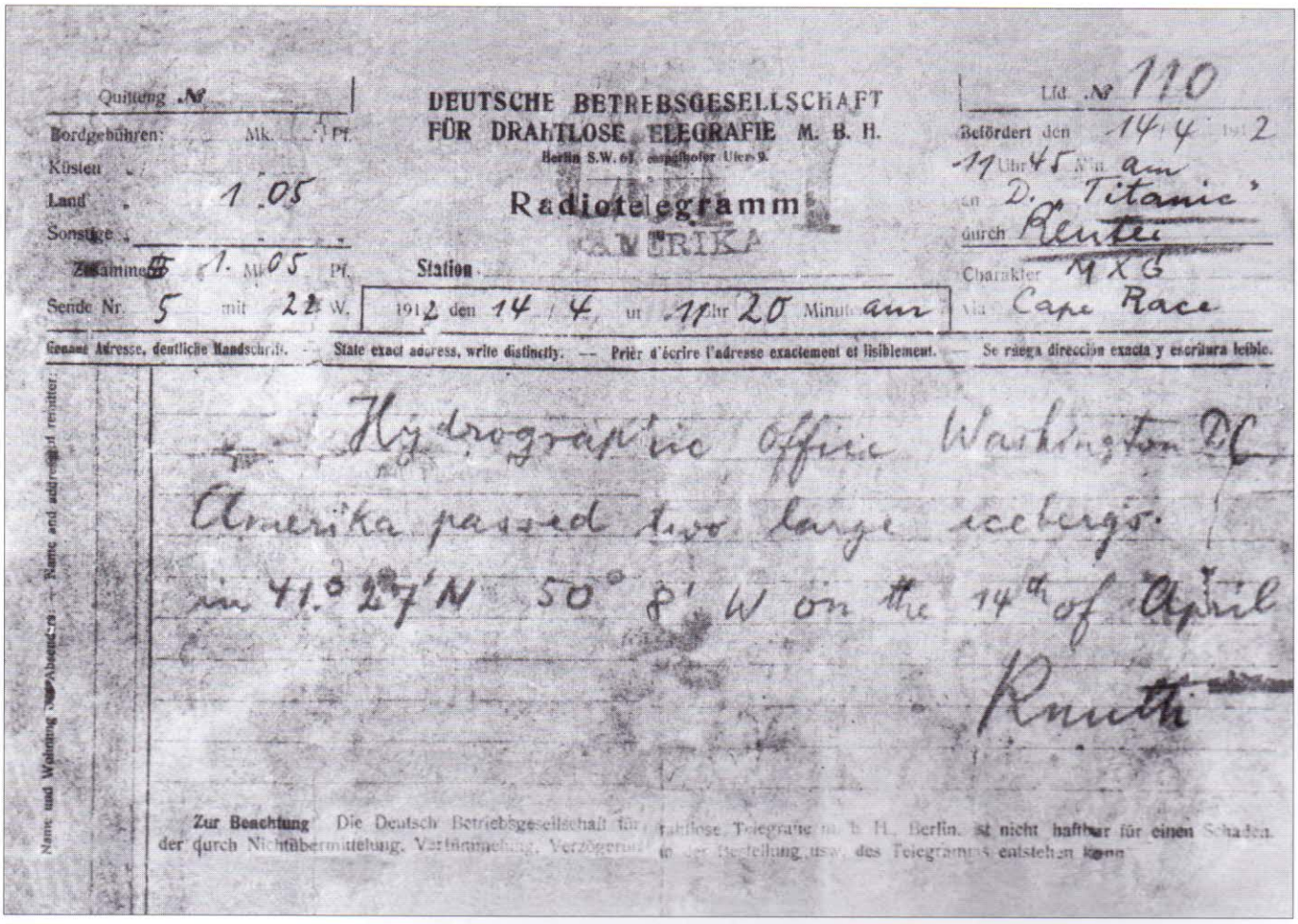
Kapitein Smith wist waarschijnlijk wel dat negen uur een kritiek tijdstip was. Hij was die avond aanwezig in het restaurant waar de familie Widener, ter ere van hem, een etentje gaf. Smith was een oude bekende van de familie Widener uit Philadelphia en hij had met plezier de uitnodiging aanvaard. Bovendien waren de Wideners goede klanten van de White Star Line, het kon nooit kwaad hen met kleine toeschietelijkheden tevreden te stellen. Even voor negenen bedankte kapitein Smith voor de gastvrijheid van de Wideners en verliet zijn ereplaats aan tafel om rechtstreeks naar de brug te gaan. Daar keek hij snel even rond en wisselde toen kort een paar woorden met Lightoller: over het weer, de koude, rustige, heldere nacht, dat er opgepast moest worden dat het zoetwater niet zou bevriezen, over de windstilte en de vlakke oceaan waardoor de anders altijd goed zichtbare branding rond een ijsberg, zou ontbreken. Daarna stonden de twee mannen even zwijgend naast elkaar en keken voor zich uit de duisternis in. Alles leek rustig en naar wens te gaan. Na bijna twintig minuten op de brug te zijn geweest, besloot kapitein Smith naar kooi te gaan. "Roep me in geval van twijfel, ik ben vlakbij", waren zijn laatste woorden voor hij naar zijn hut vlak achter de brug vertrok.

Eerste stuurman William Murdoch nam om tien uur de wacht van Lightoller over en kreeg daarbij de bijzonderheden te horen die voor zijn wacht van belang konden zijn: dat de temperatuur buiten tot onder het vriespunt was gedaald, dat de temperatuur van het zeewater snel aan het dalen was, dat de timmerman gewaarschuwd was op de zoetwater voorraad te letten, dat de machinedienst de stoomwinches aan dek, met het oog op bevriezing, in de gaten moest houden, dat het ijsveld elk ogenblik in zicht kon komen, dat kapitein Smith onmiddellijk gewaarschuwd wilde worden als er zich iets bijzonders zou voordoen en dat de uitkijk in het kraaiennest gewaarschuwd was speciaal te letten op drijfijs en ijsbergen. Murdoch begreep de ernst van de situatie maar al te goed. Toen hij naar het voorschip van de Titanic keek zag hij dat er een lichte gloed hing boven het schijnlicht van de matrozenmess en gaf opdracht de gloed af te schermen.

Voor de dienstdoende wacht bleef alles verder rustig: geen ijs, geen wind, geen golven, een spiegelgladde zee, geen maan en een heldere nacht met duizenden flonkerende sterren. Verder alleen de koude open brug van de voortjagende Titanic.



Het privé promenadedek dat bij de serie hutten B 51, 53 en 55 op het B-dek behoorde. Hier huisden moeder en zoon Cardeza uit Philadelphia met twee eigen bedienden. Ze betaalden voor de enkele reis, £512.6.4, ongeveer ƒ6150,-; dat zou nu ruim ƒ100.000,- zijn.



Quittung .№

Bordgebühren: Mk. Pf.

Küsten

Land 1.05

Sonstige

Zusammen 1. Mk 05 Pf.

Sende Nr. 5 mit 22 W.

DEUTSCHE BETRIEBSGESELLSCHAFT FÜR DRAHTLOSE TELEGRAFIE M. B. H.

Berlin S.W. 61, Gneisenauer Ufer 9.

Radiotelegramm

AMERIKA

Station

1912 den 14/4 um 11 Uhr 20 Minuten am

Lfd. № 110

Befördert den 14/4 1912

11 Uhr 45 Min. am

an D. „Titanic"

durch Reuter

Charakter MXG

Via Cape Race

Genaue Adresse, deutliche Handschrift. — State exact address, write distinctly. — Prière d'écrire l'adresse exactement et lisiblement. — Se ruega direccion exacta y escritura leible.

Name und Wohnung des Absenders — Name and address of sender:

Hydrographic Office Washington DC

Amerika passed two large icebergs

in 41.° 27' N 50° 8' W on the 14th of April

Knuth

Zur Beachtung: Die Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegrafie m. b. H., Berlin, ist nicht haftbar für einen Schaden, der durch Nichtübermittelung, Verhinderung, Verzögerung in der Bestellung usw. des Telegramms entstehen kann.

Opmerkingen

Hoeveel mensen er totaal aan boord van de Titanic meevoeren toen ze Queenstown verliet, is ondanks twee grote onderzoeken in Amerika en Engeland, direct na de ramp, nooit precies bekend geworden. Wie nu de oorspronkelijke passagiers- en bemanningslijsten bestudeert, ziet al snel dat men niet opzettelijk nonchalant te werk is gegaan bij het vaststellen van het aantal geredden en vermisten. Men haalde en kreeg de informatie soms van heel ver en vaak waren het moeilijke gevallen om te corrigeren. Veel families uit het Midden Oosten hadden zulke ingewikkelde namen voor de Engelse klerken, dat het nu nog niet duidelijk is of men de roepnaam of familienaam als achternaam heeft geregistreerd en in hoeverre die namen juist zijn gespeld is al helemaal een onoplosbare vraag. In andere gevallen is het niet duidelijk of passagiers nu wel of niet aan boord zijn gegaan. De laatste correcties op een van de lijsten dateren van 31 oktober 1912. Dat er fouten in de lijsten zitten is begrijpelijk en onvermijdelijk. Duidelijk is in elk geval dat de eerste klas lijst het nauwkeurigst is bijgehouden, dat de tweede klas lijst redelijk accuraat is, maar dat de derde klas lijst een hopeloze warboel van foutief gespelde namen en onduidelijkheden is.

Aanvankelijk waren dit soort onvolkomenheden nog veel groter. Daarom ook kon het gebeuren dat de Britse Raad voor de Scheepvaart, een afdeling van de Board of Trade, met twee officiële getallen voor het aantal vermisten kwam, eerst 1490 en later 1503. Het Amerikaanse onderzoek kwam met 1517 slachtoffers en vanaf het begin werd ook het getal 1635 voor het aantal slachtoffers regelmatig genoemd. De laatste jaren wordt er door verschillende lieden opnieuw geteld en de uitkomsten zijn steeds weer anders. Maar het lijkt er op dat de telling steeds vaker in de buurt van de 1525 slachtoffers uitkomt.

Een van de vele waarschuwingen voor ijsbergen die de Titanic ontving en trouw doorgaf aan de Amerikaanse hydrografische dienst.

Hoofdstuk 7

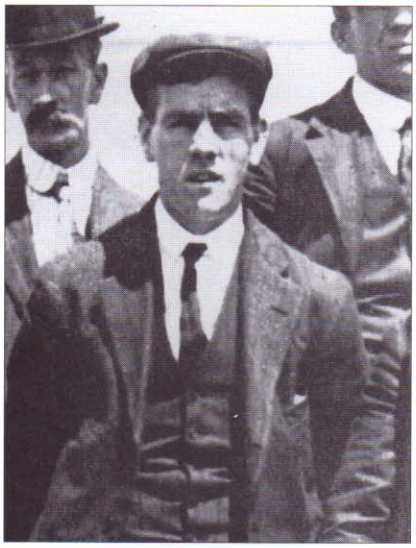
Mijn God we zijn verloren

De drie, beroemd geworden, slagen op de bel, hoog in het kraaienest van de Titanic, ten teken dat er zich iets recht voor de boeg van het schip bevond, deed eerste stuurman Murdoch opschrikken. Het was toen ongeveer 11 uur 40.
Moody, de jonge zesde stuurman, had de telefoon al opgepakt en kreeg uitkijk Fred Fleet aan de lijn.
"Wat zag je?" vroeg hij.
"IJsberg recht vooruit, Sir" zei Fleet kortaf.
"Dank je" antwoorde Moody.
Sir Alfred Chalmers, oud maritiem expert van de Engelse Board of Trade, vond "dat de hele schuld (voor de Titanic ramp) gelegd had moeten worden bij de slechte uitkijk" die gehouden werd. Nu zijn van Sir Alfred een aantal zonderlinge uitspraken vastgelegd, zo vond hij, bijvoorbeeld, dat de Titanic te veel reddingsboten had, maar hij zei ook wel eens iets zinnigs en dit was zo'n uitspraak.
Dat de uitkijken Fred Fleet en Reginald Lee de ijsberg zo laat zagen, is op zich tamelijk verdacht. Vanuit het kraaienest van de Titanic hadden ze elf mijl zicht. Om die afstand af te leggen, had de Titanic meer dan een half uur nodig. Een flinke ijsberg kon ook 's nachts ruim op tijd gezien worden. Er werd later wel beweerd dat de ijsberg net gekanteld was en de natte, donkerblauwe, zijde boven water stak. Maar alle getuigen, die de ijsberg zagen, verklaarden dat hij wit was. Lee en Fleet spraken elkaar nogal eens tegen; de een zei, bijvoorbeeld, dat het zeer helder was, de ander dat er mistbanken waren.
Lee en Fleet stonden in een open kraaienest, met achter zich een zeiltje dat het licht van achteren afschermde. Het zeil hield ook iets van wind tegen door de koude luchtstroom om te buigen, maar helemaal vrij van wind en koude waren de twee mannen niet. Alleen door met hun hoofd onder de bovenrand van het kraaienest te blijven, konden ze de koude uit hun gezicht houden; van goed uitkijk houden was dan natuurlijk geen sprake meer. Zowel Lee als Fleet hebben nooit met zoveel woorden gezegd dat ze ook zo hebben gehandeld, maar zowel hun officiële verklaringen als hun privé verhalen, zaten vol met onduidelijkheden en geheimzinnigheid. Als de heren inderdaad niet meer dan zo af en toe hun hoofd even boven de rand van het kraaienest uitstaken om te kijken of er iets in zicht kwam, dan is Sir Alfred Chalmers' uitspraak over slechte uitkijk op zijn minst begrijpelijk.
Nadat Moody de telefoon had neergelegd, gaf eerste stuurman Murdoch, als officier van de wacht, onmiddellijk de order "Hard stuurboord". Zelf trok Murdoch de telegraaf op volle kracht achteruit en haalde de schakelaar over die de twaalf waterdichte deuren sloot.
"Hard stuurboord" betekende in 1912 nog dat de boeg scherp naar bakboord moest draaien. Roer-orders waren toen helmstok-orders, zoals die vroeger op 17e eeuwse zeilschepen met uitsluitend een helmstok gegeven werden. Pas in 1924 werd dat veranderd en betekende hard stuurboord ook dat een schip zijn koers scherp naar stuurboord veranderde. Het gevolg van Murdoch's order was in elk geval dat de boeg van de Titanic langzaam naar bakboord begon te zwaaien. Dat ging te langzaam, want een halve minuut later was er een zacht schrapend en rommelend geluid onder de stuurboordboeg te horen, dat tien seconden aanhield.
Kapitein Smith kwam daarop meteen uit zijn hut achter de brug gestoven.
"Wat raakten we?" vroeg hij.

Kapitein Smith wist maar al te goed dat hij vanaf zondagavond negen uur met zijn schip in een gebied met ijs zat. Hij verliet er zelfs vroegtijdig een etentje voor dat ter ere van hem in het restaurant door de familie Widener uit Philadelphia werd gegeven.

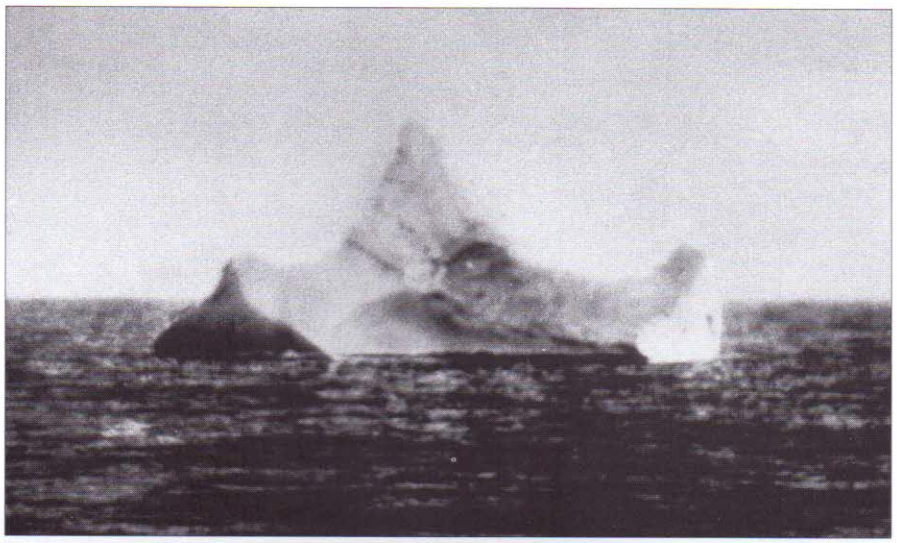
"Een ijsberg, kapitein. Ik heb hard bakboord gegeven en volle kracht achteruit laten slaan, ik wilde nog bakboord om hem heen draaien, maar we waren al te dichtbij. Meer kon ik niet doen" zei Murdoch.
Die laatste persoonlijke opmerking van Murdoch bleek later besmettelijk. "Alles was tegen ons", verklaarde Lightoller een paar weken later tijdens het Engelse onderzoek naar de ramp. Daar bleek hij uitsluitend de omstandigheden van die nacht mee te bedoelen: geen maan, geen wind, een uitstekend zicht en een spiegelgladde oceaan, waardoor, zo legde hij voor de zoveelste keer uit, de 's nachts altijd goed zichtbare branding op de waterlijn van een ijsberg ontbrak. Zoiets kwam volgens hem maar eens in de honderd jaar voor. Maar de andere omstandigheden: de onzorgvuldigheid in de Marconi-hut met ijswaarschuwingen, het praktisch negeren van de waarschuwingen die de brug nog wel bereikten en ondanks dat men volledig op de hoogte was in het ijsveld te zijn, er toch op volle kracht in door blijven varen, dat alles vond tweede stuurman Lightoller niet belangrijk genoeg om te vermelden. In de scherpe concurrentiestrijd op de Atlantische Oceaan waren de opvattingen over veilige navigatie, ondanks ijsbergen, mist en drukke routes, ook wel heel erg losjes geworden. Een hele rij kapiteins verklaarde tijdens het onderzoek gewillig, dat ook zij volle kracht door zouden hebben gevaren totdat ijs in zicht kwam. Maar niet alleen op het terrein van de navigatie zelf was men gemakzuchtig of toeschietelijk. Als officier van de wacht had Murdoch zelf, even voor half twaalf, zijn hulp en rechterhand, vierde stuurman Boxhall, toestemming gegeven de brug voor enige tijd te verlaten. Boxhall vertelde veertig jaar later dat hij in zijn hut een kop warme thee was gaan drinken. Zeker, het was koud op de open brug van de Titanic, maar ze voer wel midden in een levensgevaarlijk ijsveld. Vlak na de ramp vertelde Boxhall een heel ander verhaal. Tijdens het Amerikaanse onderzoek zei hij dat hij op het bootdek liep en op weg was naar de brug; in Engeland vertelde hij dat hij net uit het officiersverblijf kwam. Toen hij de drie slagen op de bel van het kraaienest hoorde, vloog hij in elk geval terug naar de brug en kwam nog net op tijd om Murdoch de waterdichte deuren te zien sluiten.
De volgende momenten op de brug van de Titanic behoren tot een van de vele raadsels van die nacht. Zeker is dat kapitein Smith en Murdoch samen naar het einde van de stuurboordbrugvleugel liepen en een tijdje naar achteren tuurden of ze de ijsberg nog konden zien. Boxhall bleef op bescheiden afstand staan zoals een jonge vierde stuurman betaamde. Hij meende wel een donkere schim achter het schip te zien, maar was er niet zeker van dat het een ijsberg was.
Toen kapitein Smith terug de brug op liep, deed hij iets waar nauwelijks wat over bekend is geworden: hij zette de telegraaf op halve kracht vooruit en de Titanic begon weer vaart te lopen. Waarom Smith dat deed is niet duidelijk, misschien wilde hij geen tijd verliezen als de opgelopen schade niet ernstig bleek te zijn, maar er is ook een andere, meer voor de hand liggende, reden.
Nadat Murdoch de Titanic eerst hard naar bakboord had laten draaien, schijnt het dat hij van plan was onmiddellijk daarop het roer helemaal om te gooien en zo het achterschip vrij te zwaaien van de ijsberg. De zwaarwegende uitspraken van hen die er ook daadwerkelijk bij waren of de manoeuvre vanuit een goede positie waarnamen, ondersteunen allemaal de veronderstelling dat Murdoch inderdaad een tegenstuur order gaf. Wat hij ook precies beval, het achterschip van de Titanic bleef gespaard voor directe beschadiging door de ijsberg. Murdoch's order kan daar de oorzaak van zijn, maar het is ook mogelijk dat er bij de waterlijn van de ijsberg en onder water grote brokken afbraken. Ook boven water brak er ijs af en hiervan kwam een paar ton op het voordek terecht.
In elk geval draaide de Titanic zijn boeg even later toch naar stuurboord en naar het noorden. De koers die de Titanic toen voorlag, bracht de lichten van een klein schip, bijna recht vooruit, in zicht. Die lichten waren aanvankelijk niet erg duidelijk zichtbaar, ze werden gecamoufleerd door de duizenden sterren die tot op de horizon aan de zeer heldere hemel schitterden, maar na twaalven werden die lichten door zowel bemanning als passagiers, duidelijk gezien en bleven de verdere nacht zichtbaar.
Murdoch stond bij zijn collega's bekend om zijn scherpe gezichtsvermogen. Het is

Met zijn tweede stuurman Lightoller besprak kapitein Smith, twintig minuten lang, de situatie waarin het schip zich bevond. Geen van beiden hadden zij ook maar iets van het ijs, waar al dagen voor gewaarschuwd werd, gezien en Smith besloot naar bed te gaan.



Fred Fleet zag de ijsberg als eerste, maar waarom hij die, ondanks elf mijl zicht, te laat zag is een raadsel.

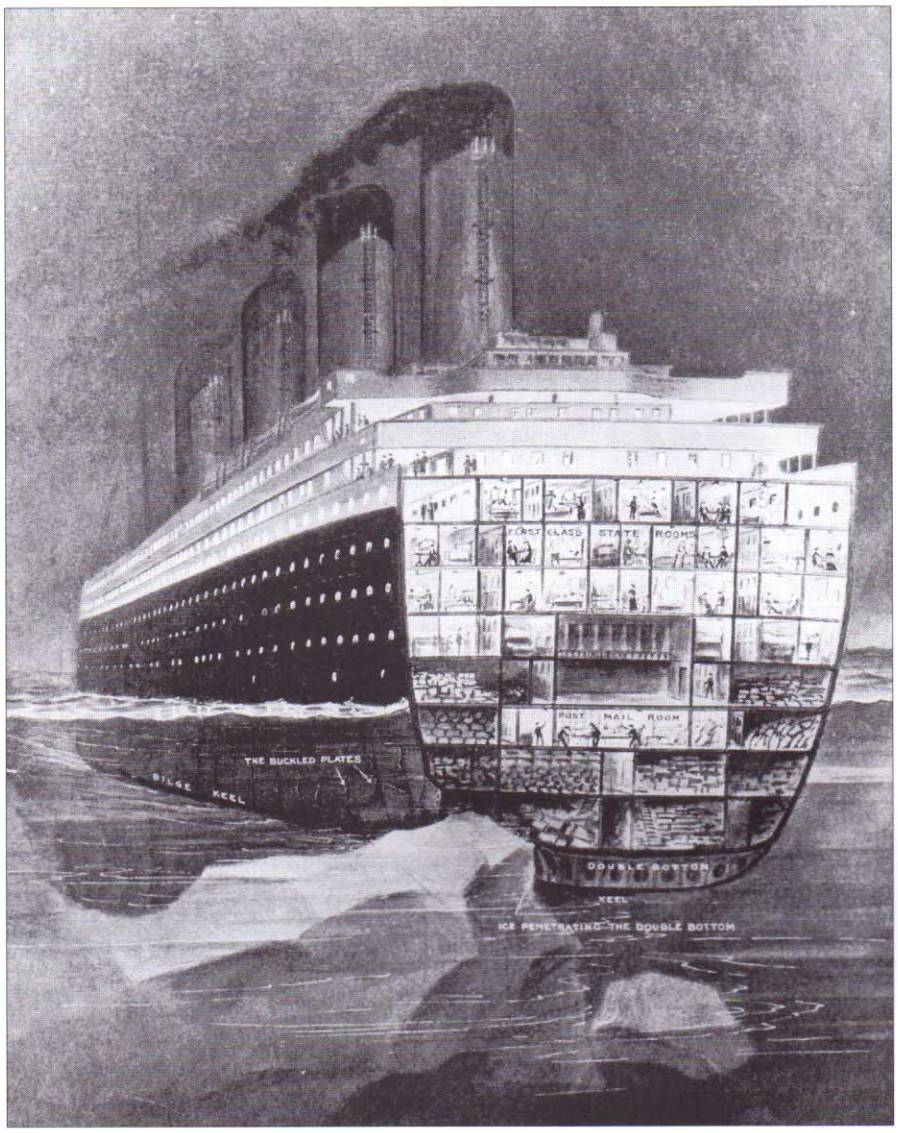
Een steward van het Duitse passagiersschip Prinz Adalbert zag, de ochtend na de Titanic ramp, op deze ijsberg een streep rode verf en nam er een foto van. Langetijd nam men aan dat dit de ijsberg moest zijn waar de Titanic mee in aanvaring kwam.



Dit is een van de vele ander foto's van ijsbergen, die door kieklustige amateurfotografen kort na de ramp gemaakt zijn. Ook deze ijsberg werd wel voor de boosdoener gehouden, maar zekerheid is er in geen enkel geval.

Eerste stuurman Bill Murdoch probeerde de Titanic om de ijsberg heen te laten zwaaien en handelde zo naar opleiding en instinct. Hij had er beter aan gedaan het schip recht op de ijsberg in te laten varen.

niet onmogelijk dat hij als eerste die lichten zag en er kapitein Smith op attendeerde. Het is absoluut niet denkbeeldig dat Smith daarom de Titanic in de richting van dat schip liet varen. Smith was tenslotte een oude rot in het vak en kon wel eens vermoed hebben dat de Titanic hulp zou moeten vragen. Hoe lang er gevaren is en in welke richting is nooit goed uitgezocht. De meeste getuigen gaven volstrekt tegenstrijdige verklaringen af en de onderzoekscommissies scheen het weinig te interesseren. Twee passagiers waren gelukkig redelijk duidelijk. Lawrence Beesley merkte aan een dunne, witte schuimband langs de romp, dat de Titanic weer vaart begon te maken. Het was toen al na twaalven, want hij zag ook dat het dekzeil van reddingsboot 16 werd verwijderd. Even later stelde hij drie dames gerust door hen aan de trilling van een badkuip in de tweede klas te laten voelen dat de machines weer liepen en de reis werd voortgezet. Eerste klas passagier, kolonel Archibald Gracie, was ongeveer tegelijkertijd aan dek en voelde duidelijk een koude wind in zijn gezicht toen hij naar voren keek. Wat Gracie voelde kon niets anders zijn dan de schijnbare wind, veroorzaakt door de vaart van de Titanic door de windstille nacht.
Of die laatste mijlen van de Titanic afgelegd werden om dichter bij hulp te komen of niet, blijft een van de vele mysteries van die nacht. Maar dat er hulp nodig zou zijn, bleek al snel genoeg. Kapitein Smith had als eerste vierde stuurman Boxhall op onderzoek uitgestuurd en de bouwmeester Thomas Andrews laten roepen, die een speciale hut midden op het bootdek had. Nog voor dat Andrews op de brug verscheen, keerde Boxhall terug van zijn onderzoekingstocht. Hij zei geen ernstige schade te hebben ondekt, maar hij had dat nog niet gezegd of de timmerman en een van de postbeambten renden de brug op. "Ze maakt water en snel ook", meldde de timmerman. "De postkamer loopt vol", was het weinig bemoedigende bericht van de postbeambte. Toen verscheen de directeur van de maatschappij op de brug. Bruce Ismay maakte de maiden voyage ook mee en had voor zichzelf de



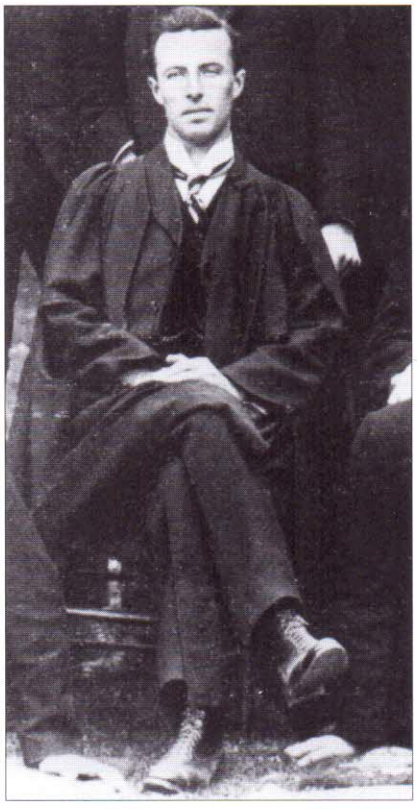
Impressie van de aanvaring en de schade die de ijsberg veroorzaakte.

duurste suite, met eigen promenade, als verblijf gekozen. "Denkt u dat het schip ernstig is beschadigd?" vroeg hij Smith, "Ik ben bang van wel", was het bezorgde antwoord van de oude man.

Kapitein Smith en Thomas Andrews gingen toen ook op inspectietocht. Ze daalden de trappen af en liepen door de lange gangen, diep onder in de Titanic. Elk nam een eigen route die hen uiteindelijk weer bijelkaar bracht. Wat ze op hun tocht gezien hadden was niet erg opbeurend. Water in de voorpiek, in alle drie de voorste laadruimen, in het voorste ketelruim 6 en een dikke straal water vlak achter het waterdichte schot van ketelruim 5. Dat betekende dat de Titanic vanaf de boeg tot vlak voor de tweede schoorsteen, onder de waterlijn was beschadigd. De dikke straal water in ketelruim 5 en het opborrelende water in ketelruim 4, konden gemakkelijk met de pompen onder controle gehouden worden. Maar in de eerste vier grote waterdichte compartimenten en de voorpiek, had het zeewater vrij spel. Binnen tien minuten stond er twee en een halve meter water in ketelruim 6 en na veertig minuten was het water al op het G-dek, het derde dek vanaf de kiel.

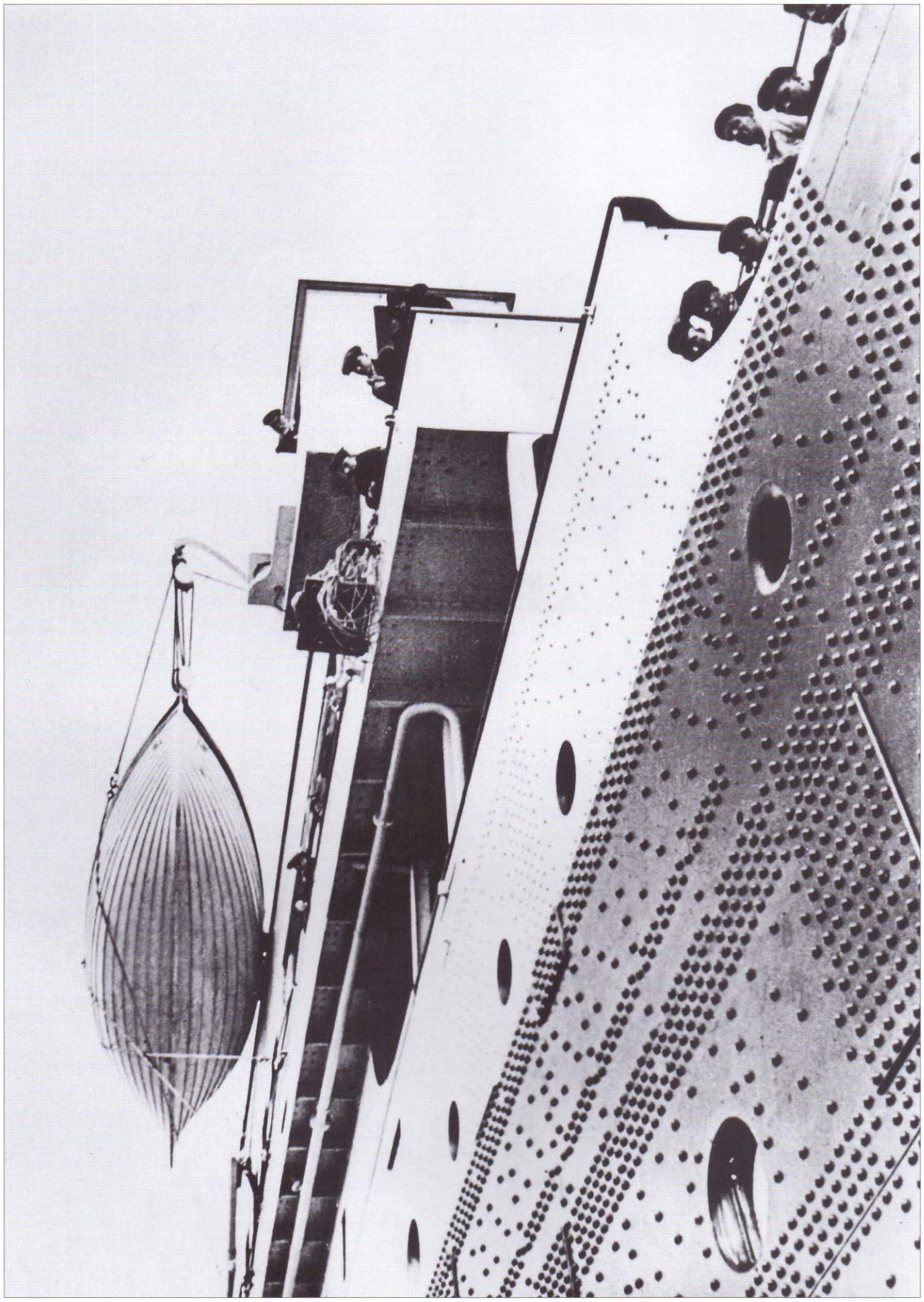
In feite had de Titanic twee soorten beschadigingen opgelopen, een in de stuurboordzijde van ruim 75 meter, en een dwars door de dubbele bodem van ketelruim 4. Vooral deze laatste schade wordt vaak volledig over het hoofd gezien, als over de scheur in de scheepshuid van de Titanic wordt gesproken. En zelfs de term "scheur" is niet juist. Als er werkelijk een scheur over de volle 75 meter zou zijn ontstaan, was de Titanic zo snel volgelopen dat ze binnen een uur gekapseisd en gezonken zou zijn.

Edward Wilding, een van haar bouwers, rekende later met de hem beschikbare ge-



Lawrence Beesley was een van de passagiers die na de aanvaring merkte dat de Titanic weer vaart begon te maken. Door een paar zenuwachtige dames daarop te wijzen, wist hij hen gerust te stellen.

Een klein aantal passagiers zagen door hun patrijspoorten, de ijsberg voorbij schuiven. De meesten dachten dat de Titanic de ijsmassa nog net ontweken had, maar onder in het schip stroomden al meteen tonnen water naar binnen.



Na de aanvaring liep kapitein Smith naar de stuurboordbrugvleugel om te kijken of de ijsberg nog in zicht was. Deze foto is drie dagen daarvoor genomen in Queenstown en toont kapitein Smith op dezelfde plek van de brug.

Jack Phillips, de eerste marconist van de Titanic, verzond het SOS en bleef tot het laatst met zijn zender om hulp vragen.

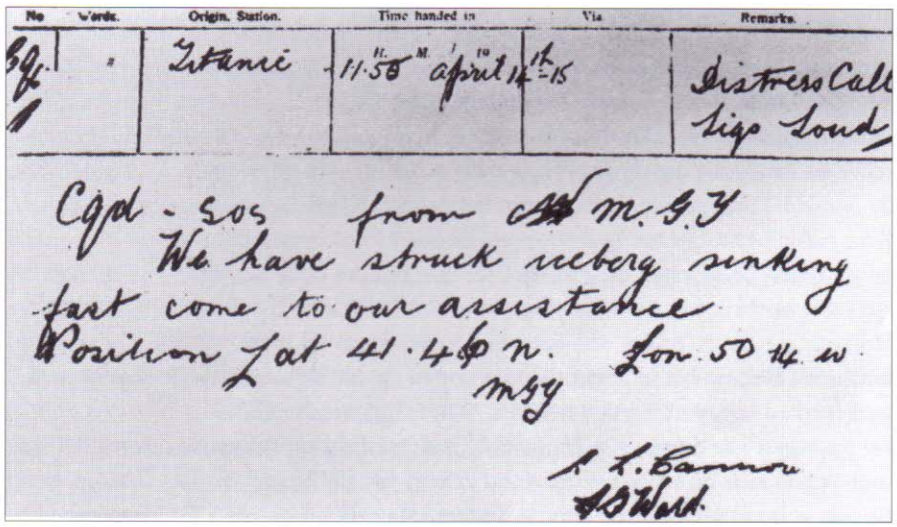
gevens uit, dat de oppervlakte van de beschadigde scheepshuid ruim een vierkante meter moet zijn geweest. Over ruim 75 meter zou dat neerkomen op een scheur met een breedte van ongeveer anderhalve centimeter. Dat klopt echter absoluut niet met de ervaringen van de stokers in ketelruim 6. Die zagen hoe de scheepshuid werd ingedrukt en er een grote golf water op hen afkwam. In ruim 2 werd de scheepswand meters naar binnen gedrukt waardoor de reling van een wenteltrap werd vernield. De enige verklaring is dat over die lengte van bijna 76 meter de scheepshuid op verschillende plaatsen door het ijs werd doorboord waardoor grote en kleine gaten ontstonden.

De werkelijk ernstige schade zat dan ook in de voorpiek, de eerste drie laadruimten en in het aangrenzende ketelruim 6. Toen dat duidelijk was gaf kapitein Smith de order om de reddingsboten klaar te maken en droeg Boxhall op de positie van de Titanic uit te rekenen. Het was toen twaalf uur. De nieuwe wacht kwam op, de uitkijk in het kraaienest werd afgelost en Boxhall boog zich over de kaartentafel.

Het uitrekenen van de positie was vrij gemakkelijk. De Titanic had een ware koers gevaren van 266° (Z 86° W noemde men dat toen nog) en, dacht Boxhall, een snelheid gelopen van 22 knopen. De laatst geverifieerde positie was die van 7.30 uur 's avonds, tot 11.40 uur had de Titanic dus een afstand afgelegd van 91,7 mijl. Een paar stappen met de passer over de kaart was voldoende om de passerpunt te laten stoppen op 41° 46'N 50° 14'W. Boxhall schreef die positie op een stukje papier en overhandigde het kapitein Smith. Die was net terug van de Marconi-hut, waar hij Jack Phillips had verteld dat hij zich gereed moest houden om een verzoek om hulp te verzenden. Smith liep meteen terug naar de Marconi-hut, stak zijn hoofd om de deur en zei: "Sein om hulp". Meteen overhandigde hij Phillips een papiertje met de positie. "Moet ik het standaard noodsein zenden?", vroeg Phillips. "Ja, onmiddellijk!" antwoordde Smith en ging terug naar de brug. Om 12.15 uur verzond Phillips de eerste serie noodkreten van de Titanic: "CQD CQD CQD de MGY MGY MGY". Het noodsein CQD was toen eigenlijk al verouderd en vervangen door het bekende SOS, maar Phillips gebruikte toch nog het oude CQD. MGY waren de roepletters van de Titanic.

Inmiddels had Smith de telegraaf definitief op stop gezet en de Titanic liep zijn vaart uit. Het schip door laten varen zou zulke grote krachten op de gehavende romp en waterdichte schotten uit kunnen oefenen, dat alles wat toen nog hield, het in een klap kon begeven als het water een bepaald niveau zou bereiken. De Titanic zou dan binnen luttele minuten als een baksteen naar de bodem van de oceaan kunnen zinken.

Op het bootdek was de net opgekomen wacht al bezig de davits uit te zwaaien en de reddingsboten tot het bootdek af te vieren en diep onderin het schip waren de stokers en machinisten nog steeds druk bezig de situatie onder controle te krijgen. Doordat de machines gestopt waren begon de druk in de ketels zo ver op te lopen,



No	Words.	Origin. Station.	Time handed in	Via	Remarks.
8		Titanic	11.50 M. April 14th	15th	Distress Call Ship Sound

Cqd - SOS from m.G.Y
We have struck iceberg sinking fast come to our assistance
Position Lat 41.46 N. Lon. 50 14 W
MGY

J. L. Cannon
ABWard.

Het SOS, opgevangen door de Birma, dat Phillips om ongeveer 12.15 uur verzond.

dat de veiligheidskleppen open werden gedrukt en de stoom halverwege de schoorstenen, met donderend geraas ontsnapte. Stokers die tijdens de aanvaring uit hun ketelruimten naar boven waren gevlucht, keerden terug en kregen de order de vuren te doven. Met lange stalen slijzen trokken ze de brandende kolen uit de ketels en doofden ze met van buiten opgepompt zeewater. Het was zwaar werk, maar het moest gedaan worden om explosies te voorkomen.

Hoofd machinist Joseph Bell liet alle waterdichte deuren vanaf ketelruim 4 weer openen, zodat er gemakkelijker heen en weer gelopen kon worden. Machinisten, stokers en oliedragers konden toen met lange pijpen aan de gang om de pompen achter in het schip aan te sluiten en zo het water voor in het schip weg te pompen. Wie de order heeft gegeven om de pompen aan te sluiten, is niet bekend. Misschien kwam de order via Bell van kapitein Smith, maar waarschijnlijker is dat hij rechtstreeks van Bell zelf kwam.

Wel is duidelijk dat er tot een uur of één een zeker optimisme bestond en dat men dacht de zaak in de hand te kunnen houden zodat het schip op zijn minst nog uren drijvende kon worden gehouden. Bruce Ismay verklaarde later voor de Amerikaanse onderzoekscommissie dat hoofd machinist Bell hem had gezegd dat de pompen het wel aankonden en later vertelde hij de New Yorkse rechtbank, die de schadeclaims afhandelde, dat hij pas heel laat wist dat de Titanic werkelijk zou zinken. Bell was niet de enige die optimistisch was. Thomas Andrews vertelde een groepje passagiers, waaronder Albert Dick en de steward Johnson: "Het komt allemaal wel goed. Er is geen reden tot opwinding. Haar bodem is zwaar beschadigd, maar ze blijft wel drijven als de waterdichte schotten het houden".

Enig optimisme was ook wel begrijpelijk. De straal water die in ketelruim 5 naar binnen spoot, kon net zo hard weer over boord gepompt worden, de vloerplaten in ketelruim 4 bleven voorlopig droog en het water voor begon langzamer te stijgen dan in de eerste minuten na de aanvaring, de pompen deden duidelijk uitstekend hun werk.

Maar tegen één uur was het water toch zo ver gestegen dat het waterdichte schot tussen de ketelruimen 6 en 5 het begaf. Een muur van water kwam tussen de ketels door spoelen en overviel de stoker Barrett en de assistent machinist Harvey in ketelruim 5. Barrett sprong weg en haalde de stalen ladder naar boven nog net, maar Harvey verdween in het, met kolen en stof vervuilde, kolkende zeewater.

Hoe het mogelijk is dat het schot het begaf, blijft giswerk. Maar een paar bijzonderheden weten we wel. In ketelruim 5 had dagen lang een bunkerbrand gewoed, direct tegen dat schot. Tachtig jaar na de ramp werd daar veel ophef over gemaakt, maar in 1912 maakte niemand zich daar erg druk over. Bunkerbranden kwamen met de regelmaat van een klok voor, maar leidde bijna nooit tot moeilijkheden, laat staan rampen.

Toen men tijdens de reis – sommigen beweerden later dat dit al in Belfast gebeurde – de brand ondekte, werd de bunker gewoon zo snel mogelijk leeggehaald en op zaterdagavond was hij leeg en opnieuw geschilderd. De schade aan de bunker was minimaal, de staalplaten waren niet meer dan licht vervormd, legde stokker Barrett later in Londen, tijdens het onderzoek uit. Maar omdat de bunker op zondag aan een kant leeg was, stond de volle druk van een paar duizend ton kolen nog wel op de andere kant van het schot. Na de aanvaring kwam daar de druk van duizenden tonnen zeewater bij. Die druk, samen met de toch al lichte beschadiging van het schot en de schade die de aanvaring met de ijsberg ook nog eens veroorzaakte, kan de oorzaak zijn geweest dat het schot het geheel of voor een belangrijk deel begaf.

Kort nadat het schot het had begeven, begon er ook water in ketelruim 4 te staan en waadden de mannen daar al snel tot hun middel door het water. Toen was het beneden in het schip duidelijk, dat de Titanic niet lang meer kon blijven drijven. Volgens een paar stokers, die later hun verhaal aan de krant vertelden, zou hoofd machinist Bell op het moment dat hij vernam dat het schot tussen de ketelruimen 5 en 6 het had begeven, gezegd hebben, "Mijn God we zijn verloren".

De passagiers en de gewone bemanning hadden die zorgwekkende informatie niet, toch begon zich bij velen een knagend gevoel van onbehagen te ontwikkelen, maar de een was eerder bezorgd dan de andere. May Sloan en Miss E. Marsden, twee

Vierde stuurman Joseph Boxhall vertelde later dat hij op het moment van de aanvaring niet op zijn post op de brug was, maar in zijn hut een kopje thee zat te drinken.

Toen een belangrijk waterdicht schot het begaf, zou chef machinist Joseph Bell gezegd hebben: "Mijn God we zijn verloren".

Noordierse stewardessen, maakten zich ook zorgen, de een alleen meer dan de ander. Toen de vrouwen dokter Edward Simpson, de arts voor de tweede en derde klas, tegenkwamen, vertelde hij hen dat alle post al in het postruim rond dreef. Miss Marsden begon daarop zenuwachtig te huilen. Simpson nam de twee stewardessen daarop mee naar zijn hut en gaf hen daar elk een glas whisky om wat te kalmeren. "Denkt u dat we dat nodig hebben?", vroeg May Sloan hem lachend. Simpson vond van wel. Hij sprak de huilende Miss Marsden streng toe dat ze niet bang moest zijn en niet zo moest zitten huilen. Hij vroeg toen aan May of zij ook bang was, "nee", lachte die, "ik ben niet bang." Dat was meer naar Simpsons zin. "Goed zo," zei de dokter "dat is tenminste de taal van een echte Ulstermeid."
Op de Titanic begon spanning onder de mensen te ontstaan. Een paar deprimerende woorden waren voor sommigen genoeg om in huilen uit te barsten, terwijl anderen nog steeds dachten dat het allemaal wel niet zo'n vaart zou lopen.

Opmerkingen

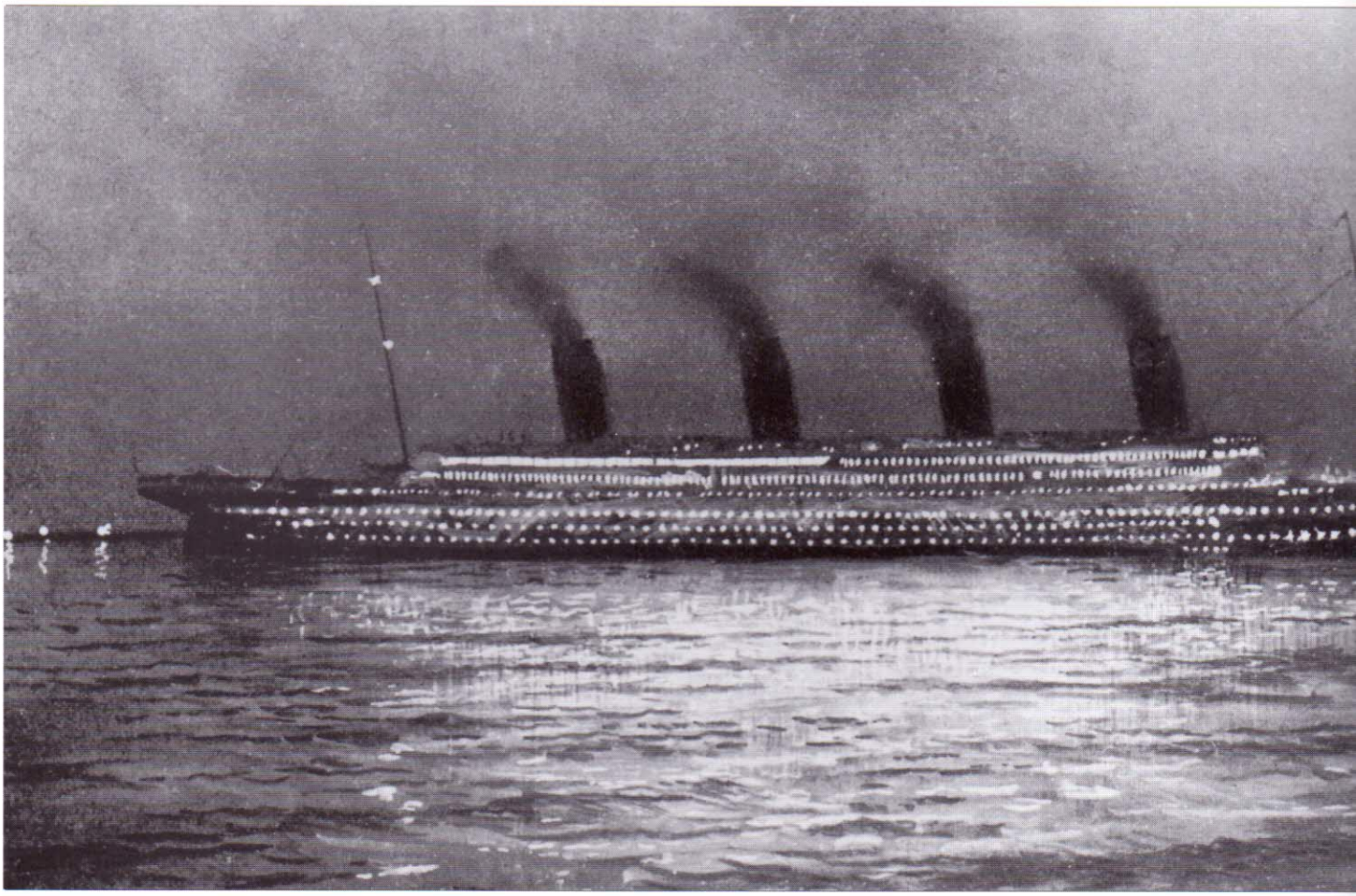
Er zijn na de ramp heel wat "schippers aan de wal" geweest die wel hadden geweten hoe de Titanic na de aanvaring te redden was geweest. De gaten in de romp, zo vinden ze, hadden met matrassen en beddegoed volgestopt moeten worden, er hadden aanvaringsmatten – grote matten van dik vlechtwerk – buitenom, voor de gaten aangebracht moeten worden en de waterdichte deuren hadden juist open moeten blijven zodat het water zich geleidelijk door het schip had kunnen verspreiden, dat dan langzamer en rechtstandig was gezonken.
Edward Wilding van Harland & Wolff, wees tijdens het Engelse onderzoek het plan met de aanvaringsmatten al af. Er zouden, volgens hem, zeker 50 man nodig zijn geweest om het uit te voeren. Voordat die mannen bij elkaar zouden zijn en de matten te voorschijn gehaald waren, was er zo veel tijd verlopen dat de boeg al onder water was verdwenen.
Wilding gaf echter wel een mogelijkheid aan die de Titanic had kunnen redden.
Als het schip recht op de ijsberg in was gevaren, was ze waarschijnlijk in een haven en niet op de bodem geëindigd, legde hij uit.
"Bedoelt u te zeggen dat...ze dan was blijven drijven?" vroeg de verbaasde Lord Mersey.
"Daar ben ik absoluut zeker van, my Lord." zei Wilding resoluut.
Mersey wist niet wat hij hoorde en Wilding legde uit dat recht op de ijsberg invaren grote schade had veroorzaakt, maar het schip zou zijn blijven drijven.
Mersey merkte toen tegen de jonge scheepsbouwkundige op: "Het zou, denk ik, wel iedereen uit zijn kooi gegooid hebben?"
"Ik betwijfel dat sterk, my Lord", was het antwoord.
"Met 22,5 knopen en dan plotseling stoppen?"
"Niet plotseling, my Lord. Over 100 voet (30 meter) stoppen met een automobiel die 22,5 knopen (42 km/uur) rijdt, laat je ook niet uit de auto vliegen."
Wilding legde ook uit dat dan wel het leven van de wacht te kooi, stokers, tremmers en olielieden die in het vooruit sliepen, zou zijn opgeofferd. De derde klas passagiersaccommodatie begon pas in het derde compartiment en dat zou zeer waarschijnlijk onbeschadigd zijn gebleven.

Hoofdstuk 8

Opschieten meid, de anderen staan te wachten!

Op de achterbrug van de Titanic stond kwartiermeester George Rowe nog steeds rustig op wacht, alsof er niets gebeurd was. Drie kwartier tevoren had hij de ijsberg langs zien schuiven. Aanvankelijk had hij de witte massa voor een groot zeilschip gehouden, met alle zeilen bij, maar nog voordat de massa in de duisternis achter de Titanic was verdween, had hij al gezien dat het een ijsberg was. Ook had hij gemerkt dat de achtersteven van de Titanic even later helemaal naar het zuiden zwaaide. Daarna was het weer net zo stil en net zo koud als tevoren. Plotseling zag hij dat er aan stuurboord een reddingsboot te water werd gelaten. Hij pakte de telefoon en belde de brug: wisten ze wel dat er een reddingsboot te water ging? "Is dit de derde stuurman?" vroeg de stem aan de andere kant. Rowe legde uit dat hij de kwartiermeester op de achterbrug was. De stem vroeg of Row wist waar de vuurpijlen opgeborgen lagen. Row zei dat hij dat wist. De stem droeg hem toen op meteen naar de brug te komen en de vuurpijlen mee te nemen. Rowe had vierde stuurman Boxhall aan de lijn gehad, die net de opgedracht had gekregen om de vuurpijlen te voorschijn te halen.

Aanvankelijk leek er met de Titanic weinig aan de hand te zijn; haar verlichting brandt helder, in het schip is het behaaglijk warm en de zee is zo glad als een spiegel. Deze gewassen tekening is gemaakt naar een foto die in Cherbourg is genomen.



Het eerste teken dat er moeilijkheden met de Titanic waren, bestond voor de eerste klas passagiers uit een beschaafd kloppen op de deur door de nachtstewards. De mensen die in een suite verbleven, zoals op deze foto, werden zeker zo gewekt en beleefd verzocht met een zwemvest aan dek te verschijnen.

De reden dat Row de vuurpijlen naar de brug moest brengen was voor de hand liggend, de Titanic was in moeilijkheden en er was hulp nodig. Die hulp was vlakbij, maar moest gewaarschuwd worden. Vanaf de brug van de Titanic waren de lichten te zien van een vrachtschip, dat een mijl of tien ten noorden van de Titanic lag. Soms leek het alsof het vrachtschip dichterbij kwam, dan weer dat het zich van de Titanic verwijderde, maar het bleef de hele nacht binnen gezichtsbereik. In 1912 hadden lang niet alle schepen een draadloze telegrafie-installatie aan boord, maar de vuurpijlen zouden zeker de aandacht van het schip weten te trekken.

"Iedereen weet wat vuurpijlen op zee betekenen", schreef tweede klas passagier Lawrence Beesley na de ramp. Kwartiermeester Rowe wist die nacht dan ook onmiddellijk wat er aan de hand was toen hem naar de vuurpijlen gevraagd werd. Hij was waarschijnlijk het laatste bemanningslid dat te weten kwam dat de Titanic in moeilijkheden was. Op de brug hadden ze Rowe, die helemaal achter op het schip zijn wacht uitdiende, blijkbaar totaal vergeten.

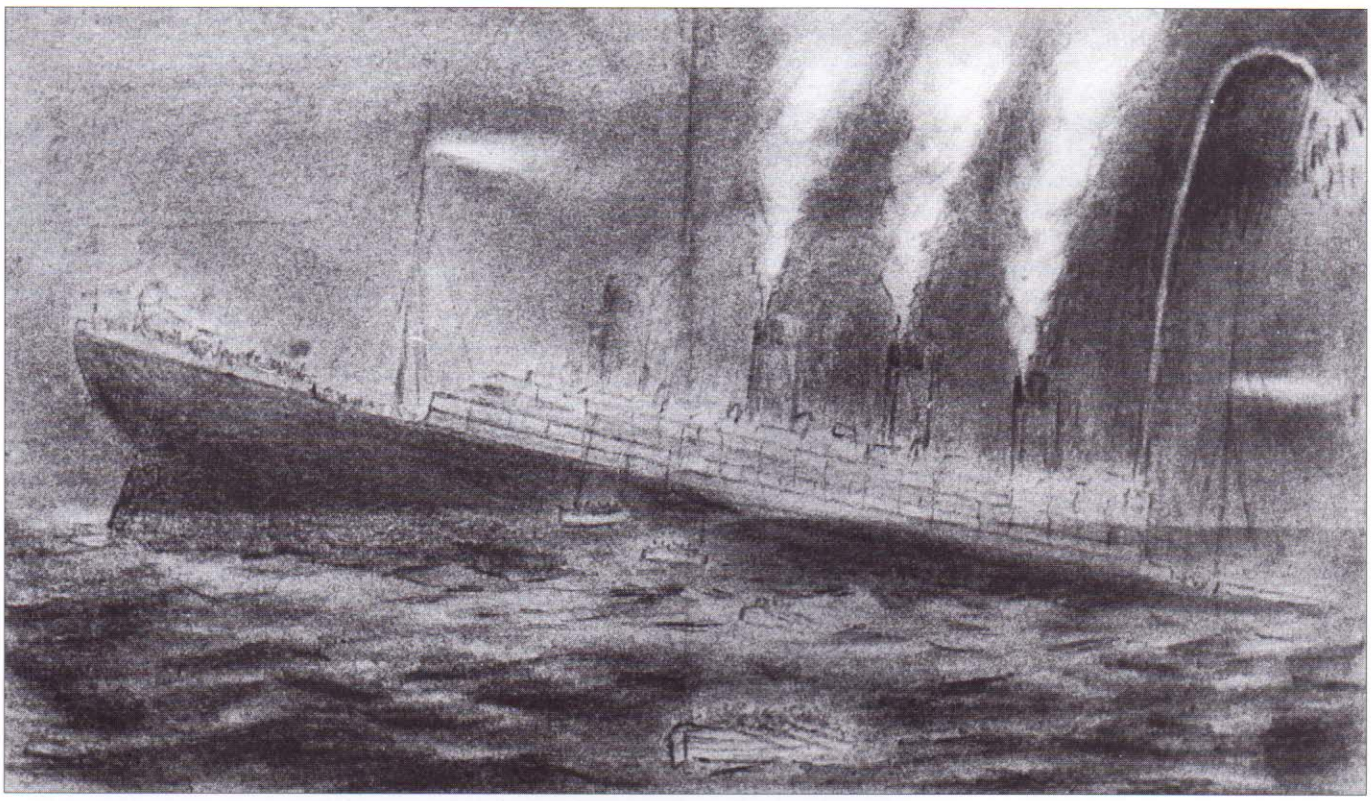
De passagiers moesten ook de nodige moeite doen om te weten te komen wat er aan de hand was. Tijdens de aanvaring lagen de meesten van hen al in bed en sliepen. Zodra het scheurende geluid onder de Titanic ophield, ging een klein deel zelf op onderzoek uit, anderen volstonden met het roepen van de nacht-hofmeester. In de eerste klas was het rinkelen van de hofmeesterbelletjes dan ook het eerste teken dat er iets niet in orde was. De meeste passagiers hadden echter niets gemerkt en sliepen gewoon door.

Na twaalf uur kregen de hofmeesters opdracht die passagiers te wekken. In de eerste klas gingen de hofmeesters van deur tot deur, klopten aan, wachtten op antwoord en zeiden dan dat, in opdracht van de kapitein, iedereen, met zwemvest, aan dek moest verschijnen. Bij de heel luxe hutten op het A-dek, hielpen de hofmeesters hun passagiers zelfs met aankleden.

In de tweede klas werd er op een aantal deuren tegelijk geklopt en geroepen dat men, met zwemvest, het bootdek op moest.

De derde klas, achter in het schip, werd gewekt doordat een paar hofmeesters daar handenklappend en deuren opengooiend, door de gang renden en iedereen toeschreeuwden dat ze op moesten staan en hun zwemvest aantrekken. Over aan dek komen riepen ze niets.

De derde klas voor in het schip hoefde niet gewekt te worden. Het zacht schrapende en rommelende geluid dat boven in de eerste klas gehoord werd, was hier een oorverdovend geraas geweest, dat de mensen uit hun bed deed springen. Meneer



Steward Leo Hyland maakte later deze tekening van de zinkende Titanic.

en mevrouw Yasbeck renden in pyjama de gang op en zagen door een deur de chaos in het ketelruim. Ze renden meteen terug en kleedden zich aan. Toen ze de lange gang, Scotland Road, opkwamen was die al verstopt met derde klas passagiers, die tassen, dozen en hutkoffers met zich meesleepten.

Inmiddels was kwartiermeester Rowe, met twaalf vuurpijlen in de blikken trommel van de Cotton Powder Company, op de brug aangekomen. "Hebt u de vuurpijlen bij u?" vroeg kapitein Smith onmiddellijk. Rowe liet de trommel zien. "Steek er een af en steek er dan om de vijf à zes minuten weer een af", beval Smith. Rowe ging aan het werk en om kwart voor één schoot van de stuurboordkant van de brug, de eerst vuurpijl met een lange, dunne staart de lucht in. Met een oorverdovende knal ontplofte het projectiel hoog boven de Titanic en een heldere, witte regen van vonken dwarrelde langzaam naar beneden. Uit de menigte op het bootdek, klonk een angstig ahhhh! op.

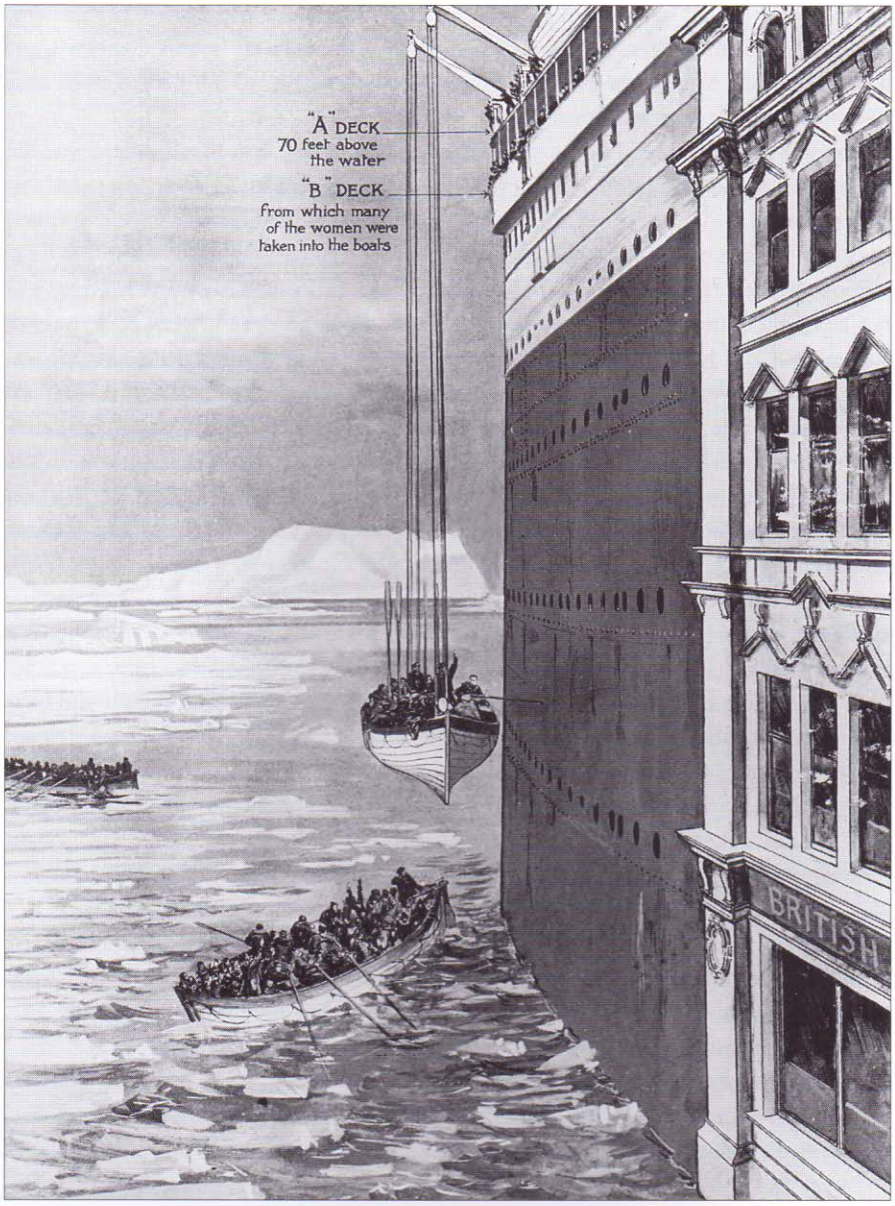
Toen even na twaalf uur de eerste passagiers op het bootdek verschenen en de vrouwen gevraagd werd in de boten plaats te nemen, kon men slechts een paar van hen er toe overhalen dat ook te doen. Het vooruitzicht om in een van die kleine bootjes te zitten en vervolgens in de bitter koude nacht op de Atlantische Oceaan een paar uur te moeten ronddobberen, was absoluut niet aantrekkelijk.

Na de eerste vuurpijl, moest het toch voor iedereen duidelijk zijn dat de Titanic serieus hulp zocht en zou men mogen verwachten dat de vrouwen gemakkelijker over te halen zouden zijn om plaats te nemen in een boot. Dat was niet het geval. "Dames u moet nu instappen. Er is geen tijd te verliezen. U kunt niet eerst op uw gemak een boot uitzoeken. Niet treuzelen. Instappen, instappen!" riep Thomas Andrews terwijl hij langs de reddingsboten snelde. Even daarvoor had hij stewardess Annie Robinson vermanend toegesproken over het niet dragen van haar zwemvest: "....trek het aan als je leven je lief is", had hij gezegd toen ze tegensputterde omdat ze vond dat het de passagiers onrustig zou maken.

De journalist en schrijver Jack Futrelle probeerde met de woorden "Opschieten meid, de anderen staan te wachten" zijn vrouw over te halen in een boot te stappen, maar May Futrelle piekerde er nog niet over in een boot plaats te nemen.

Om de boten toch nog enigszinds gevuld te krijgen, werden sommige vrouwen uit de tweede klas domweg bij hun middel gegrepen en in een boot gegooid: "Ruw maar afdoende", legde een stoker later uit.

Schrijver Jack Futrell – hier op het bootdek van de Titanic – haalde zijn vrouw pas na vele smeekbeden over om in boot 9 te stappen.



Vanaf het bootdek tot aan het water moesten de eerste boten ruim 20 meter omlaag gevierd worden. Veel vrouwen vonden dat een zo hachelijke onderneming, dat ze er niet over piekerden om in een van de boten te stappen.

Eerste klas passagier mevrouw Sallie Beckwith, vroeg of de mannen in haar gezelschap ook in boot 5 mochten stappen en kreeg grif toestemming van Bruce Ismay, de directeur van de rederij.

Alleen bij degenen die voldoende op de hoogte waren van de ernst van de situatie, was enige onrust te bespeuren. Bruce Ismay begon al aardig van de kook te raken: "Opschieten, er is geen tijd te verliezen!" riep hij tegen derde stuurman Herbert Pitman, die druk in de weer was met boot 5, "Vul de boot met vrouwen en kinderen!" Pitman kende Ismay niet en was niet gewend orders van passagiers aan te nemen. "Ik wacht de orders van de kapitein af", zei hij kortaf tegen Ismay.

Naast de boot stonden de heer en mevrouw Beckwith, met hun dochter Helen Newsom en oud tenniskampioen Karl Behr – die achter Helen aanzat en haar later ook kreeg – naar de woordenwisseling tussen Pitman en Ismay te luisteren. Ismay vroeg toen of er nog passagiers waren. Mevrouw Beckwith stapte naar voren en vroeg of de twee mannen in haar gezelschap ook mochten instappen, "Maar van zelfsprekend mevrouw, ieder van u" antwoordde Ismay gul. De hele groep stapte daarop in alle rust in. Maar toen de boot, gevuld met 41 mensen, voorzichtig omlaag werd gevierd, raakte Ismay weer geheel van de kook. "Vieren, vieren, vieren!" schreeuwde hij tegen vijfde stuurman Harold Lowe, die de leiding had. "Of je alsjeblieft wilt opdonderen, zodat ik wat doen kan", snauwde Lowe hem toe. "Moet ik soms sneller vieren? Dan verzuipt het hele zooitje!" Ismay wist niet wat hem overkwam. Lowe's uithaal was op precies dezelfde harde toon die ook zijn vader altijd tegen hem had gebruikt als hij iets niet naar de zin van zijn oude heer deed. Ook nu had hij er niet van terug. Zonder een woord te zeggen liep hij weg. Later gaf Ismay toe dat die uitbrander volkomen terecht was. Maar Lowe's familie

denkt nog altijd dat het Harold Lowe's verdere loopbaan ernstig heeft belemmerd. Hij bracht het nooit verder dan tijdelijk eerste stuurman op schepen die weggebracht moesten worden en in de crisis van de jaren dertig, was hij een van de eersten die op wachtgeld werd gezet.

Bij boot 8 deed zich een eenvoudig taalprobleem voor. Iets afgezonderd van de mensen bij de boot stonden Victor en Josefa Penasco de Satode. Het jonge stel was net getrouwd, hij was 18 en zij 17 en afkomstig uit Barcelona. Engels spraken geen van beiden en ze begrepen totaal niet wat er van hen verlangd werd. De Gravin van Rothes zag het stel staan en stapte op hen af. Een paar woorden Frans waren voldoende om duidelijk te maken dat Josefa Penasco geacht werd in de boot te stappen, en, "Ja zeker", señora Penasco mocht vergezeld worden door haar kamermeisje. Victor Penasco begeleidde zijn bruid en haar hulp daarop tot in de boot en stapte toen terug het bootdek op. Het was het einde van hun avontuur, een avontuur dat alleen door jonge mensen bedacht kan worden. Het stel was op huwelijksreis naar Parijs gegaan en had hun intrek genomen in het hotel Majestic. Na een paar dagen hadden ze genoeg van Parijs en besloten, tegen de wens van Victors moeder, Doña Penasco, hun oorspronkelijke plan uit te voeren en naar New York te gaan om daar mevrouw F. Garcia te bezoeken. Om Doña Penasco niet te ontstemmen, hadden ze een groot aantal brieven geschreven en die met een flinke fooi aan een piccolo van het hotel gegeven. Elke dag postte de piccolo trouw een brief in de afgesproken volgorde. Doña Penasco ontving nog dagelijks brieven van haar zoon toen de Titanic al op de bodem van de oceaan lag en Victor Penasco's naam op de lijst van omgekomenen stond.

De moeilijkheden met het vullen van de boten, lagen niet alleen aan de passagiers. Ook het ontbreken van regels en van een getrainde bemanning, eisten hun tol. In Southampton was er een keer geoefend met een paar reddingsboten. Die oefening had slechts bestaan uit het strijken van twee boten waar, in de haven, wat mee was rondgeroeid. Moody en Lowe hadden toen het bevel over die boten gehad. Lowe wist zich later ook nog te herinneren dat eerste stuurman Murdoch een sloepenrol voor de bemanning had gemaakt. Lowe had de rol zelf naar de kapitein gebracht, er even naar gekeken, maar wist later niet meer in welke boot hij zelf was ingedeeld. Daarin was Lowe geen uitzondering, bijna niemand wist in welke boot hij of zij thuis hoorde. Het gevolg van die nonchalance was dat maar een klein deel van de bemanning wist waar ze moesten zijn, wat ze te doen hadden of hoe ze met de boten dienden om te gaan. Daardoor ook werden niet alle reddingsboten tegelijk buiten boord gedraaid, gevuld met passagiers en te water gelaten. Elke reddingsboot werd, onder leiding van een officier, afzonderlijk afgewerkt. Als een boot niet snel genoeg gevuld kon worden met vrouwen en kinderen, werd hij half leeg te water gelaten.

De Titanic mocht dan wel, met al haar verlichting aan, langzaam in de oceaan wegzakken, op het bootdek was de verlichting zo spaarzaam aangebracht, dat men

Vijfde stuurman Harold Lowe beet zijn hoogste baas toe op te donderen toen die zich met het vieren van een boot bemoeide.

De eerste boten die te water werden gelaten waren maar gedeeltelijk gevuld met passagiers. Dit is boot 6, de ochtend na de ramp gefotografeerd vanaf het reddingsschip Carpathia. De boot werd even voor een uur te water gelaten met maar 28 opvarenden, terwijl de boot plaats bood aan minstens 68 man.

In de tweede klas kregen de passagiers in veel mindere mate de keus of ze nu wel of niet in een boot wilden stappen. Soms werden vrouwen door matrozen gewoon opgepakt en ruw in een boot gezet.

niet kon zien wat er een meter of tien verderop gaande was en of ergens nog vrouwen en kinderen stonden. Er werd dan ook vaak en hard om vrouwen en kinderen geroepen.

Kapitein Smith, die er om bekend stond een stem als een brulboei te hebben, had er een megafoon bijgehaald, waardoor hij regelmatig riep: "Vrouwen en kinderen eerst!" Soms waren er geen vrouwen en kinderen in de directe omgeving te vinden, of wilden de vrouwen hun mannen niet achterlaten. Maar dat speelde geen doorslaggevende rol, zoals vaak gesuggereerd wordt; onkunde speelde een veel grotere rol. Vijfde stuurman Lowe wist absoluut niet dat hij de boten tot de laatste plaats kon vullen terwijl ze nog in de davits hingen. "De gevaren zijn, als je de boot overlaadt, dat het eerste wat je tegenkomt is, dat de boot doormidden breekt,... omdat ze aan de uiteinden hangt en niet in het midden gesteund wordt", legde hij senator Smith in Washington, wat onhandig uit. Harland & Wolff had nooit verteld dat ze de reddingsboten zo ontworpen en getest hadden, dat ze met een komplete bezetting van 65 man te water gelaten konden worden. Lowe vond dat 50 man het maximum was en daarmee zat hij aan de hoge kant, anderen, dacht hij, zouden het met niet meer dan 25 of 30 man in een boot aandurven.

De slechte onderlinge verhouding tussen de officieren, speelde ook een belangrijke rol bij de trage gang van zaken op het bootdek. De wisseling in de top van de officieren, vlak voor vertrek, had toch de nodige onderlinge spanningen veroorzaakt en van een behoorlijke samenwerking was dan ook geen sprake. Tweede stuurman Lightoller, bijvoorbeeld, lag tijdens de aanvaring in zijn kooi. Hij keek snel even aan dek wat er aan de hand was, ondekte niets en ging weer terug naar zijn kooi. Als ze hem nodig hadden, wisten ze hem daar wel te vinden, dacht hij. Uiteindelijk moest Boxhall hem gaan halen. Vijfde stuurman Lowe, ook te kooi, was door alles heengeslapen en werd pas wakker van stemmen en geloop op het dek. Hij kleedde zich aan en ging zelf op onderzoek uit; hij was door zijn collega's totaal vergeten. Beide officieren werden dan ook pas een half uur na de aanvaring actief.

De gravin van Rothes redde met een paar woorden Frans señora Josefa Penasco en haar dienstmeisje het leven.

Die activiteit bestond voor het grootste deel uit het voorkomen van paniek onder de passagiers. Alles was er op gericht de rust en orde te handhaven. Dat was natuurlijk een verstandig beleid, maar het werd zo ver doorgevoerd, dat de passagiers de indruk kregen dat er niets aan de hand was en weigerden in de reddingsboten te stappen, die daardoor, aanvankelijk maar met een handje vol mensen, of op zijn best half leeg, vertrokken.

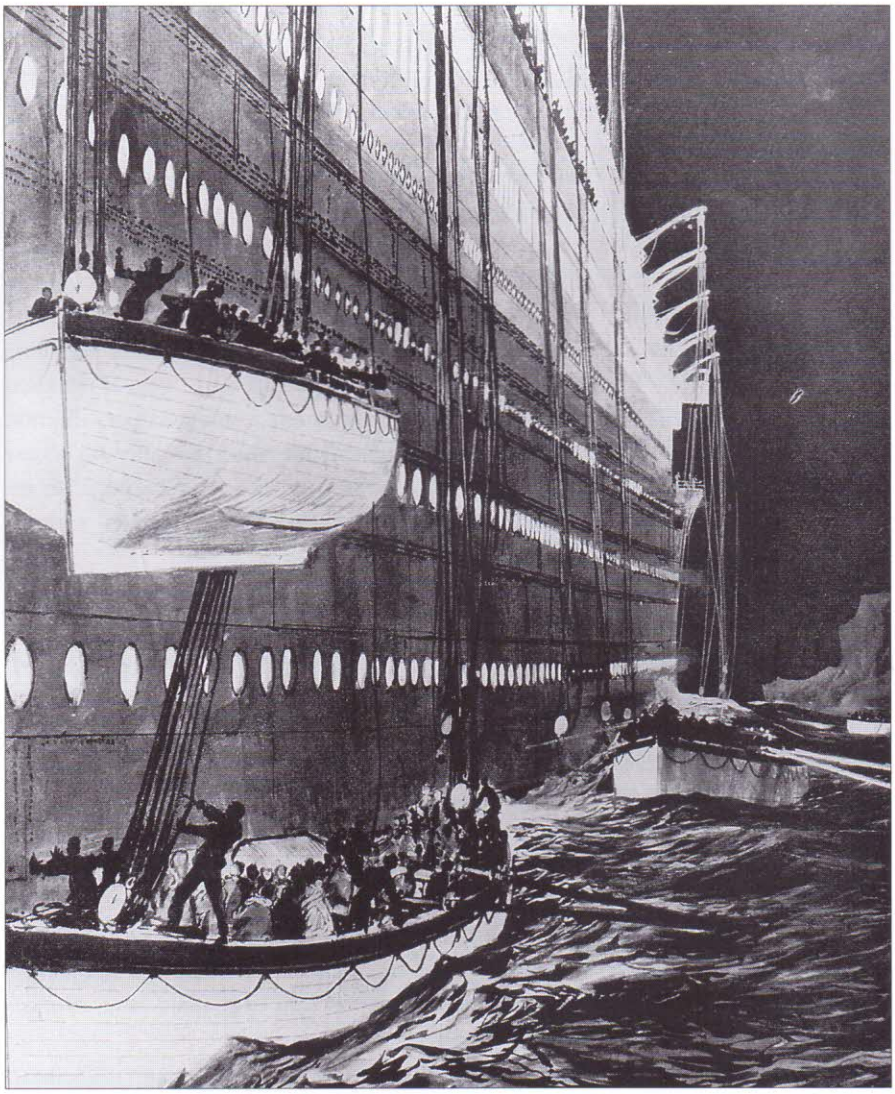
Aan het nodige initiatief ontbrak het ook. Toen tweede stuurman Lightoller, die de leiding over het te water laten van de boten aan bakboord had gekregen, aan eerste officier Henry Wilde vroeg of hij de boten buiten boord kon draaien, kreeg hij als antwoord: "Nee, wachten." Na een tijdje doelloos gewacht te hebben, ging hij rechtstreeks naar kapitein Smith en kreeg van hem wel toestemming om de boten uit te draaien. Daarmee klaar, vroeg Lightoller aan Wilde of hij de passagiers in mocht laten stappen en weer kreeg hij "nee" te horen. Lightoller ging toen weer naar kapitein Smith die niet meer zei dan: "Carry on", wat van alles en nog wat kan betekenen. In een andere versie van die conversatie, zou kapitein Smith tegen Lightoller gezegd hebben; "Ja, zet de vrouwen en kinderen in de boten en vier ze weg." Wat het ook precies is geweest, Lightoller's gedrag was typisch voor hem, hij deed niets of het moest door iemand boven hem eerst bevolen zijn; van eigen initiatief was geen sprake. Hij liet geen enkele mannelijke passagier tot de boten toe en wilde zelfs een jongen van dertien tegenhouden. "De jongen gaat met zijn moeder mee" beet de vader hem toe, alsof het een bevel was. Lightoller liet de jongen toen in de boot toe, maar mompelde wel zo iets als, "verder geen jongens

In de geïllustreerde bladen van 1912 verschenen veel tekeningen van de zinkende Titanic die vaak een erg overdreven beeld gaven. Dit is zo'n afbeelding.

meer." Pas toen hij bemanning voor de boten te kort kwam, was hij voor een keer bereid een consessie te doen. Toen boot 6 gevierd werd, riep een vrouw dat er maar één man bemanning voor de hele boot was. Lightoller vroeg of er bemanning aan dek was. "Ik wil wel gaan" zei de heer Arthur Peuchen, een chemisch fabrikant uit Ottawa. "Bent u zeeman?" vroeg Lightoller. "Nee, zeezeiler" antwoordde de heer Peuchen. "Als u voldoende zeeman bent om bij de vallen te komen, mag u naar beneden", zei Lightoller. Peuchen, die zich altijd als majoor Peuchen voorstelde omdat hij majoor in een chique schutterij van Ottawa was, liet zich dat geen tweemaal zeggen. Hij smeet alles wat zwaar was van zijn lijf, een leren tas, de inhoud van zijn zakken, zijn portefeuille en een blikken kistje met waardepapieren, en sprong naar de val. Later heeft Peuchen alle moeite gedaan om zijn reputatie te beschermen en kreeg van Lightoller een geschreven verklaring dat hij hem in de boot had geordonneerd. Ruim tachtig jaar later werden de spullen van Peuchen bij het wrak terug gevonden. Ze tonen aan dat de majoor van de schutterij, die nacht haast had gemaakt met het van boord gaan van de zinkende Titanic.

