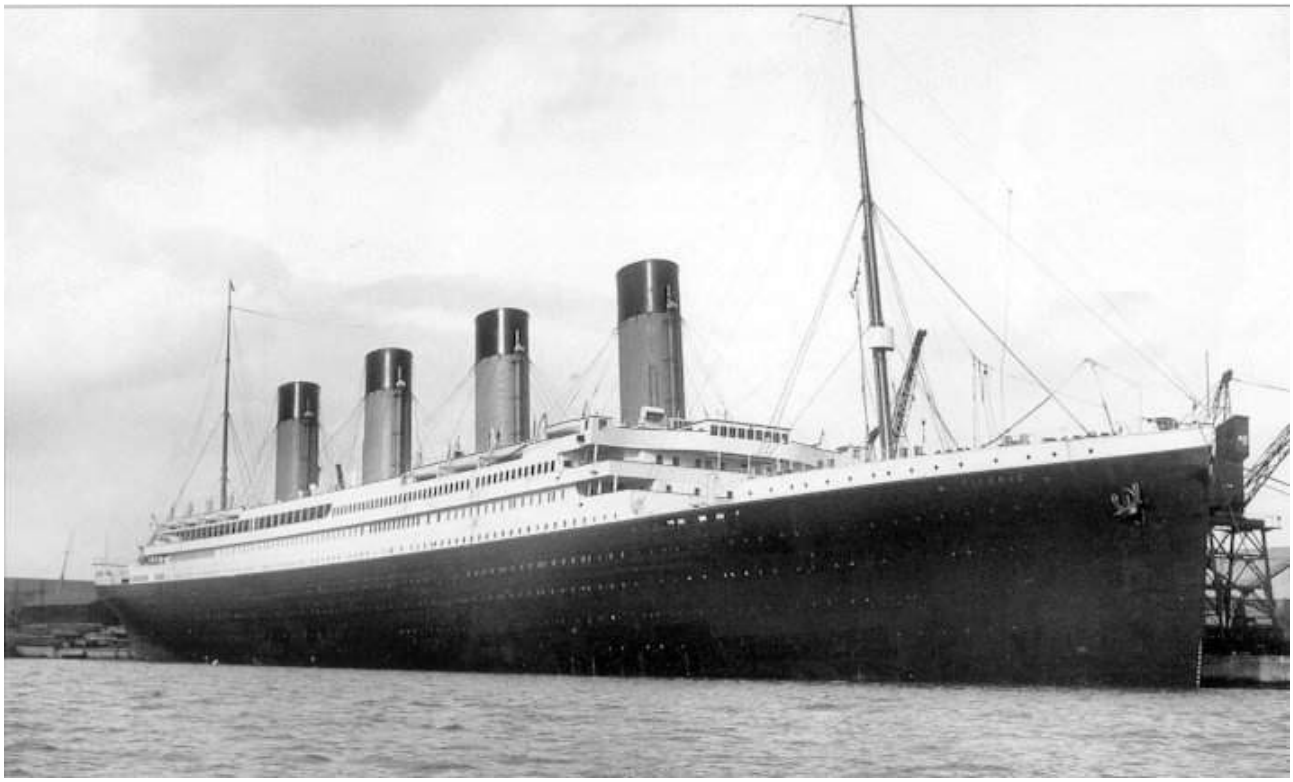
Il Titanic



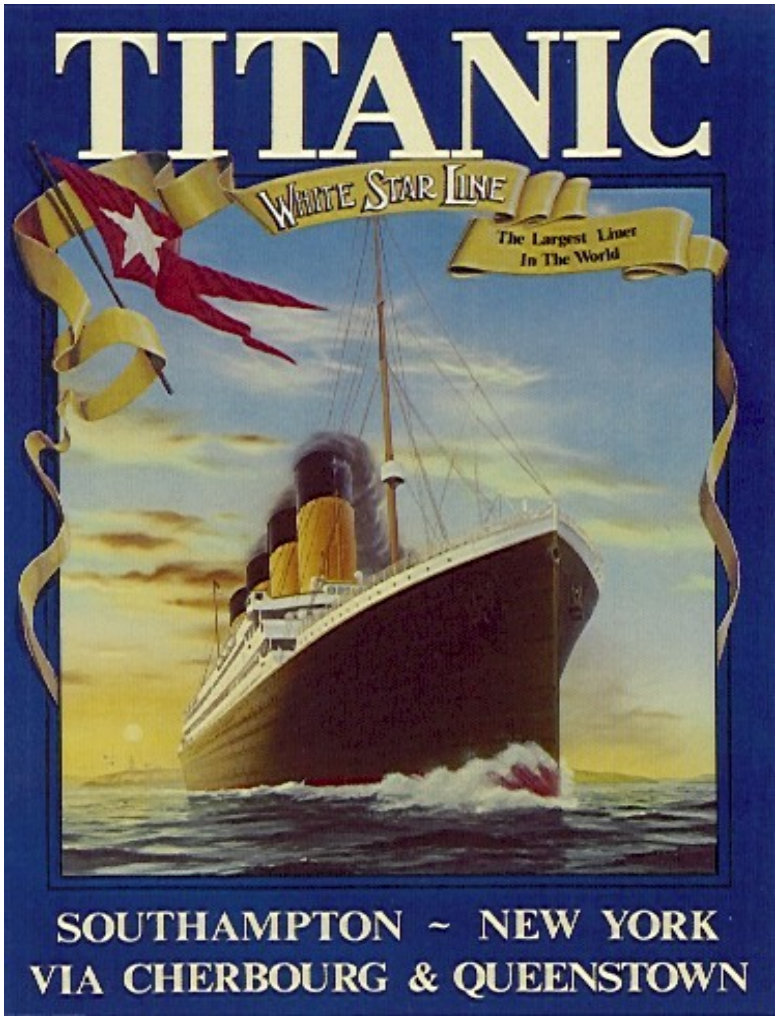
Fonte: Titanic di Claudio Bossi http://members.xoom.alice.it/titanicdicb/

Indice

I poster del TITANIC	4	A bordo 3a Classe	131
Scopriamo il TITANIC	5	Il "Certificate of Clearance"	151
Cronologia	9	A bordo del TITANIC	152
La White Star Line	16	Le coppie di sposi	153
Harland & Wolff	19	Bambini a bordo	159
John Pierpont Morgan	20	Passeggeri in "incognito"	164
Joseph Bruce Ismay	21	Gli immigrati del TITANIC	165
Thomas Andrews	23	Famiglie distrutte	167
Edward John Smith	25	I tragici amanti	168
La costruzione	29	I preti a bordo del TITANIC	169
Il varo	31	I cani a bordo	172
In dettaglio	32	Manifesto del carico	174
Caratteristiche tecniche	36	Lista Menù	179
Un macchinario impressionante!	37	La lista delle bevande e dei tabacchi	183
Le sirene del TITANIC	41	Mancata collisione con il New York	186
Lo staff del TITANIC	42	L'ultima immagine	187
Lista dell'equipaggio redatta dal Capitano Smith il 10 aprile 1912	43	Tanti messaggi e nessun binocolo	188
Disertori	45	I binocoli	189
Il fuochista McQuillan	46	L'iceberg	190
Gli stipendi dell'equipaggio	47	La visibilità dell'iceberg	193
Il ponte di comando	48	Come andarono le cose	196
I turni di guardia sul TITANIC	52	Gli ultimi messaggi radio	198
Il Gruppo di Garanzia	54	The Titanic has struck a berg!	201
La sala radio	55	Di chi la colpa?	202
L'ufficio postale	57	I razzi sparati dal TITANIC	203
L'ospedale di bordo	58	Il vergognoso giapponese	205
L' orchestra	59	Le scialuppe di salvataggio	206
Il gestore del ristorante ed i cuochi	61	"L'inaffondabile Molly Brown"	214
Le cucine del TITANIC	63	La testimonianza di Jack Thayer	215
Le hostess del TITANIC	66	L'affondamento del TITANIC	218
Le cameriere personali	68	L'inno finale	221
Attrezzature per i passeggeri	69	I deceduti	223
I grandi scaloni di prima classe	75	I cadaveri	252
La piscina ed il bagno turco	78	Lista dei corpi non identificati	255
La palestra	79	Sepolti in mare	265
La camera oscura	82	Sepolti a casa loro	271
Fotografie scattate a bordo	83	Sepolti ad Halifax	275
La stamperia o tipografia	87	Il "bambino sconosciuto"	280
Costo di un biglietto	89	I superstiti	286
I passeggeri	90	I corpi galleggiano sul mare	288
I passeggeri del TITANIC	94	Le 2 morti del Col. John Jacob Astor	291
La nazionalità dei passeggeri	96	La famiglia Allison	293
Gli italiani sul TITANIC	99	La storia di Rhoda Abbott	297
Gli alloggi dei passeggeri	104	La notizia della tragedia	299
Le "suites" dei milionari	110	Il ruolo dei media	302
Le bandiere del TITANIC	113	Arrivano i superstiti	303
A bordo 1a Classe	114	Le considerazioni di Guglielmo Marconi	304
A bordo 2a Classe	123	Il carico dichiarato perso	305

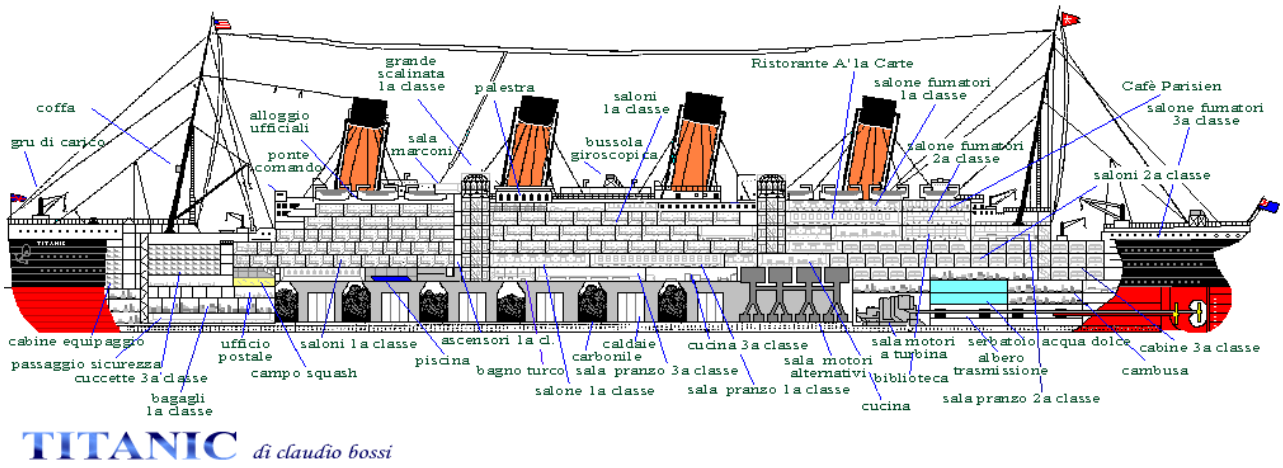
Le inchieste sul naufragio	306		
La nave del mistero	309		
Il TITANIC e le assicurazioni	311		
Le ipotesi di un complotto	313		
Uno spillo in una botte di paglia	316		
E' stato trovato il relitto!	318		
Il relitto	319		
A 3810 metri	320		
Recuperare il TITANIC?	321		
La spedizione del 1997	322		
L'analisi dell'acciaio	323		
Acciaio o rivetti?	325		
Momenti finali del TITANIC	329		
Leggende e voci	331		
L'uomo vestito da donna	332		
La mummia del TITANIC	334		
Il recupero della prora	336		
Considerazioni finali	337		
Tutti i numeri	338		
Considerazioni matematiche...	360		
Riepilogando	366		
L'ultima dimora	368		
Ciò che resterà del TITANIC	385		
Coscienza collettiva	386		
Alla memoria	387		
I “Titanic Memorials”	397		
Domande e risposte	403		
Bibliografia	409		
Note	413		

I poster del TITANIC

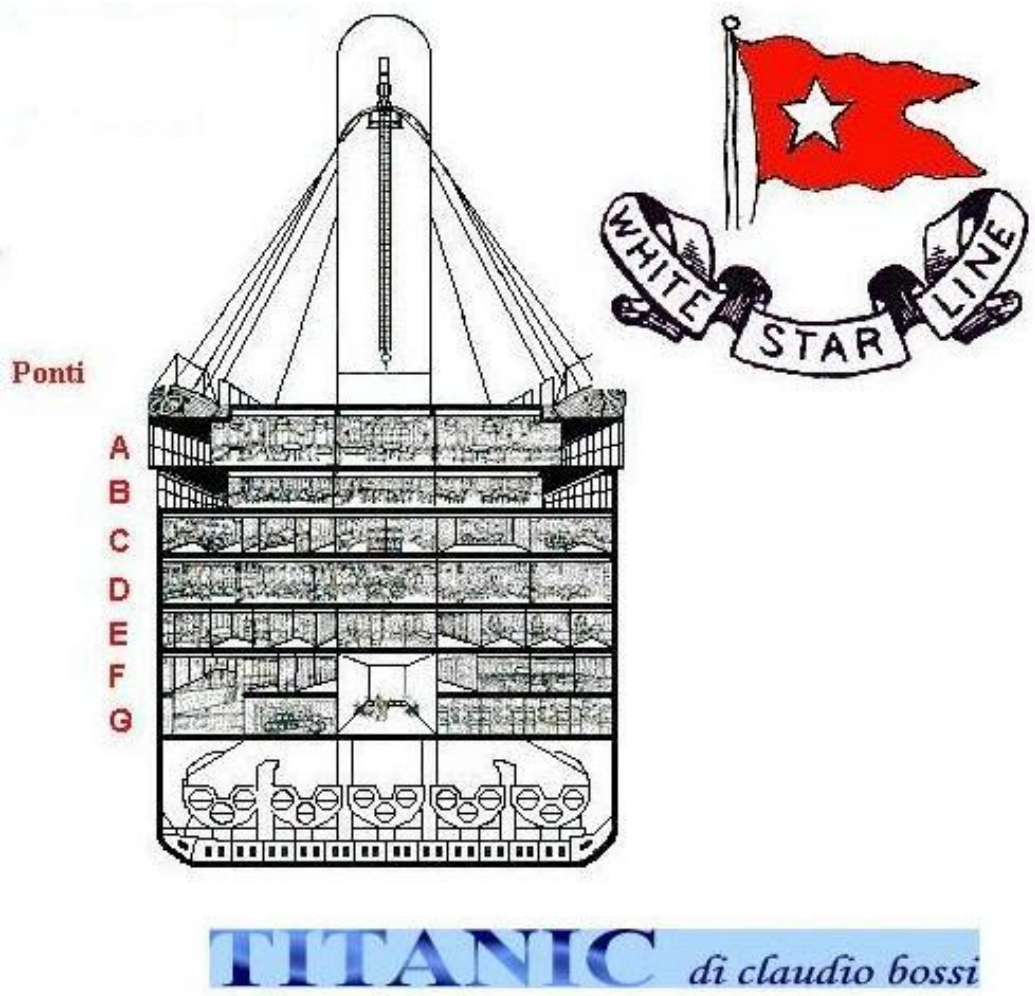


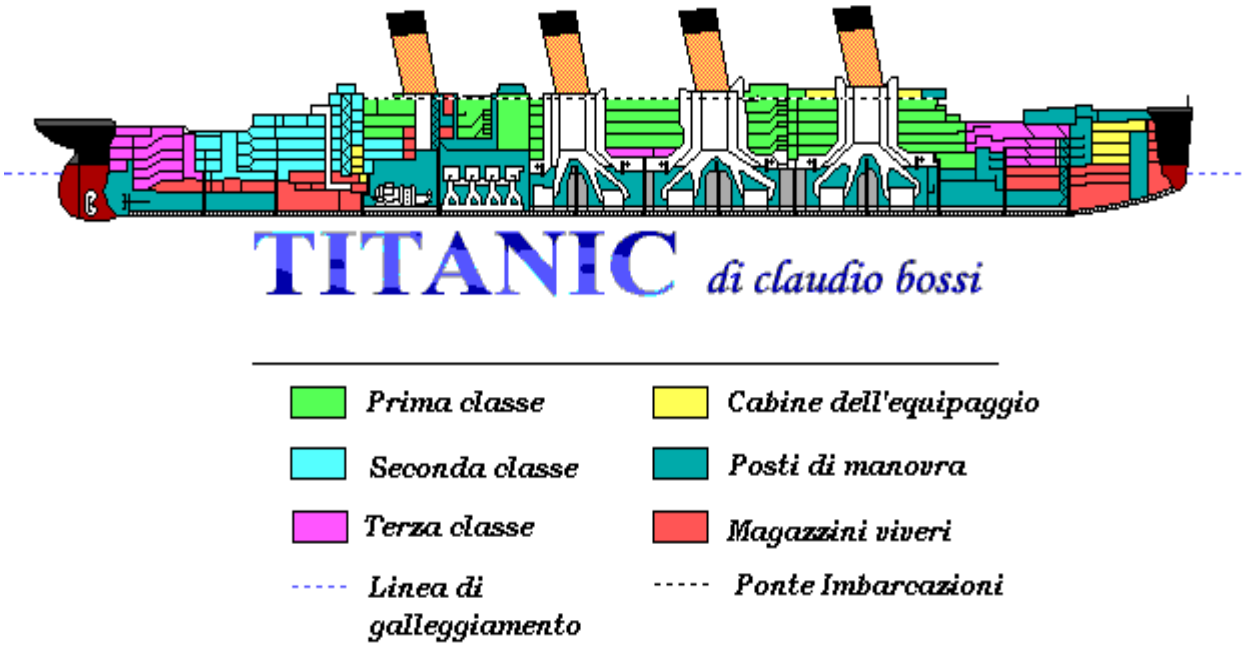
Scopriamo il TITANIC

Questa immagine in sezione della fiancata mostra la disposizione dei ponti, delle sale comuni, delle cabine e dei vari ambienti.