Aan stuurboord ging alles veel minder strak volgens de regels. Eerste stuurman Murdoch trok zich van kapitein Smith's order "vrouwen en kinderen eerst" weinig of niets aan. Het leven van passagiers en bemanningsleden hing af van de plek waar ze zich bevonden. Aan bakboord, waar Lightoller de regels strak hanteerde, waren de kansen voor mannelijke passagiers zo goed als nul. Aan stuurboord liet Murdoch verschillende mannen instappen als hij zo gauw geen vrouwen en kinderen op het halfduistere bootdek zag. Toen Murdoch voor boot 1 maar twee vrou-

Majoor Arthur Peuchen kreeg als enige mannelijke passagier van tweede stuurman Lightoller toestemming om, als bemanningslid, in een boot te stappen. De majoor had zoveel haast om in de boot te komen, dat hij zijn tas met persoonlijke papieren op het dek achterliet. 80 Jaar later werd de tas bij het wrak teruggevonden.



Het wegvieren van de boten ging lang niet altijd even soepel. Dit is de nagetekende situatie waar boot 15 bijna op boot 13 terecht kwam.

Kapitein Smith bleef tot het laatst toe op de brug van zijn schip. Veel mensen zagen hem daar met een scheepsroeper staan waar hij een enkele keer een order mee riep. Volgens de legende zou hij: "Be British!" geroepen hebben, maar er is nooit een overlevende geweest die dat kon bevestigen.

wen kon vinden, liet hij nog drie mannelijke passagiers instappen. Er zaten al vijf stokers in boot 1 en op het laatste moment, werden er nog twee zeelui als bemanning ingezet. Toen boot 1 weggevierd werd zaten er twaalf personen in waarvan er twee vrouwen waren en bleven er nog zo'n 30 plaatsen onbezet. Het lijkt onbegrijpelijk dat een boot die plaats bood aan ruim 40 personen, anderhalf uur na de aanvaring, kon vertrekken met maar twaalf personen aan boord. De reden is, dat boot 1 zich helemaal vooraan op het bootdek bevond, praktisch tegen de stuurboordzijde van de brug aan. Op die plaats waren vierde stuurman Boxhall en kwartiermeester Rowe bezig de vuurpijlen af te schieten. Afschieten is hier het juiste woord, want de vuurpijlen werden vanuit een klein kanonnetje afgeschoten. Dat gaf een geweldige knal en een lichtflits, gevolgd door de omhoog snorrende vuurpijl en een hoop rook op het dek. Boot 1 hing daar hinderlijk in de weg. Bovendien zaten Lord en Lady Duff Gordon in de boot, twee eerste klas passagiers die nou niet bepaald te boek stonden als erg gemakkelijk en meegaand. Dit alles bij elkaar en de zure, angstige gezichten van de Duff Gordons, is zeer waarschijnlijk de reden geweest dat kapitein Smith opdracht gaf de boot, vroegtijdig, te laten vertrekken. Het was toen even na één uur.

Vanaf dat moment begon de situatie van het schip en de toestand aan boord ook snel te verslechteren. Het waterdichte schot tussen ketelruim 5 en 6 bezweek en de lichte slagzij naar stuurboord die de Titanic tot dan toe gehad had, maakte plaats voor slagzij naar bakboord. Schotland Road, de lange, brede gang, aan bakboord op het E-dek, gaf het water vrij spel en de pompen konden het instromende water niet meer aan; de machinedienst had de mogelijkheden om de gevolgen van de aanvaring in de hand te houden, uitgeput.

Het instappen van de passagiers verliep toen ineens een stuk vlotter. Waren de meeste boten voor die tijd niet eens halfvol vertrokken, na kwart over één ontstond er zelfs gedrang bij de boten. Aan stuurboord wist men, in twintig minuten, alle vier de boten, goed gevuld, weg te krijgen. Boot 9 met 56 man, boot 11 met 70 man, boot 13 met 64 man en tenslotte boot 15 ook weer met 70 man. Het zware werk werd door de, jonge, zesde stuurman James Moody opgeknapt, af en toe geholpen door eerste stuurman Bill Murdoch.

Aan bakboord bleef het minder goed gaan. Boot 14, onder leiding van vijfde stuurman Lowe, ging weg met 63 man; Lowe had eindelijk zijn angst voor brekende boten overwonnen. Boot 16 vertrok met 56 opvarenden, maar de meeste boten gin-

gen weg met veel open plaatsen. Boot 4, bijvoorbeeld, was de voorlaatste reddingsboot die vertrok. Er hadden nog 30 man bij gekund, en dat gold ook voor de boten 12 en 8.
De tijd begon te dringen. Tegen half twee kreeg Jack Futrelle het bepaald benauwd toen zijn vrouw nog steeds niet in een boot wenste te stappen. Hij verloor definitief zijn geduld toen boot 9 weggevierd dreigde te worden, zonder dat zijn May daar in zat: "Dit gaat zo niet langer, May" zei hij. "In Gods naam, ga nu. Dit kan wel eens je laatste kans zijn, ga!" smeekte hij haar en om zijn woorden kracht bij te zetten fluisterde hij haar in, "denk toch aan de kinderen, May." Met sterk tegenstrijdige gevoelens – de wil om te overleven en de wil om bij haar man te blijven – stapte mevrouw Futrelle uiteindelijk toch in.
Niet iedereen had de keus om wel of niet in een boot te stappen, laat staan een boot uit te zoeken. Tweede klas passagier Lawrence Beesley, hoorde om half twee een officier tegen twee vrouwen uit de tweede klas zeggen, dat ze niet in een boot op het eerste klas deel van het bootdek konden stappen. "Nee dames, uw boten zijn op uw eigen dek" legde de man beleefd uit en de vrouwen accepteerden dat zonder morren. Of de officier een order uitvoerde of zijn eigen interpretatie van wat wel en niet mocht gaf, is niet bekend. Duidelijk is wel dat er een volledig gebrek aan regels bestond en dat de meeste officieren maar wat aan deden, of, op zijn best, deden wat hen op dat moment het juiste leek.
Toen de laatste boten weggevierd werden, begonnen de passagiers die houding over te nemen. Tweede klas passagier Lawrence Beesley, bijvoorbeeld, sprong vanaf het bootdek in boot 13 toen die al werd weggevierd. Beesley vertelde later wat te uitvoerig dat hij uitgenodigd werd in de boot te springen, maar het lijkt er meer op dat hij handig gebruik maakte van de consternatie die was ontstaan toen, op het laatste moment, nog twee dames, min of meer gedwongen werden in de boot te springen.
Om vijf over twee werd de laatste boot weggevierd. Het bootdek van de Titanic was toen even bijna helemaal leeg. Hier en daar stonden nog wat mannen, maar vrouwen en kinderen waren er niet meer te vinden. Toen, opeens stroomde het dek vol met mannen en vrouwen die kinderen met zich mee sleepten. Het waren de derde klas passagiers, die eindelijk tot het bootdek werden toegelaten.

Opmerkingen
Uiteindelijk vertrokken minder dan 700 mensen met de reddingsboten van de Titanic. Later werd nog een handvol drenkelingen uit het water opgepikt, waarvan er een paar toch nog bezweken door de ontberingen in het koude water. Dit bracht het totaal van de geredden officieel op 705. In de boten van de Titanic was in totaal plaats voor 1178 man, bijna 500 meer dan er gered zijn. Maar 1178 is niet meer dan een getal, gebaseerd op de inhoudsmaat van de boten. Een kleine berekening leert dat, met wat passen en meten, ook wel een 1400 man, veilig, in de boten te water gelaten had kunnen worden. De zee was spiegelglad, de Titanic lag doodstil en redelijk recht, met maar een kleine helling voorover en niet al te grote slagzij over bakboord. De situatie was ideaal om de reddingsboten volledig gevuld en veilig te water te laten.
Als onderdeel van zijn onderzoek, liet senator Smith op de Olympic 65 zeelui in een reddingsboot stappen en die toen vieren en weer ophalen. Hij stelde vast dat de, inmiddels, beter getrainde bemanning van de Olympic voor het klaarmaken van de boot, het buiten boord draaien, instappen, vieren en weer ophalen, achttien minuten nodig had. Dat betekende, dat binnen een uur na de aanvaring van de Titanic, alle zestien boten die al onder davits hingen, volledig bezet, weg hadden kunnen zijn. Er zou dan nog voldoende tijd over zijn geweest om de vier opvouwbare reddingsboten ordelijk te water te laten. Maar ook met 1400 geredden – een zeer optimistisch getal overigens – zouden nog altijd 800 man geen overlevingskans hebben gehad.

Hoofdstuk 9

Heren, ieder voor zich!

Nadat de boten 1 en 2, vooraan op het bootdek, te water gelaten waren, konden de opvouwbare boten C en D uitgevouwen worden en in de vrijgekomen davits worden gehangen. Hofmeester Edward Brown vertelde dat hij alleen een paar touwen hoefde door te snijden waarmee boot C op het dek gesjord was.
Het was toen al behoorlijk laat en de Titanic lag met haar boeg al onder water. Boot C werd onder leiding van eerste officier Wilde met vrouwen en kinderen gevuld. Door een gebrek aan ervaren zeelui, die bijna allemaal met de andere reddingsboten waren weggestuurd, maakte het niet meer uit wie er hielpen de boot gevuld te krijgen. Toen men aan de opvouwbare boten begon, telde ervaring niet meer, elke helpende hand was er een. Zeelui, hofmeester, passagiers, alles krioelde door elkaar om boot C klaar te maken.
Daar vlakbij stonden een paar passagiers toe te kijken. In het groepje bevonden zich de heer Henry B. Harris en zijn vrouw Renée. Mevrouw Harris was geen ogenblik van plan geweest in een boot te stappen en was dat ook nu nog niet. Na een tijdje het gedoe bij boot C aangekeken te hebben, besloten de Harrissen naar de andere kant van het bootdek te lopen om te kijken of het daar rustiger was. Zonder er verder ook maar een moment bij na te denken, namen ze de kortste route en liepen door het brughuis van de Titanic naar de bakboordszijde. De brug van White Star Line schepen was heilig en alleen toegankelijk voor officieren of voor degenen die daar hun werk hadden. Geen mens, zelfs niet de directeur van de maatschappij, kwam de brug op zonder dat hem daar toestemming voor was gegeven. Maar nu bestonden er geen regels en barrières meer en de heer en mevrouw Harris liepen door de brug alsof ze een wandelingetje in het park aan het maken waren. Op de brug kwamen ze kapitein Smith tegen, die niet vroeg wat ze daar deden, maar wel waarom mevrouw Harris nog niet van boord was. "Waarom bent u nog steeds hier? Waarom bent u nog niet weg?" waarop mevrouw Harris verbaasd antwoordde: "Ik wil bij mijn man blijven".
"Begrijpt u dan niet dat uw man een veel betere kans heeft om gered te worden, als hij niet ook nog de zorg voor u heeft?" vroeg Smith haar indringend. Mevrouw Harris zag de redelijkheid van dat argument wel in. Eerder die dag, had ze haar arm gebroken toen ze misstapte op de grote trap en nu liep ze met haar arm in een mitella. Voor haar man zou het zeker niet makkelijk zijn om haar in die toestand te redden. Ook bij Renée Harris won toen het menselijk instinct om te overleven het van de wens om bij haar man te blijven en ze stapte in boot D. Maar Renée Harris heeft de rest van haar leven daar een gevoel van spijt en pijn over gehouden. Diep in haar hart vond ze dat ze door kapitein Smith en haar man was omgepraat.
De verhalen over vrouwen die bij hun mannen wilden blijven en verdronken, horen bij de vele mythen die over de Titanic verteld worden. Er bestaat slechts één duidelijk voorbeeld van zo'n opoffering. Mevrouw Ida Blum Straus weigerde haar man Isidor te verlaten, "Ik ben altijd bij mijn man gebleven; waarom zou ik hem nu verlaten?" zei ze toen haar gevraagd werd in boot 8 te stappen. Mevrouw Straus gaf daarop haar hulp Ellen Bird de bontmantel die ze aan had met de woorden, "doe dit aan kind, het zal in de boot koud zijn en ik heb hem niet meer nodig." Bekenden van de Strauses, probeerden Ida toch nog over te halen in een boot plaats te nemen, maar mevrouw Straus was vastbesloten bij haar man te blijven, "we heb-

De heer en mevrouw Straus. Ida Straus weigerde haar man te verlaten, "waar jij gaat, ga ik ook" zei ze tegen haar man en daar bleef het bij.

Van eerste officier Henry T. Wilde is heel weinig bekend. Hij was aanwezig bij de schietpartij bij boot C en hij komt het meest in aanmerking voor "de zelfmoord van een officier" die daar, volgens getuigen, plaats gevonden zou hebben.

ben vele jaren samen gelukkig geleefd; waar jij gaat, ga ik ook", zei ze tegen haar man. De Strauses liepen daarop weg van de groep mensen bij boot 8 en gingen op een paar dekstoelen verderop zitten. Er zijn verschillende versies van dit verhaal, maar ze komen allemaal op hetzelfde neer. De dramatische beslissing van mevrouw Straus sprak sterk tot de verbeelding van de massa. De Strauses hadden in Amerika een nationale bekendheid. Isidor Straus was een prominente figuur geweest in de Confederatie tijdens de burgeroorlog, later had hij in het Congres gezeten. Hij en zijn vrouw hadden samen in New York het warenhuis Macy's opgebouwd tot een nationaal instituut – het bestaat nog altijd. Het echtpaar was al ver in de 60 en besteedde hun oude dag aan adviesorganen, liefdadigheid, hobbies en reizen. De grote kranten in Amerika volgden het doen en laten van het echtpaar Straus tot in het absurde. Twee weken na de ramp kwam de New York Times met het verhaal dat het lievelingspaard van Isidor Straus, Bess, op onverklaarbare wijze was gestorven in dezelfde nacht als die waarin de Titanic was vergaan en haar baas was omgekomen. Bij markante figuren schijnen nu eenmaal sterke verhalen te horen.

Boot D was de laatste boot, die nog enigszins ordelijk te water ging. Bij boot C, aan de andere kant van het schip, was dat alles behalve het geval. In de kluwen mensen die de boot gereed maakte, hielp ook Bruce Ismay mee. Ismay was niet geliefd bij het White Star Line personeel en men zag hem liever niet dan wel aan boord van de schepen, maar ook dat soort gevoelens telde al niet meer. Ismay hielp vrouwen en kinderen instappen en niemand zei tegen hem dat hij zich met zijn eigen zaken moest bemoeien of snauwde hem af.

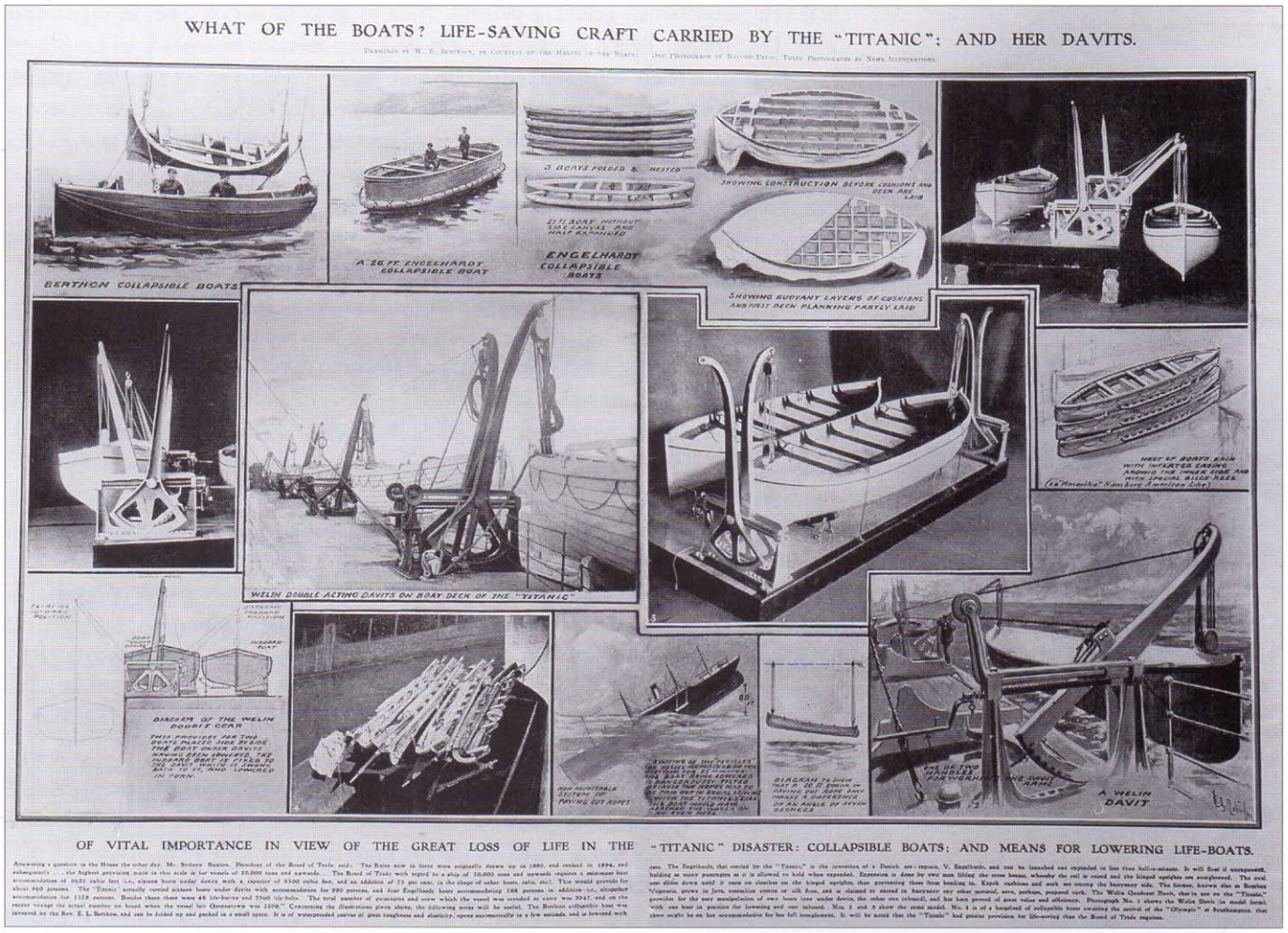
Kwartiermeester George Rowe was nog steeds bezig vuurpijlen af te schieten en tussendoor met de morse lamp het schip in de verte op te roepen, maar een antwoord kwam er niet van de vreemdeling. Op een gegeven moment meende Rowe nog een licht, nu aan stuurboord, te zien en meldde dat kapitein Smith. Die nam zijn kijker en wist Rowe te vertellen dat het geen licht van een schip, maar een planeet was. Hij overhandigde Rowe zijn kijker, zodat hij zelf ook even kon kijken.

Kort daarop vroeg chef stuurman Wilde wie het bevel over boot C had. Kapitein Smith stuurde Rowe weg van de brug en zei dat hij het bevel over de boot moest nemen. Plotseling ontstond er geschreeuw bij de boot en vielen er pistoolschoten. Hoe het tumult ontstond is niet bekend. Er zijn goede bronnen die zeggen dat er mannen waren – twee hofmeesters werd er gezegd – die zich in de boot wilden storten en dat daarom een stuurman zijn revolver gebruikte. Er wordt ook gesproken over het neerschieten van twee mannelijke passagiers en, als waarschuwing, van het in de lucht schieten. Het lijkt er op dat Ismay van het tumult gebruik maakte en op een nog open plek, vooraan in de boot, ging zitten.

Ook zijn er aanwijzingen voor de zelfmoord van een stuurman, die daar gelijktijdig zou hebben plaatsgevonden, maar waar de getuigenverklaringen nogal tegenstrijdig over zijn. Twee eerste klas passagiers, Hugh Woolner en Hakon B. Steffanson, waren op het tumult afgekomen en zagen eerste stuurman Murdoch twee keer in de lucht schieten. Derde klas passagier Eugene Daly, vertelde een krant, kort na de ramp, hoe hij aan stuurboord een stuurman twee mannen had zien doodschieten, vervolgens hoorde hij weer een schot en zag de stuurman op het dek liggen. Toen vond Daly het welletjes en dook over boord. Eerste klas passagier George Rheims, vertelde in een brief aan zijn zuster, dat hij een stuurman een man zag doodschieten en dat de officier vervolgens zei: "Heren, ieder voor zich!" waarna hij zichzelf door het hoofd schoot. Jack Thayer, ook een eerste klas passagier, schreef in 1940, dat hij purser McElroy twee maal had zien schieten toen twee mannen zich in een boot wilden storten, maar hij dacht niet dat ze geraakt waren.

In al deze volstrekt onafhankelijk van elkaar afgelegde verklaringen, zit een duidelijke overeenkomst. Alleen de details kloppen niet, maar op het slecht verlichte bootdek waren alle details ook niet waar te nemen.

Alleen aan de stuurlui waren wapens uitgedeeld en een van hen moet die schoten hebben afgevuurd. Wie dat is geweest, is moeilijk na te gaan. Van de drie officieren die zich met de opvouwbare boot C bezig hebben gehouden – kapitein Smith, eerste officier Henry Wilde en eerste stuurman Bill Murdoch – heeft geen de ramp overleefd. Kapitein Smith en Murdoch zijn tot het laatst door meerdere getuigen



Na de ramp bestond er bij het publiek grote belangstelling voor reddingsboten. De geïllustreerde bladen uit die tijd besteden er dan ook ruim aandacht aan. De opvouwbare boot van het Engelhardt type, waarvan er vier op de Titanic waren geïnstalleerd, is afgebeeld op het tweede plaatje van links, boven.

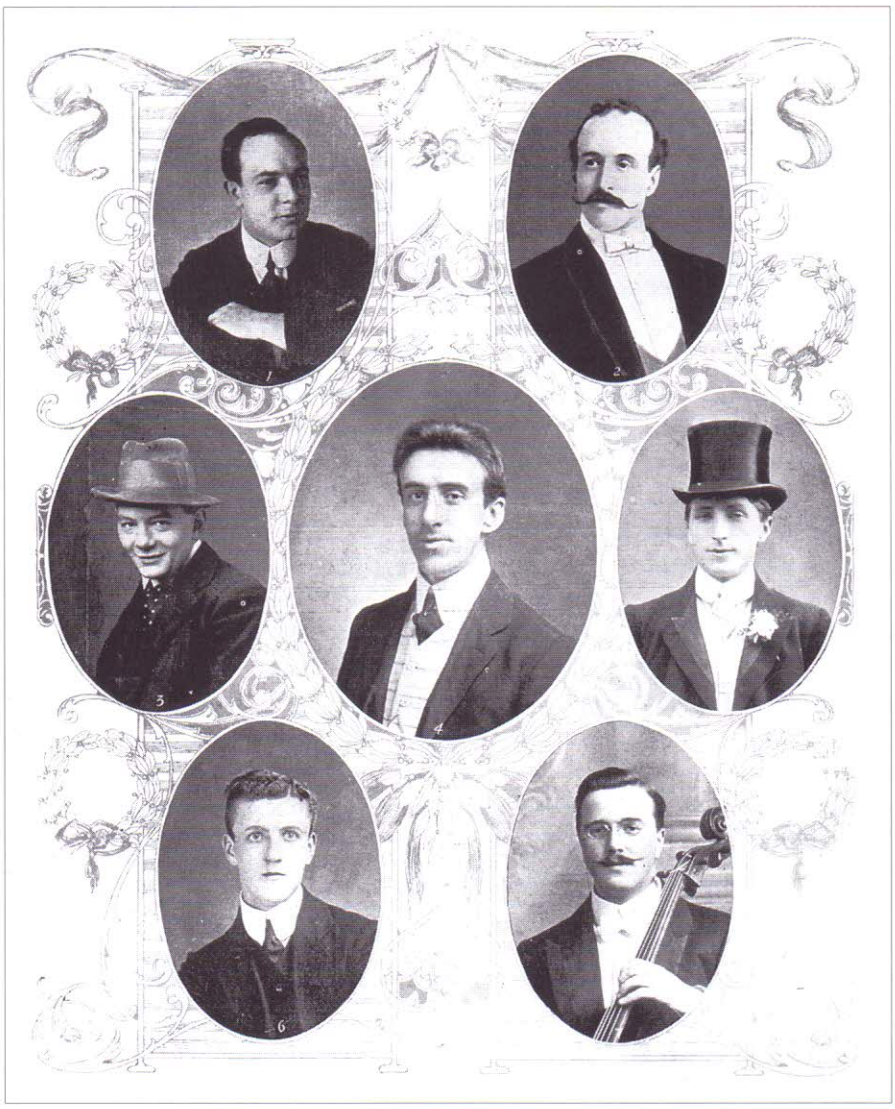
gezien. Van eerste officier Henry Wilde is maar heel weinig bekend. Hij komt echter wel het meest in aanmerking voor de schietpartij of de eventuele zelfmoord. Maar kwartiermeester Rowe, die het bevel over boot C had, kreeg, toen de boot al in het water lag, van Wilde nog de opdracht de andere boten terug te halen om meer mensen op te nemen.

Geschoten werd er ook achter op het bootdek aan bakboord. Toen vijfde stuurman Lowe met zijn overvolle boot 14 werd afgevierd, wilde een aantal mannen in de boot duiken. Lowe, die toch al als de dood was dat zijn boot elk ogenblik onder de last van 63 man doormidden kon breken, greep zijn pistool en schoot langs het schip in het water: "Wie dat nog eens probeert, krijgt dit!" schreeuwde hij. En bij elk dek dat hij passeerde schoot hij een keer in het water om lieden die alsnog in zijn boot wilden springen te ontmoedigen. Die dreiging werkte, want niemand probeerde het meer.

Aan het schieten van Lowe werd later, tijdens de twee onderzoeken, veel aandacht geschonken. Lowe moest heel wat vragen beantwoorden voor men er van overtuigd was dat hij niemand had neergeschoten. Senator Smith die Lowe in Washington ondervroeg, slikte even toen Lowe hem vertelde dat hij het pistool, op dat moment nog gewoon in zijn zak had zitten.

De wapens waren even na één uur op de brug uitgereikt door tweede stuurman Lightoller, die de sleutel van de wapenkast nog bij zich droeg. Het beheer van de wapens behoorde tot de verantwoordelijkheden van de eerste stuurman. Toen Ligtholler degradeerde van eerste naar tweede stuurman, had hij vergeten Murdoch de sleutel te geven. Hij werd dan ook tegen zijn zin van zijn werk bij de reddingsboten weggehaald om de wapens te gaan uitdelen. Later vertelde hij dat hij Webley revolvers had uitgedeeld, die nog keurig in vetvrije papier zaten. Als dat zo was, dan zouden die revolvers pas bruikbaar zijn na grondig schoonmaken en daar was geen tijd voor. Vijfde stuurman Lowe vertelde senator Smith dat hij een Brow-

ning-pistool op zak droeg. Waarschijnlijk zijn eigen exemplaar. Het schieten bij boot C, blijft in raadselen gehuld.
Bij de laatste twee opvouwbare boten A en B waren tegen twee uur de problemen gigantisch. Het leek onbegonnen werk om die boten klaar te maken. Ze lagen niet op het dek, maar op het dak van het officiersverblijf dat het verlengde van de brug vormde. Om de boten van het dak te krijgen was geen enkele voorziening getroffen, er stond zelfs een nette reling op het dak, die eerst verwijderd moest worden. Ondanks improviseren met roeiriemen, planken en spanten uit de boten zelf, lukte het niet de twee boten behoorlijk onder de davits te krijgen. Boot B viel van de provisorische glijbaan, die de bemanning gemaakt had en kwam omgekeerd op het dek terecht. Boot A kwam aan stuurboord wel goed op het dek te liggen, maar kon door de slagzij naar bakboord die de Titanic maakte, niet door de mannen onder de davits gesleept worden. Een poging om met behulp van de vrijgekomen talies van de davits de boot tegen het hellende dek op te hijsen, lukte niet.
Een ploeg mannen was nog hard aan het werk met de beide boten en een stuk of zes vrouwen stond nog te wachten om in boot A te kunnen stappen, toen de Titanic plotseling een duik naar voren nam en de brug onder een grote golf verdween. De mannen die in de boot stonden werden er uitgesmeten en gingen ineens kopje onder in het ijskoude zeewater. Het laatste dat hofmeester Edward Brown zag van de zes vrouwen, die hij net uit de derde klas had opgehaald en in boot A wilde zetten, was dat ze in het water voor hun leven vochten. De boot, waarvan de zijkanten nog niet eens uitgevouwen waren, dreef op dat moment van de Titanic weg. Hetzelfde gebeurde met boot B, alleen die boot dreef ondersteboven weg.
De mensen die nu nog aan boord waren renden allemaal naar achteren, weg van de grote golf die hier en daar mensen opslokte. Het was voor iedereen toen wel duidelijk dat de Titanic niet lang meer zou blijven drijven.
Tot dan toe hadden de musici, onder leiding van Wallace Hartley, populaire muziek ten gehore gebracht. Het doorspelen van de band is een van de meest tot de verbeelding sprekende gebeurtenissen van de Titanic ramp. Maar in feite is over het laatste optreden van de musici maar erg weinig bekend. Alle musici zijn omgekomen, dus moet afgegaan worden op de soms vage verklaringen van overlevenden. Niemand kon bijvoorbeeld zeggen of alle musici te samen hadden gespeeld of niet. De Titanic had twee groepjes musici, een kwintet en een trio. Gewoonlijk speelden de groepjes op heel verschillende plaatsen in het schip. Of dat die nacht ook zo was, is niet bekend. Het ligt voor de hand dat ze tegelijk gewaarschuwd werden en alle acht gezamenlijk met hun instrumenten naar boven vertrokken. Vierde stuurman Boxhall zag de band, kort na de aanvaring, staan spelen in de eerste klas. Volgens hem speelden ze toen "Alexander's Ragtime Band". Even later om kwart over twaalf, zag eerste klas passagier Jack Thayer ze daar ook spelen en het viel hem op dat ze in hun gewone blauwe uniformen stonden te spelen, alsof er niets aan de hand was. De passagiers liepen daar druk heen en weer zonder veel aandacht aan de band te besteden. De licht klassieke muziek en operette deuntjes, die doorgaans gespeeld werden, hadden plaats gemaakt voor een populairder genre. In de grote eerste klas lounge klonken dan ook voornamelijk ragtime deuntjes.
Toen de meeste passagiers de lounge verlieten en naar het bootdek gingen, posteerden de musici zich in de eerste klas entree, boven aan de grote trap op het bootdek. Nadat de passagiers ook dit punt gepasseerd waren, verplaatste de band zich naar het bootdek, vlak voor de ingang van de eerste klas aan bakboord. Of toen alle musici nog meespeelden, is niet bekend. Twee van hen, Percy Taylor en Theodore Brailey, waren als pianist aan boord. Ongetwijfeld konden die ook andere instrumenten bespelen – Percy Taylor stond bijvoorbeeld ook te boek als violist -, maar of ze die bij zich hadden, weet niemand. In de lounge stond een concertvleugel en in de eerste klas ingang op het bootdek een piano die gebruikt werden toen de band daar speelde. Maar er zal heus geen piano het bootdek opgesleept zijn. Of de twee pianisten op het bootdek afhaakten of een ander instrument namen, blijft een raadsel.
Hoe lang de musici doorspeelden, is ook niet erg duidelijk. Aangenomen wordt dat de band tot het laatst toe doorspeelde. Edward Brown, die tot het einde druk in de weer was met de twee opvouwbare boten aan stuurboord, vertelde: "Ik kan me niet



De musici van de Titanic werden als helden geroemd omdat ze tot het laatst door hadden gespeeld; geen van hen overleefde de ramp. 1. J. Fred P. Clark (bassist), 2. Percy C. Taylor (pianist), 3. Roger Breicoux (cellist), 4. Wallace H. Hartley (violist en bandleider), daarnaast Theodore Brailey (pianist), 6. John (Jock) L. Hume (violist), 7. Jack W. (Bill) Woodward (cellist).

herinneren dat ik ze hoorde stoppen." Marconist Harold Bride was op het officiersverblijf bezig boot B naar beneden te krijgen en hoorde ze al die tijd nog spelen. Net als olieman Thomas Ranger, die pas aan dek verscheen toen hij geen reddingsboot meer zag. Daar staan de verklaringen van eerste klas passagiers kolonel Gracie en de heer Algernon H. Barkworth tegenover. Een half uur voor het schip definitief zonk, zag Gracie dat de musici hun instrumenten neerlegden. Even later zag Barkworth op die plek wel de instrumenten liggen, maar van de musici geen spoor.
Brown en Bride kunnen zo druk bezig geweest zijn, dat het stoppen van de muziek hen niet eens opgevallen was en olieman Thomas Ranger kan zich op het donkere dek vergist hebben. Maar duidelijk is wel dat de musici zo lang als maar kon gespeeld hebben.
De band, die "Nader mijn God tot U" zou hebben gespeeld, wordt altijd aan de ondergang van de Titanic verbonden. Veel mensen geloven dat nog altijd en veel overlevenden hebben tot hun dood volgehouden dat dat het laatste was wat de band speelde. Bij nadere beschouwing blijkt dat die overlevenden allemaal al lang niet meer aan boord waren op het moment dat de band het gespeeld zou hebben. Ze zaten in een van de reddingsboten, op een paar honderd meter afstand. Mevrouw Charlotte Collyer, in boot 14, schreef kort na de ramp over de band: "Ze speelden vrolijke melodieën, ragtime, en hielden het vol tot het bittere eind." Een flink eind verder in haar verslag meldde ze dan zomaar, "de band speelde Nader mijn God tot U, ik kon het duidelijk horen", maar boot 14 bevond zich op dat moment op ruim een mijl (2 km) van de Titanic. Van de overlevenden die wel tot het laatst aan boord waren, is er niet één die zich die plechtige klanken herinnert.
Het verhaal dook onmiddellijk op toen de geredden in New York aankwamen en

George Krins "violist" stond bijna nooit afgebeeld op de vele Engelse herdenkingsfoto's van de band. Hij was, net als Roger Breicoux, van Belgische afkomst en kwam uit Luik. Zijn foto verscheen voor het eerst in Franstalige geïllustreerde bladen.

THE MORNING HERALD

6,573 A DAY ONE EDITION ONLY

6,492 A DAY ONE EDITION ONLY

GIANT TITANIC WENT DOWN WHILE HER BAND WAS PLAYING

Terrible Details of Sinking of Ocean Liner Told by Exhausted Survivors

WHO ARRIVED ON CARPATHIA

Scenes Enacted When Rescue Steamship Docked in New York Last Night and Anxious Moments Preceding the Arrival—Thrilling Stories Followed Ramming of Huge Iceberg by Titanic and Filling and Despatch of Life Boats, Which Carried Practically All the Women and a Few Men. Survivors Say There Was no Disorder, no Panic and Many Went to Heroes' Graves, Including Col. John Jacob Astor and Other Notables—Detailed Stories of Several Survivors and Interesting Incidents in Connection with Arrival of Carpathia.

IMPOSSIBLE TO DESCRIBE SCENES WHEN WIVES AND HUSBANDS SEPARATED FOR WOMEN TO TAKE THEIR PLACES IN THE INADEQUATE LIFEBOATS

Off to water

MR AND MRS JACQUES FUTRELLE

ARRANGEMENT OF LIFEBOATS ON THE TITANIC

MR AND MRS GEORGE D WIDENER

INDICTMENTS HANDED DOWN

CONGRESSIONAL INVESTIGATION

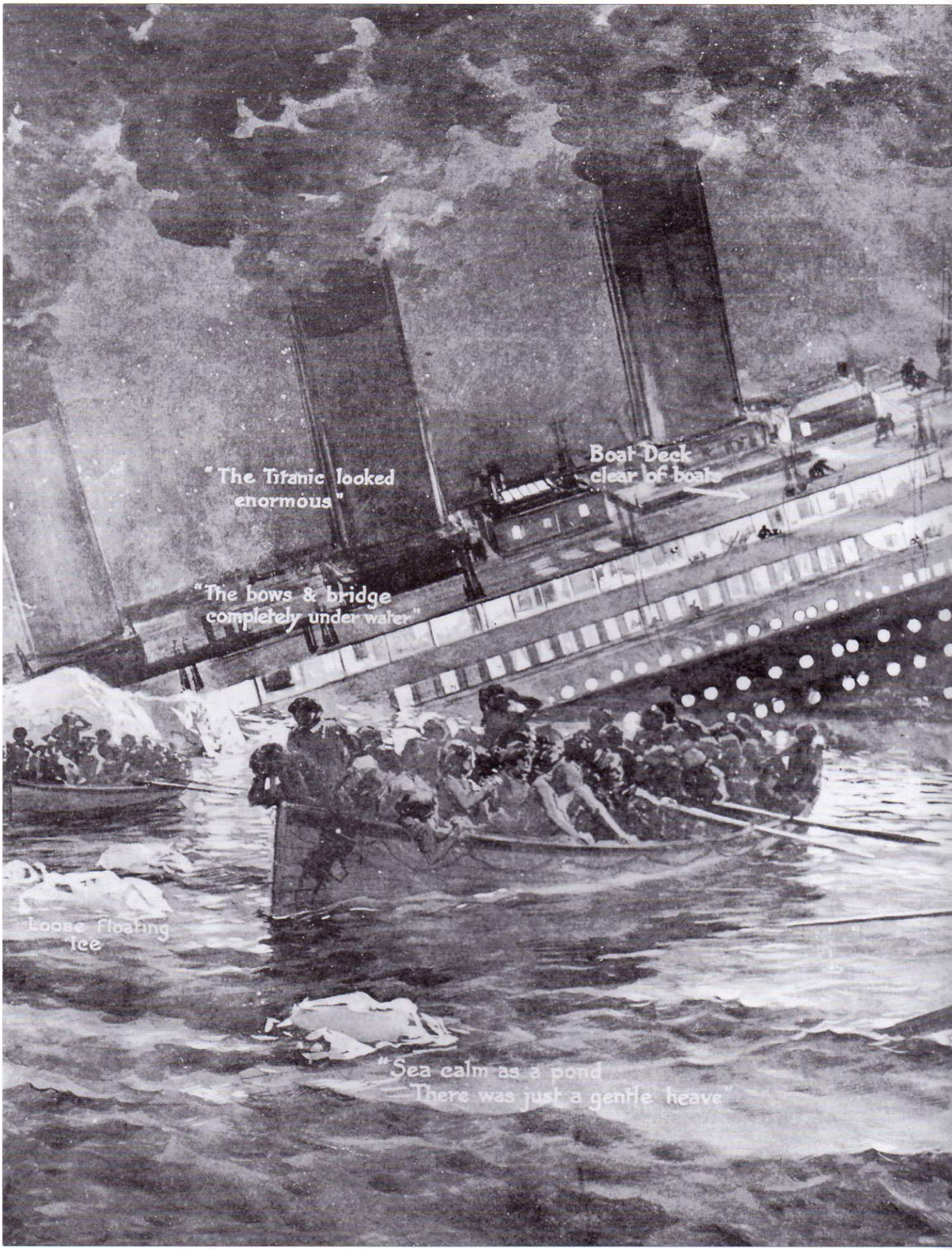
Het doorspelen van de band totdat de Titanic zonk, sprak sterk tot de verbeelding van het publiek. De New Yorkse "Morning Herald" opende haar Titanic verslaggeving, de dag na aankomst van de geredden, met de kop; "GIGANTISCHE TITANIC ZONK TERWIJL HAAR BAND SPEELDE".

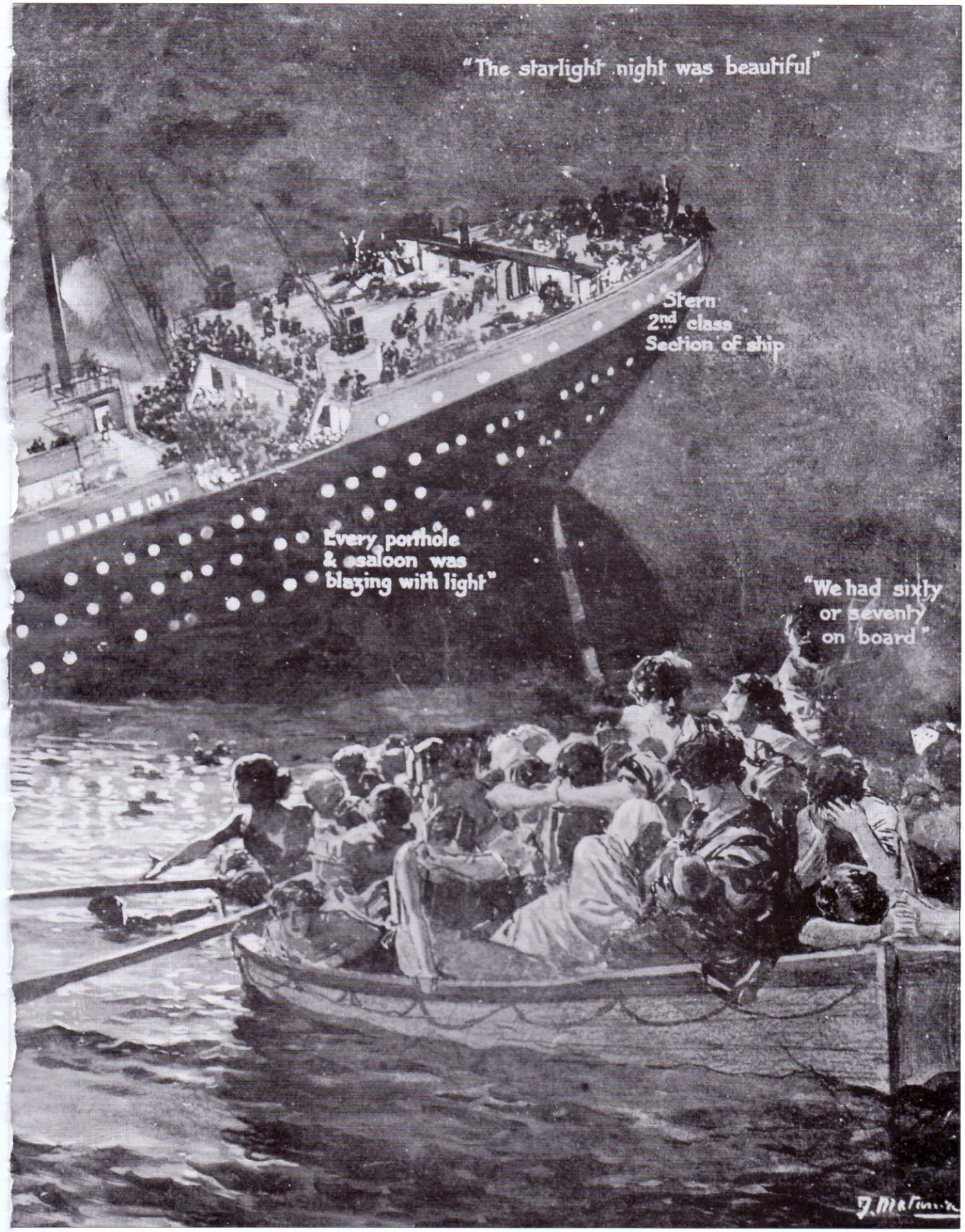
de kranten zich op de overlevenden stortten. De psalm werd daarna wekenlang in bijna alle kerken en bij alle herdenkingsbijeenkomsten plechtig gespeeld; "tot dat je er ziek van werd" zoals een oud-collega van bandleider Wallace Hartley later zei.

Eén krant deed niet mee aan de hysterie: de New York Times. Niet omdat de krant het geen mooi of pakkend verhaal vond, maar omdat het dacht een beter verhaal te hebben. De hoofdredacteur, Carr van Anda, had door zijn relatie met Guglielmo Marconi zelf, een interview weten te krijgen met marconist Harold Bride, zodra die in New York aankwam. In dat interview vertelde Bride driemaal terloops, dat hij vlak voor het einde, de band "Autumn" (Herfst) had horen spelen. De krant nam onmiddellijk aan dat het ging om het laatste stuk dat er gespeeld was en dat dat het weinig bekende Episcopaalse gezang of loflied "Autumn" was. Zonder Bride daarover te raadplegen, drukte ze een verhaal af dat geheel gewijd was aan deze veronderstelling. Bij het artikel werd dramatisch de tekst en de muziek van het gezang geplaatst. Andere Amerikaanse kranten namen het verhaal over omdat Bride tot het laatst op het schip was en als een getraind waarnemer en een autoriteit werd beschouwd. De uitvoering van het loflied "Autumn" werd daardoor wel als het laatste optreden van de acht musici beschouwd. Maar er werden ook andere, even plechtige of toepasselijke muziekstukken genoemd door mensen die beslist niet op sensatie uit waren. Eerste klas passagier Washington Dodge heeft altijd volgehouden dat het laatste stuk het gezang "Leidt Vriendelijk Licht" was. En mevrouw Edwina McKinzy heeft zich tot haar dood in 1984, heel duidelijk de tonen van Victor Herbert's populaire musical deuntje "Ah Sweet Mystery of Life" herinnerd. Toch bleef het "Nader mijn God tot U" het gezang dat altijd het hardnekkigst in mindere publicaties genoemd bleef, terwijl "Autumn" meer door schrijvers van formaat en historici naar voren werd gehaald.

Maar het eerste teken dat "Autumn" net zo min kon kloppen als "Nader mijn God tot U", "Leidt Vriendelijk Licht" of "Ah Sweet Mystery of Life" was al in 1912 in de Daily Telegraph van 19 april te lezen. De krant noemde "Autumn" geen gezang of loflied, maar een "ragtime deuntje". Als geestelijk lied was "Autumn" in 1912 nauwelijks meer bekend – het werd in 1916 zelfs uit de gezangboekjes verwijderd. Het is onwaarschijnlijk dat de musici van de Titanic het zonder bladmuziek zouden hebben kunnen spelen. Bovendien zijn lofliederen meestal niet bekend onder hun titel, maar met de woorden van de eerste regel. De psalm "Nader mijn God tot U" kent verschillende versies, twee alleen al in Engeland en die zijn weer anders dan de Amerikaanse. De verschillende nationaliteiten aan boord van de Titanic en in de boten zouden waarschijnlijk alleen de hun bekende versie hebben herkend. Kolonel Gracie, die tot het laatst aan boord was, zei later: "Als "Nader mijn God

De Titanic een half uur voordat ze definitief zonk. Het licht brandt nog, maar de mensen zoeken de tijdelijke veiligheid van het, derde klas, achterdek op.



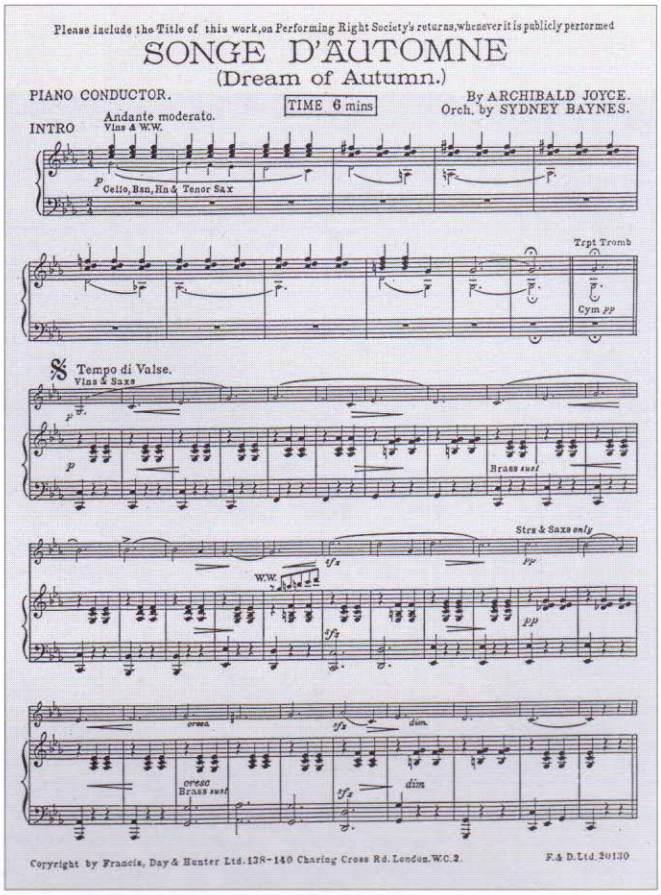

"The starlight night was beautiful"
Stern
2nd class
Section of ship
Every porthole
& saloon was
blazing with light"
"We had sixty
or seventy
on board"

tot U" gespeeld zou zijn, zou mij dat zeker zijn opgevallen en ik zou het hebben beschouwd als een tactloze waarschuwing voor de onvermijdelijke dood, hetgeen waarschijnlijk tot paniek zou leiden, terwijl onze hele inzet er juist op gericht was die te voorkomen..."

Bride's "Autumn" is in de eerste plaats niet noodzakelijkerwijs het allerlaatste wat de band speelde. Hij noemde het als het laatste nummer dat hij zelf hoorde. In de tweede plaats had hij het over een populair wijsje uit die tijd. In Engeland was "Songe d'Automne" (Herfst droom) een geliefde wals die veel in hotels, tearooms, en café's door strijkjes gespeeld werd. In het White Star Line "Music" boekje stond het op het repertoire onder nummer 114, bij de walsen. "Songe d'Automne" stond beter bekend als "Dream of Autumn", maar werd meestal kortweg "Autumn" genoemd. De bekende Engelse dansbandleider Archibald Joyce, alias "De Wals Koning", had het in 1908 gecomponeerd. In Amerika was het niet erg populair en kreeg ook later geen bekendheid. Vandaar dat de New York Times – mede onder druk van het publiek, dat een plechtig moment op het hellende dek van de Titanic wenste – aannam dat Bride een gezang bedoelde toen hij het over "Autumn" had.

Onder de scheepsmusici heeft er nooit twijfel bestaan over "Autumn". Zij dachten altijd direct aan "Songe d'Automne" en ook de hofmeesters van de Titanic dachten er zo over. Toen een scheepsband het eens speelde, kwam er een hofmeester, die de Titanic had overleefd, op de musici af en vertelde hen dat het een wals was die ongeluk bracht.

Ondanks al deze argumenten blijft "Nader mijn God tot U" bij het publiek toch de grote favoriet voor het laatste nummer dat de band speelde. Op het grafmonument van bandleider Wallace Hartley in Clone, Lancashire, staan dan ook de eerste noten van "Nader mijn God tot U", uiteraard de Methodistische versie want tot die kerk behoorde hij.



Songe d'Automne (Herfst droom) was het laatste dat, volgens Herold Bride, tweede marconist van de Titanic, aan boord gespeeld werd. Maar veel overlevenden hielden vol dat het "Nader Mijn God tot U" was.

Opmerkingen

De nabestaanden van de musici kregen, noch van de White Star Line, noch van hun agent C.W. & F.N. Black, enige financiële tegemoetkoming. De White Star wees de familie er op dat de musici niet in hun dienst waren geweest en de Blacks schoven de familie door naar hun verzekeringsmaatschappij. Die weigerde elke vergoeding omdat de Blacks als agenten en niet als werkgevers voor de musici hadden opgetreden. De Engelse rechter was ook machteloos omdat deze freelance musici nergens in dienst waren. Uiteindelijk was het het "Titanic Relief Fund" dat met particuliere giften de nabestaanden met een klein bedrag nog wat verlichting kon geven.

Veertien dagen na de ramp stuurde agent Black de nabestaanden van violist Jock Hume nog wel een uniformrekening van 14s.7d. (ongeveer *f* 9,-) met de vraag of die voldaan kon worden.

"Songe d'Automne" is in Nederland bij het publiek geen erg bekende wals geworden, maar de strijkjes in horeca bedrijven van voor de tweede wereldoorlog hadden het bijna allemaal op hun repertoire. In de jaren vijftig en zestig voerde Johan Jong het op het VARA orgel voor de radio nog wel eens uit.

Hoofdstuk 10

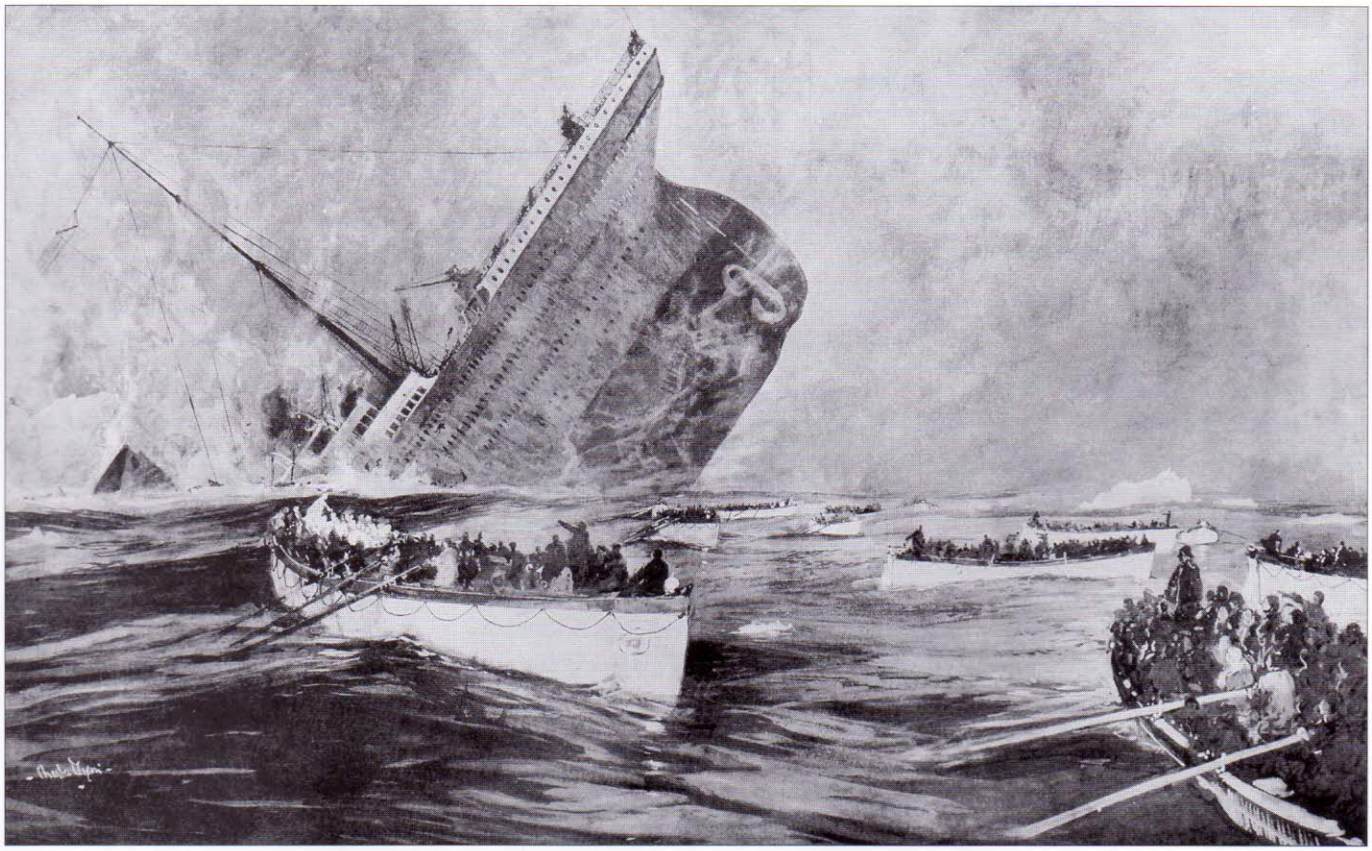
Ze zonk, net zoals je in de film ziet

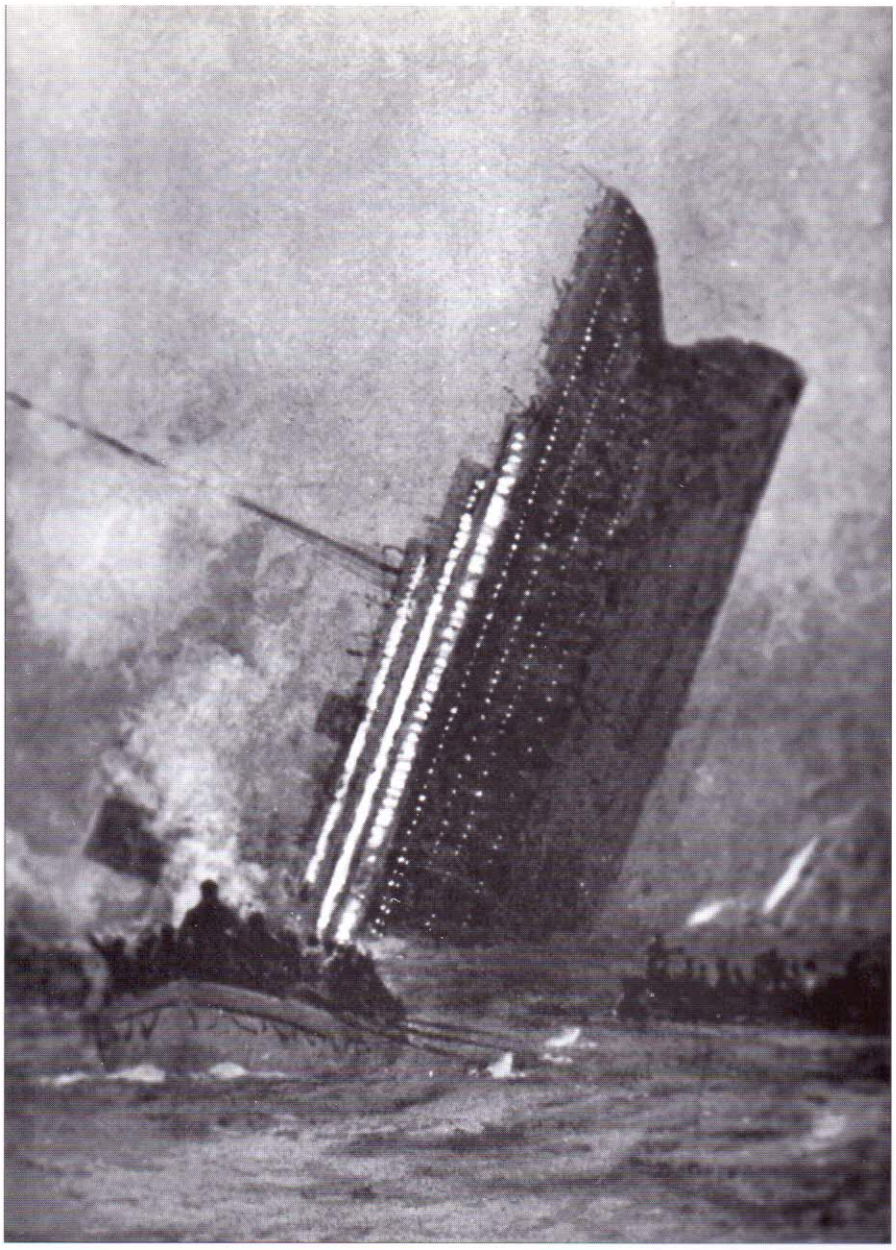
Toen de band ophield met spelen en de twee laatste opvouwbare boten wegdreven, sprongen sommige mannen overboord. Anderen wachtten gelaten het onafwendbare einde af, maar de meesten vluchtten in de richting van het achterdek. Kolonel Gracie en eerste klas passagier Clinch Smith behoorden tot de groep die de tijdelijke veiligheid van het achterdek probeerden op te zoeken. Halverwege liepen ze tegen een soort lawine van derde klas passagiers op die bij honderden het bootdek op stroomden. Deze mensen, mannen, vrouwen en kinderen waren tot het laatst toe benedendeks gehouden.

De White Star Line heeft altijd hardnekkig ontkend dat de derde klas passagiers oneerlijk behandeld waren. De enige regel die voor alle klassen had gegolden, hield men vol, was: "vrouwen en kinderen eerst". Maar de cijfers logen niet en de verklaringen van passagiers en het eigen personeel waren zeer verontrustend. In de eerste en tweede klas werden ruim 320 van de 610, of meer dan de helft van de passagiers gered. In de derde klas werden nog geen 180 van de ruim 700 passagiers, of een kwart, gered. Bijna alle vrouwen en kinderen uit de eerste en tweede klas (94%) werden gered; van de derde klas overleefde nog niet de helft van hen (42%).

De White Star Line had snel de nodige verklaringen bij de hand. Vrouwen wilden hun mannen niet achterlaten, velen wilden hun bagage niet alleen laten en de buitenlanders verstonden geen of nauwelijks Engels en begrepen niet wat er aan de

Een van de vele afbeeldingen die kort na de ramp in de geïllustreerde bladen verschenen van de laatste ogenblikken van de Titanic.

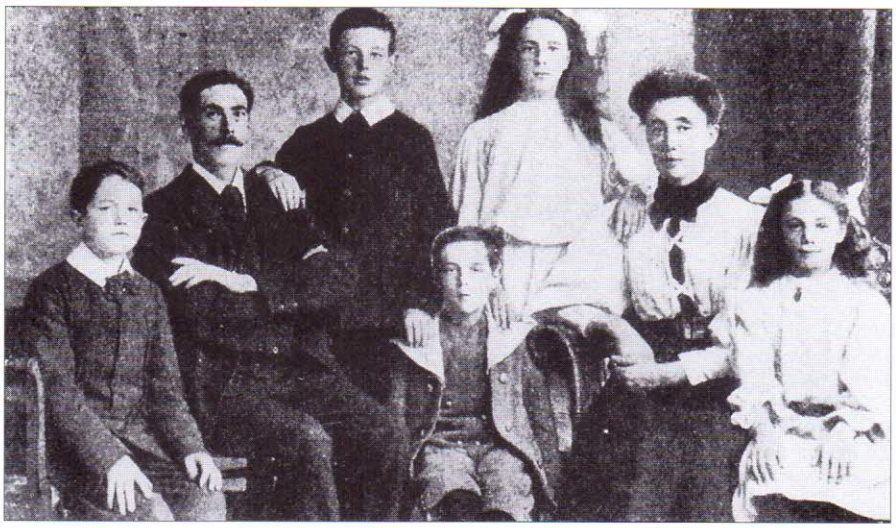




Het zinken van de Titanic, geschilderd door de bekende Engelse maritieme schilder Norman Wilkinson. Het is een van de meest dramatische afbeeldingen van het zinkende schip en het enige schilderij dat Wilkinson van de Titanic maakte. Hij deed dit als illustratie voor de eerste roman die over de ramp werd geschreven, "TITANIC" van Filson Young, 1912.

hand was. Op de lijst van verdronken derde klas passagiers staan Engelse families die allemaal omkwamen; de Goodwins met zes kinderen, de zes man sterke familie Ford, alle Davies, Billiards, Peacocks en de zeven Sages, er is er geen een die de ramp overleefde. Van geen van deze families kan gezegd worden dat ze geen behoorlijk Engels verstonden of hun bagage niet wensten achter te laten. Frederick Goodwin, bijvoorbeeld, was een goed opgeleide elektrotechnicus die beslist begrepen zal hebben dat het hellende dek onder zijn voeten niet veel goeds te voorspellen had.

Een klein aantal derde klas passagiers werd in ploegjes van 25 à 30 man onder leiding van een hofmeester naar het bootdek gebracht. Bekend is dat de hofmeesters John Hart en Denton Cox met zo'n ploegje vrouwen en kinderen die tocht maakten. Hart zelfs twee maal, van Cox is maar een tocht bekend. Hart en Cox brachten samen op die manier bijna alle geredde vrouwen en kinderen naar een boot. De overige geredde derde klas passagiers, voornamelijk mannen, hadden hun leven te danken aan eigen initiatief. Voor sommigen was de tocht naar het bootdek zonder problemen verlopen, anderen hadden bijna op de vuist gemoeten met bemanningsleden die hen tegen hadden willen houden. De meesten hadden via voor hen onbekend terrein van gangen, trappen en openbare ruimten, uiteindelijk het bootdek gevonden. Een groep jonge mannen en vrouwen was langs een van de laadkranen vanaf het derde klas dek naar het B dek geklommen en vandaar, via de tweede klas, op het bootdek terecht gekomen. Eenmaal daar waren hun problemen nog niet over, want ook daar was initiatief de sleutel tot overleven. Vrouwen uit de derde klas werden wel tot de boten toegelaten, maar mannen niet, die moesten zich



De familie Goodwin reisde derde klas naar Amerika, waar Frederick Goodwin een baan als technicus bij de Niagara elektriciteitscentrale had gekregen; de hele familie kwam om het leven.

onderin een boot verstoppen voordat zo'n boot, half gevuld met vrouwen en kinderen, te water werd gelaten. De derde klas heeft het vanaf het begin van de ramp, uiterst moeilijk gehad. Door de geruststellende woorden van de hofmeesters, geloofden de meeste derde klas passagiers aanvankelijk niet dat er iets aan de hand was. Sommigen gingen, gerustgesteld, gewoon weer terug naar hun kooi en werden daarna niet meer geroepen. Alleen al daardoor liep de derde klas een achterstand van een uur op in de race om de reddingsboten. Toen de eersten het bootdek bereikten, waren de meeste boten al lang weg.

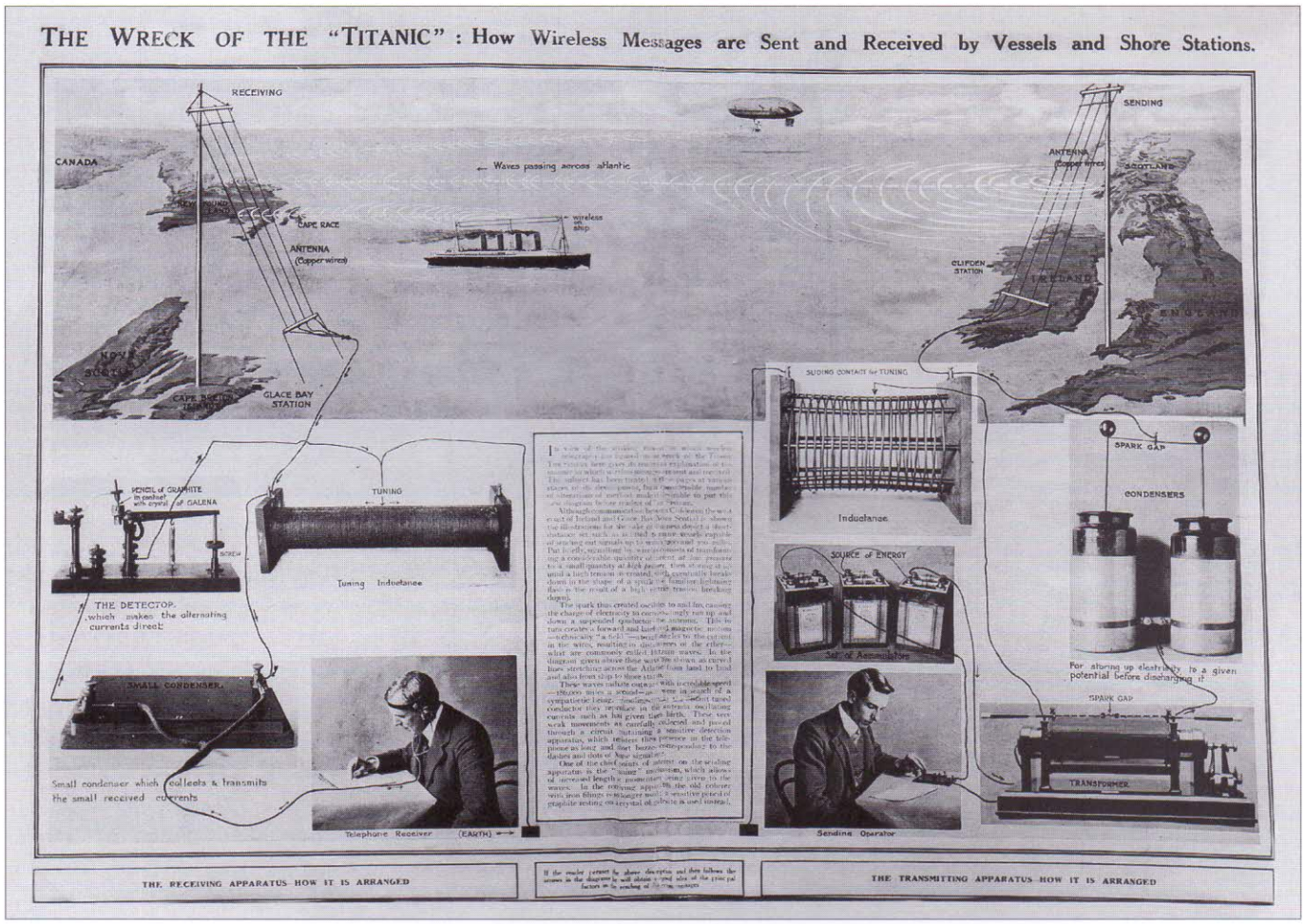
Het verhaal van de jonge Belgische emigrant Jules Sap uit een dorpje in Vlaanderen is typisch voor wat de derde klas mannen moesten doorstaan en hoe gedwee zij zich opstelden. Sap had zijn onderkomen voor in het schip waar alle alleen reizende mannen strikt gescheiden werden gehouden van de vrouwen. Hij was door de aanvaring wakker geworden en in zijn lange onderbroek het dek opgevlogen. Na gerust gesteld te zijn, er zou niets aan de hand zijn, ging hij terug naar zijn hut. Toen daar even later het water binnenstroomde, ging hij met zijn vrienden en dorpsgenoten op weg naar het bootdek. In de veronderstelling dat de boten uitsluitend voor de eerste en tweede klas waren, wachtten zij af tot het einde en de Titanic onder hen verdween. Ook hangend aan wat wrakstukken in het water, meende Sap dat hij nog geen recht op een plaats in een boot had. Zelfs toen hij na een tijdje toch door een boot werd opgepikt, liet hij zich, verkleumd en wel, onder een van de bankjes wegstoppen, zodat hij maar niet in de weg zou zitten van de andere (eerste en tweede klas) passagiers.

Toch lukte het nog 75 mannen uit de derde klas levend van het schip weg te komen. De overige 390 mannen en 140 vrouwen en kinderen maakten deel uit van de grote massa die kolonel Gracie en Clinch Smith het bootdek zagen oprennen toen de Titanic op het punt stond te zinken.

De derde klas kwam er in aantal het slechtst van af, maar de kans om te overleven was het kleinst voor de mannelijke tweede klas passagiers. Slechts 8% van hen overleefde de ramp terwijl dat getal voor de derde klas mannen 16% was, tegenover de eerste klas 32,5%.

De getallen en het gedrag van de mensen geven een blik op de samenleving van toen. In de eerste klas kon men het zich permitteren te kiezen wel of niet gered te worden. In de tweede klas hield men zich strikt aan de geldende regels: orders opvolgen en vrouwen en kinderen eerst. In de derde klas bestond de scheidingslijn tussen dood en leven uit het gelaten afwachten op de dingen die zouden komen of een goed toegepaste dosis eigen initiatief en doorzettingsvermogen. Wat dat betreft is er sinds 1912 niet veel veranderd.

Maar, op het moment dat de Titanic in de golven verdween, dacht niemand meer aan klasseverschillen en het gedrag van mensen. De 1500 zielen die nog aan boord waren, drongen bijna allemaal naar het nog droge achterschip dat steeds verder uit het water oprees.



In die massa bevond zich ook Jack Phillips, de eerste marconist. Vanaf kwart over twaalf tot na twee uur had hij bijna ononderbroken om hulp geseind. De meeste schepen die zijn noodseinen hadden gehoord, waren te ver weg om direct hulp te kunnen bieden.

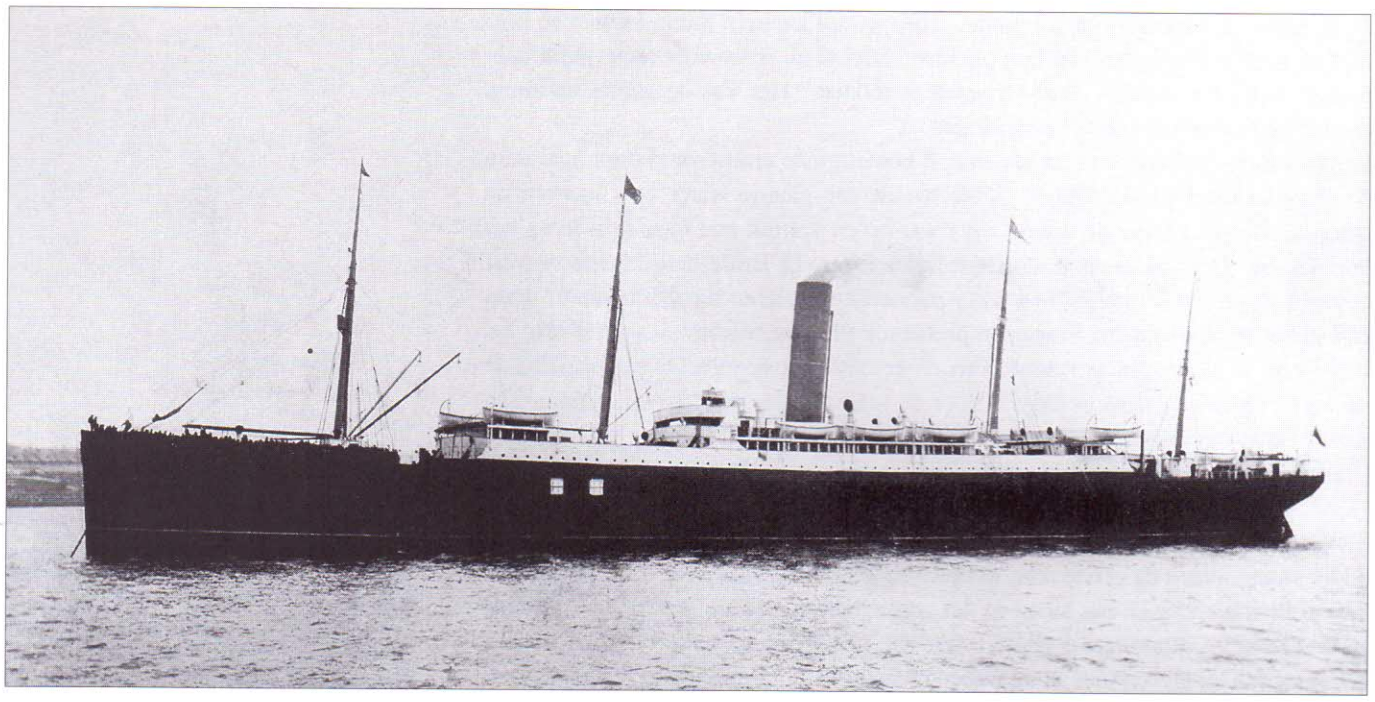
Het eerste schip dat antwoordde leek zeer dichtbij, haar signalen kwamen ongewoon luid binnen. Maar toen Phillips hoorde dat het de Duitse Frankfort was die antwoordde, was hij daar minder blij mee en begon haar afstandelijk te behandelen. Misschien dacht Phillips dat de Frankfort uitgerust was met een zender van Telefunken, de grootste concurrent en aartsvijand van Marconi. Als regel vond er tussen de twee merken geen normale communicatie plaats en nog maar kort voor 1912 waren scheldpartijen en elkaar opzettelijk storen dagelijkse praktijken van de marconisten. Voor noodberichten gold echter de regel van de zee: zo snel mogelijk hulp bieden. Phillips gaf de Frankfort de positie en kreeg te horen dat hij moest wachten. Hij wist niet waar de Frankfort zich bevond, alleen dat haar signaal erg sterk was en dat het schip vermoedelijk vlakbij was. Nu hielp de Frankfort ook niet erg mee om Phillips vertrouwen te wekken. Pas na ruim een kwartier kwam ze terug met de vraag: "Wat is er aan de hand, ouwe jongen?" Phillips schold de marconist van de Frankfort daarop uit voor stommeling en vroeg hem verder te zwijgen. Hij wist toen niet dat de Frankfort uitgerust was met Duitse Marconi apparatuur en ook niet waar het schip zich bevond. Pas later zou blijken dat dat 140 mijl naar het zuidwesten was.

Andere schepen hoorden de noodsignalen ook en waren minder ver weg: de Russische Birma, 70 mijl, de Canadese Mount Temple, 50 mijl, maar allen ten westen van de Titanic en dus aan de andere kant van het ijsveld. 58 Mijl ten zuidoosten voer het oude passagiersschip Carpathia van de Cunard Line.

Harold Cottam, de enige marconist van dat schip, had net de laatste berichten naar de brug gebracht en daardoor het eerste noodsignaal van de Titanic gemist. Toen hij in zijn Marconi-hut terug kwam, begon hij zich uit te kleden om na een lange

De draadloze telegrafie was in 1912 nog een nieuwigheid die door maar weinig mensen begrepen werd. Omdat de radio bij de Titanic ramp zo'n belangrijke rol had gespeeld, probeerden de media uit te leggen hoe radio werkte. Links is de werking van de radio, een soort eenvoudige kristalontvanger, te zien en rechts de vonkzender, die meer storing dan geordende radiogolven uitzond.

Tweede marconist van de Titanic Harold Bride, fungeerde als boodschapper tussen de radiohut en de brug. Hij stelde Jack Phillips voor het nieuwe noodsein SOS te gebruiken, omdat dat makkelijker te ontvangen was dan het oude CQD.



De Carpathia was een van de eerste schepen die reageerde op de noodsignalen van de Titanic en onmiddellijk naar de opgegeven positie stoomde. Uiteindelijk redde de Carpathia alle overlevenden van de ramp.

werkdag eindelijk zijn kooi op te zoeken. Cottam wist dat op dat uur Cape Cod een serie nieuwsberichten uitzond en wilde daar nog even naar luisteren. Tussen die berichten door riep hij de Titanic op om haar te informeren over een aantal berichten die Cape Cod voor haar had klaarliggen en wachtte op antwoord. Terwijl hij zich verder begon uit te kleden, barstte de Titanic los: "Kom onmiddellijk, CQD, dit is een noodbericht, ouwe jongen. We zijn op een ijsberg gelopen, positie 41_46'N 50_14'W." Cottam wilde bevestiging van dit merkwaardige bericht van de onzinkbare Titanic. "Moet ik de kapitein waarschuwen?" vroeg hij Phillips: "Ja", was het antwoord. Dat was voor Cottam voldoende, hij rende de Marconi-hut uit, de brug op. Samen met de officier van de wacht, stormde hij de hut van kapitein Rostron binnen. Rostron, die zich afvroeg hoe zijn eerste stuurman en marconist het in hun hoofd haalden om zonder te kloppen zijn hut binnen te komen, wilde hen net op hun nummer zetten toen Cottam gehaast aan zijn relaas begon. "De Titanic seint om hulp, Sir. Ze is op een ijsberg gelopen!" Rostron, bekend om zijn snelle beslissingen in moeilijke situaties, beval zijn stuurman het schip op een noordelijke koers te leggen, pas daarna vroeg hij Cottam of hij absoluut zeker was dat de Titanic een noodsignaal had uitgezonden. De meeste kapiteins zouden eerst gevraagd hebben of hun marconist wel zeker wist wat hij zei en daarna het schip op een nieuwe koers brengen. Maar Rostron stond niet voor niets bekend bij zijn collega's en bemanning als de "Elektrische Vonk".

Een paar minuten later seinde Cottam de Titanic dat ze nog 58 mijl te gaan hadden, maar zo snel mogelijk naar hen toe stoomden.