Questa immagine rappresenta uno spaccato della sezione trasversale del **TITANIC**





Ponti

Altezza

Alloggi

Installazioni

Ponte delle imbarcazioni

+ 17,68 m

Ufficiali

- Ponte di comando
- Timoniera
- **Alloggi degli Ufficiali**
- Sala radio
- Palestra
- Scialuppe di salvataggio
- **Passeggiata di Prima e** Seconda Classe

Ponte A
(Ponte Passeggiata superiore)

+ 14,78 m

Prima Classe

- Entrata di Prima Classe
- Grande salone di Prima Classe
- Sala di lettura e scrittura di Prima Classe
- Sala fumatori di Prima Classe
- Veranda
- Appartamenti di lusso di Prima Classe arredate con stili diversi
- Passeggiata di Prima Classe coperta **e scoperta**

Ponte B
(Ponte passeggiata)

+ 12,04 m

Prima Classe

- Ristorante A' la Carte di Prima Classe
- Café Parisien
- Suite di lusso di Prima Classe
- Passeggiata privata di Prima Classe
- Entrata di Seconda Classe
- Salone di Seconda Classe
- Sala fumatori di Seconda Classe
- Passeggiata di Seconda Classe

Ponte C
(Ponte superiore)

+ 9,30 m

Prima Classe

- Biblioteca di Seconda Classe
- **Passeggiata di Seconda Classe**
- Entrata di Terza Classe
- Sala fumatori di Terza Classe
- Sala comune di Terza Classe
- Passeggiata di Terza Classe
- Barbiere per la Prima Classe

Ponte D
(Ponte salone)

+ 6,10 m

Prima, Seconda **e** Terza **Classe**

- Sala da pranzo di Prima Classe
- Sala da pranzo di Seconda Classe
- Sala di ricevimento di Prima Classe
- **Spazio coperto di Terza Classe**
- **Infermeria**
- **Cucina di Prima e Seconda Classe**
- Magazzino dei viveri
- Montacarichi

Ponte E
(Ponte principale)

+ 3,35 m

Prima, Seconda **e** Terza **Classe**

- **Barbiere per la Seconda Classe**
- **Armeria**
- Magazzino dei viveri

Ponte F
(Ponte Centrale)

+ 0,76 m

Seconda **e Terza Classe**

- Sala da pranzo **e cucine di Terza Classe**
- Campo di squash
- Bagno turco
- Piscina
- **Locali per le provviste di bordo**
- **Panettiere**
- **Macellaio**
- **Bagagli di Prima Classe**

Linea di galleggiamento
0 m
=
=

Ponte G
(Ponte inferiore)

- 1,68 m

Seconda e Terza Classe

- Ufficio postale
- **Bagagli di Prima Classe**
- **Locali per le provviste di bordo**
- **Dispense merci**

Ponte Orlop

- 4,11 m

=

- **Bagagli di Seconda Classe**
- **Celle frigorifere**
- **Automobile Renault del passeggero William Carter**
- **Magazzino della posta**
- **Magazzino della fruuta e verdura**
- **Cantina dei vini e liquori**

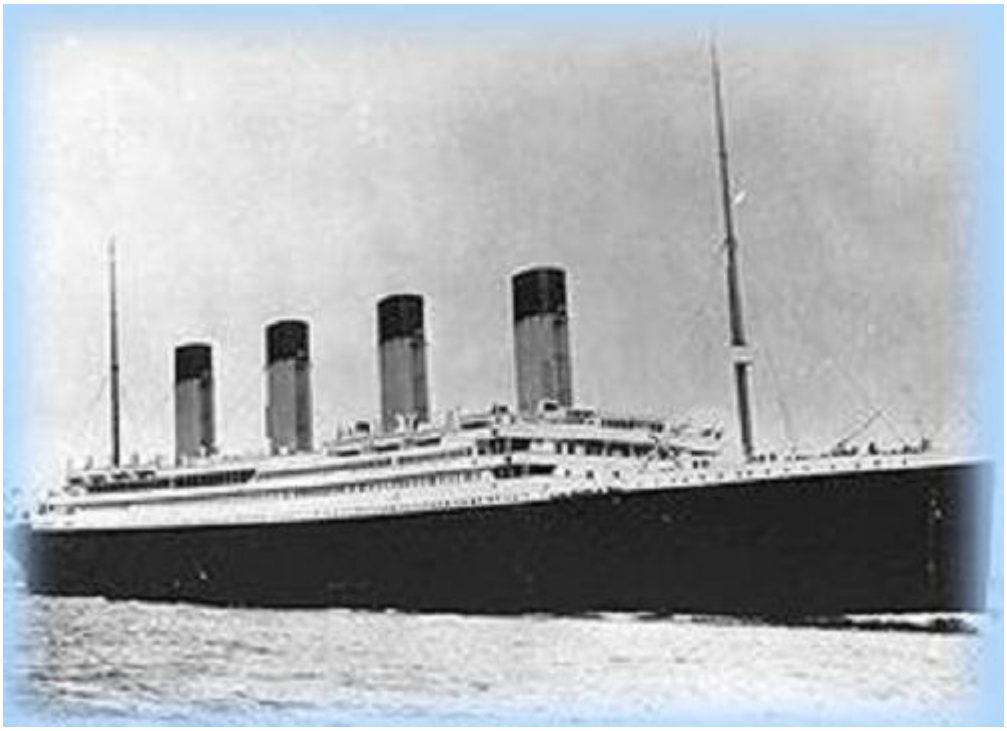
Ponte Zavorra

=

=

- **Cisterne di acqua dolce**
- Caldaie
- Sala macchine
- Motori
- Depositi del carbone
- Generatori elettrici

Cronologia



Qui di seguito tutti gli eventi che fanno parte della storia del **TITANIC**, passando dalla sua costruzione ai film ed ai libri usciti. Ognuna di queste cose da modo di notare quanto sia importante la storia del **TITANIC** e quanto abbia influenzato la società.

1867 - La White Star Line, in perdita, venne acquistata da Thomas Henry Ismay e Sir Edward Harland.

1891 - Il figlio maggiore di Thomas Ismay, Joseph Bruce Ismay divenne un socio della White Star Line ed un anno dopo il padre andò in pensione.

1898 - L'autore americano Morgan Robertson pubblicò la novella "Futility" in cui una nave passeggeri britannica, detta Titan, urta un iceberg ed affonda durante il suo viaggio inaugurale, senza sufficienti scialuppe di salvataggio, nel mese di aprile nel Nord Atlantico. La nave della novella è molto simile al **TITANIC**, che ancora non era stato costruito, per grandezza, velocità, equipaggiamento, numero di passeggeri sia ricchi che poveri e numero delle vittime.

1902 - La White Star Line venne rilevata dalla International Mercantile Marine Company creata da J. Pierpont Morgan. Il prezzo d'acquisto fu di 10.000.000 di sterline. Bruce Ismay diventò l'amministratore delegato della White Star Line.

1907 - William James Pirrie, presidente di Harland and Wolff, e Bruce Ismay, discussero dopo cena, nella casa londinese del primo, di costruire due lussuose navi. L'*Olympic*, il **TITANIC** ed il *Gigantic*, rinominata Britannic, da costruire più tardi, avrebbero fornito una eccezionale sistemazione per i viaggi transcontinentali. Ognuna costava preventivamente 1.500.000 di sterline.

1908/1909 - La costruzione dell'*Olympic* e del **TITANIC** cominciò a Belfast in Irlanda, nei cantieri navali di Harland and Wolff.

31 maggio 1911: Lo scafo del **TITANIC** venne varato con successo poco dopo le 12,15. Occorreranno altri 10 mesi per il suo equipaggiamento.

20 settembre 1911: L'*Olympic*, in partenza da Southampton, ebbe una grave collisione con l'incrociatore della marina Militare Britannica *Hawke*. Per le riparazioni tornò da Harland and Wolff ritardando l'equipaggiamento del **TITANIC** di un mese.

Gennaio 1912: Il **TITANIC** venne equipaggiato con 16 scialuppe di salvataggio di legno e 4 pieghevoli di tela.

31 marzo 1912: L'equipaggiamento del **TITANIC** fu completato.

10 aprile 1912: Mercoledì - Giorno della partenza. Dalle 9:30 alle 11:30 - I passeggeri arrivarono a Southampton e salirono a bordo della nave. Mezzogiorno - Il **TITANIC** salpò e cominciò il suo viaggio inaugurale. La nave evitò la collisione con il piroscafo *New York* che le avrebbe procurato enormi danni. 18:30 Il **TITANIC** fece tappa a Cherbourg, Francia. 20,10 Il **TITANIC** partì per Queenstown, Irlanda.

11 aprile: Giovedì ore 13:30 - Il **TITANIC** ancora fuori da Roche's Point, Queenstown, Irlanda, venne fotografato l'ultima volta da un seminarista gesuita. Il **TITANIC** salpò da Queenstown per New York; tutte le caldaie vennero progressivamente accese, poiché si volle viaggiare alla velocità massima, per motivi di prestigio. La distanza percorsa veniva affissa alla bacheca della sala fumatori, le lancette degli orologi di bordo venivano spostate all'indietro, seguendo lo spostamento della longitudine.

12 e 13 aprile: Venerdì e Sabato - Il **TITANIC** navigò su un mare calmo ed il tempo fu buono.

14 aprile: Domenica - Durante il giorno ricevette 7 avvertimenti di ghiaccio. I rapporti arrivarono dalle imbarcazioni *Noordam*, *Caronia*, *Baltic*, *Amerika*, *Californian* e *Mesaba*. La rotta del **TITANIC** seguì l'Ourward Southern Track, un "corridoio" concordato e seguito dalle navi di linea in quella stagione: ed infatti nelle vicinanze incrociarono almeno altre 30 navi. L'armatore Bruce Ismay ed il Capitano Edward John Smith non sembrarono preoccuparsene.

Alle 21:20 il Capitano Smith si ritirò per la notte. All'ufficiale di guardia, Charles Lightoller disse: "Se vedete qualcosa di strano avvisatemi". Era una notte senza luna, freddissima, c'era solo una leggera nebbia ed il mare era piatto: nessuna increspatura che poteva rivelare a distanza la presenza di masse di ghiaccio.

Alle 23:40 le vedette Lee e Fleet lanciarono l'allarme: "Iceberg dritto di prora!". Il primo ufficiale William Murdoch ordinò al timoniere Robert Hitchens: "Indietro tutta, barra a dritta". La nave iniziò lentamente a virare, ma l'ostacolo era appena a 450 metri. Per dieci secondi la lama di ghiaccio "segò" la fiancata: un taglio lungo 90 metri. Molti passeggeri dormivano e non si accorsero di nulla. Altri vennero svegliati. Il danno era irrimediabile, lo si vide immediatamente: dieci minuti dopo la collisione nei compartimenti a tenuta stagna l'acqua aveva raggiunto già i 4 metri. Thomas Andrews, della Harland & Wolff, capì che il **TITANIC** era ferito mortalmente.

15 aprile 1912 - ore 00:15 - Il **TITANIC** lanciò la richiesta d'aiuto: il CQD (venite, presto, pericolo) e poi l'SOS, da poco introdotto. Il segnale venne ricevuto da diverse navi (ma non dal vicinissimo *Californian*, il cui unico telegrafista se n'era andato a dormire) e da Terranova. I telegrafisti trasmisero anche il punto nave, che però fu non esatto.

Ore 00:25 - Il Capitano Smith diede ordine di mettere in salvo anzitutto donne e bambini. Cominciò una notte di terrore, di eroismi e vigliaccherie.

Ore 02:17 - L'ultimo segnale radio; il Capitano Smith disse al suo equipaggio: "Ogni uomo pensi a se stesso".

Ore 02:20 - All'estremo, sulla poppa, fra centinaia e centinaia di persone terrorizzate, l'orchestra intonò "Nearer my God to thee", Più vicino a te o Dio. Si udirono gli stridii della lamiere, un fumaiolo cadde sfracellando alcune persone, la nave si spezzò in due tronconi. Le luci della nave si spensero. La sezione di prora affondò e subito dopo toccò a quella di poppa. Centinaia di persone in acqua morirono lentamente di ipotermia. Solo circa 705 persone, imbarcate sulle scialuppe, sopravvissero mentre 1518 persone, tra cui molti bambini, morirono.

Ore 03:30 - I razzi della nave di salvataggio *Carpathia*, vennero visti dai sopravvissuti nelle scialuppe.

Ore 04:10 - La prima scialuppa venne raccolta dalla *Carpathia*.

Ore 08:50 - La *Carpathia* lasciò il luogo dell'affondamento per raggiungere New York, caricando 705 superstiti. Bruce Ismay mandò un telegramma all'ufficio della White Star Line di New York: "Sono profondamente spiacente di comunicarvi che il **TITANIC** è affondato questa mattina dopo la collisione con un iceberg, con una grande perdita di vite. Tutti i particolari più tardi.".

15 aprile: La notizia del disastro arrivò in tutto il mondo.

17 aprile: Noleggiata dalla White Star, la *Mackay Bennett* salpò da Halifax alla ricerca dei corpi sul luogo del disastro.

18 aprile: La *Carpathia* arrivò a New York. La nave venne accolta da orde di giornalisti in cerca di notizie e di persone curiose. Una volta che la *Carpathia* attraccò, le scialuppe del **TITANIC** vennero calate giù.

Dal 19 aprile (fino al 25 maggio): Venne aperta un'inchiesta sul disastro del **TITANIC** condotta dal Senato degli Stati Uniti d'America, presieduto dal senatore William A. Smith. Vennero ascoltati 82 testimoni.

21 aprile: Il *Mackay Bennett* recuperò il primo dei 328 corpi, compreso quello di John Jacob Astor. Le vittime non richieste vennero gettate nel mare o portate nel cimitero di Halifax nella Nova Scotia.

Dal 22 aprile: Numerose navi vennero mandate sul luogo del disastro in cerca di corpi: furono trovate 328 salme.

24 aprile: Mentre la nave sorella del **TITANIC**, l'*Olympic* era in procinto di lasciare Southampton, i fuochisti entrarono in sciopero. Essi non volevano lavorare su una nave che non aveva sufficienti scialuppe di salvataggio. 285 membri dell'equipaggio abbondarono la nave, ed il viaggio dell'*Olympic* fu cancellato.

Dal 2 Maggio (fino al 3 luglio): Il British Board of Trade Inquiry aprì un'inchiesta. 25.622 domande vennero fatte a 96 testimoni, inclusi alcuni testimoni esperti come l'inventore della radio, Guglielmo Marconi e l'esploratore Sir Ernest Shackleton che rispose riguardo a ghiaccio e iceberg. I soli passeggeri testimoni ascoltati furono Sir Cosmo e Lady Duff Gordon, e Joseph Bruce Ismay. Altri testimoni furono ascoltati incluso il Capitano Lord del Californian, l'ufficiale Lightoller (che rispose a 1.600 domande da solo), i membri dell'equipaggio, i proprietari della nave ed i membri del British Board of Trade. Il giudizio finale raccomandò "più compartimenti stagni sulle navi delle traversate oceaniche, sufficienti scialuppe a bordo che ospitino tutti e migliori vedette".

Giugno: Gli ultimi corpi del **TITANIC** furono recuperati. I resti dello steward W.F. Cheverton del salone di prima classe furono gettati in mare dal piroscafo *Ilford*. Agosto: Madeleine Astor diede alla luce suo figlio. Ella lo chiamò come suo marito morto nell'affondamento.

1913 aprile: Dopo il disastro del **TITANIC**, fu istituito l'International Ice Patrol a guardia delle rotte marine del Nord Atlantico.

Giugno: In mezzo al pubblico rumoroso, Bruce Ismay perse la sua posizione di presidente della White Star Line dal consiglio di amministrazione dell'I. M. M..

1 settembre: Le famiglie dei passeggeri più abbienti morti durante l'affondamento affittarono una compagnia per localizzare il relitto, ma gli esigui mezzi del tempo non lo permisero.

1932: Molly Brown morì a New York all'età di 65 anni.

1934: La Grande Depressione forzò la fusione tra la White Star Line e la Cunard Line che avvenne poco dopo.

1935: Dopo 24 anni di servizio, incluso il servizio di trasporto truppe di guerra, e quattro grandi riparazioni, l'Olympic venne ritirata e demolita. Essa attraversò l'Atlantico ben 500 volte, navigò

per un milione e mezzo di miglia, guadagnandosi il soprannome di "Vecchia Affidabile".

1937: Joseph Bruce Ismay morì all'età di 74 anni.

1952: Il secondo ufficiale Charles Lightoller morì all'età di 78 anni.

1953: 20th Century Fox realizzò il **TITANIC** con Barbara Stanwyck e Clifton Webb. Il modello della nave usato nel film è ora in mostra al Marine Museum a Fall River, Mass.

1955: Walter Lord scrisse un best-seller realistico, "A Night To Remember".

1958: "A Night to Remember" diventò un film inglese con Kenneth More, Honor Blackman ed il giovane David McCallum che interpretò il telegrafista Harold Bride.

1960: Il musical "The Unsinkable Molly Brown" arrivò a Broadway.

1964: La versione filmata del musical di Meredith Wilson "The Unsinkable Molly Brown" fu realizzata con l'attrice Debbie Reynolds nella parte della più famosa eroina del **TITANIC**.

1965: Frederick Fleet, il primo a vedere l'iceberg, morì a Southampton all'età di 76 anni. Egli aveva passato i rimanenti anni della sua vita vendendo giornali agli angoli della strada di questa città.

1980: Il libro di Clive Cussler, "Raise The **TITANIC**", diventò un film con Jason Robards, Anne Archer ed Alec Guinness.

1980 luglio: L'imprenditore ed esploratore americano Jack Grimm organizzò una spedizione che si propose di localizzare il relitto del **TITANIC**. Per il mare continuamente mosso ed il mal funzionamento dell'equipaggiamento, la spedizione per la ricerca del **TITANIC** fallì.

1981 giugno: Jack Grimm tentò senza successo di localizzare il **TITANIC** nella sua seconda spedizione.

1983 luglio: Le terza ed ultima spedizione di Jack Grimm per ritrovare il **TITANIC** andò a vuoto.

1 settembre 1985: Una spedizione scientifica franco-americana, IFREMER/Woods Hole, condotta dal dott. Robert Ballard e da Jean Louis Michel, ritrovò il relitto del **TITANIC** ad una profondità di circa 4.000 m.

1986: Il dott. Ballard ritornò al **TITANIC** e condusse una grande esplorazione fotografica del relitto. Rimorchiò un sommergibile che venne usato per fotografare molti degli esterni; con un robot subacqueo si immerse per fotografare importanti sezioni di interni ed esterni.

1987: Formata da gruppi internazionali di uomini d'affari, ansiosi di vedere i resti del **TITANIC** preservati, venne costituita la R.M.S. **TITANIC** Inc. In cooperazione con il French National Institute for Research and Exploration of the Sea (IFREMER), la R.M.S. **TITANIC** Inc. condusse una spedizione di ricerca e recupero del relitto nel 1987, 1993, 1994 e 1996. Oltre 5.000 oggetti furono recuperati e sono ora conservati.

1991: La IMAX Corporation / P. P. Shirsov Institute filmò il **TITANIC** in grande schermo formato IMAX. Inoltre vennero effettuati studi biologici e sulle lamiere dello scafo.

1994: La più grande esposizione, chiamata "The Wreck of the **TITANIC**", aprì al National Maritime Museum, esponendo gli oggetti recuperati dalla R.M.S. **TITANIC** Inc. tra il 1987 a il 1993. 1995: La P. P. Shirsov Institute e James Cameron condussero un filmato subacqueo per un film da realizzare verso la fine del 1997.

1996: Eva Miriam Hart, ultima sopravvissuta con chiari ricordi sull'affondamento, morì in Inghilterra all'età di 91 anni.

21 maggio: A Rosarito iniziò la costruzione del set per il secondo film della 20th Century Fox sul disastro del **TITANIC**. Il regista era James Cameron e gli attori principali furono Kate Winslet e Leonardo Di Caprio. Con oltre 200 milioni di dollari, **TITANIC** è stato il più costoso film mai girato.

26 agosto 1997: La IFREMER e la R.M.S. **TITANIC** Inc. effettuarono la mappa del luogo, recuperando gli oggetti e fotografando interni ed esterni. La spedizione provò a riportare in superficie un grande pezzo dello scafo ma fallì.

16 gennaio 1998: Il film **TITANIC** di James Cameron, uscì nelle sale cinematografiche di tutto il mondo con un successo incredibile. I primi premi cinematografici vinti sono del Golden Globe: miglior film drammatico, miglior regia, miglior colonna sonora originale, miglior canzone originale "My Heart Will Go On".

23 marzo 1998: Nella notte degli Oscar il **TITANIC** di James Cameron riuscì ad eguagliare il record imbattuto, 11 statuette: miglior film, miglior regia, miglior direzione artistica, miglior fotografia, migliori costumi, miglior montaggio, miglior canzone originale, miglior sonoro, miglior colonna sonora originale, migliori effetti speciali, migliori effetti sonori. Il successo fu inevitabile, il film oltre ad essere diretto ed interpretato magistralmente, è anche un prezioso documento sulla storia di questo maestoso piroscafo.

31 agosto 1998: missione Tulloch: tentativo fallito nell'intento di recuperare un pezzo della prora del **TITANIC**.

2000: Si avvera un sogno: il **TITANIC** tornerà a navigare. Sarel Gous, un miliardario sudafricano, ha in progetto di ricostruire il transatlantico. I lavori cominceranno nel 2001 e la nave sarà pronta nel 2004. La rotta del primo viaggio? La stessa del 1912!

17 maggio 2001: Avranno forse un'identità tre dei naufraghi del **TITANIC** rimasti anonimi a quasi 90 anni dal più celebre naufragio della storia.
Contraddistinti finora con i numeri 4, 248 e 281 e sepolti in tombe anonime a Halifax, nella Nuova Scozia, i tre potranno essere identificati da alcuni ricercatori canadesi che sperano di poter dare loro un nome attraverso test comparativi del DNA con quello di familiari ancora alla ricerca dei resti dei parenti vittime della tragedia. Si tratta di una donna di 30 anni, di un giovane e di un bambino che non sembrano collegati fra loro e che fanno parte delle poche centinaia di corpi recuperati sui 1500 dispersi.
Oltre ai loro resti nel cimitero di Halifax sono sepolti 150 corpi, 43 dei quali non hanno ancora un nome.