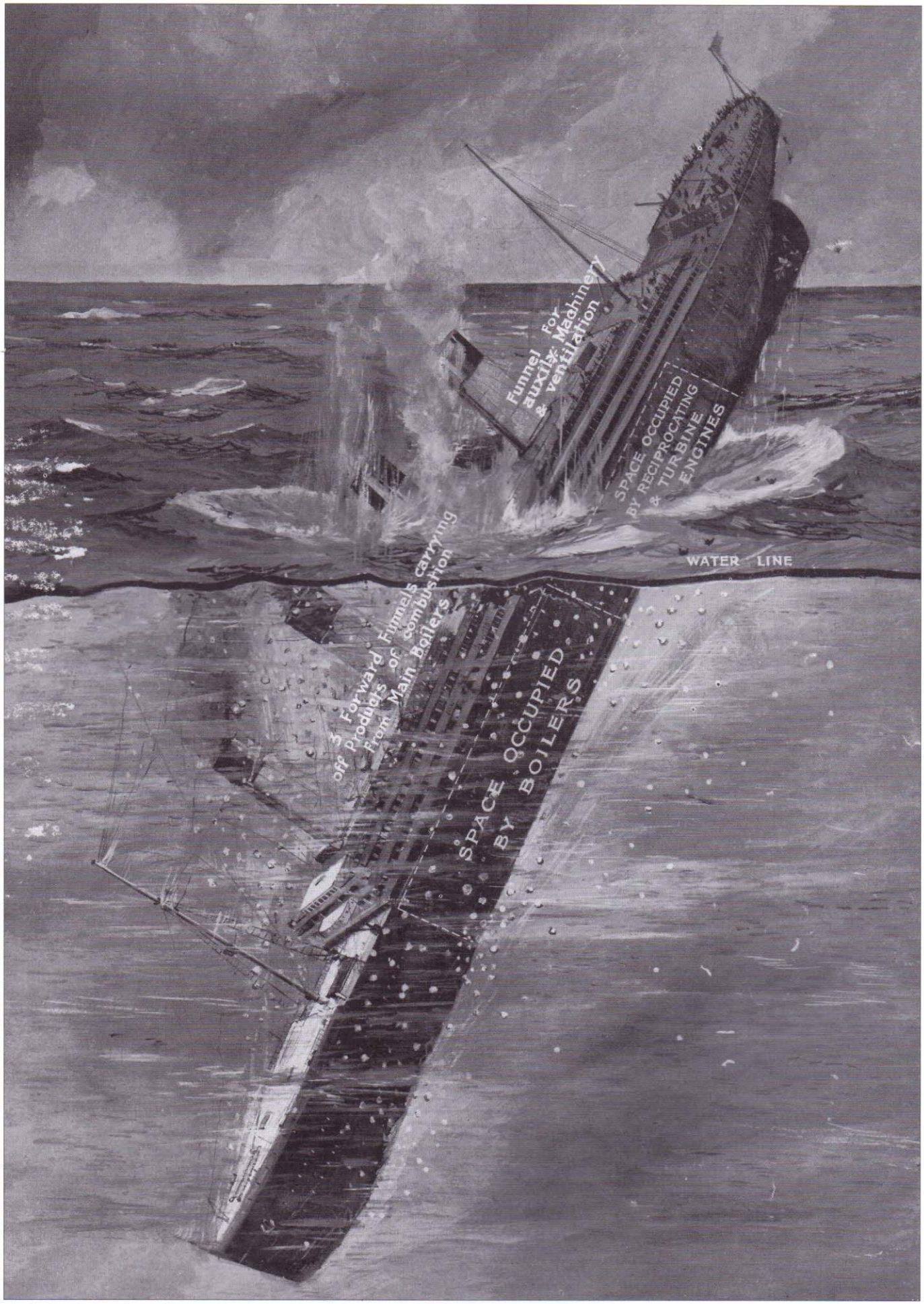
Voor Phillips was dat het eerste goede bericht dat binnen kwam, maar het was nog niet voldoende. Tweede marconist Bride stelde daarom voor het nieuwe noodsein SOS te seinen. Phillips vond het een goed idee en voor het eerst in de geschiedenis snerpte het noodsignaal van een schip midden op de Atlantische Oceaan de ether in. Bride fungeerde al die tijd als een soort van boodschapper tussen Phillips en de brug van de Titanic. Het eerste dat hij meldde was dat de Frankfort het noodsignaal had ontvangen, daarna het contact met de Carpathia en even later dat Phillips met de Olympic, 500 mijl naar het westen, in verbinding stond. Ook bracht Bride informatie van de brug mee terug voor Phillips: dat de vrouwen en kinderen in de boten gezet werden, dat de ketelruimen volliepen en dat de boeg snel onder water zou verdwijnen.

Om tien over twee merkte Phillips dat hij bijna geen stroom meer had om de grote vonkzender goed te laten werken en schakelde over op de noodzender die op accu's kon werken. Hij zond als test een aantal malen de letter V uit, wat twee keer

Harold Cottam, de enige marconist van de Carpathia, hoorde toevallig het noodsignaal van de Titanic; acht uur later had de Carpathia alle overlevenden van de ramp opgepikt.

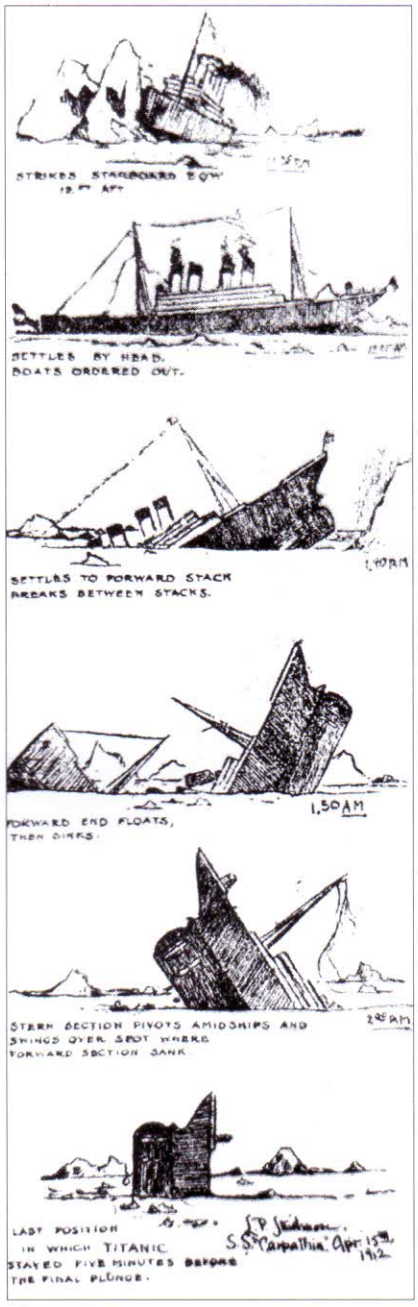
zwak gehoord werd door de Virginian. Toen kwam kapitein Smith binnen en onthief de twee marconisten van hun plichten: "Het is nu ieder voor zich, jullie hebt gedaan wat jullie konden. Probeer jezelf te redden." Het was de laatste opdracht die ze van kapitein Smith te horen kregen.
Smith was de deur nog niet uit of een half bewusteloze vrouw werd door haar man de Marconi-hut binnengedragen. Bride haalde een glaasje water voor haar en na een paar slokjes knapte de vrouw weer wat op en vertrok met haar man terug het bootdek op. Phillips zat nog steeds te seinen, terwijl Bride hem zijn zwemvest omdeed. Toen Bride zijn geld en wat persoonlijke papieren bij elkaar pakte, sloop een stoker de Marconi-hut binnen en probeerde Phillips' zwemvest voorzichtig los te pulken. Bride begon te schreeuwen en er ontstond een vechtpartij waarbij de stoker bewusteloos werd geslagen. Voor de marconisten was toen de maat vol en terwijl de stoker achter bleef, vluchtten ook zij het bootdek op. Een paar minuten later verdween de Marconi-hut onder water.
Om 2.20 uur kwam het definitieve einde van de Titanic. In de meeste verhalen verdwijnt de Titanic volledig intact en bijna rechtstandig met haar boeg naar beneden, onder water; alleen de eerste schoorsteen zou zijn afgebroken. Tot het laatst bleven haar lichten branden en pas toen een dof gerommel uit de romp opklonk doordat alles wat maar los of vast zat door het schip viel, gingen die lichten uit, flikkerden nog een maal aan en bleven toen voorgoed uit. Vanuit de boten, die in een straal van enkele honderden meters tot een paar mijl om het schip lagen, zag het er ook zo uit.
Bruce Ismay in boot C, kon het niet aanzien en wendde zijn gezicht af. De negen jaar oude Franky Goldsmith, mocht het van zijn moeder niet zien. Ze drukte zijn gezicht tegen haar borst en hield een arm stevig en beschermend om hem heen. Maar een jongen van negen liet zich ook in 1912 niet door zijn moeder afhouden naar iets te kijken dat hem in hoge mate boeide. Franky draaide, ondanks de klemmende arm van zijn moeder, zijn hoofd zo naar de zinkende Titanic, dat hij nog net met een oog het achterschip kon zien. "Ze zonk, net zoals je in de film ziet", vertelde hij later nog even gefascineerd als toen hij het in werkelijkheid zag.
Onmiddellijk na de ramp verscheen er een beroemd geworden tekening waarop te zien is hoe het schip met zijn boeg onder water en het achterschip bijna rechtstandig hoog in de lucht, als een eend met zijn kop onder water en zijn achterwerk omhoog op zoek naar voedsel, in de koude Atlantische Oceaan verdwijnt. Zo hadden een aantal belangrijke getuigen het ook zien gebeuren. Tweede stuurman Lightoller bijvoorbeeld, vertelde zowel de Amerikaanse als de Engelse onderzoekscommissie dat de Titanic "absoluut intact" zonk. Maar in die laatste minuten worstelde hij in het water om in de buurt van de op zijn kop drijvende opvouwbare boot B te komen. Pas toen het hem was gelukt daar op te klimmen had hij tijd om te kijken en zag hij, vlak voor hem, alleen de grote romp bijna rechtstandig naar de diepte zakken. Derde stuurman Pitman was het met zijn collega eens; hij zag de ondergang op zo'n 400 meter afstand in boot 5. Kolonel Gracie hield ook vol dat het schip intact zonk, maar op dat moment werd hij zelf meters diep onder water gesleurd. Toen hij, proestend en naar lucht happend, eindelijk weer boven kwam en zich aan wat drijvende wrakstukken vastklemde, zag hij nog net het achterschip onder water verdwijnen. Tweede klas passagier Lawrence Beesley heeft altijd elke opmerking over het in tweeën breken van het schip hardgrondig tegengesproken. Hij had het hele gebeuren aandachtig aanschouwd vanuit boot 13, op ruim een mijl afstand en was er van overtuigd dat de Titanic in één stuk naar de bodem zonk. In feite zag hij niet veel meer dan een vaag en donker silhouet van de zinkende Titanic.
Ondanks deze uitspraken van betrouwbare waarnemers, waren er meer getuigen die onder ede verklaarden dat het schip in tweeën brak. Van de twintig getuigen die in Amerika en Engeland gevraagd werd naar de laatste momenten van de Titanic, zeiden zestien dat het schip in tweeën brak en de meesten dat er een of twee explosies te horen waren geweest. Vooral de opvarenden uit de boten op 50 tot 150 meter van de Titanic, vertelden een verhaal dat sterke overeenkomsten heeft. Het komt er op neer, dat het voorste deel, bij de derde schoorsteen, afbrak en zonk. Het achterschip zakte daarna weer terug tot een bijna normale stand. Sommige mensen dachten toen ook werkelijk even dat het achterschip zou blijven drijven, maar na

In de "New York Times" verscheen deze tekening van het laatste incident in de radiohut, waarbij Jack Phillips bijna van zijn reddingsvest werd beroofd door een stoker.

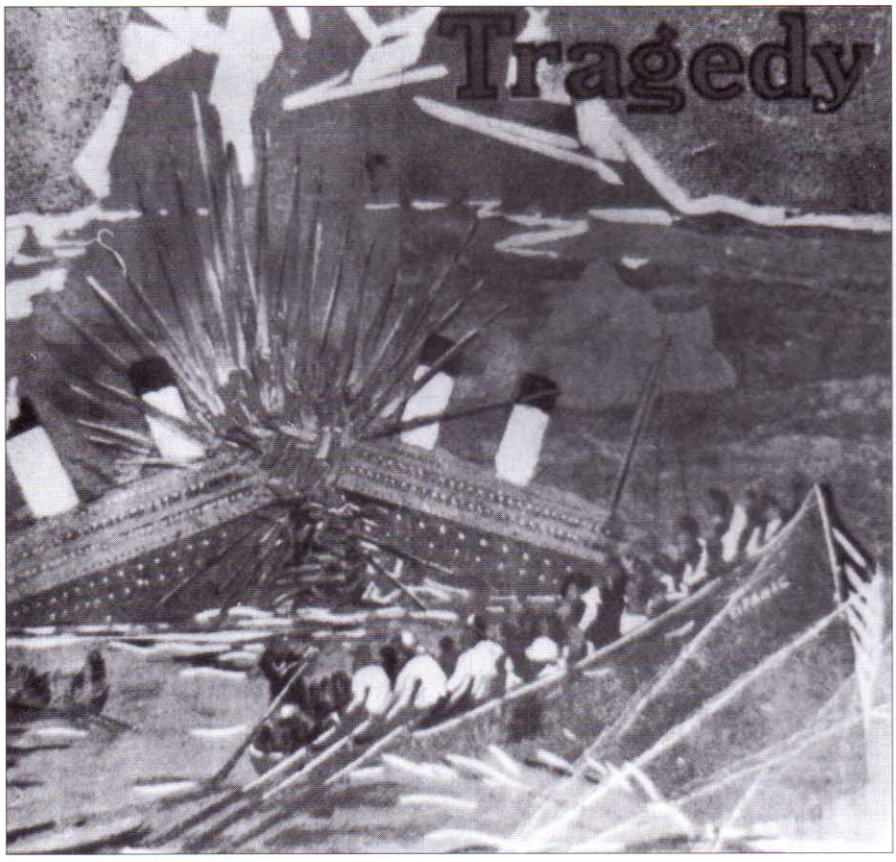


Het bekende Engelse geïllustreerde blad "The Sphere", liet deze tekening maken van de zinkende Titanic. "Als de lezer de onderkant van de plaat afdekt, krijgt hij een indruk van de werkelijke scène" vermeldde men er bij. Maar de werkelijkheid was toch beduidend anders.

een paar minuten rees de klipperkont van de Titanic toch weer hoog uit het water en zakte toen vrij snel de diepte in.
Een passagier op de Carpathia, L.D. Skidmore, maakte later, op aanwijzingen van eerste klas passagier Jack Thayer, een serie tekeningen waarop het breken van de Titanic te zien is. Tweede klas passagier Lawrence Beesley liet op de Carpathia al meteen weten dat hij een heel ander beeld van de ondergang gekregen had en de tekening onjuist achtte. Tremmer Thomas Dillon was het er ook niet mee eens. Het schip was onder hem weggezonken en vlak voordat hij in het water terecht kwam, had hij gezien hoe de achterste schoorsteen in zijn richting, dus naar achteren, was gekanteld. Dat was onlogisch als de romp daadwerkelijk intact was gebleven. Toch meende Dillon dat het schip niet in tweeën was gebroken. Zelfs niet toen hij merkte dat het achterschip weer normaal in het water was komen te liggen.
Veel van de getuigen verklaarden ook dat ze op het laatst, één of meer explosies hoorden. Het doffe gerommel, veroorzaakt door alles wat maar vallen kon, lijkt in geen enkel opzicht op de beschrijvingen van die korte, harde explosies. Toch worden ze geweten aan foutieve beschrijvingen van emotionele overlevenden. De explosies waar deze overlevenden het over hadden, vonden op het laatst plaats, toen het water in het schip de eerste ketelruimen bereikte. Daar waren de vuren nog niet gedoofd, ze werden gaande gehouden om stoom te produceren voor de elektriciteitsvoorziening. Over het doven van die vuren zijn geen uitspraken bekend. Door het plotseling binnendringende zeewater, zijn die ketels ongetwijfeld geëxplodeerd.
Toen tweede marconist Harold Bride in het water lag, raakte hij gefascineerd door de zinkende Titanic en zag "een grote stroom vonken...die uit haar schoorsteen spoten", maar een explosie had hij niet gehoord. Tweede stuurman Lightoller had ook niets gehoord. Op het moment van de explosies zat hij onder water vastgeklemd tegen een rooster waardoor water met grote kracht naar binnen stroomde. Hij werd plotseling door een stroom warme lucht uit het onderste van het schip naar de oppervlakte geblazen. Dit geeft aan dat de ketels plotseling explodeerden of openbarstten.
Het wrak van de Titanic is ook precies daar waar de laatste twee ketelruimen en de machinekamer zich bevonden, volledig verwoest. "Het hele middenstuk, vanaf de

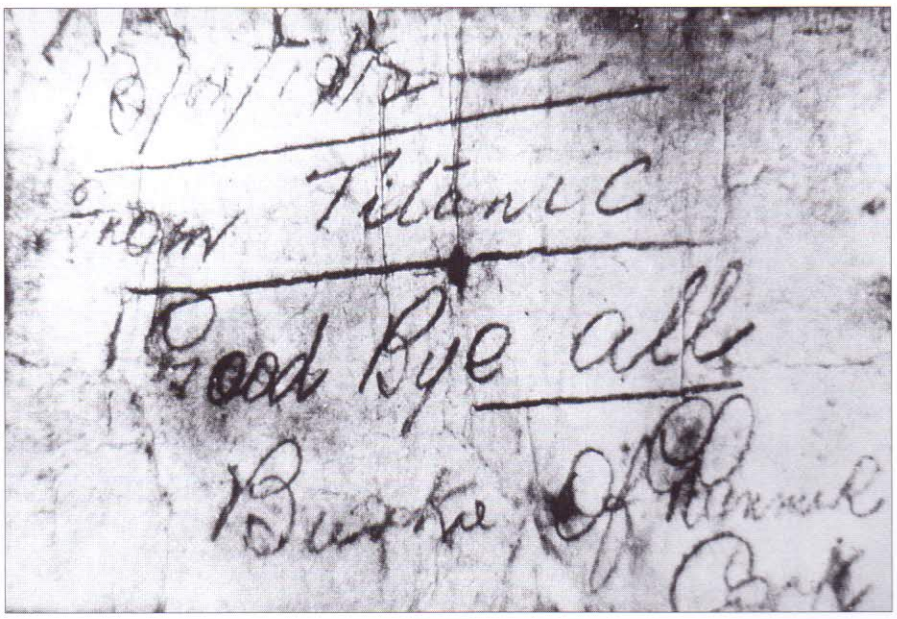


Volgens eerste klas passagier Jack Thayer, brak de Titanic in tweeën en zonk. Een passagier van de Carpathia, L.D. Skidmore, tekende op Thayers aanwijzingen deze schetsjes.



Veel overlevenden meenden dat de Titanic door een explosie in tweeën brak.

Totdat het wrak van de Titanic in twee delen teruggevonden werd, geloofden zowel stuurlui als passagiers van de Titanic dat het schip volkomen in tact gezonken was.



Op de zinkende Titanic schreef derde klas passagier Jeremiah Bruke een afscheidsbriefje en stopte het in een medicijnflesje dat later op de kust van Newfoundland werd teruggevonden. Jeremiah Bruke en zijn vrouw behoorden niet tot de geredden.

derde schoorsteen tot de kont van het schip is zoek", zei de leider van het Amerikaanse onderzoeksteam, Bob Ballard, na de tweede expeditie. Ballard dacht dat dit deel door implosie verwoest was, maar het is waarschijnlijker dat de constructie van het schip het daar begaf. Boven de eerste ketelruimen bevond zich de grote eetzaal voor de eerste klas. Dat was een lange, breede, open ruimte die de romp plaatselijk verzwakte. Vanzelfsprekend was de Titanic niet berekend voor krachten op haar romp als ze rechtop in het water kwam te staan. Het is dan ook precies daar dat de romp in tweeën brak.

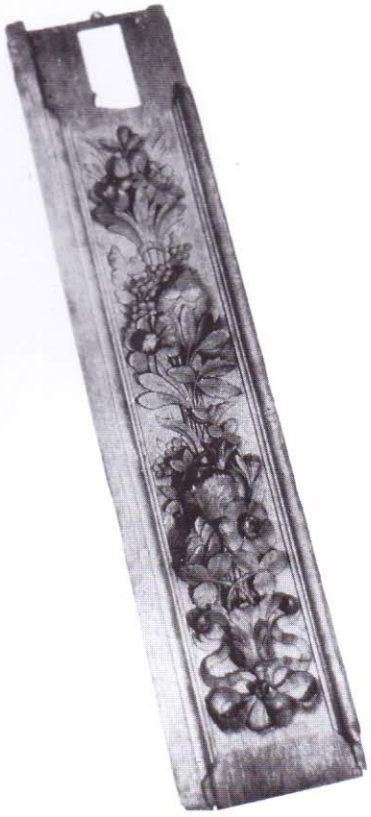
Toen de Titanic verdwenen was, hing boven het water een dunne rookwolk, er dreven wat wrakstukken rond en stukken hout kwamen al vrij snel, van grote diepte, naar boven schieten. Daartussen vochten bijna 1500 mensen in het ijskoude water voor hun leven. Op soms nog geen honderd meter dreven de reddingsboten, waarvan de meeste plaats hadden om tientallen van die drenkelingen op te nemen.

Opmerkingen

Afgezien van het wrak op de bodem van de oceaan, is van de Titanic bijna niets bewaard gebleven. Een paar verzamelaars hebben een stukje vloerbedekking dat door werklui uit Belfast bewaard werd en jaren later werd weggegeven als zijnde van de Titanic. In Halifax liggen nog een paar wrakstukjes die uit zee zijn opgepikt.

Het enige dat wel overbleef, waren de dertien reddingsboten die door de Carpathia mee werden genomen naar New York. De opvouwbare boot A werd twee weken later op zee teruggevonden door de Oceanic en naar New York gebracht. Anderhalf jaar later vond de Port Kingston bij de zuidelijke Bahamas een van de opvouwbare boten en nam deze mee terug naar Engeland. In mei 1912 werden alle boten die zich in New York bevonden door de Cedric mee terug genomen naar Engeland en op andere schepen van de White Star Line geïnstalleerd. Er was een grote vraag naar reddingsboten ontstaan en alles kon gebruikt worden.

Een paar reddingsvesten zijn ook bewaard gebleven. Er is er een te zien in het kleine scheepvaartmuseum van Philadelphia en een in het scheepvaartmuseum van Liverpool. Daar ligt het naast een van de zware, gegoten, messing naambordjes van de Titanic die door een souvenierjager van een reddingsboot afgeschroefd is.



Een van de weinige bewaard gebleven stukken eiken houtsnijwerk – lengte 1,20 meter – van de Titanic, dat als wrakhout werd teruggevonden, is waarschijnlijk afkomstig uit de eerste klas lounge op het A-dek.

Hoofdstuk 11

Er moet iets met haar aan de hand zijn

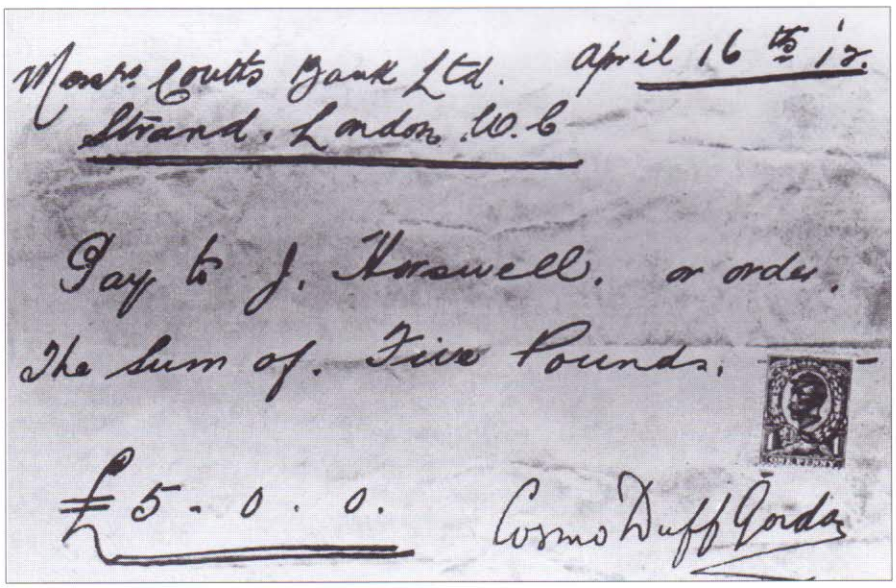
De honderden mensen die in het water lagen, wisten dat de reddingsboten hun enige overlevingskans waren. Redding moest snel komen, want geen sterveling kon het in het ijskoude water lang uithouden. Er werd hard om hulp geroepen en geschreeuwd en de mensen spraken elkaar ook moed in: "Laten we bij elkaar blijven. We hebben meer kans om door een reddingsboot opgepikt te worden als we bij elkaar blijven", hoorde een hofmeester, die zelf ook in het water lag, de zwemmers om zich heen roepen.

Maar de mensen in de reddingsboten dachten helemaal niet aan het redden van drenkelingen. De meesten zaten verdoofd voor zich uit te staren. Directeur Bruce Ismay, in boot C, was er heel slecht aan toe. Hij leed aan wat wij nu acute stress noemen en zag of hoorde niets meer; hij was volledig van de kaart. De vrouwen die nog geen half uur geleden hun mannen niet alleen achter hadden willen laten en door bemanningsleden ruw in de reddingsboten gezet of gesmeten moesten worden, hadden niet de tegenwoordigheid van geest om op de angstige kreten van de zwemmers te reageren door terug te roeien.

Nadat de Titanic gezonken was, lagen er honderden mensen in het ijskoude water. Dit is niet meer dan een indruk daarvan en bedoeld om de laatste momenten van kapitein Smith in beeld te brengen.

Eerste klas passagier Molly Brown was een van de dames die onmiddellijk terug wilden roeien om mensen te redden. Ze staat hier naast kapitein Rostron van de Carpathia, aan wie ze net een bokaal heeft gegeven voor zijn reddingswerk. De bemanning kreeg van haar een herinneringsmedaille; in goud voor de oudere officieren, in zilver voor de jonge officieren en in brons voor de bemanning. Natuurlijk had ze eerst de pers verwittigd, want Molly stond graag in het middelpunt van de belangstelling.

In boot 9 zat Leontine Aubert, Ben Guggenheims Franse maîtresse, alsmaar te huilen, waarbij ze de woorden, "mon mari, mes malles" constant bleef herhalen. Natuurlijk waren er ook vrouwen die de schok van het gebeuren wel snel te boven waren en terug wilden om de mannen te redden. Molly Brown uit Denver was een vrouw die opgegroeid was in het wilde westen en van wanten wist. Gladys Cherry, een ongetrouwde Engelse juffrouw, wilde ook meteen terug. Gravin de Rothes vond ook dat er onmiddellijk geholpen moest worden. Deze vrouwen waren snel over de schok heen; ze hadden dan ook geen van drieën een partner aan boord. Maar in 1912 hadden de mannen het nog volledig voor het zeggen en het waren vooral de bemanningsleden die er niets voor voelden om zich met de kleine reddingsbootjes tussen de honderden zwemmers te begeven. De grote angst was dat zich te veel zwemmers aan de boot zouden vastklampen, zodat die omsloeg en iedereen in het water terecht zou komen.
Zo werd ook gedacht in boot 1 die plaats had voor ruim veertig man, maar slechts bezet was door twaalf personen, waarvan vijf passagiers. Heel schuchter werd even door iemand opgemerkt dat ze misschien wel terug zouden kunnen gaan om een paar drenkelingen op te pikken, maar de stokers en de twee prominentste passagiers, Lady Duff Gordon en Sir Cosmo Duff Gordon, voelden daar niets voor. Even later bood Sir Cosmo de bemanningsleden, die over het stopzetten van hun


Messrs Coutts Bank Ltd. April 16th 12.
Strand, London. W.C.

Pay to J. Horswell, or order,
The sum of Five Pounds,
£5 . 0 . 0. Cosmo Duff Gordon

De cheque die Sir Cosmo Duff Gordon de Titanic bemanning in boot 1 aanbood als compensatie voor hun verloren gegane uitrusting. Het gebaar leek veel op omkoping om maar niet met de boot, waarin nog voor ruim 25 man plaats was, terug te roeien en drenkelingen op te pikken.

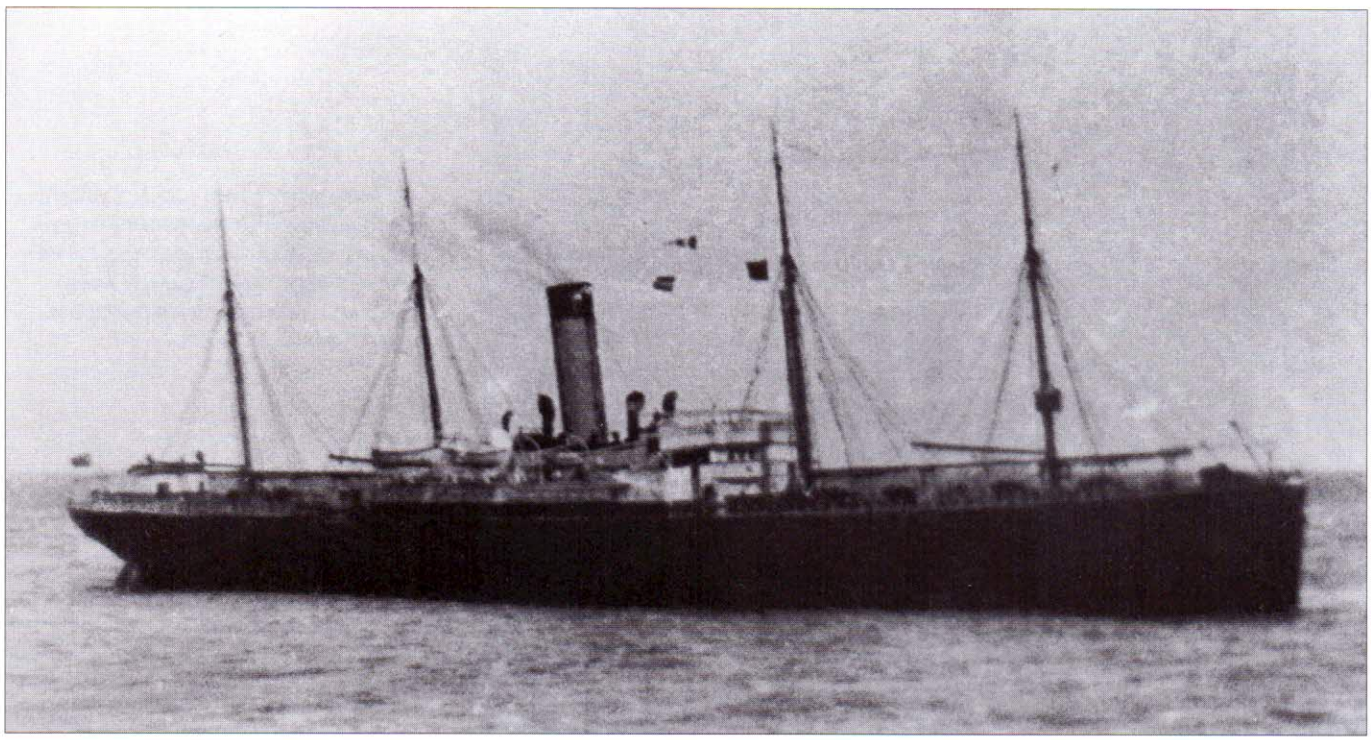
gage en het verlies van hun uitrusting begonnen te klagen, elk vijf pond aan, ongeveer een maand salaris, voor een nieuwe uitrusting.
Vijfde stuurman Lowe wilde wel onmiddellijk terug, maar zag ook het risico dat de vele drenkelingen konden opleveren. Hij begon de passagiers van zijn boot, nummer 14, te verdelen over de boten bij hem in de buurt. Daarna zocht hij een getrainde bemanning voor zijn boot, maar nog steeds was het hulpgeroep hem te massaal. Hij besloot te wachten tot het rustiger werd en dan terug te gaan. Toen hij eindelijk ging, trof hij nauwelijks overlevenden aan. Hij pikte vijf man op waarvan er een kort daarna door onderkoeling overleed.
Maar de meeste boten bleven liggen, er werd wel gesproken over teruggaan, maar tot daadwerkelijke actie kwam men niet. In plaats daarvan maakte men ruzie over drankgebruik en roken van sommige mannen. In veel boten werd geroeid om warm te blijven. Elke keer als een roeiriem het water beroerde, lichtte die plek spookachtig fosforiserend groen op, maar het was te weinig licht om de boten onderling bij elkaar te houden. Vierde stuurman Boxhall stak daarom af en toe wat groene romeinse kaarsen af, het herkenningsvuurwerk van de White Star Line, dat door de andere boten wel gezien, maar niet begrepen werd.
Een eindje verderop lag boot B, die ondersteboven van de Titanic was afgespoeld, met een groep zwemmers er om heen die op de kiel wilden klimmen. Maar de mannen op de boot vochten om ze er af te houden. "Ga weg, er is geen plaats meer!" riepen ze, "Als er meer mensen op klimmen, slaat hij om en verdrinken we allemaal!" en met hun schoenhakken en een roeiriem timmerden ze op elke hand die naar de boot reikte. Toch lukte het een paar zwemmers alsnog op de omgekeerde boot te klimmen.
Marconist Bride was, tegelijk met de boot, van de Titanic afgespoeld en er onder terechtgekomen. Happend naar lucht kwam hij er weer onder vandaan, zwom wat rond en besloot op de boot te klimmen.
Tweede stuurman Lightoller kwam via een omweg ook bij de boot terecht. Toen hij van de brug van de Titanic afgespoeld was, werd hij tot twee maal toe door het naar binnen stromende water tegen een rooster aangedrukt en vrij ver mee de diepte ingetrokken. Toen hij boven kwam, viel net de voorste schoorsteen van de Titanic, in een wolk van roet en vonken, vlak naast hem in het water. De golf die daar-

Charles Williams, een van de mannen op de omgekeerde opvouwbare boot B, wist zeker dat hij kapitein Smith had zien zwemmen met een kind in zijn armen. Toen hij kind en kapitein op de boot wilde helpen, verdwenen beiden in de diepte.

door ontstond spoelde hem tot vlak bij de omgekeerde opvouwbare boot B. Door Lightoller's doortastende optreden vanaf dat moment – eindelijk was er eens niemand die hem vertelde wat hij doen moest – wist hij in de volgende uren de meesten van de ongeveer 30 man op de boot te redden.
Marconist Bride kon Lightoller vertellen dat de Carpathia onderweg was en dat ze 58 mijl had af te leggen toen Phillips om kwart over twaalf voor het eerst met haar in contact kwam. Lightoller berekende dat het schip tegen vier uur ter plekke moest zijn, ze zouden het dus nog zeker anderhalf uur op de omgekeerde boot uit moeten houden.
Kapitein Arthur Rostron van de Carpathia deed er intussen alles aan om zijn schip zo snel mogelijk naar de opgegeven positie te laten stomen. Hij had de wachten uit laten porren en een extra wacht stokers lieten de vuren in de ketels loeien. Alle stoom voor warm water en de verwarming werd naar de machines geleid. Er werd wel stoom aan dek gezet, zodat er stoom op de winches stond. In een paar uur tijd had Rostron zijn schip volledig getransformeerd voor een grote reddingsoperatie. Met 25 orders naar de verschillende afdelingen van zijn schip en zichzelf als middelpunt op de brug, had hij niet alleen alles strak in de hand, maar hij wist ook zijn hele bemanning te inspireren tot initiatief en volledige inzet. Zijn optreden dwong een geweldig respect af bij zijn bemanning. Tweede stuurman James Bisset van de Carpathia, was er diep van onder de indruk. "Terwijl de Carpathia door de nacht schoot, stond kapitein Rostron voor een moment rustig naast mij, zijn pet hield hij net boven zijn hoofd en zijn lippen prevelden een gebed. Meteen daarop was hij weer als een elektrische vonk, die iedereen tot activiteit aanzette", schreef Bisset later in zijn memoires.
Rostron begreep maar al te goed dat hij met grote snelheid een gebied met ijsbergen instoomde. Hij verdubbelde de uitkijk in de mast, zette twee man op de bak en een op elk eind van de brug. Bisset zag de eerste ijsberg en Rostron liet het roer omgooien. Zo werden nog vier ijsbergen omzeild, maar geen enkele keer werd de snelheid uit het schip gehaald. Rostron wist wat er op het spel stond: 1000 opvarenden waarvoor hij de verantwoordelijkheid had op zijn eigen schip, en 2000 opvarenden van de Titanic die dringend hulp nodig hadden. Hij wist niet dat er toen nog maar 700 van de ruim 2000 over waren en die 700, in de kleine vloot van reddingsboten, wisten net zo min dat de Carpathia op volle kracht naar hen op weg was.
Rond de plaats waar de Titanic gezonken was, concentreerden de overlevenden in de reddingsboten zich weer op het licht van het vrachtschip, dat de hele nacht al aan de horizon zichtbaar was geweest. Vooral de mensen in bakboordsboten met de even nummers, die het licht al vanaf de Titanic hadden gezien, begonnen er naar toe te roeien. Het licht was soms helder, soms vaag en soms waren er meerdere lichten of een rood of groen navigatielicht te zien geweest. Kapitein Smith had op de Titanic tegen sommige bemanningsleden gezegd dat ze naar het schip toe moesten roeien, daar hun passagiers afzetten en weer terug roeien voor meer mensen. Smith was er van overtuigd dat men op het schip de vuurpijlen van de Titanic gezien had en dat men elk ogenblik naar de Titanic toe zou komen. Vierde stuurman Boxhall meende ook dat het schip dichterbij kwam, het voer wel niet snel, heel langzaam zelfs, maar het kwam toch duidelijk naderbij. Eerst had hij met de kijker alleen een mastlicht gezien, later twee mastlichten. Toen zag hij een tijdlang haar groene stuurboordlicht, later ook haar rode, een duidelijk teken dat het schip met haar boeg in de richting van de Titanic lag. Boxhall kon de lichten duidelijk, zonder kijker, allemaal onderscheiden. Wat Boxhall over het hoofd zag, was dat niet het schip in de verte op de Titanic afkwam, maar dat de Titanic met haar massa van 66.000 ton al die tijd rustig haar vaart uitliep en zelf de afstand tot dat schip verkleinde. Bijna twee uur na de aanvaring merkte stoker Fred Barrett, bij het neerlaten van boot 13, dat het schip nog steeds enige vaart maakte.
Welk schip het was en wie de beslissing nam om niet te reageren op de acht vuurpijlen van de Titanic, werd pas meer dan een week later duidelijk. In een klein onbeduidend krantje, de Clinton "Daily Item" van 23 april 1912, verscheen op de voorpagina een artikel dat meteen de naam van het schip prijs gaf. "CALIFORNIAN WEIGERT HULP" schreeuwde het venijnige kopje. De timmerman van de

Kapitein Arthur H. Rostron van de Carpathia, bijgenaamd "de elektrische vonk", transformeerde zijn schip in korte tijd voor een reddingsoperatie op grote schaal.

Donkeyman Ernest Gill van de Californian, legde voor een krant een beëdigde verklaring af, waarin hij vertelde zelf de vuurpijlen gezien te hebben. Daardoor kwam de twijfelachtige rol van de Californian volledig in de openbaarheid.



De Californian, hier gefotografeerd vanaf de Carpathia de ochtend na de ramp, was het schip dat de hele nacht het dichts bij de Titanic lag. Op de Californian had men vuurpijlen zien afschieten en vanaf de brug had men zelfs gezien dat het schip, dat de vuurpijlen afschoot, merkwaardig scheef lag. De officier van de wacht vond ook dat er iets met het schip aan de hand moest zijn. Toch was de Californian niet in actie gekomen.

Californian, W.F. McGregor, had niet langer zijn mond willen houden over wat er gebeurd was in de nacht dat de Titanic verging. Hij had zijn kennis aan zijn neef in Clinton gespuid en die had de krant ingelicht. McGregor's verhaal kwam er op neer dat de stuurlui op de brug van de Californian de vuurpijlen en het schip dat ze afvuurde hadden gezien en de kapitein hadden gewaarschuwd, maar dat die niets had willen ondernemen. Kapitein Stanley Lord van de Californian sprak het bericht in Boston, waar zijn schip lag, natuurlijk onmiddellijk hartgrondig tegen. Er was niets, en zeker geen vuurpijlen of noodsignalen, te zien geweest.

Een dag later verscheen in "The Boston American" een beëdigde verklaring van een ander bemanningslid. Ditmaal was het de donkeyman Ernest Gill die verklaarde zelf de vuurpijlen gezien te hebben toen hij na middernacht aan dek een sigaret was gaan roken. Kapitein Lord sprak nog eenmaal met de pers waarbij hij Gill's verhaal als een leugen en een hoop onzin brandmerkte. Tot dan toe had hij volgehouden dat de reis van de Californian een normale routinereis geweest was. Maar de reis naar Boston was verre van routine geweest. Voor het eerst in zijn loopbaan was kapitein Lord met een schip in een ijsveld terechtgekomen, een situatie die hem grote zorgen had gebaard. Toen op de avond van 14 april om tien voor half elf derde stuurman Charles V. Groves het ijsveld in de verte voor het schip zag, was het kapitein Lord die onmiddellijk de telegraaf op volle kracht achteruit trok en de Californian tot stilstand bracht. Lord verdween daarop naar beneden, Groves alleen op de brug achterlatend.

Om tien over elf merkte Groves de lichten op van een schip dat naar het westen voer. De vreemdeling bevond zich ten zuiden van de Californian en naarmate ze dichterbij scheen te komen, werd het Groves duidelijk dat het een groot passagiersschip was. De hoeveelheid licht die het schip had was zo sterk dat hij niet eens haar groene stuurboordlicht zag. Tegen 11.40 uur stopte het schip en gingen plotseling de lichten uit, toen zag Groves voor het eerst het rode bakboordlicht. Hij dacht dat de verlichting op het schip was uitgedraaid om de passagiers naar bed te krijgen. Hij had geen reden aan te nemen dat het schip zo van koers was veranderd dat het recht op hem afkwam en het daardoor alleen maar léék of de lichten uitgegaan waren. Kapitein Lord had het schip omsteeks dezelfde tijd ook zien naderen. Hij stond een dek lager dan Groves en volgens hem was het een vrachtschip zoals de Californian. Net als Groves, zag Lord dat het schip vanuit het oosten naderde, maar hij zag wel het groene stuurboordlicht van de vreemdeling.

Even later vroeg kapitein Lord aan zijn marconist, Cyril F. Evans, welke schepen

Kapitein Stanley Lord van de Californian werd drie maal gewaarschuwd dat een schip vuurpijlen afschoot, maar kwam niet zelf kijken wat er gaande was en bleef op een sofa in de kaartenkamer liggen slapen.

er door hem te ontvangen waren. "Ik denk dat de Titanic in de buurt is. Ik kan haar horen", meldde Evans. Kort daarop vertrok Lord naar zijn hut.

Om middernacht werd de wacht afgelost. Groves ging naar beneden en Herbert Stone, de jonge tweede stuurman, kwam op wacht samen met stuurmansleerling James Gibson.

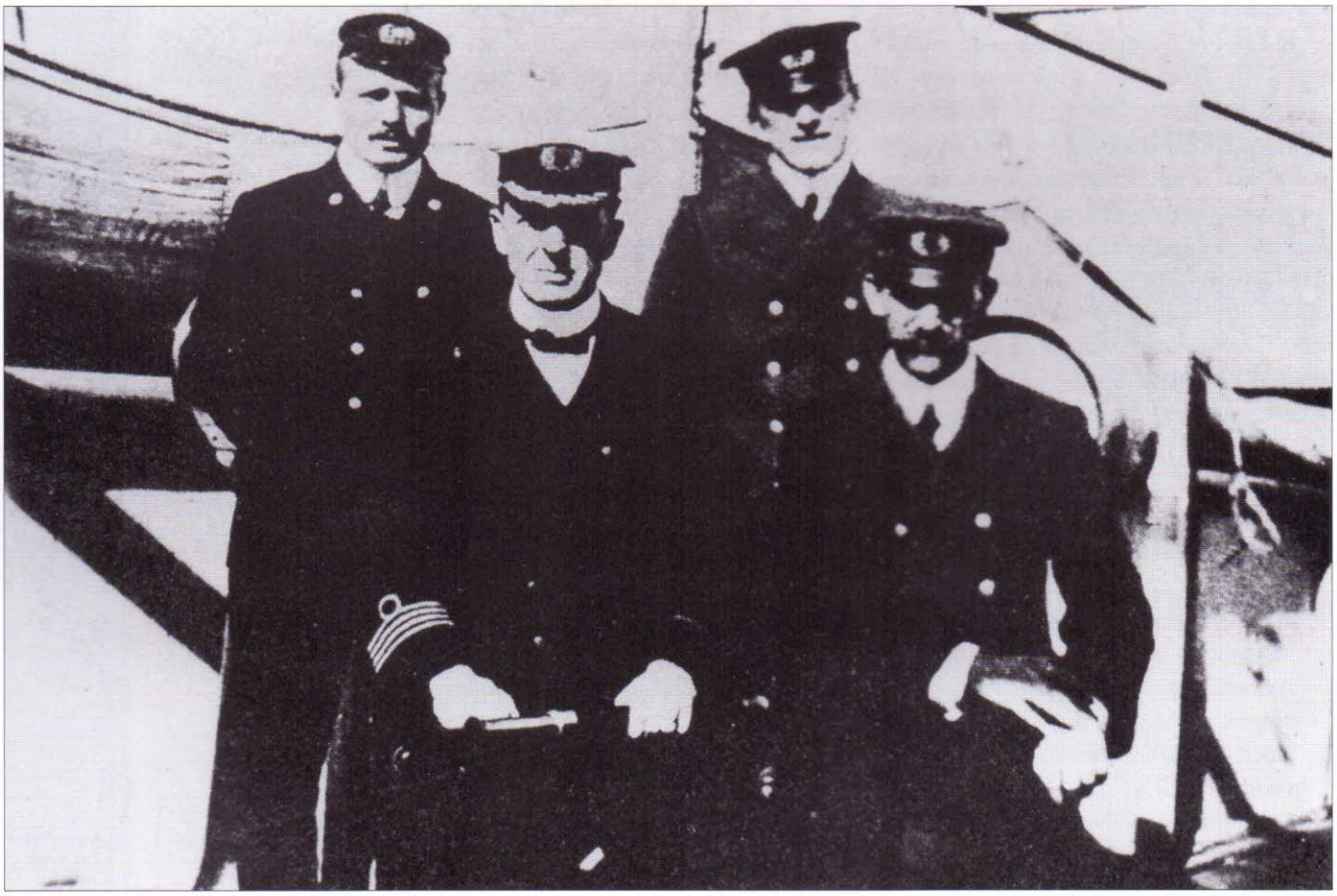
Op weg naar de brug hield kapitein Lord Stone aan, wees op het schip in de verte en zei hem onmiddellijk te waarschuwen als het schip dichterbij kwam. Lord verdween weer de kaartenkamer in en Stone ging naar de brug om Groves af te lossen.

Zodra Groves de wacht had overgedragen, ging hij richting marconist om nog even een praatje te maken. Hij hoopte ook nog even naar het ingewikkelde toestel te mogen luisteren. Maar de marconist, Cyril Evans, lag al in bed met een paar weekbladen. Groves probeerde toch de ontvanger aan de gang te krijgen, maar dat lukte hem niet; op dat moment zond de Titanic de eerste serie noodsignalen uit.

Stone en Gibson op de brug probeerden, net als hun voorganger Groves, met een kleine morselamp contact met het schip te krijgen. Toen dat niet lukte, verdween Gibson van de brug om een klusje achter te klaren. Stone was nu helemaal alleen.

Om ongeveer 12.45 uur schrok hij op van een vuurpijl vlak boven het schip dat hij nu al drie kwartier in de gaten hield. Een minuut of vijf later schoot de vreemdeling weer een vuurpijl af en even later weer een. Stone begreep onmiddellijk dat het noodsignalen waren, want het waren witte vuurpijlen die boven het schip ontploften en een regen van vonken achterlieten die langzaam naar beneden dwarrelden.
Toch draalde hij om zijn van nature autoritaire kapitein te wekken. Misschien zou Stone zelfs nog langer gewacht hebben met het rapporteren van de vuurpijlen, als hij niet op dat moment vanaf het dek de stem van stoker George Glenn had gehoord die hem er op wees dat er in de verte vuurpijlen afgeschoten werden. Stone liep naar de spreekbuis en floot zijn kapitein wakker. Hij vertelde wat hij gezien had en Lord vroeg of het herkenningssignalen waren. In 1912 werd door schepen die nog geen radio hadden, als herkenning, wel vuurwerk aan dek afgestoken dat nooit hoog kwam en altijd kleuren bevatte. Het was onmogelijk die te verwarren met noodvuurpijlen. Dit soort herkenningssignalen werden bijna uitsluitend in kustwateren gebruikt voor meldingen aan Lloyds of bij het aanlopen van een haven. In elk geval was Stone's antwoord aan kapitein Lord: "Dat weet ik niet. Ze waren allemaal wit". Witte vuurpijlen waren in 1912 niets anders dan noodsignalen en kapitein Lord wist dat. Toch gaf hij Stone alleen maar opdracht om met de morselamp nogmaals contact met het schip te zoeken en de leerling Gibson langs te sturen als hij antwoord kreeg.
Stone plaatste de spreekbuis in de houder en begon met de seinsleutel van de morselamp een oproep te tikken. Toen Gibson even later terugkwam op de brug, vertelde Stone hem wat hij had gezien en Gibson probeerde meteen of hij wel contact kon krijgen via de morselamp. Om een eventueel antwoord van het schip beter te kunnen zien, nam hij de kijker en richtte die op de vreemdeling. Hij had de kijker net scherp gesteld toen hij een lichtflits op het dek zag, gevolgd door een dunne streep vuur die omhoog schoot en in witte sterren uit elkaar spatte. Samen stonden de mannen er naar te kijken en terwijl er nog een zevende en tenslotte om half twee een achtste vuurpijl werd afgeschoten, voerden de twee een gesprek dat niet

Kapitein en stuurlui van de Californian. Derde stuurman Charles V. Groves (staand rechts) had, rond elf uur 's avonds, een groot passagiersschip zien naderen dat plotseling stopte en haar lichten scheen uit te doen. Tweede stuurman Herbert Stone (staand links), had om kwart voor een de eerste van acht vuurpijlen gezien en wist onmiddellijk dat het noodsignalen waren. Kapitein Lord (zittend met kijker) meende dat Groves niets anders dan een vrachtschip had gezien en dat Stone hem herkenningssignalen had gemeld. Naast Lord zit eerste officier George F. Stewart, die later ontkende dat er vuurpijlen gezien waren.



alleen maar wat gekeuvel was om de tijd door te komen. Een schip schiet op zee niet voor niets vuurpijlen af," merkte Stone op, "er moet iets met haar aan de hand zijn". Gibson was het er mee eens en dacht dat het "de een of andere vorm van nood" was, waarin het schip verkeerde.
Nog voor de laatste vuurpijl de lucht in ging merkte Stone op: "Moet je nu kijken Gibson. Ze schijnt slagzij te maken". Gibson hield de kijker weer voor zijn ogen. "Het lijkt wel of een kant hoog uit het water oprijst", zei hij tegen Stone. Het leek alsof het schip over stuurboord slagzij maakte.
Ook nadat de laatste vuurpijl door de vreemdeling was afgeschoten, bleef het schip de mannen boeien. Tegen tweeën nam Stone een paar peilingen en dacht vast te stellen dat het schip zijn positie veranderde. Gibson heeft nooit een woord over het veranderen van de positie of het wegstomen van de vreemdeling gezegd, maar wel over het verdwijnen van het schip. Stone daarentegen, vertelde tijdens het Engelse onderzoek, dat het schip langzaam wegvoer in zuidwestelijke richting en daarbij uitsluitend haar rode bakboordslicht toonde. Dat kan absoluut niet en is een onzinnig verhaal. Het zou betekenen dat de vreemdeling, in het holst van de nacht, achteruit een levensgevaarlijk ijsveld invoer; geen zinnig zeeman zou zelfs bij klaarlichte dag een dergelijk idiote manoeuvre uitvoeren.
Hoewel kapitein Lord Stone alleen had opgedragen leerling Gibson te sturen als de vreemdeling dichterbij zou komen, stuurde Stone Gibson toch maar naar beneden om de ouwe te vertellen dat het schip wegvoer, bijna uit zicht was verdwenen en in totaal acht vuurpijlen had afgeschoten. De klok in het stuurhuis wees 2.05 uur aan toen Gibson op de deur van kapitein Lord klopte en zijn bericht doorgaf. Weer vroeg Lord of de vuurpijlen ook kleuren hadden en weer was het antwoord dat ze alleen maar wit waren geweest. Toen Gibson de deur dicht deed hoorde hij de ouwe nog wat zeggen, zoiets als: "Wat is er aan de hand?" of "Wat wil je?" Lord heeft nooit erkend dat hij die conversatie met Gibson bewust gevoerd heeft. Hij beweerde zeer vast geslapen te hebben en er zich niets van te herinneren.
Om 2.20 uur verdween het schip helemaal en om 2.40 uur pakte Stone de spreekbuis nogmaals op en floot de ouwe wakker. Lord stond op, liep naar de hut ernaast en pakte de spreekbuis op. Stone vertelde hem dat het schip in het zuidwesten was verdwenen en dat ze geen vuurpijlen meer had afgeschoten. Voor de derde keer vroeg Lord of de vuurpijlen kleuren hadden gehad en voor de derde keer was het antwoord: "Nee, alleen witte vuurpijlen". Ook van dit gesprek wist Lord zich later niets te herinneren. Ook op dat moment was hij nog in diepe slaap, zei hij later.
Stone en Gibson staarden weer de stille koude nacht in, nog ruim een uur en hun wacht zou er op zitten, daarna konden ze terug naar hun warme kooi. Maar de vuurpijlen schenen niet op te kunnen, die nacht. Even voor half vier zag Gibson weer een vuurpijl. Nu meer naar het zuiden en vlak op de horizon. Het was niet meer dan een flits, maar toch voldoende om Stone te roepen die aan de andere kant van de brug stond. Stone pakte zijn kijker en kwam snel naast Gibson staan. Nu had hij een uitstekend zicht op de volgende lichtflits aan de horizon. Ook nu wist Stone dat er een vuurpijl werd afgeschoten en dat er iets aan de hand moest zijn, maar hij vond het niet nodig zijn kapitein nogmaals te wekken.

Opmerkingen
De "diepe" slaap van kapitein Lord is moeilijk te begrijpen. Hij had geen opvallend vermoeiende dag achter de rug, had 's middags nog zijn gebruikelijke middagdutje gedaan en de reis was tot die zondagavond zonder bijzonderheden verlopen; er was geen enkele aanleiding om uitgeput en in diepe slaap te zijn. Hij was niet naar zijn kooi gegaan, maar lag geheel gekleed op een sofa in de kaartenkamer te rusten. Kapitein Lord was op alles voorbereid. Zijn schip lag onder stoom te wachten op het daglicht. Op de Californian was men gereed om in te grijpen als het ijs, een ijsberg of een ander schip te dichtbij zou komen.

Hoofdstuk 12

Waar is de Titanic, is ze vergaan?

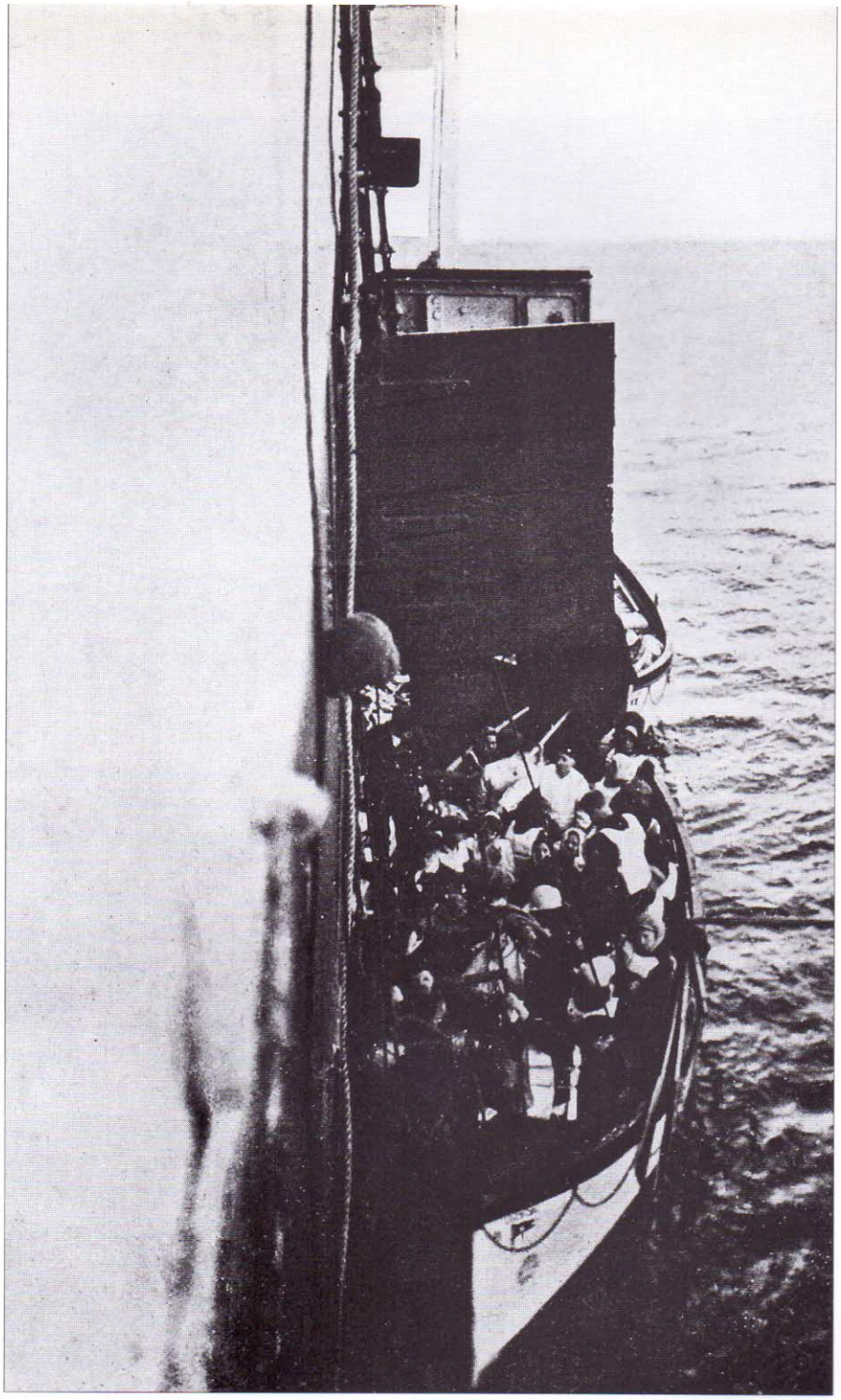
Om vier uur trok kapitein Rostron de telegraaf op de Carpathia naar Stop. Volgens zijn berekeningen had hij de afstand tot de opgegeven positie van de Titanic afgelegd. Niet in vier uur zoals hij eerst dacht, maar in drie en een half. De oude Carpathia liep nog best, als haar ketels maar voldoende druk hadden.
De laatse anderhalf uur van de race door de nacht waren op de brug van de Carpathia regelmatig de groene Romeinse kaarsen, die vierde stuurman Boxhall in boot 2 had afgestoken, te zien geweest. Als antwoord had Rostron drie vuurpijlen en wat Cunard Line herkenningsvuurwerk afgestoken. Dat waren de flitsen die Stone en Gibson op de Californian vanaf tien voor half vier hadden gezien. Maar zij waren niet de enigen die ze zagen. Voor de mensen in de boten betekenden die drie vuurpijlen dat er redding op komst was. In sommige boten werd gejuicht en in een boot begonnen de mannen een zeemansliedje te zingen en op het ritme ervan harder te roeien. Alle boten draaiden om en roeiden in de richting van de nieuwkomer waarvan al snel de lichten boven de horizon zichtbaar werden.
Vooral de boten met de even nummers waren het verst naar het noorden geroeid.

Toen om zes uur het eerste ochtendlicht gloorde, waren overal de ijsbergen met daar tussen de reddingsboten te zien. Deze Franse tekening uit 1912 geeft daar een goede indruk van.

De meeste van die boten roeiden de hele nacht in de richting van het licht. Nu draaiden ze om en begonnen aan de lange weg terug richting Carpathia.
Boxhall's boot 2 was een uitzondering. Toen hij de Titanic verliet had hij totaal 28 man aan boord en kapitein Smith droeg hem daarom op om naar de andere kant van het schip te roeien, waar de zijdeuren in de romp geopend waren en waar Boxhall zijn boot verder moest vullen. Toen Boxhall bij de geopende deuren aankwam, zag hij een geweldige menigte opgewonden derde klas passagiers staan. Bang dat zijn boot om zou slaan als die menigte zich op de kleine reddingsboot zou storten, hield Boxhall af en voerde de order van zijn kapitein niet uit. In plaats daarvan gaf hij opdracht zo snel mogelijk van de Titanic weg te roeien, uit angst voor eventuele zuiging als de Titanic zou zinken. Daardoor kwam zijn boot van alle boten het verst naar het zuiden terecht
Toen Rostron om vier uur de machines van de Carpathia stopte, zag hij het groene vuurwerk van Boxhall's boot, vlakbij voor zijn boeg. Maar op nog geen 400 meter zag hij ook een ijsberg en Rostron moest zijn schip behoedzaam manoeuvreren om de boot aan zijn stuurboordkant te krijgen.
"Als er een officier in de boot zit, wil ik dat hij onmiddellijk op de brug komt!" riep Rostron naar beneden. Boxhall trok zich ook van die order niets aan, hij wilde eerst zijn 27 opvarenden veilig aan boord van de Carpathia hebben alvorens zelf naar de brug te gaan. Op de brug had Rostron maar één dringende vraag. "Waar is de Titanic, is ze vergaan?" "Ja, het schip is om 2.20 uur gezonken", antwoordde Boxhall met gebroken stem. Er viel een korte stilte. Toch wilde Rostron nog meer weten. "Zijn alle boten veilig in het water terecht gekomen?" vroeg hij.
"Ik geloof van wel."
"Waren er nog mensen aan boord toen het schip zonk?"
"Honderden en honderden. Ze hadden geen enkele kans in het ijskoude water."
Rostron wist genoeg. Hij stuurde Boxhall naar beneden om in de warmte van de salon met een kop koffie weer wat op verhaal te komen.
Buiten was het nog aardedonker en de andere boten waren nog nergens te zien. Het zou dan ook nog ruim een uur duren voor de volgende boot langszij kwam. Om een uur of zes brak in het oosten de dag aan en zette de omgeving in een rozeoranje gloed. Rond de Carpathia waren toen overal ijsbergen en grote stukken drijfijs te zien. Tien mijl ten noorden van de Carpathia, zagen vier van haar vijf stuurlui, Bisset, Dean, Barnish en Rees, de Californian liggen. Kapitein Rostron zag het schip ook, maar meende dat het niet de Californian was. In zijn beëdigde verklaring zei Rostron dan ook dat het schip ten noorden van hen niet de Californian was. Die verklaring bevreemde zijn stuurlui ten zeerste. Later corrigeerde

Boot 14 onder commando van vijde stuurman Harold Lowe nadert de Carpathia. Lowe was de enige die gebruik maakte van de zeiluitrusting in de boten. Hij is hier bezig het zeil neer te halen en op te ruimen, hij wilde zijn boot netjes achterlaten.

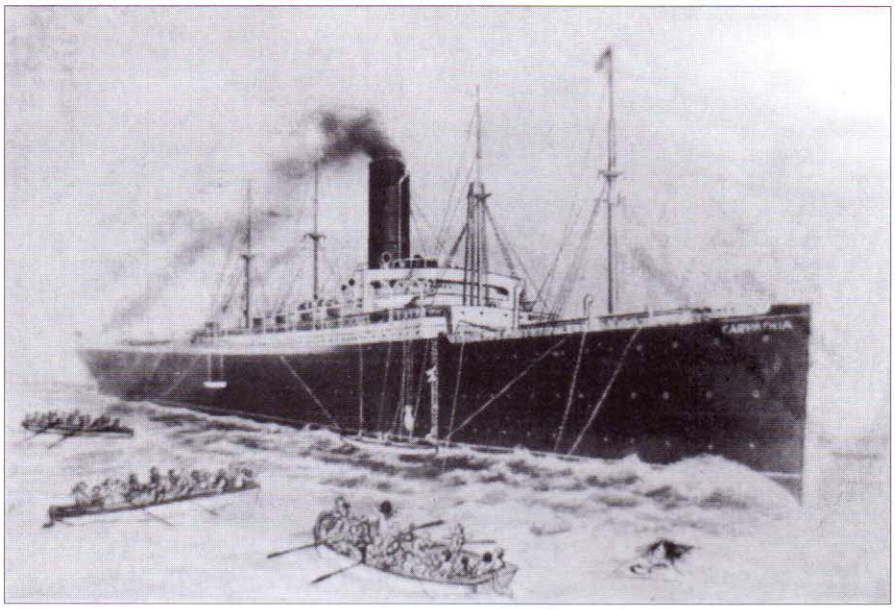
Opvouwbare boot D kwam met 44 geredden bij de Carpathia aan.



Volwassenen moesten een zwaaiende jacobsladder opklimmen om aan boord van de Carpathia te komen, kinderen werden in een postzak gestopt en aan boord gehesen. Dit is de ontscheping van boot 14.

Rostron privé die verklaring: "Ik weet dat ze (de vier stuurlui) haar (de Californian) zagen en een aantal passagiers zagen haar ook, maar ik zag haar niet eerder tot ze nog maar een paar mijl van ons vandaan was. Ik had wel wat anders aan mijn hoofd". De aanblik van de tientallen ijsbergen en het grote ijsveld die ochtend, maakte veel meer indruk op Rostron en hij realiseerde zich toen hoeveel geluk hij gehad had tijdens zijn race door de nacht. Later zei hij dan ook dat het niet zijn hand aan het stuurrad van de Carpathia was geweest die het schip daar veilig doorheen geloodst had, maar die van God. Het was ook een wonder dat de Carpathia zonder problemen in een bijna rechte lijn, tussen de tientallen grote en kleine ijsbergen door gestoomd was.

Tussen het ijs moesten nog een twintigtal reddingsboten liggen waar mensen in zaten die snel gered moesten worden. In het vroege morgenlicht manoeuvreerde Rostron de Carpathia voorzichtig van boot naar boot en pikte alle overlevenden op. Eenmaal aan boord van de Carpathia, kregen de geredden een vluchtige medische inspectie en hun namen werden genoteerd. Eerste en tweede klas passagiers wer-



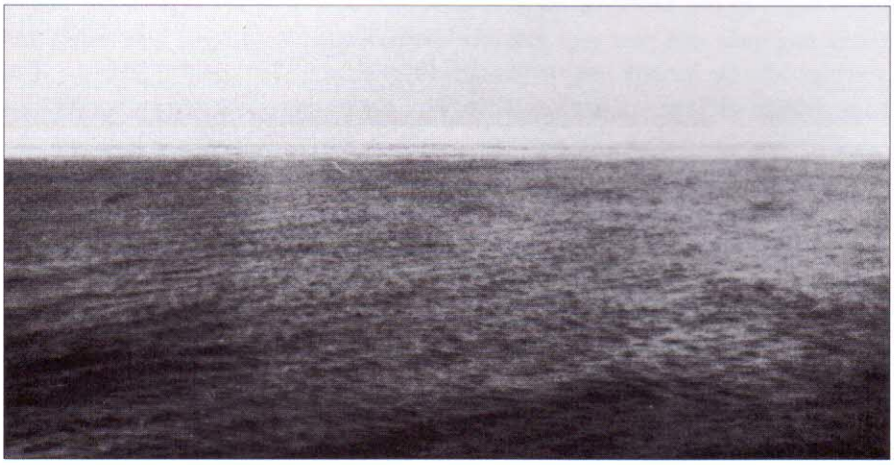
Een getekende impressie uit 1912 van het aan boord nemen door de Carpathia van de geredden van de Titanic.

den naar de lounge gestuurd voor koffie en soep, met voor de mannen een glas cognac. Derde klas passagiers gingen naar de emigranteneetzaal en kregen daar koffie en soep. De bemanningsleden gingen naar de respectievelijke officiers- of bemanningsmess.

Voor drie eerste klas passagiers, mevrouw Astor, mevrouw Widener en mevrouw Thayer, stelde Rostron zijn eigen hut ter beschikking. De Carpathia was dan wel lang niet volgeboekt, maar de regels van fatsoen en respect voor deze dames uit de hoogste Amerikaanse society kringen, vereiste toch dat ze een speciale behandeling kregen en niet zomaar in een tweede of derde klas hut werden weggestopt.

Toen Bruce Ismay aan boord stapte, was hij nog geheel van de kaart. "Ik ben Ismay, ik ben Ismay", fluisterde hij alsmaar zacht voor zich heen. Hij was met zijn rug tegen de scheepswand gaan staan en scheen verder niet meer voor of achteruit te willen. Hoe eerste klas dokter McGhee ook probeerde, Ismay wenste geen soep, geen koffie, geen cognac, hij wilde alleen met rust gelaten worden. Zonder aanleiding vroeg hij plotseling om een hut waar hij alleen kon zijn. Dokter McGhee gaf Ismay toen maar zijn eigen hut en spoot hem daar meteen vol met morfine. Ismay is de verdere reis de hut nauwelijks uit geweest en ontving maar een enkele keer bezoek. Zijn schok kwam hij echter veel sneller te boven dan zijn biografen, over het algemeen, toe willen geven. De volgende dag al, vlogen de telegrammen van en voor hem door de ether en deed hij zijn zaken weer als vanouds.

Om 8.30 uur waren alle overlevenden aan boord van de Carpathia. Rostron liet een korte dienst in de eerste klas eetzaal houden, ter herinnering aan de overledenen en



Het ijsveld waarin de Titanic verging. Gefotografeerd vanaf de Carpathia, kort na het beëindigen van de reddingsoperatie.

Reddingsboten van de Titanic langszij de Carpathia.

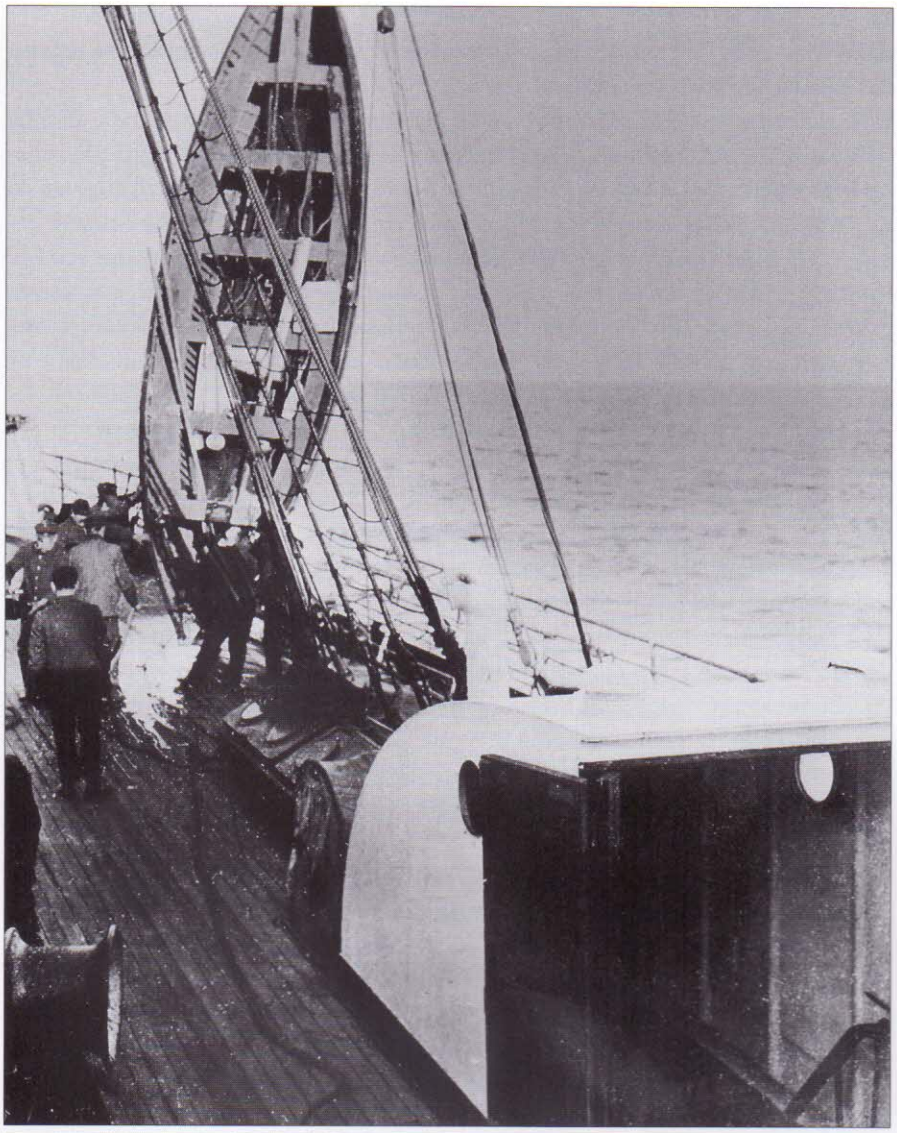
als dank voor de geredden. Langzaam kruiste de Carpathia nog eenmaal rond over de plek waar de Titanic was gezonken, want Rostron wilde de zekerheid hebben dat hij niemand had overgeslagen.

De Californian was inmiddels ook op de plaats van de ramp aangekomen. In haar seinvlaggelijn hing het sein: ik ben onderweg – de eerste vervangwimpel (de zogenaamde kattestaart) boven de J vlag. In de voortop hing de rode rederijvlag van de Leyland Line halfstok en achter op het schip was de Engelse vlag ook halfstok gehesen. De rederijvlag, die op foto's zichtbaar is, wordt nog wel eens voor een kolenmand gehouden die kapitein Lord in een mast zou hebben gehesen, waarin een matroos op uitkijk zou hebben gestaan. Dit verhaal is op zich al erg dubieus en niet meer dan een van de vele twijfelachtige verhalen en beweringen die veel later over de rol van de Californian in het Titanic-drama de ronde deden.

Het had heel wat voeten in de aarde gehad voordat de Californian op weg was gegaan. Nadat, om vier uur, Stone de wacht op de Californian overgedragen had aan de eerste officier George F. Stewart, was hij snel naar zijn hut vertrokken. Kort had hij Stewart verteld dat hij acht vuurpijlen had gezien die door een schip waren afgevuurd en dat hij de ouwe driemaal op de hoogte had gebracht van wat hij had waargenomen. Het schip dat de vuurpijl afschoot was daarna verdwenen. Een tijd later had hij weer vuurpijlen gezien, nu in het zuiden. Stewart had toen de kijker gepakt en zag een schip met vier masten, een schoorsteen en opvallend veel licht. "Is dat het schip?" vroeg hij Stone. "Nee, dit is een heel nieuw schip, die heb ik nog niet eerder gezien", antwoordde Stone. Stewart begreep uit Stones woorden dat er iets bijzonders was voorgevallen in de wacht voor hem, maar hij had opdracht om pas over een half uur kapitein Lord te wekken en hij besloot tot dan niets te ondernemen.

Precies om 4.30 uur ging hij naar de kaartenkamer waar Lord nog steeds op de sofa lag. Hij wekte Lord en vertelde hem dat Stone tijdens zijn wacht vuurpijlen had gezien. "Ja, dat weet ik, dat heeft hij me al verteld", was Lords antwoord. (Later wilde Lord alleen maar toegeven dat hij van één vuurpijl af wist, maar Stewart had het die ochtend over meerdere vuurpijlen en Lord zei "Ja, dat weet ik,") Lord ging daarop naar de brug en er ontspon zich tussen hem en Stewart een gesprek dat vijftig minuten duurde en waar maar bitter weinig over bekend is geworden. Lord en Stewart begonnen eerst de mogelijkheden te bespreken om door het ijs te komen dat schuin voor hen lag en zich van noordoost tot zuidwest, zo ver als het oog reikte, uitstrekte. Stewart wees Lord het schip in de verte aan en vroeg of ze eerst naar het zuiden zouden varen om iets over het schip daar te weten te komen. Lord bestudeerde de vreemdeling even met de kijker en zei: "Nee, er is niets met haar aan

Boot 6, met kwartiermeester Robert Hitchens aan het roer, was een van de laatste boten die bij de Carpathia aankwamen.



De meeste reddingsboten van de Titanic werden aan boord van de Carpathia gehesen.

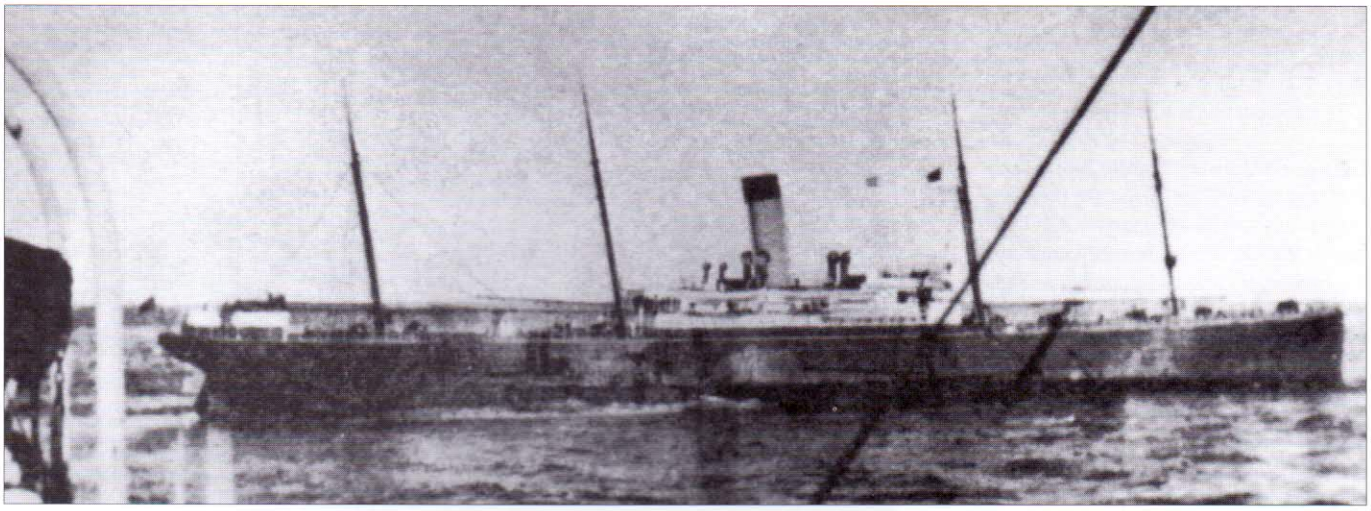
Kapitein Rostron (rechts) en zijn eerste officier Hankinson (links) in gesprek met tweede stuurman Lightoller van de Titanic, op de brug van de Carpathia.

Eerste klas passagiers van de Titanic, die in een schraal april zonnetje wat op verhaal komen aan boord van de Carpathia.

George en Dorothy Harder in geprek met mevrouw Clara Hays. De Harders waren een van de elf paartjes aan boord van de Titanic die op huwelijksreis waren; mevrouw Hays verloor bij de ramp haar man.

de hand, ze geeft nu geen signalen meer". Stewart legde toen uit dat Stone hem had verteld dat het schip, tijdens zijn wacht vuurpijlen had afgeschoten. Lord antwoordde toen promt: "Ga de marconist waarschuwen".
Stewart liep naar de radiohut en maakte marconist Evans wakker met de woorden: "Sparks, er is vannacht een schip geweest dat vuurpijlen afstak, zoek eens uit wat er aan de hand is". Evans schoot uit zijn kooi en begon aan de knoppen en handels van zijn apparatuur te draaien. Binnen een paar minuten wist hij wat er aan de hand was. "De Titanic is op een ijsberg gelopen en vraagt om hulp, positie 41_46'N 50_14'W" meldde hij onmiddellijk. Voor kapitein Lord was dit bericht niet voldoende om de telegraaf van zijn schip op vooruit te zetten en naar die positie op te stomen. Hij wilde eerst een officiële bevestiging van het bericht. Evans kon die gemakkelijk krijgen. De Mount Temple, de Frankfort en de Virginian waren allemaal binnen bereik en bereid de bevestiging te geven. Evans koos voor de Virginian omdat ze van dezelfde maatschappij als de Californian was. Een paar minuten later schoot hij de brug weer op met het telegram. Weer zette Lord de telegraaf niet op vooruit, maar wachtte af. Nu wachtte hij bijna een half uur – de juiste tijd is niet bekend en werd steeds anders opgegeven, maar het moet ergens rond 6.00 uur liggen -, pas toen ging de telegraaf op Langzaam Vooruit en begon

Omdat de meeste overlevenden niet meer kleding tot hun beschikking hadden dan die ze aan hadden toen ze de Titanic verlieten, en dat was vaak niet meer dan nachtkleding, werden dekens van de Carpathia gebruikt om er tijdelijke kleding van te maken.



Pas rond half negen 's ochtends arriveerde de Californian op de plaats waar de Carpathia net de laatste overlevenden van de Titanic ramp had opgepikt.

Lord de Californian langzaam naar het westen, door het ijs te manoeuvreren. De positie die Lord had gekregen was zuid-west van hem, maar het schip dat de vuurpijlen had afgeschoten lag zuidelijk. Waarom Lord zo onzorgvuldig en onvoorbereid aan een wilde zoektocht begon, is een van de vele raadsels waarmee de Californian omgeven is.

De afstand van de Californian naar de laatst opgegeven positie van de Titanic was negentien mijl naar het zuiden. Dat wil zeggen als men de opgegeven posities van beide schepen als correct aanneemt, maar ze waren van alle twee onjuist. De stuurlui van de Carpathia hielden, bijvoorbeeld, de afstand tussen hen en de Californian op tien tot twaalf mijl. Een ander schip dat de Californian zag, de Mount Temple, hield diezelfde afstand op maar een mijl of zes. De positie van de Californian was gebaseerd op een hoogtemeting van de Poolster, die de breedtegraad waarop het schip zich bevond aangaf, en een gegist bestek. De avond daarvoor had men een forse correctie toe moeten passen, want toen bleek de Californian ruim twintig mijl zuidelijker te zijn dan men aan de hand van meting en berekeningen had vastgesteld.

Waarom Lord toen pas, een half uur nadat hem duidelijk was dat de Titanic hulp zocht, op weg ging, kan alleen verklaard worden uit een heel nieuwe situatie die na zes uur 's ochtends was ontstaan. Om zes uur ging de nacht snel over in de dag en werd het ijs voor de Californian goed zichtbaar. Toen waren ook de te bevaren gedeelten te zien en kon Lord veilig en rustig op weg.

Na acht uur verscheen de Californian, na een omweg die eerst naar het westen, toen naar het zuiden en tenslote vanuit het zuid westen naar de Carpathia leidde, op de plaats waar kapitein Rostron bezig was de mensen uit de laatste boten op te pikken. Met vlaggeseinen vroeg Rostron of Lord het gebied uit wilde kammen op mogelijke overlevenden of slachtoffers en Lord stemde daarin toe.

Zes mijl naar het westen en aan de andere kant van het ijsveld, lag de Mount Temple. Ze was druk op zoek naar een mogelijkheid om door het ijsveld te kunnen varen en ook hulp te gaan bieden. Toen kapitein James H. Moore van de Mount Temple van zijn marconist het bericht had gekregen dat de Titanic om hulp seinde, had hij onmiddellijk "All hands" gefloten en was hij in de richting van de opgegeven positie gestoomd. Nog voor het licht werd kon hij niet verder door het ijs, maar ondanks de strikte opdracht van zijn maatschappij zich nooit in een ijsveld of in de buurt van ijsbergen te begeven, was hij al uren bezig een vrije doorgang door het ijs te vinden. Moore had de brug geen ogenblik verlaten en zijn ogen goed de kost gegeven. Kort nadat hij was omgekeerd zag hij het heklicht van een meevarend vrachtschip. Een paar uur later meende hij een schoener te zien die praktisch stillag. Toen het om zes uur licht werd, zag hij de Californian liggen op slechts zes mijl ten noorden van de Carpathia. Moore was een nauwgezet navigator en ook nu wilde hij zekerheid of zijn positie overeenkwam met de laatst opgegeven positie van de Titanic. Hij pakte zijn sextant en schoot de zon toen die ongeveer in het oosten stond. Moore nam een zogenaamde lengtemeting die niet erg nauwkeurig kan zijn

geweest omdat de zon om negen uur 's ochtends nog vrij laag stond. Toch gaf hij tijdens het Amerikaanse onderzoek senator Smith zijn conclusie: "De Titanic lag veel meer naar het oosten dan de positie die ze opgaf. Daar ben ik heel zeker van".
"Oostelijk of zuidelijk?" vroeg Smith.
"Oost", was het antwoord van Moore.
"Hoe ver weg?" wilde Smith toen weten.
"Ik denk op zijn minst acht mijl in lengte" schatte Moore.
Tot de Titanic gevonden werd, is kapitein Moore's waarneming van die ochtend de belangrijkste aanwijzing geweest voor de laatste positie van het schip. Toen bleek dat kapitein Moore als enige gelijk had: het wrak van de Titanic werd bijna dertien mijl ten oosten van de positie die ze had opgegeven gevonden. Moore hield het welliswaar op acht mijl oostelijker, maar het is niet helemaal duidelijk of hij acht mijl oostelijk van het, volgens hem, ruim vier mijl breede ijsveld bedoelde of acht mijl ten oosten van zijn schip, dat zich toen op de positie bevond die de Titanic had opgegeven.
Nadat de laatste overlevenden aan boord van de Carpathia waren, was voor Rostron de tijd gekomen om met zijn schip koers te zetten naar New York. Aan boord had hij alle overlevenden van de grootste scheepsramp die de wereld ooit in vredestijd gekend had: ruim 700 mannen, vrouwen en kinderen.

Kapitein James H. Moore van de Mount Temple stelde de ochtend na de ramp vast dat de Titanic waarschijnlijk ruim acht mijl oostelijk van haar opgegeven positie was gezonken; toen het wrak in 1985 werd gevonden, bleek het bijna dertien mijl oostelijker te liggen.

Opmerkingen
Kapitein Moore's waarneming klopte heel behoorlijk. In 1985 werd het wrak van de Titanic 12,8 mijl ten oosten (99_ RW) van haar laatst opgegeven positie gevonden, in positie 41°44'N en 49°57'W. In 1912 corrigeerde Moore senator Smith bij herhaling en hamerde er op dat het ging om een positie ruim acht mijl ten oosten van de door de Titanic opgegeven positie en niet ten zuiden zoals de senator alsmaar dacht. Moore's waarneming werd bevestigd door verklaringen van kapitein en officieren van het Russische passagiersschip Birma. Daarbij kwam nog de verklaring van kapitein Rostron van de Carpathia die tweede stuurman Lightoller van de Titanic aansprak toen die als een van de laatsten aan boord kwam. Rostron zei toen: "Dat was een uitmuntende positie die u mij gaf". In New York herhaalde hij dat voor senator Smith. "De positie van de Titanic was absoluut correct en ze was precies op haar koers naar New York. In 1985 herhaalde expeditieleider Bob Ballard, nadat hij de Titanic had gevonden en zonder dat hij Rostrons uitspraak kende, die zin bijna letterlijk: "De Titanic", zei Ballard, "was precies op haar koers naar New York".

Hoofdstuk 13

Dat is alles wat ik u kan vertellen

De reis van de Carpathia terug naar New York, was voor de overlevenden op zich al een nieuwe beproeving: ijs, storm, onweer, sneeuw, hagel en dichte mist vergezelde de Carpathia het grootste deel van de tocht. Maar de echte bezoeking kwam pas in New York: opdringerige pers, hinderlijke belangstellenden en sensatiezoekers, wekenlange officiële onderzoeken en jarenlang touwtrekken met verzekeringsmaatschappijen en de White Star Line begonnen allemaal daar.

In de dagen tussen de ondergang en de aankomst van de geredden in New York wemelde het van geruchten. Bekend was alleen dat de Titanic was gezonken, dat er 1500 tot 1800 mensen waren omgekomen en dat de Carpathia op weg was met maar 685 overlevenden.

Toen het nieuws van de ramp op maandagavond 15 april de wereld bereikte, ging dat gepaard met een enorme schok. De theaters op Broadway in New York braken hun voorstellingen af, mensen gingen de straat op om de extra edities van de kranten te bemachtigen en hier en daar raakten mensen overstuur toen ze zich realiseerden dat verwanten of vrienden omgekomen konden zijn.

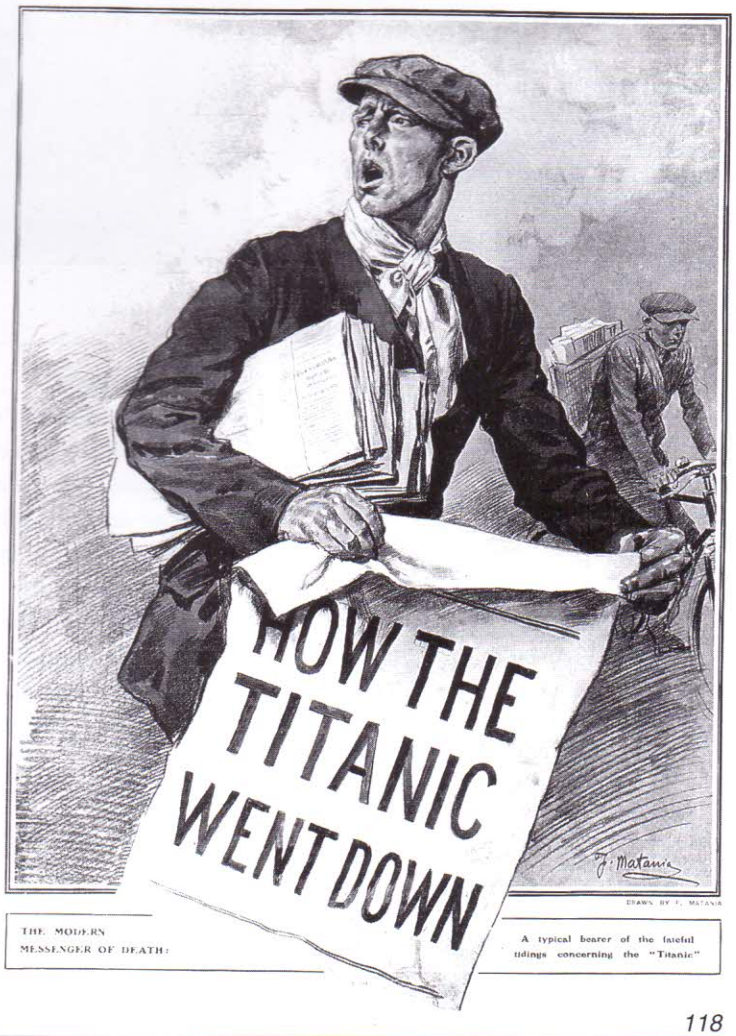
In bijna alle geïllustreerde bladen en kranten stonden wel foto's of artikelen over de Titanic. Het publiek kende de Titanic uitstekend en het vergaan van het grootste schip ter wereld was niet alleen een enorme schok, het sprak ook sterk tot de verbeelding.

Vooral in New York wachtte de pers opgewonden op nieuws en details over de ondergang. Men wilde vooral weten hoe het de vooraanstaande passagiers was vergaan die met hun rijke levensstijl regelmatig de krantenkolommen haalden.

De marconist van de Carpathia liet niets los. Hij verzond een lijst met namen van de overlevenden die verre van kompleet was en tamelijk verminkt overkwam. Daarnaast moest hij een geweldige stroom privé telegrammen versturen. Na uren hard werken in de kleine radiohut op het bootdek van de Carpathia dreigde Harold Cottam, de enige marconist van het schip, dan ook volkomen in te storten. Harold Bride, de tweede marconist van de Titanic, werd toen, met bevroren voeten en al, naar de radiohut gedragen en nam het werk over. Bride en Cottam wisselden elkaar toen af, maar geen van beiden ging in op vragen van de wal. Niet van de pers, niet van Marconi zelf en ook niet van de Amerikaanse president Taft. Ze hielden alle informatie voor zich en hadden hun handen vol aan de telegrammen van de overlevenden. Toen de Carpathia al aan de pier in New York lag, waren ze nog niet klaar met die telegrammen.

Pas op het laatste ogenblik werd bekend, dat de Car-

"De moderne koeriers des doods", noemde de "Sphere" de krantenjongens die het nieuws, dat de Titanic vergaan was, in de grote steden uitventten.

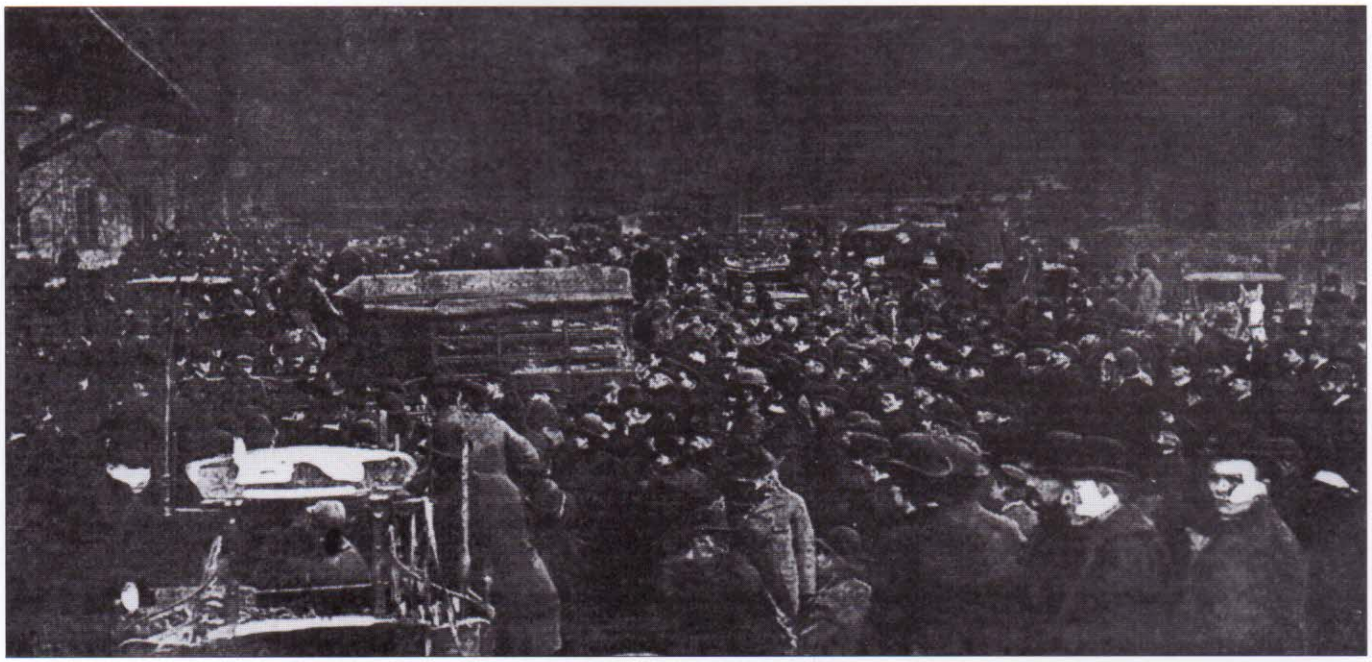


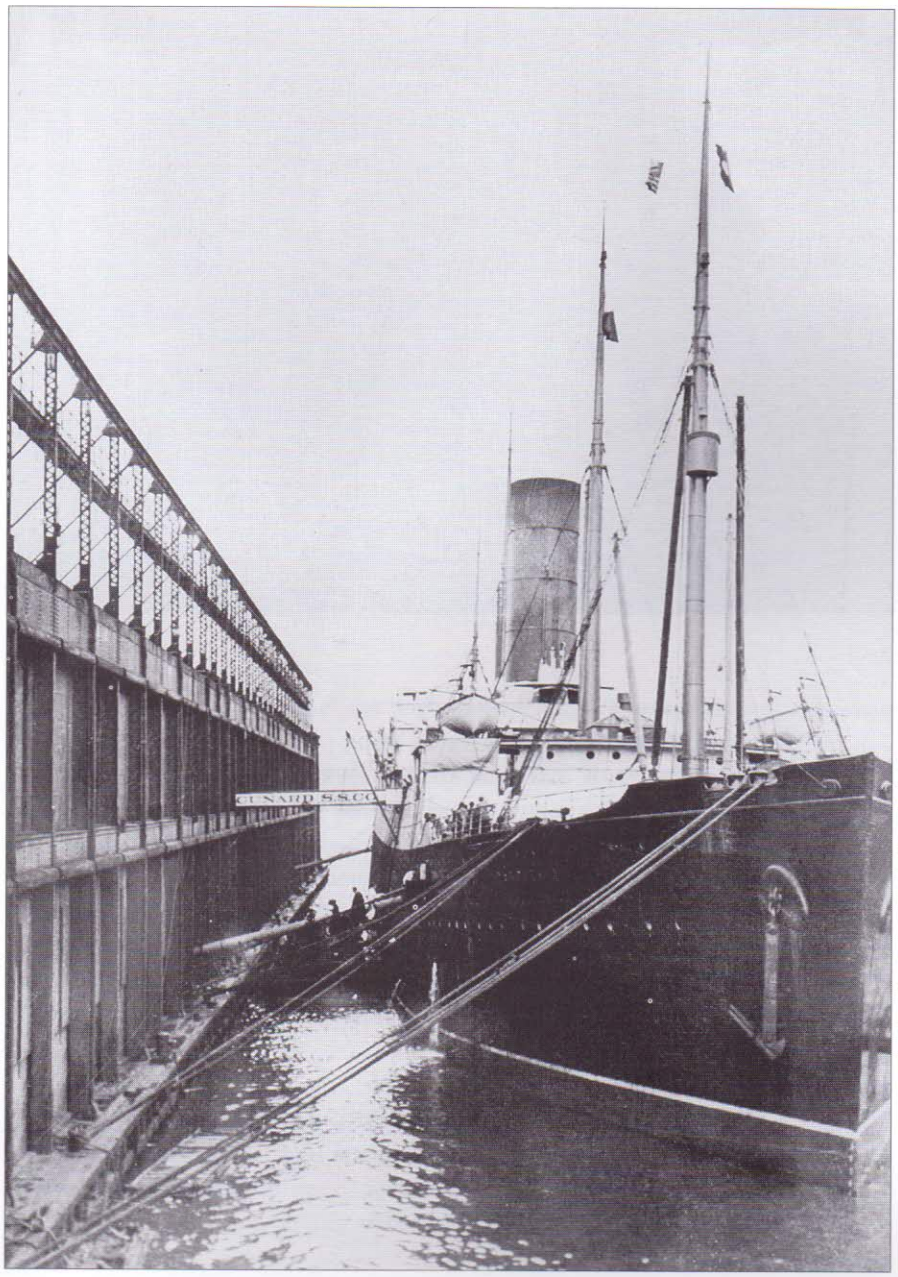
Toen het nieuws van de ondergang de wereld bereikte, werden de kantoren van de White Star Line bestormd door nieuwsgierigen en familieleden van opvarenden. Dit is de drukte voor het White Star Line kantoor in New York.

pathia op donderdagavond 18 april vóór negen uur 's avonds, ruim vier uur eerder dan was verwacht, de Hudson op zou varen en bij pier 54 zou afmeren. Iedereen die belangstelling had vloog toen naar Battery Park op de zuidelijkste punt van Manhattan. 7th Avenue, toen de enige geasfalteerde noord-zuid avenue in de stad, zat in een oogwenk muurvast met verkeer. Dertigduizend belangstellenden verdrongen zich in de koude motregen aan de waterkant.

Pier 54 was door de politie hermetisch afgegrendeld. In 1912 was een lang touw met groene lampjes nog voldoende om een opdringende menigte van duizenden mensen tegen te houden. Alleen mensen met een speciaal pasje werden doorgelaten. Er waren tweeduizend van die speciale pasjes uitgegeven waarvan maar een klein deel naar de pers was gegaan (een stuk of 100), de rest was voor verwanten en naasten. Maar op ieder redactiekantoor lagen ergens in een stoffige lade nog wel wat oude passen voor pier 54. De Evening Post stuurde zeven reporters op pad met de opdracht zich met oude passen de pier op te bluffen. De opdracht die elke krant zijn reporters meegaf was simpel, zo veel mogelijk interviews met overlevenden te pakken zien te krijgen. Iedereen moest uitkijken naar de marconist van

De menigte voor pier 54 in New York in afwachting van de Carpathia die de geredden van de Titanic aan land bracht.



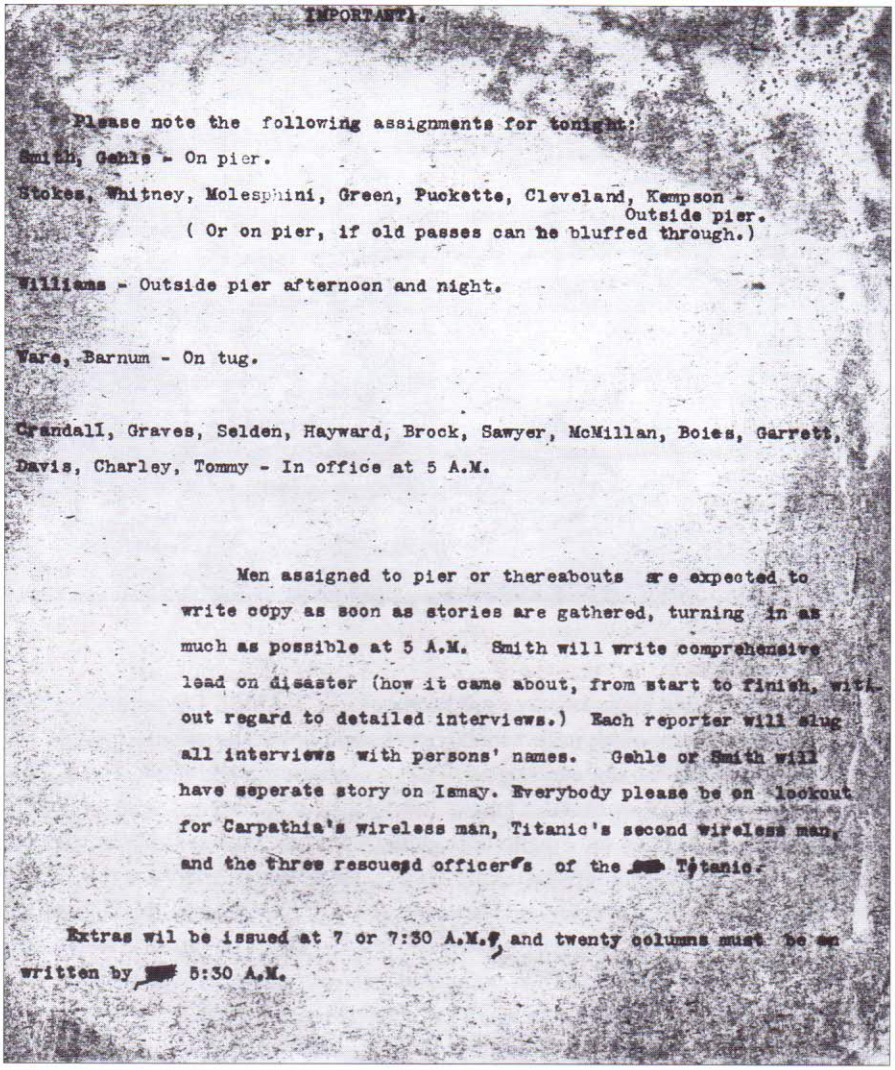


De Carpathia aan pier 54 met haar vlaggen halfstok. De foto is de dag na aankomst in New York genomen.

de Carpathia, de tweede marconist van de Titanic en de nog levende officieren van de Titanic. Op Bruce Ismay werden apart reporters gezet. De New York Times had een gedeelte van het Strand Hotel, vlak bij pier 54, afgehuurd en extra telefoonlijnen aan laten leggen. Daar zaten reporters te wachten op overlevenden die per taxi, vanaf de pier, aangevoerd zouden worden. Er moest hard tegen de klok gewerkt worden om de ochtendedities te kunnen halen. Maar de grootste werkdruk lag op de pier. De hele ontscheping van de overlevenden zou minder dan een half uur duren en in die tijd moest al het materiaal verzameld worden waarmee het grootste deel van de ochtendedities gevuld zou moeten worden.

In het grote gebouw op de pier stonden vooral nabestaanden van slachtoffers en verwanten van overlevenden. Zekerheid over wie nu wel of niet de ramp had overleefd, onstond pas bij het ontschepen. Er werd gehuild en gejuicht en er waren voorbeelden van ingetogenheid en stijl die de tijd kenmerkten. De negentienjarige mevrouw Madeleine Astor bijvoorbeeld, werd afgehaald door de zeventienjarige zoon uit het vorige huwelijk van haar net verdronken man John Jacob Astor. Mevrouw Guggenheim was er met haar dochtertje Peggy om de maïtresse van haar omgekomen man af te halen. Huilend verlieten de twee vrouwen de pier, het verbaasde kind achter zich aanslepend. Voor de eerste klas passagiers stonden er limousines en taxi's klaar, de tweede klas werd door familie afgehaald en het me-

De krantenredacties in New York werkten in die dagen op volle toeren. Dit is de opdracht voor de jongens van de "Evening Post" voor donderdag 18 april, de dag dat de Carpathia 's avonds in New York aankwam. Zeven man moesten van de hoofdredacteur proberen zich met oude passen de pier op te bluffen. Verder wilde hij alle kopij, voldoende voor in elk geval 20 colommen, om half zes 's ochtends binnen hebben zodat de ochtendeditie om zeven uur, half acht op zijn laatst, de straat op kon.



IMPORTANT.

Please note the following assignments for tonight:

Smith, Gehle - On pier.

Stokes, Whitney, Molesphini, Green, Puckette, Cleveland, Kempson - Outside pier.
(Or on pier, if old passes can be bluffed through.)

Williams - Outside pier afternoon and night.

Ware, Barnum - On tug.

Crandall, Graves, Selden, Hayward, Brock, Sawyer, McMillan, Boies, Garrett, Davis, Charley, Tommy - In office at 5 A.M.

Men assigned to pier or thereabouts are expected to write copy as soon as stories are gathered, turning in as much as possible at 5 A.M. Smith will write comprehensive lead on disaster (how it came about, from start to finish, without regard to detailed interviews.) Each reporter will slug all interviews with persons' names. Gehle or Smith will have seperate story on Ismay. Everybody please be on lookout for Carpathia's wireless man, Titanic's second wireless man, and the three rescued officer's of the Titanic.

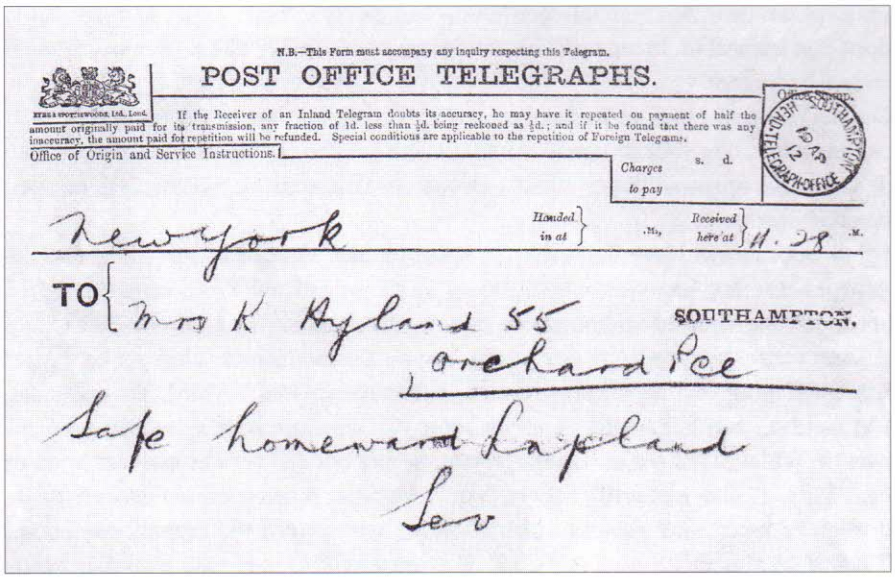
Extras wil be issued at 7 or 7:30 A.M., and twenty columns must be written by 5:30 A.M.

rendeel van de derde klas en de bemanningsleden werden opgevangen door vertegenwoordigers van liefdadigheidsinstellingen en kerken.
Toen de meeste passagiers de loopplank al af waren, schoot Guglielmo Marconi, met in zijn kielzog New York Times reporter Jim Speers, die door de politie, met wat hulp van Marconi zelf, aangezien werd voor de directeur van de Amerikaanse Marconi Maatschappij, de loopplank op direct door naar de radiohut waar Bride nog aan het toestel zat om de laatste telegrammen te versturen. De marconist van de Carpathia, Cottam, was al niet meer aan boord, hij was naar het Strand Hotel gesleept om daar zijn verhaal voor $500,- aan de New York Times te doen. Bride deed zijn verhaal en kreeg er $750,- of $1000,- voor (hij noemde later steeds weer andere bedragen).
Om tot een onderzoek te kunnen komen was senator William Alden Smith, even na negen uur, nog voor de eerste overlevenden van boord gingen, de loopplank van de Carpathia opgesneld, met achter zich aan een paar federale agenten, elk met een pak dagvaardingen.
Bij de door de US Navy onderschepte telegrammen was er een van Ismay aan het Amerikaanse hoofdkantoor van de White Star Line in New York, verstuurd op 17 april, een dag voor de aankomst van de Carpathia. Daarin vroeg hij de Cedric niet te laten vertrekken, zodat de bemanning van de Titanic met dit schip per eerste gelegenheid terug naar huis kon reizen. Hij ondertekende met YAMSI. Tot op de dag van vandaag wordt YAMSI voor een soort van geheimschrift gehouden waar alleen de White Star Line uit kon begrijpen dat het om een bericht van hun hoogste baas ging. Dat is natuurlijk absurd, om YAMSI te kraken en het woord om te draaien zodat er weer gewoon ISMAY stond, waren geen top-cryptologen nodig. YAMSI werd door Ismay in bijna al zijn correspondentie gebruikt en ook het offi-

Belangstellenden buiten pier 54 wachtend op een glimp van de overlevenden.

De dertien reddingsboten van de Titanic die de Carpathia mee terugbracht naar New York. De boten werden door souvenierjagers leeggestolen en de White Star Line zette mensen aan het werk om de naamplaten "Titanic" te verwijderen. De boten zijn naar Engeland teruggebracht en daar op ander schepen geplaatst omdat er, na de Titanic ramp, een enorme vraag naar reddingsboten bestond.

ciële White Star Line telegramadres in Liverpool was YAMSI. Dit omdraaien van namen en afkortingen wordt in de scheepvaartwereld nog altijd gebruikt om de belangrijkheid van een bericht aan te geven. Bij senator Smith had het telegram echter de nodige onrust veroorzaakt. Om een behoorlijk onderzoek te kunnen houden, mochten Bruce Ismay en de Titanic-bemanning hem niet door de vingers glippen en Smith had zich met zijn mensen naar New York gehaast. Ismay zat nog steeds in de doktershut toen de senator aan boord stapte. Hij liet zich gewillig dagvaarden om de volgende dag om tien uur 's ochtends te verschijnen in de East Room van het Waldorf-Astoria hotel, waar het onderzoek naar de ramp zou beginnen.
Ismay wordt nog wel eens voorgesteld als een minzaam, wat verlegen man, die leed door te moeten leven in de schaduw van zijn machtige vader die in minder dan twintig jaar de grote White Star Line vanuit het niets had opgebouwd. Maar Ismay's advocaat in New York, van het kantoor C.C. Burlingham, dacht daar anders over. Lang na het gebeuren vertelde de jurist dat hij zelden een arrogantere klant had gehad als de heer Bruce Ismay. Moeilijk was Ismay ook. Tijdens het instructiegesprek voor het onderzoek, wilde Burlingham natuurlijk van Ismay zelf weten waarom hij in boot C was gestapt terwijl er nog zoveel vrouwen en kinderen aan boord waren. Die vraag zou tijdens het onderzoek ook zeker gesteld worden en een goed antwoord klaar hebben kon geen kwaad. Ismay's antwoord was simpel:



N.B.—This Form must accompany any inquiry respecting this Telegram.

POST OFFICE TELEGRAPHS.

If the Receiver of an Inland Telegram doubts its accuracy, he may have it repeated on payment of half the amount originally paid for its transmission, any fraction of 1d. less than ½d. being reckoned as ½d.; and if it be found that there was any inaccuracy, the amount paid for repetition will be refunded. Special conditions are applicable to the repetition of Foreign Telegrams.

Office of Origin and Service Instructions.

Charges to pay s. d.

Handed in at .M. Received here at 11. 28 .M.

newyork

TO { mrs K Hyland 55 orchard Pce SOUTHAMPTON.

safe homeward Lapland

Leo

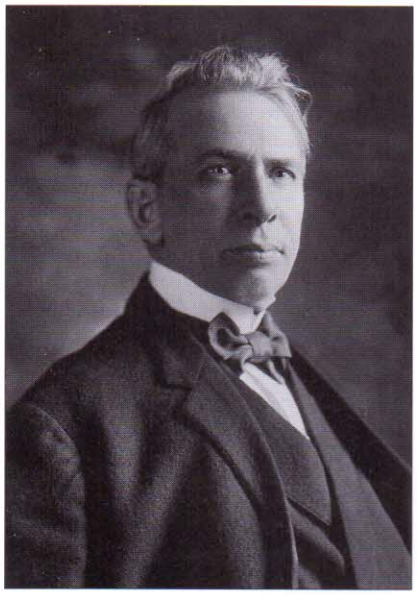
Derde klas steward Leo Hayland stuurde, direct na aankomst in New York, een telegram van vier woorden naar zijn familie in Southampton: "Gered huiswaarts Lapland Leo"; meer hoefden ze thuis niet te weten.

De ochtend na de aankomst van de Carpathia, begon het onderzoek naar de ramp. De eerste dagen ondervroeg men de getuigen in het Waldorf-Astoria hotel in New York. Bruce Ismay (zenuwachtig aan zijn snor plukkend) was de eerste getuige.

"Waarom zou ik er niet ingestapt zijn?", vroeg hij verbaasd. Dat antwoord werd door Burlingham fors bijgeschaafd tot: "Er waren nog plaatsen over in de boot en er waren geen vrouwen en kinderen meer te vinden op het dek, toen ben ik maar ingestapt". Zowel de Amerikaanse als de Engelse onderzoekers accepteerden dit antwoord en vonden dat Ismay juist gehandeld had. "Was hij niet ingestapt, dan had hij alleen een naam toegevoegd, namelijk zijn eigen, aan het aantal omgekomenen", was het officiële Engelse oordeel.

Maar het publiek en zeker het Amerikaanse publiek, had een ander oordeel. BRUUT Ismay werd hij door hen genoemd en in de kranten verschenen spotprenten en artikelen waar de naam BRUUT Ismay hard in door klonk. Een klein gat in Texas, genaamd Ismay, wenste zijn naam te wijzigen in Lowe, omdat de vijfde stuurman Harold Lowe Ismay uitgescholden had. Texanen zijn niet voor niets beroemd om hun krasse taal. In de veel rustiger staat Montana besloten de inwoners van het stadje Ismay, na verschillende verzoeken voor naamswijziging en lang nadenken, de goede naam van het stadje om commerciële redenen niet te veranderen. Het heet nog Ismay.

Ismay's optreden tijdens het onderzoek was ook niet gespeend van arrogantie. Op de eerste vraag van senator Smith, of Ismay zo nauwkeurig mogelijk alle informatie wilde geven over de gebeurtenissen die tot de ramp hadden geleid, bestond zijn antwoord uit een opgave van de gemaakte machine-omwentelingen en dat het schip om 2.20 uur zonk. Ismay eindigde zijn zin met, "en dat is alles wat ik u kan vertellen." Senator Smith was niet erg onder de indruk van dit antwoord en vond dat de directeur van de maatschappij best wat meer kon vertellen. Hij verhoorde Ismay uiteindelijk twee dagen aan een stuk door en wenste bijna constant zijn aanwezigheid bij het verdere onderzoek. In totaal leverden Ismay's verklaringen bijna 60 pagina's getuigenverhoor op.



Senator William Alden Smith, voorzitter van de Senaats Commissie die het onderzoek naar de Titanic ramp uitvoerde, had nauwelijks verstand van maritieme zaken. Toch wist de commissie in korte tijd alle belangrijke zaken boven tafel te krijgen.

Senator Smith was de afgevaardigde van Michigan voor de republikeinse partij. Hij was een self made man en had met hard werken en studeren zich een weg naar de senaat gebaand. Getrouwd met een doortastende Nederlandse vrouw die hem volledig steunde, speelde hij zelfs met de gedachte een gooi te doen naar het Amerikaanse presidentschap. Een onderzoek naar de ramp met de Titanic zou hem zeker nationale en internationale bekendheid opleveren. Dat deed het ook zeker, maar of het de bekendheid was die Smith voor ogen stond, lijkt minder aannemelijk. Zijn grootste probleem was zijn totale onbekendheid met maritieme aangelegenheden. "Lag u voor anker?" vroeg hij kapitein Lord van de Californian, "Zonk de Titanic bij de boeg of bij de punt" wilde hij van Lightoller weten. Van lengte- en breedtegraden, van gegist bestek en van knopen of mijlen wist Smith niets. Hij was van huis uit een spoorweg-advocaat en had als senator enige bekendheid als monopolie-breker van grote bedrijven gekregen, maar van de zee en de gebruiken van hen die daar hun brood verdienen, had hij geen kaas gegeten. Ook was hij ta-

melijk onhandig in het stellen van vragen. Hij herhaalde erg veel vragen en gaf ze soms een vreemde redactie. "Waaruit bestond de ijsberg?" vroeg hij vijfde stuurman Lowe. "Uit ijs", antwoorde Lowe verbaasd. "Zouden er nog mensen in de waterdichte compartimenten in leven kunnen zijn?" werd Lightoller gevraagd. "Ik denk van niet", was Lightoller's timide antwoord. Wat Smith feitelijk van Lowe wilde weten was of het gletsjerijs van de ijsberg ook stenen en stukken rots had bevat. Wat hij niet wist was dat gletsjerijs zelf al zo hard als rots is. Smith had ook een paar honderd brieven gehad met de vraag of er nog mensen in leven konden zijn in de waterdichte compartimenten. Het leek hem het beste die vraag door Lightoller direct te laten beantwoorden, zodat het via de pers bij iedereen bekend werd dat het uitgesloten was dat er nog mensen in leven konden zijn. Maar Smith gaf zijn goede bedoeling een wat onhandige redactie en kreeg uitsluitend hoongelach en van de pers de bijnaam "waterdichte Smith".

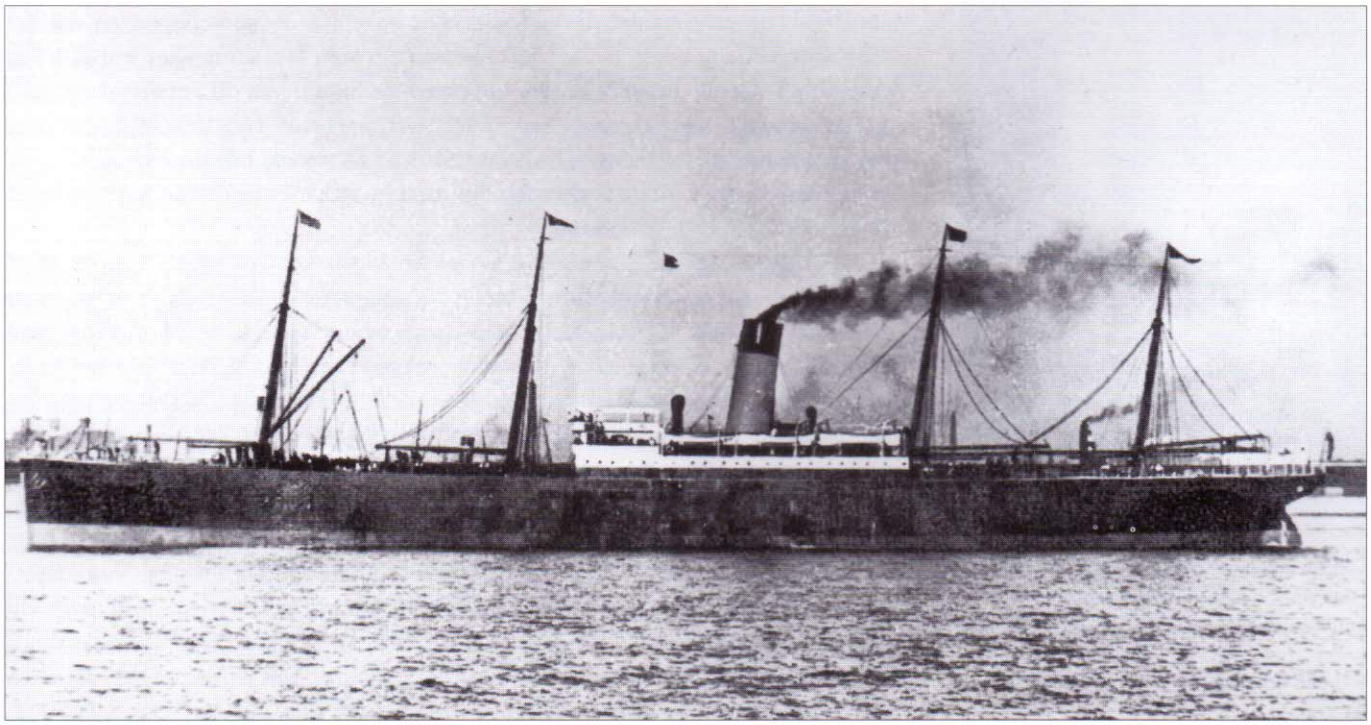
Ondanks het soms onhandige gedoe van Smith, kwam het Amerikaanse onderzoek toch achter alle belangrijke punten die betrekking hadden op de ramp. Senator Smith's slotspeech en conclusie op 28 april 1912, worden in Amerika nog altijd tot de beste van alle senaatsonderzoeken gerekend.

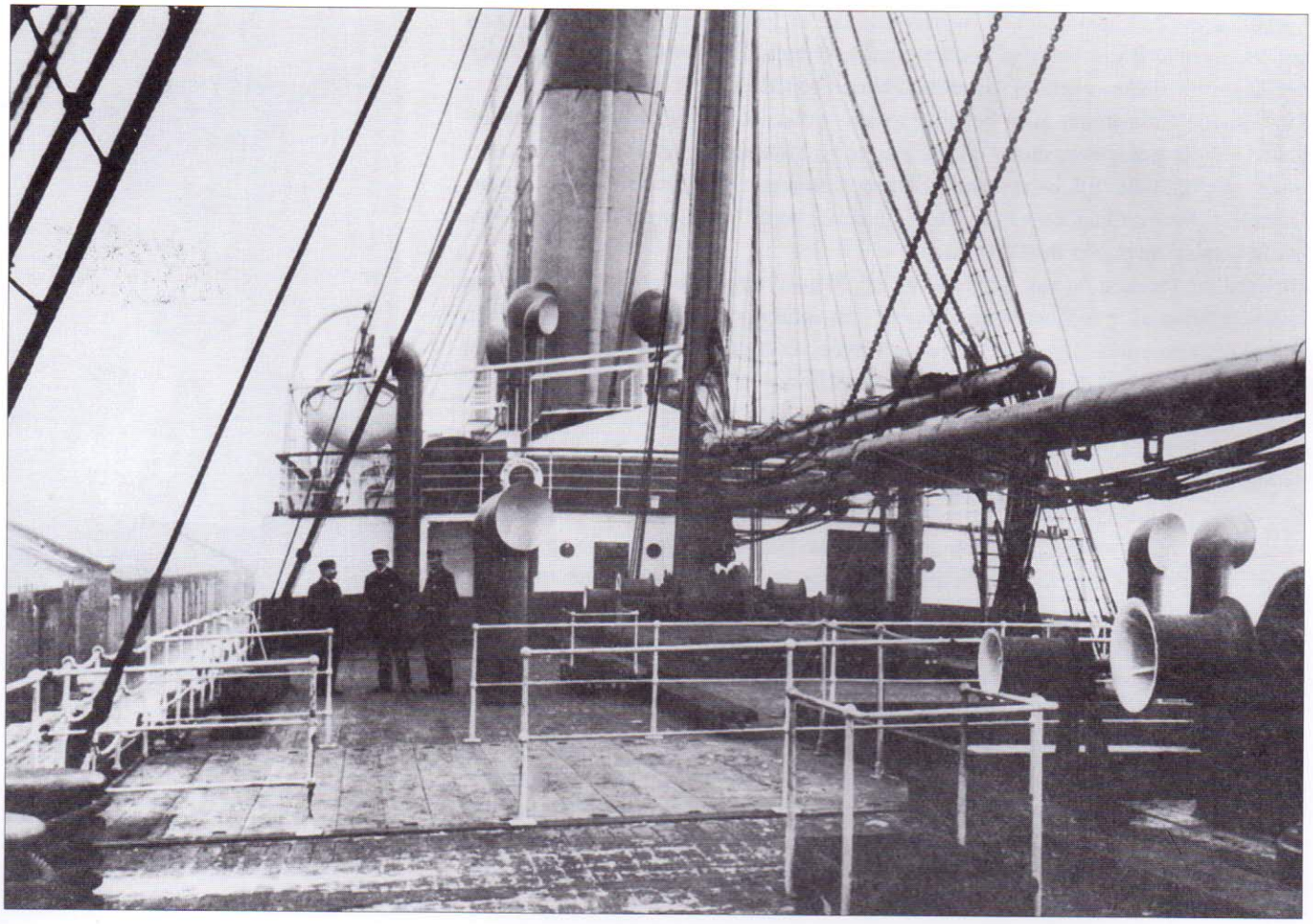
De ruim 1100 pagina's getuigenverklaringen behoren tot de meest leesbare die er zijn. Smith had het fatsoen mensen uit te laten praten en hij vroeg hun meningen over bepaalde gebeurtenissen. Dat leverde in veel gevallen boeiende verklaringen op. Bovendien behandelde Smith de getuigen met mensenkennis. De met donkere wallen onder zijn ogen en nog oververmoeide, met bevroren voeten in een rolstoel zittende, Harold Bride bijvoorbeeld, zette hij niet onder druk en hij liet de overemotionele verklaringen van de 22 jaar jonge marconist ook niet notuleren. Hij sprak iedereen aan met meneer, of de man nu stoker, matroos of directeur van een belangrijke onderneming was. In Engeland kende men dat soort democratisch fatsoen nog niet en de Engelse bemanning van de Titanic voelde zich daardoor soms wat meer op haar gemak en soms juist wat onwennig, "Het lijkt wel of u geen van ons vertrouwt" lachte Smith uitkijk Fred Fleet toe, die zijn antwoorden wel heel omzichtig gaf – en daar waarschijnlijk ook alle reden toe had.

Alles bij elkaar had het Amerikaanse onderzoek nog geen 35 dagen geduurd en de Amerikanen slecht $6600,- gekost, een schijntje van wat de Engelse belastingbetalers nog zouden moeten gaan betalen.

Toen op 19 april in New York het Amerikaanse onderzoek werd geopend, was een paar uur daarvoor de Californian, zonder opdringerige pers of belangstelling van

Kort nadat de Californian in Boston aankwam begonnen de problemen voor kapitein Lord. Twee van zijn bemanningsleden maakten wereldkundig dat er op de Californian vuurpijlen waren gezien in de nacht dat de Titanic verging.





Aan boord van de Californian had het, nadat bekend werd dat de Titanic met groot verlies aan mensenlevens vergaan was, gegonsd van geruchten. Er was voortdurend gesproken over de vuurpijlen die gezien waren en die onmiddellijk in verband gebracht werden met het vergaan van de Titanic.

het publiek, in Boston aangekomen. De paar reporters die het schip opwachtten, voerden niet meer dan een routine-opdracht uit. De Californian was in een telegram van de Olympic genoemd en daarom wilde de pers met haar kapitein praten. Het handjevol journalisten dat op de pier het schip stond op te wachten, kreeg aanvankelijk niemand te zien of te spreken. Er moest eerst een aantal minuten afgewacht worden terwijl kapitein Lord met de agent, achter gesloten deuren, een gesprek voerde. Daarna wilde hij wel een verklaring afleggen. Lord vertelde dat het een gewone routine reis van de Californian was geweest, dat hij geen slachtoffers aan boord had, dat hij geen lijken, maar wel wat wrakstukken had gezien en dat men op de Californian zijn best had gedaan zo snel mogelijk naar de laatst opgegeven positie van de Titanic te stomen. Het was een weinig zeggende verklaring, maar kapitein Lord wilde ook niet veel zeggen. Hij zou de rest van zijn leven nog heel wat verklaringen over de nacht dat de Titanic verging, afleggen en de meeste daarvan waren nietszeggend, half waar of domweg gelogen.

De problemen voor kapitein Lord begonnen toen de timmerman en de donkeyman hun verhalen over vuurpijlen wereldkundig maakten. Daardoor werd de Californian plotseling groot nieuws en ging de pers op onderzoek uit. In minder dan geen tijd noteerde de pers uit de mond van kapitein Lord: 'dat er geen vuurpijlen gezien waren, dat de Titanic veel verder van de Californian verwijderd was dan ze opgegeven had, geen twintig maar wel dertig mijl, dat de opgegeven positie van de Titanic juist was, maar dat Lord die positie niet prijs mocht geven omdat het een Amerikaans staatsgeheim zou zijn, dat de eerste officier Stewart op de brug had gestaan toen de vuurpijlen afgeschoten werden (Stewart had juist geen wacht), maar dat hij niets gezien had en dat er niets bijzonder voorgevallen was tijdens de reis'. Lord werd in al die verhalen door zijn officieren gesteund, althans, hij werd niet door hen tegengesproken. De timmerman en de donkeyman waren de eersten die Lord's verhaal, als zou het een gewone routine reis naar Boston zou zijn geweest, tegenspraken.

Nog afgezien van de twee verschillende series vuurpijlen, de ontmoeting met de

Carpathia en de teleurstellende mededeling dat er toen voor de Californian niets anders meer te doen was dan zoeken naar eventuele lijken (waarvan er niet één door haar gevonden werd terwijl er honderden ronddreven) was de reis naar Boston voor de Californian alles behalve routine geweest. Op het schip had het gegonsd van de geruchten, onder elkaar was er voordurend gesproken over de vuurpijlen, die onmiddellijk in verband gebracht waren met de Titanic. Groves, Stone, Gibson en Stewart hadden van kapitein Lord een zo uitvoerig en gedetailleerd mogelijk verslag op papier moeten zetten.
Of Lord die stukken op zak had toen hij op 26 april naar Washington afreisde om zijn verklaring af te leggen, is niet bekend. Hij sprak tijdens zijn verhoor met geen woord over de vuurpijlen, die heel precies in de verklaringen van Stone en Gibson beschreven werden. Zonder enige scrupules vertelde hij de senaatscommissie dat er wel een paar lichtflitsen waren gezien, maar dat die zeker niet van de Titanic geweest konden zijn. Bovendien beweerde hij dat de stuurman hem verteld had, "dat het geen noodsiganelen waren" die hij gezien had.
Dat kapitein Lord zich verschool achter allerlei halve waarheden en onwaarheden is natuurlijk heel begrijpelijk, hij kon ook niet anders. De belangen die op het spel stonden waren tenslotte enorm. Geen kapitein zou het in zijn hoofd halen om toe te geven dat hij een vergissing had gemaakt bij de beoordeling van gerapporteerde vuurpijlen. De schadeclaims die tegen hem en de Leyland Line ingediend hadden kunnen worden door rijke eerste klas passagiers en nabestaanden, zouden hem en de maatschappij in de kortste keren het faillissement hebben bezorgd. Dat kapitein Lord daarbij ook voorgoed zijn bevoegdheid als kapitein zou verliezen, was niet meer dan bijzaak. Stanley Lord leek zichzelf keurig en ogenschijnlijk ongeschonden door het Amerikaanse onderzoek heen te hebben gemanoeuvreerd. Na niet meer dan een paar uur onderzoek in Washington, stond hij weer opgelucht op straat. Twee en een halve week later zou de Engelse onderzoekscommissie het hem een stuk moeilijker maken.

Kapitein Lord van de Californian ontkende aanvankelijk dat er ook maar iets bijzonders was voorgevallen op de reis van Londen naar Boston.

Opmerkingen

Van alle kranten had de New York Times de beste Titanic-berichtgeving. Hoofdredacteur Carr van Anda was de eerste die, onmiddellijk nadat de berichten over een aanvaring van de Titanic met een ijsberg binnenkwamen, begreep dat de Titanic was gezonken. De ochtend na de aankomst van de Carpathia bracht de krant de beste interviews. De eerste 15 van de totaal 24 pagina's waren geheel gewijd aan Titanic-verslaggeving. Voor veel journalisten was die editie een voorbeeld van top-journalistiek. In New York werden in 1912 ruim twintig kranten uitgegeven die zich in kwaliteit nauwelijks van elkaar onderscheidden. De berichtgeving van de New York Times over de Titanic in de dagen na de ramp maakte dat de krant, van de ene op de andere dag, als een topkrant werd beschouwd. Sinds die tijd wist de New York Times die positie ook te houden. De inzet van de journalisten en de intelligente en strakke leiding van hoofdredacteur Carr van Anda, hebben daartoe de aanzet gegeven. Later haalde Van Anda zelf de wereldpers door van foto's van het graf van Toetanchamon de hiërogliefen op de wanden te ontcijferen. Carr van Anda overleed in januari 1945.
De New York Times bleef de Titanic trouw en heeft op verjaardagen van de ramp altijd de beste artikelen gehad. Ze publiceerde van elke Titanic-overlevende een necrologie als die persoon overleed, of die nu in het leven belangrijk is geweest of niet.
Eén van die belangrijke Titanic-artikelen, ging over de vondst van het wrak in september 1985. Het was het uitvoerigste en diepgravendste artikel met het meeste nieuws en de beste achtergrondinformatie. Het verscheen onmiddellijk nadat het expeditieschip Knorr, waarmee men het wrak had gevonden, in Amerika terugkeerde.

Hoofdstuk 14

Goedpraterij en niets anders dan goedpraterij

Nog voor de Carpathia New York bereikte, vertrok vroeg in de middag van 17 april uit de haven van Halifax op Nova Scotia, de kabellegger MacKay-Bennett. In zijn kabelruim waren enige tonnen ijs gestort en op dek stonden honderd inderhaast getimmerde ruwhouten doodkisten. Het schip was door de White Star Line gecharterd om naar de omgekomenen van de Titanic ramp te zoeken, die bij honderden in de Atlantische Oceaan dreven.

Op zaterdag 20 april gaven de Duitse schepen Rhein en Bremen door dat ze in de buurt van 42.00N 49.15W (ongeveer 46 mijl naar het oosten en iets naar het noorden – 72 RW – van de door de Titanic als laatst opgegeven posititie) veel lichamen en wrakstukken waren tegengekomen. De MacKay-Bennett bereikte die positie 's avonds om acht uur. In het vroege ochtendlicht van zondag 21 april, konden de mannen voor het eerst de situatie in ogenschouw nemen. "De oceaan is bezaaid met stukken hout, stoelen en lichamen en er zijn verschillende stukken drijfijs die gevaarlijk zijn omdat ze door de golven nauwelijks zichtbaar zijn", schreef een van de machinisten in zijn dagboek. "Eenenvijftig (lichamen) hebben we vandaag aan boord genomen, twee kinderen, drie vrouwen en zesenveertig mannen, en de zee is nog steeds (met lijken) bezaaid."

De volgende dag werden 27 lijken geborgen, waaronder het zwaar verminkte en met roet bedekte lichaam van John Jacob Astor. In de zakken van zijn blauw wollen pak vond men 230 Engelse ponden, 2440 Amerikaanse dollars en vijf Franse gou-

Lijkwagens op de kade van Halifax. De wagens staan te wachten op de ontscheping van de kabellegger MacKay-Bennett die slachtoffers van de ramp aan land bracht. De MacKay-Bennett had 306 lijken uit zee gehaald, waarvan ze 190 meenam naar Halifax.

Uiteindelijk wist men 328 van de ruim 1500 slachtoffers uit zee te halen. De foto toont een boot van de MacKay-Bennett terwijl een lijk binnenboord gehaald wordt.

den muntstukken van tien frank, bij elkaar ruim *f* 8.500,-. Astor was niet de enige met geld op zak. Ernest G. Dambon had een cheque van $1315,79 en in baar geld $296,-, plus de nodige juwelen in zijn zakken. De meeste Ierse emigranten die men vond hadden geen cent bij zich, terwijl de emigranten uit Zweden bijna allemaal vrij veel geld bij zich hadden, maar wat Ernest Dambon op zich droeg, was hoogst ongebruikelijk, zelfs voor een derde klas Zweedse emigrant. Het was duidelijk dat er lieden waren, die op plundertocht waren geweest kort voor de Titanic zonk.

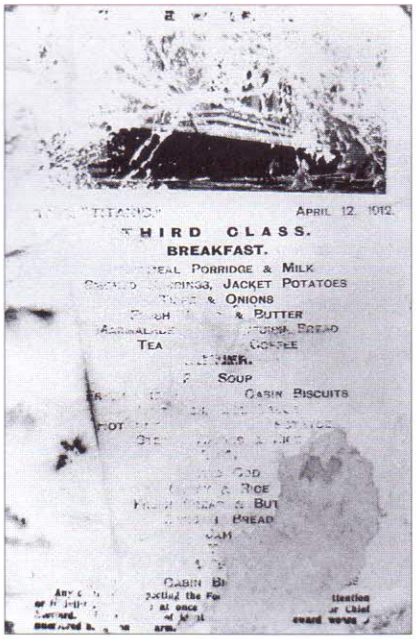
Op 26 april vertrok de MacKay-Bennett met 190 lijken aan boord voor de terugreis naar Halifax. In totaal had ze 306 lijken gevonden. In de honderd kisten die het schip aan boord had, werden hoofdzakelijk eerste klas passagiers gelegd nadat ze eerst geconserveerd waren door het vullen van de buikholten met liters formaline. De meeste tweede klas passagiers werden in het ijs in het kabelruim gelegd en de derde klas passagiers werden, samen met bemanningsleden, in canvas zakken op het achterdek opgestapeld. De niet identificeerbare en dus niet aan nabestaanden over te dragen lichamen van, voorzover aan de kleding vast te stellen, derde klas passagiers en bemanningsleden werden op zee begraven.

De MacKay-Bennett kreeg op 22 april versterking van een andere kabellegger, de Minia. Later voeren nog twee schepen uit die elk een paar lijken wisten te vinden. Totaal werden 328 lijken geborgen, waarvan er 214 naar Halifax werden gebracht.

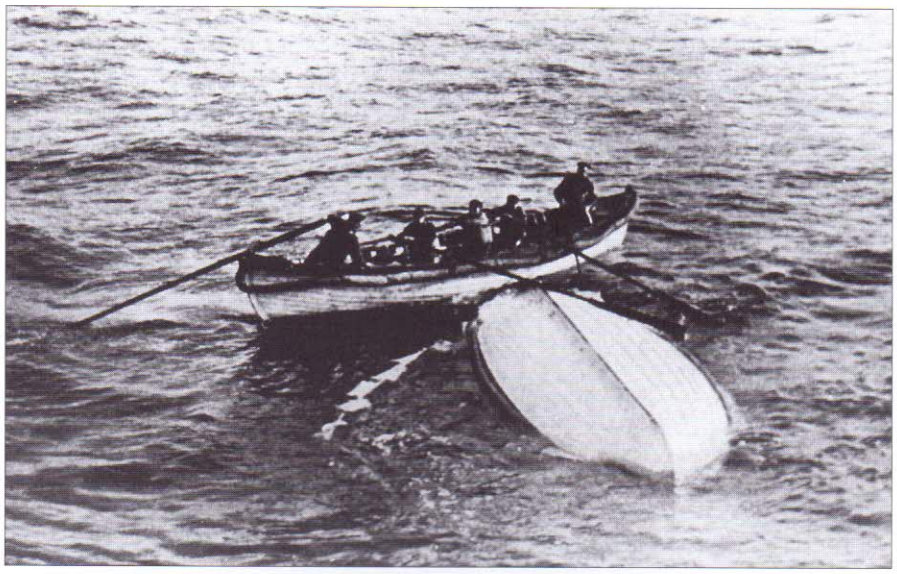
In Halifax konden nabestaanden de lijken afhalen of laten verzenden. Kosten: een eerste klas treinkaartje voor gewoon vervoer of twee eerste klas kaartjes voor expresse vervoer. 75 Geïdentificeerde lijken werden niet door de nabestaanden opgeëist, ze werden met nog eens 75 ongeïdentificeerde lichamen gefotografeerd voor eventuele latere identificatie. Het zijn gruwelijke foto's en ook nu niet geschikt voor publicatie. De 150 overgebleven lijken werden op 3 mei 1912 in Halifax begraven.

Tijdens de plechtige begrafenis was Rabbi Jacob Walter nog druk in de weer met het controleren of er geen joodse slachtoffers op het katholieke deel van het kerkhof zouden worden begraven. Hij liet alle kisten openen en stelde vast dat 44 omgekomen mannen tot het joods geloof hadden behoord. Ze werden op de joodse begraafplaats van Halifax ter aarde besteld. Later bleek dat de Rabbi toch wel wat vluchtig tot zijn conclusies moet zijn gekomen, want vier lijken moesten weer opgegraven worden, omdat bleek dat de overledenen tot het katholieke geloof hadden behoord. Maar Rabbi Walter had niet meer dan zijn plicht gedaan voor zijn geloofsgenoten, ook na hun dood.

Op dezelfde dag, 3 mei, begon in Londen de Engelse onderzoekscommissie, onder voorzitterschap van "The Right Honourable Lord Mersey", met het verhoren van de eerste getuigen. In Engeland was een storm van protest losgebarsten over de

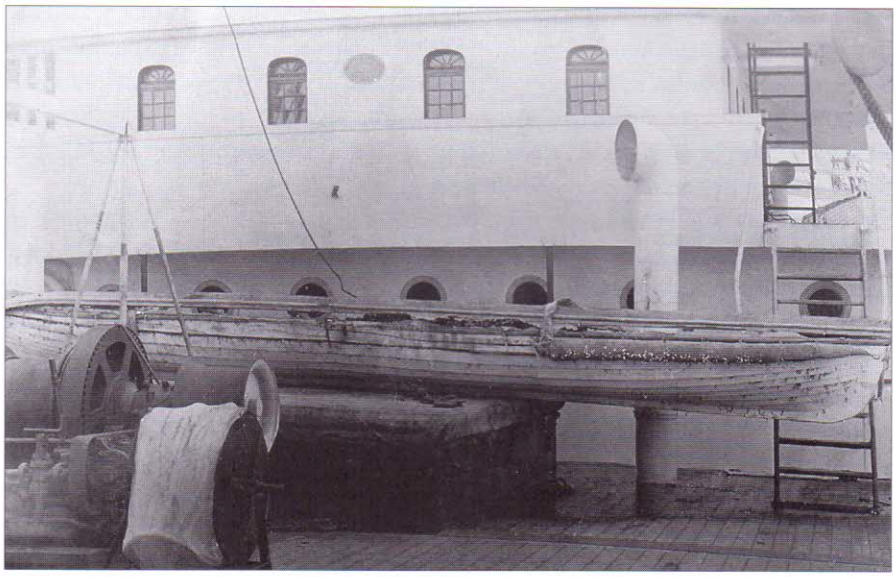


Op het stoffelijk overschot van derde klas passagier Thomas Theobald, werd dit derde klas dagmenu voor 12 april gevonden.

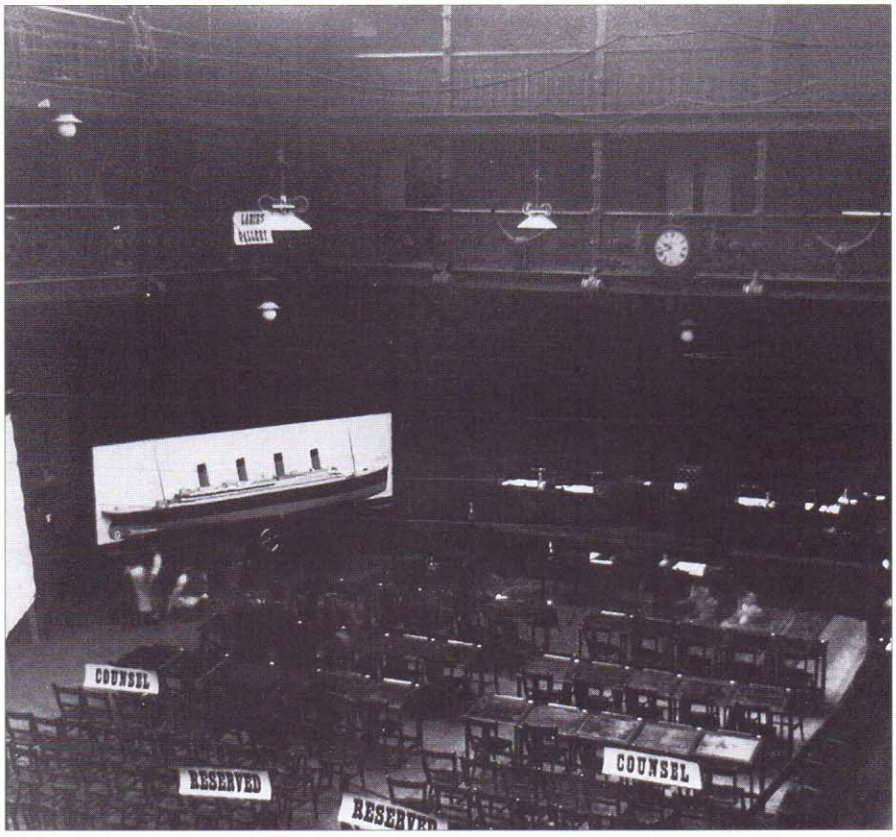


De omgekeerde boot B werd weken later op zee teruggevonden.

aanmatigende Amerikanen, die het hadden aangedurfd een Engelse aangelegenheid te onderzoeken. De bekende maritieme journalist en schrijver Joseph Conrad, schreef in de English Review: "Waarom een officier van de Britse koopvaardij vragen van buitenlanders heeft te beantwoorden over een gebeurtenis waarbij uitsluitend een Brits schip in internationale wateren betrokken was, ontgaat mij. De enige waar verantwoording aan af te leggen valt, is de Engelse Scheepvaartinspectie zelf". Dat senator Smith weinig verstand van maritieme zaken had, werd breed uitgemeten. De Pall Mall Gazette schreef dat: "de senator nu niet direct de geschiktste man voor die post was, zijn onwetendheid inzake de zee en de scheepvaart zijn wel heel opvallend". De Engelse ambassadeur in Washington schreef zijn minister in Londen dat Smith: "een van de minst geschikte personen was die belast was met een onderzoek van die aard". In de pers werd senator Smith bij herhaling belachelijk gemaakt en zijn onderzoek gebagatelliseerd. De Engelsen vergaten maar al te gemakkelijk dat de Titanic gebouwd was met Amerikaans geld en toebehoorde aan de Amerikaanse International Mercantile Marine.
Lord Mersey had het de eerste dagen van het onderzoek op heel andere wijze niet gemakkelijk. Niet de pers en de publieke opinie zaten hem dwars, maar het onderkomen van de commissie. De gymnastiek- en exercitiezaal "The Scottish Drill Hall" in Buckingham Gate, had een dermate slechte akoestiek, dat geen woord van de getuigenverklaringen behoorlijk kon worden verstaan. Op de platen en foto's



Boot A werd bijna een jaar later bij de Bermudas teruggevonden.



De inrichting van de "Scottish Drill Hall" voordat het Engelse onderzoek naar de ramp begon. De foto is genomen vanaf de damesgalerij; bij het Engelse onderzoek had iedereen keurig zijn plaats.

van de zittingen, zitten veel luisteraars met de handen aan hun oor om toch nog maar iets op te vangen. Bovendien was de commissie de eerste dagen al blij dat er nog een getuige te verhoren was. "The Scottish Drill Hall" maakte deel uit van de Wellington Barracks en sommige getuigen, die hun betaalde reis naar Londen toch al als een uitje beschouwden, gingen in het grote complex op onderzoek uit. "Is er dan niemand die op de getuigen past?" vroeg Lord Mersey geërgerd: "Er zou iemand moeten zijn die de mannen bij elkaar houdt, anders raken ze zoek".

Een ander probleem voor hem waren de tientallen vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen, meest vakbonden, die soms maar een handje vol leden vertegenwoordigden, maar publiciteit roken. "Wie bent u nu weer" onderbrak Lord Mersey de heer Searle die een vraag aan een bemanningslid wilde stellen. Searle legde uit dat hij "net binnen was gekomen" en "een paar nabestaanden van passagiers en een paar hofmeesters" vertegenwoordigde. "Ik kan niet naar iedereen luisteren die hier alleen maar binnenkomt. Ik moet een zekere beperking stellen aan het aantal vragen dat gesteld wordt", snauwde Lord Mersey hem toe.

De chaos van de eerste twee dagen maakte daarna plaats voor een strak geleid onderzoek waarbij dag voor dag het drama verder ontrafeld werd. De akoestiek werd iets verbeterd door het ophangen van een paar gordijnen en de vertegenwoordigers van belangengroepen hielden verder hun mond en hadden al snel in de gaten dat Mersey's scherpe kijk op de zaken en zijn juridisch inzicht, door alle bijzaken drong en de feiten achter elkaar boven tafel bracht.

De Britse pers was vol lof over hem. 's Lands meest vooraanstaande autoriteit op het gebied van maritieme zaken, noemde de Daily Telegraph hem, maar Lord Mersey's specialiteit was handelsrecht. Hij werd echter bijgestaan door vijf maritieme specialisten die constant naast hem zaten. The Right Honourable Sir Rufus Isaacs was de Procureur-Generaal en een van de beste advocaten van zijn tijd, ook hij was een steun voor Mersey.

De eerste vijf dagen werden aan achttien bemanningsleden van de Titanic, ruim zes en een half duizend vragen gesteld. De vier nog levende officieren van de Titanic werden vanaf de elfde dag, vier dagen lang ondervraagd. Totaal kwamen er 45 overlevenden van de ramp opdraven. Daarbij waren slechts twee passagiers, de heer en mevrouw Duff Gordon, die hun gedrag in boot 1 en het cadeautje aan de

The Right Honourable Lord Mersey leidde het Engelse onderzoek.

De akoestiek in de zaal waar het Engelse onderzoek plaatsvond was zo slecht, dat men na de eerste dag gordijnen langs de wanden ophing. Ondanks die verbetering, bleef het moeilijk de getuigen te verstaan. Dit is een indruk van de zestiende dag, waarop Bruce Ismay (alleen achter het spreektafeltje) werd verhoord.

bemanning in de boot, een cheque van vijf pond aan elk van hen, moesten uitleggen. Sir Cosma Duff Gordon kwam er met een milde vermaning van Lord Mersey vanaf, maar hij had dan ook een goede en goed betaalde advocaat mee genomen. Bruce Ismay stond officieel ook als passagier geboekt. In Londen was men wat voorzichtiger met hem en hij kwam er met slechts 28 pagina's getuigeverklaringen vanaf.

De Engelse onderzoekscommissie was veel meer uit op de technische en juridische details van de zaak. Getuigen kregen maar zelden de kans om hun verhaal te doen. De uitwisseling van vragen en antwoorden, werd zoveel mogelijk in een juridisch strak omlijnd kader gehouden. Het gevolg was dat getuigen vaak alleen met "Ja", "Nee" of "Dat weet ik niet" op een vraag konden antwoorden. Lange antwoorden, die het Amerikaanse onderzoek kenmerkten, kwamen in Londen nauwelijks voor.

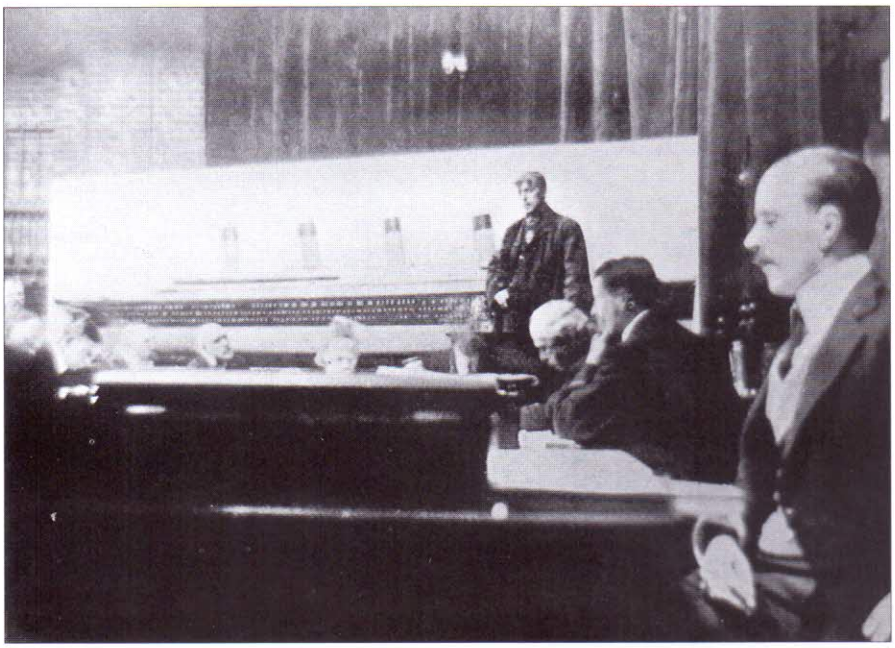
Het voordeel daarvan was wel dat de commissie uitspraken makkelijker kon controleren. Lord Mersey hield in een rood lederen notitieboekje, van dag tot dag, een beknopt overzicht bij van alle getuigenverklaringen die de Titanic-bemanning en andere, in zijn ogen belangrijke getuigen, gaven. Bij uitkijk Fred Fleet viel het hem bijvoorbeeld op dat hij zijn collega Lee tegensprak, toen Lee vertelde over een mistbank die ze gezien hadden kort voor de aanvaring.

De Duff Gordons interesseerden hem minder en ook van de verklaringen van experts, als Edward Wilding en Alexander Carlisle, maakte hij geen notities. Soms schetste hij uit verveling wat ijsbergjes op een vrij blaadje of gebruikte hij het boekje om opmerkingen naar zijn buurman heen en weer te schuiven, bijvoorbeeld met de vraag hoe het met de Duitse veiligheidseisen was gesteld.

Twee dagen, die onverwacht voor veel opschudding zorgden, waren de zevende en achtste dag, 14 en 15 mei, toen kapitein Lord en zijn bemanning voor de commissie verschenen. Feitelijk was de 14e mei gereserveerd voor het verhoor van de Duff Gordons, maar die bevonden zich toen nog op de terugweg naar Engeland. De zaal zat echter wel vol met dames en heren die juist gekomen waren om de society-roddel over de Duff Gordons persoonlijk mee te maken. In plaats daarvan, kregen ze de gewone zeelui van de Californian, maar wat ze te horen kregen was het meest dramatische verhaal van het hele Titanic drama.

De timmerman McGregor, die in Amerika het Californian verhaal aan het rollen had gebracht, had ook een brief naar een vriend in Engeland gestuurd, die er op zijn beurt weer met kennissen over gesproken had. De technisch ambtenaar Gerard Jensen uit Londen was een van die kennissen. Jensen had het zijn plicht als burger gevonden, onmiddellijk een brief te schrijven aan de Engelse onderzoeksinstantie, de Board of Trade. Die liet er geen gras over groeien en wachtte de Californian bij haar thuiskomst in Liverpool op. Van de bemanningsleden, die wat over de nacht waarin de Titanic verging te vertellen hadden, werden beëdigde verklaringen afge-

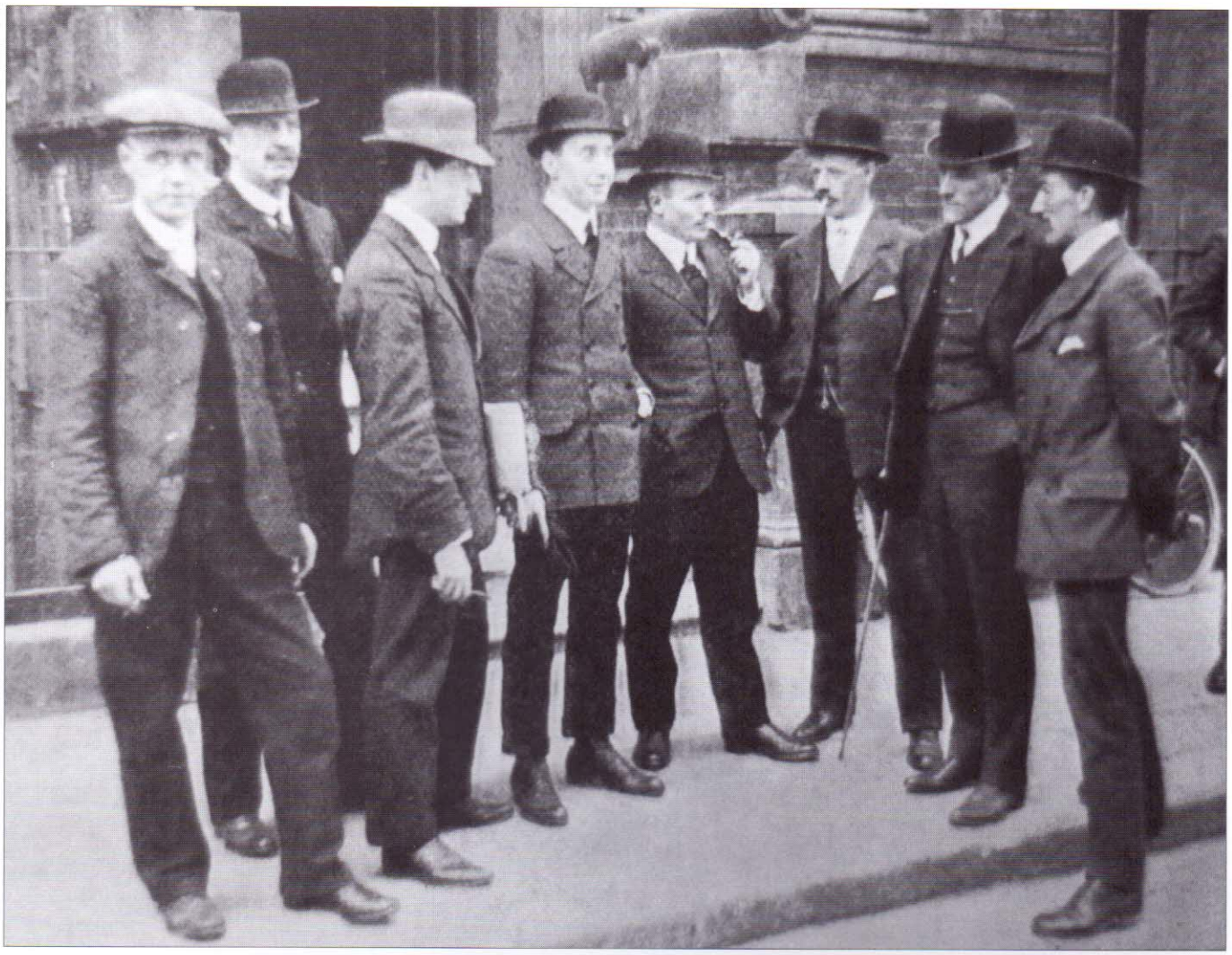
Procureur-Generaal Sir Rufus Isaacs was een van de begaafdste advocaten van zijn tijd.