2 maggio 2002: Hanno recuperato oltre seimila oggetti dalla carcassa del **TITANIC**, ma non riescono a venderli: per questo una compagnia di Atlanta chiederà alla Corte Suprema degli Stati Uniti di ribaltare una sentenza che le impedisce di mettere in vendita il frutto delle sue ricerche sul relitto della nave.
A protestare contro la vendita degli oggetti recuperati dalla compagnia, che si chiama RMS **TITANIC** Inc., come lo sfortunato piroscafo, sono soprattutto i discendenti delle vittime: David Shuttle, ad esempio, un grossista di bevande della Pennsylvania, non sopporta l'idea che le lettere d'amore della bisnonna, dopo aver riposato per decenni in fondo all'Oceano, possano venir vendute in un'asta. Per questo si è deciso a far ricorso alla giustizia per bloccare la vendita delle reliquie del naufragio.
La compagnia, tuttavia, sostiene che coi proventi della vendita degli oggetti intende finanziare ulteriori spedizioni. Ma una Corte d'appello americana non ritiene che abbia titolo ad alienare gli oggetti recuperati dalla nave. "E' uno scandalo", replica Dorothy Kendle, il cui nonno mori' sul **TITANIC**: il suo orologio e' tra i pezzi da esposizione che rischiano la vendita. "Questo e' materiale che appartiene alla storia, non a una societa' che si comporta come un accattone". Dello stesso avviso è il legale di Shuttle, Craig Markham: "Dopo anni di promesse che non avrebbero venduto questi tesori - accusa - adesso non solo vogliono venderli, ma addirittura a pezzi e bocconi. Il mio cliente e' terrorizzato all'idea di pensare dove finiranno le lettere d'amore della bisnonna".
I resti rinvenuti in anni di ricerca appartengono alcuni ai passeggeri che morirono nell'incidente ma per la maggior parte fanno parte dell'arredo della nave. La 'RMS **TITANIC**, Inc', la societa' che nel 1994 ha vinto i diritti per il recupero dei cimeli del transatlantico, si era impegnata a non venderli.

Gli oltre 6.000 oggetti riportati alla luce, tra i quali le lettere della bisnonna di Shuttle - il suo fidanzato sopravvisse perche' arrivo' tardi all'imbarco - sono stati utilizzati fino ad ora per mostre itineranti.
La RMS ha guadagnato 15 milioni di dollari l'anno dalle vendite nei musei di oggetti legati al TITANIC, ma negli ultimi due anni il suo titolo in Borsa ha perso l'87 per cento del valore e la società cerca di correre ai ripari chiedendo di vendere all'asta 1.000 reperti e di cederne altri 300 ad un museo di Belfast. "Abbiamo sborsato un sacco di soldi per recuperare e preservare questi oggetti e dovremmo essere ricompensati", ha detto Arnie Geller, presidente della 'RMS **TITANIC**, Inc'.

10 agosto 2003: Era stato ritrovato nel 1985, dopo 73 anni di oblio nelle gelide profondità dell'Atlantico. Il relitto del **TITANIC** era stato dichiarato in buono stato di conservazione dagli esperti, che avevano vaticinato pochi cambiamenti nel corso dei decenni successivi.
Ma, spiega il New York Times, il relitto ha pochissime protezioni legali contro le visite di centinaia di esploratori delle profondità, e nessuna contro la ruggine, la corrosione e gli altri agenti naturali che ne stanno accelerando la distruzione.
Gli ultimi rapporti mostrano che la postazione della vedetta, da dove venne avvistato il fatale iceberg, è ormai scomparsa, mentre la cabina del capitano è crollata così come il ponte di poppa.
Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia e Canada stanno consultandosi su quale sia la maniera migliore per preservare il più famoso relitto della storia moderna; il verdetto degli esperti è che ad accelerare la rovina del **TITANIC** siano non solo gli agenti naturali, ma anche l'attività umana, nonostante gli appelli al rispetto di quello che viene considerato un luogo di sepoltura.
Il relitto è circondato da lattine di birra, bottiglie di acqua minerale, zavorre, catene e reti da carico, la maggior parte lasciate dai passati tentativi di recupero della nave o di alcune sue parti.
D'altronde, per 36mila dollari è possibile affittare un minisottomarino in grado di trasportare tre persone sul fondo: una coppia newyorchese ne ha approfittato per sposarsi sulla prua della nave, mentre il capitano della nave madre officiava il rito via radio dalla superficie.
Un'altra teoria sposa le due cause: l'eccessiva pesca nelle acque dei Grandi Banchi ha provocato la moltiplicazione di organismi marini microscopici, molti dei quali sono alla base dei processi di corrosione dello scafo, dal quale estraggono il ferro.

16 aprile 2004: Robert Ballard, l'esploratore del National Geographic che venti anni fa scopri' i resti del **TITANIC** sui fondali dell'Oceano Atlantico, ha deciso di organizzare una nuova spedizione per determinare i fattori che stanno contribuendo al deterioramento della famoso e sfortunato transatlantico.
"Ho deciso di tornare a studiare i resti del **TITANIC** per scoprire cosa è accaduto alla nave nei vent'anni trascorsi dal primo ritrovamento. Attraverso telecamere ad alta definizione saremo in grado di ottenere immagini ad alta risoluzione che mostrano la chiglia della nave il suo interno, in modo da compararle con le immagini del 1985/86".
La spedizione utilizzera' alcuni robot sommergibili che hanno installati a bordo macchinari ad alta tecnologia, e si avvarra' della consulenza di biologi ed esperti. Il lavoro di Ballard e dei suoi assistenti sara' parte di uno speciale del National Geographic Channel, dal titolo "Il ritorno del **TITANIC**", in onda il prossimo 7 giugno.
Per la discesa verso il **TITANIC** si utilizzera' Hercules, un robot telecomandato. Questo apparecchio è la prima macchina appositamente progettata per operazioni archeologiche subacquee.

A controllarne i movimenti, ci sarà un pilota in carne e ossa a bordo della Knorr, la nave di Ballard che si posizionerà in superficie in prossimità del relitto. Grazie a delle speciali maniglie a pressione, l'operatore sulla Knorr potrà sentire anche al tatto ciò che il robot riuscirà a toccare migliaia di metri sotto di lui.

27 giugno 2005: Non c'è da stupirsi, dunque, se ancora oggi la storia della nave forse più famosa del mondo continui a tenere banco. E se per aggiudicarsi la lettera scritta subito dopo essere stata salvata dalla prima donna portata in salvo dai marinai della *Carpathia* che accorsero rispondendo

all' SOS lanciato dal **TITANIC**, ci sia stato qualcuno disposto a sborsare ben 22 mila dollari.
E' successo nei giorni scorsi alla sessione Ocean liner sale che la casa d'aste Christie's ha battuto al Rockfeller Center di New York.

23 ottobre 2005: L'ultima spedizione della serie ha avuto per protagonista il minisommergibile Mir, che più volte ha visitato il relitto, e si è prefissa una missione fortemente simbolica: depositare nella carcassa del transatlantico una placca commemorativa recinante la seguente frase: "In memoria di coloro che perirono sulla RMS **TITANIC**. Da Harland and Woff e dalla gente di Belfast". In pratica, alle già numerose targhe di omaggio alle vittime del celebre disastro navale già presenti sul relitto, si è voluto aggiungere l'omaggio dei cantieri navali e della città "mamma" del **TITANIC**: Belfast, appunto. Per la cronaca, la targa è stata collocata tramite braccia meccaniche grazie a un'operazione di una ventina di minuti, ma le veri protagoniste dei filmati e delle immagine realizzate sono state le colate di batteri che stanno divorando la nave, e che le precedenti spedizioni avevano rilevato essere meno lussureggianti. Nel buio delle profondità atlantiche, in totale assenza di ossigeno, la ruggine non si può formare e per il **TITANIC** ci si aspetterebbe la vita eterna. Il **TITANIC**, che giace sul fondo del mare da 93 anni, versa in cattive condizioni, e soprattutto il suo degrado sta accelerando. Miliardi di batteri divorano le parti in ferro e manganese, formando colonie che sembrano colate di fango, rendendo l'intero relitto sempre più fragile. Tra breve la pressione delle acque potrebbe schiacciare lo scheletro indebolito della nave come se fosse un insetto. L'ultima spedizione ha rilevato che la fiancata dell'area riservata agli appartamenti del capitano Edward J. Smith è crollata, rendendo visibili gli spazi. Tra breve sarà pericolosissimo organizzare spedizioni tra i resti del **TITANIC**, e di fatto alcuni sub evitano gà di farlo.
A questo punto, scatta la guerra delle cifre. Lori Johnston, scienziato canadese che ha più volte visitato il relitto, ha dichiarato alla BBC che ogni giorno i batteri spolpano il transatlantico di circa 300 chili di acciaio. E così, tra 80-100 anni la nave collasserà su sé stessa. Previsioni più pessimistiche parlano di 20-40 anni; questo perché il ritmo di erosione non cresce aritmeticamente, ma geometricamente. Si ritiene che tra 250 anni il relitto del TITANIC sarà solo un ricordo.

6 maggio 2006: E' morta all'età di 99 anni, Lillian Gertrud Asplund, l'ultima sopravvissuta americana alla tragedia del **TITANIC**; Lillian è morta nel sonno nella sua casa di Shrewsbury, nel Massachusetts (USA). La donna aveva appena cinque anni quando l' "inaffondabile" transatlantico urtò un iceberg e colò a picco. Nel naufragio persero la vita il padre e tre fratelli, tra cui il suo gemello. La madre di Lillian ed un altro fratello, Felix, che aveva 3 anni, si salvarono. Lillian Gertrud si era imbarcata con la famiglia (originaria della Svezia) sul **TITANIC,** come passeggera di terza classe**,** a Southampton, per far ritorno nella patria natale, a Worcester, nel Massachusetts. Al momento del incidente, Lillian venne caricata su una scialuppa di salvataggio, la numero 15, insieme a un fratello. Suo padre e tre fratelli morirono nella sciagura, lasciando nella donna ed in sua madre Selma un vuoto incolmabile

La White Star Line

La White Star Line venne fondata a Liverpool nel 1845 (nel 1850 secondo altre fonti) da H.T. Wilson ed J. Pilkington, dedicandosi inizialmente al traffico commerciale legato allo sfruttamento delle miniere d'oro australiane. Nel 1857 si aggiunse un nuovo socio: Mr. J. Chamber.
Nel 1867, a causa del pessimo stato finanziario in cui versava, venne acquistata per circa 1.000 sterline da Thomas Henry Ismay, il quale pochi mesi dopo decise che la sua acquisizione sarebbe diventata una linea di piroscafi. La decisione era stata presa durante una partita di biliardo a casa del finanziere Gustav Christian Schwabe, che promise aiuti finanziari a Ismay ma ad una condizione: le navi avrebbero dovuto essere costruite dai cantieri di Harland & Wolff di cui suo nipote Gustav Wolff era socio.
Ismay accettò e così il 6 settembre 1869 la White Star Line fu registrata sotto il suo nome societario di Oceanic Steam Navigation Company. Queste navi, furono messe in linea per far concorrenza ai nuovi transatlantici tedeschi sulle rotte del Nord Atlantico con l'America Settentrionale; la compagnia forniva anche servizio passeggeri e carico tra l'Inghilterra ed il Sud America, Australia e Nuova Zelanda così come la traversata da San Francisco ed i porti del lontano Est.
La compagnia non si limitava al trasporto passeggeri infatti le sue numerose navi da carico furono utilizzate in tutto il mondo.
Da quel momento, la White Star Line decise di costruire le sue navi i cui nomi recavano il suffisso -IC, costante questa, presente in tutta la flotta, ed i piroscafi erano facilmente riconoscibili: avevano fumaioli avana con cima nera, scafo nero con una riga rossa nella parte superiore e come bandiera una coda di rondine rossa blasonata con una brillante stella rossa a cinque punte.
I primi piroscafi furono l'*Oceanic*, l'*Atlantic* ed il *Baltic* che entrarono in servizio a pochi mesi l'uno dall'altro. Nel 1872 si unì alla flotta la nave Repubblic seguita dopo qualche anno da altre due l'*Adriatic* ed il *Celtic*.
La compagnia continua ad espandersi tanto da costruire nel 1899 l'*Oceanic II*, ultimo piroscafo la cui supervisione era stata fatta da Thomas Henry Ismay in persona. Quando il vecchio Ismay morì il 23 novembre 1899, pochi mesi dopo il viaggio inaugurale della nave, gli succedette il suo 37enne figlio Joseph Bruce Ismay che diventò il presidente della White Star Line. Egli era entrato nella compagnia nel 1880 ed il 1 gennaio 1891 era diventato socio. E proprio in quel anno il *Teutonic* vinse l'ambito Bleu Ribbon (il Nastro Azzurro, tuttora esistente) dell'Atlantico, titolo che premia la traversata più veloce.

Bruce Ismay

Bruce Ismay era una persona molto timida e schiva così cercava sempre di evitare una personale pubblicità. In poco tempo la sua personalità cambiò diventando brusco e sarcastico. Tra i progetti che premevano al defunto T. E. Ismay c'era quello della costruzione di quattro nuovi transatlantici per sostituire i vecchi. In questi la capacità di carico e di passeggeri erano sacrificate a favore di migliori sistemazioni.
Il primo fu il *Celtic* nel 1901, il più grande del momento ancora più grande dell'*Oceanic*, poi ci furono il *Cedric*, il *Baltic* e l'*Adriatic*.
Sempre nel 1899, Bruce Ismay trattò la cessione della società all'I.M.M. (International Mercantile Marine Company) di proprietà del magnate americano J. Pierpont Morgan che la valutò circa 10

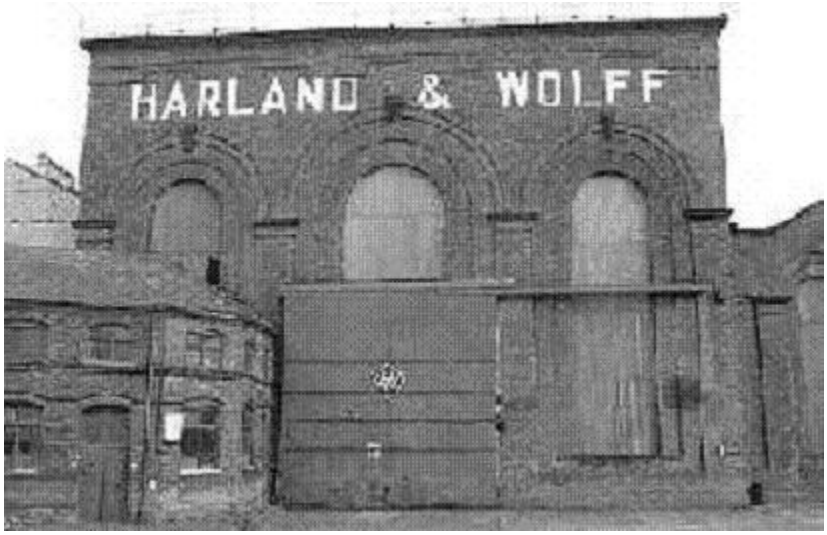
volte il reale valore di mercato. Nel 1904 Bruce Ismay pur rimanendo presidente della White Star Line prese il posto del defunto presidente e amministratore delegato dell'I.M.M. offertogli da J. P. Morgan. L'I.M.M., che era un enorme conglomerato fondato con un investimento iniziale di 120.000.000 di dollari, possedeva numerosi transatlantici ed aveva accordi segreti di interessi navali con l'Olanda e la Germania. Morgan cercò di aggiungere la White Star Line all'I.M.M. e come si è visto nel 1904 ci riuscì.
Presto cominciò una fortissima concorrenza nella rotta atlantica da parte della sua rivale, la Cunard Line. Nel 1905, infatti, la rivale cominciò la costruzione del Lusitania e del Mauritania, moderni piroscafi che non avevano niente a che vedere con la flotta della White Star Line. Le due navi partirono quasi contemporaneamente, la prima a settembre e la seconda a novembre del 1907 che alzò il record di velocità di due nodi. Erano lunghe 230 metri e pesavano 31.500 tonnellate, erano dunque le più grandi navi del mondo.
Nel 1907 William James Pirrie, presidente della Harland and Wolff di Belfast, ospitò nella sua casa londinese Bruce Ismay e sua moglie Florence. Dopo cena, o meglio dopo porto e sigari, i due uomini discutevano della concorrenza della Cunard. Pirrie suggerì di costruire tre piroscafi che avrebbero fornito un servizio settimanale di traversata spiccando per comfort e stile.
A Ismay piacque l'idea e cominciarono subito gli imprecisi disegni dei piroscafi. Anche se le navi sarebbero andate a più di 20 nodi la sicurezza ed il lusso senza precedenti sarebbero stati il loro punto di forza, cambiando i canoni delle traversate atlantiche. L'11 Settembre 1907, la White Star Line annunciò il suo accordo con Harland and Wolff per la costruzione di tre enormi transatlantici della serie "Olympic" e cioè l'Olympic, il **TITANIC** ed il Gigantic, nome quest'ultimo che però fu sostituito con Britannic, che sarebbero stati in competizione con il Lusitania e Mauritania della Cunard.
Il 31 luglio 1908, il progetto per la classe "Olympic" fu affidato ai cantieri navali di Belfast ed il 16 dicembre, iniziarono i lavori per la costruzione dell'Olympic mentre il 16 marzo 1909, quelli per la costruzione del **TITANIC**.
Il 31 maggio 1911 si ebbe il varo del **TITANIC**, la più grande e, di gran lunga, la più lussuosa nave dell'epoca. Il **TITANIC** è costato circa un milione e mezzo di sterline vale a dire sette milioni e mezzo di dollari del 1912 (cioè oltre 400 milioni di dollari del giorno d'oggi).

Launch
OF
White Star Royal Mail Triple-Screw Steamer
"TITANIC"
At BELFAST,
Wednesday, 31st May, 1911, at 12-15 p.m.
Admit Bearer.

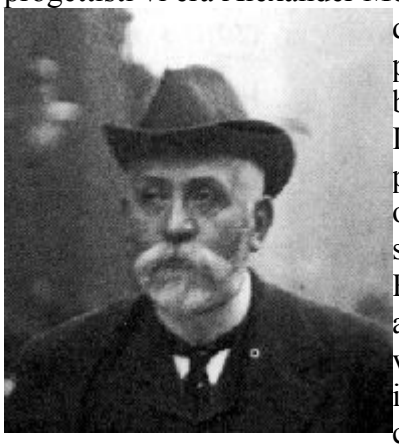
Il 2 aprile 1912 ebbero luogo le prove in mare. Dato il ritardo accumulato durante le fasi della costruzione, la White Star Line decise di non fare la presentazione della nave con il consueto giro a bordo ed i passeggeri videro per la prima volta la nave al momento di salire a bordo per partire. Il 10 aprile 1912, il **TITANIC** partì per il suo viaggio inaugurale Southampton - New York, via Cherbourg e Queenstown. Al quarto giorno di navigazione, il 14 aprile 1912, la nave urtò un iceberg provocando una tragedia immane, morirono oltre 1500 persone.

Nel 1914 venne varato il *Britannic*, e già l'anno successivo lo scafo venne adibito a nave ospedale: nel 1916, il Britannic entrò in collisione con una mina. La nave affondò in un'ora, morirono 30 persone.
Nel 1916, la I.M.M. non era più interessata alla corsa sfrenata al progresso sulle rotte atlantiche, e cedette la White Star alla Royal Mail Line per 8 milioni di sterline.
Nel 1933 (nel 1935 secondo altre fonti), la White Star Line venne assorbita dalla sua acerrima rivale: la Cunard, la cui operazione fu aiutata dal Governo Britannico che curava gli interessi di quest'ultima; nacque una nuova compagnia: la Cunard White Star. Nel 1939, la White Star Line venne definitivamente sciolta e la Cunard White Star tornò ad essere semplicemente Cunard Line.

Harland & Wolff



Quando la White Star Line, decise di costruire la nuova generazione di transatlantici della classe "Olympic" affidò l'intero progetto ai cantieri navali Harland & Wolff di Belfast; a capo dei progettisti vi era Alexander Montgomery Carlisle (nella foto qui a sinistra). Il cantiere di Belfast, dove le due navi vennero costruite, dovette subire radicali modifiche per poter contenere i due scafi e fu necessario costruire un nuovo bacino di carenaggio.