Uitkijk Archie Jewell – niet op wacht tijdens de aanvaring – was de eerste getuige die in Londen gehoord werd. Hij deed de zaal opschrikken met de mededeling dat de uitkijk van de Titanic tijdens de reis geen verrekijker ter beschikking had. De kans dat de ijsberg met een verrekijker eerder gezien zou zijn, is overigens zeer klein.

nomen en de onderzoekscommissie besloot kapitein Lord, de drie stuurlui en de leerling, plus nog vier bemanningsleden op te roepen.
Als eerste was kapitein Lord aan de beurt. Toen de vuurpijlen aan de orde kwamen, hield Lord vol dat hij maar van één vuurpijl afwist. Procureur-Generaal, Sir Rufus Isaacs, vroeg toen of het niet beter was de overige Californian-getuigen uit de zaal te verwijderen. Lord Mersey stemde meteen in.
Sir Isaacs ging nu recht op zijn doel af. Wilde kapitein Lord toegeven, dat het gebied rond hem gevaarlijk was door het ijs? Lord stemde daarmee in. Waarom dacht hij dan dat het schip een vuurpijl had afgeschoten, wilde Isaacs weten.
"Ik had de tweede stuurman gevraagd: "Is het herkenningsvuurwerk?" en hij zei dat hij dat niet wist."
"Dat bevredigde u niet?"
"Nee, dat deed het niet"
En even later.
"Als het geen herkenningsvuurwerk was, moest het dan niet een noodvuurpijl zijn geweest?", vroeg Isaacs.
Lord gaf toe, dat als het geen herkenningsvuurwerk was, de vuurpijl wel een noodsignalen geweest moest zijn.
Sir Isaacs keerde toen weer terug naar Lord's gedachten op het moment dat de vuurpijlen hem gerapporteerd werden.
"Het bevredigde u dus niet?" (Dat de officier van de wacht, Stone, niet wist of het herkenningsvuurwerk was.)
"Nee dat bevredigde me niet."
"Als het dan dat niet was, kon het dan geen noodvuurpijl zijn geweest?"
"Dat zou dan mogelijk geweest zijn."
"En u bleef in de kaartenkamer?"
"Ik bleef in de kaartenkamer."
Voor elke oplettende toeschouwer in de zaal was het duidelijk. Hier stond een kapitein die toegaf in een gevaarlijk, met ijsbergen bezaaid, gebied door zijn stuurman op zeker één vuurpijl te zijn gewezen, waarvan hij zelf toegaf dat het een noodsignaal had kunnen zijn, maar niet zelf ging kijken en op de divan in de kaartenkamer bleef liggen.
Nog die zomer ging er naar alle Engelse kapiteins een circulaire uit, waarin nog eens nadrukkelijk alle noodsignalen, inclusief vuurpijlen, werden opgesomd en duidelijk werd gemaakt dat het niet reageren op noodsignalen gestraft werd "met een boete of een gevangenisstraf van twee jaar, al dan niet met dwangarbeid".
Kapitein Lord kreeg geen officiële straf, zijn werkgever ontsloeg hem en bij zijn

Kapitein Lord van de Californian met het logboek onder zijn arm op weg naar het onderzoek in Londen. Het logboek is op verdachte wijze verdwenen. Er zou een afschrift van bestaan, maar dat wordt nog altijd achtergehouden.



De getuigen van de Californian, met uitzondering van kapitein Lord, werden op de zevende en achtste dag van het Engelse onderzoek ondervraagd. Van links naar rechts: George Glenn, die de brug er op attendeerde dat er vuurpijlen werden afgeschoten; William Thomas, die al van de vuurpijlen wist vanaf het moment dat ze te zien waren; Cyril Evans, de marconist die niet gewekt werd; James Gibson, stuurmansleerling, zag een van de vuurpijlen met een verrekijker; Herbert Stone, tweede stuurman, waarschuwde kapitein Lord drie maal dat er vuurpijlen werden afgeschoten; William Ross, zag samen met Glenn de vuurpijlen; Charles Groves, zag een groot passagiersschip uit het oosten komen en plotseling van koers veranderen; George Stewart, de steun en toeverlaat van kapitein Lord. Van deze acht mannen werden Glenn, Thomas en Ross op het laatste moment niet gehoord.

vakgenoten kreeg hij het predikaat dat kapitein Rostron hem uiteindelijk had gegeven: "dat mannetje dat zijn marconist niet wilde wekken". Bij zeelui die minder sympathie voor Lord hadden, stond hij bekend als: "de hufter die duizend man voor zijn ogen had laten verdrinken".

De Board of Trade inspectie overwoog maanden lang of kapitein Lord vervolgd en bestraft zou moeten worden; uiteindelijk zag men daar toch van af. Juridisch gezien was het een bijna onmogelijke opgave omdat bewezen zou moeten worden, dat kapitein Lord wist dat er een schip in nood en mensenlevens in gevaar waren geweest. Een eenvoudige ontkenning van Lord was voldoende om hem vrijuit te laten gaan. Daarom bleef het bij de opmerking in het eindrapport van de commissie, dat Lord "velen, zo niet allen, had kunnen redden" als hij onmiddellijk een redding op touw had gezet.

In het laatste stadium van het onderzoek was er, in opdracht van de White Star Line, een legertje kapiteins van verschillende maatschappijen komen opdraven. Ze verklaarden allemaal dat ook zij als regel bij helder weer vollekracht doorvoeren totdat het ijs of het gevaar in zicht kwam. "Een regel die bewezen had een slechte regel te zijn", vond de commissie achteraf.

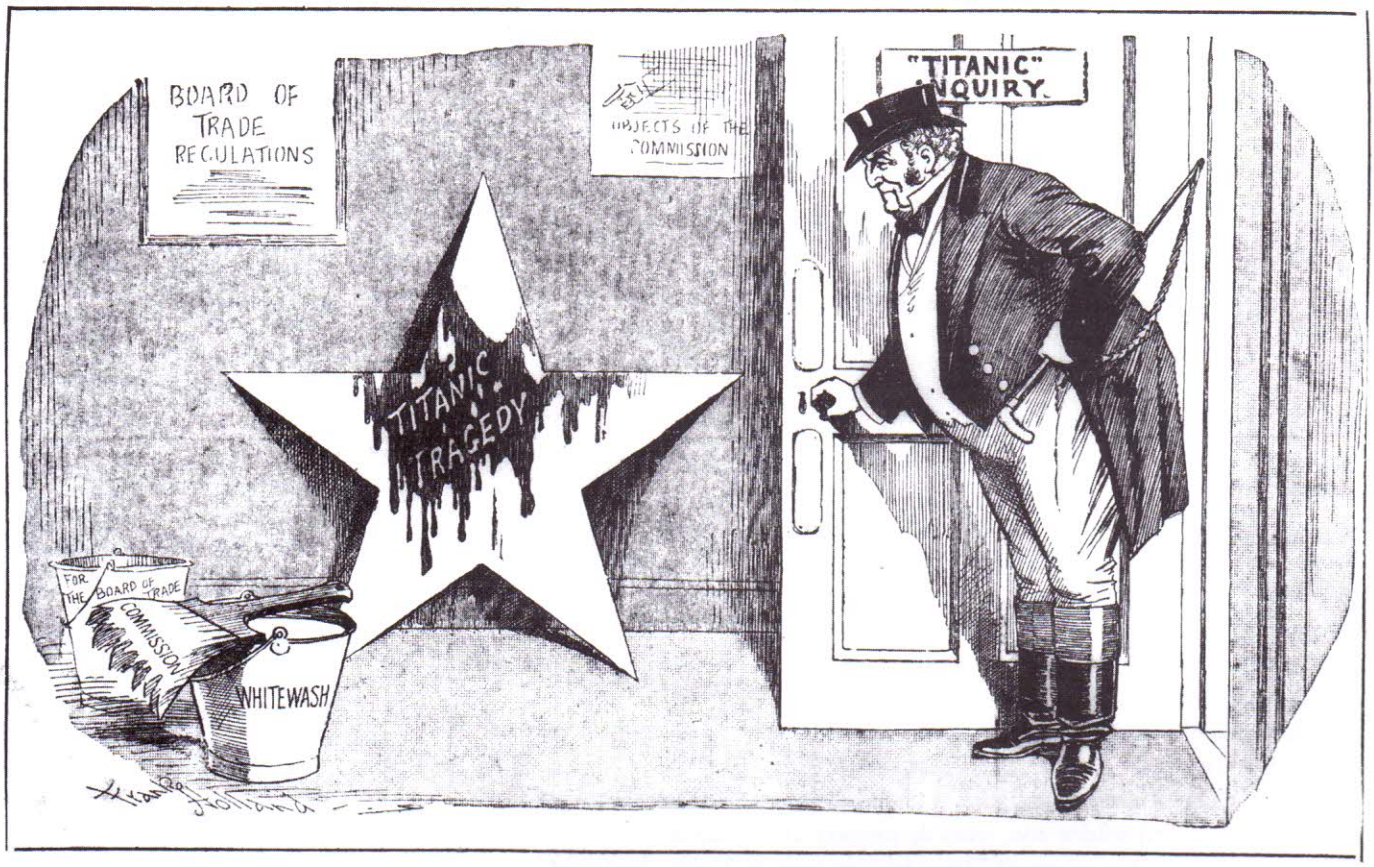
36 Dagen lang duurde het Engelse onderzoek. Toen kwam het rapport met de conclusies. De opvallendste conclusie was dat men vond dat kapitein Smith geen nalatigheid kon worden verweten. Maar in feite was hij als kapitein van de Titanic volledig verantwoordelijk voor de gang van zaken. Die was verre van zorgvuldig geweest en had rechtstreeks geleid tot de dood van ruim 1500 mensen.

Kapiteins van grote passagiersschepen werden door het publiek als een soort onaantastbare goden beschouwd en ze hielden die schijn zelf graag op. Daarvoor moesten ze wel wat doen. Hun schepen moesten, wat er ook gebeurde, op tijd ver-

Een van de vele heroïsche foto's die postuum van kapitein Smith werden gepubliceerd in de grote geïllustreerde bladen van die tijd.

trekken en op de aangekondigde tijd aankomen. Kapiteins moesten hun tijd verdelen tussen het schip en het sociale leven aan boord met de eerste klas passagiers. Van tijd tot tijd haalden ze graag een spectaculaire stunt uit. Kapitein Smith, bijvoorbeeld, vond het goed staan om de nauwe, met zandbanken bezaaide, ingang tot de haven van New York op volle kracht binnen te stomen, met aan beide zijden van zijn schip niet meer dan een paar meter ruimte om te manoeuvreren. Niet alleen het publiek vond dat prachtig, ook zijn officieren vertelden daar graag met liefde en de nodige trots over. Diezelfde officieren verdedigden Smith postuum even liefdevol: "kapitein E.J. (Smith) was de beste schipper op de Atlantische Oceaan en beschuldigingen over roekeloosheid, zorgeloosheid, het niet nemen van voorzorgsmaatregelen, of het met een te grote snelheid doorvaren, waren absoluut en totaal ongefundeerd", schreef tweede stuurman Lightoller later. Maar de feiten logen er niet om: het ijsveld waarvan men op de Titanic precies had geweten waar het lag, de serie ijswaarschuwingen die in de wind geslagen werden, Smith die een etentje had met een aantal prominente eerste klas passagiers op het moment dat zijn schip op volle kracht het ijsveld naderde, en die daarna gewoon naar bed ging

A WHITE (STAR) WASHING COMMISSION.



JOHN BULL (doing a little inquiring himself): "Ah, I see! Going to whitewash the 'White Star'—eh?"

Het geweten van de Engelsen, hier gekarakteriseerd door John Bull, beschouwde het Engelse onderzoek in hoge mate als niet meer dan een vergoelijking – een "whitewash" – van zowel de regels van de Board of Trade als de White Star Line. Tweede stuurman Lightoller van de Titanic was het daar volkomen mee eens.

toen het schip al tussen het ijs en de ijsbergen door stoomde. Zijn officieren handelden al even zorgeloos en niemand waagde het voor te stellen de snelheid uit het schip te halen. De werkelijke schuldige aan het hele drama is dan ook de leiding van het schip met kapitein Edward John Smith voorop. Niemand scheen dat later hardop te durven zeggen. Verre van dat, kapitein Smith werd nog steeds vereerd als een held. Hij kreeg in alle geïllustreerde bladen een ereplaats met de een of andere heroïsche foto of afbeelding.

Een andere bizarre conclusie van de commissie was, "dat er geen spoor van bewijs was te vinden voor discriminatie van de derde klas". Er was echter geen enkele derde klas passagier ondervraagd. En van de twee derde klas hofmeesters die getuigden werd maar een, John Hart, gevraagd naar de gang van zaken in de derde klas.

Tweede stuurman Lightoller van de Titanic karakteriseerde het onderzoek later dan ook als "Goedpraterij en niets anders dan goedpraterij", alle 36 dagen lang.

Opmerkingen

Het onderzoek had de Engelse belastingbetaler 20.549 pond, 5 shilling en 10 pennies gekost. Het was daarmee ruim vijftien maal duurder geweest dan het Amerikaanse onderzoek, maar tot beduidend andere conclusies kwam het niet. Het prijsverschil zat hem vooral in de gigantische salarissen die mannen als Sir Rufus Isaacs en de experts konden opstrijken, elk ongeveer 2500 pond. Een geschoold werknemer als marconist Harold Bride verdiende in 1912 vier pond per maand met een toeslag van twee en een halve pond als hij op zee was.

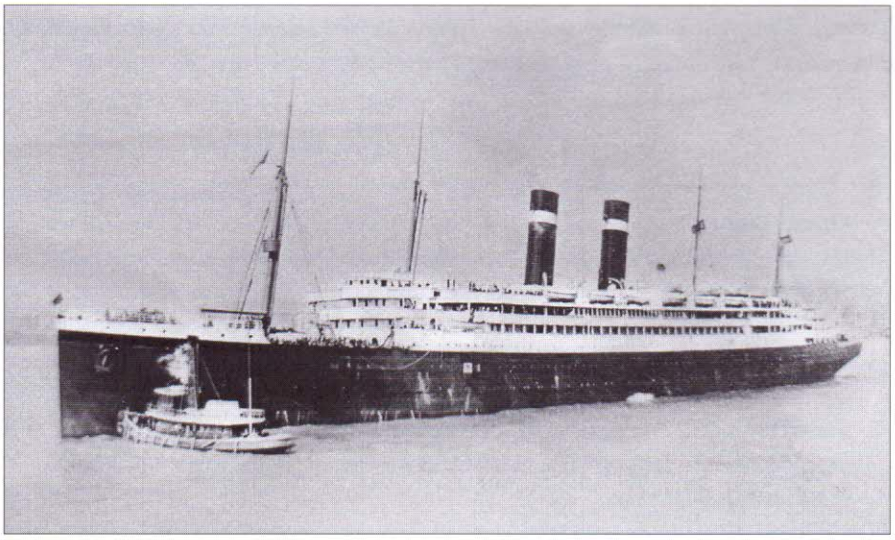
Hoofdstuk 15

Als een molensteen om onze nekken

De bemanningsleden van de Titanic die de ramp hadden overleefd en niet door senator Smith in Amerika waren opgehouden om te getuigen, kwamen op 29 april met het Belgische passagiersschip Lapland in Engeland terug.
Er was de White Star Line veel aan gelegen de bemanning zo snel mogelijk in Engeland terug te krijgen, zodat de kans op roddel en achterklap zo klein mogelijk bleef. Bovendien begon het zeilseizoen weer en veel rijke Amerikanen hadden bemanningen nodig om hun grote, zeegaande jachten te kunnen varen. Voor een bemanningslid, dat tot de overlevenden van de Titanic ramp behoorde, zouden de toch al zo snobistische Amerikaanse zeezeilers graag wat extra geld over hebben.
Toen de Lapland 's ochtends Plymouth binnenvoer, stonden er al een groep ambtenaren van de Board of Trade en vertegenwoordigers van de White Star Line klaar om de hele Titanic-bemanning uitvoerig te ondervragen. Vertegenwoordigers van de vakbond die er bij wilden zijn, werd de toegang tot de Lapland verboden. Met megafoons schreeuwden ze vanuit kleine bootjes naar de Titanic-bemanning, dat ze geen verklaringen moesten afleggen zolang vertegenwoordigers van de vakbond niet aan boord werden toegelaten. De bemanning weigerde daarop verklaringen af te leggen. Uiteindelijk gaven de ambtenaren en de White Star Line toe en er kwamen twee vakbondsmensen aan boord. Het werk kon beginnen.
Op de kade stonden familie en vrienden al die tijd ongeduldig te wachten op nieuws van overlevenden, want bij velen was er toch nog hoop dat een vader, broer of zoon de ramp wel had overleefd. Het duurde echter nog uren en voor een groot deel van de bemanning zelfs meer dan een dag, voordat zij naar huis mochten. De Board of Trade en de White Star Line wensten iedereen te verhoren en verbood familie en pers op het afgegrendelde terrein te komen. Ook zij die hun verklaringen al afgelegd hadden, mochten niet van het terrein af en werden achter gesloten hekken door politie tegengehouden.
Bij de hekken ontstond gedrang van familieleden en pers aan de ene kant en be-

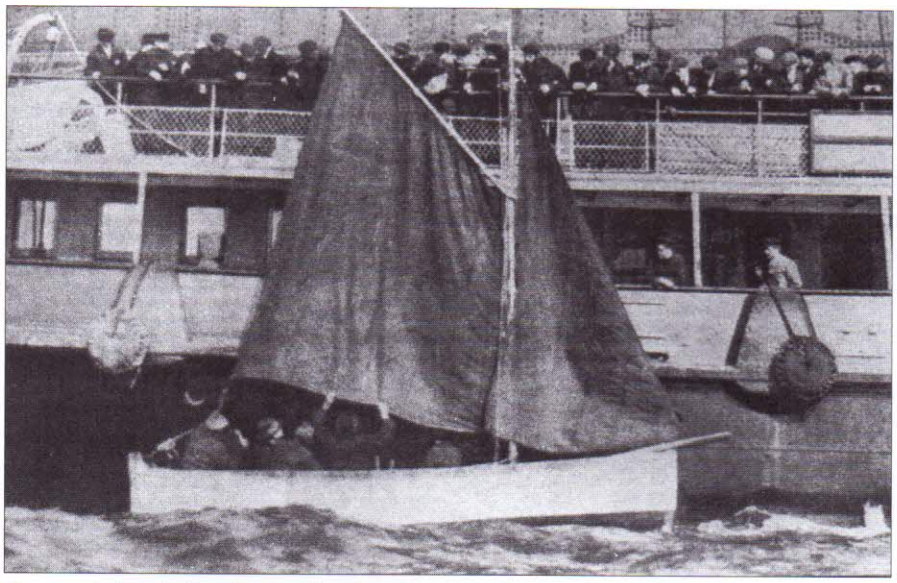
THE AFTERMA
Came Home t

Met de terugkomst van de overlevenden in Engeland, werd het pas duidelijk wie de ramp overleefd hadden. Vooral in Southampton, waar veel bemanningsleden vandaan kwamen, werd veel gerouwd, in bijna elke straat viel wel een dode te betreuren. Zodra de eerste namen van overlevenden bekend waren, werden die op borden buiten het White Star Line gebouw in Southampton bekend gemaakt.



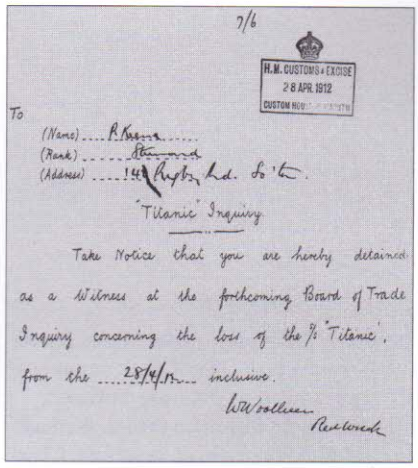
De Lapland van de Belgische Red Star Line, vertrekkend uit New York met haar vlaggen halfstok, bracht de eerste overlevenden, meest bemanningsleden, terug naar Engeland. Met het schip kwam ook de eerste post van overlevenden, op 28 april, in Plymouth aan.

TH OF SORROW : How the Tragedy Many a Householder in Southampton.



De autoriteiten in Engeland weigerden de vakbonden toegang tot hun leden. Vanuit een bootje riepen de vertegenwoordigers van de vakbonden hun leden toe te weigeren om aan het onderzoek mee te werken. Na uren van touwtrekkerij kregen de bonden alsnog gelegenheid met hun leden te praten.

Ook nadat bemanningsleden hun verklaringen hadden afgelegd, werd hen niet direct toegestaan het haventerrein te verlaten. Pas nadat men beloofd had de pers niet te woord te staan, mocht men, in groepen, huiswaarts. Sommige bemanningsleden verbleven zo meer dan een dag achter de hekken.



7/6

H.M. CUSTOMS & EXCISE
28 APR 1912
CUSTOM HOUSE

To
(Name) ....
(Rank) ....
(Address) ....

'Titanic' Inquiry

Take Notice that you are hereby detained as a Witness at the forthcoming Board of Trade Inquiry concerning the loss of the S/S 'Titanic', from the 28/4/12 inclusive.

W Wollven
Receiver

Aan alle bemanningsleden werden onmiddellijk deze brieven uitgereikt. Daarin werd hen medegedeeld dat ze als getuige voor het onderzoek voorlopig vastgehouden werden. Dit is de brief die eerste klas salonsteward Percy Keen kreeg. Uiteindelijk getuigde hij toch niet voor de commissie.

manningsleden aan de andere kant. Om één uur werd een klein groepje vrijgelaten, een half uur later mocht een groep van ongeveer 80 man naar huis. Allemaal hadden ze moeten beloven de pers niet te woord te staan, maar dit waren de eerste overlevenden terug in Engeland en de pers liet zich niet zo gemakkelijk een goed verhaal ontgaan. Zonder al te veel moeite wist de pers de meesten aan het praten te krijgen.

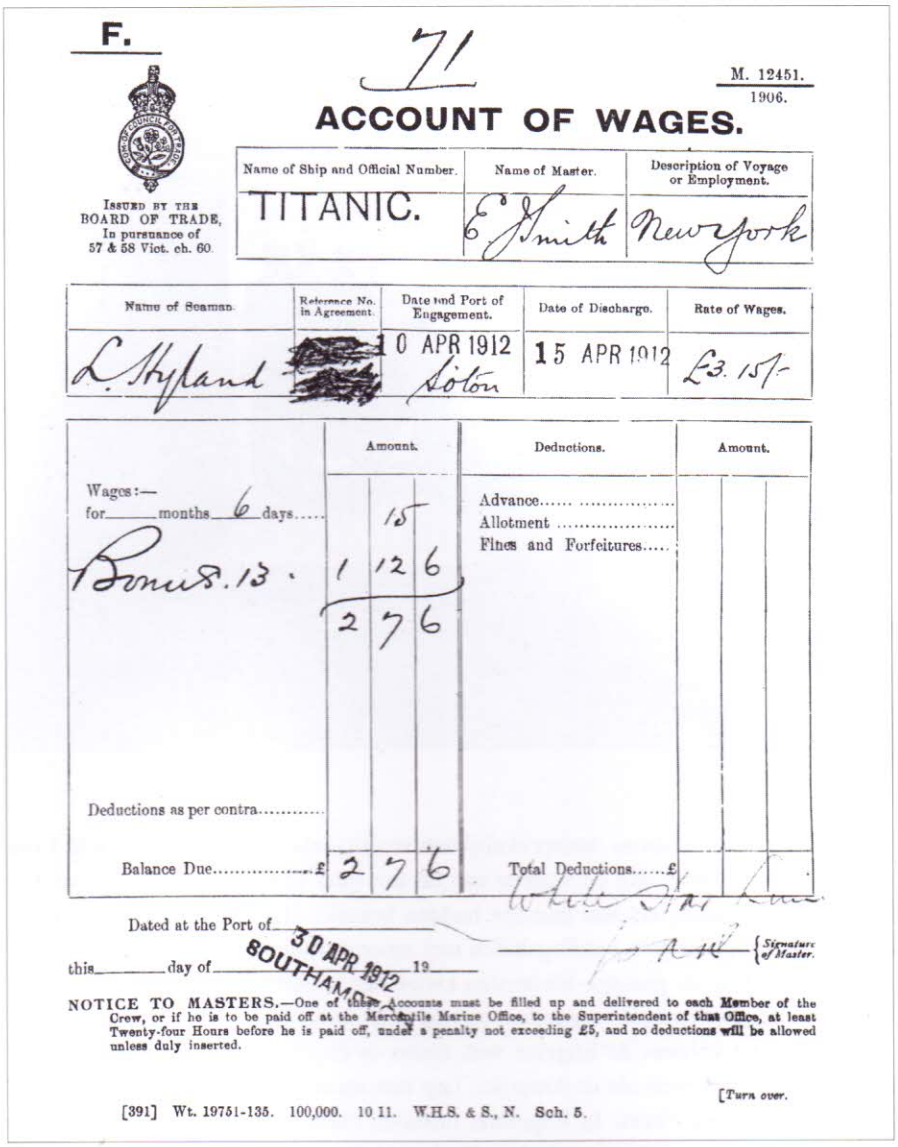
Een groep van ruim 80 mannen en vrouwen moest de nacht doorbrengen in de derde klas wachtkamers van het passagiersgebouw in Plymouth, waar haastig bedden waren neergezet en een geïmproviseerde keuken was ingericht. De volgende ochtend, nadat ook zij verhoord waren, mochten ze pas naar huis.

Aankomst van de eerste groep bemanningsleden op het station van Southampton. De twee mannen met een witte plunjezak zijn bemanningsleden van de Titanic. De anderen zijn hoofdzakelijk, familieleden, afhalers en nieuwsgierigen.

Het weerzien met familie en vrienden in Southampton, waar de meeste bemanningsleden vandaan kwamen, omschreef de Southern Daily Echo als pathetisch, maar in Southampton was ook haast geen straat of er viel wel een slachtoffer te betreuren. Familieleden van de omgekomen bemanningsleden werden niet alleen getroffen door het verlies van een naaste, maar ook financieel, omdat het inkomen van een omgekomen bemanningslid stopte op het moment dat de Titanic onder water verdween. Hun enige hoop was liefdadigheid en alhoewel die al in de vorm van het Titanic Relief Fund bestond, werden daaruit nog geen uitkeringen gedaan. In sommige gevallen zou het nog maanden duren voordat de salarissen, waar de nabestaanden recht op hadden, door de ambtelijke molens waren gegaan en uitbetaald werden.

Voor de nog levende bemanningsleden gold ook dat hun salarissen, plus een bonus van een halve maand salaris, werden betaald tot de nacht waarin de Titanic verging. En ook zij moesten lang wachten op hun geld en moesten door hun vakbonden door de eerste nood geholpen worden. De meesten van hen gingen, noodgedwongen, direct weer aan het werk, maar de mannen die naar Londen moesten om voor de onderzoekscommissie te verschijnen, konden niet direct voor de kost van hun familie zorgen. Zij mochten hun treinkaartje naar Londen declareren, maar gemiste inkomsten werden niet vergoed. Terwijl de vijf experts van de onderzoekscommissie vragen stelden en ongeveer per persoon 60 pond per dag verdienden,

De vier stuurlieden van de Titanic die de ramp overleefden. "De Titanic ramp was als een molensteen om onze nekken", klaagde vierde stuurman Joseph Boxhall (staand midden); tweede stuurman Charles Lightoller (links) verliet de White Star Line kort na de eerste wereldoorlog; derde stuurman Herbert Pitman (rechts) werd later purser omdat zijn ogen minder werden en Harold Lowe (midden zittend) was een van de eersten die in de crisis van de jaren dertig op wachtgeld kwam te staan.



F.

71

M. 12451.
1906.

ACCOUNT OF WAGES.

ISSUED BY THE BOARD OF TRADE, In pursuance of 57 & 58 Vict. ch. 60.

Name of Ship and Official Number.	Name of Master.	Description of Voyage or Employment.
TITANIC.	E J Smith	New York

Name of Seaman.	Reference No. in Agreement.	Date and Port of Engagement.	Date of Discharge.	Rate of Wages.
L. Hyland	[redacted]	10 APR 1912 Soton	15 APR 1912	£3. 15/-

	Amount.			Deductions.	Amount.		
Wages:— for ___ months 6 days		15		Advance			
Bonus 13.	1	12	6	Allotment			
				Fines and Forfeitures			
	2	7	6				
Deductions as per contra							
Balance Due £	2	7	6	Total Deductions £			

White Star Line

Dated at the Port of ___ 30 APR 1912 SOUTHAMPTON

this ___ day of ___ 19__

{Signature of Master.

NOTICE TO MASTERS.—One of these Accounts must be filled up and delivered to each Member of the Crew, or if he is to be paid off at the Mercantile Marine Office, to the Superintendent of that Office, at least Twenty-four Hours before he is paid off, under a penalty not exceeding £5, and no deductions will be allowed unless duly inserted.

[Turn over.

[391] Wt. 19751-135. 100,000. 10 11. W.H.S. & S., N. Sch. 5.

De gage van de bemanning stopte op de dag dat de Titanic gezonken was. Derde klas steward Leo Hyland had recht op vijftien shilling, maar kreeg daarbij een bonus van een halve maand salaris.

kon er voor de ongeveer 40 man bemanning geen daggeld af. Het gevolg was dat hun vakbond en het Titanic Relief Fund hen financieel moesten steunen.

Zowel de passagiers die de ramp hadden overleefd als nabestaanden van slachtoffers, dachten er goed aan te doen hun schadeclaims bij de White Star Line in te dienen; ze vergisten zich en hadden beter kunnen weten. Als groot multinationaal bedrijf piekerde de White Star Line er niet over om schadeclaims zonder meer te erkennen. Helemaal onbegrijpelijk was dat ook niet. Sommige claims waren, zwak uitgedrukt, ook wel wat hoog. De weduwe Renée Harris claimde een miljoen dollar, maar had dan ook haar man verloren. Mevrouw Charlotte Cardeza was een van de rijkste personen aan boord. Ze had samen met haar zoon de duurste accommodatie aan boord bezet, de hutten B 51 tot 55 en een binnenhut voor twee privé bedienden. Tezamen had dat £512.6.4 gekost. Na de ramp claimde ze voor haar verloren gegane bagage een bedrag van $177.352,75 (de lijst besloeg achttien getypte velletjes). In Amerika werd zo voor bijna zestien miljoen dollar aan claims ingediend. Daar zaten bedragen bij van $50,- voor de doedelzak van Eugene Daly, $2,- voor de warmwaterkruik van Edith Russel, $4,- voor een rose haarlint en $1,50 voor een zak motteballen. Daar tegenover stonden bedragen van $14.000,- voor een ring met twee diamanten en $2.000,- voor een losse diamant van 6 7/17 karaat van Tiffany en een chinchilla bontjas van $6.000,-. Een heel bijzondere claim was die van Mery McGovern die $20,- opvoerde als compensatie voor de tijd die ze had verloren met het moeten luisteren naar de uiterst juridische en technische verhandelingen in een rechtszaal.

Kapitein Rostron van de Carpathia stuurde de officieren van de Titanic een gesigneerde groepsfoto van zichzelf en zijn officieren, genomen op de brug van de Carpathia.

Volgens het Amerikaanse aansprakelijkheidsrecht behoefde de White Star Line niet meer uit te keren dan de waarde van de aan land gebracht goederen, plus het bedrag dat de passagiers aan passage hadden betaald. Het enige dat aan land gebracht was waren dertien reddingsboten met inhoud, waarvan de waarde $40.000,- was. Opgeteld bij de passage-inkomsten kwam het totaalbedrag, dat de White Star Line aan alle eisers moest vergoeden, op nog geen honderdduizend dollar.

Toen bleek dat volgens de Engelse wet, eisers in Engeland op ongeveer 35 maal zoveel konden rekenen als in Amerika, liep een aantal Amerikanen over naar het Engelse contingent eisers. In Engeland moesten claims betaald worden nadat de boer Thomas Ryan uit het graafschap Cork, in juli 1913 voor het verlies van zijn zoon Patrick Ryan de White Star Line had aangeklaagd en het proces had gewonnen. Er moest hem 125 pond vergoed worden. De jury erkende zijn claim en de rechter meende "Dat het gevaar – ijs en ijsbergen – zowel te voorzien als voorzien was geweest" en dat de leiding van de Titanic daar niet in voldoende mate op had gereageerd door het schip langzamer te laten varen.

Bang dat alle Amerikaanse eisers nu naar Engeland zouden komen, schroefde de White Star Line haar aanbod op tot $664.000,-. Om een vergelijk te bereiken, verlaagden de eisers hun eis tot drie miljoen dollar. Het juridisch gehakketak duurde jaren achtereen. Pas op 28 juli 1917 kwamen, in de laatste van een lange serie rechtzaken, de partijen tot een vergelijk. Voor een omgekomen echtgenoot werd $50.000,- uitbetaald. De meeste claims waren toen ook al aardig gedaald. Er werd nog 22% van het aanvankelijke bedrag geëist, maar ook dat percentage zou nog zakken. Van de zestien miljoen dollar die aanvankelijk geëist werd, wist de advocaat van de White Star Line, Charles C. Burlingham, die ook Bruce Ismay zo goed door het Amerikaanse onderzoek had geloodst, flink wat af te procederen. Alles bij elkaar heeft de White Star Line ongeveer drie miljoen dollar aan schadeclaims moeten uitkeren.

Veel van de rijke families die een vader of zoon bij de ramp te betreuren hadden, dienden geen eis tot schadevergoeding in. Dat men zich de pijnlijke situatie van een serie rechtszaken, voor wat voor hen toch een luttel bedrag was, wilde besparen en geen prijskaartje aan een omgekomen familielid wilde hangen, lijken hun voornaamste overwegingen.

Voor de meeste overlevenden nam het leven snel weer zijn gewone gang. Al op de Carpathia was voor een enkeling het leven alweer onmiddellijk als vanouds. Henry

Sleeper Harper, uitgever van een bekend Amerikaans blad, ontdekte tussen de passagiers van de Carpathia zijn oude vriend, de heer Ogden. "Hallo, Louis", riep hij, "Hoe zie je er toch kans toe zo jong te blijven?" en begon een geanimeerd gesprek alsof er niets gebeurd was. Valsspeler George Brayton was al snel weer op zoek naar een volgend slachtoffer. Ditmaal viel zijn keus op Henry Stengel. Op de Carpathia won Brayton Stengel's vertrouwen. In New York zette hij zijn val (gokken op een paardenrace waarvan de uitkomst bekend zou zijn), maar in Newark had Stengel hem in de gaten en Brayton's plannetje eindigde met een knokpartij in New York, waarbij Brayton een blauw oog opliep. Edith Russel werd in juni 1912 beschuldigd van meedoen aan valsspelerij op de Carpathia. Ze zou de contacten voor Brayton voorbereid hebben. Maar ze had er niets mee te maken en dreigede de New York Sun, die het verhaal bracht, een proces aan te doen. De Sun haastte zich toen een rectificatie te plaatsten. Lawrence Beesley begon op de Carpathia aan een brief aan de London Times, waarin hij betere veiligheidsvoorschriften op passagiersschepen eiste. Hij sprak met zoveel mogelijk overlevenden en maakte die informatie tot basis van zijn bekende – en enige – boek: "Het vergaan van de Titanic". Van zeereizen en de zee had Beesley op zijn eerste zeereis, waarnaar hij zo had uitgekeken, voor de rest van zijn leven genoeg. Als hij later met zijn vrouw en kinderen eens een dagje aan zee moest doorbrengen, draaide hij zijn strandstoel altijd met de rug naar zee en keek consequent landinwaarts. De heer en mevrouw Carter hadden al heibel op de Titanic en gingen op de Carpathia gewoon door met ruzie maken. Anderhalf jaar later volgde de echtscheiding. Een van de redenen was het gedrag van Billy Carter aan boord van de Titanic en de Carpathia. Toen zijn vrouw bij de Carpathia aankwam stond, volgens haar, Billy al op zijn gemak aan de reling en zei: "Ik heb net een prima ontbijt op. Het verbaast me trouwens dat je het nog gehaald hebt". Derde klas passagiere Sarah Roth was onderweg naar Amerika om met Daniel Iles te trouwen. Een week na aankomst van de Carpathia vond het huwelijk plaats en Emily Badman, die ook de Titanic had overleefd, was haar bruidsmeisje.

De stewards van de Carpathia kregen, net als de overige bemanningsleden, van eerste klas passagier Molly Brown een herdenkingsmedaille (inzet) voor hun aandeel in de redding van de overlevenden van de Titanic ramp.

Na de ramp verschenen er veel foto's van officieren en prominente passagiers van de Titanic in de geïllustreerde bladen. Op deze collage staat tweede marconist Harold Bride te midden van een aantal van hen.

De meeste weduwen hertrouwden na de ramp. Madeleine Astor hertrouwde in 1919 en in 1931 nogmaals, toen met een oud wereldkampioen boksen, mevrouw Renée Harris trouwde nog driemaal in haar leven, maar hield altijd de naam van haar eerste echtgenoot aan, mevrouw Widner nam ook weer een echtgenoot en mevrouw Ryerson hertrouwde pas jaren later. Ook waren er huwelijken tussen overlevenden. Mevrouw Lucien Smith hertrouwde met Robert Daniel die ze op de Carpathia voor het eerst ontmoet had. Karl Behr trouwde met Helen Newsom die hij vanuit Amerika tot over de Atlantische Oceaan, in Europa en terug, op de Titanic achterna had gezeten.

De bemanningsleden van de Titanic, die de ramp overleefd hadden, vonden snel genoeg weer werk op schepen van de White Star Line of andere maatschappijen. De ramp beïnvloedde hun verdere carrières nauwelijks. Anders was dat voor de officieren van de Titanic. Zij konden niet zo gemakkelijk van werkgever veranderen. In de zeevaart bestaat het anciënniteit-systeem, waarbij promotie van officieren op het aantal dienstjaren bij de maatschappij gebaseerd is; dat was in Engeland in die tijd ook al zo. Vertrekken naar een andere maatschappij zou in de regel degradatie met zich meebrengen. "De Titanic ramp was als een molensteen om onze nekken", klaagde vierde stuurman Boxhall later tegen vrienden, "Geen van ons heeft het ooit tot kapitein gebracht".

Maar toen de officieren van de Titanic thuis kwamen, was er nog niets dat op problemen duidde. Vijfde stuurman Harold Lowe werd in zijn dorpje Barmouth in Noord Wales uitbundig ontvangen. Op 21 juni werd hij in een open koets door het dorpje naar het badpaviljoen gereden. Daar wachtten 1300 man op hem. Er waren speeches, speciale lichtbeelden en geschenken en een groot artikel op de voorpagina van het plaatselijke sufferdje, "The Barmouth and County Advertiser". De ontvangst eindigde met een staande ovatie voor Lowe, die voor de gelegenheid zijn White Star Line uniform had aangetrokken en naar het applaudiserende publiek salueerde. Met een gouden horloge, waar het dorpje £36.10.- voor bij elkaar had verzameld, een enorme som in die tijd, een gedenkboek en een set dure nautische instrumenten (een sextant, een telescoop en een verrekijker), van zijn grootste bewonderaar, mevrouw Renée Harris uit New York, vertrok hij naar huis om zijn fanmail uit Amerika te beantwoorden. Zowel in Barmouth als in Amerika waren zijn bewonderaars het met elkaar eens, Lowe was de grootste held van de Titanic en als alle Britse officieren waren zoals hij, dan had de ramp nooit plaats gevonden. Lowe zou, wat hen betreft onmiddellijk tot kapitein moeten worden gepromoveerd.

De leiding van de White Star Line dacht daar anders over. Zij wilden de zwartste bladzijde uit hun geschiedenis zo snel mogelijk vergeten. Maar de officieren van de Titanic zorgden er voor dat dat niet zo gemakkelijk ging. Men vond dat de beste oplossing hiervoor zou zijn om de officieren zo ver mogelijk weg te stoppen op een onbelangrijk schip.

Tweede stuurman Lightoller had dat kunnen weten toen hij van zijn maatschappij geen bedankje kreeg voor de voortreffelijke manier waarop hij, als oudste stuurman, leiding had gegeven aan de drie jonge stuurlui en zijn maatschappij had verdedigd tijdens de onderzoeken en de processen van schade-eisers. Het bleef hem de rest van zijn leven dwars zitten dat niemand op het kantoor hem bedankt had.

Lightoller werd eerst, met nogal wat ander Titanic personeel, op de oude Oceanic geplaatst en later als eerste officier op de kleine Celtic. Hij rekende er vast op als eerste officier op het belangrijkste schip van de maatschappij te komen, de Olympic, maar werd gewoon overgeslagen. Toen hij uiteindelijk besloot maar op te houden met varen, was het enige dat hij te horen kreeg: "O, je gaat ons verlaten. Well, good-bye". Lightoller probeerde daarna van alles, van een kippenfarm tot de journalistiek, niets lukte echt, totdat hij een jachthaven in de Thames bij Londen overnam en nog een beetje redelijk bestaan kreeg.

Derde stuurman Pitman besloot na een aantal jaren tot een andere carrière. Zijn ogen werden minder goed en hij nam een baantje als purser. De rest van zijn carrière besteedde hij aan lastige passagiers en varend kantoorwerk.

Vierde stuurman Boxhall bleef wel als stuurman varen. Toen in de jaren dertig de White Star Line samen moest gaan met haar grootste concurrent, de Cunard Line, zat er voor hem helemaal geen promotie meer in. Vlak voordat hij met pensioen ging voer hij als eerste officier op de kleine Ausonia.

Nog een collage met bekende eerste klas passagiers van de Titanic, ditmaal omringen ze Jack Phillips, de eerste marconist, die bij de ramp omkwam.
1. Bruce Ismay, GB, 2. Arthur Peuchen, Canada, 3. Major Butt, VS †, 4. Charles Hays, VS †, 5. Madeleine Astor, VS, 6. John Jacob Astor, VS †, 7. Lady Duff Gordon, GB, 8. Jack Phillips, GB †, 9. Helen Newsom, VS, 10. Daniel Marvin, VS †, 11. May Marvin, VS, 12. William Stead, GB †, 13. Ben Guggenheim, VS †, 14. Karl Behr, VS, 15. Isidor Strause, VS †.

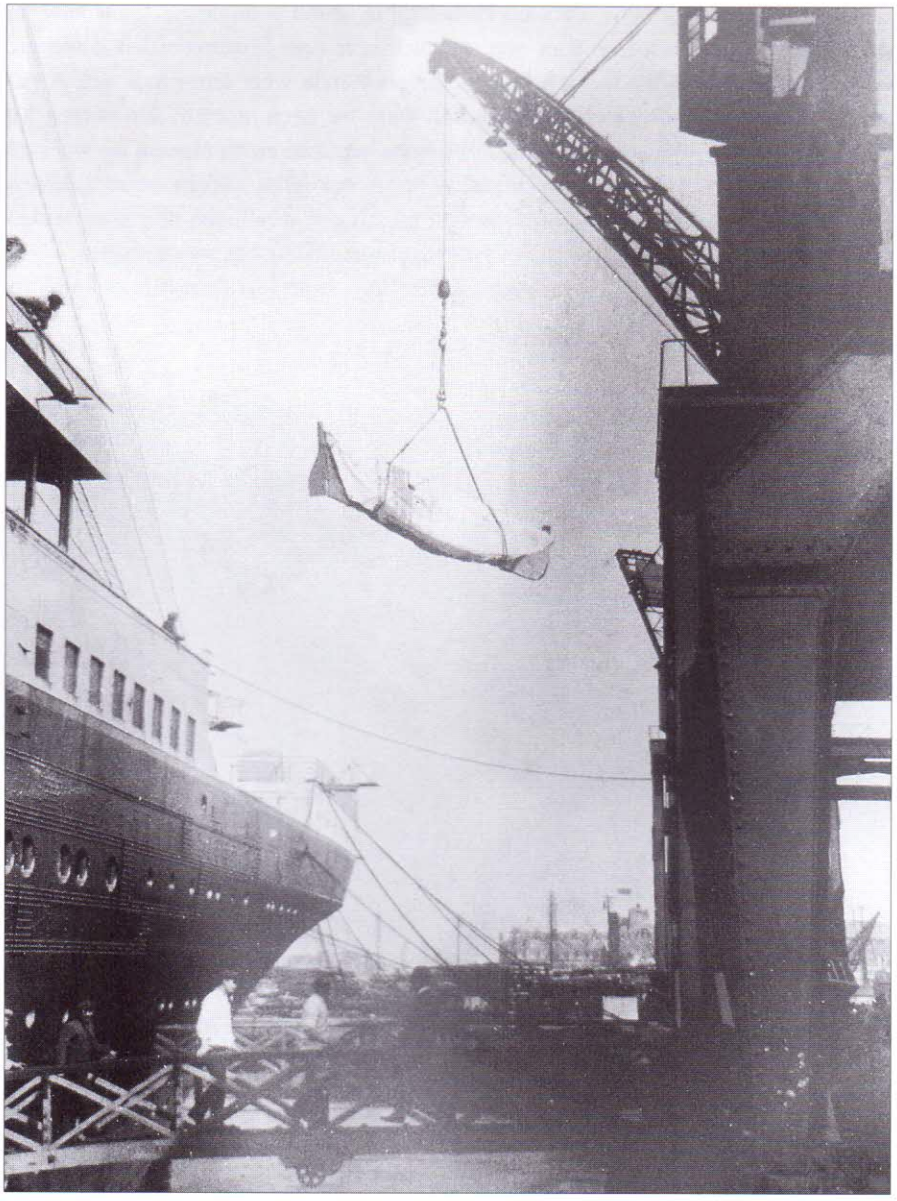
Lowe bracht het niet verder dan eerste stuurman op de Cedric en voer voornamelijk op de minder belangrijke route naar Australië. In de crisis van de jaren dertig voer hij bijna helemaal niet meer en stond voor half geld op de loonlijst. Een enkele keer bracht hij wel eens, als eerste officier, een leeg schip weg naar de een of andere haven of een onderhoudswerf. Hij besteedde het meeste van zijn tijd aan het maken van model zeilbootjes, het vangen van kreeften en zijn werk voor de gemeenteraad van Llandudno, als bestuurslid voor openbare werken. Het laatste jaar van zijn leven bracht hij door in een rolstoel na twee beroertes te hebben overleefd.

Opmerkingen
Vijfde stuurman Harold Lowe stierf op 12 mei 1944, na een derde beroerte, 61 jaar oud. Tweede stuurman Charles Lightoller stierf na een korte ziekte op 8 december 1952, 77 jaar oud. Derde stuurman Herbert Pitman op 7 december 1961, 83 jaar oud. De laatste Titanic officier, vierde stuurman Joseph Boxhall, stierf op 25 april 1967, 83 jaar oud. Volgens de laatste wens van Boxhall werd zijn as uitgestrooid boven de positie waar de Titanic, 55 jaar daarvoor, was gezonken.

Hoofdstuk 16

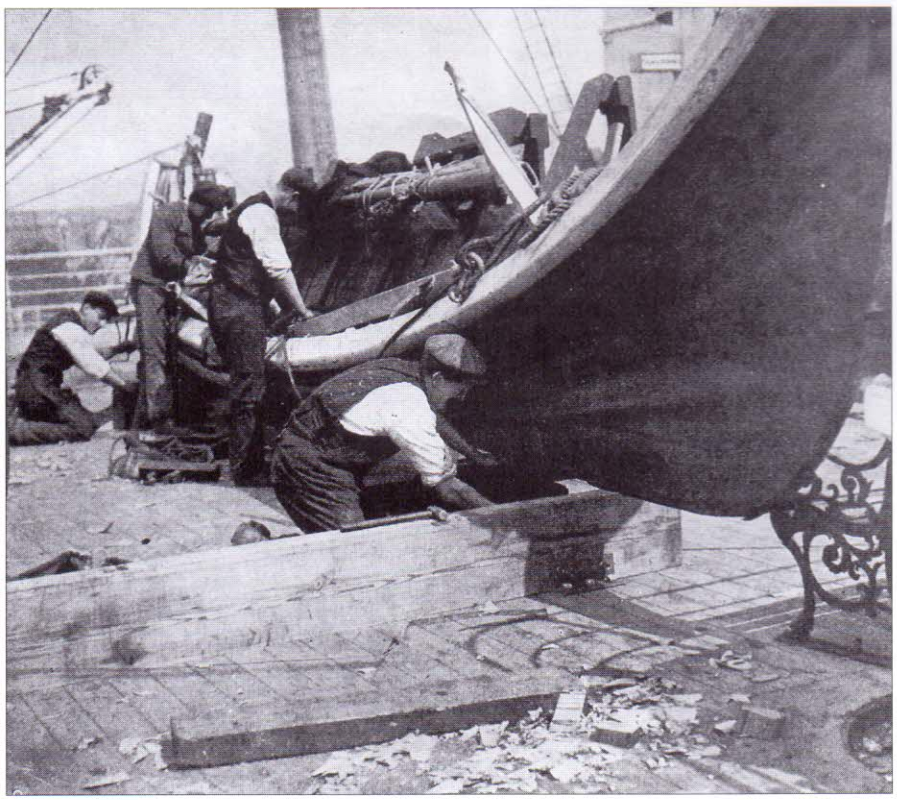
Scheepsrampen zijn nooit hetzelfde

Het belangrijkste gevolg van de Titanic ramp was dat passagiersschepen voortaan met voldoende reddingsboten werden uitgerust en dat er per reis, of eens per week, sloepenrol werd gehouden met bemanning en passagiers. De Olympic kon na de ramp met haar zusterschip niet meer uitlopen, omdat de bemanning meer reddingsboten aan boord eiste. Pas toen daaraan voldaan was en er een stapel opvouwbare reddingsboten over de dekken werd verspreid, kon de Olympic aan haar reis beginnen.



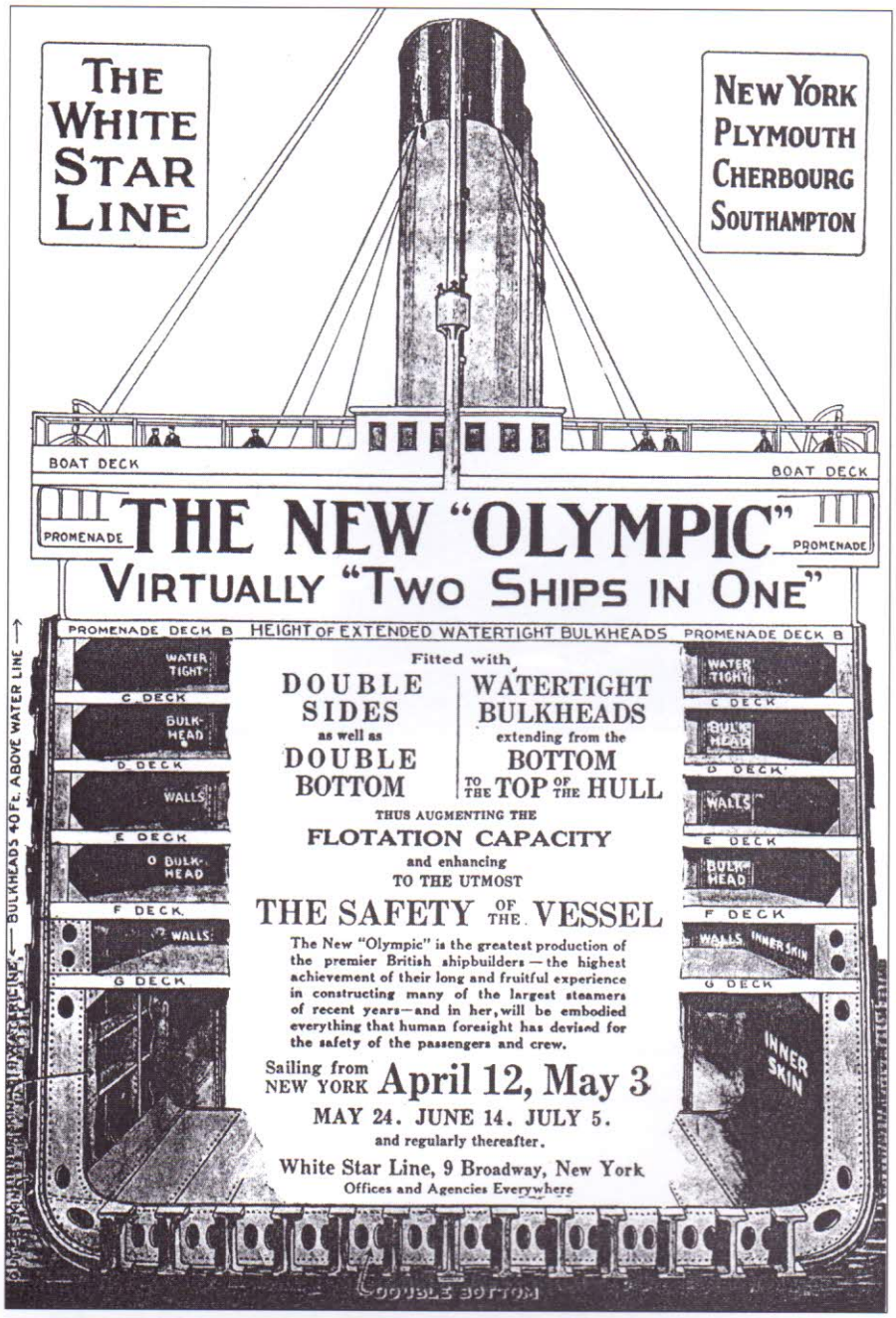
Na de ramp met de Titanic werden schepen voortaan uitgerust met voldoende reddingsboten. Hier hijst men een van de vele nieuwe – voorlopig nog – opvouwbare boten op het zusterschip van de Titanic, de Olympic, omdat een groot deel van de bemanning weigerde met het schip uit te varen als er niet voldoende boten aan boord waren.

Tijdens de conferentie voor de veiligheid ter zee, die kort daarop werd gehouden, bepaalden de zeevarende naties dat er een ijswacht moest komen, die ijs en ijsbergen op de Atlantische Oceaan in de gaten moest houden. In 1913 werd de International Ice Patrol opgericht. De uitvoering kwam in handen van de Amerikaanse kustwacht en is dat gebleven. Op de conferentie werd ook bepaald dat er een constante radiobezetting moest zijn op grotere schepen en er werden afspraken gemaakt over de procedures bij het noodverkeer via de radio. Al deze regels zijn nog altijd van kracht, hier en daar wat bijgesteld aan de eisen van de tijd, maar in hoofdzaak nog altijd hetzelfde.
Een belangrijke regel van 1912 die niet meer bestaat, is het romantische "vrouwen en kinderen eerst". De opvattingen over hoe men het beste mensen van een in nood verkerend schip af kan krijgen, zijn drastisch veranderd. Tegenwoordig laat men de sterkste en handigste mannen als eerste gaan. Dat is een psychologische regel, bedoeld om mensen te laten zien dat het mogelijk is aan een hachelijke situatie het hoofd te bieden. Ook probeert men tegenwoordig families zoveel mogelijk bij elkaar te houden.
Scheepsrampen verlopen natuurlijk nooit op precies dezelfde manier, maar vaak zit er wel een duidelijk herkenbaar patroon in. Op de Titanic was het publiek een toonbeeld van rust en gehoorzaamheid. Een groep prominente eerste klas passagiers bijvoorbeeld, werd door tweede stuurman Lightoller van het bootdek naar het, een dek lager, gelegen A dek gestuurd om daar in boot 4 te stappen. Lightoller was echter helemaal vergeten dat men daar niet zo gemakkelijk kon instappen, omdat dat deel van het A dek van ramen was voorzien. Het groepje, dat hoofdzakelijk bestond uit society figuren uit New York en Philadelphia, stond geduldig, een uur lang, in de koude te wachten tot ze door een steward weer naar boven werden geroepen. Eenmaal op het bootdek werden ze door dezelfde man weer terug naar dek A gestuurd. "Als u ons nu eindelijk eens vertelt waar we heen moeten, dan volgen we u", zuchtte mevrouw Thayer. "Eerst stuurt u ons hierheen en nu moeten we weer terug." Ligtholler had de boot toch maar tot het A dek laten zakken en de vrouwen konden nu met behulp van wat dekstoelen, die als een trap tegen de railing waren geplaatst, instappen. Boot 4 werd om vijf voor twee eindelijk te water gelaten.
In de tweede klas hield iedereen zich tot het einde strikt aan de regels en bijna de



Het installeren van de extra opvouwbare boten op de Olympic.

De Olympic werd na de Titanic ramp uitgebreid verbouwd. Ze kreeg een dubbele scheepshuid tot boven de waterlijn, de waterdichte schotten werden opgetrokken tot het B dek en er werden voldoende reddingsboten voor alle opvarenden geplaatst. De kosten van de verbouwing waren enorm, maar de White Star Line deed er alles aan om het vertrouwen van het publiek in haar schepen terug te winnen. Deze advertentie is uit 1913.



hele derde klas liet zich als makke schapen onderdeks houden. Mensen lijken gemakkelijker geneigd orders op te volgen, dan eigen initiatief te nemen. Toen in 1881 het Nederlandse passagierschip Koning der Nederlanden, langzaam in de Indische Oceaan naar de kelder aan het gaan was, vond de leiding van het schip, dat de passagiers maar beter in de salon konden gaan rusten. De meeste passagiers deden dat ook zonder verder vragen te stellen.

Het gedrag van zowel de leiding als de opvarenden van een schip in nood, is er bijna altijd een van hoop, en de verwachting dat het allemaal wel mee zal vallen. Op de Titanic was die verwachting er bijna bij iedereen tot ruim een uur na de aanvaring. Pas na een uur begreep de leiding dat het wel eens fout kon aflopen en begon er ook bij de passagiers een knagend gevoel van onzekerheid te ontstaan. Pas tegen het einde begreep men dat men met een ramp van grote omvang te doen had, maar toen waren alle reddingsboten al weg en viel er niets meer te redden. Nadat in maart 1916 de Tubantia voor de Nederlandse kust getorpedeerd was en alle passagiers min of meer veilig van boord waren, begon de leiding van het schip zich af te vragen of ze het schip niet op een zandbank konden zetten. Ook vroegen zij zich af waarom er geen sterke zeeslepers op kwamen dagen. De Tubantia had een gat in

HEROIC UNTO DEATH.

IN MEMORIAM.

To the Heroic Representatives of Harland & Wolffs, who went down with the S.S. "TITANIC", 15th APRIL, 1912.

Mr. Thomas Andrews, Managing Director. Mr. W. H. M. Parr, Assist. manager elect. depart. Mr. R. Chisholm, Leading draughsman.
Mr. A. W. Frost, Engineer. Mr. R. Knight, Leading hand fitter. E. H. Watson, App. wireman.
F. Parkes, App. plumber. W. Campbell, App. joiner. A. Cunningham, App. fitter.

THE "LOST TITANIC".

The Titanic is gone, never more shall her powers
Be echoed by man in his vain-glorious pride;
Blind Nature o'ruled by an all-seeing God
Has buried her deep in the merciless tide.

What of those who are gone to a watery grave,
The hearts of two worlds are thrilled to the core;
Uncoffined they lie in the ocean's dark cave,
Those loved ones we mortals shall see never more.

What a sunset to a sunrise so gloriously bright,
When without shadow of fear like a bolt from the blue,
The sad news was sped that all fond hopes were doomed,
News that time but confirmed were solemnly true.

The many who perished, they all played the man.
Shrunk not from their duty to save woman-hood;
Coming ages shall learn of these true valiant men
Who faced death to the last as all noble men should.

Nations mourn for the lost, we rejoice for the saved,
While knowing the loss is uncommonly great;
We bend 'neath the stroke that Nature enforced,
With prayer in our hearts we yield to the fate.

Human hopes they dissolve, human pride is brought low,
When ranged with the forces that Nature can call;
The Titanic is gone, the Atlantic's green wave
Has covered each corpse in a funeral pall.

Om geld in te zamelen voor nabestaanden van slachtoffers of het oprichten van monumenten, werden veel herdenkingspamfletten gedrukt. Deze is ter ere van de omgekomen arbeiders van Harland & Wolff die met het schip mee voeren om de laatste hand aan een aantal technische onvolkomenheden te leggen.

haar romp waar een paard en wagen door heen kon. Ondanks dat ging de eerste stuurman op zijn gemak aan het werk in de kaartenkamer om een paar navigatie instrumenten veilig te stellen. Pas toen een potlood van de kaartentafel rolde, wat hem in eerste instantie feitelijk alleen verwonderde, begreep hij dat het schip aan het kapseizen was en dat hij haast moest maken om zijn eigen hachje te redden. Terwijl de Lusitania in mei 1915 voor de Ierse zuidkust aan het zinken was, liep de marconist in de twintig minuten tussen torpedering en zinken, met zijn fototoestel plaatsjes te schieten en te pochen dat hij die goed aan een krant kon verkopen; de man en zijn foto's hebben de ramp niet overleefd.

Vaak zijn de mensen die het diepst in het schip hun werk hebben, de eersten die begrijpen dat er gevaar dreigt. De boten die het eerst te water werden gelaten, waren opvallend goed gevuld met stokers en tremmers van de Titanic. Hetzelfde deed zich voor toen de Andrea Doria in juli 1956 voor New York zonk: de eerste boten zaten bijna helemaal vol met machinekamerpersoneel. In het geval van de Arctic, die in 1854 op de Grand Banks van Newfoundland zonk, was het nog erger, hier ging de bemanning met de passagiers op de vuist om een plaats in een boot te bemachtigen. Toen het hek eenmaal van de dam was, vochten zelfs de officieren mee met de bemanning tegen de passagiers.

Ondanks die overeenkomsten blijft de Titanic toch een bijzondere plaats houden in de lange rij van scheepsrampen. Dat het grootste, luxueuste en mooiste schip ter wereld op haar eerste de beste reis naar de kelder ging, was een zware schok; dat ze dat deed terwijl ze onzinkbaar was verklaard, kwam daar nog eens overheen. Het gevolg hiervan was dat er de nodige legendevorming ontstond hetgeen bij an-

dere scheepsrampen niet, of in veel mindere mate, is voorgekomen. De bekendste legenden zijn het spelen van het "Nader mijn God tot U" terwijl de Titanic in de golven verdween en de verhalen over lafhartige mannen die, als vrouw verkleed, een plaats in een boot wisten te krijgen. De aantijgingen tegen die mannen vinden in de meeste gevallen hun oorsprong in roddelbladen. Geërgerde journalisten die een interview geweigerd werd, trachtten zo hun slachtoffers respect voor de pers bij te brengen. In sommige gevallen waren het rancunes van anderen, die zelf niets met de ramp te maken hadden, waardoor die verhalen de wereld in kwamen. Er zijn geen processen voor smaad bekend, maar als ook maar een van de beschuldigden de moeite had genomen om terug te vechten, dan waren alle aantijgingen in een klap hun beladenheid kwijt geweest. Het niet terugvechten van die mannen is hun enige fout geweest.

Voor zowel de White Star Line, als voor haar directeur Bruce Ismay, betekende de ramp het begin van het einde. De Olympic werd tegen enorme kosten voorzien van extra reddingsboten en een dubbele scheepshuid en haar waterdichte schotten werden opgetrokken tot het B-dek. De maatschappij heeft nooit meer het elan van voor de ramp teruggekregen. Tijdens de eerste wereldoorlog verloor ze het derde zusterschip van de Titanic, de Britannic, doordat het schip in de Egeïsche Zee op een mijn liep. In 1927 hield de scheepvaartcombinatie van Pierpont Morgan op te bestaan en kwam de White Star Line terug in Engelse handen. In 1934 werd de White Star

TOLL OF THE SEA.

[Dedicated to the memory of the brave men who went down in the *Titanic*, April 15th.]

Tears for the dead, who shall not come again
Homeward to any shore on any tide!
Tears for the dead! but through that bitter rain
Breaks, like an April sun, the smile of pride.

What courage yielded place to others' need,
Patient of discipline's supreme decree,
Well may we guess who know that gallant breed
Schooled in the ancient chivalry of the sea! O. S.

Britannia en Columbia rouwen hand in hand om het verlies van de vele heldhaftige mannen die met de Titanic ten onder gingen. Drie jaar later stond bijna dezelfde tekening nogmaals in hetzelfde blad – Punch -, maar toen gold het de ondergang van de Lusitania.

Line door de crisisjaren gedwongen met de Cunard Line samen te werken onder de naam Cunard-White Star Line. In 1947 kocht Cunard het merendeel van de White Star Line aandelen op en ging verder onder haar oude naam Cunard Line.
Bruce Ismay werd kort na de ramp als directeur van zowel de White Star Line als het Amerikaanse scheepvaartimperium afgezet en hield een paar kleine adviserende functies over. Hij trok zich terug op een landgoed aan de Ierse westkust, vertoonde zich niet meer in het openbaar en stierf in 1937.
Een heel bijzonder leven, veroorzaakt door de Titanic, was dat van mevrouw Renée Harris. Door het verlies van haar man dreigde ze zonder inkomen te raken. Ze meende dat haar beste kans op een bestaan lag in het overnemen van haar man's werk. In de eerste plaats was dat volstrekt geen vrouwenwerk, zeker niet in 1912 en in de tweede plaats ging het om een allerminst alledaags beroep. Haar man bezat een theater op Broadway in New York en Renée Harris werd de eerste vrouwelijke theaterproducent. Ze heeft het moeilijke en slopende werk voortreffelijk gedaan. Met de instorting van de beurs op Wall Street in 1929 raakte ze van de ene op de andere dag haar vermogen kwijt. De laatste jaren van haar leven sleet ze in het bijstandshotel in New York. Opgewekt als altijd en tot het laatst, vol met ideeën en plannen bereikte ze de respectabele leeftijd van 93 jaar.
Vlak na de ramp was er een lawine van boeken over de Titanic ramp. De meeste van die boeken zijn samengesteld uit krante-artikelen en zijn het lezen niet waard. Alleen de boeken van twee overlevenden van de ramp, Lawrence Beesley en kolonel Archibald Gracie (The Loss of the Titanic en The Truth About the Titanic), vormen daarop een uitzondering. Door de eerste wereldoorlog raakte de Titanic ramp snel op de achtergrond. Tien jaar na de tweede wereldoorlog, in 1955, ontstond er voor de ramp weer belangstelling na het verschijnen van Walter Lord's bestseller "A Night to Remember". Het boek werd ook in Nederland uitgegeven en in 1957 maakte de Engelse Rank Organisation er een succesvolle film van.
Het boek had ook een volstrekt onverwacht gevolg. Kapitein Lord van de Californian leefde nog toen het boek en de film uitkwamen en hij was het volstrekt oneens met de wijze waarop zijn rol naar voren werd gebracht.
Hij stapte naar zijn beroepsgilde, de Mercantile Marine Service Association (M.M.S.A.) en deed zijn beklag. De secretaris van het gilde, Leslie Harrison, vond kapitein Lord's klacht een unieke en serieuze zaak en meende dat kapitein Lord de zondebok van de Titanic ramp geworden was. Hij noemde het "Het grootste onrecht uit de Engelse Rechtgeschiedenis". Kapitein Lord is echter nooit vervolgd en heeft zijn beroep verder gewoon en met succes uitgeoefend. Maar de heer Harrison nam het hoog op en reageerde zo fanatiek dat het leek te grenzen aan het obsessieve. Er volgde een eindeloze en tamelijk opdringerige correspondentie met overlevenden van de ramp en een oud stuurman van de Californian. Dat resulteerde in twee officiële verzoeken tot heropening van het Titanic-onderzoek. Maar de Board of Trade weigerde de zaak opnieuw op te rakelen. Alle hoofdgetuigen waren toen dood en begraven en er bleef de Board of Trade weinig anders over dan weigeren. Getuigen die nog wel leefden, werden bewerkt om verklaringen af te geven. Lawrence Beesley, al ruim 80 jaar oud, ondertekende een beëdigde verklaring, maar trok later zijn woorden weer in. Getuigen die wat te zeggen hadden, werden voor hinderlijke vragenstellers afgeschermd. In een geval leek het verdacht veel op misbruik van macht. Eenmaal kondigde de heer Harrison aan dat hij volstrekt nieuwe en onbekende feiten had. Een Noors schip zou de vuurpijlen van de Titanic hebben gezien, maar er vandoor zijn gegaan uit angst door de Amerikaanse kustwacht aangehouden te worden. Nu had en heeft de Amerikaanse kustwacht niets aan te houden midden op de Atlantische Oceaan en het Noorse Schip, de Samson, bleek onmogelijk op de plaats van de Titanic te kunnen zijn geweest. Bovendien was het verhaal helemaal niet nieuw, maar al in 1913 bekend en in de jaren daarna wel vaker verteld.
Door de campagne van het gilde is het Titanic-Californian incident tot een eindeloze discussie over kleinigheden geworden, waarbij de belangrijkste feiten naar de achtergrond zijn geschoven en anders benoemd worden. De vuurpijlen zijn lichtflitsen van bengaals vuur geworden, die nacht noemde iedereen ze vuurpijlen. De positie waar de Titanic werkelijk zou zijn gezonken kwam steeds verder zuidelijk

Niet de Californian, maar de Samson, zou volgens sommigen het schip geweest zijn, dat men vanaf de Titanic had zien liggen. Nader onderzoek toonde echter aan dat de Samson honderden mijlen van de Titanic verwijderd was en ergens in de buurt van IJsland aan het robben jagen was.

van de Californian te liggen, terwijl de positie van de Californian als heilig werd beschouwd. Maar alles wijst erop dat de Californian veel dichterbij de Titanic lag dan werd aangenomen. De enige bron voor de positie van de Californian, is het verloren gegane logboek van het schip. Maar toen kapitein Lord er tijdens de onderzoeken uit voorlas, bleek het een niet erg betrouwbaar document. De vuurpijlen stonden niet eens in het logboek vermeld. Volgens de supporters van kapitein Lord bestaat er een kopie van de belangrijste bladzijden uit het logboek, maar openbaar zijn die nooit gemaakt. Vooral de heer Harrison goochelt graag met tijden en vermeldt alleen die tijden die het beste in zijn verdediging van kapitein Lord passen. Daar is alle ruimte voor want, naarmate de rang van betrokkenen op de Californian hoger was, werden de tijden gunstiger voor de verdediging. Kapitein Lord, bijvoorbeeld, hield vol dat hij pas om kwart over een voor het eerst op de hoogte werd gebracht van de vuurpijlen, zijn tweede stuurman hield het op kort na een uur en de leerlingstuurman wist zeker dat het voor een uur moest zijn geweest. Hij hoorde de slagen van een uur op de scheepsbel nadat de stuurman hem had verteld dat de kapitein gewaarschuwd was. Tussen de tijd die kapitein Lord aangaf en de tijd die zijn leerlingstuurman noemde, bestaat een tijdsverschil van twintig minuten. Die twintig minuten zouden wel eens cruciaal geweest kunnen zijn als de Californian onmiddellijk gereageerd zou hebben op de eerste vuurpijlen. Het betekent in elk geval dat de Californian, of een heel uur, of bijna anderhalf uur had voor een reddingsactie. Onder normale omstandigheden kunnen schepen op zee niet langszij

vastmaken. De twintig minuten zouden dan geen enkel verschil hebben gemaakt omdat een grootschalige redding van de Californian uren zou hebben geduurd. Maar, er waren die nacht heel bijzondere, zelden voorkomende, omstandigheden. Het was windstil, de oceaan bijna zo glad als een spiegel en er stonden 2000 mensenlevens op het spel. Tweede stuurman Lightoller vertelde later: "Ze (de Californian) had zo langszij van de Titanic kunnen gaan liggen en iedereen aan boord nemen." Vierde stuurman Boxhall was die mening ook toegedaan: "De nacht was zo kalm, ze hadden zo langszij kunnen komen en een loopplank uit kunnen leggen" meende hij. Het overnemen van mensen zou, onder die omstandigheden en bij doortastend optreden, een kwestie van minuten zijn geweest.

Het hele Californian-incident is nu tot een academische controverse geworden en voor een normale sterveling niet te volgen. Om inzicht in de zaak te krijgen, moet een belangstellende terug naar de bronnen die na de ramp beschikbaar kwamen.

Toen de heer Harrison nog secretaris van het gilde was, was zijn vorm van verdediging nog begrijpelijk. Tenslotte is het de taak van een beroepsgilde de leden zo goed mogelijk te verdedigen, maar ook na zijn pensionering ging Harrison even fanatiek door.

Een uitmuntende studie over het Titanic-Californian incident zou in 1975 verschijnen. Het was van de Engelse schrijver Leslie Reade en kreeg de titel "The Ship that Stood Still" (Het schip dat stil lag). Het is een alleszeggende beschouwing over de gebeurtenissen op de Californian tijdens de nacht dat de Titanic verging. Maar ook over de dagen direct na de ramp en de lange jaren daarna, waarin het Titanic-Californian incident zich steeds verder toespitste en verhardde. Toen het boek ver in productie was en alle ruim 500 pagina's gezet waren, dreigde Harrison met rechtsmaatregelen als door hem zelf aangeboden informatie gebruikt zou worden. Daardoor kwam de productie van het boek stil te liggen en werd het pas in 1993 uitgegeven. Het is het diepstgravende en meest uitgebreide werk over het Californian incident.

Het aantal boeken dat sinds de ramp over de Titanic is verschenen, begint al aardig tegen de tweehonderd te lopen. Daar tussen zitten ook romans, zoals: Titanensturz, The Story of a Great Ship, Ice Fall, S.O.S. Titanic, The Memory of Eva Ryker en de bestseller van Clive Cussler Raise the Titanic. De drie laatste zijn verfilmd (Eva Ryker als televisie-film) en alle drie werden een flop.

De Titanic werd pas in september 1985 weer groot nieuws, toen een Amerikaans-Franse expeditie eindelijk het wrak vond.

Volkskrant, 13 april 1996.

Opmerkingen

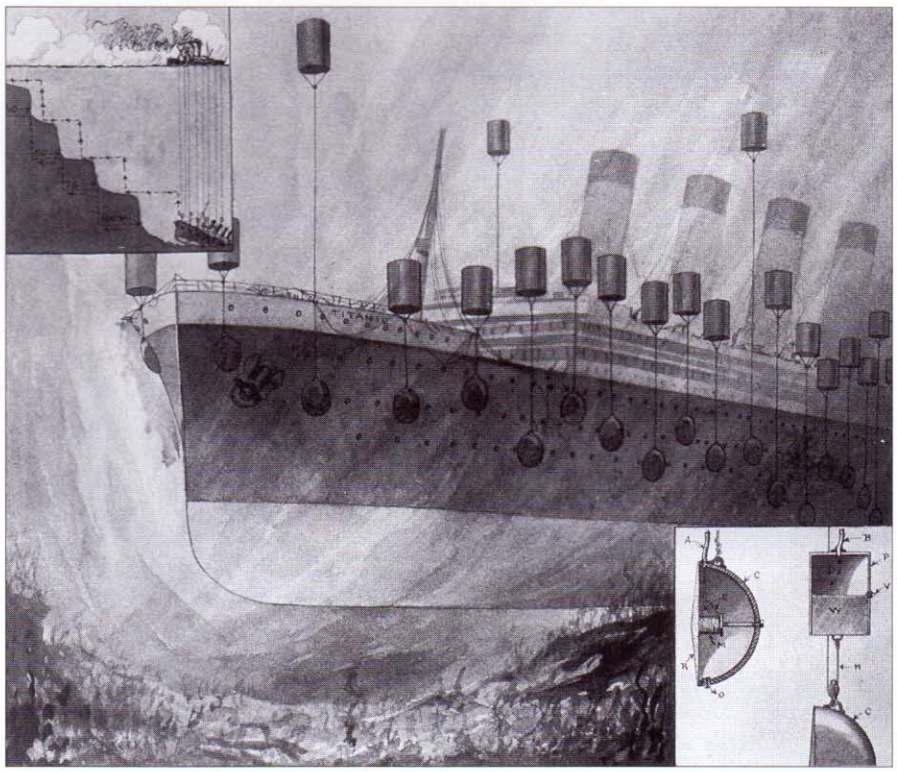
Er zijn zes speelfilms met de Titanic als onderwerp gemaakt. In 1929 werd in Duitsland de eerste gemaakt onder de titel "Nord Atlantik". Omdat het ook de eerste Duitse geluidsfilm was, werd hij meteen in drie versies opgenomen, in het Duits, Frans en Engels. In 1943 liet Goebbels de propagandafilm "Titanic" maken. De hoofdpersoon is een tweede stuurman Peterson van Duitse afkomst, die met doortastend optreden de bange Engelsen het leven redt. De film is een antisemitische nazi-draak van het zuiverste water en keerde zich al snel tegen de makers en de nazi kliek zelf. In 1943 was het al zo duidelijk dat Duitsland ten onder zou gaan, dat de film door het publiek wel eens verkeerd begrepen kon worden. De film is dan ook niet langer dan een paar weken in roulatie geweest. In 1953 maakte 20th Century Fox de film "Titanic", die in Europa nauwelijks bekendheid kreeg. De beste, maar inmiddels wat oude film, is nog altijd "A Night to Remember" van 1957. De films "S.O.S. Titanic" en "Raise the Titanic" zijn duidelijk van mindere kwaliteit. De producent van de geflopte film "Raise the Titanic" zei later, "It would have been cheaper to lower the Atlantic" en dat zijn productie gezonken was in een oceaan van rode cijfers.

Hoofdstuk 17

Ondanks deze zachte oktoberavond, huiver ik

Nog geen twee jaar na de ramp, in maart 1914, werd het eerste serieuze plan bekend gemaakt om het wrak van de Titanic te bergen. Charles Smith, een architect uit Denver had een plan uitgewerkt waarmee het wrak gevonden kon worden en naar de oppervlakte gebracht. De architect zag de elektromagneet – hét staaltje van high tech van die tijd -, als de oplossing voor alle technische problemen. Er zou een elektromagneet boven de laatst bekende positie van het schip omlaag worden gelaten, die zo sterk was dat hij zelf zijn weg naar het stalen wrak zou vinden. Was dat eenmaal gelokaliseerd dan zouden, door hem ontworpen diepzee duikbootjes, meerdere elektromagneten aanbrengen. Daaraan zaten ronde containers die met lucht gevuld moesten worden, waardoor het wrak uiteindelijk aan de oppervlakte zou komen. Om het plan te doen slagen, had Charles Smith nauwkeurig uitgerekend, waren 162 man en anderhalf miljoen dollar nodig. De 162 man zou hij wel hebben kunnen krijgen, maar de anderhalf miljoen is nooit op tafel gekomen. Het was het eerste plan in een lange reeks om de Titanic te bergen, dat struikelde over het geld.