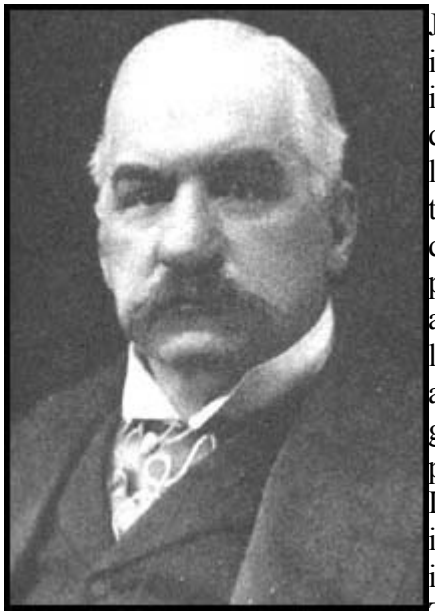


La Harland & Wolff dovette demolire tre scali già esistenti per fare posto a due nuovi. Questi erano completati da un carro ponte lungo oltre 250 metri, sormontato da una gru di 40 metri e capace di sollevare carichi fino a 3 tonnellate.
Furono costruiti 6 elementi mobili, ciascuno dotato di 10 gru con ascensore e montacarichi che trasportavano uomini e materiali nei vari piani di costruzione. Per la realizzazione delle due navi furono impiegate 11.300 persone. Non solo, la Harland & Wolff fece costruire un cantiere per le riparazioni a Southampton, anche se gli interventi più importanti dovevano essere eseguiti a Belfast. Anche il molo newyorkese della White Star Line necessitò di un allungamento per poter ormeggiare i due piroscafi.

Harland & Wolff: la sala dei disegnatori

Un gruppo di operai di Harland &Wolff in posa davanti alla carena del **TITANIC**

John Pierpont Morgan



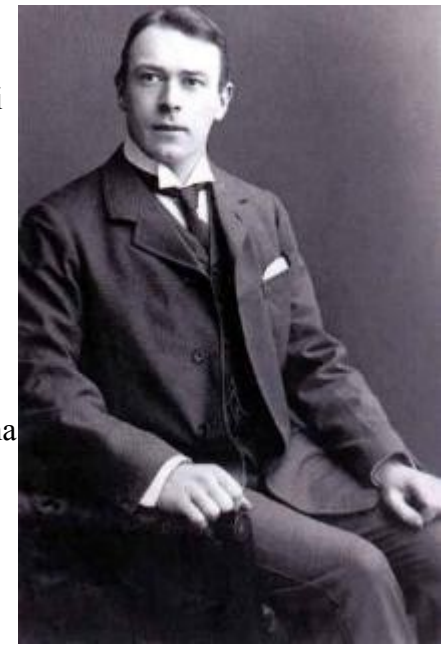
John Pierpont Morgan (1837-1913) visse a lungo in Europa, studiò in Inghilterra ed in Svizzera e frequentò l'Università di Gottingen in Germania, dove si laureò nel 1856. Tornò in America nel 1859 dove cominciò la sua ascesa commerciando cotone. A cavallo tra la fine dell'800 e l'inizio del '900 questo personaggio riuscì a trasformarsi da semplice imprenditore a finanziere di successo, diventando uno degli uomini più ricchi del mondo ed il banchiere più importante in assoluto. Grazie al suo straordinario fiuto per gli affari nacquero in America compagnie come la General Electric e la U.S. Steel, l'acciaieria più importante d'America. Morgan colse al tempo stesso l'occasione per prendere il controllo della Borsa grazie ad una serie di prestiti in oro che risanarono le finanze pubbliche.
La vita di Morgan sembra aver attraversato gli eventi più importanti e più famosi della storia americana; fu una serie incredibile di coincidenze a tenere lontano dal disastro del **TITANIC** il facoltoso finanziere. Infatti, a causa di alcuni contrattempi d'affari, J. P. Morgan non riuscì a salire a bordo il 10 aprile 1912, giorno del viaggio inaugurale. A Morgan, uno dei finanziatori più importanti del **TITANIC**, era stata naturalmente riservata la migliore suite di bordo. Possiamo immaginare con quale disappunto fu costretto a cancellare la prenotazione per un viaggio così importante a bordo del transatlantico di cui lui stesso aveva reso possibile la costruzione. La fortuna sembrò baciarlo nuovamente e quel 10 aprile 1912 Morgan rimase con i piedi sulla terraferma.
Verso la fine della sua vita si rese probabilmente conto della sterilità del patrimonio accumulato e diventò un appassionato collezionista d'arte: raccolse quadri, sculture, libri di impagabile bellezza e valore. Alla sua morte, fece donare tutto il suo patrimonio artistico al Metropolitan Museum di New York. Dalla grande passione di J. P. Morgan per l'arte ed il collezionismo, fu fondata la Morgan Library, tuttora importante punto di riferimento per la vita culturale di New York. Oggi la "J. P. Morgan" è il nome di una grande società finanziaria, punto cruciale nella circolazione del denaro.

Joseph Bruce Ismay

Joseph Bruce Ismay nacque a Crosby, vicino a Liverpool il 12 dicembre 1862, figlio maggiore di Thomas Henry Ismay e di Margaret Bruce. Il padre di Bruce Ismay era l'azionista di maggioranza nella società "Imrie" e socio fondatore della White Star Line. La famiglia visse a Dawpool, Cheshire; Bruce Ismay fu istruito alla Elstree School and Harrow. Quando lasciò gli studi fu mandato in Francia per un anno prima di fare apprendistato nell'ufficio del padre per i successivi quattro anni. Il giovane Ismay viaggiò per il mondo ed infine si stabilì a New York. Qui lavorò nell'ufficio della White Star Line per un ulteriore anno. Alla fine di quel periodo, fu nominato agente della società a New York. Nel 1888 Ismay si sposò con Julia Florence Schieffelin ed ebbero due maschi e due femmine. Nel 1891 Ismay e la sua famiglia ritornarono in Inghilterra. Quel anno entrò come partner nella ditta del padre. Thomas Henry Ismay morì nel 1899 ed il figlio Bruce ne divenne il nuovo numero uno. Bruce Ismay condusse una ditta prospera e l'acume che aveva per il senso degli affari fecero sì che la società crebbe in modo considerevole. Nel 1901, dopo lungo negoziazioni, Ismay accettò le offerte del magnate americano John Pierpont Morgan e finì per fondare, con lui, la International Mercantile Marine Company, di cui faceva parte anche la White Star Line. A quell'epoca l'IMM era guidata da C. A. Griscom, presidente della American Line, ma nel 1904 Ismay subentrò Griscom e tenne la posizione di presidente fino a 1913. Oltre al ruolo che ricopriva nella società che suo padre aveva creato, Bruce Ismay era, a sua volta, anche presidente della Asiatic Steam Navigation Company, presidente della Liverpool Steamship Owners Protection Association and the Liverpool and London War Risks Association e così come della Delta Insurance Company. Ismay era anche un direttore del Liverpool, London and Globe Insurance Company, della Sea Insurance Company, del Birmingham Canal Navigation Company and the London, Midland and Scottish Railway.
Una sera dell'estate 1907 (la data esatta è ignota), Bruce e Florence Ismay cenarono a Downshire, la casa londinese di Lord Pirrie. Pirrie era un socio nella ditta di Harland & Wolff, i costruttori navali di Belfast: i due firmarono un accordo e il sodalizio fu lungo e renumerativo. Ismay e Pirrie furono determinati a formulare una risposta alla popolarità dei loro diretti concorrenti circa le ultime navi. La Cunard aveva presentato il *Lusitania* nel 1907, seguita poco dopo dal *Mauretania*. Queste navi erano state costruite con l'aiuto di un sussidio statale ed avevano messo sul mercato nuovi standard circa il lusso sul mare. Ismay e Pirrie decisero che la velocità non era l'elemento essenziale, mentre era plausibile desiderabile concentrarsi nella creazione di grandi navi più lussuose in prima ed in seconda classe per corteggiare il ricco e la borghesia benestante. Ismay accompagnò sempre le sue navi nei loro viaggi inaugurali ed il **TITANIC** non sfuggì a questa regola. Il 10 aprile 1912 salì a bordo del **TITANIC** con il suo maggiordomo Richard Fry ed il suo segretario William Henry Harrison. A bordo fu assistito anche da Ernest Freeman, che, diversamente dagli altri due impiegati, fu elencato come un membro dell'equipaggio.
Occupava una delle due suite di lusso di prima classe con passeggiata privata.
Durante l'affondamento, Buce Ismay aiutò all'imbarco dei passeggeri nei canotti ma fu sgridato severamente dal Quinto Ufficiale Lowe perché disturbava le operazioni di sgombero della nave. Ismay salì sul canotto pieghevole C, l'ultimo ad essere stato messo in mare, di fronte a donne e a bambini: un atto che lo segnò per il resto di vita sua. Dopo essere raccolto dalla *Carpathia*, Ismay si assicurò una stanza che apparteneva al medico della nave, e non lasciò mai la cabina che all'arrivo a New York, il 18 aprile. Durante il viaggio a New York, Ismay era apparentemente sotto l'influenza di oppio per tutto il tempo. Ismay testimoniò qualche giorno più tardi all'inchiesta aperta sul

disastro del **TITANIC**, che si tenne prima negli Stati Uniti poi anche in Inghilterra. Alcuni giorni dopo il naufragio, il quotidiano Sun di New York scrisse "Ismay si è comportato con un coraggio eccezionale..." ma aggiunse che "nessuno sa come J. B. Ismay si è potuto ritrovare in un canotto di salvataggio."
Fu attaccato con ferocia dall'opinione pubblica americana ed inglese, per aver abbandonato la nave mentre donne e bambini ancora erano a bordo. Di fatto, il suo salvataggio fu considerato come una vigliacccheria e la sua condotta molto criticata.
La commissione di inchiesta gli rimproverò di avere privilegiato l'aspetto pubblicitario del viaggio alla sicurezza, spingendo il Comandante Smith ad accelerare la velocità del **TITANIC**. Si fece di lui il capro espiatorio della catastrofe dunque.
I giornali lo chiamarono "J. Bestia Ismay", ed alcuni gestirono vignette negative di lui mentre abbandonava la nave. La società londinese l'ostracizzò, e lo identificò come uno dei più grandi codardi.
Dovette licenziarsi dalla sua compagnia nel 1913; nonostante tutto, dopo la tragedia del **TITANIC**, Ismay continuò ad essere attivo in affari marittimi. Forse per riabilitare la sua immagine donò 11.000 lire sterline, a favore delle vedove dei marinai deceduti, e nel 1919 diede altre 25.000 lire sterline, al fine di aprire un fondo per riconoscere il contributo delle navi mercantili in guerra.
Contrariamente al personaggio freddo e duro che si vedeva in lui, quelli che lo conoscevano da vicino affermarono che era persona di una natura timida e molto sensibile.
Vendette la sua casa di campagna che aveva vicino a Liverpool e visse gli ultimi anni della sua esistenza tra le sue residenze di Londra e la sua proprietà "The Lodge" situata a Costelloe, nella contea di Galway, sulla costa ovest dell'Irlanda. Questa residenza fu distrutta misteriosamente da un incendio poi ricostruita.
Alla fine del 1936, in seguito ad una malattia vascolare, gli fu amputata la gamba destra e non potè spostarsi poi che grazie all'aiuto delle stampelle o con la sedia a rotelle.
Joseph Bruce Ismay morì, a causa di una trombosi cerebrale, all'età di 75 anni , il 17 ottobre 1937. Venne seppellito in Putney Vale, cimitero di Londra. Lasciò, tra i suoi beni, un appezzamento di terreno del valore di 693.305 lire sterline. The Time, nel suo articolo di elogio funebre, richiamò alcuni degli interessanti tratti nella personalità di Ismay ma non fece alcuna menzione del **TITANIC**.

Thomas Andrews



Thomas Andrews, nacque a Comber, Irlanda del Nord, il 7 febbraio 1873, da Thomas Andrews e Eliza Pirrie: era dunque il nipote di Lord Pirrie, principale azionista e presidente dei Cantieri Harland & Wolff di Belfast, ditta costruttrice del **TITANIC**. Entrato a 11 anni all'Accademia Reale di Belfast, lasciò la scuola cinque anni più tardi per entrare, come apprendista, nei Cantieri Harland tardi & Wolff. Percorrendo tutti i gradini dell'azienda, grazie alle sue competenze ed al suo impegno nel lavoro, diventò Direttore Generale, sezione progetti. Capo dell'ufficio progettisti, conosceva tutti i dettagli della costruzione delle navi. Nel 1901, all'età di 28 anni, diventò membro dell'Istituto degli Architetti Navale; nel 1908, sposò Helen Reilly Barbour dalla quale ebbe una figlia, Elizabeth, nata due anni più tardi. Thomas Andrews aveva partecipato alle traversate inaugurali dell'*Adriatic*, dell'*Oceanic* e dell'*Olympic*, per osservare come si svolgeva la navigazione e suggerire dei miglioramenti sulle future navi. Per una missione identica, prese così la testa del gruppo di garanzia a bordo del **TITANIC**.

A Southampton, durante i giorni precedettero la partenza, Thomas Andrews dedicò tutto il suo tempo a fare del **TITANIC** una nave ineccepibile. Rimise a posto diverse cose come scaffali, tavoli, sedie, scale delle cuccette, ventilatori elettrici, e disse che non sarebbe stato soddisfatto finché tutto non sarebbe stato in perfetto ordine.

Il 10 aprile 1912, alle 6:00 della mattina, fu il primo ad imbarcarsi sul **TITANIC**, dove occupò la cabina A-36, a babordo, sul ponte A: la cabina di Andrews era stata aggiunta durante le modifiche dell'ultimo momento intervenute prima della partenza. La sua posizione centrale, vicino alle entrate e ai corridoi, permetteva ad Andrews di accedere facilmente a tutte le parti della nave.

Durante la traversata, passò la maggior parte del suo tempo ad inseguire il suo instancabile compito, a prendere delle note ed ad assistere l'equipaggio di fronte alle piccole difficoltà incontrate su una nave tutto nuova. Andrews era sempre occupato a fare il giro della nave, interrogando i meccanici, i funzionari, i direttori, i rappresentanti, i subappaltatori, sorvegliando anche i lavori di completamento. Pochi dettagli sfuggirono alla sua attenzione e registrò tutte le sue osservazioni nelle note e nelle lettere. Si preoccupò anche del cattivo funzionamento di un fornello nella cucina del ristorante. Fu d'accordo con gli armatori sul fatto che la tinta dell'intonaco della passeggiata privata era troppo delicata, ed approvò un piano stabilito per tingere in verde dei mobili in vimini su uno dei lati della nave. Notò che occorreva, per il futuro, ridurre il numero delle viti sugli attaccapanni delle cabine. Infine, previde di progettare due sale supplementari da adibire alle signore per il disimpegno dopo la cena.

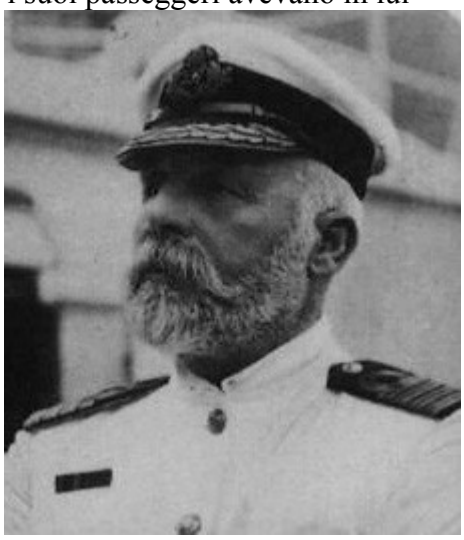
La sera del 14 aprile 1912, Thomas Andrews cenò, come alla sua abitudine, in compagnia del dottor O'Loughlin, il medico di bordo. Si ritirò poi nella sua cabina dove trascorse la serata, prono sui piani della nave e annotando tutte le modifiche possibili.

Era talmente assorbito dal suo compito che non si accorse né della collisione né l'arresto della nave. Venne bussato alla sua porta e gli si chiesero di recarsi immediatamente sul ponte di comdando. Fin dal suo arrivo precipitoso, il Comandante Smith lo informò dell'incidente e gli chiese di accompagnarlo per fare una visita di controllo della nave. Percorrendo le corsie riservate all'equipaggio per evitare di disturbare i passeggeri, i due uomini scesero ad ispezionare la parte davanti della nave. Visitarono la sala dell'ufficio postale inondata così come il campo di squash, locali che si stavano riempiendo velocemente di acqua. Dieci minuti più tardi, furono di ritorno sul ponte di comando. Discussero brevemente dei danni osservati: la nave era perduta! Il Comandante Smith ebbe un istante di esitazione prima di porre l'inevitabile domanda: "Quanto tempo abbiamo?".

Andrews annotò alcune cifre su un pezzo di carta prima di rispondere: "Un'ora e mezza, forse due, non oltre." Fu la sentenza.
Durante gli ultimi momenti, lo si vide misurare i ponti, esortare i passeggeri ad indossare il loro giubbotto di salvataggio e di dirigersi verso le scialuppe. Il cameriere John Stewart lo vive per l'ultima volta verso 2:10, nella sala fumatori di prima classe. Andrews aveva lo sguardo perso, e guardava il quadro "Il Porto di Plymouth", dipinto nel 1910 da Norman Wilkinson e situato sulla cappa del camino. Il suo giubbotto di salvataggio, di cui si era sbarazzato, era su un tavolo.
Andrews godeva di una grande popolarità tanto tra i passeggeri che tra l'equipaggio.

Edward John Smith

Edward John Smith nacque, al 51 Well Street a Hanley, sobborgo di Stoke-si-Trent, nella contea dello Staffordshire, in Inghilterra, a circa 90 km da Liverpool, il 27 gennaio 1850. Suo padre Edward Smith faceva il fiorista e sua madre Catherine Smith era commessa in un negozio di droghiera.
Edward John Smith fu alunno del British School di Etruria, altro sobborgo di Stoke-si-Trent, fino all'età di 13 anni quando abbandonò la scuola. Dopo aver fatto per breve tempo il fabbro ad Etruria, partì per Liverpool per cominciare la carriera di marinaio. Nel 1869, fece il suo apprendistato a bordo del *Senator Weber*, barca a vela di costruzione americana che apparteneva all'armatore Gibson & Co. di Liverpool. Nel 1875, all'età di 25 anni, ottenne il suo certificato di capitano. Edward John Smith entrò nella compagnia marittima della White Star Line nel 1880 ed ottenne il suo primo comando nel 1887.
Nel 1887, Smith aveva sposato Eleanor Sarah, di 12 anni più giovane di lui, dalla quale ebbe un bimba Helen Melville, nata nel 1898. Durante la sua carriera nella marina mercantile, la famiglia Smith abitava in un'imponente casa di mattoni rossi, battezzata "Woodhead" e situata in Winn Road, Portswood, a Southampton. Tra le navi che ha comandato cito: il *Cufic*, il primo *Republic*, il *Coptic*, il *Majestic*, il *Baltic*, il *Germanic*, l'*Adriatic* e l'*Olympic*.
Prima di prendere il comando dell'*Olympic* e del **TITANIC** poi, aveva avuto già la responsabilità di diciassette piroscafi. Il Comandante Smith era molto apprezzato dai suoi equipaggi che riconoscevano in lui un buono marinaio ed un navigatore competente e prudente. Smith servì con merito durante la guerra dei boeri (1899-1902), comandando le navi di trasporto delle truppe. Per questo fu decorato del "Transport Medal". Smith si fece una reputazione tra i passeggeri e gli equipaggi per la sua personalità forte e tranquilla: era un uomo distinto dalla voce dolce e calma; i suoi datori di lavoro gli riconoscevano una piena competenza ed i suoi passeggeri avevano in lui una fiducia totale, a tal punto che certi non volevano attraversare l'Atlantico se non su di una nave comandata da lui. Era anche affettuosamente conosciuto, per più di una generazione di viaggiatori transatlantici, sotto il nome di Comandante "E. J." .



Dopo essere diventato Commodoro della flotta della White Star Line nel 1904, era diventato abituale per Smith comandare una delle nuove navi per i loro viaggi inaugurali. Non fu sorprendente dunque che Smith prese il comando del **TITANIC** per il suo viaggio inaugurale nell'aprile del 1912.
Questa responsabilità fu ricompensata da un stipendio annuo di 1250 lire sterline ed un premio di non collisione di 200 dollari. Grazie al suo grado di Capitano di Fregata della Royal Naval Reserve, Smith aveva avuto l'onore di ricevere il patentino, n° 690, che gli permise di inalberare il "Blue Ensign" a bordo di tutte le navi commerciali che comandava. Nel 1907, dopo avere condotto l'*Adriatic* a New York per il suo viaggio inaugurale, Edward John Smith ebbe a dichiarare: "Niente da segnalare". Certamente, non ebbe mai un incidente di nessuno tipo che valga la pena di essere menzionato; non vide mai un naufragio e non fece mai un naufragio, né tanto meno si è trovato in una situazione spiacevole che si sarebbe potuta concludere per un disastro. In verità, sebbene avesse ereditato di soprannome di "Storm King" ("Il Re delle Tempeste") mentre comandava l'*Adriatic*, una tanto lunga carriera non si

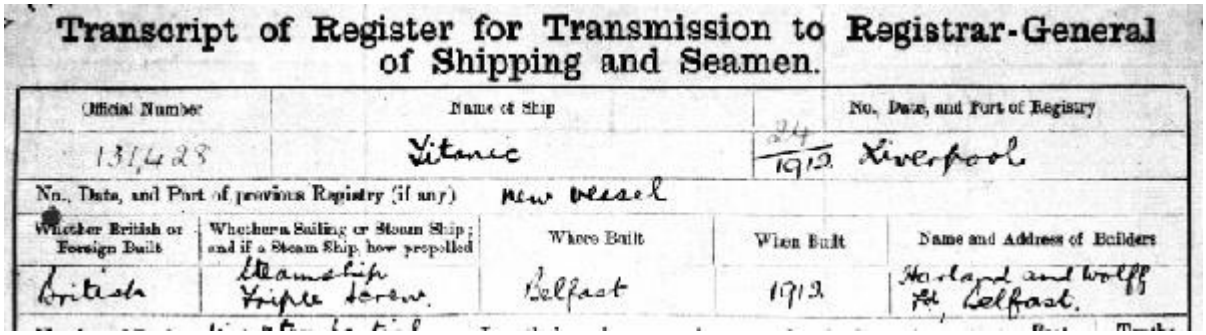
svolse senza incidenti... Il 27 gennaio 1899, allorchè effettuò la sua ultima traversata sotto l'egida della White Star Line prima di essere venduto, il *Republic I*, da lui comandato, si arenò alla rada di Sandy Hook, New York. Fu rimesso in mare cinque ore più tardi. Al suo arrivo, una caldaia esplose provocando la morte di tre marinai e il ferimento di dieci uomini dell'equipaggio. Smith si limitò a dichiarare che i danni subiti dalla nave erano lievi. Il 16 febbraio 1899, il *Germanic* sempre sotto il comando di Edward Smith, si rovesciò al molo, a New York, in seguito all'accumulo di ghiaccio alle sue sovrastrutture. Nel dicembre 1890, al comando del *Coptic*, la nave si arenò vicino a Rio de Janeiro. Il 7 agosto 1901, a bordo del *Majestic I*, comandato da Smith, il secondo di due incendi indotti da un cortocircuito, obbligò i passeggeri che stavano prendendo la colazione nel salone, a fuggire sulla ponte passeggiata finché il fumo non fu dissipato. Non ci furono feriti ma la nave ebbe danni importanti. Il 3 novembre 1906, un fuoco esplose a bordo del *Baltic* mentre il piroscafo, agli ordini di Smith, era al molo, a Liverpool. Il 4 novembre 1909, all'arrivo a New York dell'*Adriatic II*, sempre agli ordini di Smith, che trasportava 881 passeggeri, la nave si arenò su un banco di sabbia all'entrata del canale d'Ambrose. Infine il 20 settembre 1911, giorno della sua quinta partenza verso New York, l'*Olympic*, sotto la guida di Smith, venne colpito nella parte di poppa, nel porto di Southampton, dall'incrociatore della Royal Navy *HMS Hawke*. Alcuni mesi prima, in giugno, nell'accingersi ad accostare nel porto di New York, l'Olympic aveva danneggiato un rimorchiatore con il vortice di una delle sue eliche.
Questa traversata sul **TITANIC** doveva costituire il suo ultimo comando: Edward John Smith poi doveva andare in pensione in un villino del New Forest, dove dedicarsi alla sua famiglia e a sua figlia Helen di 14 anni.
Edward Smith fu designato ora "Comandante", la sua funzione di comando di nave, ora per "Capitano", il suo grado nella marina mercantile. Come tutti i Capitani della White Star Line, Smith aveva ricevuto il regolamento della compagnia. In questo documento, firmato dal Direttore Generale Joseph Bruce Ismay, si precisavano le regole applicabili in materia di navigazione sicura ed efficace. La mattina del 10 aprile 1912, Edward John Smith, con una bombetta e vestito di un lungo cappotto, prese un taxi per andare da casa sua ai docks di Southampton. Arrivò a bordo del **TITANIC** alle 7:30 per prepararsi alla visita di ispezione, prevista alle 8, ad opera del Capitano Morris Harvey Clarke, rappresentante a Southampton del Ministero del Commercio Britannico: senza il visto del Capitamno Clarke non era possibile prendere il mare. Fece issare il "Blue Ensign" alla poppa della nave ed andò immediatamente nella sua cabina per sentire dal rapporto di partenza del Comandante in Seconda Henry Wilde, per verificare se tutti gli Ufficiali avevano preso servizio. Il Capitano Clarke procedette ad ultima ispezione della nave ed esaminò il buon funzionamento di due delle scialuppe di salvataggio, poi rimise al Comandante Smith il "Rapporto di ispezione di una nave che trasporta degli immigranti". Il Comandante Smith firmò l'elenco dell'equipaggio che conteneva l'effettivo di ogni dipartimento della nave, e rimise poi al Capitano Benjamin Steele, Capitano di Armamento della White Star Line, il "Rapporto del Comandante alla Compagnia" così redatta: "Con la presente, rendo conto che la nave che mi stata affidata è pronta a prendere il mare. Le macchine e le caldaie sono in perfetto stato e tutte le carte ed istruzioni di navigazione sono aggiornate. Il vostro devoto Edward J. Smith.".
Il viaggio inaugurale del **TITANIC**, non fu senza una certa emozione per Smith che prendeva il suo ultimo comando sulla più grande nave dell'epoca: era l'apoteosi della carriera. Dopo la partenza, i vortici dell'elica provocarono la rottura degli ormeggi della nave *New York* che virò verso il **TITANIC**. Un riflesso veloce di Smith contribuì ad evitare una fine prematura del viaggio inaugurale. Questo infelice incidente fu considerato da certi come un cattivo presagio e ricordava l'incidente dell'*Hawke*, dell'anno precedente. Durante il viaggio, Smith pranzò normalmente ad un piccolo tavolo nella sala da pranzo di prima classe o nella sua cabina, assistito del suo cameriere personale Arthur Painting . Tuttavia, la sera del 14 aprile, partecipò ad una cena data in suo onore da George Widener e dalla sua famiglia, nella sala del Ristorante A' la Carte, alle 19:30. Partecipava a questa cena tutta la crema della società del 1912 che era presente sul **TITANIC**. Smith era tuttavia inquieto per l'approssimarsi della nave in una zona di ghiaccio, a proposito della quale aveva ricevuto parecchi messaggi di allerta durante il week-end. Non tardò a scusarsi con i

suoi ospiti e, verso le 21, si diresse verso il ponte di comando. Il Secondo Ufficiale Charles Lightoller sorvegliava con attenzione e discusse per un momento della temperatura con Smith, il quale chiese di essere avvertito immediatamente in caso di problemi. Poi, alle 21:20 andò a coricarsi. Verso 23:40, il Comandante Smith fu svegliato dalla collisione e si precipitò sul ponte di comando. Il Primo Ufficiale William Murdoch gli fece rapporto sull'incidente, Smith poi fece una veloce ispezione della nave con l'architetto navale e progettista del **TITANIC** Thomas Andrews. Ordinò immediatamente di preparare le scialuppe di salvataggio, tuttavia, esitò quando dovette l'ordine di caricare le persone a bordo e di abbassarle in mare. Fu Lightoller che ricevette l'ordine che Smith alla fine diede. Alle 0:05, Smith andò presso la sala radio e chiese ai due operatori Jack Phillips ed Harold Bride di tenersi pronti a mandare una chiamata di soccorso. Ritornò dieci minuti più tardi per darne loro l'ordine. Verso 0:25, ritornò alla cabina radio per prendere conoscenza dei messaggi di risposta ricevuti: si rese conto che la *Carpathia* era troppo lontana, e non avrebbe potuto mai arrivare in tempo. Parecchi testimoni affermarono di averlo visto, verso 0:30, salire sul ponte di comando in compagnia del Primo Ufficiale Murdoch. Uomini e donne, che si trovavano nelle vicinanze, aspettavano ansiosamente di sapere ciò che accadeva. Smith, mordicchiando allora un stuzzicadenti, disse loro che era "meglio che vi mettiate i vostri giubbotti di salvataggio, per precauzione."
Alle 2:05, Smith ritornò ancora alla sala radio, liberò gli operatori e se si congratulò per il buono lavoro compiuto. Disse loro: "Adesso, ognuno pensi per sè". È sul ponte di comdando che lo si vide per l'ultima volta dopo che ebbe dato l'ordine di abbandonare la nave.
Si sa curiosamente, solamente poche cose su ciò che il Comandante Smith fece negli ultimi minuti di vita del **TITANIC**. Le sue leggendarie attitudini al comando sembravano averlo abbandonato perché sembrava curiosamente indeciso ed eccezionalmente prudente. Parecchie versioni circa la sua morte circolarono. Certi l'avrebbero sentito gridare questo comando "Be British!" ("Siate inglesi!"). Altri dissero che l'avevano visto nuotare verso un canotto di salvataggio, il canotto B, portando un bambino in salvo, poi quando il bambino fu raccolto, sparì nella notte. Anche se non è verosimile che Smith abbia nuotato effettivamente fino al canotto B, è certo che, in ogni caso, non abbia tentato di salvare la propria vita. Il suo corpo, se fu ritrovato, non fu mai identificato. Edward John Smith aveva 62 anni.
Dopo il naufragio, Eleanor Sarah, vedova di Edward John Smith, ebbe queste parole destinate alle famiglie delle vittime che furono affisse il 18 aprile 1912, negli uffici della White Star Line a Southampton: "Ai miei cari compagni di sofferenza: il mio cuore trabocca di pena per voi tutti e è riempito del dispiacere che vi mina con questo terribile fardello che c'è stato imposto. Possa Dio essere con noi e alleggerire tutti. Sono profondamente di cuore con voi."
Il 27 aprile 1912, il quotidiano Daily Express annunciò che il museo delle cere di Madame Tussaud, a Londra, aveva appena dedicato una parte della sua esposizione al naufragio del **TITANIC**. Il museo presentava ai visitatori una statua del Comandante Smith, ed era posta ai lati del Capitano Scott (l'esploratore britannico morto nell'Antartico anch'egli nel 1912 dopo avere raggiunto il Polo Sud) e del Generale Booth (il fondatore dell'Esercito di Salvezza). È andata persa purtroppo all'epoca di un incendio, nel 1920.

Sulle colonne de Weekly Irish Time, dello stesso giorno, si potè leggere il racconto di un strano avvenimento… Il Capitano Peter Pryall, uno dei più vecchi marinai di Baltimora, Maryland, molto conosciuto negli ambienti marittimi e che aveva navigato con il Capitano Smith sul *Majestic*, dichiarava avere parlato al Comandante Smith, a Baltimora. Vedendo un uomo pensava avere riconosciuto in Smith, Pryall si era avvicinato e gli aveva detto: "Capitano Smith, come state?". L'uomo gli aveva risposto: "Molto bene, Pryall, scusate sono in ritardo, lavoro." Commentando il suo stupefacente incontro, Pryall dichiarò: "Non c'è nessuna possibilità che mi sia sbagliato. Conosco il Capitano Smith da troppo molto tempo. L'ho

riconosciuto anche senza la barba. Sono convinto che si è salvato ma come sia arrivato negli Stati Uniti resta un mistero." La testimonianza di Pryall lascia a pensare che l'uomo che riconobbe come essere Smith allora non portava più la barba. Il Weekly Irish Time aggiunse che il Capitano Pryall era un cittadino rispettabile, non beveva mai alcol, era cattolico praticante, ed era uno degli ultimi uomini a desiderare di farsi della pubblicità gratuita. Si rendeva conto dell'incredulità che le sue dichiarazioni avrebbero sollevato. Questa visione del Capitano Smith fu seguita da altre: si parlò di una sua apparizione anche alla stazione centrale di New York, dove lo lasciò brutalmente il suo interlocutore al quale disse che doveva andare ad acquistare un biglietto per il Sud.
Disprezzo? Pregiudizi? Affabulazione? Comunque sia, dopo il naufragio del **TITANIC**, Edward John Smith non si mise mai in contatto con sua moglie Eleanor, né con sua figlia Helen.
Sebbene non ci fosse alcuna relazione tra il Comandante Smith e la città di Lichfield (nella contea dello Staffordshire, in Inghilterra, a circa 30 km a nord di Birmingham), una grande statua a lui dedicata fu inaugurata da sua figlia Helen il 29 luglio 1914. Lo scultore era Lady Kathleen Scott, vedova del Capitano Scott: questa statua sarebbe dovuta essere eretta a Hanley, città natale di Smith, ma i cittadini si opposero. La municipalità di Hanley ha, in seguito, sollecitato il trasferimento della statua che, finora, è stato rifiutato.

La costruzione



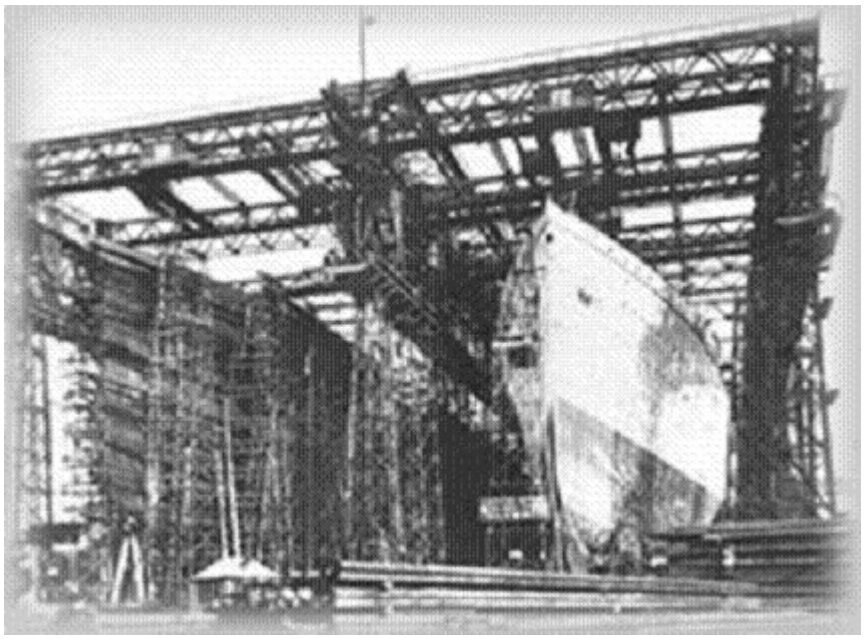
Transcript of Register for Transmission to Registrar-General of Shipping and Seamen.

Official Number	Name of Ship	No., Date, and Port of Registry
131,428	Titanic	24/1912 Liverpool

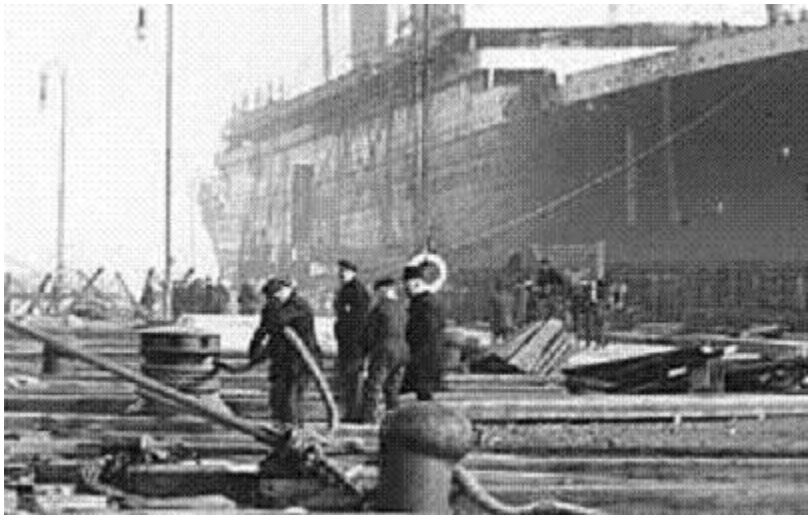
No., Date, and Port of previous Registry (if any) New Vessel

Whether British or Foreign Built	Whether a Sailing or Steam Ship; and if a Steam Ship, how propelled	Where Built	When Built	Name and Address of Builders
British	Steamship Triple Screw.	Belfast	1912	Harland and Wolff Ld, Belfast.

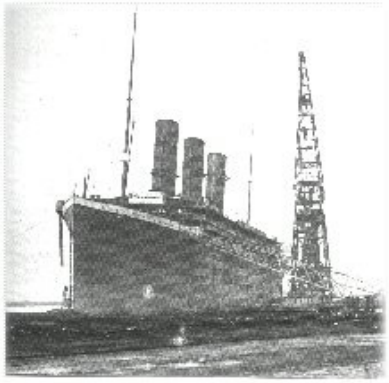
Il 16 dicembre 1908, iniziarono i lavori sulla chiglia dell'*Olympic*. Tre mesi più tardi iniziarono quelli sul **TITANIC**. Lo scivolo del **TITANIC** era il numero 3, il numero di matricola 131428 ed il numero di costruzione 401.
Il 16 marzo 1909 infatti, cominciarono i lavori sullo scafo e già il giorno 31 dello stesso mese, la chiglia era già impostata. La costruzione cominciò e pian piano la nave prese forma sotto la gabbia metallica che si alzava verso il cielo



Le lastre di acciaio martellate ed arrotolate arrivavano dalla Scozia attraversando il mare irlandese di Belfast. Queste erano in media larghe 2,4 metri e pesavano circa 2,5-3 tonnellate ognuna, le più grandi invece erano larghe 10,9 metri e pesavano 4,5 tonnellate ognuna. Si cominciò a creare lo spazio per ospitare i motori e le caldaie prodotte nelle officine di Harland and Wolff, mentre la delimitazione dei ponti sarebbe stata vista da prora a poppa. Molte parti della nave furono fabbricate nelle officine di Harland & Wolff ma altre parti vennero costruite altrove ed assemblate nel cantiere. Per 36 mesi si lavorò a ritmo serrato: si dotarono il ponte di comando, la sala macchine e gli altri locali di servizio con i migliori equipaggiamenti disponibili all'epoca.

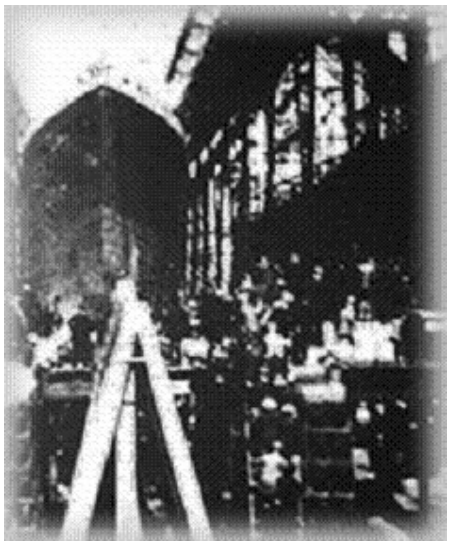


Al primo progettista della nave, Alexander Carlisle, erano subentrati altri, probabilmente più sensibili alle pressioni della Compagnia per ridurre tempi e costi di allestimento. A qualcuno dei nuovi progettisti venne l'idea di ridurre il numero delle lance di salvataggio da 64 a 16, con un risparmio notevole sui costi e tempi di allestimento. Il presidente Bruce Ismay ed i suoi collaboratori appoggiarono la proposta con soddisfazione, confortati dalla fama di inaffondabilità della nave. Quando l'*Olympic* effettuò il suo viaggio inaugurale a bordo c'era anche Bruce Ismay: il suo scopo era di verificare le rifiniture, i servizi offerti a bordo e la sistemazione dei locali; in seguito ai suoi rapporti ed alle esperienze maturate con l'Olympic, furono effettuate alcune modifiche sul **TITANIC**, le più importanti delle quali interessarono il ponte B con la realizzazione di lussuose suite che si estendevano fino al bordo della nave, abolendo così gran parte della passeggiata ed incrementando il peso della nave di quasi 1.400 tonnellate. Fu una delle modifiche più evidenti, che diede al **TITANIC** una linea inconfondibile, rispetto alla sua gemella *Olympic*, era la passeggiata coperta, che nell'*Olympic* era interamente all'aperto, soggetta agli spruzzi dal mare: Bruce Ismay diede personalmente l'ordine di creare una vetrata lungo il ponte. Queste varianti fecero sì che il **TITANIC** venisse considerato, in assoluto, il più lussuoso.