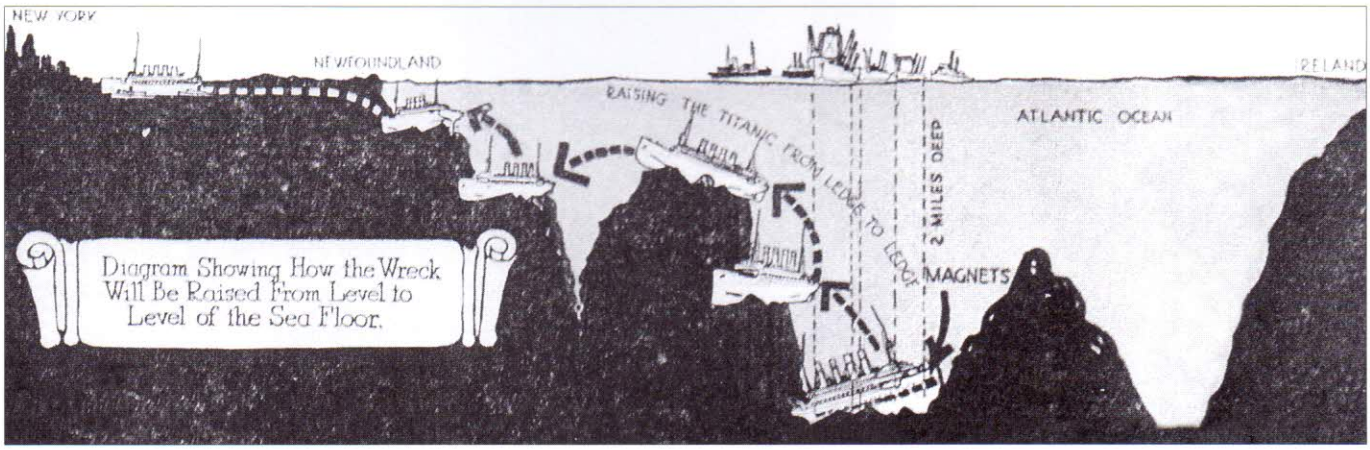
Pas na de tweede wereldoorlog ontstonden er weer nieuwe plannen. De firma Risdon Beazley Ltd. uit Engeland, charterde in juli 1953 van de Royal Navy het bergingsschip Help en vertok, onder grote geheimhouding, naar de laatste positie van de Titanic. Aan boord waren diepzeecamera's en een hoop explosieven. Op de plaats waar de Titanic verdwenen zou zijn, begon men met explosieven en gevoelige apparatuur de bodem af te zoeken, maar er werd niets gevonden. Voor een laat-

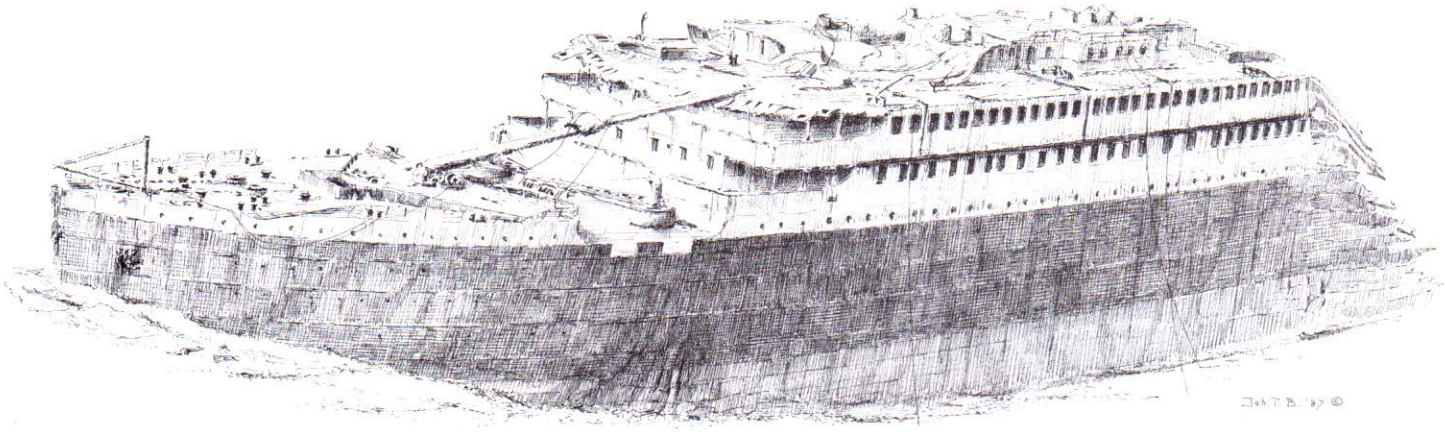


De Amerikaanse architect Charles Smith, maakte in 1914 de eerste plannen om het wrak van de Titanic te bergen.

ste poging probeerden Risdon en Beazley het in de zomer van 1954 nog eens, weer zonder resultaat. Van de firma is daarna niets meer vernomen.
In de jaren zestig ontstond er steeds meer belangstelling voor de oude Titanic en de ene na de andere zogenaamde berger kondigde zich aan. Soms gingen plannen gepaard met geheimzinnigheid, soms met bravoure en meestal met een hoop onzin, maar bijna altijd met publiciteit.
De eer van de meeste publiciteit voor de grootste onzin, vergaarde, tussen 1966 en 1971, de Engelse bankwerker Douglas Woolley. Hij wist met zijn Titanic Salvage Company de wereldpers en de voorpagina van de London Times te halen. Ook al bestond Woolley's onderneming uit niet meer dan een klein kamertje in een flat ten noorden van Londen, al snel stond er een rij van geïnteresseerden, met geld en plannen op zak, zich op zijn stoep te verdringen. Een paar Hongaren stelden voor om het wrak te lichten door middel van elektrische ontbinding van zeewater – in waterstofgas en zuurstof – in containers, die het wrak naar de oppervlakte moest brengen. Alleen vergaten ze dat de benodigde elektriciteit van een fikse centrale moest komen, omdat het anders een jaar of tien zou duren voordat er ook maar enige beweging in het wrak van de Titanic zou komen. Woolley kreeg ook de beschikking over een expeditieschip, maar deskundigen meenden dat het scheepje nog wrakkiger was dan de Titanic zelf. Woolley vertelde Engelse journalisten dat hij het wrak gekocht had van de Cunard Line voor een pond; Amerikaanse journalisten kregen te horen, dat hij er een dollar voor had betaald. Hoe men later ook over Douglas Woolley dacht, met zijn enthousiasme had hij van het wrak een soort Mount Everest gemaakt: de Titanic was er en ze moest een keer gevonden worden.
De volgende bergers diende zich dan ook al snel aan. John Grattan, een oud Engels Navy officier en duiker richtte de Titanic Incorporated op en bouwde een prototype van een speciale onderzeeër die hij nooit ter plekke heeft kunnen uittesten, want ook van zijn plannen kwam niets terecht.
Veel serieuzer was de onderneming die de oliemagnaat Jack Grimm uit Texas in 1980 op touw zette en die hem uiteindelijk twee miljoen dollar zou gaan kosten. Hij charterde een goed schip, zorgde voor apparatuur, een filmcrew, sloot contracten af over de rechten van film- en fotomateriaal, huurde een schrijver in, die een boek over de expeditie moest gaan schrijven en sprak vaak en veel met de pers. Na twee expedities was het wrak nog niet gevonden. In 1983 probeerde Grimm het voor de derde en laatste keer en weer zonder succes.
Er waren toen ook andere plannenmakers, minder luidruchtig, de pers mijdend, maar zeer professioneel. Ze kwamen uit twee verschillende landen en zaten te popelen hun gezamenlijke kennis en nieuwe apparatuur uit te proberen. Het waren het Amerikaanse Woods Hole Oceanographic Institution vlakbij Boston en het Franse Ifremer (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation des Mers) uit Parijs. Bij Woods Hole had Robert D. Ballard, in opdracht van de US Navy een diepzee-apparaat vol met videocamera's en felle lampen gebouwd, dat aan een kilometers lange speciale kabel, onder water, achter een schip kon worden aange-

Er bestaat nog steeds geen bergingstechniek voor een wrak als dat van de Titanic. Het schip is te groot en het ligt te diep. Een ander probleem is, wat moet je met het wrak als het eenmaal aan de oppervlakte is? Charles Smith dacht dat het in etappes verslepen, de beste oplossing was om de Titanic alsnog naar New York te krijgen.

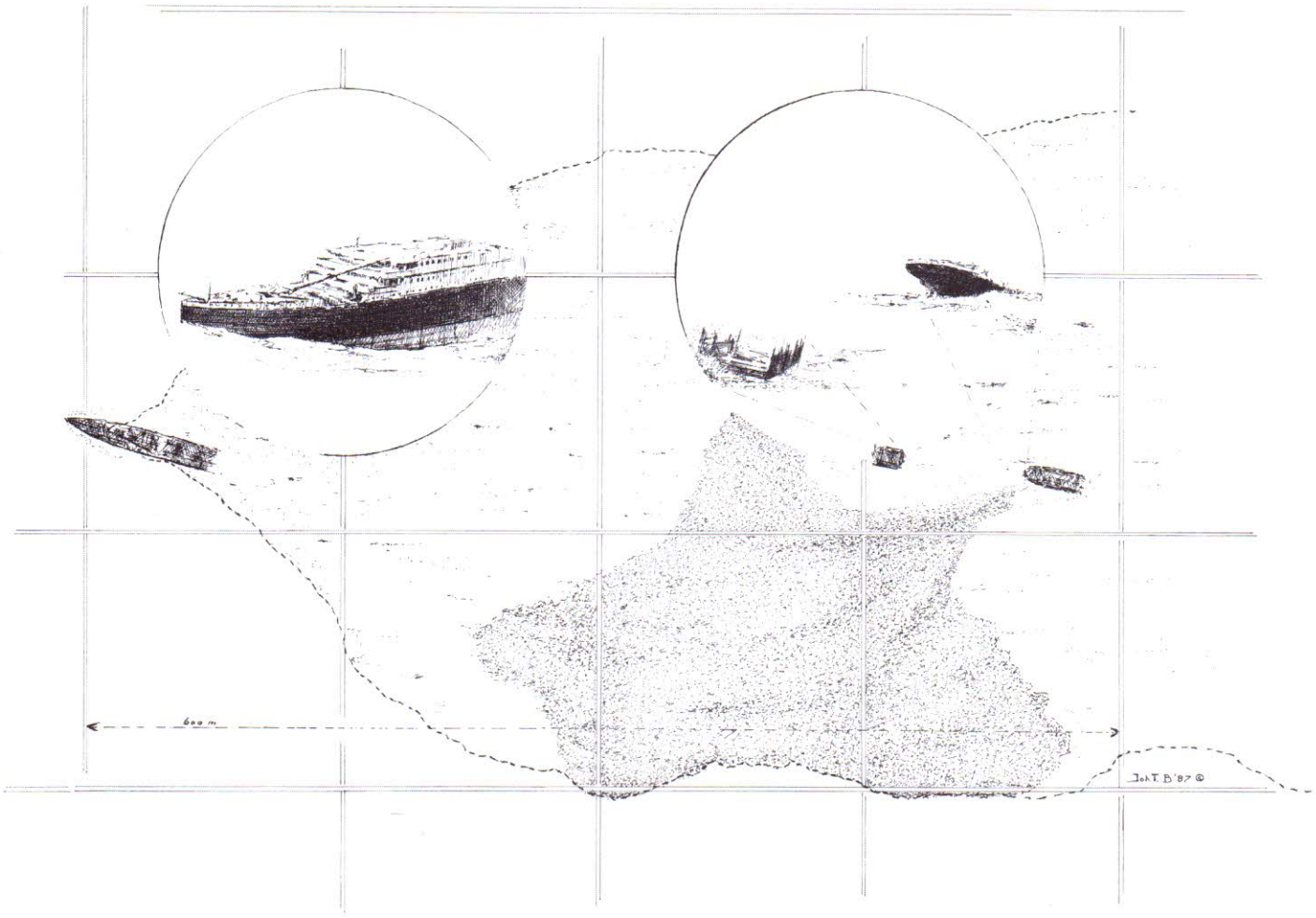




Het wrak van de Titanic ligt op ruim 4000 meter diepte en is in twee stukken gebroken. Het voorste deel is het minst beschadigd en daardoor nog enigszins herkenbaar. (Tekening, John T. Bendervoet.)

sleept. Het apparaat werd Argo gedoopt en kon van grote diepte beelden van de zeebodem maken en naar boven sturen. Een tweede apparaat, de Angus, had in plaats van video, speciale 35 millimeter fotocamera's met kleurenfilm.
In Frankrijk hadden de technici van Ifremer een side scan sonar, genaamd SAR, gebouwd die een baan kon aftasten van ruim een kilometer breed, een enorme verbetering ten opzichte van bestaande sonars.
Als kind al droomde Bob Ballard dat hij eens, met behulp van een robot, het wrak van de Titanic kon bekijken. Nu had hij die robot gemaakt, maar zijn collega's toonden weinig belangstelling toen hij zei dat met dit apparaat de Titanic gevonden moest kunnen worden. Ballard had echter niet het Woods Hole Oceanographic Institution als baas, maar de US Navy. De Argo was in hun opdracht gebouwd om te kunnen kijken of de zeebodem op bepaalde plaatsen geschikt zou zijn om er onderzeese raketbases te bouwen. Ook had de Navy belangstelling voor apparaten waarmee gezonken oorlogsschepen en onderzeeërs van de Sovjet Unie goed bekeken konden worden. De expedities naar het wrak van de Titanic werden niet voor niets wel het begin van de Starfish Wars genoemd.
Op hun beurt wilden de Fransen aandacht voor hun SAR en de Titanic leek ook hen een uitstekend doel. De twee instellingen hadden elkaar in het kleine wereldje van de oceanografie al gauw gevonden en afgesproken werd om pas ruchtbaarheid aan de onderneming te geven als men resultaat boekte. Toch lekte een en ander uit, want in zowel Amerikaanse als Europese bladen verschenen in het voorjaar van 1985 artikelen over de op handen zijnde expeditie.
De voorbereidingen vonden plaats in oktober 1984. Patrice Lardeau van Ifremer stelde toen een rapport op waarin hij trachtte een zo nauwkeurig mogelijk gebied aan te geven waarin gezocht zou moeten worden. Lardeau baseerde zich daarbij, heel verstandig, op de observaties van de Carpathia, de Californian en de Mount Temple* van de ochtend na de ramp. Maar zeker van zijn zaak was hij absoluut niet. Aan het eind van zijn rapport schreef hij: "Maar wat, als in 1985 twee expeditieschepen, drie onderwater-robots en 150 man deelnemen aan een grote zoekactie in een gebied waar geen enkel schip ligt? Ondanks deze zachte oktoberavond, huiver ik."
De Fransen begonnen met het expeditieschip Le Suroit, begin juli 1985, de 150 vierkante mijl zeebodem in het aangegeven gebied af te tasten. Ruim twee weken waren ze bezig zonder ook maar een spoor van de Titanic te vinden. Toen moest hun schip terug naar Frankrijk en de expeditieleden gingen over op het Amerikaanse expeditieschip de Knorr.
In de nacht van 31 augustus op 1 september 1985, na bijna een week kijken naar een televisiescherm waarop weinig meer te zien was geweest dan een modderige zeebodem met hier en daar wat keien en een enkele rattestaartvis, zag men tegen

* Hij noemde de schepen in zijn rapport consequent Carpatia, Mainteple en Californien.



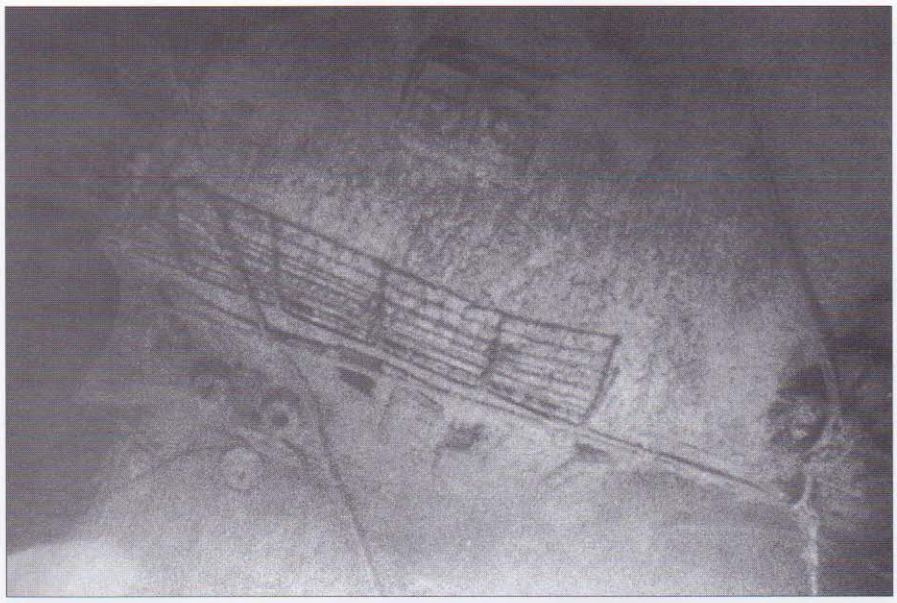
De delen van het wrak liggen op de bodem verspreid over een afstand van ongeveer 600 meter. Daaromheen, en er tussen, (binnen de stippellijn) liggen honderden brokstukken en voorwerpen uit het schip. Er ligt ook een groot veld met kolen uit de bunkers van de Titanic. (Tekening, John T. Bendervoet.)

1 uur 's nachts de eerste stukken op de bodem liggen. Kort daarop zag men het eerste grote voorwerp uit de Titanic. Het was een van de stoomketels. Over een lengte van 600 meter lagen meer stukken en brokken van de Titanic, maar het schip zelf was nog niet gevonden. Dat kwam pas de volgende ochtend. Tot grote verbazing van het team lag het voorschip er prachtig bij. Vooral het voordek leek volkomen ongeschonden; de kraan voor het centrale anker was nog geheel intact, de zware ankerkettingen lagen keurig op hun plaats, de reling stond op veel plaatsen nog overeind en men dacht zelfs de planken in het dek te kunnen onderscheiden.

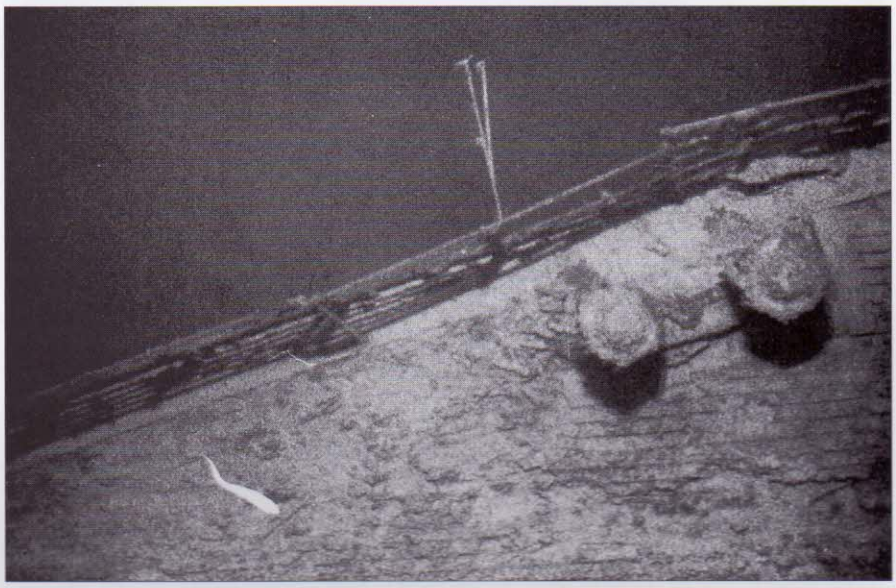
De bovenbouw van het schip zag er minder goed uit. De stuurboordsbrugvleugel was geheel vernietigd, de glazen koepel over de eerste klas entree was volledig vernield en van de trap was niets meer te bekennen. Op het bootdek stonden nog de lege davits en er lagen stukken kabel; de elektrische winches waren te zien en de hekken die de passagiers van elkaar en de bemanning moesten scheiden, stonden nog rechtop. Wat de expeditieleden het meest opviel, was dat er haast geen aangroei aan het schip zat en dat veel er nog zo perfect bij lag: de twee grote kranen op het voorste weldek en het kraaienest in de mast, de mast zelf was omgevallen, maar lag er nog geheel intact bij. Op het voorste weldek waren de luchtventilatiepijpen nog te zien en op het voordek het schijnlicht boven de eetzaal van de matrozen.

Toch waren de Amerikanen en Fransen niet helemaal tevreden. Wat ze gevonden hadden was maar de helft van de Titanic. Waar was het achterschip gebleven en wat lag er nog om het wrak heen? In de volgende dagen vonden ze een groot veld met kleinere wrakstukken en uitrusting van het schip: potten, flessen wijn, brokken steenkool, bedden, complete stukken glas in lood, een zilveren schaaltje en een nachtspiegel. Alles werd zo goed mogelijk gefotografeerd, maar het expeditieschip Knorr moest op tijd weer terug naar Woods Hole. Terwijl men de laatste zaken aan het opruimen was, vloog onverwachts een vliegtuigje boven de Knorr. Het kon door bijna niemand anders gestuurd zijn dan de oliemagnaat Jack Grimm, die nog steeds

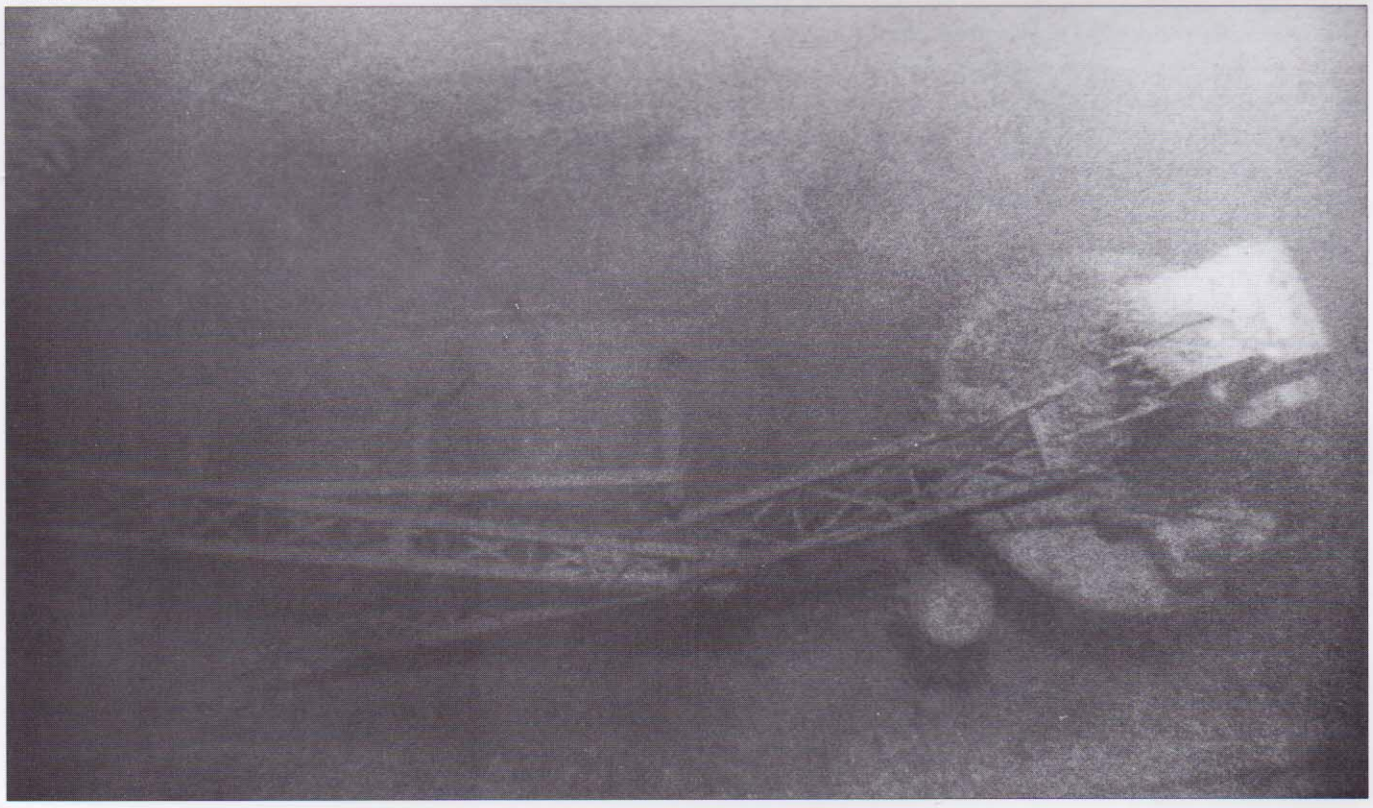
Op de bak, het dek voor bij de boeg, is het schijnlicht boven de kombuis voor de matrozen duidelijk te zien. Het schijnlicht is ook te zien op foto nummer 2 van de serie krantefoto's die in Southampton genomen zijn – te zien in hoofdstuk 5. Deze foto en alle andere onderwaterfoto's zijn van Woods Hole Oceanographic Institution in Amerika en gemaakt tijdens de eerste twee expedities naar het wrak.

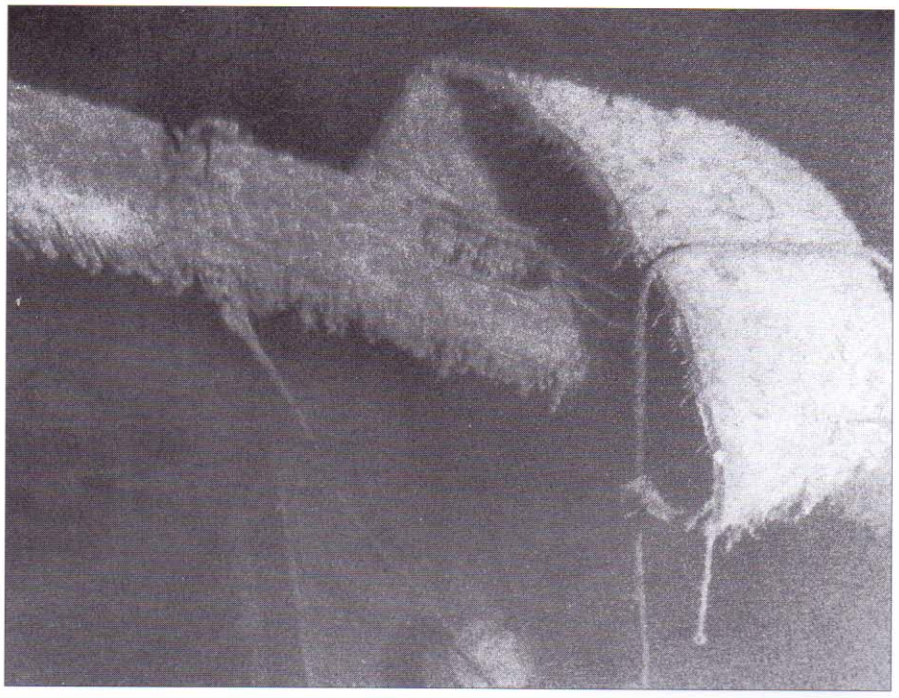


Een stuk van het voordek met reling en bolders. De dekplanken zijn vergaan, maar het pek tussen de planken ligt er nog en geeft de indruk dat er nog wel dekplanken liggen. De witte vlek links onder is een rattestaart vis die op grote diepte leeft.



De twee kranen op het voorste kuildek van de Titanic.





De voormast met het kraaienest, daaronder het open luikhoofd van ruim twee.

zeer nieuwsgierig was naar de positie van het wrak. Maar er waren meer nieuwsgierigen. Vlakbij lag, diep onder water, een Engelse onderzeeboot en die volgde alle radiogeprekken van de Knorr. Vanaf de onderzeeboot werd het bericht doorgegeven dat de Titanic gevonden was, waarna de vondst wereldkundig werd gemaakt.
Al snel na het vinden van het wrak, kondigden de Fransen en Amerikanen aan dat ze met een bemande diepzee-onderzeeër en een robot het wrak verder wilden onderzoeken. Een jaar later gebeurt dat ook, eerst door de Amerikanen en nog weer een jaar later door de Fransen. Inmiddels zijn er vijf expedities naar het wrak geweest, maar veel nieuwe feiten omtrent de ramp heeft dat niet opgeleverd. Tussen de Amerikanen en Fransen bestaan totaal verschillende opvattingen over de conditie van het wrak en of er nu wel of niet zaken geborgen mogen worden. De Amerikanen vinden dat de Titanic sterk is verzwakt door corrosiewerking, de Fransen daarentegen menen dat het staal van het wrak nog zeer solide is. De Amerikanen vinden dat de Titanic met rust gelaten moet worden; er is zelfs een wet aangenomen die avonturiers bij het wrak weg moet houden. Een aantal overlevenden van de ramp steunden die opvatting hartstochtelijk, maar een even groot aantal was het met de Fransen eens toen die honderden voorwerpen naar boven brachten. Toen lieten de Amerikanen ook hun bezwaren vallen en brachten in 1993 ook van alles en nog wat boven.
Hoe men ook over de berging van voorwerpen denken mag, het wrak zelf is nauwelijks interessant en verbergt nagenoeg geen geheimen die nieuw licht op de ramp kunnen werpen.
Tijdens de expeditie van 1991, werd een stuk staal gevonden waarvan men aanneemt dat het een stuk van de romp van de Titanic is. Bij onderzoek van het materiaal, bleek het een hoog zwavelgehalte te bezitten waardoor het brozer is dan modern staal en bij lage temperaturen sneller breekt of scheurt. De conclusie van het onderzoek was, dat de Titanic niet zou zijn vergaan als er staal met een lager zwavelgehalte was gebruikt. Dat staal zou taai genoeg zijn geweest om de aanvaring met de ijsberg te weerstaan. Alleen het probleem is, dat er in 1912 geen ander staal beschikbaar was voor de bouw van grote schepen. Met hetzelfde staal als waarmee de Titanic gebouwd werd, zijn duizenden schepen gebouwd die over de hele wereld voeren. Daar hebben zich nooit ernstige ongelukken mee voorgedaan door de broosheid van het materiaal. Het verhaal leek dan ook meer bedoeld als een media stunt om aandacht te krijgen voor de zoveelste vrij zinloze en kostbare expeditie naar het wrak van de Titanic.

Toen het wrak van de Titanic gevonden was, werden er in Washington en Parijs gelijktijdig persconferenties gehouden waarbij de hele wereldpers vertegenwoordigd was. Hier de drukte op de persconferentie in Parijs.

In augustus 1996 was er weer een stunt. Dit keer zou een expeditie een deel van het wrak daadwerkelijk lichten. Om de kosten van deze risicovolle onderneming te dekken werd een contract met het televisiestation Discovery gesloten en konden Titanic-enthousiasten op twee cruiseschepen plaats boeken om de bergingsoperatie met eigen ogen gade te slaan. 1700 Belangstellenden meldden zich aan. Op 23 augustus vertrok het circus van bergers, Titanic-enthousiasten, mediamensen en twee overlevenden van de ramp vanuit New York en Boston richting wrak.

Het ging allemaal om een klein stuk van de romp dat bijna negentien ton weegt en dat vier bij meer dan vijf meter groot is. Het bevat een stuk of acht patrijspoorten van de eerste klas eetzaal aan stuurboord achter, precies op die plaats waar de romp in tweeën brak toen de Titanic zonk. Het lag los op de oceaanbodem. Negentien ton is een respectabel gewicht om van een diepte van vierduizend meter naar boven te brengen. Maar op de 66.000 ton die de Titanic totaal woog, is negentien ton maar een heel klein stukje. De hele operatie is dan ook te vergelijken met het redden van één gedeukte wieldop van een oude auto terwijl men de rest weg laat roesten.

Om het stukje romp naar boven te krijgen was een speciale techniek ontwikkeld. Grote canvas ballonnen gevuld met dieselolie, dat veel lichter is dan water, werden met kettingen zo afgetrimd dat ze net in het water zweefden. De ballonnen werden door het diepzee duikbootje Nautile naar het romp-deel gebracht en daar aan vastgemaakt. Toen alle ballonnen bevestigd waren, werden op afstand, via een radiografisch signaal, de trimkettingen losgeschakeld en begon het stuk romp van de Titanic langzaam te stijgen. Toen de ballonnen de opervlakte bereikten, ging er vanaf de cruiseschepen een gejuich op. Het rompdeel werd met nylon kabels achter aan het bergingsschip vastgemaakt en een paar ballonnen bleven bevestigd ter stabilisatie. Bij het vallen van de avond werd besloten de volgende ochtend het wrakstuk aan boord te takelen. Die beslissing bleek fataal. Gedurende de nacht van 29 op 30 augustus stak er een wind op die golven van drie meter hoogte veroorzaakte. Daardoor ging het bergingsschip zo tekeer, dat de kabels 's ochtends in alle vroegte stuk voor stuk braken en de negentien ton Titanic weer terugzonk naar de oceaanbodem. Het deel was inmiddels wel voorzien van een radiozendertje waarmee het bij een volgende poging teruggevonden kon worden. Maar wat er ook gebeurde en hoe klein het deel ook mocht zijn ten opzichte van het hele schip, de pers noemde het al snel "de tweede ondergang van de Titanic."

De 1700 Titanic-enthousiasten waren toen al op de terugweg en begrijpelijkerwijs teleurgesteld, maar vonden toch dat ze een boeiende en interessante reis hadden

Een grote koperen gamel, stukken steenkool en gebroken serviesgoed. De gamel is van koper en absoluut niet aangetast.

Een van de kranen op het achterdek.

gehad, ook al hadden ze niet veel meer gezien dan de golven van de Atlantische Oceaan, de bovenkant van de ballonnen en, via een onderwatercamera, heel even, een deel van het te bergen stuk scheepswand en één van de nylon kabels waaraan dat stukje Titanic verbonden was geweest.

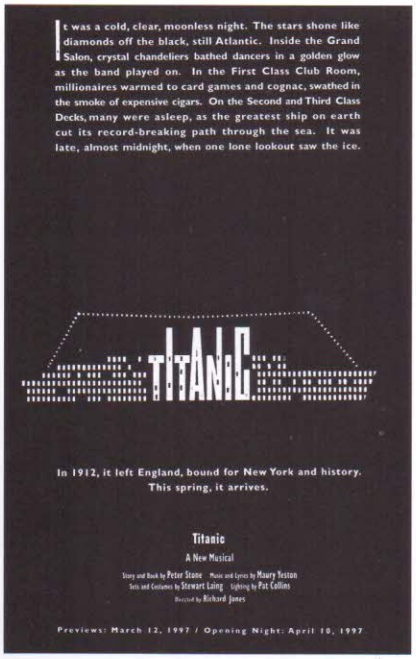
Veel spektakel veroorzaakte in juli 1996 de aankondiging dat er een Broadway musical over de Titanic in voorbereiding was. De producer van de musical was Machael David en hij was niet de eerste de beste. Hij had musicals als Guys and Dolls, The King and I en How to Succeed in Business Without Really Trying succesvol in de theaters van Broadway gebracht. Voor de productie van "Titanic" was er een budget van tien miljoen dollar en een team dat er wezen mocht. De musical kreeg alle kans een groot succes te worden. Om quitte te spelen moest de productie enige jaren achter elkaar succesvol op Broadway blijven lopen.

Maar dat is nog lang niet alles. In oktober 1996 legde Terry Harington zijn musical "RMS Titanic, SOS 1912" voor aan de producer Arthur Canter die erg enthosiast was. Met title songs als "We want our Jewels", "Lower Away" en "She is Gone" had de show alle kansen om naast de Broadway productie succesvol door het land te reizen. In november van hetzelfde jaar, 1996, zond CBS televisie een vier uur durende vijfdelige dramaserie over de Titanic uit.

Bijna gelijktijdig met de aankondiging van de Broadway musical in juli, kwam het nieuws dat Paramount samen met 20th Century Fox en Francis Ford Coppola's productieteam een grote Hollywood speelfilm ging produceren. De film steunt voor een belangrijk deel op computerbeelden waarmee de ramp spectaculair in beeld kan worden gebracht. In augustus 1996 begonnen de eerste opnamen. Nog dezelfde maand gingen tachtig man van de crew in Halifax voor een week ten onder aan voedselvergiftiging na het eten van vis. Het gerucht ging dat een paar ontslagen werknemers van een cateringbedrijf wraak hadden genomen door de vis zo te bewerken dat ze oneetbaar was geworden.

Al deze Titanic producties, film, tv, en musicals, hadden, naast de ramp met het schip, één ding gemeen: ze waren opgebouwd rond fictieve figuren. De reden hiervoor was dat de rijke Amerikanen van 1912 zo machtig waren dat men zich nog steeds niet kon veroorloven hun rijke nazaten voor het hoofd te stoten met kleine feitelijke onjuistheden op straffe van gigantische processen met pijnlijk hoge financiele claims en grote gevolgen.

Voor de 85ste verjaardag van de ramp waren de Amerikanen in elk geval zo druk bezig, dat een criticus op rustige afstand droog opmerkte, "binnenkort is iedereen wel met de een of andere Titanic in de weer."



De eerste advertenties voor de Broadway Musical "Titanic" verschenen in oktober 1996. Ze werden paginagroot geplaatst in belangrijke New Yorkse bladen zoals de New York Times en de New Yorker. De namen van de mensen van het team dat de musical samenstelde liegen er niet om: Peter Stone schreef twaalf Broadway producties, waaronder successen als: "1776", "Grand Hotel", "Two by Two" en won Tony, Oscar en Emmy Awards, Maury Yeston won ook vele grote prijzen en hij schreef onder andere de musical "The Phantom" (niet de Broadway versie, maar de show die zeer succesvol door Amerika trok), de Engelsman Richard Jones bracht vele bekende oude musicals met groot succes terug naar Broadway en regiseerde ook opera producties, waaronder "De Vliegende Hollander" voor de Nederlandse Opera, Stewart Laing is bekend door zijn decors en de costuums die hij voor grote klassieke toneel en opera producties ontwierp en Pat Collins ontwierp en verzorgde de belichting van vele toneelstukken, Broadway producties en opera's, ook werkte hij voor de Nederlandse Opera. Dat de naam van de producer Michael David niet genoemd wordt in de advertentie, is gebruikelijk. Michael David is de grote man binnen Dodger Productions en de voorman van de vele geldschieters van de musical.

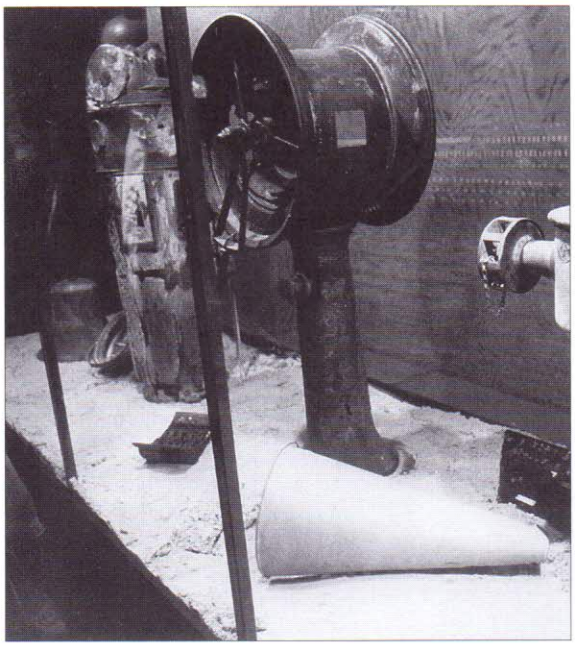
Een paar bolders die, volgens de Amerikanen, zwaar aangetast zijn door roestvorming. De reling ziet er echter nog verbazingwekkend goed uit, de Fransen menen daarom dat het met de roestvorming nogal meevalt.

Wel interessant was het vrijgeven van de feitelijke positie van het wrak. Bob Ballard maakte die in 1987 wereldkundig: het voorste deel van het schip ligt op 41°43'47"N, 49,56'49"W en het achterste deel ongeveer 600 meter ten zuidwesten daarvan. Dat betekent dat de Titanic in werkelijkheid 12,8 mijl ten oosten (99°RW) van de door haar opgegeven positie zonk.

In 1990 was dit nieuwe gegeven voor de vrienden van kapitein Lord van de Californian, aanleiding om voor de derdemaal een nieuw onderzoek aan te vragen. Het Engelse ministerie van transport werd al jaren door de lobby van kapitein Lord supporters belaagd en het kwam het ministerie goed uit om de zaak nu voor eens en altijd af te handelen. Officieel werd een herwaardering van de rol van de Californian in het Titanic-drama aangekondigd. Het onderzoek werd uitgevoerd door de net opgerichte Marine Accident Investigation Branch, een instelling die ongelukken op zee moet onderzoeken, maar die in haar korte bestaan nog al wat kritiek over zich heen had weten te halen. Na twee jaar modderen werd het resultaat bekend gemaakt en het bleek uit twee volkomen verschillende conclusies te bestaan. De eerste conclusie stoelde op het onderzoek dat uitgevoerd was door een oud kapitein van de grote vaart. Hij was van mening dat de Californian slechts zeven mijl van de Titanic verwijderd was en dat men de vuurpijl van de Titanic domweg genegeerd had. De tweede conclusie kwam van de plaatsvervangend chef inspecteur van de branch. Deze hield in dat de Titanic en de Californian waarschijnlijk twintig mijl van elkaar verwijderd waren, maar elkaar hadden kunnen zien door refractie, een optisch verschijnsel dat op zee kan voorkomen, echter voornamelijk in de tropen. Hij vond dat de officier van de wacht te weinig had gedaan om kapitein Lord goed op de hoogte te brengen van de vuurpijlen. Maar ook al was dat wel gebeurd, dan nog was de Californian te ver verwijderd geweest van de Titanic om tijdig een redding te kunnen uitvoeren.

De oorzaak dat er twee conclusies waren, lag in het feit dat men het met de eerste conclusie niet eens kon zijn, omdat dan de bevindingen van 1912 aangescherpt en herhaald zouden worden. Dat was niet de bedoeling van het ministerie en ook niet van de Marine Accident Investigation Branch. Daar wilde men nu eindelijk wel eens van het spook van het Californian-incident verlost zijn. Conclusie twee leek het meest aan deze wens te voldoen, zonder de vrienden van kapitein Lord al te hard voor het hoofd te stoten.

Een door de Fransen geborgen beeldje uit het achterste eerste klas trappenhuis. Het beeldje wordt hier galvanisch gereinigd.



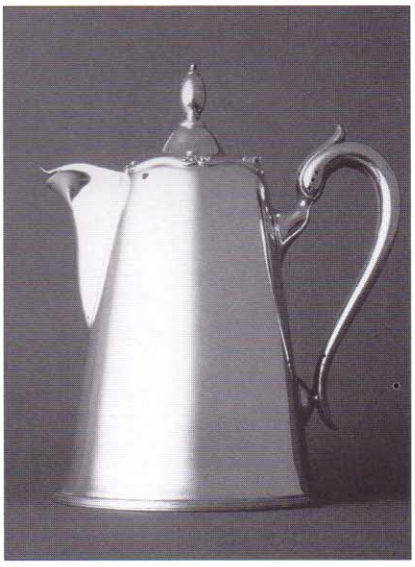
In oktober 1989 vond in Parijs de eerste tentoonstelling plaats van geborgen voorwerpen uit de Titanic. Op deze foto, van links naar rechts: de scheepsbel, een klein kompas uit de kompashouder daarnaast, een scheepstelegraaf, een scheepsroeper en de stuurradstandaard met roerstand indicator. Kompashouder, telegraaf en stuurradstandaard zijn afkomstig van de achterbrug van de Titanic.

Opmerkingen

De voorwerpen van de Titanic die door de verschillende expedities naar de oppervlakte zijn gebracht, liggen voornamelijk in depot en zijn niet voor belangstellenden toegankelijk. Soms overwinnen de eigenaars hun geschillen voor korte duur en wordt er het een en ander tentoongesteld.

De eerste grote Titanic tentoonstelling vond plaats in 1989 in het Musée de la Marine te Parijs en trok zo veel bezoekers dat men de tentoonstelling verlengde. In 1990 was de tentoonstelling in verschillende steden in Zweden te zien en weer stond het publiek geduldig en lang in de rij. Het National Maritime Museum in Greenwich bij Londen, had in 1994 de grootste tentoonstelling. In 1995 werd die met een half jaar verlengd, omdat de belangstelling veel groter was dan men dacht.

De mensen die de voorwerpen van de Titanic zagen, vonden die over het algemeen fascinerend. Het idee dat al die zaken echt op de Titanic zijn geweest, de ramp hebben meegemaakt en uit een diepte van bijna 4000 meter omhoog zijn gehaald, is natuurlijk ook fascinerend. Maar wie de voorwerpen goed en nuchter bekijkt, zal moeten toegeven dat het niet veel meer is dan wat op elke vrijmarkt aan oude spullen te vinden is. De scheepsbehoeften en navigatie instrumenten zien er niet anders uit dan die van een oude schuit. Het glas-in-lood uit het interieur is niet van een bijzondere schoonheid en men vindt het terug in menig huis van voor de oorlog. Het meeste goed dat de salons van de Titanic opsierde, is van opvallend grove en zware samenstelling. Op een schip moesten dat soort zaken ook tegen een stootje kunnen. De Titanic was niet uitgerust met stabilisatoren – dat was een wonder van later jaren. Bij zware zeegang kon er van alles en nog wat door de salons schuiven en omvallen, begrijpelijkerwijs zorgde men er dan ook voor dat die spullen van zware en stevige samenstelling waren.



Een koffiekan voor en na de galvanische bewerking door het laboratorium Electricité de France.

Hoofdstuk 18

Nederlanders op de titanic

Op de passagierslijst, die na de ramp met de Titanic uitgegeven werd, staan een aantal namen die erg Nederlands aandoen, maar geen van deze namen zijn van Nederlanders. Voor de bemanningslijst geldt dat ook. De eerste gepubliceerde passagiers- en bemanningslijst gaf geen nationaliteiten, alleen de laatste adressen van passagiers of hun bestemming en voor de bemanning hun laatste adres in Engeland. Buitenlandse bemanningsleden verbleven in Engeland meestal in zeemanshuizen en die worden dan als hun adres opgevoerd. Dat maakt het zoeken naar Nederlanders erg moeilijk. Toch waren de buitenlanders, zowel passagiers als bemanning bij de White Star Line bekend, want hun registratie was verplicht.

In april 1912 werd onmiddellijk bekend dat een Nederlander bij de ramp om het leven gekomen was. Het was de directeur Passagebureau van de Holland Amerika Lijn, jonkheer J. George Reuchlin Junior.

De heer Reuchlin maakte de reis met de Titanic niet omdat hij nodig naar Amerika moest, maar omdat hij en de Holland Amerika Lijn een speciale belangstelling voor de Titanic hadden.

Toen even na twaalf uur 's middags op 31 mei 1911 de Titanic te water was gelaten, werd traditioneel, als teken van voorspoed voor de werf, op de leeggekomen helling meteen de kiel gelegd voor het volgende schip. Het leggen van een kiel kon bestaan uit het plaatsen van een staaf ijzer midden op de helling zonder dat er een opdracht voor een schip was, het was dan alleen een symbolische handeling. In dit geval was dat ook zo.

Jonkheer J. George Reuchlin jr. wilde met de Titanic naar New York reizen, omdat hij als directeur passage van de Holland Amerika Lijn bijzondere belangstelling had voor het schip. De HAL liet op dat moment bij Harland & Wolff een passagiersschip van dezelfde klasse bouwen en de HAL wilde graag weten hoe een en ander toeging op de nieuwe, grote schepen.

Harland & Wolff had van de Holland Amerika Lijn opdracht gekregen om voor haar een schip van de Titanic-klasse te bouwen dat Statendam zou gaan heten. Het schip zou niet zo groot worden als de Titanic, maar met ruim 32.000 ton zou het het grootste schip worden dat ooit onder Nederlandse vlag had gevaren. Doordat het ongeveer een kwart kleiner was dan de Titanic, was een vierde schoorsteen niet nodig en zou de Statendam (II) met drie schoorstenen worden uitgevooerd. Verder zou het schip dezelfde indeling en luxe als de Titanic krijgen. Er zou zelfs een door ramen afgeschermde promenade op het A-dek, net als op de Titanic, worden geïnstalleerd.

Toen in maart 1912 de bouw van de Statendam (II) al in volle gang was, leek het Reuchlin zeer gewenst een reis met de Titanic te maken, om zelf te zien hoe een en ander op dit luxe schip toeging. Zijn collega, algemeen directeur Jan Volkert Wierdsma, had al eens op de Olympic een overtocht gemaakt en was zeer onder de indruk van het grote schip geraakt. Hij reisde ook met de Olympic toen het schip de aanvaring met de kruiser Hawke had en had zelf gezien dat de Olympic een flink gat had opgelopen, maar gewoon was blijven drijven. Hij had zelfs Bruce Ismay een vertrouwelijk rapport over de aanvaring gestuurd, om zijn visie van het gebeuren aan zijn collega over te brengen. De luxe en de veiligheid van de Olympic hadden hem doen besluiten de Statendam II bij Harland & Wolff te bestellen. De heer Wierdsma kon de maiden voyage van de Titanic zelf niet meemaken, omdat hij in die periode zijn koperen bruiloft vierde en graag bij zijn familie wilde zijn.

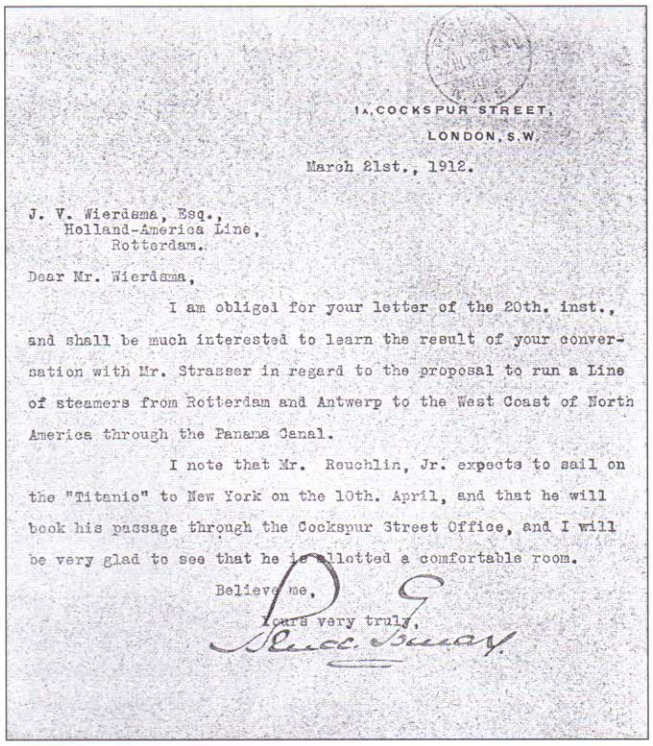
Toen Bruce Ismay op het Londense White Star boekingskantoor hoorde dat de heer Reuchlin voor de maiden voyage van de Titanic wilde boeken, liet hij de heer Wierdsma weten dat hij "er persoonlijk voor zou zorgen dat de jonkheer een comfortabele hut toegewezen zou krijgen".

De heer Reuchlin reisde naar Cherbourg en stapte daar op de Titanic. Bruce Ismay kende Reuchlin uit vorige zakelijke ontmoetingen goed, maar of de twee mannen aan boord veel met elkaar spraken is niet bekend. Ismay gedroeg zich bijna de gehele reis als gewoon passagier, was heel ingetogen, zat veel in zijn hut en at aan een kleine tafel in een van de alkoven van de grote eetzaal. Hij was voor het vertrek uit Southampton wel op de brug geweest om kapitein Smith te begroeten en had een keer met de chef machinist Bell gesproken over het aantal omwentelingen dat de machines zouden maken, daar was het bij gebleven tot de aanvaring met de ijsberg toen ook hij op de brug verscheen.

Het is goed mogelijk dat Ismay Reuchlin in zijn hut met privé promenade ontving voor een zakelijk onderonsje (de Holland Amerika Lijn maakte ook deel uit van het Amerikaanse scheepvaartimperium MMI van Morgan) of dat ze gezamenlijk een keer aten, maar daar is officieel niets van bekend.

Toen Bruce Ismay in New York aan land kwam, was de directeur Amerika van de Holland Amerika Lijn, de heer C. Gips, een van de eersten die hij sprak. Ismay zei dat hij Reuchlin na de ramp niet meer gezien had, andere overlevenden, die Gips ook ondervroeg, bevestigden Ismay's woorden.

Uit de heer Gips' korte onderzoek blijkt, dat Ismay Reuchlin goed kende en dat ook andere nog levende passagiers wisten wie Reuchlin was. Het is daarom zo vreemd, dat in geen van de twee onderzoeken na de ramp of in een van de grote Amerikaanse kranten van die tijd, jonkheer Reuchlin door iemand genoemd wordt, of dat een van de overlevenden later de moeite nam contact op te nemen met de Holland Amerika Lijn of de familie Reuchlin.



14, COCKSPUR STREET,
LONDON, S.W.

March 21st., 1912.

J. V. Wierdsma, Esq.,
Holland-America Line,
Rotterdam.

Dear Mr. Wierdsma,

I am obliged for your letter of the 20th. inst., and shall be much interested to learn the result of your conversation with Mr. Strasser in regard to the proposal to run a Line of steamers from Rotterdam and Antwerp to the West Coast of North America through the Panama Canal.

I note that Mr. Reuchlin, Jr. expects to sail on the "Titanic" to New York on the 10th. April, and that he will book his passage through the Cockspur Street Office, and I will be very glad to see that he is allotted a comfortable room.

Believe me,
Yours very truly,
Bruce Ismay.

Brief van Bruce Ismay aan de heer Wierdsma waarin Ismay aangeeft er voor te zullen zorgen dat de heer Reuchlin een confortable hut krijgt toegewezen.

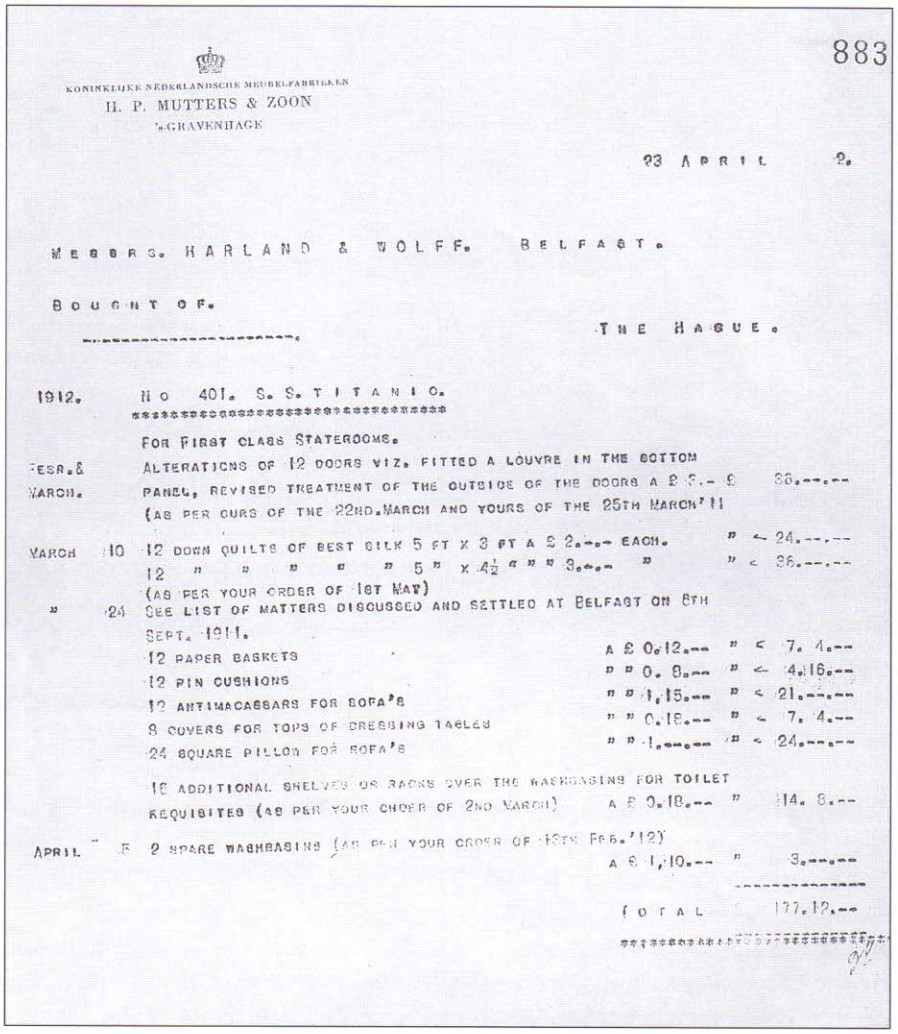
Toen de heer Gips zeker wist dat de heer Reuchlin niet tot de overlevenden behoorde, stelde hij onmiddellijk een telegram op en verstuurde het in het Engels, om verminking zoveel mogelijk te voorkomen. Bovendien schreef hij de volgende ochtend een persoonlijke brief aan de weduwe, mevrouw Agathe Reuchlin, waar de heer Gips zeer bevriend mee was. Hij verstuurde die brief dezelfde dag voor twaalf uur 's middags met het eerste het beste schip dat post meenam voor Europa, de Lapland. Het telegram arriveerde de volgende ochtend 19 april om half tien en onmiddellijk gingen de vlaggen op het hoofdkantoor van de Holland Amerika Lijn en aan de hele Wilhelminakade, halfstok.

De familie van de heer Reuchlin wist nu zeker wat ze al vier dagen lang vreesde. Toen op 15 april het eerste bericht kwam dat de Titanic, met een groot verlies aan mensenlevens, was vergaan, vermoedde men al dat George Reuchlin de ramp niet had overleefd. "George", zo vertelde een familielid later "was een zeer integer en goed mens en zou zich nooit naar voren hebben gedrongen voor een plaats in een reddingsboot, dat wist de familie maar al te goed."

Op het kantoor van de Holland Amerika Lijn had men geen moment meer stil gezeten. Er was getelegrafeerd met de White Star in Londen en Liverpool en met het eigen kantoor in New York, maar men kreeg geen zekerheid zolang de Carpathia geen vragen beantwoordde.

Toen die zekerheid er wel was en de vlaggen halfstok gingen, informeerde de Holland Amerika Lijn ook de pers en diezelfde dag stond het bericht in bijna alle Nederlandse kranten. Onmiddellijk daarop kwamen er condoléance-telegrammen en -brieven binnen. Prins Hendrik was een van de eersten. Hij verzond vanaf Het Loo, dezelfde dag, een bijna persoonlijk condoléance-telegram aan de directie van de Holland Amerika Lijn. Koningin-Moeder Emma gaf haar Grootmeester opdracht jonkheer Otto Reuchlin, directeur van de Holland Amerika Lijn, een condoléancebrief te schrijven. Uit de brief blijkt heel duidelijk hoe diep de Koningin-Moeder

George Reuchlin reisde als gast van de White Star Line in de eerste klas van de Titanic, maar betaalde uiteindelijk met zijn leven.



883

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE MEUBELFABRIEKEN
H. P. MUTTERS & ZOON
's-GRAVENHAGE

23 APRIL 2.

MESSRS. HARLAND & WOLFF. BELFAST.

BOUGHT OF.

THE HAGUE.

1912. No 401. S. S. TITANIC.

FOR FIRST CLASS STATEROOMS.

FEBR.& MARCH. ALTERATIONS OF 12 DOORS VIZ. FITTED A LOUVRE IN THE BOTTOM PANEL, REVISED TREATMENT OF THE OUTSIDE OF THE DOORS A £ 3.- £ 36.--.--
(AS PER OURS OF THE 22ND.MARCH AND YOURS OF THE 25TH MARCH'11

MARCH 10 12 DOWN QUILTS OF BEST SILK 5 FT X 3 FT A £ 2.--.- EACH. " < 24.--.--
12 " " " " " 5 " X 4½ " " " 3.--.- " " < 36.--.--
(AS PER YOUR ORDER OF 1ST MAY)

" 24 SEE LIST OF MATTERS DISCUSSED AND SETTLED AT BELFAST ON 8TH SEPT. 1911.

12 PAPER BASKETS A £ 0.12.-- " < 7. 4.--
12 PIN CUSHIONS " " 0. 8.-- " < 4.16.--
12 ANTIMACASSARS FOR SOFA'S " " 1.15.-- " < 21.--.--
8 COVERS FOR TOPS OF DRESSING TABLES " " 0.18.-- " < 7. 4.--
24 SQUARE PILLOW FOR SOFA'S " " 1.--.-- " < 24.--.--

18 ADDITIONAL SHELVES OR RACKS OVER THE WASHBASINS FOR TOILET REQUISITES (AS PER YOUR ORDER OF 2ND MARCH) A £ 0.18.-- " 14. 8.--

APRIL 5 2 SPARE WASHBASINS (AS PER YOUR ORDER OF 13TH FEB.'12) A £ 1.10.-- " 3.--.--

TOTAL 177.12.--

De Koninklijke Nederlandsche Meubelfabrieken uit Den Haag leverde verschillende kleine artikelen voor de eerste klas hutten van de Titanic, zoals: zijden kussens, prullemanden en speldenkussentjes. De rekening voor deze leveringen werd verstuurd toen de Titanic al ruim een week op de bodem van de Atlantische Oceaan lag.

getroffen was door de ramp en haar Grootmeester wist precies de warme toon in de brief te leggen, die Emma zo geliefd had gemaakt bij de Nederlanders.
De volgende dagen kwamen er zoveel brieven met deelneming en medeleven binnen, dat de Holland Amerika Lijn onmogelijk iedereen persoonlijk kon bedanken en daarom dankbetuigingen liet drukken in het Nederlands en het Engels, die eind april verstuurd werden.
Op zoek naar andere Nederlandse connecties met de Titanic, vond de Nederlandse pers in 1912 geen andere Nederlandse slachtoffers of een overlevende van de ramp. Maar er viel nog wel een andere Nederlandse connectie met de Titanic te melden.
De heer H.P. Mutters uit Den Haag zou een uitnodiging gehad hebben om eveneens de maiden voyage van de Titanic mee te maken, omdat zijn firma, de Koninklijke Nederlandsche Meubelfabrieken, de luxe eerste klas inrichting van het schip deels had vervaardigd. De firma had internationale bekendheid op het gebied van luxe inrichtingen, die niet alleen in vele passagiersschepen van die tijd terug te vinden waren, maar ook in vele paleizen over de wereld. Mutters haastte zich echter te verklaren dat hij nooit een uitnodiging ontvangen had en dus de reis niet mee had gemaakt. Was hij wel uitgenodigd geweest, zo zei hij, dan was hij vast bezweken voor het aanbod. Hij had het schip, nog niet zolang geleden, tijdens de afbouw in Belfast bezocht en was zeer onder de indruk geweest. Nu had de Koninklijke Nederlandsche Meubelfabrieken echter wel wat anders aan het hoofd. Er lag nog een stapeltje rekeningen dat betrekking had op de levering van materialen voor de Titanic en die moesten zelfs nog verstuurd worden. Het laatste stel rekeningen werd op 23 april 1912 naar de werf Harland & Wolff verstuurd; de onzinkbare Titanic lag toen al ruim een week op de bodem van de Atlantische Oceaan.
Afgezien van de normale krantenberichten en een speciaal optreden van het Leger

Het Leger des Heils hield in het Rembrandtplantsoen te Amsterdam een herdenkingsbijeenkomst voor de slachtoffers van de Titanic ramp.

des Heils in het Rembrandtplantsoen in Amsterdam, leek de ramp met de Titanic Nederland voorbij te zijn gegaan met als balans één dode.
Voorzover valt na te gaan is er in de Nederlandse journalistiek nooit over meer Nederlanders, die bij de ramp betrokken zouden zijn geweest, geschreven.
Wat anders ligt dat in België, waar 24 passagiers, op één na allemaal emigranten, en drie bemanningsleden (George Aspelagh, een ober uit het à la carte restaurant die zijn eerste zeereis maakte, de cellist Roger Breicoux en de violist Georges Krins) aan boord waren. Op vijf emigranten na, kwamen verder alle Belgen om. Over hen werd in België wel degelijk geschreven en Jules Sap werd later een van de bekendste Belgische Titanic-overlevenden. Hij reisde met zijn zoon jarenlang door het land en gaf een soort voorstelling waarin hij zijn belevenissen aan boord vertelde. Sap had in Amerika geleerd dat er geld viel te verdienen met die optredens. Samen met nog twee Belgen, Theodoor de Mulder en Jan Baptist Scheerlinck, had hij na de ramp enige maanden in een circus gewerkt, waar hun act uit niets anders bestond dan het vertellen van een uit het hoofd geleerd verhaal over de Titanic ramp.
Van de overige Belgen is minder bekend, geen van de geredden liet een geschreven verslag na en de verhalen die in de familie de ronde deden, zijn erg onduidelijk. De meeste Belgen waren emigranten uit de streek ten westen van Brussel, die hun dorpen in Vlaanderen verlieten op zoek naar werk in Amerika.
Op de eerste klas passagierslijst komt ook een Belg voor. In feite kwam hij oorspronkelijk uit Polen en woonde hij in Amerika. Het was Jacob Birnbaum een diamantair uit Antwerpen, die het familiebedrijf in San Fransisco vertegenwoordigde. De heer Birnbaum was voor zaken in Antwerpen geweest en had al lang en breed terug in Amerika moeten zijn. Maar zijn familie had zo aangedrongen om gezamenlijk Pesach (joods paasfeest) te vieren, dat hij daaraan toegegeven had. Birnbaum had zijn reis bij een andere maatschappij geboekt, maar door de kolenstaking in Engeland, was hij voor zijn terugreis overgeboekt op de Titanic. Zijn lichaam werd later in zee gevonden en naar België teruggebracht. Hij ligt in Nederland begraven, omdat in België geen eeuwig durende grafrechten verkregen konden worden.
Op de Titanic bevonden zich twee onbekende Nederlanders. Hun families wisten dat niet en zouden het pas maanden na de ramp te weten komen. Het ging om twee bemanningsleden van de Titanic, die bij de ramp omkwamen. In beide gevallen moesten de ambtelijke molens eerst in beweging komen, voordat de familie op de hoogte gebracht kon worden.

Drie Belgische overlevenden van de ramp, Jules Sap (links), Theodoor de Mulder en Jan Baptist Scheerlinck (rechts). Het drietal kreeg enige bekendheid omdat ze in Amerika met hun Titanic verhaal in een circus optraden. Jules Sap deed dat later, jarenlang op kleinere schaal ook in België.

Het gouden horloge dat op het lichaam van Jacob Birnbaum werd teruggevonden. De familie heeft het laten repareren en er de inscriptie, "Tytanic (sic.) April 1912 Jakob Birnbaum" in laten graveren.

In het geval van de stoker Wessel Adrianus van der Brugge was het bericht van zijn overlijden voor zijn zuster, Cornelia van der Brugge, wel heel onverwacht gekomen.

Al twee jaar lang vroeg zij zich af waar haar avontuurlijke broer uithing. In oktober 1911 schreef haar man aan het ministerie van Buitenlandse Zaken en vroeg om inlichtingen. Het bleek, na ruggespraak met Engeland, dat Wessel een krakkemikkig sleepbootje van Afrika naar Zuid-Amerika had gebracht en daar zijn goed verdiende geld aan het opfeesten was. In mei 1912, bijna een maand nadat de Titanic was vergaan, kreeg Cornelia van de Nederlandse consul-generaal in Londen te horen dat haar broer ziek van een Engels schip afgemonsterd was en in Santos, Brazilië, verbleef.

In de zomer van 1912, toen de Titanic ramp al lang uit het nieuws was, zat Cornelia van der Brugge nog steeds te wachten op een teken van leven van haar broer. Wat was er terechtgekomen van de zieke Wessel in het verre Santos? Sinds begin mei had Cornelia niets meer vernomen. Op 12 augustus had de Nederlandse consul te Londen gevraagd of er nog iets vernomen was van Wessel van der Brugge. Het antwoord was toen negatief, er was niets vernomen.

16 Augustus had The Royal Mail Steam Packet Co. de Nederlandse consul laten weten dat ze Wessel ziek naar Southampton hadden vervoerd en hem daar op 23 maart 1912 aan land hadden gezet. De consul had dit bericht opzettelijk niet aan Cornelia doorgegeven. Hij wist toen al dat dat onnodig leed zou veroorzaken.

Op 31 augustus, vier en een halve maand na de ramp met de Titanic, werd er bij Cornelia aan de deur gebeld. Voor de deur stond de politie. Cornelia schrok, zoals iedereen schrikt van een onverwacht bezoek van de politie. De mededeling van de agent was kort, ze werd ontboden op het politiebureau.

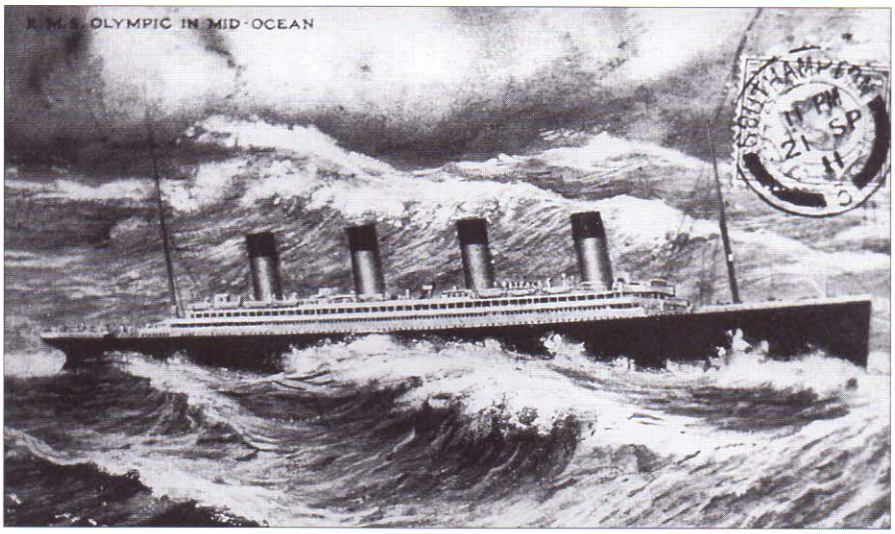
Daar werd haar meegedeeld dat haar broer Wessel Adrianus waarschijnlijk bij de ramp met de Titanic om het leven was gekomen.

Het bericht kwam zo volstrekt onverwacht en klonk zo onwaarschijnlijk, dat Cornelia het niet kon geloven. Het laatste dat ze vernomen had was dat hij ziek was en in Santos zat. Hoe kon haar broer dan op de, nu alweer ruim vier en een halve maand geleden, uit Engeland vertrokken en gezonken Titanic terecht zijn gekomen. De volgende dag schreef ze een brief rechtstreeks aan de Nederlandse consul te Londen

en sprak nogmaals haar ongeloof uit: was het wel dezelfde persoon? Wilde de consul niet eens informeren op een adres in Londen waar Wessel nog wel eens kwam?
De consul kon niet anders antwoorden dan dat het absoluut zeker was dat Wessel Adrianus van der Brugge bij de ramp om het leven was gekomen. Hij trok die conclusie niet zo maar, de correspondentie met The Royal Mail Steam Packet Co. en het onderzoek van de Nederlandse consul te Portsmouth, die speciaal afgereisd was naar Southampton, waren al duidelijk genoeg. Maar tenslotte maakte het bericht van de Engelse Board of Trade van 23 juli, aan alle twijfel een einde. De BOT informeerde toen koel en formeel waar men de nalatenschap van Van der Brugge (£ 1.4.-) heen diende te sturen.
In Groningen had Klaas Bolhuis een bijna even onverwachte ontmoeting met het noodlot, als Cornelia van der Brugge in Amsterdam. De broer van Klaas Bolhuis, Henderik, had na de dood van hun ouders in 1910, op 25 jarige leeftijd definitief het ouderlijk huis verlaten om een leven te leiden dat bij zijn karakter paste. Hij was een vlotte, goed uitziende jongeman met een veelbelovende toekomst. Hij was jong en kon als kok in zijn vak bogen op een internationale bekendheid. Zijn werkterrein was heel West-Europa en hij was te vinden in de grote, bekende hotels van Parijs, Monte Carlo en Oostende. Maar Hennie, zoals hij door zijn familie en vrienden werd genoemd, had ook een impulsief, soms zelfs driftig en niet altijd gemakkelijk karakter. Hij voelde zich een vrije jongen die de wereld wilde zien en veroveren. Hij liet geen kans voorbij gaan zijn reislust te bevredigen. Dat hield niet in dat hij het contact met thuis liet schieten, hooguit dat hij soms lang niet van zich liet horen en bijna voortdurend weg was. Maar met zijn werk verdiende hij voldoende om van tijd tot tijd terug te reizen naar zijn geboorteplaats en het was altijd een feest als hij weer terugkwam.
In de zomer van 1911 was Hennie een baan aangeboden op het nieuwe schip van de White Star Line, de Olympic. In september voer Hennie als kok op dit schip en was toen ook getuige van de aanvaring met de kruiser Hawke. De aanvaring maakte een diepe indruk op hem. Een dag later, op 21 september, stuurde hij een ansichtkaart van de Olympic en een brief naar huis, "bijna waren wij met man en muis vergaan, omdat het schip een zware aanvaring had gehad", schreef hij geschrokken.
Het volgende bericht dat Hennie naar huis stuurde, was minder angstaanjagend voor zijn familie. Hij zou in maart of april 1912, voor een weekje verlof naar huis komen. Maar Hennie kwam niet naar huis, niet in maart en niet in april. Mei en juni gingen voorbij en zijn broer Klaas begon zich ongerust af te vragen waarom er niets meer van Hennie werd vernomen. Hij legde geen enkel verband met de ondergang van de Titanic. Hennie zou immers verlof nemen. Begin juli kwam er een brief uit Oosterijk van een vriend van Hennie, die schreef dat het wel eens mogelijk zou kunnen zijn dat zijn vriend op de Titanic terecht was gekomen. Een paar dagen later schreef een vriend uit Frankrijk een soortgelijke brief. Klaas Bolhuis begon nu te twijfelen. Eind juli kwam daar abrupt een eind aan. Er lag een brief in de bus van de Nederlandse consul in Londen. De inhoud was kort en zakelijk. Van de Engelse Board of Trade had men vernomen dat Henri Bolhuis als Larder Cook van het à la carte restaurant op de Titanic, om het leven was gekomen! Wie waren de wettelijke erfgenamen, wilde men weten.
Het kostte Klaas Bolhuis enige moeite om het bericht te verwerken. Op 1 augustus schreef hij de enige erfgenaam van wijlen zijn broer te zijn. Op 20 augustus vroeg hij om verdere inlichtingen en kreeg die van de consul op 20 en 30 september. Later bleek dat Hennie nog een spaarbankboekje in Engeland had waar 21 pond op bleek te staan en dat met rente £21.6.5 waard was. Uiteindelijk ontving Klaas Bolhuis op 24 november 1912, zeven maanden na de ramp, een cheque ter waarde van *f* 257,35 en die het totaalbedrag van het spaarbankboekje vertegenwoordigde dat zijn broer hem na liet. Het had allemaal zo lang geduurd, omdat de burgemeester van Groningen eerst moest bevestigen dat Klaas inderdaad de enige erfgenaam van Hennie was. Maar bij die ene cheque bleef het niet. Op 4 juni 1913, ruim een jaar na de ramp, kwam er nog een cheque. Het ging nu om het door hem verdiende loon aan boord van de Titanic, £ 2.11.5 (*f* 31,10), dat uitbetaald werd. Van het bedrag had de Nederlandse overheid ook nog eens vijf cent ingehouden voor administratiekosten.

Cornelia Kalff-van der Brugge correspondeerde al twee jaar met de autoriteiten over de verblijfplaats van haar broer Wessel van der Brugge toen ze, volkomen onverwacht, te horen kreeg dat hij bij de Titanic ramp om het leven was gekomen.

Hendrik Bolhuis werkte als voorsnijder in het à la carte restaurant van de Titanic.



Hendrik Bolhuis had ook op de Olympic gewerkt en de aanvaring met de Hawke meegemaakt. Deze kaart stuurde hij na het incident naar huis.

De familie van Wessel van der Brugge had de hen toekomende nalatenschap wel eerder ontvangen, alhoewel de familie toch nog tot oktober 1912 had moeten wachten. Het bedrag was ook niet imposant te noemen. Als stoker verdiende de 39 jaar oude Wessel van de Brugge het standaard loon van 6 pond per maand. De afrekening over de zes dagen bedroeg dan ook niet meer dan £ 1.4.- (*f* 14,45). Dat bedrag moest over zijn twee broers en zijn zuster verdeeld worden, zodat elk nog geen vijf gulden kreeg.

Opmerkelijk is dat noch Bolhuis, noch van der Brugge, de bonus van een halve maand salaris kregen uitgekeerd, die alle Engelse bemanningsleden wel hadden gekregen.

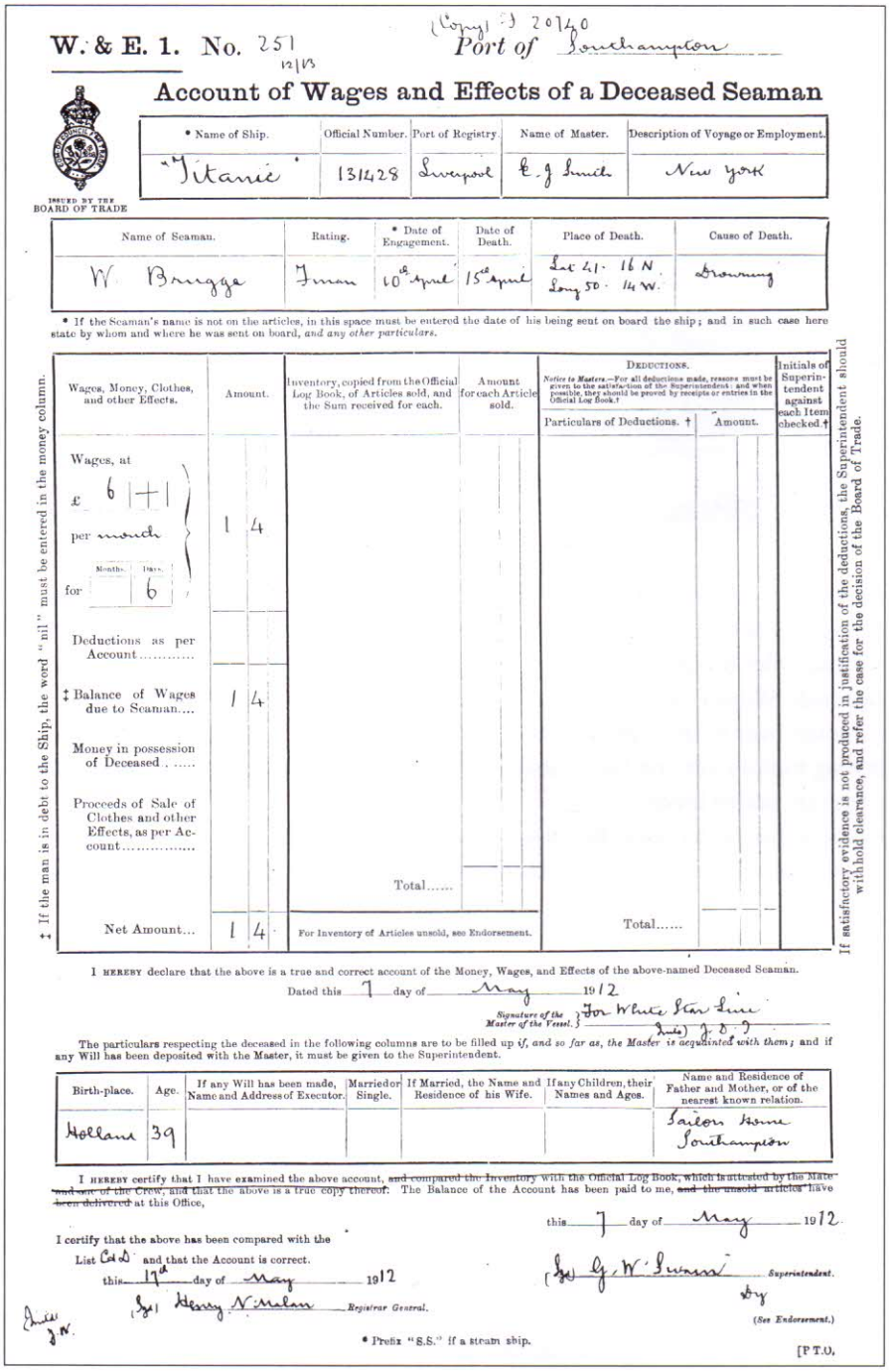
De acht maanden verschil in de uitbetaling van het honorarium van Van de Brugge en Bolhuis, vindt wellicht zijn oorsprong in het feit dat Bolhuis deel uitmaakte van het restaurant-personeel dat een aparte status had en ook apart op de monsterrol werd genoemd.

Dat de twee families zo lang hebben moeten wachten voordat ze bericht kregen van het verlies van hun familieleden, is een heel ander zaak. De laksheid van de White Star Line tegenover buitenlanders en de traag werkende molens van de Nederlandse bureaucratie, zijn daar grotendeels schuld aan. Toen de Board of Trade de Nederlandse consul op de hoogte bracht van het overlijden van Van de Brugge en Bolhuis, was het inmiddels 23 juli 1912. Zij hadden vanaf het eerste bericht van de ramp de monsterrol ter beschikking waarop de nationaliteiten van Van der Brugge en Bolhuis met "Holland" correct staan aangegeven. Onze ambtenaren hadden, in het geval van Van der Brugge, nog een maand nodig om zijn zuster in Amsterdam op de hoogte te stellen.

Er is maar heel weinig bekend over de drie Nederlanders in de korte periode dat ze aan boord van de Titanic waren. Van Bolhuis en Van der Brugge kan alleen gezegd worden dat ze gewoon hun werk gedaan hebben. Van jonkheer Reuchlin weten we iets meer door de eerste klas passagierslijst die Thompson Hamilton, de secretaris van Thomas Andrews, bijhield. Daarop gaf hij de voor hem bekende en belangrijke personen aan: de medewerkers van Harland & Wolff, een goede bekende als Mr Wyckoff van der Hoef en ook Mr jonkheer J.G. Reuchlin. George Reuchlin was dan ook bekend bij mensen als kapitein Smith, Bruce Ismay, Thomas Adrews en Wyckoff van der Hoef. Maar ook Robert Chisholm, de eerste tekenaar van Harland & Wolf, die aan boord was en de heer Parr, ook van Harland & Wolff, zullen voor Reuchlin geen onbekenden zijn geweest. Hij zal zeker contact met deze mensen gehad hebben en met hen gesproken hebben over de plannen voor de nieuwe Statendam. Reuchlin zal zeker van zijn bewondering voor de Titanic blijk hebben gegeven, maar details zijn niet bekend. Op Bruce Ismay na, hebben geen van deze mannen de ramp overleefd. Ismay heeft nooit de moed opgebracht om persoonlijk in contact te treden met de familie in Rotterdam.