Una rara immagine del **TITANIC** con tre fumaioli

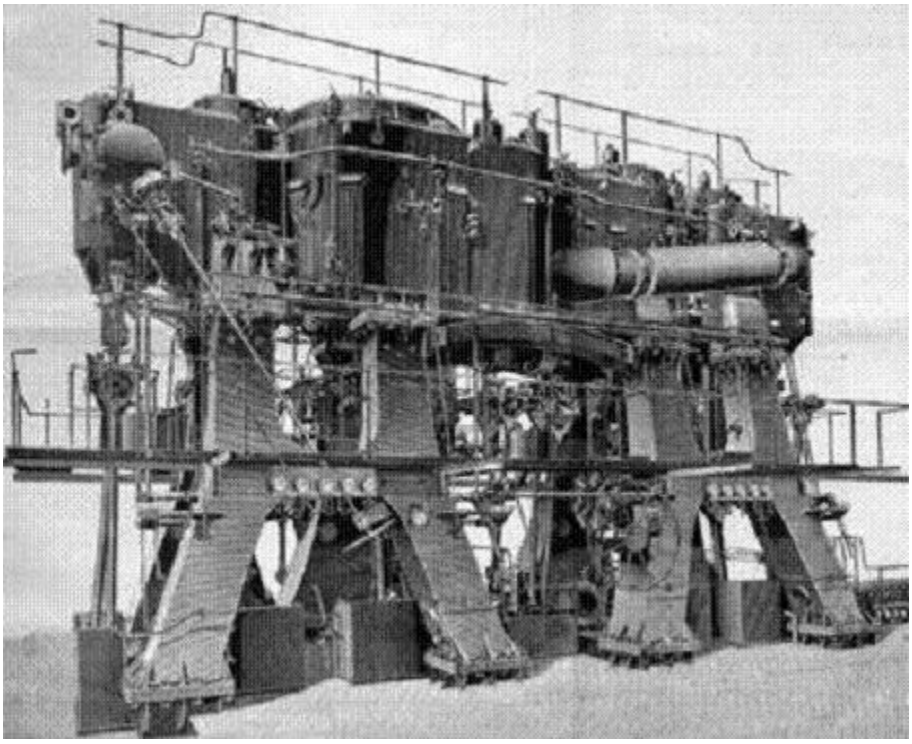
Il varo



Dopo la costruzione, iniziò un altro periodo frenetico in cui migliaia di operai furono impegnati nell'allestimento della nave, arredando lussuosamente cabine, saloni di soggiorno e sale da pranzo. Nel settembre del 1910 partirono gli ordini ai fornitori per l'equipaggiamento, nel marzo del 1911 stoviglie e cristallerie arrivarono dal Regno Unito. Poiché la porcellana ed i cristalli potevano essere utilizzati anche a bordo di altre navi, sopra non vi era scritto il nome della nave ma vi fu inciso solo il logo della compagnia.

Il nuovo transatlantico **TITANIC**, dall'ufficio relazioni esterne delle Compagnia Oceanica di Navigazione White Star Line, veniva reclamizzato per i nuovi standard di lusso, sicurezza, comfort e convenienza, ma soprattutto lo descrivevano come nuova meraviglia della moderna cantieristica facendo sì che diventasse una leggenda ancora prima di essere varato.
Era stato propagandato, in considerazione delle caratteristiche tecniche, come "inaffondabile", al punto che le compagnie di assicurazione avevano generosamente ridotto le loro tariffe a copertura del rischio di affondamento. Il 31 maggio 1911 avvenne il varo dello scafo d'acciaio del **TITANIC**: progettisti ed operai erano riusciti a costruire la più grande nave di tutti i tempi, usando tutti gli accorgimenti possibili, per farne una struttura veloce e sicura.
Lo spettacolo fu molto pubblicizzato e l'intero incasso della vendita dei biglietti fu devoluto a due ospedali pediatrici.
La giornata era limpida ed il molo si era rapidamente riempito di parenti ed amici dei lavoratori del cantiere. Speciali traghetti ed imbarcazioni facevano servizio sul fiume per vedere il tutto da vicino. Migliaia di persone sventolavano bandiere rosse e lo sparo di un singolo razzo indicava il momento dell'arrivo.
Il transatlantico poggiava su dei piloni che poco prima del varo furono tolti facendo in modo che lo scafo poggiasse su delle piattaforme idrauliche. Alle 12:13, ad un gesto di Lord Pirrie, il **TITANIC** cominciò la sua discesa su 22 tonnellate di sego e sapone iniziando così la sua vita in mare. Tutta la cerimonia durò circa 1 minuto. Poco dopo la nave venne riportata in bacino per iniziare i lavori di allestimento, lavori che comprendevano la realizzazione degli impianti, delle numerose attrezzature, delle elaborate finiture in legno e degli stupendi arredamenti a cui collaborarono migliaia di operai come idraulici, elettricisti, architetti ed assistenti.
Nel frattempo una pubblicità martellante diffondeva pregi e curiosità tecniche della nave. A parte le dimensioni e la velocità, era l'arredamento sfarzoso a colpire la fantasia del pubblico. Perfino le cabine di terza classe, tradizionalmente costruite per gli emigranti verso il nuovo mondo, erano più confortevoli che in altri transatlantici del tempo.
Dagli uffici della White Star Line il presidente Bruce Ismay ed i suoi collaboratori premevano affinché tutto fosse portato a termine non solo bene, ma anche alla svelta: i colossali investimenti non sarebbero durati in eterno.

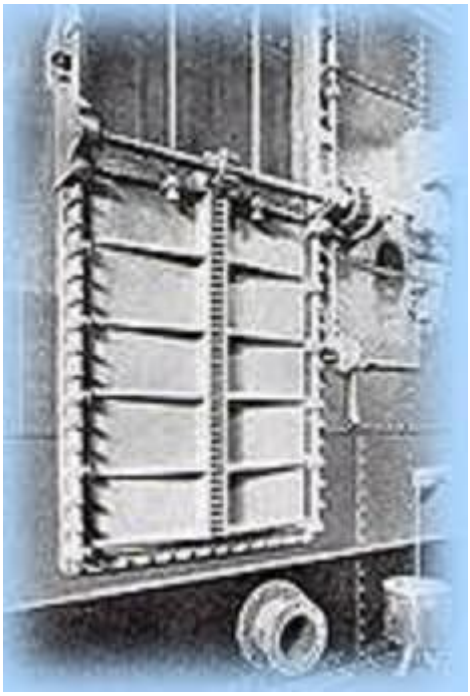
In dettaglio



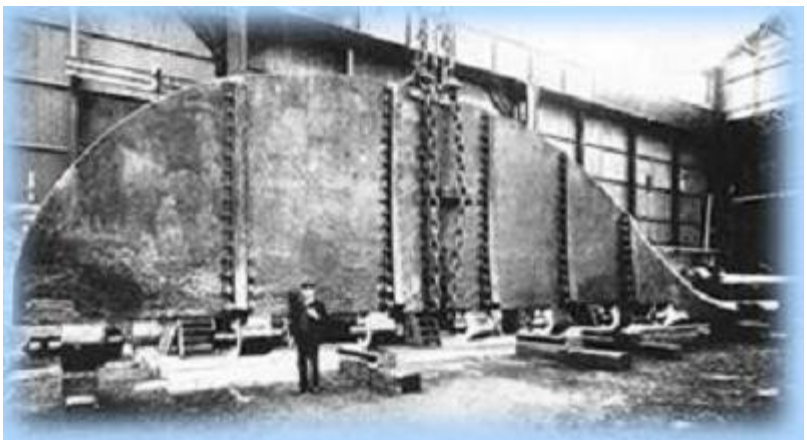
Per quanto riguarda la scelta dei motori, la Harland & Wolff, optò per il **TITANIC** la soluzione combinata con motori alternativi ed una turbina a vapore a bassa pressione: i primi facevano girare le due grandi eliche esterne da 7 metri di diametro ed il vapore residuo alimentava la turbina che muoveva l'elica centrale da 5 metri di diametro. Queste eliche assicuravano alla nave la spinta necessaria per raggiungere i 21 nodi in crociera (38,9 Km/h).

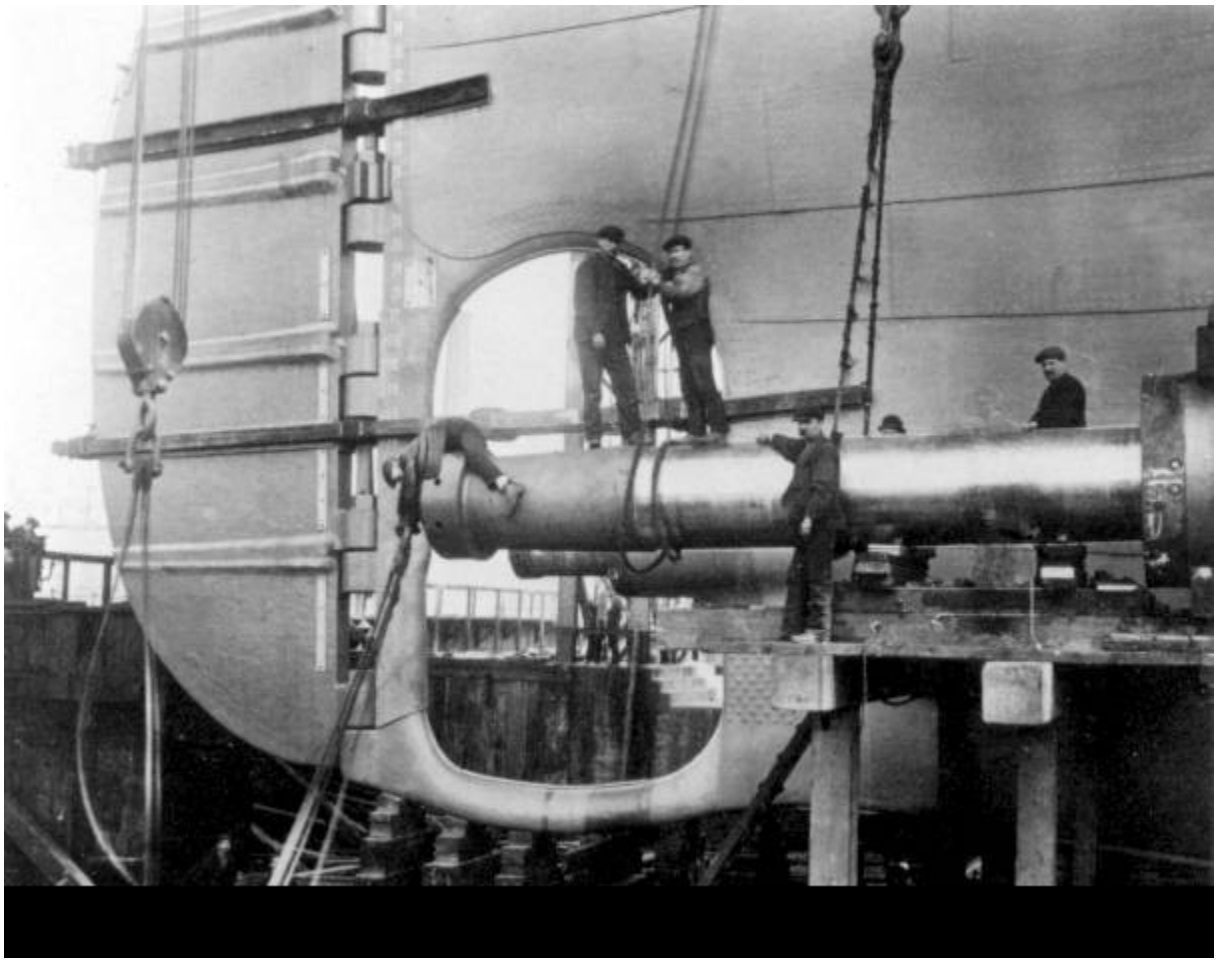
La potenza totale installata era di 46.000 hp, ottenuta dalle 24 caldaie bifronti più 5 caldaie monofronti, ciascuna di 6,1 metri di lunghezza e 4,8 metri di diametro e con tre forni alle estremità; il peso di ciascuna caldaia era di circa 100 tonnellate l'una.
Queste caldaie producevano una pressione di 15 Kg/cmq, consumando 825 tonnellate di carbone in 24 ore. I motori alternativi, chiamati a triplice espansione, potevano raggiungere 77 giri al minuto, mentre la turbina a vapore, a bassa pressione, raggiungeva i 127 giri al minuto.

La nave fu dotata di 4 fumaioli ciascuno di diametro tale da contenere due treni affiancati all'interno. Il quarto fumaiolo quello più a poppa, era finto ed aveva solo la funzione di assicurare la necessaria ventilazione ai numerosi locali all'interno del **TITANIC**, ma non solo. Si optò per la scelta del quarto fumaiolo anche per una questione estetica e di prestigio, per trasmettere un'immagine di potenza e velocità.



Lo scafo del **TITANIC** era dotato di un doppio fondo cellulare profondo 1 metro e 83 centimetri che si estendeva per tutta la lunghezza della nave. Fra la prora e la poppa erano stati ricavati 16 compartimenti stagni separati da 15 paratie che si estendevano al di sopra della linea di galleggiamento. Erano presenti 12 porte a tenuta stagna, che potevano essere comandate elettricamente direttamente dalla plancia di comando. In 25 - 30 secondi potevano essere chiuse completamente tutte. Tuttavia c'era un punto debole. Infatti la galleggiabilità della nave, era assicurata fino a 4 compartimenti allagati, ma oltre no.
Non avendo un tetto che li coprisse, infatti, i compartimenti stagni una volta che si allagavano, permettevano all'acqua di inondare i locali adiacenti provocando così l'affondamento della nave.
Il timone era costituito da 6 elementi separati e da solo pesava quasi 101 tonnellate.



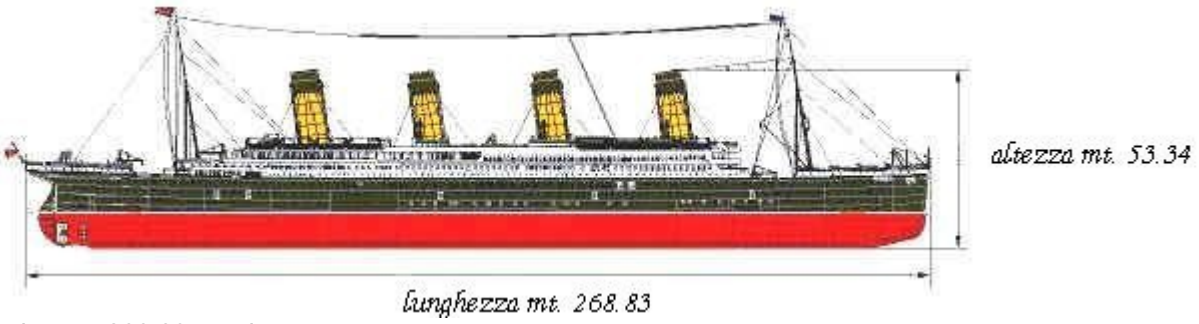


Come si può vedere dalle foto il timone era sottodimensionato rispetto alla mole della nave, fatto che contribuì, oltre alla manovra indietro tutta, al rallentamento della virata al fine di evitare l'impatto con l'iceberg.

Le tre ancore collocate a prora pesavano in totale 31 tonnellate e ciascuna maglia delle possenti catene a cui erano attaccate pesava circa 385 Kg.

La nave fu dotata di 3.560 salvagenti, ma in caso di emergenza disponeva di lance di salvataggio sufficienti a salvare 1.178 persone. Il primo progettista, Alexander Carlisle, aveva previsto la dotazione di 64 lance di salvataggio, che sarebbero state più che sufficienti a ospitare tutti i 3547 passeggeri ed uomini di equipaggio che la nave fu autorizzata a trasportare, ma il mito dell'inaffondabilità del **TITANIC** era così radicato che gli armatori ed i costruttori ridussero a 16 il numero delle lance attenendosi alle leggi di allora, che imponevano a 16 il numero delle scialuppe di salvataggio alle navi di 10.000 tonnellate ed oltre, ma ignorando del tutto la reale capacità del **TITANIC** che era di 46.000 tonnellate.
La White Star Line fece aggiungere 4 scialuppe Englehardt di tipo ripieghevole, ma non erano comunque sufficienti per tutti i passeggeri. Una scialuppa misurava circa 9 metri di lunghezza e quasi 3 metri di larghezza e poteva trasportare fino a 65 persone. Delle 16 lance di salvataggio vi erano anche due modelli da circa 7,7 metri di lunghezza e 2,2 metri di larghezza e potevano trasportare ciascuna fino 40 persone. Infine le pieghevoli misuravano circa 8,4 metri di lunghezza e 2,5 metri di larghezza e potevano trasportare fino a 47 persone ciascuna.
Il 2 aprile 1912 la nave effettuò le prove in mare che avvennero al largo dell'Irlanda, successivamente si ebbero tutta una serie di ispezioni da parte degli enti preposti, nonché il collaudo delle lance di salvataggio e dei sistemi di sicurezza.
Il **TITANIC** era dotato di moderni telegrafi; il nominativo radio era MGY, la stazione radio era gestita da due marconisti, i quali per primi usarono il CQD e la nuova sigla d'emergenza SOS, rispettivamente "Come Quick Danger" e "Save Our Souls".

Caratteristiche tecniche



Lunghezza: 268,83 metri

Larghezza: 28,40 metri

Altezza: 53,34 metri dalla chiglia ai fumaioli 18,44 metri dalla linea di galleggiamento al ponte lance

Pescaggio: 18,13 metri

Stazza lorda: 46.328 tonnellate

Stazza netta: 24.900 tonnellate

Capacità totale: 3.547 persone tra passeggeri ed equipaggio

Ponti: 9 in totale

Motori: 2 motori alternativi a 4 cilindri da 30.000 cavalli a 77 giri/minuto
1 turbina Parsons a bassa pressione da 16.000 cavalli a 165 giri/minuto

Eliche: 2 eliche laterali da 7,16 metri, 1 elica centrale da 5,18 metri

Caldaie: 24 caldaie doppie e 5 caldaie singole

Focolari: 159 per un totale di 13.400 metri quadrati di superficie di riscaldamento

Consumi: 825 tonnellate di carbone al giorno

Velocità massima: 24 nodi (44,5 km/h)

Pressione di vapore: 215 PSI

Compartimenti stagni: 16 in totale con sensori per il rilevamento delle infiltrazioni

Gru d'imbarco: 14 gru a doppia azione

Scialuppe di salvataggio: 14 scialuppe in legno da 9 metri con una capacità di 65 persone
2 lance in legno da 7,67 metri con una capacità di 40 persone
4 canotti Englehardt da 8,36 metri con una capacità di 47 persone

Capacità scialuppe: 1178 persone

Consumo d'acqua: 63.600 litri d'acqua al giorno

Un macchinario impressionante!