De heer Reuchlin was in alles een eerste klas passagier. Toen de Titanic langzaam

Thompson Hamilton, secretaris van bouwmeester Thomas Andrews, was een bekende van de heer Reuchlin. Door zijn sumiere notities op de passagierslijst, is er iets bekend geworden over de contacten die de heer Reuchlin aan boord van de Titanic gehad moet hebben.



W. & E. 1. No. 251 12/13

(Copy) 20740

Port of Southampton

Account of Wages and Effects of a Deceased Seaman

ISSUED BY THE BOARD OF TRADE

* Name of Ship.	Official Number.	Port of Registry.	Name of Master.	Description of Voyage or Employment.
"Titanic"	131428	Liverpool	E. J. Smith	New York

Name of Seaman.	Rating.	* Date of Engagement.	Date of Death.	Place of Death.	Cause of Death.
W. Brugge	Fireman	10th April	15th April	Lat 41. 16 N. Long 50. 14 W.	Drowning

* If the Seaman's name is not on the articles, in this space must be entered the date of his being sent on board the ship; and in such case here state by whom and where he was sent on board, *and any other particulars.*

Wages, Money, Clothes, and other Effects.	Amount.	Inventory, copied from the Official Log Book, of Articles sold, and the Sum received for each.	Amount for each Article sold.	Deductions. Particulars of Deductions. †	Amount.	Initials of Superintendent against such Item checked.†
Wages, at £ 6 1+1 per month for Months / Days 6	1 4					
Deductions as per Account.....						
‡ Balance of Wages due to Seaman....	1 4					
Money in possession of Deceased.....						
Proceeds of Sale of Clothes and other Effects, as per Account.....						
		Total.....				
Net Amount...	1 4	For Inventory of Articles unsold, see Endorsement.		Total.....		

‡ If the man is in debt to the Ship, the word "nil" must be entered in the money column.

If satisfactory evidence is not produced in justification of the deductions, the Superintendent should withhold clearance, and refer the case for the decision of the Board of Trade.

I HEREBY declare that the above is a true and correct account of the Money, Wages, and Effects of the above-named Deceased Seaman.

Dated this 7 day of May 1912

Signature of the Master of the Vessel. } For White Star Line (Sgd) J. D. J.

The particulars respecting the deceased in the following columns are to be filled up *if, and so far as, the Master is acquainted with them;* and if any Will has been deposited with the Master, it must be given to the Superintendent.

Birth-place.	Age.	If any Will has been made, Name and Address of Executor.	Married or Single.	If Married, the Name and Residence of his Wife.	If any Children, their Names and Ages.	Name and Residence of Father and Mother, or of the nearest known relation.
Holland	39					Sailors Home Southampton

I HEREBY certify that I have examined the above account, ~~and compared the Inventory with the Official Log Book, which is attested by the Mate and one of the Crew,~~ and that the above is a true copy thereof. The Balance of the Account has been paid to me, ~~and the unsold articles have been delivered~~ at this Office,

this 7 day of May 1912

(Sgd) G. W. Inwood Superintendent.

By (See Endorsement.)

I certify that the above has been compared with the List Cd D and that the Account is correct.

this 17th day of May 1912

(Sgd) Henry N. Mulen Registrar General.

* Prefix "S.S." if a steam ship.

[P.T.O.

Drie weken na de ramp had de White Star Line de salarisrekening van Wessel van der Brugge al opgemaakt, maar het zou nog een half jaar duren totdat de zaak afgehandeld was. De halve maand bonus die overlevende bemanningsleden kregen, werd aan Van der Brugge niet toegekend, zijn verdiensten stopten op het moment dat de Titanic was gezonken. Van der Brugge was 42 jaar oud toen hij omkwam, niet 39, zoals op de afrekening staat.

zonk, bleef er voor hem weinig anders over dan zijn plaats tussen de mannen te aanvaarden en met het schip ten onder te gaan. Voor een stoker als Wessel van der Brugge was er nauwelijks een kans om te overleven. Stokers behoorden tot de machine-dienst die uit zo'n 325 man bestond, van hen werden er maar 72 gered. Hennie Bolhuis heeft de minste kans gehad om het er levend van af te brengen. Hij werd noch als passagier, noch als bemanning beschouwd en zelfs met grote argwaan bekeken. Het grootste deel van het à la carte restaurant personeel bestond uit Fransen en Italianen. De Engelsen hadden bepaald niet veel op met die "buitenlanders" en hielden ze zoveel mogelijk op afstand. Het gevolg was dat men ze niet op het sloependek toeliet en dat het hele restaurant-personeel in de buurt van hun hutten op het E-dek doelloos rondhing, wachtend op de dingen die zouden komen. Van de 85 man, die deel uitmaakten van de staf van het restaurant, overleefden alleen twee cassières en de klerk Paul Maugé de ramp. De laatste alleen omdat hij er met zijn bolhoed en een plaid over de arm, uitzag als een eerste klas passagier.
Met het uitbetalen van de nalatenschappen aan familieleden van de omgekomen Nederlanders, was de nasleep van de Titanic ramp in Nederland echter nog niet af-

Hendrik Bolhuis heeft, als medewerker van het à la carte restaurant, de minste kans gehad om heldhaftig op te treden of zijn leven te redden; de hele staf van het restaurant werd tot het laatst benedendeks gehouden.

gelopen. De Holland Amerika Lijn trok zich niet alleen het verlies van haar directeur, George Reuchlin, aan, ze nam ook de consequenties voor de familie van haar directeur Passage op zich. Ze ondersteunde de weduwe en haar twee kinderen, een dochtertje en een zoontje dat kort na de ramp werd geboren, met een pensioen van *f* 5.000,- per jaar.
In 1917 ging in Nederland een wet door de Tweede en Eerste Kamer, waarin werd bepaald dat giften aan personen belast moesten worden. De wet is een uitbreiding van de Successiewet. Noch de Holland Amerika Lijn, noch de weduwe Agathe Reuchlin ondernam iets ten aanzien van de jaarlijkse gift, omdat men er van uitging dat de Holland Amerika Lijn aan de weduwe een pensioen uitkeerde.
De ontvanger der directe belastingen dacht daar zeer lang over na en besloot twaalf jaar na de ramp, in 1924, zowel de weduwe als de Holland Amerika Lijn elk voor *f* 60.000,- aan te slaan. De ontvanger stond op het standpunt dat de Holland Amerika Lijn niet verplicht was ook maar iets aan de weduwe uit te keren en dat het derhalve niet om een pensioen, maar om een schenking ging.
Natuurlijk legden de weduwe en de Holland Amerika Lijn zich niet bij die opvatting neer en in 1925 kwam de zaak voor de Haagse rechtbank, die de ontvanger der belastingen in het gelijk stelde.
Toen gingen ook de kranten zich er mee bemoeien. "Een waarlijk weerzingwekkende heffing van schenkingsrecht", schreef professor B.P. Gomperts in een commentaar in de N.R.C. En meester A. Levie wees er op 6 mei 1926 nog eens op: "dat het door de ontvanger gevorderde bedrag hoger was dan de som van de uitkering". Het leek bijna logisch dat het vonnis in hoger beroep geen stand kon houden. In hetzelfde jaar vernietigt het Hof in 's Gravenhage dan ook het vonnis. Het Hof was van mening dat het in 1925, net als in 1912, als "algemeen een zedelijke verplichting (werd) erkend om werknemers en hun gezinnen in geval van een ongeluk een geldelijke bijdrage uit te keren". Zo'n uitkering is niet wettelijk verplicht, maar het voldoen aan een morele verplichting ontstaan door de natuurlijke verbintenis. Het voldoen aan die verplichting vond het Hof "nimmer een schenking".
Zes weken later bepleitte de toenmalige minister van financiën, De Geer, wetgeving bedoeld als in het vonnis van het Haagse Hof. De wet werd aangenomen en was de eerste belastingwet die het pensioen van weduwen en wezen regelt. De wet is door de jaren heen ongemoeid gelaten. In 1956 werd de wet onveranderd in de nieuwe succesiewetgeving overgenomen en stond in 1959 model voor de A.W.W. (de Algemen Weduwen- en Wezenwet) en werd een van onze belangrijke sociale voorzieningen.

Opmerkingen
Ook op de Californian bevonden zich Nederlanders. Eind juni 1911, was kapitein Lord met de Californian in Amsterdam geweest en het is goed mogelijk dat daar een aantal Nederlanders aanmonsterde. Toen de Californian op 5 april in Londen aan haar reis naar Boston begon, bevonden zich in elk geval twee Nederlanders aan boord. De scheepskok P.W. Janssen, die 42 jaar oud was, en een derde hofmeester, A.F. Bartmann, van 26 jaar. Koks en hofmeesters zijn doorgaans goed op de hoogte van wat er op een schip gebeurt en men kan veilig aannemen dat Janssen en Bartmann op die regel geen uitzonderingen waren. Toch is van beiden niet bekend dat ze ooit, in het openbaar, hun verhaal gedaan hebben over de gang van zaken aan boord van de Californian tijdens en na de nacht waarin de Titanic verging. Of ze familieleden in Nederland ooit iets hebben laten weten over hun betrokkenheid met de ramp, is ook nooit naar buiten gekomen.
De Statendam (II) heeft nooit onder Nederlandse vlag gevaren. Het schip kwam eind 1914 klaar en werd, onder bedreiging van totale inbeslagname opgeëist door de Engelse regering om als troepentransportschip ingezet te kunnen worden in de eerste wereldoorlog.
In april 1917 werd het schip, onder de naam Justicia, overgedragen aan de White Star Line en bemand met vrij veel oud personeel van de Titanic. Die waren vertrouwd met dit type schip. In de middag van 19 juli 1918 werd de Justicia, ten noorden van Ierland, door een Duitse torpedo midscheeps geraakt. Bijna 24 uur later zonk het schip. Er waren ruim 700 man aan boord. Zestien man machine-personeel overleefden de torpedering niet.

Verantwoording

Over de Titanic is zo veel geschreven, dat de oorspronkelijke informatie verloren lijkt te gaan onder een lawine van details en onzin. Wil men over de ramp schrijven, dan is het het eenvoudigst om terug te gaan naar de bronnen van 1912. In Nederland valt dat niet mee. In geen enkele bibliotheek zijn exemplaren van het Amerikaanse of Engelse onderzoek ter raadpleging voorhanden en boeken over de ramp uit die tijd, zijn niet van een noemenswaardig kaliber en bovendien bijna nergens te vinden.

Door een gelukkig toeval ben ik jaren geleden aan zowel een exemplaar van het Amerikaanse, als van het Engelse onderzoek gekomen. Het leverde duizenden pagina's met boeiend materiaal uit de allereerste hand op. De interviews met overlevenden uit de New Yorkse pers, in de dagen vlak na de aankomst van de Carpathia, zijn soms op hoofdzaken uitermate onbetrouwbaar. In New York overvielen de verslaggevers de overlevenden massaal om, koste wat het kost, voor hun krant een eerste en liefst ook een exclusief, interview te krijgen. Dat ging nog wel eens ten koste van de kwaliteit van de verslaggeving doordat de geïnterviewde, opgewonden door zoveel journalistieke belangstelling, de controle over zijn uitspraken verloor en de interviewer maar al te graag een spannend verhaal wilde horen en opschrijven. Een goed voorbeeld hiervan is het interview met eerste klas passagier advocaat Karl Behr. Van een man als Behr, die aan de Yale universiteit was opgeleid, zou verwacht mogen worden dat hij een redelijk evenwichtig verslag zou doen. Maar Behr sprak over "een frontale aanvaring" met "een imposante ijsberg", waarbij "de passagiers tegen het dek werden gesmeten" en "onmiddellijk 200 man bemanning omkwam". De universiteitskrant Yale News, waarvan men toch enige reserve en kwaliteit zou mogen verwachten, plaatste het interview zonder enig relativerend commentaar. Andere kranten namen daarna de uitspraken van Behr kritiekloos over. Later schreef Behr nog twee privé verslagen over zijn ervaringen op de Titanic. Daarin vertelt hij dat hij net in zijn hut terug was om naar bed te gaan, toen de aanvaring plaatsvond. Op het moment zelf, voelde hij niet meer dan een lichte trilling en dacht dat er een schroefas was gebroken. Gealarmeerd was hij absoluut niet en hij begon zich rustig uit te kleden. Pas toen hij hoorde dat de machines gestop waren, ging hij op onderzoek uit.

Ondanks dit voorbeeld en er zijn zeker meer van dit soort voorbeelden aan te wijzen, kan niet gezegd worden dat de kranten er maar op los fantaseerden of dat er sprake was van een hysterische berichtgeving door overlevenden en kranten. Over het algemeen heeft de pers heel redelijk en verantwoord verslag gedaan, maar het was voor de verslaggevers knokken om een interview en dat is aan de berichtgeving te merken.

Daarentegen ging het er uitermate bezadigd en gemoedelijk aan toe toen de Californian in Boston aankwam en kapitein Lord zijn verhaal in alle rust aan de verslaggevers kwijt kon. Er is geen enkele aanwijzing dat uitspraken van hem en andere Californian-opvarenden, onder druk van de pers tot stand zijn gekomen. Ernest Gill's verklaring voor de Boston Globe is wellicht een uitzondering, hij moest er wat voor doen om zijn $500,- te verdienen.

Naast getuigenverklaringen en kranteartikelen, zijn er de persoonlijke brieven, redevoeringen en publikaties van overlevenden. Sommige van die verklaringen werden in de loop der jaren bekend, andere zijn nog steeds privé of alleen in kleine

De advocaat Karl Behr fantaseerde er maar wat op los toen hij verslag deed aan de krant van zijn oude universiteit, Yale.

INTERNATIONAL MERCANTILE MARINE LINES
ALL OUR STEAMERS HAVE WIRELESS TELEGRAPH AND SUBMARINE SIGNALS
The Largest Steamers in the World
New 45,000 Tons Each
OLYMPIC
TITANIC
Sail from NEW YORK
April 13 3 P. M.
MAY 4, 25, JUNE 15, JULY 6.
APRIL 20 12 Noon
May 11, June 1 June 22, July 13
FRENCH A LA CARTE RESTAURANT, TURKISH & ELECTRIC BATHS, SWIMMING POOL, FOUR ELEVATORS, GYMNASIUM, VERANDAH CAFE, PALM COURT, SQUASH RACQUET COURT.
NEARBY SAILINGS
Vaderland.... April 13, 10:00 A. M.
Minnewaska.. April 14, 10:00 A. M.
Cedric..... April 18, 12:00 Noon
Lapland..... April 20, 10:00 A. M.
AMERICAN Pier 62, N. R. 9:30 A. M.
Plymouth—Cherbourg—Southampton
St. Louis.....May 11 | Philadelphia.....May 18
ATLANTIC TRANSPORT
New York—London Direct, Pier 58, N.R.
Minnewaska...Apr. 14, 10 AM | Minnehaha.May 11
Minnetonka.May 4, 10:30 AM | Minnew'ka.May 18
RED STAR Pier 61, N. R. 10 A. M.
London, Paris via Dover—Antwerp
Vaderland.....Apr. 13 | Kroonland.....Apr. 27
Lapland..... ...Apr 20 | Finland.....May 4
WHITE STAR Piers 59 & 60, N. R.
Plymouth—Cherbourg—Southampton
Olympic(new) Ap.13,3PM | Olympic (new)..May 4
Titanic (new).Ap. 20, n'n | Titanic. (new)...May 11
New York—Queenstown—Liverpool
Cedric....Apr. 18, noon | Adriatic.....May 2
Celtic.....Apr. 25, noon | Baltic.....May 9
FROM BOSTON To The MEDITERRANEAN
CANOPIC, Ap.27, 5 PM. CRETIC, May 18, 11 AM
CANADIAN SERVICE.
LARGEST STEAMERS FROM CANADA
MONTREAL VIA QUEBEC TO LIVERPOOL.
*CANADA May 4, June 1, June 29
MEGANTIC May 11, June 8, July 6
*TEUTONIC May 18, June 15, July 13
LAURENTIC May 25, June 22, July 20
*Only One Class of Cabin (II) Passengers.
PASSENGER DEPARTMENT, 9 BROADWAY, NEW YORK.

Advertentie uit de New York Times voor de eerste terugreis van de Titanic uit New York. De laatste van deze advertenties verscheen de dag na de ramp in de New Yorkse kranten.

kring bekend. Daarnaast zijn er nog de archieven. De Public Record Office in Kew bij Londen, heeft zes grote kartonnen dozen vol met wetenswaardigheden, maar ook met nieuwe raadsels. Wat is er met veel Californian materiaal, dat spoorloos verdwenen is, gebeurd. Alle beëdigde verklaringen van de bemanningen van de Titanic en de Californian zijn weg. Via andere wegen, heb ik een deel teruggevonden.
In de loop der jaren heb ik ook een aantal overlevenden van de ramp ontmoet. Hun verhalen waren altijd boeiend, ook al klopten details volstrekt niet met andere betrouwbare bronnen. Bijna allemaal zaten ze, volgens eigen zeggen en op hoogst persoonlijk gezag van kapitein Smith, in de laatste boot of hadden ze een schokkende nieuwigheid te vertellen, die ze al die jaren geheim hadden weten te houden. Maar allemaal hadden ze wel iets te vertellen dat interessant of van belang was. Frank Goldsmith over de schermutseling bij boot C. Mevrouw Pillsbury Snyder over hoe haar man – waar ze mee op huwelijksreis was – hun leven wist te redden door haar naar de stuurboordkant van het bootdek mee te nemen. Hij had snel in de gaten dat aan stuurboord de enige kans lag om alle twee gered te worden. Eva Hart over de ijsbergen rond de reddingsboot waarin ze zat, de ochtend na de ramp. Op een middag in februari 1987, viste ze uit een lade een brief die haar moeder de middag voor de ramp had geschreven en die Eva zelf, als zevenjarige, had afgesloten. De brief bevat weinig nieuws en valt Eva's eigen verhaal zelfs aan, maar bewijst ook dat overlevenden, zelfs 75 jaar na de ramp, nog wel eens met iets nieuws en interessants aankomen. Het is de laatste, nog bestaande brief, die aan boord is geschreven.
Een heel enkele keer hoefde ik niet zo ver weg om iets interessants te vinden. In de Technische Bibliotheek Zeeland, vond ik de memoires van tweede stuurman Lightoller van de Titanic en in het Vredespaleis in Den Haag de drie namen van de opgeroepen, maar niet gehoorde, Californian-bemanningsleden. Ze stonden gedrieën vermeld op een document, waar verschillende onderzoekers al jaren naar hadden gezocht, namelijk de eindrekening (The Return of Expenses) van het Engelse onderzoek. Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam heeft een exemplaar van de zeer zeldzame "Bibliotheca Titanicana" van Howard Chapin. Zeldzaam omdat er

De reis die nooit plaats vond; het vertrek van de Titanic uit New York.

slechts 50 privé exemplaren van zijn gedrukt. Henk de Nieuwenhoff, uit Haarlem stelde zijn foto-archief met prachtige Harland and Wolff foto's van het schip, ter beschikking.

Voor het verhaal over de Nederlanders op de Titanic, ben ik dank verschuldigd aan de heer De Haas van het archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De heer Kuiken van de Groningse Gemeentelijke Archiefdienst, diepte het dossier over Henrie Bolhuis voor mij op. Voor de foto's van de Nederlandse slachtoffers, ben ik hun nabestaanden zeer dankbaar. Jonkheer Reuchlin, de familie Bolhuis en mevrouw Goos-Kalff waren uiterst geduldig en behulpzaam. Mr. B. Wessels bracht mij op het spoor van de rechtszaak, die de familie Reuchlin versus de Nederlandse Staat aanspande over het pensioen van de weduwe van de heer J.G. Reuchlin.

Het meeste materiaal voor dit boek moest echter toch uit het buitenland komen. Patrick Stenson uit Engeland, loodste mij niet alleen veilig langs alle klippen die de foto's van Commander Lightoller omgeven, hij haalde ook zijn eigen archief leeg om mij van materiaal te voorzien over de oude avonturier en zeerot Charles Lightoller, die in 1940, samen met zijn zoon, in hun motorjacht Sundowner, 131 Engelse soldaten uit Duinkerken ophaalde. Leslie Reade uit Londen, gaf mij informatie over het Californian incident. Nooit eerder had iemand deze stukken gezien en de inhoud was uiterst onthullend. Toen zijn boek "The Ship that Stood Still" in 1993 uitkwam, haalde het, in zeer korte tijd, vier drukken in Engeland en Amerika. Het boek wordt gezien als een klassieker over dit onderwerp. Walter Lord hielp mij in New York aan vele unieke foto's, achtergrondinformatie en belangrijke bronnen. Bill MacQuitty uit Londen, vertelde mij, zeer beeldend, hoe hij als kleine jongen van zes aan zijn vaders hand de tewaterlating van de Titanic meemaakte, vooral het geraas van de remkettingen maakte grote indruk op hem.

Ik ben allen, ook hen die ik hier niet heb genoemd, zeer dankbaar en zij verdienen alle eer als dit boek iets kan bijdragen aan de oplossing van de vele raadsels, die er rond de Titanic bestaan.

Passagierslijst Titanic

Deze passagierslijst is samengesteld uit lijsten die na de ramp zijn gemaakt. De *cursief* gedrukte namen zijn van overlevenden. Namen tussen haakjes geven de algemeen bekende roepnaam aan, of de hoofdpersoon waarmee men reisde en H&W de werknemers van Harland & Wolff die 1e klas reisden. Indien bekend, is achter de naam het nummer van de reddingsboot geplaatst waarmee men de Titanic verliet en, eventueel, op welke boot men later is overgestapt (>). In veel gevallen is er grond voor twijfel aan de juistheid van de gegevens, ik heb dat aangegeven met een *. Een † geeft aan dat men in de boot is overleden Cherb. of Q.twn, geeft aan dat een passagier in Cherbourg of in Queenstown aan boord is gekomen; de overige passagiers scheepten in Southampton in.

1e klas

Allen, Miss Elizabeth Walton	2
Allison, Master Hudson Trevor	11
Allison, Miss Helen Lorraine	
Allison, Mr Hudson Joshua C.	
Allison, Mrs Bessie W. D.	
Anderson, Mr Harry	3*
Andrews, Miss Kornelia T.	10
Andrews, Mr Thomas (H&W)	
Appleton, Mrs Charlotte D.	2
Artagaveytia, Mr Ramon	Cherb.
Astor Mrs Madeleine Force	4 Cherb.
Astor, Colonel John Jacob	Cherb.
Aubert, Mrs (Guggenheim) L. P. 9	Cherb.
Barber, Miss (Cavendish) S.	6
Barkworth, Mr Algernon H.	B
Baumann, Mr John D.	Cherb.
Baxter, Mr Quigg E.	Cherb.
Baxter, Mrs Helene	6* Cherb.
Bazzani, Miss (Bucknell) A.	8
Beattie, Mr Thomason	A† Cherb.
Beckwith, Mr Richard L.	5
Beckwith, Mrs Sallie M.	5
Behr, Mr Karl H.	5 Cherb.
Bessetti, Ms (J.S.White) A.	8
Bidois, Miss (Astor) Rosalie	4 Cherb.
Bird, Miss (Straus) Ellen	8
Birnbaum, Mr Jakob	Cherb.
Bishop, Mr Dickinson H.	7
Bishop, Mrs Hellen W.	7
Bjornstrom S, Mr Hokan	D sprong
Blackwell, Mr Stephen Weart	
Blank, Mr Henry	7*
Bonnell, Miss Caroline	8*
Bonnell, Miss Lily	8*
Borebank, Mr J. J.	
Bowen, Miss Grace S.	4
Brady, Mr James B.	
Brandeis, Mr Emil	Cherb.
Brayton Mr George (Boy)	15*
Brewe, Dr Arthur Jackson	Cherb.
Brown, Mrs Coroline L. J. D	
Brown, Mrs Margaret (Molly)	6 Cherb.
Bucknell, Mrs Emma	8 Cherb.
Burnell, Miss (Bonnel) Laura	13*
Burns, Miss (Spedden) E.	3
Butt, Major Archibald W.	
Calderhead, Mr Edward P.	5>7
Candee, Mrs Helen C. H.	6 Cherb.
Cardeza, Mr Thomas D. M.	3 Cherb.
Cardeza, Mrs Charlotte	3
Carrau, Mr Francisco M.	
Carrau, Mr Jose P.	
Carter, Master William T.	4
Carter, Miss Lucile P.	4
Carter, Mr William E.	C
Carter, Mrs Lucile P.	4
Case, Mr Howard B.	
Cassebeer, Mrs Genevieve F.	5 Cherb.*
Cavendish, Mr Turrell W.	
Cavendish, Mrs Julia F. S.	6
Chaffee, Mr Herbert F.	
Chaffee, Mrs Carrie T.	
Chambers, Mr Norman Campbell	5
Chambers, Mrs Bertha G.	5
Chandowson, Miss (Ryerson) V.	Cherb.
Cherry, Miss Gladys	8
Chevré, Mr Paul	7 Cherb.
Chibnall, Miss Elsie	6
Chibnall, Mrs Edith M.	6
Chisholm Roderick R. (H&W)	
Clark, Mr Walter M.	Cherb.
Clark, Mrs W.M.	4 Cherb.
Cleaver, Miss (Allison) A. M.	
Clifford, Mr George Quincy	
Colley, Mr Edward Pomeroy	
Compton Jr, Mr Alexander T.	Cherb.
Compton, Miss Sarah R.	14 Cherb.
Compton, Mrs Mary E. I.	14 Cherb.
Cornell, Mrs Malvivna H. L.	2
Crafton, Mr John B.	
Crosby, Miss Harriette R.	5
Crosby, Mr Edward G.	
Crosby, Mrs Catherine E. H.	5
Cummings, Mr John Bradley	Cherb.
Cummings, Mrs Florence	4 Cherb.
Daly, Mr Peter D.	A*
Daniel, Mr Robert W.	7*
Daniels, Miss (Allison) Shara	
Davidson, Mr Thornton	Cherb.
Davidson, Mrs Orian	3 Cherb.
Dick, Mr Albert A.	3
Dick, Mrs Vera G.	3
Dodge, Dr Washington	13
Dodge, Master Washington	5 7*
Dodge, Mrs Ruth	5 7*
Douglas, Mr Walter D.	Cherb.
Douglas, Mrs Mahala D.	2 Cherb.
Douglas, Mrs Suzette	6* Cherb.
Drachstedt von, Baron Alfred.	7* Cherb.
(werkelijke naam, *Nourney*)	
Duff Gordon, Lady Lucile	1 Cherb.
Duff Gordon, Sir Cosmo E.	1 Cherb.
Dulles, Mr William Crothers	Cherb.
Earnshaw, Mrs Olive (Boulton)	7
Endres, Miss (Astor) C. L.	4*
Eustis, Miss Elizabeth M.	4
Evans, Miss Edith C.	B of A Cherb.
Farthing, Mr (Straus) John	
Flegenheim, Mrs Antoinette	7*
Fleming, Miss (Thayer) M.	4 Cherb.
Flynn, Mr John I.	5>7
Foreman, Mr Benjamin L.	
Fortune, Master Charles A.	
Fortune, Miss Alice E.	10* 3
Fortune, Miss Ethel F.	10* 3
Fortune, Miss Mable	10* 3
Fortune, Mr Mark	
Fortune, Mrs Mary	10* 3
Francatelli, Miss (Gordon) L.	1 Cherb.
Franklin, Mr Thomas P.	
Frauenthal, Dr Henry W.	5 sprong
Frauenthal, Mr Isaac G.	5 sprong
Frauenthal, Mrs Clara H..	5
Freeman, Mr (Ismay) Ernest	
Frölicher-Stehli, Miss M.	5 Cherb.
Frölicher-Stehli, Mr Max.	5 Cherb.
Frölicher-Stehli, Mrs M.	5 Cherb.
Futrelle, Mr Jacques (Jack)	
Futrelle, Mrs May P.	9
Gee, Mr Arthur	
Geiger, Miss (Widener) Emily	4
Gibson, Miss Dorothy	7
Gibson, Mrs Pauline C. B.	7
Giglio, Mr (Guggenheim) Victor	Cherb.
Goldenberg, Mr Samuel L.	5
Goldenberg, Mrs Edwiga	5
Goldschmidt, Mr George B.	Cherb.
Gracie, Colonel Archibald	B
Graham, Miss Margaret E.	3
Graham, Mr William T.	
Graham, Mrs Edith	3
Greenfield, Mr William B.	7 Cherb.
Greenfield, Mrs Blanche	7* Cherb.
Guggenheim, Mr Benjamin	Cherb.
Harder, Mr George A.	5 Cherb.
Harder, Mrs Dorothy	5 Cherb.
Harper, Mr Henry Sleeper	3
Harper, Mrs Mayra	3
Harrington, Mr (Moore) Charles	
Harris, Mr Henry Burkhardt	
Harris, Mrs Renée D	
Harrison, Mr W. (secrt. Ismay)	
Hassan, Mr M. Houssein	3
Haven, Mr E.	15

Hawksford, Mr Walter James	3*
Hays, Miss Margaret	7
Hays, Mr Charles Melville	
Hays, Mrs Clara J.	5
Head, Mr Christopher	
Hilliard, Mr Herbert Henry	
Hipkins, Mr William E.	
Hippach, Miss Jean G.	4 Cherb.
Hippach, Mrs Ida S.	4 Cherb.
Hogeboom, Mrs Anna	10
Holverson, Mr Alexander O.	
Holverson, Mrs Mary A.	
Hoyt, Mr Frederick M.	D* Cherb.
Hoyt, Mr William F.	14*†
Hoyt, Mrs Jane A. D	Cherb.
Isham, Miss A. E.	Cherb.
Ismay, Mr J. Bruce	C
Izard, Miss	6
Jones, Mr Charles C.	
Julian, Mr Henry Forbes	
Keeping, Mr (Widener) Edwin	
Kenchen, Miss (Robert) Amelia	2
Kent, Mr Edward A.	Cherb.
Kenyon, Mr Frederick R.	
Kenyon, Mrs Marion	8
Kimball, Mr Edwin N. Jr.	5
Kimball, Mrs Gertrude	5
Klaber, Mr Herman	
Leader, Mrs (Dr) Alice Farnam	8
Lewy, Mr E. G.	Cherb.
Lindeberg-Lind, Mr Edward	
Lindstrom, Mrs Sigrid	6*
Lines, Miss Mary C.	9
Lines, Mrs Elizabeth L. .	9
Long, Mr Milton C.	
Longley, Miss Gretchen F.	10
Loring, Mr Joseph H.	
Madill, Miss Georgette A.	2
Maguire, Mr John E.	
Maloney, Miss (Rothes) R.	8
Maréchal, Mr Pierre	7 Cherb.
Marvin, Mr Daniel W.	
Marvin, Mrs Mary G.	
McCaffry, Mr Thomas F.	Cherb.
McCarthy, Mr Timothy J.	
McGough, Mr James R.	7
Meyer, Mr Edgar J.	Cherb.
Meyer, Mrs Leila	6 Cherb.
Millet, Mr Francis (Frank) D.	Cherb.
Minahan, Dr William E.	Q.twn.
Minahan, Miss Daisy E.	14 Q.twn.
Minahan, Mrs Lillian	14 Q.twn.
Mock, Mr Philip E.	11
Molsom, Mr Haeey M.	
Moore, Mr Clarence	
Natsch, Mr Charles H.	Cherb.
Neur, les, Mr (Cardeza) G.	3
Newell, Miss Madeleine	6* Cherb.
Newell, Miss Marjorie	6* Cherb.
Newell, Mr Arthur W.	Cherb.
Newsom, Miss Helen	5
Nicholson, Mr Arthur E.	
Olivia, Miss (Penasco) Mlk	8 Cherb.
Ormont, Mr Alfred F.	7 Cherb.
Ostby, Miss Helen Ragnhild	5
Ostby, Mr Engelhart Cornelius	
Ovies y Rordrguez, Mr S. S.	Cherb.
Parr William H. M. (H&W)	
Partner, Mr Austin	
Payne, Mr Vivian P.	
Pears, Mr Thomas	
Pears, Mrs Edith	8
Penasco de Satode, Mr Victor	Cherb.
Penasco de Satode, Mrs Satode	8 Cherb.
Pericault, Miss (Hays) A.	3
Peuchen, Major Arthur G.	6
Pillsbury Snyder, Mr John	7
Pillsbury Snyder, Mrs Nelle	7
Porter, Mr Walter Chamberlain	
Potter, Mrs Lilly	7*
Regheim, Mr (J.S.White) Sante	
Reuchlin, Jonkheer J. G.	Cherb.
Rheims, Mr George A	Cherb.
Robbins, Mr (Astor) Victor	Cherb.
Robert, Mrs Elizabeth Walton	2
Roebling, Mr Washington A. II	
Romaine, Mr Carles H.	15*
Rood, Mr Hugh R.	
Rosenshine, Mr (Thorne) G.	Cherb.
Ross, Mr John Hugo	
Rothes, Countess of Lucy M.	8
Rothschild, Mr Martin	Cherb.
Rothschild, Mrs Elizabeth L.	6 Cherb.
Rowe, Mr Alfred G.	
Roy, le, Miss (Douglas)	Cherb.
Russell, Miss Edith L.	11 Cherb.
Ryerson, Master John B.	4 Cherb.
Ryerson, Miss Emily	4 Cherb.
Ryerson, Miss Susan	4 Cherb.
Ryerson, Mr Arthur L.	Cherb.
Ryerson, Mrs Emily Borie	4 Cherb.
Saalfeld, Mr Adolphe	3*
Salomon, Mr Abraham L.	1*
Schabert, Mrs Emma	11
Segesser, Miss Emma	9
Serepeca, Miss (Carter) Augusta	
Seward, Mr Frederic K.	7
Shutes, Miss (Graham) E. W.	3
Silverthorne, Mr Spencer V.	5
Silvey, Mr William B.	Cherb.
Silvey, Mrs Alice	Cherb.
Simonius-Blumer, Oberst A.	3*
Sloper, Mr William T.	7
Smart, Mr John M.	
Smith, Mr J. Clinch	Cherb.
Smith, Mr Lucien P.	Cherb.
Smith, Mr Richard W.	
Smith, Mrs L.P. Eloise	6 Cherb.
Soloman, Mr A. L.	1
Spedden, Master Robert D.	3
Spedden, Mr Frederick O.	3
Spedden, Mrs Margaretta C.	3
Spencer, Mr William A.	Cherb.
Spencer, Mrs Marie	6* Cherb.
Spencer, Mrs' Maid	6* Cherb.
Staehelin, Dr Max	3*
Stead, Mr William T.	
Stengel, Mr (Dr.) C. E. Henry	1
Stengel. Mrs Annie May	5
Stephenson, Mrs Martha Eustis	4
Stewart Marceau, Mr Albert A.	Cherb.
Stone, Mrs Martha E.	6
Straus, Mr Isidor	
Straus, Mrs Ida Blum	
Sutton, Mr Frederick (Fred)	
Swift, Mrs Margaret W.	8
Taussig, Miss Ruth	8
Taussig, Mr Emil	
Taussig, Mrs Tillie	8
Taylor, Mr Elmer Z.	5
Taylor, Mrs Juliet C.	5
Thayer, Mr John (Jack) B., Jr	B Cherb.
Thayer, Mr John B.	Cherb.
Thayer, Mrs Marian L. M.	4 Cherb.
Thorne, Mrs Maybelle	D* Cherb.
Tucker, Mr Gilbert M., Jr	7
Uruchurtu, Mr Manuel R.	Cherb.
Van Der Hoef, Mr Wyckoff	
Villiers, Mrs de Berth	6*
Walker, Mr William A.	
Ward, Ms (Cardeza) Anna	3
Warren, Mr Frank M.	Cherb.
Warren, Mrs Anna	5 Cherb.
Weir, Mr (Colonel) John	
White, Mr Percival W.	
White, Mr Richard F.	
White, Mrs J. Stuart Ella	8 Cherb.
Wick, Miss Mary N.	8 Cherb.
Wick, Mr George D.	Cherb.
Wick, Mrs Mary	8 Cherb.
Widener, Mr George D.	
Widener, Mr Harry E.	
Widener, Mrs Eleanor Elkins	4
Willard, Miss Constance	
Williams, Mr Charles Duane	Cherb.
Williams, Mr Fletcher F. L.	
Williams, Mr Richard N. Jr	A Cherb.
Wilson, Ms (Spedden) Helen	3
Woolner, Mr Hugh	D sprong
Wright, Mr George	
Yates Mr, Alias Rogers Jay	
Young, Miss Marie	8
Young, Miss' Maid	

2e klas

Abelson, Mr Samuel	Cherb.
Abelson, Mrs Anna	12* Cherb.
Aldworth, Mr (Carter) C. A.	
Andrew, Mr Edgar	
Andrew, Mr Frank	
Angle, Mr William	
Angle, Mrs Florence	11
Ashby, Mr John	
Baily, Mr Percy	
Baimbrigge, Mr Charles R.	
Balls, Mrs Ada E. Hall	
Banfield, Mr Frederick J.	
Bateman, Rev Robert J.	
Beane, Mr Edward	
Beane, Mrs Ethel C.	
Beauchamp, Mr H. J.	
Becker, Master Richard F.	11
Becker, Miss Marion L.	11
Becker, Miss Ruth E.	13
Becker, Mrs Nellie E.	11
Beesley, Mr Lawrence	13
Bentham, Miss Lillian W.	12*
Berriman, Mr William	
Botsford, Mr William H.	
Bowenur, Mr Solomon	
Bracken, Mr James H.	
Brito de, Mr Jose	
Brown, Miss Edith Eileen	14
Brown, Miss Mildred	11*

Brown, Mr William Tms. S.	
Brown, Mrs Elizabeth C.	14
Bryhl, Miss Dagmar	12*
Bryhl, Mr Kurt A. G.	
Buss, Miss Catherine (Kate)	9
Butler, Mr Reginald F.	
Byles, Rev. Thomas R. D.	
Bystrom, Miss Carolina	
Caldwell, Master Alden G.	13
Caldwell, Mr Albert F.	13
Caldwell, Mrs Sylvia	13
Cameron, Miss Clear	
Carbines, Mr William	
Carlo del, Mr Sebastian	Cherb.
Carlo del, Mrs Argenia G.	Cherb.
Carter, Mrs Lucile P.	
Carter, Rev. Ernest C.	
Chapman, Mr Charles H.	
Chapman, Mr John H.	
Chapman, Mrs Elizabeth	
Christy, Miss Julie	
Christy, Mrs Alice F.	
Clarke, Mr Charles V.	
Clarke, Mrs Ada Maria	14*
Coleridge, Mr Reginald C.	
Collander, Mr Erik	
Collett, Mr Sidney C. Stuart	9
Collyer, Miss Marjory	14
Collyer, Mr Harvey	
Collyer, Mrs Charlotte T.	14
Cook, Mrs Selina R.	14
Corbett, Mrs Irene C.	
Corey, Mrs Mary P. E. M.	
Cotterill, Mr Harry	
Davies, Mr Charles H.	
Davis, Master John M.	
Davis, Miss Mary	13*
Davis, Mrs Agnes	
Deacon, Mr Percy	
Denbury, Mr Herbert	
Dibden, Mr William	
Doling, Miss Elsie	
Doling, Mrs Ada	
Douton, Mr William J.	
Drew, Master Marshall	11
Drew, Mr James V.	
Drew, Mrs Lulu T.(Opie)	11
Duran y More, Florentina	12* Cherb.
Duran y More, Miss Asuncion	12* Cherb.
Eitemiller, Mr George F.	
Enander, Mr Ingvar	
Fahlstrom, Mr Arne Jonas	
Faunthorpe, Mr Harry	
Fillbrook, Mr Charles	
Fox, Mr Stanley H.	
Funk, Miss Annie	
Fynney, Mr Joseph J.	
Gale, Mr Harry	
Gale, Mr Shadrach	
Garside, Miss Ethel	
Gaskell, Mr Alfred	
Gavey, Mr Lawrence	
Gilbert, Mr William	
Giles, Mr Edgar	
Giles, Mr Frederick	
Giles, Mr Ralph	
Gill, Mr John W.	
Gillespie, Mr William	
Givard, Mr Hans Christensen	
Greenberg, Mr Samuel	
Hale, Mr Reginald	
Hamalainen, Master Wiljo	
Hamalainen, Mrs Anna	
Harbeck, Mr William H.	
Harper, Miss (Pont) Nina	11*
Harper, Rev. John	
Harris, Mr George	
Harris, Mr Walter	
Hart, Miss Eva M.	14
Hart, Mr Benjamin	
Hart, Mrs Esther	14
Herman, Miss Alice	9*
Herman, Miss Kate	9*
Herman, Mr Samuel	
Herman, Mrs Jane	9*
Hewlett, Mrs Mary D.	13*
Hickman, Mr Leonard	
Hickman, Mr Lewis	
Hickman, Mr Stanley	
Hiltunen, Miss Martha	
Hocking, Miss Nellie	
Hocking, Mr George	
Hocking, Mr Samuel. J.	
Hocking, Mrs Elizabeth	
Hodges, Mr Henry P.	
Hold, Mr Stepehn	
Hold, Mrs Annie	
Hood, Mr Ambrose	
Hosono, Mr Masafumi	13*
Howard, Mr Benjamin	
Howard, Mrs Ellen T.	
Hunt, Mrs George H	
Ilett, Miss Bertha	2
Jacobsohn, Mr Sidney S.	
Jacobsohn, Mrs Amy F.	
Jarvis, Mr John D.	
Jefferys, Mr Clifford	
Jefferys, Mr Ernest	
Jenkin, Mr Stephen	
Jerwan, Mrs Marie	Cherb.
Kantor, Mr Sehua	
Kantor, Mrs Miriam	
Karnes, Mrs Claire B.	
Keane, Miss Nora A.	13 10* Q.twn.
Keane, Mr Daniel	Q.twn.
Kelly, Mrs Florence	
Kirkland, Rev. Charles L.	Q.twn.
Kvillner, Mr Johan H. J.	
Lahtinen, Mr William	
Lahtinen, Mrs Anna	
Lamb, Mr John J.	Q.twn.
Lamore, Mrs Amelia	D>14
Lehmann, Miss Bertha	Cherb.
Leitch, Miss Jessie	11*
Levy, Mr R. J.	
Leyson, Mr Robert W. N.	
Lingan, Mr John	Q.twn.
Louch, Mr Charles	
Louch, Mrs Alice Adela	14*
Mack, Mrs Mary	
Malachard, Mr M. Noel	Cherb.
Mallet, Master André	Cherb.
Mallet, Mr Albert	Cherb.
Mallet, Mrs Antoinette	Cherb.
Mangiavacchi, Mr Serafino E.	Cherb.
Mantvila, Rev Joseph	
Marshall, Mr Henry	
Marshall, Mrs Kate L.	
Matthews, Mr William J.	
Maybery, Mr Frank H.	
Mayer, Mr August	
McCrae, Mr Arthur Gordon	
McCrie, Mr James M.	
McKane, Mr Peter D.	
Mellenger, Miss Madeleine V.	14>12
Mellenger, Mrs Elizabeth A.	14>12
Mellor, Mr William J.	A B*
Milling, Mr Jacob C.	
Mitchell, Mr Henry	
Morawick, Dr Ernest	
Mudd, Mr Thomas C.	
Myles, Mr Thomas F.	Q.twn.
Nasser, Mr Nicolas	Cherb.
Nasser, Mrs Adele	Cherb.
Navratil, Master Edmond	D
Navratil, Master Michel M.	D
Navratil, Mr Michel L. (Hoffman)	
Nesson, Mr Israel	
Nicholls, Mr Joseph C.	
Norman, Mr Robert D.	
Nye, Miss Elizabeth	11
Otter, Mr Richard	
Oxenham, Mr P. Thomas	
Padro y Manet, Mr Julian	Cherb.
Pain, Dr Alfred	
Pallas y Castello, Mr Emilio	Cherb.
Parker, Mr Clifford R.	
Parrish, Mrs L.Davis	10 12*
Pengelly, Mr Frederick	
Pernot, Mr (Guggenheim) Rene	Cherb.
Peruschitz, Rev. Joseph M.	
Phillips, Miss Alice	12
Phillips, Mr Robert	
Pinsky, Miss Rosa	
Ponesel, Mr Martin	
Portaluppi, Mr Emilio	
Pulbaum, Mr Frank	Cherb.
Quick, Miss Phyllis	11*
Quick, Miss Vera W.	11* 13
Quick, Mrs Jane	11*
Reeves, Mr David	
Renouf, Mr Peter H.	
Renouf, Mrs Lillian	
Reynaldo, Mrs Encarnacio	
Richard, Mr Emile	Cherb.
Richards, Master George S.	5* Cherb.
Richards, Master William R.	5* Cherb.
Richards, Mrs Emily (Borek)	5* Cherb.
Ridsdale, Miss Lucy	
Roche La, Miss Louise	C* Cherb.
Roche La, Miss Simonne	C* Cherb.
Roche La, Mr Joseph	C* Cherb.
Roche La, Mrs Juliette	C* Cherb.
Rogers, Mr Harry	
Rugg, Miss Emily	12*
Sedgwick, Mr Charles F. W.	
Sharp. Mr Percival	
Shelley, Mrs Imanita	12* 10
Silven, Miss Lyyli	
Sincock, Miss Maude	11*
Siukonnen, Miss Anna	
Sjostedt, Mr Ernest A.	
Slayter, Miss Nusthm	13 Q.twn.
Slemen, Mr Richard J.	
Smith, Miss Marion	
Smith, Mr (Schmidt) Augustus	
Sobey, Mr Hayden	

Stanton, Mr Semuel Ward	Cherb.
Stokes, Mr Phillip Joseph	
Swane, Mr George	
Sweet, Mr George	
Toomey, Miss Ellen	9*
Trant/Trout, Mrs Jessie L	9*
Tronpiansky, Mr Moses A.	
Troutt, Miss Edwina C.	16D*
Turpin, Mr William J.	
Turpin, Mrs Dorothy	
Veale, Mr James	
Walcroft, Miss Nellie	
Ware, Mr John James	
Ware, Mr William J.	
Ware, Mrs Florence L.	12*
Watt, Miss Bertha	9*
Watt, Mrs Bessie	9*
Webber, Miss Susan	13
Weisz, Mr Leopold	
Weisz, Mrs Matilda	
Wells, Master Ralph L.	
Wells, Miss Joan	
Wells, Mrs Addie	
West, Miss Barbara J.	
West, Miss Constance M.	
West, Mr Edwy Arthur	
West, Mrs Ada	
Wheadon, Mr Edward H.	
Wheeler, Mr Edwin	
Wilhelms, Mr Charles	9*
Wilkinson-Faunthorpe, Mrs L.	
Williams, Mr Charles E.	B
Wright, Miss Marian	9
Yrois, Miss H.	

3e klas

Andersson, Miss E. Anna M.	
Abbing, Mr Anthony	
Abbott, Master Eugene J.	
Abbott, Mr Rossmore Edward	
Abbott, Mrs Rosa	A of B
Abelseth, Miss Anna Karen	
Abelseth, Mr Olaus	A*
Abrahamsson, Mr August	15*
Adahl, Mr Mauritz Nils M.	
Adams, John	
Ahlin, Mrs Johanna P.	
Ahmed, Mr Ali	
Aks, Frank Phillip (kind)	11
Aks, Master Sam Leah	13* 11
Alexander, Mr William	
Alhomaki, Mr Ilmari Rudolf	
Ali, Mr William	
Allen, Mr William Henry	
Allum, Mr Owen George	
Andersen, Mr Albert Kaivin	
Andersen, Mr Thor Olsvigen	
Anderson, Ms Carla	
Andersson, Miss Ebba (kind)	
Andersson, Miss Erna	
Andersson, Miss I. (kind)	
Andersson, Miss S. (kind)	
Andersson, Mr Anders Johan	
Andersson, Mr Johan Samuel	
Andersson, Mrs Alfrida K.	
Andersson, Mrs Ida A. M.	
Andersson, Master S. (kind)	
Andreasson, Mr Paul Edvin	
Angheloff, Mr Minko	
Arnold, Mr Joseph	
Arnold, Mrs Josephine F.	
Aronsson, Mr Ernest A. A.	
Asaf, Mr Gerioo	Cherb.
Asim, Mr Adola	
Asplund, Clarence G.H.(kind)	
Asplund, E. R. F. (kind)	4*
Asplund, Filip O. (kind)	
Asplund, Miss L. G. (kind)	4
Asplund, Mr Carl O. V. G.	
Asplund, Mr Johan Charles	
Asplund, Mrs Selma Augusta E.	4*
Asplund, Master C. E. (kind)	
Assaf, Mr Girios	Cherb.
Assaf, Mrs Mariana	C* Cherb.
Assam, Mr Ali	
Attala, Mr (Kali) Solomon	Cherb.
Attalah, Ms Malaka	Cherb.
Augustsson, Mr Albert	
Baccos, Mr Rafael	Cherb.
Backstrom, Mr Karl Alfred	
Backstrom, Mrs Maria M.	
Baclini, Miss Helene	Cherb.
Baclini, Mrs Latifa	Cherb.
Baclini, Mrs Maria	Cherb.
Baclini, Mstr Eugene	Cherb.
Badman, Emily L.	
Badt, Mr Mohamed	Cherb.
Balkic, Mr Cerin	
Banoura, Miss Ayout	Cherb.
Barbara, Miss Saude	Cherb.
Barbara, Mrs Catherine	Cherb.
Barry, Ms Julia	Q.twn.
Barton, Mr David	
Baulner, Mr Uscher	Cherb.
Beavan, William T.	
Bengtsson, Mr John V.	
Berglund, Mr Karl I. S.	
Betros, Mr Tannous	Cherb.
Billiard van, Master J.	
Billiard van, Master W.	
Billiard van, Mr Austin	
Bing, Mr Lee	
Birkeland, Mr Hans	
Bjorklund, Mr Ernst Hurbert	
Borlos, Mr Nourelain	Cherb.
Borlos, Mrs Suelani	Cherb.
Bostandyeff, Mr Guentcho	
Boulos, Master Akar	Cherb.
Boulos, Miss Laura	
Boulos, Mr Hanna	Cherb.
Boulos, Mrs Sultana	Cherb.
Bourke, Mr John	Q.twn.
Bourke, Ms Catherine	Q.twn.
Bowen, Mr David	
Bradley, Miss Bridget D.	13* Q.twn.
Braf, Miss Elin Ester Maria	
Brahim, Mr Youssef lost	Cherb.
Braund, Mr Lewis R.	
Braund, Mr Owen H.	
Brobek, Mr Karl Rudolf	
Brocklebank, Mr William A.	
Buckley, Miss Katherine	Q.twn.
Buckley, Mr Daniel	Q.twn.
Burke, Mr Jeremiah	Q.twn.
Burns, Miss Mary	Q.twn.
Burns, Miss Mary D.	Q.twn.
Cacic, Mr Grego	
Cacic, Mr Luka	
Cacic, Mrs Maria	
Cacic, Ms Manda	
Calie, Mr Peter	
Canavan, Mary	Q.twn.
Canavan, Mr Patrick	Q.twn.
Cann, Mr Ernest	
Caram, Mr Joseph (Kareem)	Cherb.
Caram, Mrs Maria Elias	Cherb.
Carlsson, Mr August Sigfrid	
Carlsson, Mr Carl Robert	
Carr, Jeannie	Q.twn.
Carr, Miss Hellen	Q.twn.
Carver, Alfred J.	
Cassem, Mr Nassef B.	Cherb.
Celotti, Mr Francesco	
Chartens, Mr David	Q.twn.
Chehab, Mr Emir Farres	Cherb.
Chip, Mr Chang	
Christmann, Mr Emil	
Chronopoulos, Apostolos	Cherb.
Chronopoulos, Mr Demetrios	Cherb.
Coelho, Mr Domingos F.	
Cohen, Mr Gurshon (Gus) PS	
Colbert, Mr Patrick	Q.twn.
Coleff, Mr Tatio (Fotio)	
Coleff, Mr Veyo (Peyo)	
Conlin, Mr Thomas Henrry	Q.twn.
Connaghton, Mr Michel	Q.twn.
Connolly, Kate	Q.twn.
Connolly, Kate	Q.twn.
Connors, Mr Patrick	Q.twn.
Cook, Mr Jacob	
Cor, Mr Bartol	
Cor, Mr Ivan	
Cor, Mr Ludovik	
Corn, Mr Harry	
Coutts, Master Neville	2*
Coutts, Master William L.	2*
Coutts, Mrs Minnie	2*
Coxon, Mr Daniel	
Crease, Mr Ernest James	
Cribb, Miss Laura (Alice)	
Cribb, Mr John Statfield	
Daher, Mr Shedid	Cherb.
Daher, Mr Tannous	Cherb.
Dahl, Mr Charles E.	15*
Dahl, Mr Mauritz	
Dahlberg, Miss Gerda Ulrika	
Dakic, Mr Branko	
Daly, Miss Marcella	Q.twn.
Daly, Mr Eugene	B* Q.twn.
Danbom, Master Gillbert S.E.	
Danbom, Mr Ernest Gilbert	
Danbom, Mrs Anna Sigrid M.	
Danoff, Mr Yoto	
Dantchoff, Mr Khristo	
Davies, Mr Alfred J.	
Davies, Mr Evan	
Davies, Mr John	
Davis, Mr Joseph	
Davison, Mr Thomas N.	
Davison, Mrs Mary	
Dean, Vera (Infant)	12*
Dean, Master Bertram	12*
Dean, Mr Bertram F.	
Dean, Mrs Eva	12

Delalic, Mr Regyo	
Denkoff, Mr Mito	
Dennis, Mr Samuel	
Dennis, Mr William	
Devaney, Miss Margaret	C*
Q.twn.	
Dewan, Mr Frank	Q.twn.
Dibo, Mr Elias	Cherb.
Dimic, Mr Jovan	
Dintcheff, Mr Valtcho	
Donohne, Ms Briget	
Dooley, Mr Patrick	Q.twn.
Dorkings, Mr Edward A.	B*
Dowdell, Elizabeth	13
Doyle, Elizabeth	Q.twn.
Drapkin, Jenie	
Drazenavic, Mr Joseph	Cherb.
Driscol, Miss Bridget	Q.twn.
Duqemin, Mr Joseph D Stw	
Dyker, Mr Adolf Fredrik	
Dyker, Mrs Anna Elizabeth J.	
Ecimovic, Mr Joso	
Edvardsson, Mr Gustaf H.	
Eklund, Mr Hans Linus	
Ekstrom, Mr Johan	
Elias Janous (John)	Cherb.
Elias, Mr Elias	Cherb.
Elias, Mr Joseph	Cherb.
Elias, Mr Joseph (Nicola)	Cherb.
Elsbury, Mr James	
Emanuel, Miss Virginia Ethel	13*
Emmeth, Mr Thomas	Q.twn.
Everett, Mr Thomas J.	
Fabini, Leeni	Cherb.
Farrell, Mr James	Q.twn.
Fat-ma, Musutmanami	Cherb.
Febre Le, Henry (kind)	
Febre Le, Miss Ida (kind)	
Febre Le, Miss Jeannie	
Febre Le, Miss Mathilde	
Febre Le, Mrs Francis	
Finote, Mr Luigi	
Fischer, Mr Eberhard T.	
Flynn, Mr James	Q.twn.
Flynn, Mr John	Q.twn.
Foley, Mr Joseph	Q.twn.
Foley, Mr William	Q.twn.
Foo, Mr Chung (Choong)	
Ford, Miss Doolina M.	
Ford, Miss Maggie	
Ford, Mr Arthur	
Ford, Mr Edward W.	
Ford, Mr Neil W.	
Ford, Mrs Margaret A	
Fox, Mr Patrick	Q.twn.
Franklin, Mr Charles	
Gallagher, Mr Martin	Q.twn.
Garfirth, Mr John	
Georges, Mrs Chahini W.	Cherb.
Gerios, Mr Assaf	Cherb.
Gerios, Mr Youssef	Cherb.
Gerios, Mr Youssef	Cherb.
Gheorgheff, Mr Stanio	Cherb.
Gilinski, Mr Leslie	
Gilnagh, Katie	Q.twn.
Glynn, Miss Mary A.	13* Q.twn.
Goldsmith, Master Frank J. W.	C
Goldsmith, Mr Frank J.	
Goldsmith, Mr Nathan	
Goldsmith, Mrs Emily A.	C
Goncalves, Mr Manuel E.	
Goodwin, Sidney L.	
Goodwin, William F. (kind)	
Goodwin, Jessie A. W.	
Goodwin, Master Charles E.	
Goodwin, Master Harold V.	
Goodwin, Miss Lillian A.	
Goodwin, Mr Frederick	
Goodwin, Mrs Augusta	
Green, Mr George	
Gronnestad, Mr Daniel D.	
Guest, Mr Robert	
Gustafsson, Mr Alfred O.	
Gustafsson, Mr Anders V.	
Gustafsson, Mr Johan B.	
Gustafsson, Mr Karl G.	
Haas, Miss Aloisia	
Hagardon, Ms Kate	Q.twn.
Hagarty, Nora	Q.twn.
Hagland, Mr Ingvald O.	
Hagland, Mr Konrad M. R.	
Hakkarainen, Mr Pekka P.	
Hakkarainen, Mrs Elin	15*
Hampe, Mr Léon Jérome	
Hansen, Mr Henrik Juul	
Hansen, Mr Henry D.	
Hansen, Mr Peter Claus M.	
Hansen, Mrs Jennie	
Harknett, Miss Alice	
Harmer, Mr Abraham	
Hart, Mr Henry	Q.twn.
Healy, Miss Nora	Q.twn.
Hedman, Mr Oskar	
Hee, Mr Ling	C*
Heikkinen, Laina	
Heininen, Miss Wendla M.	
Hellstrom, Miss Hilda M	13*
Hemming, Miss Norah	Q.twn.
Hendekovic, Mr Ignas/Toznai	
Henery, Delia	Q.twn.
Henriksson, Ms Jenny Lovisa	
Hirvonen, Miss Hildur	
Hirvonen, Mrs Helga	
Holm, Mr Johan Fredrik A.	
Holthen, Mr Johan Martin	
Honkanen, Ms Eliina	
Horgan, Mr John	Q.twn.
Houseing di, Mr Kassau	Cherb.
Howard, Miss May	C*
Humblen, Mr Adolf M. N. O.	
Hyman, Mr Abraham	
Ilieff, Ylio	
Ilmakangas, Ms Ida Livija	
Ilmakangas, Ms Pieta Sofia	
Impe van, Miss Catharine	
Impe van, Mr Jean Baptiste (Jacob)	
Impe van, Mrs Rosalie	
Ivanoff, Mr Konio	
Jansson, Mr Carl Olof	A*
Jardin, Mr Jose Netto	
Jensen, Miss Carla C.	
Jensen, Mr Hans Peder	
Jensen, Mr Niels Peder	
Jensen, Mr Svensd L.	
Jenymin, Miss Annie	Q.twn.
Johannesen B. Mr Bernt	13*
Johannessen, Mr Elias	
Johanson, Mr Jakob Alfred	
Johansson, Mr Erik	
Johansson, Mr Gustaf Joel	
Johansson, Mr Karl Johan	
Johansson, Mr Nils	
Johansson, Mr Oscar L.	13*
Johnson, Miss Eleanor Ileen	15*
Johnson, Mr Alfred	
Johnson, Mr Harold Theodor	15*
Johnson, Mr Malkolm Joackim	
Johnson, Mr Wiliam C. Jr	
Johnson, Mrs Alice Vihelmina	15*
Johnston, Miss Catherine H.	
Johnston, Mr Andrew G	
Johnston, Mrs Elizabeth	
Johnston, Mstr William	
Jonkoff, Mr Lazor	
Jonsson, Carl	B A*
Jonsson, Mr Nils H.	
Jussila Aina Maria	
Jussila, Miss Katriina	
Jussila, Mr Eiriik	
Kallio, Mr Nikolai Erland	
Kalvig, Mr Johannes K. H.	
Karajic, Mr Milan	
Karlson, Mr Einar Gervasius	13*
Karlsson, Mr Julius K. E.	
Karlsson, Mr Nils August	
Karun, Miss Anna (kind)	Cherb.
Karun, Mr Franz	Cherb.
Kassein, Mr Hassef	Cherb.
Kassem, Mr Fared	Cherb.
Keefe, Mr Arthur	
Kekic, Mr Tido	
Kelly Annie K.	Q.twn.
Kelly, Miss Mary	D* Q.twn.
Kelly, Mr James	
Kelly, Mr James	Q.twn.
Kennedy, Master John T.	Q.twn.
Kerane, Mr Andy	Q.twn.
Khalil, Zahie	Cherb.
Khalil, Mr Betros	Cherb.
Khalil, Mr Saad	Cherb.
Kiernan, Mr John	Q.twn.
Kiernan, Mr Phillip	Q.twn.
Kilgannon, Mr Thomas	Q.twn.
Kink, Miss Louise	2*
Kink, Mr Anton	2*
Kink, Mr Vincenz	
Kink, Mrs Louise	2*
Kink, Mrs Maria	
Klasen, Miss Gertrude E.	
Klasen, Mr Klas Albin	
Klasen, Mrs Hulda Kristina	
Kraeff, Mr Thodor	Cherb.
Krekorian Neshan	Cherb.
Lahowd, Mr Sarkis lost	
Laitinen, Ms Kristina S.	
Laleff, Mr Kristo	
Lam, Mr Ali	
Lam, Mr Len	
Landergren, Miss Aurora A.	13*
Lane, Mr Patrick	Q.twn.
Lang, Mr Fang	
Larsson, Mr August Viktor	
Larsson, Mr Bengt Edvin	
Larsson-Ronberg, Mr Edvard	
Leeni, Mr Fahim	Cherb.
Leinonen, Mr Antti Gustaf	
Lemberopoulos, Mr Peter L.	Cherb.

Lemon, Miss Mary	Q.twn.
Lemon, Mr Denis	Q.twn.
Leonard, Mr Lionel	
Lester, Mr James	
Lievens, Mr René	
Lindahl, Ms Agda	
Lindblom, Mrs Augusta C.	
Lindell, Mr Edvard	A†
Lindell, Mrs Elin Gerda	
Lindqvist, Mr Eino W.	15*
Linehan, Mr Michel	Q.twn.
Ling, Mr Lee	
Lithman, Mr Simon	
Lobb, Mr William A.	
Lobb, Mrs Cordelia	
Lockyer, Mr Edward	
Lovell, Mr John	
Lulic, Mr Nicola	
Lundahl, Mr Johan	
Lundin, Miss Olga Elida	
Lundstrom, Mr Thure E.	
Lyntakoff, Mr Stanko	
MacKay, Mr George W.	
Madigan, Miss Margaret	Q.twn.
Madsen, Mr Frithiof	13*
Maenpaa, Mr Matti A.	
Mahon, Miss Delia	Q.twn.
Maisner, Mr Suieon	
Makinen, Mr Kalle Edvard	
Malinoff, Mr Ziola	Cherb.
Mampe, Mr Leon	
Mangan, Ms Mary	Q.twn.
Mannion, Margareth	Q.twn.
Mansonr, Mr Zoel/Hanna/Novel	Cherb.
Mardirossian, Mr Sarkis	Cherb.
Marinko, Mr Dmitri	
Markim, Mr Johann	Cherb.
Markin, Mr Johann	Cherb.
Markoff, Mr Marin	
McCarthy, Katie	Q.twn.
McCormack, Mr Thomas J.	B* Q.twn.
McCoy, Agnes	Q.twn.
McCoy, Alice	Q.twn.
McCoy, Mr Bernard	Q.twn.
McDermott, Delia	Q.twn.
McElroy, Mr Michael	Q.twn.
McGovern, Mrs Mary	Q.twn.
McGowan, Miss Annie	Q.twn.
McGowan, Miss Katherine	Q.twn.
McMahon, Mr Martin	Q.twn.
McNamee, Mr Neal	
McNamee, Mrs Eileen	
Meanwell, Marian O.	
Mechan, Mr John	Q.twn.
Meek, Mrs Annie L.	
Meeklave, Miss Ellie*	Q.twn.
Melkebeke, Mr van Philemon	
Meme, Hanna	Cherb.
Meo, Mr Alfonso	
Messemaecker, Mr de Gilbert	15
Messemaecker, Mrs de Anna	13
Midtsjo, Mr Karl Albert	15*
Mihoff, Mr Stoyliko	
Miles Frederick Unknown	
Miles, Mr Frank	
Mineff, Mr Ivan	
Minkoff, Mr Lazar	
Mirko, Mr Dika	
Mitkoff, Mr Mito	
Moansour, Mr Hanna	Cherb.
Moansour, Mr Noel	Cherb.
Moen, Mr Sigurd Hanson	
Moore, Master Meyer	
Moore, Mr Leonard Charles	
Moore, Mrs Bella	
Moran, Miss Bertha	15 Q.twn.
Moran, Mr Daniel J.	Q.twn.
Moran, Mr James	Q.twn.
Morgan Patrick*	Q.twn.
Morley, Mr William	
Morrow, Mr Thomas R.	Q.twn.
Moss, Mr Albert	B
Moubarek, Master Gonios	Cherb.
Moubarek, Master Halim	Cherb.
Moubarek, Mr Hanna (John)	Cherb.
Moubarek, Mrs Amine	Cherb.
Moussa, Mrs Mantoura B.	Cherb.
Moutal, Mr Rahamin	
Mulder de, Mr Theodoor	
Mullins, Miss Katie	Q.twn.
Mulvihill, Miss Bertha E.	Q.twn.
Murdlin, Mr Joseph	
Murphy, Miss Katherine	Q.twn.
Murphy, Miss Margaret	Q.twn.
Murphy, Miss Norah	Q.twn.
Myhrman, Mr Perh F. O. M.	
Nackid, Miss Maria	Cherb.
Nackid, Mr Said	Cherb.
Nackid, Mrs Mary	Cherb.
Nahil, Mr Tonpik	Cherb.
Naidenoff, Mr Penko	
Najib, Miss Adele Kiamie	Cherb.
Nancarrow, William Thomas	
Nankoff, Mr Minko	
Nansonr, Mr Hanna	
Nasr, Mr Mustafa	Cherb.
Nassr, Mr Saade Jean	Cherb.
Naughton, Ms Hannah	Q.twn.
Nedeco, Mr Petroff	
Nemaugh, Mr Robert	Q.twn.
Nenkoff, Mr Christo	
Nicola-Yarred, Master Elias	12* Cherb.
Nicola-Yarred, Miss Jamila	4* Cherb.
Nieminen, Ms Manta Josefina	
Niklasson, Mr Samuel	
Nilsson, Miss Berta O.	
Nilsson, Mr August F.	
Nilsson, Mrs Helmina J.	13*
Nirva, Mr Iisakki Aijo	
Niskanen, Mr Johan	
Nosworthy, Mr Richard C.	
Nysten, Miss Anna	
Nysveen, Mr Johan H.	
O'Brien, Hannah	Q.twn.
O'Brien, Mr Denis	Q.twn.
O'Brien, Mr Thomas	Q.twn.
O'Connell, Mr Patrick D.	Q.twn.
O'Connor, Mr Maurice	Q.twn.
O'Connor, Mr Patrick	Q.twn.
O'Donaghue, Mr Bert	Q.twn.
O'Dwyer, Nellie	Q.twn.
O'Keefe, Mr Patrick	B* Q.twn.
O'Leary, Miss Nora	Q.twn.
O'Neill, Miss Bridget	Q.twn.
O'Sullivan, Miss Bridget	Q.twn.
Odahl, Mr Nils Martin	
Ohman, Miss Velin	
Olsen, Master Arthur	13*
Olsen, Mr Carl	
Olsen, Mr Henry Margido	
Olsen, Mr Ole M.	
Olsson, Mr Nils Johan	
Olsson, Mr Oskar J.	B
Olsson, Ms Elida	
Oreskovic, Mr Jeko	
Oreskovic, Mr Luka	
Oreskovic, Mr Maria	
Orsen, Sirayanian	Cherb.
Ortin, Zakarian	Cherb.
Osen, Mr Olof Elon	
Osman, Miss Maria	
Panula, Master Jaakko A.	
Panula, Master Juha N.	
Panula, Master Urho A.	
Panula, Master William	
Panula, Mr Ernesti	
Panula, Mrs Maria E.	
Pasic, Mr Jakob	
Paulsson, Miss Gosta L.	
Paulsson, Miss Stina V.	
Paulsson, Miss Torburg D.	
Paulsson, Mrs Alma C.	
Paulsson, Mstr Paul F.	
Pavlovic, Mr Stefo	
Peacocck, Miss Treasteall	
Peacock, Mater Alfred E.	
Peacock, Mrs Edith	
Pearce, Mr Ernest	
Pedersen, Mr Olaf	
Peduzzi, Mr Joseph	
Pekoniemi, Edvard	
Pelsmaeker de, Mr Alphons	
Peltomaki, Mr Nikolai J.	
Perkin, Mr John Henry	
Persson, Mr Ernst Ulrik	
Peter-Joseph, Master M. J.	Cherb.
Peter-Joseph, Miss Mary	Cherb.
Peter-Joseph, Mrs Catherine	Cherb.
Peters, Miss Katie	Q.twn.
Petersen, Mr Mairus	
Petranec, Matilda	
Petroff, Mr Nedeca	
Petroff, Mr Pentcho	
Pettersson, Miss Ellen N.	
Pettersson, Mr Johan Emil	
Plancke van der, Miss A.	
Plancke van der, Mr Jules	
Plancke van der, Mr Leon	
Plancke van der, Mrs E.	
Plotcharsky, Mr Vasil	
Pocruic, Mr Mate	
Pocruic, Mr Tome	
Potchett, Mr George	
Radeff, Mr Alexandre	
Rafoul, Mr Baccos	Cherb.
Raibid, Razi	Cherb.
Rakic, Mr Tido	
Reed, Mr James George	
Reilly, Anne Kate	Q.twn.
Reynolds, Mr Harold	
Rice, Master Albert	Q.twn.
Rice, Master Arthur	Q.twn.
Rice, Master Eric	Q.twn.
Rice, Master Eugene	Q.twn.
Rice, Master George	Q.twn.
Rice, Mrs Margaret	Q.twn.
Riihiivuori, Ms Sanni	

Rintamaki, Mr Matti	
Riordan Hannah	Q.twn.
Risien, Mr Samuel	
Risien, Mrs Emma	
Robins, Mr Alexander	
Robins, Mrs Charity	
Rogers, Mr William John	
Rommetvedt, Mr Karl K. K.	
Rosblom, Miss Salli Helena	
Rosblom, Mr Viktor Rickard	
Rosblom, Mrs Helene W.	
Roth, Miss Sarah	
Rouse, Mr Richard Henry	
Rush, Mr Alfred George J.	
Ryan, Mr Edward	14* Q.twn.
Ryan, Mr Patrick	Q.twn.
Saade, Amin	Cherb.
Sadlier, Mr Matthew	Q.twn.
Sadowitz, Mr Harry	
Saeter, Mr Simon S.	
Sage, Master Thomas	
Sage, Master William	
Sage, Miss Ada	
Sage, Miss Constance	
Sage, Miss Dorothy	
Sage, Miss Stella	
Sage, Mr Douglas	
Sage, Mr Frederick	
Sage, Mr George	
Sage, Mr John G.	
Sage, Mrs Annie	
Salander, Mr Karl J.	
Salkjelsvik, Miss Anna	
Salonen, Mr Johan Werner	
Samaan, Hanna	Cherb.
Samaan, Mr Elias	Cherb.
Samaan, Mr Youssef	Cherb.
Sandstrom, Miss Beatrice I.	13*
Sandstrom, Miss Margretha R.	13*
Sandstrom, Mrs Agnes C.	13*
Sap, Mr Jules	
Sarkis, Lahowd	Cherb.
Saundercock, William H.	
Sawyer, Mr Frederick	
Scanlan, Mr James	Q.twn.
Scheerlinck, Jan Baptist	
Seman, Master Betros	Cherb.
Shabini, Mr Georges	Cherb.
Shaughnesay, Mr Patrick	Q.twn.
Shedid, Mr Daher	Cherb.
Shellard, Mr Frederick B.	
Shine, Ms Ellen	Q.twn.
Shorney, Mr Charles	
Simmons, Mr John	
Siraganian, Mr Arsène	Cherb.
Sirayaman, Mr Arsen	
Sirota, Mr Maurice	
Sivic, Mr Husen	
Sivola, Mr Antti	
Sjoblom, Ms Anna Sofia	
Skinner, Mr Henry Georg	
Skoog, Master Harald	
Skoog, Master Karl	
Skoog, Miss Mabel	
Skoog, Miss Margrit	
Skoog, Mr William	
Skoog, Mrs Anna Bernhardina	
Slabenoff, Mr Pelco	
Slocovski, Mr Selman	
Smiljanic, Mr Mile	
Smyth, Miss Julia	13*
Q.twn.	
Smyth, Mr Thomas	
Soholt, Mr Peter A. L. A.	
Solvang, Mrs Lena Jacobsen	
Somerton, Mr Francis W.	
Spector, Mr Woolf	
Staneff, Mr Ivan	
Stankovic, Mr Jovan	Cherb.
Stanley, Miss Amy E.	C*
Stanley, Mr Edward R.	
Steen, van der, Mr Leo P.	
Storey, Mr Thomas	
Stoyehoff, Mr Ilia (Julia)	
Strandberg, Miss Ida Sofia	
Stranden, Mr Juho	
Strilic, Mr Ivan	
Strom, Miss Selma M.	
Strom, Mrs Elna Matilda	
Sunderland, Mr Victor F.	B*
Sundman, Mr Johan Julian	
Sutchall, Mr Henry	
Svensson, Mr Johan	
Svensson, Mr Johan Cervin	13*
Svensson, Mr Olaf	
Sydloff, Master B. Todor	
Syntakoff, Mr Stanko	
Tannous, Dalrous/Daler/Thomas	Cherb.
Tannous, Mr Elias	Cherb.
Tenglin, Mr Gunnar I.	A*
Theobald, Mr Thomas	
Thomas, Master Assad	16* Cherb.
Thomas, Mr Charles	Cherb.
Thomas, Mr John	Cherb.
Thomas, Mr Tannaus J.	
Thomas, Mrs Thelma	14* Cherb.
Thomson, Mr Alexander	
Thorneycroft, Mr Percival	
Thorneycroft, Mrs Florence	12*
Tikkanen, Mr Juho	
Tobin, Mr Roger	Q.twn.
Todoroff, Mr Lalio	
Toerber, Mr Ernest	
Tomlin, Mr Ernest Postage	
Tonfik, Nahli	Cherb.
Torey, Mr P.	
Torfa, Mr Assad	Cherb.
Tornquist, William Henry	A*
Tovo, Mr Uzelas	
Trembisky, Mr (Pickard) Berk	
Turcin, Mr Stefan	
Turja, Miss Anna Sofia	
Turkula, Hedvig	
Uscher, Mr Paulner	Cherb.
Uzelas, Mr Joso	
Vagil Adele Jane	Cherb.
Vartunian, Mr David	Cherb.
Vassilios, Mr Catavelas	Cherb.
Velde van de, Mr Joseph	
Vendel, Mr Olof Edvin	
Vercruysse, Mr Victor	
Vestrom, Miss Hulda A. A.	
Vonk, Mr Janko	
Waelens, Mr Achiel	
Walle van de, Mr Nestor-C.	
Ware, Mr Frederick	
Warren, Mr Charles W.	
Wazli, Mr Yousif	Cherb.
Webber, Mr James	
Wennerstrom, Mr August E.	A of B
Wenzel, Mr Linhart	
Westrom, Mr Huld A. A.	
Widegren, Mr Carl Peter	
Wiklund, Mr Jacob Alfred	
Wiklund, Mr Karl Johan	
Wilkes, Mrs Ellen	
Willer, Mr Abi (Aaron)	Cherb.
Willey, Mr Edward	
Williams, Mr Howard H.	
Williams, Mr Leslie	
Windelov, Mr Einar	
Wirz, Mr Albert	
Wiseman, Mr Philip	
Wittevrongel, Mr Camiel	
Yalsevae, Mr Ivan	Cherb.
Yanbeck, Mr Antoni	Cherb.
Yanbeck, Mrs Celiney	Cherb.
Yousiff, Mr Wazli	Cherb.
Youssef, Master Brahim	2 Cherb.
Youssef, Master George	2 Cherb.
Youssef, Miss Marian (kind)	2 Cherb.
Youssef, Mr Gerios	Cherb.
Youssef, Mr Gesios	Cherb.
Youssef, Mr Hanne	2 Cherb.
Zabour, Miss Hileni	Cherb.
Zabour, Miss Tamime	Cherb.
Zakarian, Mr Artun	Cherb.
Zakarian, Mr Mampré D.	Cherb.
Zimmermann, Mr Leo	

Bemanningslijst Titanic

Ook op deze lijst zijn de namen van de geredden *cursief* gedrukt. De lijst is opgemaakt in de volgorde zoals gebruikelijk voor de monsterrol. Als bekend is met welke boot of boten men gered is, is dat achter het beroep dat men aan boord had, aangegeven. Een > geeft aan dat men van boot is veranderd en de letters Ch, dat men het bevel over de boot had. Een * betekent ook hier dat er grond voor twijfel is. Het Ritz restaurant personeel, dat niet tot de White Star Line behoorde, is aangegeven met (R)=Restaurant en de familieleden van manager Gatti met (R*). De gebruikte afkortingen voor lieden die niet aan boord waren tijdens de ondergang zijn: D=Deserted – gedeserteerd, F=Failed to join – niet op komen dagen, LC=Left with consent – met toestemming het schip verlaten, Dc=Discharged – ontslagen, RM= Royal Mail – Britse post, USM=US Mail en (S)=Substitute – vervanger. Een + geeft aan dat men in de boot of op de Carpathia is overleden.