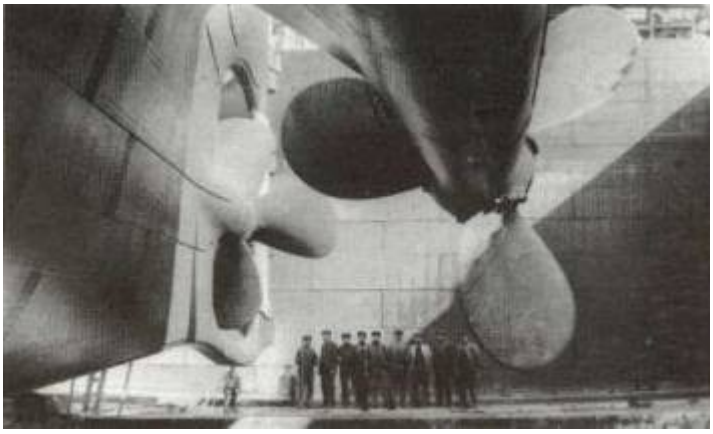
In questa pagina voglio tentare di illustrare l'impianto delle macchine, dei motori e del sistema di propulsione del **TITANIC**, così come lo dava la rivista "The Shipbuilder" e che fu ripreso nella relazione della Commissione Britannica d'indagine che ebbe luogo dopo il naufragio.
Il **TITANIC** era dotato di un macchinario impressionante!
Il suo dispositivo di propulsione si componeva di due enormi di macchine alternative a vapore, che servivano per mettere in movimento le eliche laterali, e di una turbina a bassa pressione che faceva funzionare l'elica centrale. Questa turbina a bassa pressione veniva utilizzata per questo scopo prima che la nave utilizzasse le macchine di cui era fornite e cioè delle 24 caldaie a doppio flusso

(bifronti) e delle 5 caldaie a semplice flusso (monofronti), concepite per funzionare a carbone, ad una pressione di 15 kg/cm2. Le caldaie erano disposte in sei compartimenti stagni, quelle a semplice flusso erano situate nel compartimento più vicino alle macchine principali.
La turbina utilizzava il vapore che proveniva dalle macchine alternative ed era situata in un compartimento separato, alla parte posteriore della sala macchine e separata da essa, da una divisione stagna. I condensatori principali, destinati al riciclo del vapore non utilizzato, con le loro pompe a circolazione e le loro pompe ad aria, erano situati nella stessa sala della turbina. Tutto l'impianto era stato costruito nei cantieri Harland & Wolff, sotto il controllo del Board of Trade (ministero britannico del commercio).
Senza pretese cerco di descrivere il dettaglio ed il funzionamento di quest'impianto.
Il macchinario del **TITANIC** era situato all'ultimo livello della nave, sul ponte del doppio fondo dello scafo. In successione si trovavano dalla parte anteriore della nave verso la parte posteriore: le sei sale delle caldaie, che occupavano una lunghezza totale di 97 metri e mezzo (le sale delle caldaie avevano adiacenti i loro carbonili), la sala delle macchine alternative, lunga di 21 metri, la sala della turbina, lunga di 17 metri. Le caldaie dovevano produrre il vapore destinato al funzionamento di tutte le macchine. Tutte le caldaie, che pesavano ciascuna quasi 100 tonnellate, funzionavano a carbone e misuravano 4 metri e 80 di diametro. Le ventiquattro caldaie a doppio flusso erano lunghe di 6 metri 10 centimetri e le cinque a semplice flusso erano lunghe 3 metri e 60. Le caldaie a semplice flusso servivano a fare funzionare il macchinario ausiliario quando la nave era in porto, ma anche per la fornitura generale di vapore quando la nave era in mare. Erano installate in sei sale numerate da 1 a 6. La sala caldaia numero 6, più davanti, conteneva quattro caldaie a doppio flusso, le sale numero 2, 3, 4 e 5 avevano ciascuna cinque caldaie a doppio flusso, mentre la sala caldaia numero 1, più dietro, conteneva le cinque caldaie a semplice flusso. A causa della grande larghezza della nave, era stato possibile disporre cinque caldaie fianco a fianco, eccetto nella sala numero 6, posta più a prua dove la nave era più stretta, dove soltanto quattro caldaie avevano potuto essere installate in questo modo. Ogni caldaia a doppio flusso possedeva sei focolari (tre ad ogni estremità) e mentre quelle a semplice flusso avevano tre focolari. L'attrezzatura totale comprendeva 159 focolari. La superficie totale di riscaldamento era di 13.400 metri quadrati e la superficie di combustione di 322 metri quadrati. Dinanzi ad ogni caldaia si trovava un indicatore elettromeccanico il cui contasecondi attivava una suoneria ogni 7 minuti, che segnalava che la caldaia doveva essere ricaricata di carbone. Un strumento indicava anche il numero della caldaia da rifornire. Al momento del naufragio, la maggior parte delle 29 enormi caldaie si strapparono dalla

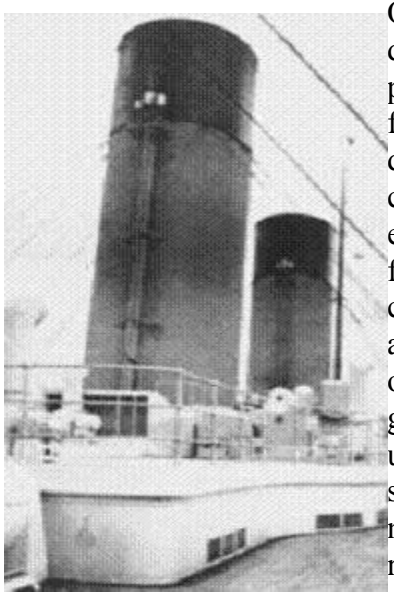
loro base e si fracassarono all'interno dello scafo. Soltanto cinque caldaie fuoriuscirono dalla nave e furono ritrovate nel campo dei detriti. Le 24 altre si trovano probabilmente ancora nel relitto nella parte di prua.
Il carico di carbone destinato ad alimentare le caldaie era di 13.000 metri cubici cioè circa 8.000 tonnellate. Secondo la velocità della nave, le caldaie del **TITANIC** consumavano tra le 600 e le 850 tonnellate al giorno (710 tonnellate alla velocità di crociera di 21 nodi). Il carbone era depositato in 12 carbonili situati vicino alle caldaie. Nel calore soffocante di quell'ambiente i 289 fuochisti, che lavoravano in gruppi, spalavano il carbone dai carbonili e lo caricavano su carriole per trasportarlo nei focolari delle caldaie. 28 meccanici erano addetti a vegliare il regolare funzionamento delle caldaie.
Per alimentare le caldaie con acqua dolce, un sistema di pompaggio attingeva l'acqua di mare. Tre evaporatori, capaci di trattare 60 tonnellate d'acqua al giorno, erano in funzione per trasformare quest'acqua di mare in acqua dolce che era in seguito incanalata. Questi depositi erano situati a tribordo, dietro la sala della turbina. Le caldaie erano concepite per funzionare il riscaldamento a bordo, tramite ventilatori la cui funzione era di soffiare dell'aria nella caldaia per garantire il suo raffreddamento. Esistevano 12 ventilatori, 2 per ogni sala caldaie, situati sul ponte F: 8 ventilatori di 1 metro e 40 di diametro, 2 di 1 metro e 27 centimetri di diametro e 2 da 1 metro di diametro. Attingevano l'aria grazie a condotti che erano situati sul ponte delle imbarcazioni e lo rinviavano ai focolari delle caldaie. Altri 3 ventilatori fornivano la sala delle macchine alternative ed 1 ventilatore forniva la sala di turbina. Il disimpegno del fumo e dei gas di combustione che delle caldaie veniva portato ai tre fumaioli (il quarto camino, nella parte posteriore, era fittizio) era complessa: lo sfogo finale si aveva a 49 metri al di sopra delle caldaie e vi erano non meno di 20 condotte per fumaiolo, come nel caso delle sale delle caldaie numero 3 e 4; l'insieme costituiva una rete molto ramificata. Degli espulsori, due in ogni sala caldaia, garantivano lo sgombro delle ceneri verso il mare; ciascun espulsore era costituito da un camera a doppia porta. Per evacuare le ceneri in mare, queste erano introdotte nel camera dalla porta interna. Una volta la porta richiusa, l'acqua di mare era pompata all'interno della camera dove si effettuava il miscuglio. Con una seconda porta che si apriva sul mare, la miscela era in seguito espulsa. In porto, le ceneri erano messe in contenitori che erano caricati per mezzo di 4 elevatori e quindi portati a terra.
Il vapore prodotto dalle caldaie era trasportato verso le macchine da due condotte principali in acciaio saldato dalle quali partivano dei rami alimentati dalle diverse caldaie, ed il cui diametro aumentava gradualmente a seconda della vicinanza alla sala macchine. Un sistema di valvole messe ad ogni lato delle divisioni stagne della sala macchine permetteva, in caso di bisogno, di effettuare una manovra comandata dal centro della sala tramite ruote a mano che attivano delle viti senza fine. Controllare la quantità di vapore che alimenta le macchine, significava controllare la velocità della nave. Le due macchine alternative avevano la funzione di attivare gli alberi delle due eliche laterali. Queste due motori enormi si alzavano fino al livello del ponte E ed erano le più grandi mai costruite a quell'epoca: ogni macchina aveva un'altezza di 10 metri e 70 centimetri, una lunghezza di 19 metri e 20 e ciascuna pesava 600 tonnellate.
Le macchine alternative (montate su una lastra d'acciaio di 195 tonnellate), sviluppavano una potenza di 15.000 cavalli vapore e compivano 75 giri al minuto (77 giri a piena velocità). I motori erano a quattro cilindri ad espansione tripla: 1 cilindro alta pressione (del diametro di 1 metro e 37 centimetri), 1 cilindro media pressione (del diametro di 2 metri e 13 centimetri) e 2 cilindri bassa pressione (uno del diametro di 2 mteri e 46 entimetri e l'altro del diametro di 1 metro e 90 centimetri). Tutti i cilindri avevano una corsa vicina al metro e novanta. I cilindri erano così bene costruiti che, sul relitto, alcuni sono rimasti quasi intatti fino ai nostri giorni. Alcuni cilindri erano del tipo invertiti (doppio azione), in modo che quando il vapore entrava dalla parte opposta al primo movimento, poteva essere effettuato un secondo movimento. Le valvole dei cilindri ad alta e media pressione erano a pistone, ed i cilindri, a bassa pressione, con valvole sali e scendi, erano a doppia corsa. Ogni macchina era invertita, grazie ad una macchina ad azione diretta ed idraulica. Esisteva anche una pompa a vapore ad alta pressione fornita per funzionare con una o l'altra delle macchine invertite. Questo dispositivo di sostituzione costituiva un ricorso in caso di guasto delle condotte di

vapore di queste macchine.
La turbina pressione bassa era una turbina di tipo Parsons a reazione: accoppiata direttamente all'albero centrale, azionava l'elica centrale, soltanto nel senso di marcia della nave (non indietro). Pesante quasi 427 tonnellate, sviluppava una potenza di 16.000 cavalli e compiva 165 rivoluzioni al minuto (167 rivoluzioni a piena regime). Il rotore, che pesava da solo 130 tonnellate, misurava 3 metri e 70 di diametro e misurava 4 metri e 20 di lunghezza. Il vapore di scarico, che proveniva dai cilindri a pressione bassa delle due macchine alternative, era recuperato all'uscita e diretto verso il motore della turbina dove qui faceva girare, facendo pressione, le migliaia di alette di raffreddamento che conteneva. Questo concetto permetteva di riciclare il vapore che usciva delle macchine anziché sprecarlo facendolo fuoriuscire dai fumaioli. Il risultato era un aumento dell'efficacia con l'aumento della potenza. Il vapore usciva in seguito nei due condensatori situati da ambo le parti della turbina. Una valvola di sicurezza era installata su ogni condotta d'emissione che conduceva ai condensatori.
Un limitatore di soccorso era installato in modo da potere interrompere l'entrata del vapore nella turbina e, allo stesso tempo, di dirigere il vapore, che usciva dalle macchine alternative, verso i condensatori, nel caso in cui la velocità della turbina diventava eccessiva in seguito alla rottura di un albero o qualsiasi altro incidente. Quando la turbina non era utilizzata, ad esempio in caso di un ordine di macchina indietro o in caso d'entrata o 'uscita dai porti, il vapore perso era accumulato nei condensatori e l'acqua così prodotta tornava alle caldaie. La turbina a pressione bassa era fornita di generatori. 4 dinamo o generatori principali, con una potenza di 400 kilowatt ciascuna, producevano la maggior parte dell'energia elettrica del **TITANIC**: una corrente continua di 16.000 ampere con una tensione di 100 volt. La potenza totale di questa centrale elettrica, situata dietro la sala della turbina ed in un compartimento di 20 metri di lunghezza, era valutata intorno ai 2.300 cavalli. Le dinamo alimentavano una rete di cavi di oltre 320 km di lunghezza e permettevano alle 10.000 lampadine installate a bordo di illuminare la nave. Due piccole dinamo d'emergenza, di 30 kilowatt ciascuna, erano installate sul ponte D.
Le cinque caldaie a semplice flusso e quelle delle sale caldaie 2 e 4 erano utilizzate per consentire il lavoro ordinario, mentre altre cinque caldaie a semplice flusso e le altre due caldaie di babordo situate nella sala delle caldaie 2, servivano per fare funzionare l'impianto elettrico. Un collegamento incrociato esisteva anche tra le condotte principali ed ausiliarie nella sala delle macchine alternative, in modo che gli addetti potessero far funzionare qualsiasi caldaia della nave. Canalizzazioni di vapore partivano così separatamente da tre delle sale delle caldaie (le numero 2, 3 e 5) sopra le divisioni stagne e lungo il corridoio che conduceva alle macchine per l'illuminazione elettrica di sicurezza situate sopra la linea di carico nella sala della turbina. Condotte partivano inoltre da questo sistema d'alimentazione a vapore verso le pompe della sala macchine.
Esistevano due condotte di vapore principali che arrivano alla sala macchine, fornite di valvole di chiusura a tre delle divisioni stagne. Accanto alle valvole di chiusura della divisione stagna della sala macchine, una valvola di emergenza forniva ogni condotta principale, in modo che il vapore potesse istantaneamente essere interrotto in caso di rottura di una condotta principale. I condensatori e le pompe erano fabbricati dagli stessi cantieri Harland & Wolff.
L'impianto era dotato di due condensatori principali la cui funzione era di trasformare in acqua il vapore perso e non utilizzato dalla turbina a bassa pressione. Quest'acqua era riciclata e tornava ad alimentare le caldaie. I condensatori, la cui superficie di condensazione era di 4.700 metri quadrati, erano concepiti per funzionare sotto vuoto a 0,94 atmosfere con l'acqua raffreddata tra i 12,8° C e 15,5° C. Avevano una sezione piriforme ed erano costituiti da lastre d'acciaio. Qauttro pompe centrifughe, in bronzo, garantivano la circolazione dell'acqua attraverso i condensatori. Ogni pompa possedeva canalizzazioni di aspirazione e di smaltimento di 74 centimetri. Vicino ai principali aspiratori di acqua di mare, due pompe avevano aspirazioni dirette verso la sala turbina e altre due verso la sala delle macchine alternative. Gli aspiratori avevano un diametro di 46 centimetri. 4 "doppie" pompe ad aria erano installate, 2 per ogni condensatore, e si versavano verso le due cisterne d'alimentazione situate nella sala della turbina. Un condensatore ausiliario, della stessa concezione dei principali e di una superficie di 335 metri quadrati, era situato a tribordo.

Il **TITANIC** era anche fornito delle seguenti pompe : 5 pompe di stiva e d'esaurimento di zavorra, ciascuna capace di versare 250 tonnellate d'acqua all'ora, ed altre 3 pompe sempre di stiva, ciascuna di una capacità di 150 tonnellate all'ora. Una pompa per l'espulsione delle ceneri era situata in ciascuno dei grandi compartimenti di caldaie e serviva sia per fare funzionare, appunto, l'espulsore delle ceneri sia per fare circolare o alimentare le caldaie secondo la necessità. Questa pompa era anche collegata alle stive, eccetto nel caso di tre caldaie dove erano situate tre delle pompe di zavorra e di stiva. In ogni caso le pompe possedevano aspirazioni dirette dalla stiva ed un collegamento con la condotta principale, in modo che ogni sala caldaia potesse essere indipendente. Il resto delle pompe ausiliarie era situato nelle sale delle macchine alternative e di turbina. Due pompe di zavorra erano situate nella sala delle macchine alternative; due pompe erano anche previste per attingere dalle stive. Una pompa della stiva era messa nella sala turbina ed una pompa d'acqua di mare era collegata alla canalizzazione principale della stiva per un utilizzo in caso d'urgenza.
Una condotta principale di zavorra di 25 centimetri andava alla parte posteriore della nave attraverso collegamenti distinti verso ogni cisterna, e con canalizzazioni di riempimento d'acqua di mare collegate al deposito d'acqua. Le cinque pompe di zavorra erano previste per svuotare questa condotta. Una doppia condotta principale di stiva era disposta davanti alla sala macchine 5 ed alla parte posteriore della sala macchine numero .
Le eliche avevano le pale di bronzo ed erano bullonate su un mozzo d'acciaio. Tutte le tre eliche, per un peso totale di 98 tonnellate, fornivano alla nave una velocità massima di 24 nodi. Le tre eliche erano collegate alle macchine (le due macchine alternative e la turbina) con tre alberi enormi costituiti da sezioni d'acciaio di circa 9 metri di lunghezza e bullonate insieme. Su tutta la loro lunghezza, erano sostenute da grandi cuscinetti. I due alberi laterali avevano una sezione di 67 centimetri di diametro ed un peso di 118 tonnellate mentre il diametro dell'albero centrale era di 52 centimetri. Ad un'estremità, erano bullonati agli alberi delle macchine alternative e della turbina e, all'altra estremità, ai mozzi delle eliche.
Le due eliche laterali a tre pale di babordo e di tribordo, di un diametro di 7 metri 16 centimetri e che pesavano 38 tonnellate ciascuna, sviluppavano a 75 giri al minuto ed erano messe in movimento dalle due macchine alternative. Erano le più grandi mai installate su un transatlantico. L'elica centrale a quattro pale, di un diametro di 5 metri e18 centimetri e pesante 22 tonnellate, era azionata (165 giri al minuto) dalla turbina a bassa pressione Parson. Funzionava soltanto in avanti. Oltre al sistema di propulsione, la nave era diretta dal suo timone la cui pala, comandata dalla ruota di navigazione e dal telemotore (che attivava il sistema di direzione), era composto da 6 elementi ed era alto 24 metri, ampio di 4 metri e 65, per un peso di 101 tonnellate.



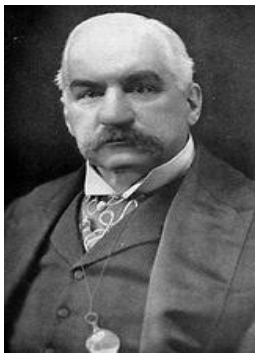
Le sirene del TITANIC



Osservando la fotografia qui a sinistra, si vedono nella parte alta dei due fumaioli (nella foto trattasi rispettivamente del terzo fumaiolo, in primo piano, e del quarto fumaiolo) due delle quattro sirene che furono installate sul **TITANIC**. Queste due sirene furono realizzate in d'acciaio zincato di seconda scelta e furono soltanto fittizie (un po' come il quarto fumaiolo) e servirono solo per migliorare l'estetica, erano però identiche alle due sirene attive, e dislocate sugli altri due fumaioli, che furono realizzate in bronzo e che pesavano 343 chili cadauna. Queste ultime due sirene, le più grandi mai costruite all'epoca, erano attivate elettricamente, dalla plancia di comando, in occasione delle partenze e degli arrivi ai porti, come pure una volta al giorno, a mezzogiorno, nel corso della traversata. Poterono per far udire automaticamente il loro suono, della durata dagli 8 ai 10 secondi, una volta al minuto, in caso di nebbia, per informare le altre navi della presenza del **TITANIC**. Il loro suono, a tre toni, fu realizzato grazie alle tre camere acustiche di 23, 38 e 30 centimetri di diametro, ed erano udibili ad una distanza di una ventina di chilometri! Il 10 aprile 1912, poco prima del mezzogiorno, si intesero suonare tre volte nel porto di Southampton, per annunciare la partenza imminente. Risuonarono nuovamente la sera stessa, in occasione della partenza dello scalo di Cherbourg, ed il giorno dopo, in occasione della partenza da Queenstown.