Smith, Edward John	Captain
Wilde, Henry Tingle	Chief Officer
Murdoch, William McMaster	1st Officer
Lightoller, Charles Herbert	2nd Officer B>12
Pitman, Herbert J.	3rd Officer 5Ch
Boxhall, Joseph Grove	4th Officer 2Ch
Lowe, Herold Godfree	5th Officer 14Ch
Moody, James P.	6th Officer
O'Loughlin, Dr., William F. N.	Chief Surgeon
Simpson, Dr, J. Edward	Asst. Surgeon
Hutchinson, J. H.	Joiner & Carpenter
Maxwell, J.	Carpenter
Nichols (Big Neck), A.	Boatswain
Haines, Albert	Boatswain's Mate 9Ch
King, T.	Master at Arms
Baily, Harry	Master at Arms 16Ch
Foley, Jack	Storkeeper 4
Hemming, Samuel	Lamp Trimmer 4
Humphreys, S.	Quartermaster 11Ch
Wynne, Walter	Quartermaster 9
Olliver, Alfred	Quartermaster 5
Hitchens, Robert	Quartermaster 6Ch
Rowe, George Thomas	Quartermaster CCh
Bright, Arthur John	Quartermaster DCh
Perkis, Walter John	Quartermaster 4Ch
Symons, George	Look Out Man 1Ch
Fleet, Frederick (Fred)	Look Out Man 6
Hogg, George Alfred	Look Out Man 7Ch
Evans, Alfred Frank	Look Out Man 10
Jewell, Archie	Look Out Man 7
Lee, Reginald R.	Look Out Man
Weller, William	Able Seaman 7
Lucas, William	Able Seaman
Beadley, F.	Able Seaman
Moore, George	Able Seaman 3Ch
Lyons, W. H.	Able Seaman 4* †Carp.
Forward, J.	Able Seaman
Horswill, Albert Edward James	Able Seaman 1
Archer, Ernest	Able Seaman 16
Osman, Frank	Able Seaman 2
Davis, Stephen J.	Able Seaman
Taylor, C.	Able Seaman
Couch, F.	Able Seaman
Terrell, B.	Seaman
McCarthy, W.	Able Seaman 4
Jones, Thomas	Able Seaman 8Ch
Buley, Edward John	Able Seaman 10 Ch>14
Pascoe, C. H.	Able Seaman 3
Holman, H.	Able Seaman
Matherson, D.	Able Seaman
Clench, G. Frederick	Able Seaman 12
Clench, G.	Able Seaman
Hopkins, Robert	Able Seaman 13
Peters, W. C.	Able Seaman 9
Anderson, J.	Able Seaman
Smith, W.	Seaman
Evans, Frank Oliver	Able Seaman 10>14
McGough, J. (Paddy)	Able Seaman 9
Scarrott, Joseph	Able Seaman 14
Vigott, P.	Able Seaman
Brice, W.	Able Seaman 11
Poingdester, John	Able Seaman 12Ch
Sawyer, R. J.	Window Cleaner
Harder, W.	Window Cleaner
Mathias, M.	Mess Steward
Tamlyn, Fred	Mess Steward
Bell, Joseph	Chief Engineer
Farquharson, W. E.	Sr. 2nd Engineer
Hesketh, J. H.	2nd Engineer
Harrison, Norman	Jr. 2nd Engineer
Hosking, George Fox	Sr. 3rd Engineer
Dodd, Edward C.	Jr. 3rd Engineer
Hodgkinson, Leonard	Sr. 4th Engineer
Smith, Jas. M.	Jr. 4th Engineer
Wilson, Bertie	Sr. Asst. 2nd Engineer
Harvey, Herbert Gifford	Jr. Asst. 2nd Engineer
Shepherd, Jonathan	Jr. Asst. 2nd Engineer
Hodge, Charles	Sr. Asst. 3rd Engineer
Coy, Francis Ernest Georg	Jr. Asst. 3rd Engineer
Fraser, James	Jr. Asst. 3rd Engineer
Dyer, Henry Ryland	Sr. Asst. 4th Engineer
Ward, Arthur	Jr. Asst. 4th Engineer
Kemp, Thomas Hulman	Extra Asst. 4th Engineer
Parsons, Frank Alfred	Sr. 5th Engineer
Mackie, W. D.	Jr. 5th Engineer
Millar, Robert	Extra 5th Engineer
Moyes, William Young	Sr. 6th Engineer
McReynolds, William	Jr. 6th Engineer
Creese, Henry Philip	Deck Engineer
Millar, Thomas	Asst. Deck Engineer
Chisnall, George Alexander	Sr. Boilermaker
Fitzpatrick, Hugh	Astt. Boilermaker
Sloan, Peter	Chief Electrician
Allsopp, Alfred Samuel	Jr. Electrician
Jupe, Herbert	Asst. Electrician
Middleton, Alfred Pirrie	Asst. Electrician
Ervine, Albert George	Asst. Electrician
Kelly, William	Asst. Electrician
Duffy, William Luke	Clerk Chief Eng. (Writer)
Rous, Arthur J.	Plumber
Campbell William	Harland & Wolff
Cunningham Alfred F.	Harland & Wolff
Frost Anthony W.	Harland & Wolff
Knight Robert	Harland & Wolff
Parkes Frank	Harland & Wolff
Watson Ennis Hastings	Harland & Wolff
Kenzler, A.	Storekeeper
Foster, A.	Storekeeper
Rudd, Henry	Asst. Storekeeper
Newman, C.	Asst. Storekeeper(Eng.Dpt
Knowles, T.	Fireman's Messman
May, Arthur W.	Firemen's Messman
Coleman, John	Mess Steward (Eng.Dpt.)
Blake, S.	Mess Steward (Eng.Dpt.)
Gunnery, George	Mess Steward (Eng.Dpt.)
Fitzpatrick, C. William N.	Mess Steward (Eng.Dpt.)
White, A.	Greaser
Jukes, J.	Greaser
Kenchenten, Fredrick	Greaser
Kearl, C.	Greaser
Phillips, G.	Greaser
Beattie, F.	Greaser
Self, A.	Greaser
Palles, T.	Greaser
Eastman, C.	Greaser
Veal, A.	Greaser
Prangnell, George	Greaser
Ranger, Thomas	Greaser 4
Pitfield, W.	Greaser
Olive, C.	Greaser
Godwin, F.	Greaser
Woodford, H. F.	Greaser
Stafford, M.	Greaser
Morris, A.	Greaser
Hendrickson, Charles	Leading Fireman 1
Mayo, William	Leading Fireman
Davies, T.	Leading Fireman
Norris, J.	Fireman
Graham, T.	Fireman
Wateridge, E. L.	Fireman
Wyeth, James	Fireman
Thomas, J.	Fireman
Othen, Charles	Fireman
Jacobsen, John	Fireman
Abrams, L.	Fireman
Painter, C.	Fireman
Sparkman, H.	Fireman
Reeves, R.	Fireman

Lindsay, W.	Fireman
Jarvis, W.	Fireman
Paice, R.	Fireman
Brugge, van der, Wessel A.	Fireman
Butt, W.	Fireman
Rickman, G.	Fireman
Smither, H.	Fireman
McGaw, E. V.	Fireman
Haggan, John	Fireman B
Combes, G.	Fireman
Light, W.	Fireman
Mayzes, A.	Fireman
Pusey, Robert William	Fireman 1
Triggs, R.	Fireman
Couper, R.	Fireman
Young, Francis	Fireman
Dilley, J.	Fireman
Gradidge, Ernest	Fireman
Copperthwaite, B.	Fireman
Tizard, Arthur	Fireman
Shiers, Alfred	Fireman 5
Hannam, George	Fireman
Harris, E.	Fireman
Nettleton, George	Fireman
Marsh, F.	Fireman
Senior, Harry	Fireman B
Watson, W.	Fireman
McAndrews, William	Fireman
Graves, S.	Fireman
Hopgood, R.	Fireman
Stanbrook, Augustus	Fireman
Podesta, John	Fireman
Nutbean, William	Fireman
Joas, N.	Fireman
James, Thomas	Fireman
Blaney, J.	Fireman
Taylor, T.	Fireman
Head, A.	Fireman
Sims, W.	Fireman (LC)
Moore, J. J.	Fireman
Barnes, J.	Fireman
Diaper, J.	Fireman
Bradley, Patrick	Fireman
Self, E.	Fireman
Hunt, A.	Trimmer
Harris, F.	Trimmer
Billows, J.	Trimmer
Morris, W.	Trimmer
Webb, S.	Trimmer
Snooks, W.	Trimmer
Hebb, A.	Trimmer
Moore, R.	Trimmer
Mitchell, B.	Trimmer
Shillabeer, Charles	Trimmer
Stocker, H.	Trimmer
Eagle, A. J.	Trimmer
Witt, T.	Trimmer
Ford, H.	Trimmer
Skeates, W.	Trimmer
Sheath, Frederick	Trimmer 1
Penney, A.	Trimmer (D)
Calderwood, H.	Trimmer
Binstead, William	Trimmer
Kearl, G.	Trimmer
Wood, H.	Trimmer
Hill, J.	Trimmer
Blake, C.	Trimmer (F)
Long, F.	Trimmer
Moones, R.	Greaser
Gregory, D.	Greaser
Castleman, E.	Greaser
Scott, Frederick	Greaser 4
Goree, Frank	Greaser
Kelly, James	Greaser
Bannon, J.	Greaser
Ward, J.	Leading Fireman
Barrett, Frederick	Leading Fireman 13Ch
Mason, J.	Leading Fireman
Pugh, Percy	Leading Fireman
Blake, Thomas	Fireman
Ferris, W.	Leading Fireman
Cooper, H.	Fireman
Cherrett, W.	Fireman
Williams, E.	Fireman
McGregor, J.	Fireman
Baily, G. W.	Fireman
Fraser, J.	Fireman
Chorley, E. J.	Fireman
Hart, T.	Fireman
Hunt, T.	Fireman
Barrett, F. W.	Fireman
Slade, Alfred	Fireman (D)
Ball, W.	Fireman
Slade, Thomas	Fireman (D)
Lahy, T.	Fireman
Kemish, George	Fireman
Street, A.	Fireman
Roberts, G.	Fireman
Noss, B.	Fireman
Slade, D. (Bertram)	Fireman (D)
Milford, George	Fireman
Blum, E.	Fireman
Instance, T.	Fireman
Saunders, W.	Fireman
Rice, C.	Fireman 10
Turley, R.	Fireman
McCastlin, W.	Fireman
Black, A.	Fireman
Biddlecombe, C.	Fireman
Hands, B.	Fireman
Golder, M. W.	Fireman
McQuillan, William	Fireman
Noon, John	Fireman
Cunningham, B.	Fireman
Hurst, C. J.	Fireman
Burrows, W.	Fireman (LC)
Shea, Thomas	Fireman
Hall, J.	Fireman
Barrow, Charles	Fireman
Beauchamp, George William	Fireman 13
Saunders, F.	Fireman
McAndrews, Thomas	Fireman
Crimmins, J.	Fireman
Marett, G.	Fireman
Sullivan, S.	Fireman
Biggs, E.	Fireman
Scott, Archibald	Fireman
Shaw, J.	Fireman (D)
Holden, Frank	Fireman (D)
McRae, William	Fireman
Adams, R.	Fireman
Corcoran, D.	Fireman
Harris, F.	Fireman
May, Arthur	Fireman
Carter, F.	Trimmer (F)
Saunders, W.	Trimmer
Fryer, A. E.	Trimmer
White, F.	Trimmer
Proudfoot, R.	Trimmer
Maskell, Leo	Trimmer
Brewer, B.	Trimmer (D)
Gosling, Bertram	Trimmer
Read, J.	Trimmer
Brooks, J.	Trimmer
Wilton, William	Trimmer
Lee, H.	Trimmer
Ferrary, Anton	Trimmer
Cavell, George	Trimmer 15
Morrell, R.	Trimmer
Bevis, J.	Trimmer
Morgan, A.	Trimmer
Brewer, H.	Trimmer
Reid, R.	Trimmer
Coe, H.	Trimmer
Perry, H.	Trimmer
Dillon, Thomas Patrick	Trimmer 4
Dore, A.	Trimmer
Smith, E.	Trimmer
Bott, W.	Greaser
Couch, J.	Greaser
McInerey, Thomas	Greaser
Kirkham, J.	Greaser
Fay, T.	Greaser
Jago, Joseph	Greaser
Tozer, J.	Greaser
Baines, Richard	Greaser
Small, W.	Leading Fireman
Keegan, James	Leading Fireman
Threlfall, Thomas	Leading Fireman
Walker, F.	Leading Fireman
Ford, Thomson	Leading Fireman
Lasper, F. T.	Fireman
Mintram, W.	Fireman
Hallett, G.	Fireman
Oliver, H.	Fireman
Snellgrove, G.	Fireman
Sangster, C.	Fireman
Barnes, Charles	Fireman
Painter, Frank	Fireman
Judd, C.	Fireman
Brown, J.	Fireman
Harty, E.	Fireman
Bendell, T.	Fireman
Thresher, G.	Fireman
Taylor, James	Fireman 1
Bessant, W.	Fireman
Bennett, G.	Fireman
Major, Albert	Fireman 13
McGarvey, E.	Fireman
Wardner, F.	Fireman
Hurst, Walter	Fireman B
Kerr, Thomas	Fireman
Mason, F.	Fireman
Burroughs, A.	Fireman
Witcher, A.	Fireman
Godley, G.	Fireman
Morgan, Thomas	Fireman
Vear, W.	Fireman
Vear, H.	Fireman
Allen, Henry	Fireman
Cross, W.	Fireman
Doel, F.	Fireman
Pearce, J.	Fireman
Coffey, John	Fireman (D-Q.twn)
Burton, E.	Fireman
Taylor, W. H.	Fireman 15
Noss, Henry	Fireman
Doyle, L.	Fireman
Benville, E.	Fireman
Clark, W.	Fireman
Hodges, W.	Fireman
Priest, John	Fireman
Blackman, H.	Fireman
Dymond, Frank	Fireman 15Ch
Pond, G.	Fireman
Light, C.	Fireman
Murdoch, William	Fireman
Thompson, John	Fireman A>12
Canner, J.	Fireman

Curtis, A. Fireman
Collins, Samuel Fireman 1
Taylor, F. Fireman
Stubbs, H. Fireman
Richards, Joseph Fireman
Dawson, J. Trimmer
McIntyre, William Trimmer
Hinton, W. Trimmer
McGann, James Trimmer B
Casey, T. Trimmer
Evans, W. Trimmer
Haslin, J. Trimmer
Perry, E. Trimmer
Blake, P. Trimmer
White, W. Trimmer
Crabb, H. Trimmer
Long, W. Trimmer
Gosling, S. Trimmer
Snow, E(ustez) Trimmer
Preston, Thomas Trimmer
Pelham, G. Trimmer
Green, G. Trimmer
Ingram, G. Trimmer
Avery, James Trimmer
Cooper, James Trimmer
Allen, Ernest Trimmer
Fredericks, W. Trimmer
Carr, R. Trimmer
Elliott, Edward Trimmer
McElroy, Hugh W. Chief Purser
Barker, Reginald Lomond 2nd Purser
Ashcroft, A. Clerk
King, Ernest W. Clerk. Asst. Purs's off.
Rice, J. R. Clerk
Turner, G. F. Stenographer
Phillips, John (Jack) George Sr. Wireless Operator
Bride, Harold Sydney Jr. Wireless Opeator B
Parsons, Edward Chief Storekeeper
Thompson, H. H. 2nd Storekeeper
Kieran, Michael (J.W.S.) Storekeeper
Prentice, George (F.W.) Asst. Storekeeper 4
Ricks, Cyril S. Storekeeper
Williams, Arthur J. Storekeeper
Morgan, C. F. Storekeeper
Rogers, Edward J. W. Storekeeper
Stapp, Miss, S. A. Stewardess 1st Cls
Gold, Mrs, Kate Stewardess 1st Cls. 11
Martin, Mrs, Annie Stewardess 1st Cls 11
Leather, Mrs, Elizabeth May Stewardess 1st Cls 16
Bennett, Mrs, M. Stewardess
Gregson, Miss, Mary Stewardess
Jessop, Miss, Violet C. Stewardess 1st Cls 16
Sloan, Miss, May (J.) Stewardess 1st Cls
Marsden, Miss, E. Stewardess
Smith, Miss, T. E. Stewardess
Roberts, Mrs, Mary Keziah Stewardess
McLaren, Mrs, H. Stewardess
Prichard, Mrs, A. Stewardess
Robinson, Mrs, Annie Stewardess 1st Cls 11
Lavington, Mrs, B. Stewardess
Bliss, Mrs, Emma Stewardess
Walsh, Miss., Katherine Stewardess
Slocombe, Mrs, Maude Masseuse (Turkish Bath) 11
Caton, Miss, Annie Musseuse (Turkish Bath) 13
Latimer, A. 1st Cls. Chief Steward
Dodd, George 1st Cls. 2nd Steward
Wheat, Joseph Thomas 1st Cls. Asst. 2nd Stewar 11
Hughes, W. T. 1st Cls. Asst. 2nd Stewar
Moss, William 1st Cls. Saloon Steward
Burke, William 1st Cls 2nd Saloon Stewar 10
Goshawk, A. J. 1st Cls 3rd Saloon Stewar
Osborne, W. 1st Cls. Saloon Steward
Strugnell, John 1st Cls. Saloon Steward
Deeble, Albert 1st Cls. Saloon Steward
Revell, William 1st Cls. Saloon Steward
Smillie, J. 1st Cls. Saloon Steward
Johnson, James 1st Cls. Saloon Steward 2
Howell, Arthur A. 1st Cls. Saloon Steward
Mackay, Charles Donald 1st Cls. Bathroom Steward 11 Poss3
Ketchley, Henry 1st Cls. Saloon Steward
Dyer, W. 1st Cls. Saloon Steward
Brown, W. 1st Cls. Saloon Steward
Wheelton, Edward 1st Cls. Saloon Steward 11
Brown, Edward 1st Cls. Saloon Steward A>12
Kitching, A. 1st Cls. Saloon Steward
Orpet, W. H. 1st Cls. Saloon Steward
Best, Edward 1st Cls. Saloon Steward
House, W. 1st Cls. Saloon Steward
Cave, Herbert 1st Cls. Saloon Steward
Lucas, W. 1st Cls. Saloon Steward D>12
Weatherstone, Tom 1st Cls. Saloon Steward
Skinner, E. 1st Cls. Saloon Steward
Barringer, A. W. 1st Cls. Saloon Steward
McMicken, Alfred 1st Cls. Saloon Steward 11
Ray, Frederick Dent 1st Cls. Saloon Steward 13
Lloyd, Humphrey I. 1st Cls. Saloon Steward
Shea, J. 1st Cls. Saloon Steward
Allsop, F. 1st Cls. Saloon Steward
Boyes, J. H. 1st Cls. Saloon Steward
Knight, George 1st Cls. Saloon Steward
Littlejohn, A. J. 1st Cls. Saloon Steward
Barker, Ernest T. 1st Cls. Saloon Steward
Jones, R. V. 1st Cls. Saloon Steward
Bristow, H. 1st Cls. Saloon Steward
Boughton, B. 1st Cls. Saloon Steward
Keen, Percy Edward 1st Cls. Saloon Steward
Crafter, F. 1st Cls. Saloon Steward
McMullen, J. 1st Cls. Saloon Steward
Fairall, H. 1st Cls. Saloon Steward
Lake, William 1st Cls. Saloon Steward
Nicholls, S. 1st Cls. Saloon Steward
Toms, F. 1st Cls. Saloon Steward
Thomas, B. 1st Cls. Saloon Steward
Cartwright, James Edward 1st Cls. Saloon Steward
Smith, R. G. 1st Cls. Saloon Steward
Rowe, M. 1st Cls. Saloon Steward
Evans, George 1st Cls. Saloon Steward
Turner, L. 1st Cls. Saloon Steward
Cook, George 1st Cls. Saloon Steward
Coleman, A. 1st Cls. Saloon Steward
Symonds, J. 1st Cls. Saloon Steward
Ransom, Jason 1st Cls. Saloon Steward
Cheverton, W. E. 1st Cls. Saloon Steward
Crisp, H. 1st Cls. Saloon Steward
Barrows, William 1st Cls. Saloon Steward
Stagg, John H. (Jack) 1st Cls. Saloon Steward
Puzy, J. E. 1st Cls. Saloon Steward
White, L. 1st Cls. Saloon Steward
Rimmer, S. 1st Cls. Saloon Steward
Stroud, A. 1st Cls. Saloon Steward
Hoare, Leo 1st Cls. Saloon Steward
Lawrance, A. 1st Cls. Saloon Steward
Hendy, Edward 1st Cls. Saloon Steward
Derrett, A. 1st Cls. Saloon Steward
Casswill, C. 1st Cls. Saloon Steward
Pryce, W. 1st Cls. Saloon Steward
Baggott, A. M. 1st Cls. Saloon Steward
Ward, William 1st Cls. Saloon Steward 9
Fish, B. 1st Cls. Saloon Steward (F)
Whiteley, Thomas 1st Cls. Saloon Steward B
Burr, E. 1st Cls. Saloon Steward
Veal, T. 1st Cls. Saloon Steward
Wormald, F. H. 1st Cls. Saloon Steward
Deslands, Percy 1st Cls. Saloon Steward 7
Toshack, James 1st Cls. Saloon Steward
Taylor, W. 1st Cls. Saloon Steward
Kingscote, W. F. 1st Cls. Saloon Steward
Warwick, T. 1st Cls. Saloon Steward
Lane, A. E. 1st Cls. Saloon Steward
Thomas, A. C. 1st Cls. Saloon Steward
Butt, R. 1st Cls. Saloon Steward
McGrady, James 1st Cls. Saloon Steward
Ahier, P. 1st Cls. Saloon Steward
Kilford, P. 1st Cls. Saloon Steward (LC)
Perriton, H. 1st Cls. Saloon Steward
Hartnell, F. 1st Cls. Saloon Steward
Dawes, W. W. 1st Cls. Saloon Steward (Dc)
Lydiatt, C. 1st Cls. Saloon Steward
Mellor, A. 1st Cls. Saloon Steward
Bagley, E. 1st Cls. Saloon Steward
Lefever, George 1st Cls. Saloon Steward 9
Saunders, D. E. 1st Cls. Saloon Steward
Harrison, Aragen D. 1st Cls. Saloon Steward
Yearsley, H. 1st Cls. Saloon Steward
Crowe, George Frederick 1st Cls. Saloon Steward 14
Boyd, J. 1st Cls. Saloon Steward
Butterworth, J. 1st Cls. Saloon Steward
Robinson, J. W. 1st Cls. Saloon Steward
Diverage, J. R. 1st Cls. Saloon Steward
Simmons, F. C. 1st Cls. Saloon Steward
Dolby, Joseph Reception Steward
Holland, Thomas Reception Steward
McCawley, T. W. Gymnasium Instructor
Freeman, Ernest Edward Samuel Deck Steward
Boston, N. Asst. Deck Steward
Hawkesworth, W. W. Asst. Deck Steward
Fletcher, P. W. Ship's Bugler
Abbott, E. Lounch and Pantry Steward
Burke, R. E. 1st Cls. Lounge Steward
Back, C. F. Asst. Lounge Steward
Webb, Brook Smoke Room Steward
Hamilton, E. Asst. Smoke Room Steward
Stewart, John Veranda Cafe Steward 14*
Broome, Athol T. Asst.Verande Cafe Steward
Wright, Fred Squash Crt. Attendant
Bessant, E. Baggage Master
Painter, J. A. Captain's Steward (Tiger)
Olive, Ernest R. Clothes Presser
Holloway, Sidney Asst. Clothes Presser
Carney, William Lift Attendant
King, Alfred Lift Attendant
Allen, F. Lift Attendant
Perkins, S. Telephone Operator
Watson, W. A. Bell Boy
Harris, C. H. Bell Boy
Barratt, A. Bell Boy
Mishellany, A. Printer
Corben, E. T. Asst. Printer
Rule, Samuel J. 1st Cls. Bathroom Steward 15
Morris, Frank Herbert 1st Cls. Bathroom Steward 14
Broome, H. 1st Cls. Bathroom Steward
Major, E. 1st Cls. Bathroom Steward
Pennal, T. F. 1st Cls. Bathroom Steward
Baxter, Thomas F. Linen Keeper

Penrose, John J. 1st Cls. Bedroom Steward
Swan, W. 1st Cls. Bedroom Steward
Hayter, A. 1st Cls. Bedroom Steward
Clark, T. 1st Cls. Bedroom Steward
Wareham, R. A. 1st Cls. Bedroom Steward
Allan, R. 1st Cls. Bedroom Steward
McCarty, Fredrick J.
1st Cls. Bedroom Steward
Anderson, W. J 1st Cls. Bedroom Steward
Davis, Gordon R. 1st Cls. Bedroom Steward
Ide, H. 1st Cls. Bedroom Steward
Geddes, R. C. 1st Cls. Bedroom Steward
Gill, S. 1st Cls. Bedroom Steward
Wittman, Hary 1st Cls. Bedroom Steward
Hill, J. C. 1st Cls. Bedroom Steward
Cunningham, Andrew
1st Cls. Bedroom Steward 4
Hewett, T. 1st Cls. Bedroom Steward
Crawford, Alfred 1st Cls. Bedroom Steward 8
Ward, P. S. 1st Cls. Bedroom Steward
Bishop, Walter 1st Cls. Bedroom Steward
Ward, E. 1st Cls. Bedroom Steward
Donoghue, T. 1st Cls. Bedroom Steward
Jaraway, W. F. 1st Cls. Bedroom Steward
Cullin, Charles 1st Cls. Bedroom Steward
Faulkner, William Stephen
1st Cls. Bedroom Steward 11
O'Connor, Thomas
1st Cls. Bedroom Steward
McMurray, W. 1st Cls. Bedroom Steward
Stagg, Charles 1st Cls. Bedroom Steward
Roberts, H. H. 1st Cls. Bedroom Steward
Crumplin, Charles 1st Cls. Bedroom Steward
Siebert, S. C. 1st Cls. Bedroom Steward 4+
Theissinger, A. 1st Cls. Bedroom Steward 11
Bond, W. 1st Cls. Bedroom Steward
Stone, E. 1st Cls. Bedroom Steward
Etches, Henry Samuel
1st Cls. Bedroom Steward 5
Brewster, G. H. 1st Cls. Bedroom Steward
Walpole, J. Chief Pantryman
Tucker, B. 2nd Pantryman
Levett, G. Asst. Pantryman
Smith, F. Asst. Pantryman
Wrapson, F. B. Asst. Pantryman
Marks, J. Asst. Pantryman
Harris, E. Asst. Pantryman
Edwards, C. Asst. Pantryman
Marriott, J. W. Asst. Pantryman
Akerman, Joseph Asst. Pantryman
Stebbings, S. Cief Boots
Fellows, Alfred Asst. Boots
Jackson, C. Asst. Boots
Rattenburg, William Hanry Asst. Boots
Guy, E. J. Asst. Boots 5
Scott, J. Asst. Boots
Hiscock, S. Plate Washer
Hopkins, F. Plate Washer
Bunnell, W. Plate Washer
Hogue, E. Plate Washer
Light, C. Plate Washer
Bradshaw, J. A. Plate Washer
Ball, Percy Plate Washer
Campbell, Donald S. Clerk
Hardy, John Chief 2nd Class Steward D
Jenner, H. 2nd Cls. Saloon Steward
Scovell, R. 2nd Cls. Saloon Steward
Conway, P. W. 2nd Cls. Saloon Steward
Rogers, M. 2nd Cls. Saloon Steward
Davies, R. J. 2nd Cls. Saloon Steward
Phillimore, Harold Bath Steward 14*
Bailey, G. 2nd Cls. Steward No.5
Franklin, Alan 2nd Cls. Steward No.9

Parsons, R. 2nd Cls. Saloon Steward
Russell, B. R. 2nd Cls. Saloon Steward
Moore, A. E. 2nd Cls. Saloon Steward
Ridout, W. 2nd Cls. Saloon Steward
Randall, F. H. 2nd Cls. Saloon Steward
Whitford, A. 2nd Cls. Saloon Steward
Jones, A. 2nd Cls. Saloon Steward
Dashwood, William G.
2nd Cls. Saloon Steward
Middleton, N. V. 2nd Cls. Saloon Steward
Tenton, T. 2nd Cls. Saloon Steward
Daughty, N. 2nd Cls. Saloon Steward
Harris, C. 2nd Cls. Saloon Steward
Benham, F. 2nd Cls. Saloon Steward
Stroud, E. A. 2nd Cls. Saloon Steward
Jensen, Charles Valdemar
2nd Cls. Saloon Steward
Ryerson, W. E. 2nd Cls. Saloon Steward
Pfraffen, R. 2nd Cls. Saloon Steward
Charman, John 2nd Cls. Saloon Steward
Heinen, Joseph 2nd Cls. Saloon Steward
Samuel, O. W. 2nd Cls. Steward No.22
Ettlinger, Peter 2nd Cls. Saloon Steward (Dc)
Hawkesworth, John 2nd Cls. Saloon Steward
Gibbons, Jacob. William
2nd Cls. Saloon Steward
Terrell, F. 2nd Cls. Saloon Steward
Williams, W. 2nd Cls. Saloon Steward
Christmas, H. 2nd Cls. Saloon Steward
Lacey, Bert W. 2nd Cls. Saloon Steward
Penny, W. 2nd Cls. Saloon Steward
Wood, J. T. 2nd Cls. Saloon Steward
Andrews, C. E. 2nd Cls. Saloon Steward 16
Robertson, G. 2nd Cls. Saloon Steward
Humphreys, H. 2nd Cls. Saloon Steward
Dean, George H. 2nd Cls. Saloon Steward
Owen, L. 2nd Cls. Saloon Steward
Gunn, J. T. 2nd Cls. Saloon Steward
Kerby, W. T. 2nd Cls. Saloon Steward
Nichols, W. H. 2nd Cls. Saloon Steward
Pacey, R. J. 2nd Cls. Lift Attendant
Kelland, T. 2nd Cls. Library Steward
Edge, T. W. 2nd Cls. Deck Steward
Witter, James 2nd Cls. Smokeroom Stewar
Bulley, Henry 2nd Cls. Boots
Chapman, J. 2nd Cls. Boots
Perren, W. 2nd Cls. Boots
Hinckley, G. 2nd Cls. Bathroom Steward
Widgery, James G.
2nd Cls. Bathroom Steward 9
Barlow, G. 2nd Cls. Bedroom Steward
Ford, F. 2nd Cls. Bedroom Steward
Smith, C. 2nd Cls. Bedroom Steward
Boothby, W. 2nd Cls. Bedroom Steward
Mackie, G. 2nd Cls. Bedroom Steward
Byrn, J. 2nd Cls. Bedroom Steward
Reed, C. 2nd Cls. Bedroom Steward
Beedem, G. 2nd Cls. Bedroom Steward
Hamblyn, E. W. 2nd Cls. Bedroom Steward
Bogie, N. 2nd Cls. Bedroom Steward
Petty, Edwin Henry 2nd Cls. Bedroom Steward
Stone, E. T. 2nd Cls. Bedroom Steward
Seward, Wilfred D. 2nd Cls. Chief Pantryman
Pook, P. 2nd Cls. Asst.Chf.Pantryma
Harding, A. 2nd Cls. Asst. Pantryman
Longmuir, J. 2nd Cls. Asst. Pantryman
Jones, Arthur E. Cafe Parisien Steward
Fisher, R. Cafe Parisien Steward (F)
Humby, F. Cafe Parisien Steward
Burrage, A. Cafe Parisien Steward
Snape, Mrs, Lucy Violet Stewardess 3rd Cls
Wallis, Mrs, Matron 3rd Cls Kieran, James W.
Chief 3rd Class Steward

Sedunary, S. F. 3rd Cls. 2nd Chief Stewar
Muller, L. 3rd Cls.Interpr. Steward
Pearcey, Albert Victor 3rd Cls. Pantryman C
Dunford, W. Hopital Steward
Bristman, J. 3rd Cls. Steward
Hill, H. P. 3rd Cls. Steward
Ford, E. 3rd Cls. Steward
Taylor, C. 3rd Cls. Steward
Bristow, R. C. 3rd Cls. Steward
Edbroke, F. 3rd Cls. Steward
Mabey, J. 3rd Cls. Steward
Nichols, A. D. 3rd Cls. Steward
Chitty, G. 3rd Cls. Steward
Rice, P. 3rd Cls. Steward
Barton, S. J. 3rd Cls. Steward
Cox, W. Denton 3rd Cls. Steward
Akerman, Albert 3rd Cls. Steward
Prideaux, J. A. 3rd Cls. Steward
Slight, H. J. 3rd Cls. Steward
Daniels, Sidney E. 3rd Cls. Steward
Mantle, R. 3rd Cls. Steward
Ede, G. B. 3rd Cls. Steward
Sivier, W. 3rd Cls. Steward
Knight, L. 3rd Cls. Steward
Manly, A. 3rd Cls. Steward (F)
Ingroville, H. 3rd Cls. Steward
Hart, John Edward 3rd Cls. Steward 8
Talbot, G. F. C. 3rd Cls. Steward Porter
Foley, W. C. 3rd Cls. Steward
Port, F. 3rd Cls. Steward
Finch, H. 3rd Cls. Steward
Thaler, M. 3rd Cls. Steward
Egg, W. H. 3rd Cls. Steward
Hyland, Leo James 3rd Cls. Steward
Leonard, M. 3rd Cls. Steward
Halford, Richard 3rd Cls. Steward
Baxter, H. R. 3rd Cls. Steward
Pearce, A. E. 3rd Cls. Steward
Mullin, Thomas A. 3rd Cls. Steward
Savage, C. 3rd Cls. Steward
Evans, George 3rd Cls. Steward
Prior, H. J. 3rd Cls. Steward
Pugh, Alfred 3rd Cls. Steward 14
Cecil, C. 3rd Cls. Steward
Ashe, H. W. Glory Hole Steward
Crispin, William Glory Hole Steward
White, J. Glory Hole Steward
Wright, William Glory Hole Steward 13
Willis, W. 3rd Cls. Steward
Lewis, Arthur 3rd Cls. Steward
Ryan, T. 3rd Cls. Steward
Fox, W. T. 3rd Cls. Steward
Proctor, C. Chef (Cook)
Bochetez, A. Asst. Chef
Stubbings, H. 2nd Cls. Cook
Maynard, John Entree Cook B
Mew, W. Sauce Cook (F)
Slight, W. Larder Cook
Lovell, J. Grill Cook
Caunt, W. Grill Cook
Hutchison, J. Vegetable Cook
Ellis, M. Asst. Vegetable Cook
Ayling, G. Asst. Vegetable Cook
Orr, J. Asst. Vegetable Cook
Beverley, H. E. Asst. Vegetable Cook
Welch, H. Asst. Cook
Dawkins, P. Cook (F)
Bouwman, F. J. Cook (F)
Coombs, C. Asst. Cook
Thorley, William Asst. Cook
Jones, H. Roast Cook
Belford, Walter
Asst. Cook (Chf Night Baker)

Hall, F. A. J.	Scullion
Bull, W.	Scullion
Collins, John	Scullion B
Ross, H.	Scullion
Martin, F.	Scullion
Colgan, Joseph	Scullion
Platt, W.	Scullion
Allen, E.	Scullion
King, G.	Scullion
Ings, W.	Scullion
Hardwick, Riginald	Kitchen Porter Scullion
Beere, William	Kitchen Porter Scullion
Smith, C.	Kitchen Porter Scullion
Shaw, Harry	Kitchen Porter Scullion
Simmons, W.	Pastry Cook
Gallop, F.	Asst. Pastery Cook
Kennell, Charles	Hebrew Cook
Simmon, A.	Scullion
Joughin, Charles	Chief Baker 12
Giles, J.	2nd Baker
Davies, J.	Extra 2nd Baker
Hine, W.	3rd Baker
Burgess, Charles Reginald	Extra 3rd Baker
Neal, H.	Asst. Baker
Smith, J.	Asst. Baker
Wake, S.	Asst. Baker
Chitty, G.	Asst. Baker
Barnes, Frederick	Asst. Baker
Barker, H.	Asst. Baker
Farenden, E.	Confectioner
Leader, A.	Asst. Confectioner
Feltham, G.	Vienna Baker
Maytum, A.	Cief Butcher
Topp, T.	2nd Butcher
Roberts, F.	3rd Butcher
Barrow, H.	Asst. Butcher
Mills, C.	Asst. Butcher
Parker, T.	Asst. Butcher
Wiltshire, W.	Asst. Butcher
Hensford, H. G.	Asst. Butcher
Crosbie, J. B.	Turkish Bath Attendant
Ennis, W.	Turkish Bath Attendant
Taylor, Leonard	Turkish Bath Attendant
Whiteman, Augustus H. (Gus)	Barber
White, Arthur	Barber
Klein, H.	Barber (2nd Cls.)
Gill, P.	Ship's Cook
Johnson, A.	Asst. Ship's Cook
Hatch, A.	Scullion
Gatti, Luigi Gaspane	Manager Ritz Rest. (R)
Nannini, Francisco	Head Waiter (R)
Bochet, Guiseppe	2nd Head Waiter (R)
Bowker, Miss R.	First Cashier (R) 6
Martin, Miss, M. E.	2nd Cashier (R) 6
Jeffery, William Al.	Controller (R)
Vine, H.	Asst. Controller (R)
Price, Ernest	Barman (R)
Turvey, Charles	Page Boy (R)
Phillips, Walter John	Store Keeper (R)
Zarrachi, L.	Wine Butler (R*)
Scavino, C.	Carver (R)
Rotto, Angelo	Waiter (R*)
Pompeo, Piazza	Waiter (R)
Urbini, Robert	Waiter (R)
Valvassori, Ettore	Waiter (R*)
Bazzi, Narciso	Waiter (R)
Ratti, Enrico	Waiter (R)
Casali, Guilio	Waiter (R)
Sesia, Gino	Waiter (R)
Basilico, Giovanni	Waiter (R)
Vioni, Robert	Waiter (R)
Gilandino, V.	Waiter (R*)
Banfi, Ugo	Waiter (R)
Poggi, E.	Waiter (R)
Napoli, di, E.	Asst. Waiter (R) (F)
Crovello, Louis	Asst. Waiter (R*)
Biapti di Antonio, Allaria	Asst. Waiter (R*)
Beux, David	Asst. Waiter (R)
Bernardi, Baptiste	Asst. Waiter (R)
Biatti, Louis	Asst. Waiter (R)
Monros, Jean	Asst. Waiter (R)
Scratti, Alfonso E.	Asst. Waiter (R)
Saccaggi, Giovanni	Asst. Waiter (R)
Zanetti, Mario	Asst. Waiter (R)
Ricaldone, Rinaldo	Asst. Waiter (R)
Rigozzi, Abele	Asst. Waiter (R)
Martinio, de, Giovanni	Asst. Waiter (R)
Debreucq, Maurice	Asst. Waiter (R)
Perocchio, Albert	Asst. Waiter (R)
Perocchio, Sebastine	Asst. Waiter (R)
Donati, Italo	Asst. Waiter (R)
Pedrini, Alec	Asst. Waiter (R)
Rousseau, P.	Chef (R)
Bietrix, G.	Sauce Cook (R)
Bolhuis, Hendrik (Hennie)	Lader Cook (R)
Coutin, Auguste	Entree Cook (R)
Janin, Claude	Soup Cook (R)
Chaboisser, Adrien	Roast Cook (R)
Vicat, Jean	Fish Cook (R)
Jaillet, Henri	Pastry Cook (R)
Jouannault, Georges	Asst. Sauce Cook (R)
Villearlange, Pierre	Asst. Soup Cook (R)
Cornaire, Marcel	Asst. Roast Cook (R)
Dornier, Louis	Asst. Fish Cook (R)
Pachero, Jean	Asst. Larder Cook (R)
Monteverdi, Giovanni	Asst. Entree Cook (R)
Desvernini, Louis	Asst. Pastry Cook (R)
Maltman, Adolf	Iceman (R)
Voegelin, H.	Coffeeman (R)
Grosclaude, Gerald Claude	Asst. Coffee Man (R)
Blumet, Jean	Plateman (R)
Aspeslagh, George (Arthur)	Asst. Plateman (R)
Tietz, C.	Kitchen Porter No.41 (R)
Teig, Carlo	Scullion (R)
Bertoldo, Fioravanti	Asst. Sculleryman (R)
Maugé, Paul	Kitchen Clerck (R)
Salussolia, Giovanni	Glassman (R*)
Tesstoni, Ercole	Asst. Glassman (R*)
Lazar, Sartori	Asst. Glassman (R)
Smith, John Richard Jago	Clerk Post Office RM
Williamson, James Bertram	Clerk Post Office RM
Gwinn, William H. Logan	Clerk, Post Office USM
Woody, Oscar Scott	Clerk, Post Office USM
March, John Star	Clerk, Post Office USM
Hartley Wallace H.	Bandmaster
Brailey Theodore	Musician
Breicoux Roger	Musician
Clarke J. Fred P.	Musician
Hume John L.(Jock)	Musician
Krins Georges	Musician
Taylor Percy C.	Musician
Woodward Jack W.	Musician

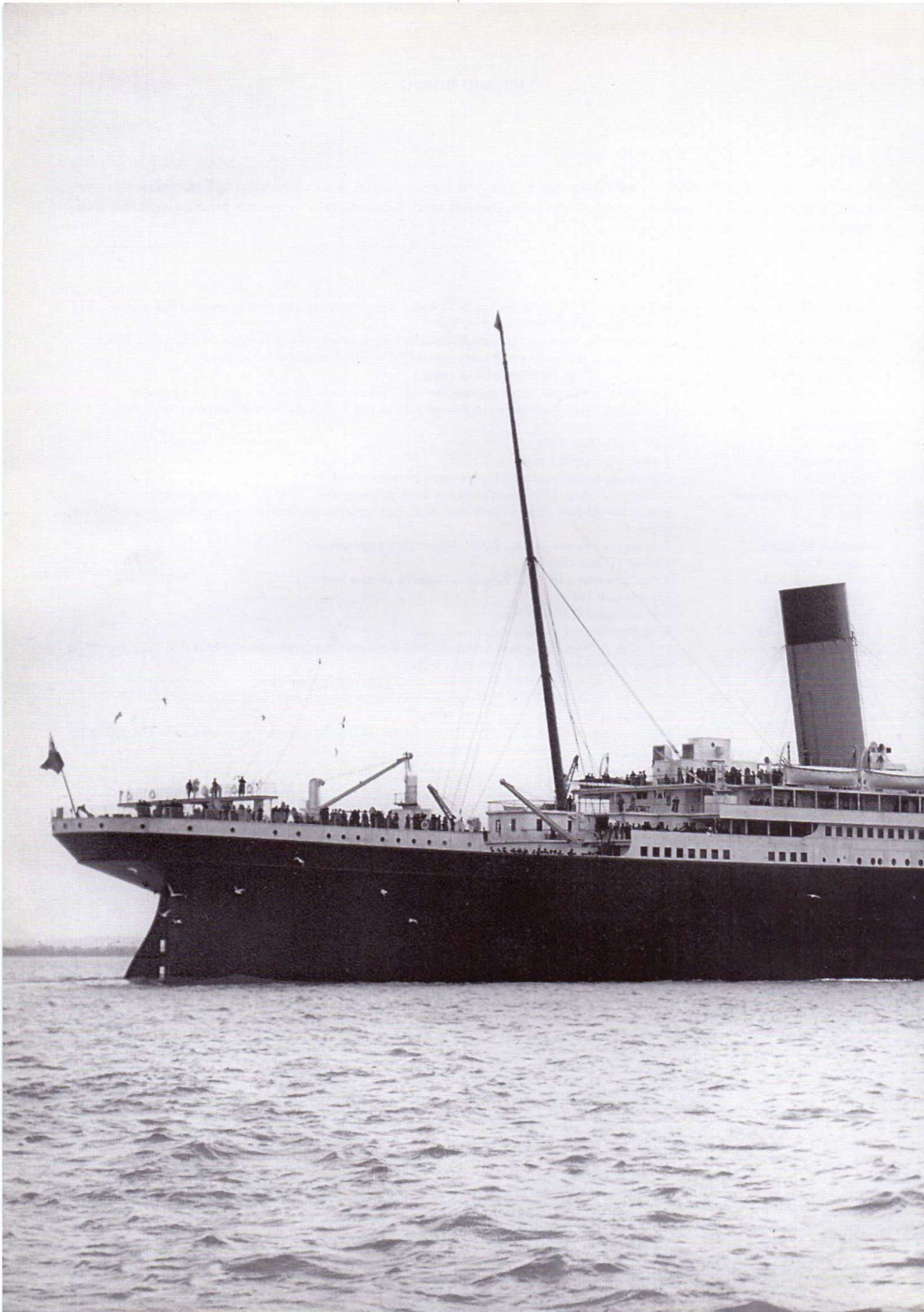
Op het laatst aangenomen bemanningsleden

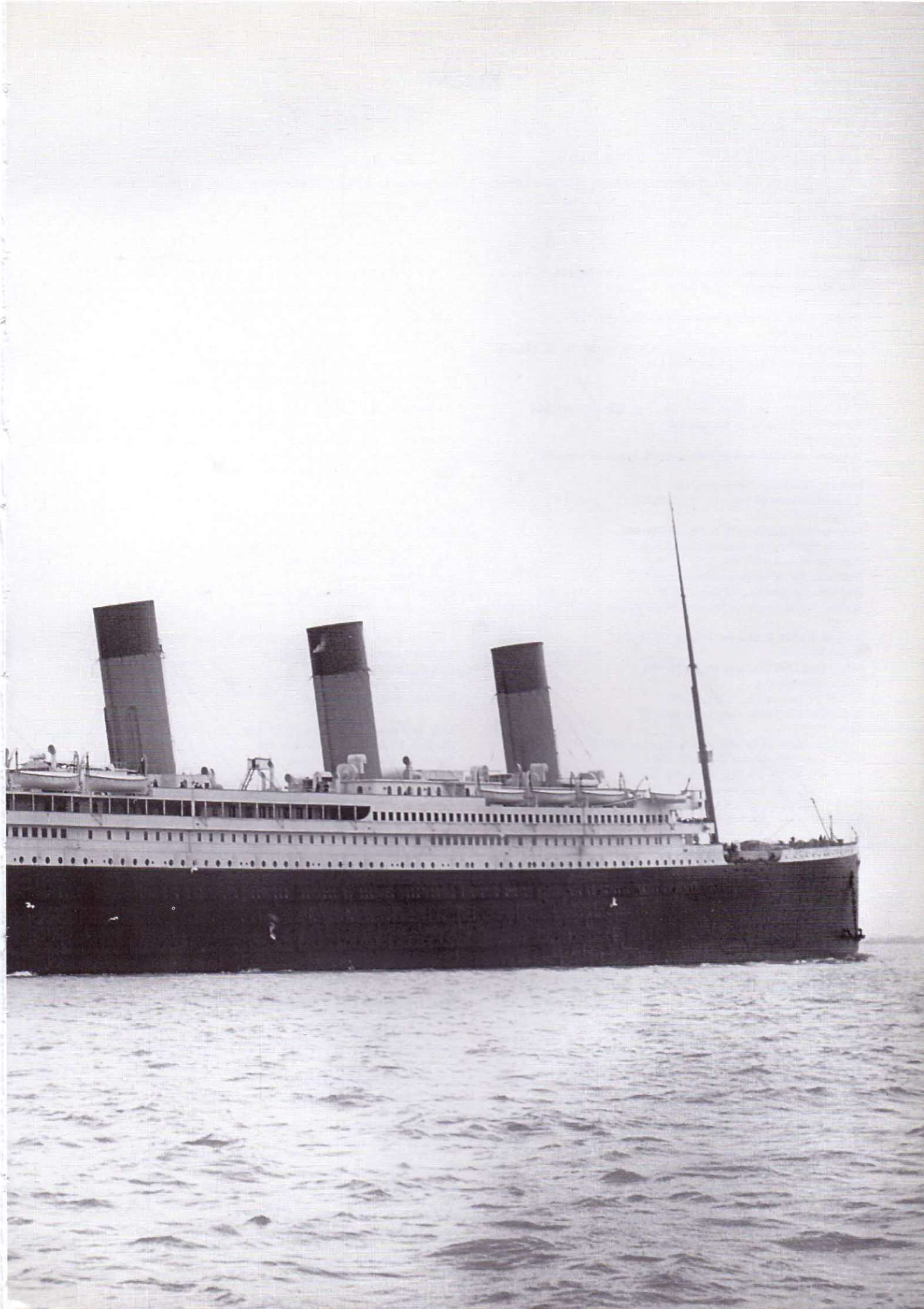
Steel, R.	Trimmer
Geer, Alfred	Fireman (S)
Gordon, J.	Trimmer (S)
Black, D.	Fireman (S)
O'Connor, John	Trimmer
Brown, J.	Fireman (S)
Windebank, A.	jCook (S)
Witt, H.	Fireman (S)
Hosgood, Richard	Fireman (S)
Cotton, A.	Trimmer
Kinsella, L.	Fireman (S)
Dickson, W.	Trimmer (S)
Lloyd, W.	Fireman (S)
Dodds, Renney Watson	Jr. Asst. 4th Eng. (S)
Locke, A.	Scullion (S)

Niet aan boord

Lijst met namen van lieden die later beweerden met de Titanic te hebben gereisd, maar wiens naam op geen enkele lijst voorkomt. Het vermelde jaartal geeft aan wanneer het verhaal bekend werd. Alleen de met * gemerkte personen vertelden waarschijnlijk wel de waarheid.

Carlson, Mr Frank O.*	1e klas pass. (US 3e Stuurman van de St. Louis, kreeg onderweg auto pech en kwam te laat voor de Titanic. Stond wel op de 1e kls. pass. lijst.)
Daniels, Alf/Ned	Bemanningslid (Vertelde zijn verhaal alleen als hij heel serieus of heel dronken was. Zie ook J. Elbert.)
Davies, Miss Kathleen	(1989, zei ook het aan de grond lopen van de QE2 in 1988 meegemaakt te hebben.)
Duyvejonck, Ms Emma*	3e klas pass. (Belg. Afgewezen i.v.m. ziekte.)
Elbert, John V.	Volmatroos (Beweerde 36 uur na ramp door een Duits vrachtschip uit het water te zijn gehaald.)
Engwall, Lars	3e klas pass. (Zweed gebruikte zijn fantasie ook om zijn anarchistische denkbeelden te verkondigen.)
Eugen, von Kok	(Ned. 1996.)
Frackers, Dries	Scheepsarts (Ned. 1987.)
Giles, Henry	Bemanningslid (GB 1965.)
Grey, Rachel	(Door hem, e.a, in de jaren 80 voor het eerst verteld.)
Haeseleer D', Mr August	3e klas pass. (Belg, 1988. Annuleerde reis i.v.m. geboorte zoon. Verhaal is ongeloofwaardig.)
Hesse, H.	Elektricien (Zwitser 1927. Schreef boek over zijn ervaringen a.b. Titanic, maar heeft het schip zelfs nooit gezien.)
Hettema, Mr Djitve	1e klas pass. (Verzek. inspec. Zie W. Müller, door hem verteld.)
Linhart, Rudolf	Steward (Tsjech 1964.)
McCann, Robert G.	Kwartiermeester (GB 1962. Zei ook het logboek gered te hebben.)
McMurdo, Willie	Matroos (GB 1977.)
Mickelsen, Louis	Bemanningslid (GB jaren 80.)
Mulholland, Mr J(oe)	Stoker/machinist (GB jaren 80.)
Müller, Mr, William	1e klas pass. (Secrt. D. Hettema. Canada 1989. Beweerde gered te zijn door in boot C te stappen met zijn chef en hun vriend Ismay – als goed gezelschap.)
Sieberg, Mr Bertus	Pass. (Ned. 1978. Maakte waarschijnlijk wel een andere schipbreuk mee.)
Smith, Mr	(US 1913. Verhaal werd bekend nadat hij in San Francisco zelfmoord had gepleegd.)
Steen, Mr v.d. Henri*	3e klas pass. (Belg. Afgewezen i.v.m. ziekte.)
Tower/Turner, Frank	Stoker, bijgenaamd Lucky Frank. (Beweerde later ook de torpedering van de Lusitania en de ondergang van de Empress of Ireland te hebben overleefd.)





Register

Namen die *cursief* zijn opgenomen, zijn scheepsnamen. **Vet** gedrukte getallen hebben betrekking op illustraties.

Adriatic 6
Amerikaanse onderzoek 124, in vergelijking met het Engelse onderzoek 131, kosten 124, kritiek in Engeland 129
Amerika 59
Anda, Carr van, hoofdredacteur New York Times 87, 126
Andrea Doria 148
Andrews, Thomas, 1e ontwerper *Titanic* 8, **9**, 24, 38, 65, 70, 74, **142**, 169
Angus, onderwater robot met camera's 155
Arctic 148
Argo, onderwater robot met camera's 155
Astor, Mr en Mrs John Jacob, 1e kls.pass. 112, 120, 127, 143, **144**
Aubert, Miss Leontine, 1e kls.pass. 102
Ausonia 143
"Autumn" als laatste door de band gespeeld, hymne of walsje 87

Badman, Miss Emily, 3e kls.pass. 141
Ballard, Dr Robert D. 100, 117, 154-5, 160
Baltic 6, 58-9
Barkworth, Mr Algernon H. 1e kls.pass. 86, **142**
Barnish, Geoffrey, 4e stuurman *Carpathia* 110
Barrett, Fred, stoker 70, 104
Bartmann, A.F. hofmeester *Californian* 171
Beckwith, Mrs (Sallie), 1e kls.pas. 75, **75**
Beesley, Mr Lawrence, 2e kls.pass. 54, **55**, 65, **66**, 73, 81, 96, 98, 141, **142**, 150
Behr, Mr Karl H. 1e kls.pass. 75, 144-3, 172, **172**
Belfast 32
Bell, Joseph, chef-machinist 45, 70, **70**, 164
Bergingsplannen 154
Billiard, A. van, familie, 3e kls.pass. 92
Bird, Ellen, Mrs Straus' hulp, 1e kls.pass. 82
Birma 94, 117
Birnbaum, Jacob, 1e kls pass. 166, horloge van **167**
Bisset, James, 2e stuurman *Carpathia* 104
Black, C.W.& F.N. agent musici 42, 90
Blair, David, tijdelijk 2e stuurman 42
Board of Trade (BOT) 35-6, 62, 131, 133, 136, 150, 168-9
Bolhuis, Henderik, kok à la carte restaurant 168-170, **168**, **170**
Bolhuis, Klaas 168
Bonus bemanning i.v.m. ondergang 138
Boottrein 42
Bowyer, George, loods te Southampton 47
Boxhall, Joseph G. 4e stuurman **54**, 64-5, 69, **70**, 72, 77, 80, 85, 103-4, 109-10, **138**, klaagde later over promotiekansen 143-4
Bradley, George (Boy), zie Brayton
Brailey, Theodore, pianist 85, **86**
Brayton, George A. 1e kls.pass. en valsspeler 54, 141
Bremen 127
Bride, Harold, 2e marconist 42, 53, **53**, 59, 85, 86-7, **94**, 95-6, 98, 103-4, 118, verhaal aan New York Times 121, 124, 135, **142**
Britannic, **10**, 149, controverse over naam, 10
Britse Raad voor de Scheepvaart, zie Board of Trade
Breiccoux, Roger, cellist **86**
Brown, Mrs J. Murray (Molly), 1e kls. pass. 86, 102, **102**
Brown, Edward, steward 82, 85
Browne, pater Francis, maakte serie bekende foto's 50
Brugge, Cornelia van der 167
Brugge, Wessel A. van der, stoker 167-170, salarisafrekening **170**
Bull, John, politieke prent **135**
Bullen, Frank T. journalist bij tewaterlating 18
Burlingham, C.C. advocaat White Star Line New York 122-3, 140
Butt, Majoor A. 1e kls.pass. **144**

Californian 105, **105**, **124**, 155, aankomst in Boston 124-6, beschuldiging door timmerman W.F. McGregor 104, brugdek 125, **125**, Engelse onderzoek 131, gezien vanaf *Carpathia* 110, geruchten aan boord 126, herwaardering rol bij ramp 1990-92 160, logboek 151, Nederlanders op 171, op weg naar en aankomst op de plaats van de ramp 113, 116, **116** positie t.o.v. *Carpathia* 116, ijswaarschuwing van 59
Californian-incident 150-2
Candee, Mrs (Ch.) Hellen, 1e kls.pass. 54
Cape Race 54, 59
Cardeza, Mrs (J.W.M.) Charlotte, 1e kls.pass. 139
Carlisle, de Right Honourable Alexander M. 35-6, **36**, 41, 131
Carlson, Mr Frank, 1e kls.pass. 50
Carpathia 95, **95**, 117, 125 aan boord nemen overlevenden 110-11, herdenkingsmedaille **141**, 155, 164, kapitein en officieren **140**, race door de nacht 104, 109, radio contact 94, reis naar en aankomst te New York 118,
Carter, Mr en Mrs William E. 1e kls.pass. 141, **142**
Case, Mr Howard B. 1e kls.pass. **142**
Cedric 6, 100, 121, 144
Celtic 6, 143
Chalmers, Sir Alfred, maritiem expert BOT. 63
Cherry, Miss Gladys, 1e kls.pass. 102
Chisholm, Mr R. Robert, 1e kls.pass. 169
Clark, J. Fred P. bassist band, **86**
Coffey, John, stoker 51
Collyer, Mrs (H.) Charlotte, 1e kls.pass. 86
Conrad, Joseph 129
Coronia 58
Cottam, Harold, marconist *Carpathia* 94-5, **95**, 118, 121
Cotton Powder Co. makers vuurpijlen 74
Cox, W. Denton, steward 92
Cunard Line 143, 150
Cunard – White Star Line 150

Daly, Mr Eugene, 3e kls.pass. 55, 83, 139
Dambon, Mr Ernest G. 3e kls.pass. 128
Daniel, Mr Robert W. 1e kls.pass. 143
Davies, Evan, familie, 3e kls.pass. 92
Dean, Horace, 1e stuurman *Carpathia* 110
Dick, Albert, 1e kls.pass. 70
Dillon, Thomas, trimmer 98
Dodge, Dr Washington, 1e kls.pass. 87
Draadloze telegrafie in 1912 **94**
Duff Gordon, Sir Cosmo en Lady "Lucille", 1e kls.pass. 80, 102, 130-1, **144**, cheque aan bemanning **102**

"Elektrische vonk, de" zie Rostron
Emma, HKH de Koningin-Moeder 164
Engelse onderzoek 128, 131-3, kosten 135, gehouden in Scottish Hall, Londen **130-1**
Evans, Cyril, marconist *Californian* 105-6, 115, **133**

Fleet, Fred, uitkijk 63, **64**, 124, 131
Ford, Mr Arthur, familie 92
Frankfort 94, 95, 115
Futrelle, Mr Jacques (Jack) en Mrs May P., 1st kls.pass. 74, **74**, 81

Gale, schipper sleepboot *Vulcan* 46
Gatti, L. maitre de restaurant 42
Geredden, aantal 62
Geer, de, Ned. Minister van financiën 171
Gibbs, Sir Philip, Engelse journalist 19
Gibson, James, leerling stuurman *Californian* 106-8, 126, **133**, 151
Gigantic 8, controverse over naam 10
Gill, Ernest, donkeyman *Californian* 72, **104**, 105
Gips, C. direct. HAL New York 164
Glenn, George, stoker *Californian* 107, **133**
Goldsmith, Mstr Frank J.W., 3e kls.pass. 96

Gomperts, professor B.P. 171
Goodwin, Frederick, familie, 3e kls.pass. 92, **93**
Gracie, kolonel Archibald, 1e kls.pass. 54, 65, 86-7, 91, 93, 96
Grattan, John, would-be berger 154
Grimm, Jack, zocht naar het wrak in de jaren 80. 154, 156
Groves, Charles Victor, 3e stuurman *Californian* 105-6, **107**, 126, **133**
Guggenheim, Mr Benjamin 1e kls.pass. **144**
Guggenheim, Mrs B. 120

Hamilton, Thompson, secrt. Thomas Andrews 169, **169**
Harbeck, Mr William H. 2e kls pass. en cameraman 55
Harder, Mr en Mrs George A. 1e kls.pass. **115**
Harland & Wolff 6, 8, **8**, 9, 11-12, 16, 18, 31-2, 35, 77, 163, 165, 169
Harper, Mr en Mrs Henry Sleeper, 1e kls.pass. **142**
Harris, Mr & Mrs Henry B. 1e kls.pass. 82, 139, 143, 150
Harrison, Leslie, secrt. MMSA 150-152
Hart, Miss Eva, 2e kls.pass (kind) 173
Hart, John E. steward 92, 135
Hartley, Wallace, bandleider 42, 85, **86**, 87, 90
Harvey, Henry B. assistent machinist 70
Haven, E. 1e kls.pass. en valsspeler 54
Hawke, Engelse kruiser 32, 163, 168
Hays, Mr en Mrs Charles M. 1e kls.pass. **115**, **144**
Head, Mr Christopher, 1e kls.pass. **142**
Hendrik, ZKH Prins 164
Hoef, Mr Wyckoff van der 169
Holland Amerika Lijn 163-4, 171
Homer, Harry (Kid), zie Haven, E.
Hume John (Jock) L. violist band **86**

International Mercantile Marine (I.M.M.) Amerikaans scheepvaartkartel 7, 13, 129, 164
Ifremer, Frans oceanografisch instituut 154
International Ice Patrol 146
Isaacs, Sir Rufus, openbare aanklager bij Brits onderzoek 36, 130, **131**, 132, 135
Ismay, J. Bruce, directeur White Star Line en IMM, 1e kls.pass. 6-7, **6**, 13, **15**, 31, 65, 70, 75, 83, 96, 101, 112, 119, 121-3, **123**, 131, **144**, 149, 150, 163-4, 169, code naam YAMSI 121
Ismay, Mrs J.B. 7, 13

Janssen, P.W. kok *Californian* 171
Jensen, Gerard, maakte BOT opmerkzaam op rol *Californian* 131
Jewell, Archie, uitkijk *Titanic* **132**
Justicia ex *Statendam II* 171

Knorr, expeditieschip Woods Hole 126, 155, 156
Koning der Nederlanden, Ned. pass.schip, 1881. 147
Koninklijke Nederlandsche Meubelfabrieken 27, 165, **165**
Krins, George, muzikant **86**, 166

La Touraine 58
Laing, raadsman White Star Line 36
Lapland 136, **136**, 164
Lardeau, Patrice, stelde rapport op over mogelijke vindplaats wrak 155
Le Suroit, Frans expeditieschip 155
Lee, Reginald, uitkijk 63, 131
Levie, Mr A. Ned. advocaat 171
Lichten, gezien vanaf de *Titanic* 104, voor het eerst gezien 64; vanaf de *Californian* 105
Lightoller, Charles H. 2e Stuurman, 36, 39, 42, **54**, 59, 61, 64, **64**, 77, 78-9, 84, 96, 98, 103, **114**, 117, 123-4, 134-5, **138**, 143-4, 146
Lightoller, Mrs Sylvia, werd bijna door de Titanic overvaren 39, **39**
Lord, Stanley, kapitein *Californian*, 105-108, **106**, **107**, 113, 115-6, 123, **126**, 131, **132**, campagne voor hem gevoerd door MMSA 150, 151, erkenning dat hem mogelijk een noodvuurpijl was gemeld 132, kwalificatie door zeelui 132, ontkenningen tegenover pers 105, verhoor Amerika 126; **126**, 131, verhoor Engeland 132; **132**, verklaringen aan pers 125
Lord, Walter, Amerikaans historicus en schrijver 150
Lowe, Harold G. 5e stuurman 75-77, **76**, 80, 103, 123-4, **138**, **142**, 144, gebruik wapen 84, thuiskomst in Wales 143
Lusitania 6, 7, 148

Mackay-Bennett 127, 128
Majestic 41
Marconi maatschappij 54, 94
Marconi, Guglielmo 87, 121
Marine Accident Investigation Branch, herwaarderde het Californian-incident in 1990 161
Marsden, Miss E. stewardess 70
Marvin, Mr en Mrs Daniel W. 1e kls.pass. **144**
Maugé, Paul, klerk à la carte restaurant 170
Mauretania 6, 7, 9
McElroy, Herbert W. purser **54**, 83
McGhee, Dr Frank, dokter *Carpathia* 112
McGovern, Mrs H. (Mary), 3e kls.pass 139
McGregor, W.F. timmerman *Californian* 105, 131
McKinzy (Trout), Miss Edwina C. 2e kls.pass. 87
Mercantile Marine Service Association (MMSA) 150
Mersey, Lord, wreck commissioner BOT, 36, 71, 128-132, **130**
Mesaba 59
Millet, Mr Frank D. 1e kls.pass. **142**
Minia 128
Moody, James P. 6e stuurman 45, 63, 76, 80, **142**
Moore, James H. kapitein *Mount Temple* 116, **117**, waarneming laatste positie *Titanic* 117
Morgan, J. Pierpont, bankier 7, 13, 149, 164
Mount Temple 94, 115-6, 155
Mulder, Theodoor de, Belgische 3e kls.pass. 166, **167**
Murdoch, William M. 1e stuurman 42, 61, 63-4, **65**, 76, 79-80, 83
Musicals, zie Titanic Misicals
Musici **86**, tijdens ondergang 85-6
Mutters, H.P. direct. Kon. Ned. Meubelfabrieken 165

"Nader mijn God bij U" psalm 86-7, 90
New York 47
New York, aankomst *Carpathia* 118
New York Times, berichtgeving over ramp 121, 126
Newsom, Miss Helen, 1e kls.pass, 75, 143, **144**
"Night to Remember, A" boek en film 150
Noordam 58
Nutbean, William, stoker 45

Oceanic Steam Navigation Company, zie White Star Line
Oceanic 6, 41, 46-7, 100, 143
Officieren, onderlinge verhouding 77
Ogden, Louis, 1e kls.pass. *Carpathia* 141
Oldham, W.J. schrijver 10
Olympic 8, 10-12, **10**, 26, 30, 33, 95, 125, 143, 145, 149, 163, 168, aanvaring met *Hawke* 32, indienststelling 13, verbouwing na ramp **145**
Overlevenden, 62, in het water 101

Parr, Mr William H.W.M. 1e kls.pass. 169
Peacock, T. familie, 3e kls.pass. 92
Penasco, Señor en Señora V. 1e kls.pass. 76
Peuchen, majoor A. 1e kls.pass. 79, **144**
Phillips, Jack, 1e marconist 42, 53, 69, **69**, 94-6, 104, **144**
Pillsbury Snyder, Mrs J. (Nelle), 2e kls.pass. 173
Pirrie, Lord William, direct. Harland & Wolff 6, 7, **7**, 13, 15, **15**, 16, 19, Lady 13
Pitman, Herbert J. 3e stuurman 46-7, 75, 96, **138**, 143-4
Podesta, Jack, stoker 45
Punch, Engels satirisch blad **149**

Queen Elizabeth II, constructie van 34, 48

Ranger, Thomas, olieman 86
Rappahannock 58
Reade, Leslie, advocaat en schrijver 152
Reddingsboten algemeen: 35, 41, **84**, **113-4**, aarzeling pass. om in te stappen 74, getest 77, getest door H.& W. 81, onvoldoende vol 77, organisatie bij tewater laten 76, pistoolschoten bij boot C 83 en van 5e stuurman Harold Lowe bij boot 14 84, te New York **122**, uitzwaaien van 76, verschillende regels bij wegvieren 78, weigering van opvarenden om terug te roeien 101,
Reddingsboten in detail:
Boot 1 79, 82, 102
Boot 2 82, 109-110
Boot 4 81, 146
Boot 5 75, 96
Boot 6 **76**, **113**
Boot 8 76, 81
Boot 9 80, 102
Boot 13 80, 81, **79**, 96, 104

Boot 14 84, 86, 103, **110, 111**
Boot 15 **79**, 80
Boot 16 61, 65
Opvouwbare reddingsboten:
Boot A 8, 100
Boot B 85, 96, 103, **129**
Boot C 83, 96, 100-1, 122
Boot D 82, 83, **110**
Reddingsmiddelen, bespreking over 35
Reddingsvlotten, ontbreken van 41
Rees, Eric, 3e stuurman *Carpathia* 110
Reuchlin, jonkheer J. George, direct. passage HAL 163-4, **163**, **164**, 169, pensioen HAL 171
Reuchlin, Mevr. Agathe, weduwe George Reuchlin 164, proces tegen de Staat der Nederlanden 171
Reuchlin, jonkheer Otto 164
Rheims, George 83
Rhein 127
Risdon Beazley Ltd. zochten naar wrak 153-4
Robinson, Annie, stewardess 74
Roer-orders in 1912 63
Rogers, J.H. 1e kls.pass. valsspeler 54
Rolmane, C. 1e kls.pass. valsspeler 54
Romacue, C.H. zie Rolmane, C.
Romaine, C.H. zie Rolmane, C.
Rosenbaum, zie Russel, Edith
Ross, William, matroos *Californian* **133**
Rostron, Arthur H. kapitein *Carpathia* 95, **102**, 104, **104**, 109-111, 113, **114**, 116-7
Roth, Miss Sarah, 3e kls.pass. 141
Rotheld, C.H. zie Rolmane, C.H.
Rothes, gravin van, 1e kls.pass. 76, **77**, 102
Rowe, George T. kwartiermeester 72, 74, 80, 83-4
Russel, Edith, 1e kls.pass. 139, 141
Ryan, Patrick, 3e kls.pass. 140
Ryan, Thomas, won proces tegen WSL over verlies zoon Patrick 140
Ryerson, Mrs A.L. (Emily B.), 1e kls.pass. 143

Sage, John, familie 92
Samson 150, **151**
Sanderson, H. directielid White Star Line 35
Sap, Jules, Belgische 3e kls.pass. 93, 166, **167**
Schadeclaims van pass. 139
Scheerlinck, Jan B. Belgische 3e kls.pass. 166, **167**
Scotland Road 27, 74, 80
Scottish (drill) Hall, waar Engelse onderzoek werd gehouden 129, **130-132**
Shelley, Mrs W. (Imanita), 2e kls.pass. 34
"Ship that Stood Still, The", boek 152
Shipbuilder, blad 31
Simpson, Dr. J. Edward, dokter 2e en 3e klas. 70
Skidmore, L.D. 1e kls.pass *Carpathia* 98
Slachtoffers, aantal 62, begraven te Halifax 128, uit zee gehaald 128
Slade, gebroeders, stokers, desertie van 45
Sloan, May, stewardess 70
Sloepenrol 76
Smith, Charles, architekt bedacht eerste bergingsplan in 1914 153, **153, omslag achter**
Smith, Edward J. kapitein 31, 41-2, 45, **54**, 61, 63-4, **63**, **68**, 69, 74, 77-8, 82-3, 95, 104, 110, **123**, **134**, 164, 169
Smith, Mrs L. (Mary E.H.), 1e kls.pass. 143
Smith, Mr J. Clinch, 1e kls.pass. 91, 93
Smith, William A. Senator 77, 81, 84, 117, 121, 123-4, 129
"Songe d'Automne" zie "Autumn"
Speers, Jim, reporter New York Times 121
Statendam II 163, 169, torpedering van 171
Stead, Mr William T. 1e kls.pass **144**
Steffanson, Mr H. Bjornstrom, 1e kls.pass. 83
Stengel, Mr C.E. Henry, 1e kls.pass. 141
Stewart, George F. chef-stuurman *Californian* **107**, 113, 115, 125, 126, **133**
Stone, Herbert, 2e stuurman *Californian* 105-108, **107**, 113, 126, **133**
Straus, Mr & Mrs Isidor 1e kls.pass. 82-3, **82**, **144**
Stuurlui, degradatie van 42

Taft, William H. President VS in 1912 118
Taylor, Percy C. pianist band 85, **86**
Telefunken 94
Teutonic 6
Thayer, Mr Jack B. 1e kls.pass. 83, 85, 98
Thayer, Mrs J. B. (Marian L.M.), 1e kls.pass. 112, 146
Thomas, William, olieman *Californian* **133**
Titanic:
aanvaring met ijsberg 63, bergingsplannen 153, **153**, à la carte restaurant 27, 168, personeel van 170, bibliotheek 51, bijna aanvaring bij vertrek 46, 48, bergingspoging deel romp, 1996 159, boeken en publicaties 152, café Parisien 26-7, conditie van het wrak 158, dekplan algemeen 21, dekplan 1e kls. **56-57**, doorvaren na aanvaring 64, eerste klas eetzaal 27, eerste nieuws over de ramp 118, eerste ontwerp **8**, films 152, foto's wrak **157-8**, **160-1**, geborgen voorwerpen **161**, gymnastiekzaaltje **55**, ketelruimen; No 4. 70; No 5. 66, 70, 80; No 6. 66, 69-70, 80; laatste momenten 85, lees- en schrijfsalon **59**, luxe hutten op B-dek 26, **40-1**, **61**, **73**, onderzoek naar het staal 158, ongeluk tijdens de bouw 19, 19, optimisme over drijvend houden schip 70, positie opgegeven 1912 160, positie wrak 117, 160, proefvaart 38, publieksruimten 27, rooksalon **58**, schade door aanvaring 66, squashbaan 27, 51, tentoonstelling van voorwerpen uit wrak 162, **162**, tewaterlating 12, 15, **14-17**, 18, trappenhuizen 27, turks bad 27, 33, **53**, vinden van het wrak 156, wrak 98, **155**, zinken van 96, 100, zwembad 51
Titanic Musicals 160, **160**
Titanic Relief Fund 90, 138-9
Tubantia, Ned. pass.schip, torpedering 1916. 147

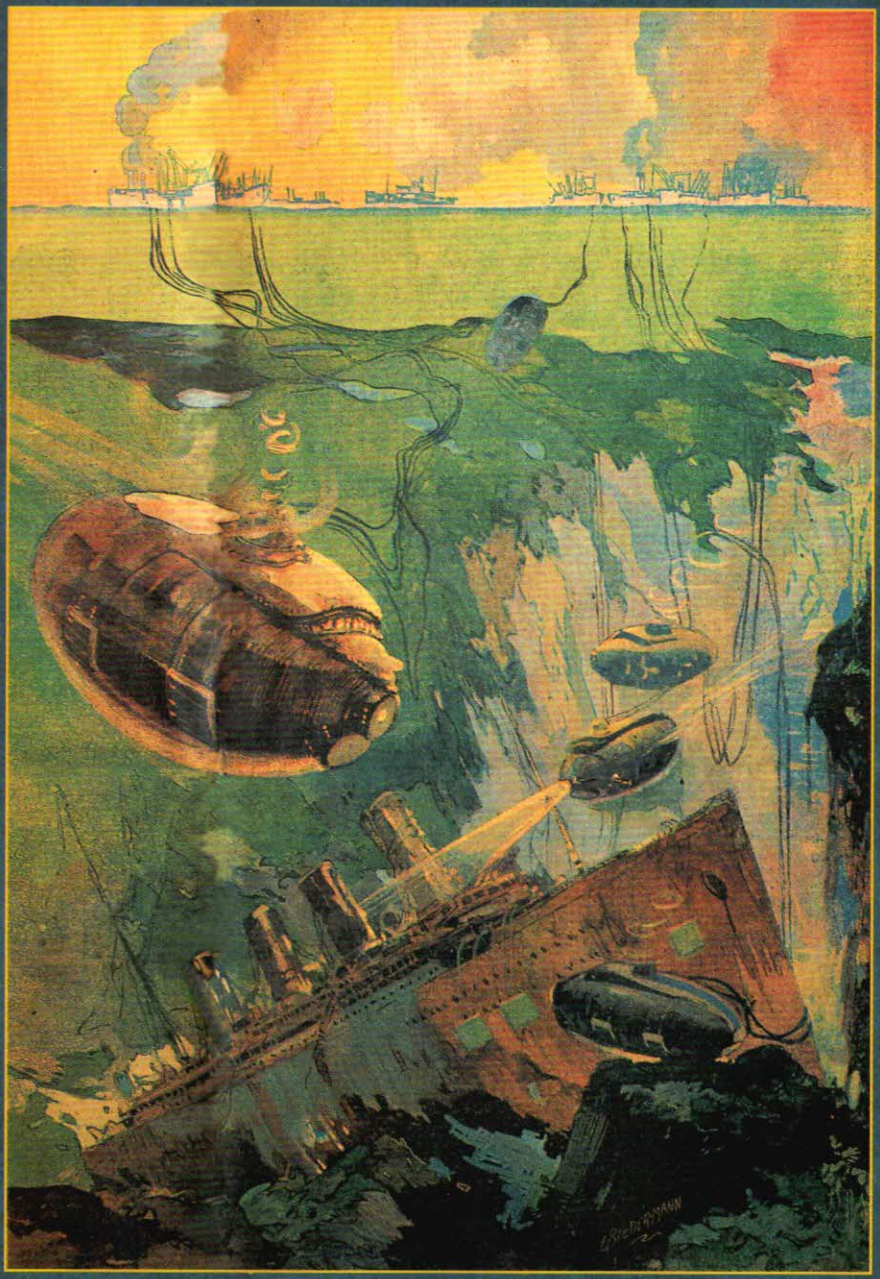
US Navy 155

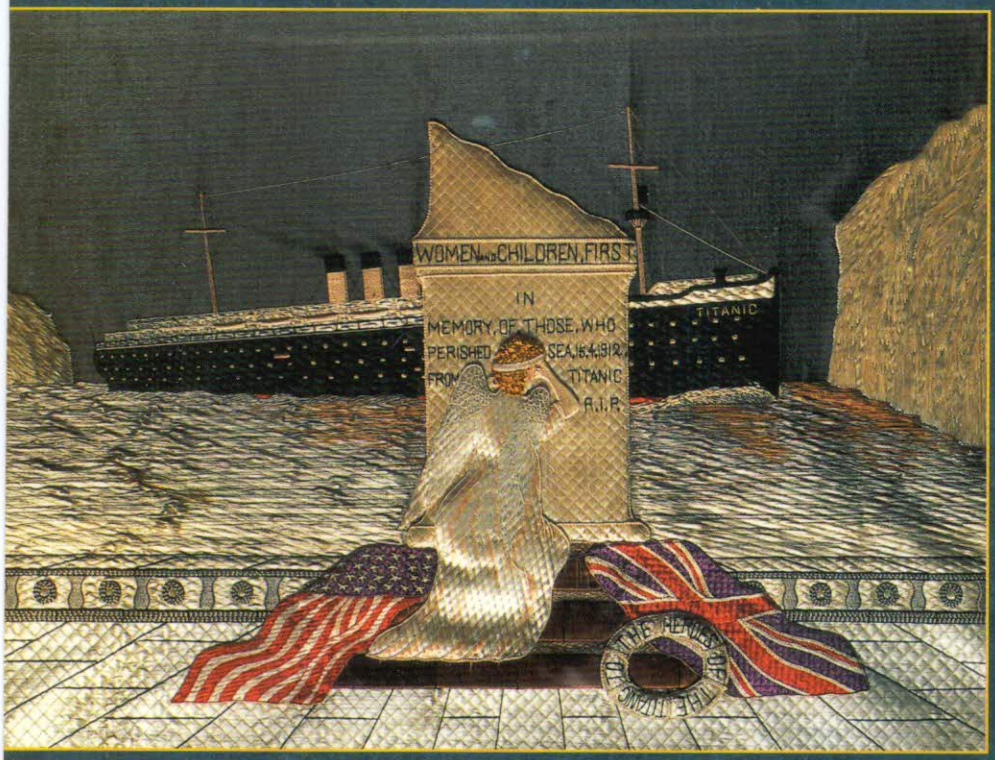
Valsspelers, 54, waarschuwing tegen 54
Virginian 96, 115
Vulcan, sleepboot te Southampton 46, 47
Vuurpijlen 72, circulaire aan Engelse kapiteins 132, door *Californian* gezien 106-9, door *Titanic* afgeschoten 74, 150, makers Cotton Powder Co. 74,

Walter, Jacob, rabbi 128
Wapens, soort en merk 84, uitdelen van 84
Waterdichte compartimenten en schotten **24-25**, 30, bezwijken van schot 70, 80
Waterdichte (watertight) Smith, zie Smith, Senator William A.
Welin Davits 35-6, **37**
White Star Line 6, 7, 9, 12, 24, 35, 54, 61, 90, 133, 136, 149, 163, 169, behandeling 3e kls.pass. 91, herkenningsvuurwerk 103, schadeclaims van overlevenden 139
Widener, George D. familie, 1e kls.pass. gaf etentje ter ere van kapt. Smith 61, Mrs (Eleanor E.), 112, 143
Wierdsma, J.V. directeur HAL 163
Wilde, Chef-stuurman, Henry F. 42, 78, 82-4, **83**
Wilding, Edward, 2e ontwerper *Titanic* 8, 41, 66, 71, 131
Williams, Charles E. 2e kls.pass. vertelde dat hij kapitein Smith zwemmend een baby had zien vasthouden 103, **142**
Woods Hole Oceanographic Institution 154
Woodward Jack W. (Bill) cellist **86**
Woolley, Douglas, would-be berger 154
Woolner, Mr. H. 1e kls.pass. 83
Wright, Miss Marian, 2e kls.pass. en oplichtster 54

YAMSI 121, zie ook Ismay, J. Bruce
Yasbeck, Mr en Mrs Antoni, 1e kls.pass. 74
Yates, Jay, zie Rogers, J.H.
IJsveld, waarin *Titanic* zonk 59-9
IJswaarschuwingen 58-9
Yrois, Mademoiselle H. 2e kls pass. en vriendin van W. Harbeck 55

Zelfmoord van een stuurman 83-4





De ramp met het passagiersschip Titanic fascineert mensen nog altijd. Het is het drama van mensen op een groot luxe schip dat onverwacht midden op de Atlantische Oceaan zonk in een koude aprilnacht in 1912.

Dit boek beschrijft de geschiedenis van de Titanic en de mensen die nauw bij haar korte bestaan betrokken waren. Het vertelt ook over de nasleep van de ramp, het vinden van het wrak in 1985 en de steeds langer wordende rij ongelooflijke verhalen die over de Titanic en haar lot worden verteld.

TITANIC is gebaseerd op het boek "75 jaar Titanic" dat in 1987 van dezelfde schrijver uitkwam en al snel uitverkocht raakte. In de afgelopen jaren zijn er zoveel verzoeken om meer informatie, meer foto's en nieuwe exemplaren van het boek geweest, dat de uitgever besloot het boek opnieuw uit te geven. Daarbij is van de gelegenheid gebruik gemaakt om nieuw ontdekte feiten en gebeurtenissen toe te voegen en het boek te voorzien van een passagiers- en bemanningslijst.

Daarnaast zijn een groot aantal andere en onbekende illustraties opgenomen en is er een register toegevoegd.

Naast het verhaal van de Nederlanders op de Titanic, kan nu ook het wel en wee van het niet onaanzienlijke aantal Belgen aan boord verteld worden. TITANIC is voorzien van ruim 200 foto's, documenten en illustraties.

ISBN 90-6013-055-3
9 789060 130551