Il 20 febbraio 1999, in occasione di una cerimonia commemorativa che si svolse a St. Paul, Minnesota, ed alla quale assistettero quasi centomila persone, una delle sirene attive, che fu trovata in fondo all'oceano nel 1993, fu nuovamente fatta suonare. Durante la notte del naufragio del **TITANIC**, la quarta sirena (quella sul quarto fumaiolo) è rimasta al suo posto fino alla fine. È soltanto quando la poppa della nave, dopo essersi sollevata, ha iniziato a scivolare nell'oceano, che fu strappata dalla sua sede quindi cadde nelle profondità. La sirena del primo camino invece si è inabissata ben prima. Dopo la rottura dei suoi cavi di sostegno, il primo fumaiolo fu strappato dalla sua base e cadde in acqua brutalmente, in un covone di scintille e con un rumore assordante, e schiacciò una trentina di passeggeri che nuotavano lì intorno. Ha schiacciato, tra l'altro un passeggero famoso, il colonnello John Jacob Astor, il cui corpo, orribilmente mutilato, fu trovato soltanto dieci giorni più tardi. Fu poi la volta del secondo e quindi del terzo fumaiolo a staccarsi nell'ordine. Quanto alla quarta sirena, di quel che resta (vedi fotografia qui a destra) i suoi frammenti riposano con 3780 metri in fondo all'oceano. Completamente coperta di ruggine e corrosa dai microorganismi che popolano il fondo marino, la sirena fu trovata in occasione della scoperta del relitto del **TITANIC**, il 1 settembre 1985 da parte del professor Robert Ballard.

Lo staff del TITANIC

 **JOHN PIERPONT MORGAN** Presidente della International Mercantile Marine	 **WILLIAM JAMES PIRRIE** Presidente dei Cantieri di Harland & Wolff	 **JOSEPH BRUCE ISMAY** Presidente della White Star Line
 THOMAS ANDREWS Progettista del **TITANIC**	 **EDWARD JOHN SMITH** Comandante del **TITANIC**	 **HENRY TINGLE WILDE** Capo Ufficiali
 WILLIAM MCMASTER MURDOCH Primo Ufficiale	 **CHARLES HERBERT LIGHTOLLER** Secondo Ufficiale	 **HERBERT JOHN PITTMAN** Terzo Ufficiale
 JOSEPH GROVES BOXALL Quarto Ufficiale	 **HAROLD GODFREY LOWE** Quinto Ufficiale	 **JAMES PAUL MOODY** Sesto Ufficiale

Lista dell'equipaggio redatta dal Capitano Smith il 10 aprile 1912

Reparto ponti

1 Esperto

7 Ufficiali in seconda

2 Chirurghi

7 Commissari di bordo e Impiegati

2 Carpentieri

1 Nostromo

8 Aiutante del Nostromo e secondo Capo Timoniere

39 Marinai

2 Assistenti di bordo

2 Maestri d'armi

2 Pulitori di finestre

Reparto macchine

28 Ingegneri navale

8 Ingegneri elettrici di raffreddamento

289 Membri d'equipaggio sala macchine

Reparto assistenti di bordo

2 Telegrafisti

471 Capo assistente e personale

20 Cameriere di bordo

8 Musicisti.

WHITE STAR LINE.

Steamer "Titanic" Sailing 10th April 1912

CREW LIST.

	No.	
Deck Department	1	Master
	7	Mates
	2	Surgeon
	7	Purser Clerks
	2	Carpenters
	1	Boatswains
	8	Boatswains' Mates and Quarter Masters
	39	Seamen, A.B.
	2	~~Ordinary~~ Window Cleaners
	2	~~Boys~~ Mess Room Stewards
	2	Masters at Arms
Total...	73	
Engine Department	28	Engineers, Ship
	8	" Refrigerator and Electrical
	289	Engine Room Crew
Total...	325	
Stewards Department	2	Telegraphists
	471	Chief Steward and Staff
	20	Stewardesses
	1	Matrons
Total...	494	
Grand Total...	892	

Edward J. Smith Master

Disertori

Le seguenti persone erano state assunte ma non partirono con il TITANIC.

Blake, C. Aggiustatore **Assente**

Bowman, J. Assistente cucina **Assente**

Brewer, B. Aggiustatore **Disertore**

Burrows, W. Fuochista In **permesso**

Carter, F. Aggiustatore **Assente**

Coffey, John Fuochista **Disertore**

Dawes, W. W. Steward 1 classe **Licenziato**

Dawkins, P. Assistente cucina **Assente**

Di Napoli, E. Assistente cameriere **Assente**

Ettlinger, Peter Steward 2 classe **Licenziato**

Fish, B. Steward 1 classe **Assente**

Fisher, R. Lavapiatti **Assente**

Haveling, A. Quarto assistente motorista **Trasferito**

Holden, Frank Fuochista **Disertore**

Kilford, P. Steward 1 classe **Ammalato**

Manby, A. Steward 3 classe **Assente**

Mewe, W. J. Addetto alle salse **Assente**

Penney, V. Aggiustatore **Disertore**

Sartori, Lazar Cameriere Restaurant à la carte **Assente**

Shaw, J. Fuochista **Disertore**

Sims, W. Fuochista **In permesso**

Slade, Alfred Fuochista **Disertore**

Slade, Bertram Fuochista **Disertore**

Slade, Thomas Fuochista **Disertore**

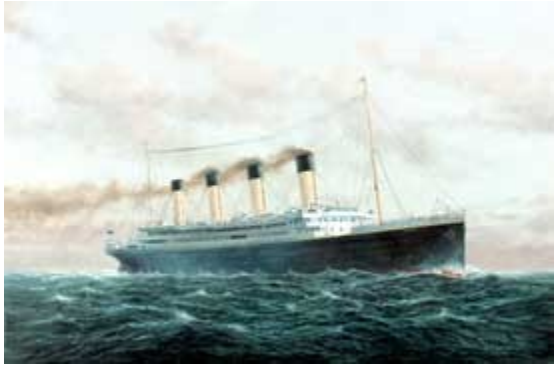
Il fuochista McQuillan

La tomba di un uomo dell'equipaggio del **TITANIC** è stata scoperta dalla sua famiglia novantatre anni dopo l'affondamento del transatlantico. Il fuochista William McQuillan, nella fotografia di sinistra, fu creduto disperso in mare quando il **TITANIC** affondò il 15 aprile 1912. Un giornalista della BBC, Mike McKimm, ha condotto la sua famiglia ad individuare la sua tomba. William McQuillan annegò nel disastro, il suo corpo fu trovato e portato ad Halifax in Nuova Scozia dal *Mackay - Bennett.* Novantatre anni fa, i suoi familiari credettero soltanto a quello che lessero sui giornali. Il The Belfast Telegraph del 4 maggio 1912 pubblicò che McQuillan non fu tra i superstiti e che i corpi dei fuochisti di Belfast "risiedono nella tomba due miglia sotto l'oceano". In un crudele segno del destino, appena due giorni dopo, il corpo di William McQuillan fu sepolto nella tomba 183 nel cimitero di Fairview di Halifax, foto qui a destra. Il fuochista aveva 26 anni.

Marjorie Wilson è la nipote di William McQuillan; suo marito stava guardando un documentario della BBC Newsline circa la tragedia del **TITANIC**, quando mostrarono la tomba di William McQuillan in Canada. Marjorie Wilson è stata scossa quando suo marito gli riferì che cosa aveva appena visto. "Hanno accennato di William McQuillan, di 79 Seaview Street!". La donna rispose prontamente: "E'il mio nonno!". Marjorie Wilson non ha mai saputo nulla a questo proposito. La mattina dopo, ha riferito alla anziana madre la quale si è ugualmente stupita perché anch'ella ed i parenti tutti hanno sempre saputo che lui era disperso in mare. I discendenti di William si sono recati al monumento funebre in centro a Belfast dove si commemorano i deceduti del **TITANIC** di quella città e dove figura inciso anche il nome di William McQuillan.

Marjorie fissando la fotografia della sua lapide tombale, ha riferito come ha scoperto che suo nonno sia morto nella tragedia."Avevo dodici anni, ero a Belfast con un amico. Ci eravamo dissetati ad una fontana: il mio amico mi ha detto: "Osserva, c'è un cognome uguale al tuo!". Sono andata a casa e ho detto a mia madre che su una statua si cita McQuillan e mia madre mi disse che era il mio nonno: è morto sul **TITANIC**". Marjorie ha riferito anche un aneddoto in base al quale suo nonno non avrebbe dovuto essere imbarcato sul **TITANIC**, ma siccome un suo amico aveva desiderato rimanere a terra per prendersi cura della moglie che stava per avere il loro primo bambino, William McQuillan si offrì volontariamente di prendere il suo posto. Un gesto generoso che gli costò la vita.

Gli stipendi dell'equipaggio

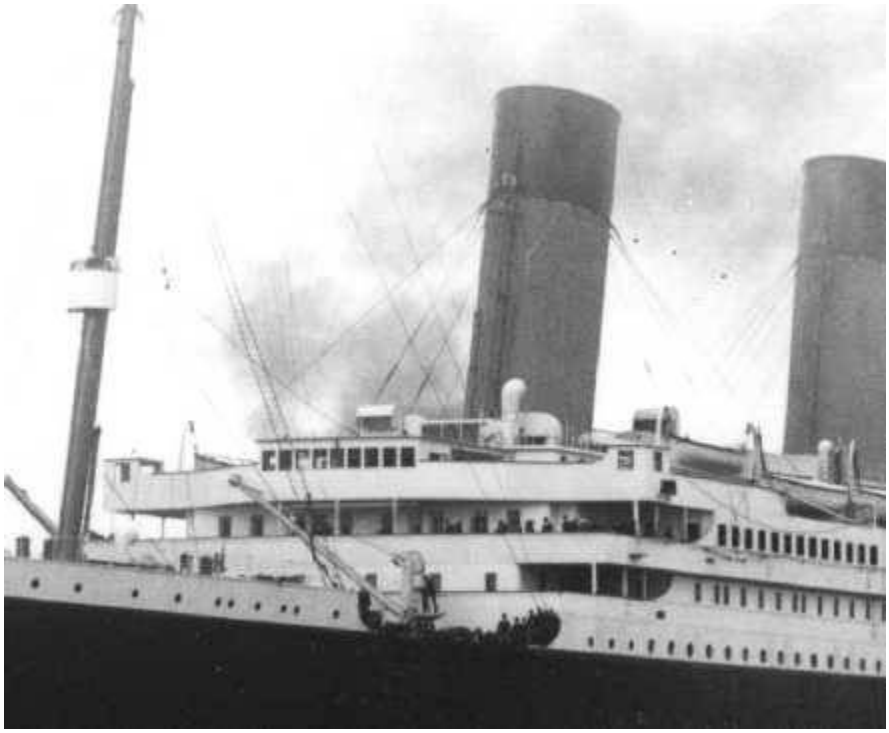


Capitano Edward John Smith: £ire sterline 105 al mese.
Capo Ufficiale Henry Tingle Wilde: £ 25 per viaggio.
Sesto Ufficiale James P. Moody: £ 8 per viaggio.
Radio Operatore Jack John Phillips: £ 4 e 5 scellini per viaggio.
Radio Operatore Harold Bride: £ 2, 2 scellini e 6 penny viaggio.
Commissario di bordo Herbert Walter McElroy: £ 20 al mese.
Musicisti: £ 4 al mese.
Marinai scelti: £ 5 al mese.
Vedette: £5 e 5 scellini al mese.
Capo camerieri: £ 20 per viaggio.
Camerieri di prima classe: £ 3 e 15 scellini per viaggio.
Camerieri: £ 3 e 10 scellini per viaggio.
Hostess: £ 3 per viaggio.
Macellai: £ 4 e 10 scellini per viaggio.
Panettieri: £ 6 per viaggio.
Sguatteri: £ 3 e10 scellini per viaggio.
Capo cuochi: £ 20 per viaggio.
Cuochi: £ 4 e 10 scellini - £ 7 per viaggio.
Aggiustatore: £ 5 e 10 scellini per viaggio.
Fuochista: £ 6 per viaggio.
Ingrassatori: £ 6 e 10 scellini per viaggio.
Assistente Elettricista: £ 8 per viaggio.
Capo ingegneri: £ 35 per viaggio.
Ingegneri: tra le £ 8 e10 scellini e le £ 11 e 10 scellini per viaggio.

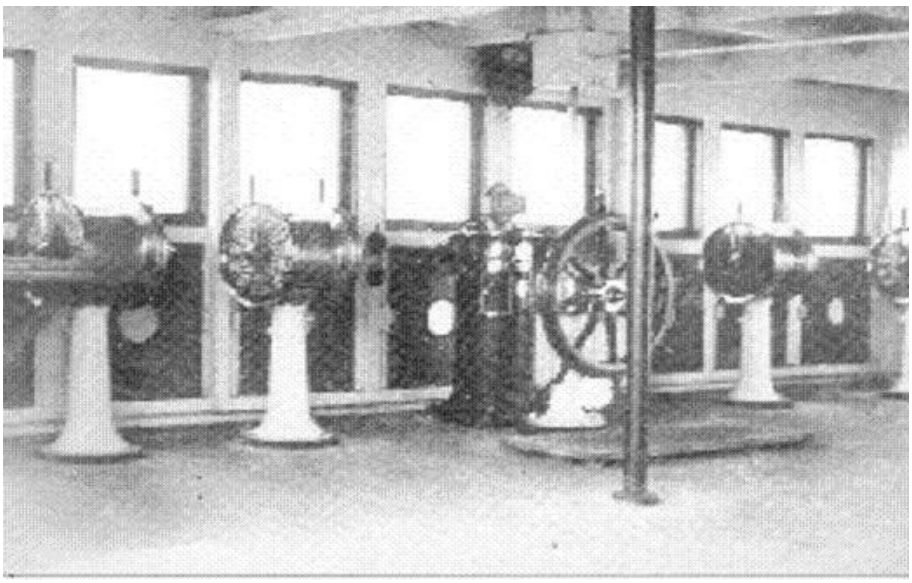
La gamma di stipendi era abbastanza estrema nel 1912. In soldi odierni, il capitano Smith avrebbe guadagnato circa 72.500 dollari all'anno, mentre i camerieri avrebbero guadagnato soltanto 2.400 dollari circa all'anno!

Il ponte di comando

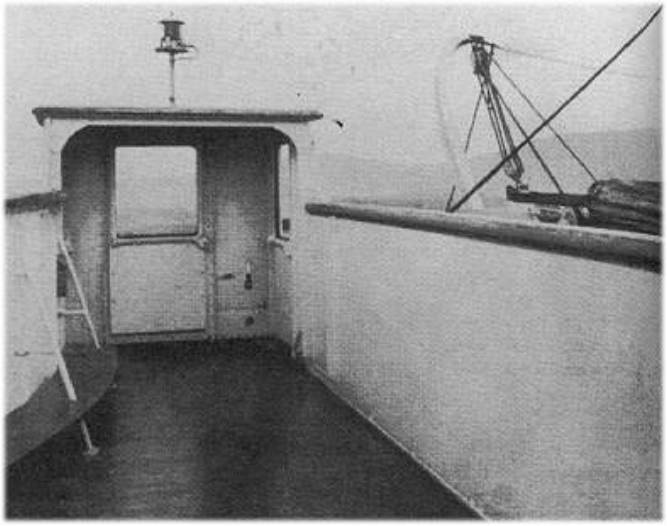
Questa pagina ha lo scopo di presentare, senza pretese tecniche, le condizioni di navigazione a bordo del **TITANIC** e le principali attrezzature utilizzate. La loro descrizione ed il loro modo di funzionamento richiedono alcune spiegazioni che dovrebbero tuttavia risultare, spero, facilmente comprensibili.



La plancia o ponte di comando, dalla quale il **TITANIC** era governato, era situata a prua, all'estremità del ponte imbarcazioni a circa 23 metri sopra la linea di galleggiamento. Da questa posizione, gli ufficiali potevano avere una vista molto ampia sulla prua della nave.
La plancia comprendeva la timoneria, la sala delle carte, la sala del pilota di porto, la sala di navigazione (dove si riunivano il comandante e gli ufficiali per discutere, ad esempio, sulla velocità della nave), tre spazi riservati ad uso del personale del comandante (salone, camera e bagno) e la zona degli ufficiali, che includeva le loro cabine ed i loro uffici.
Una seconda plancia, non coperta, era situata sulla poppa dal lato di tribordo, e fu utilizzata per dirigere le manovre quando la nave accostava o eseguiva ad esempio una manovra d'attracco.
La barra della nave, cioè il timone, era affidata ad uno dei sette timonieri componenti i membri dell'equipaggio; tutti gli eventi della navigazione dovevano essere annotati nel giornale di bordo; per informare di ogni cambiamento di turno, il timoniere suonava una campana d'ottone di 24 centimetri di diametro di cui era dotata la plancia. All'entrata ed all'uscita di ogni porto, un pilota del porto saliva a bordo e prendeva il controllo della nave, al posto dell'ufficiale principale, per coordinare le manovre.
Il 14 aprile 1912, alle 23:40, al momento della collisione con l'iceberg, il turno era garantito dagli ufficiali William Murdoch, Joseph Boxhall e James Moody e la barra era tenuta da Robert Hichens. Il timoniere Alfred Olliver, precedentemente di turno, era intento a regolare l'illuminazione della bussola della rotta sulla timoniera.
A bordo del **TITANIC** l'ordine "Tutto a tribordo " significava spingere la barra franca e il timone di coda quanto più lontano possibile da tribordo oppure di girare tutta la ruota a babordo e la nave virava tutta a babordo. Il fatidico 14 aprile 1912, dopo che la vedetta sulla coffa Frederick Fleet segnalò "iceberg dritto di prua", il primo ufficiale William Murdoch ordinò "Tutto a dritta" (ossia a tribordo) per dirigere **TITANIC** verso babordo e tentare di lasciare l'iceberg sul lato di tribordo. Sul suo ordine, il timoniere Robert Hitchens girò allora la ruota principale di timone verso babordo e questo ebbe per effetto di muovere il timone su babordo ed la barra franca nella stessa direzione.

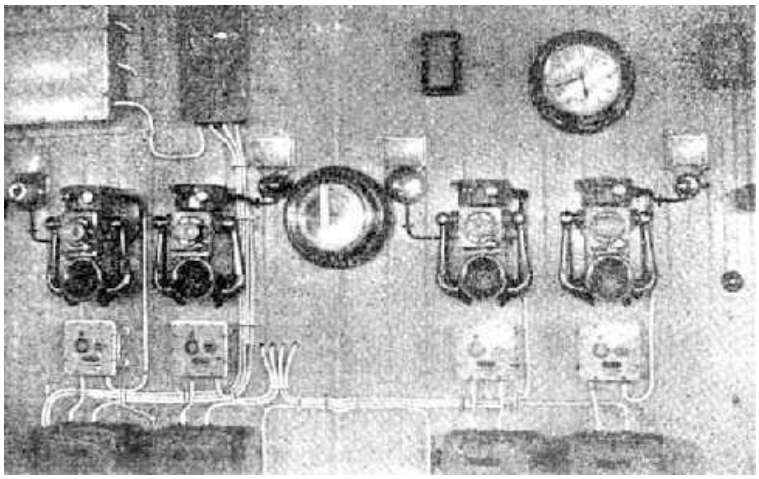


La timoneria era direttamente aperta: a babordo un corridoio permetteva l'accesso alla zona degli ufficiali, che era situata giusto dietro il ponte di comando, sul quale dava grazie a cinque enormi vetrate. La timoneria, per la quale non esiste una fotografia d'epoca (la fotografia qui sopra è stata scattata sull'*Olympic;* N.d.A), era fornita di numerosi strumenti di navigazione come: la ruota principale del timone, il telemotore che controllava il timone stesso, la bussola della rotta, quattro telefoni, il pannello indicatore delle porte stagne, il ricevitore e/o indicatore di segnali subacquei.
Il timoniere saliva su di una piccola piattaforma di fronte alla ruota, per avere una migliore vista sulla prua della nave e sulla bussola posta dinanzi a lui. Di notte, la timoneria non era illuminata ma immersa nel buio più completo in modo che il timoniere potesse vedere correttamente l'approccio delle coste. In mare pieno, doveva affidarsi soltanto a due strumenti illuminati: la bussola, fornita di una lampada, e la tabella di rotta, dotata anch'essa di una piccola luce. La ruota principale del timone, con raggi di quercia, era dotata di un telemotore la cui funzione era di trasmettere, con pressione idraulica, il movimento della ruota al timone. L'insieme era stato fabbricato dalla Messrs. Brown Brothers & Co. di Edimburgo. La ruota era realizzata in bronzo ed ottone ed aveva i raggi in quercia, il telemotore era anch'esso in bronzo.



Il ponte di comando, possedeva una facciata di nove vetrate ed era aperto ai due lati sulla passeggiata degli ufficiali. Il locale aveva diversi strumenti di navigazione fra i quali: la ruota ausiliaria del timone, l'indicatore d'angolo del timone, cinque telegrafi attraverso i quali trasmettere i vari ordini di manovra e di rotta. Il terzo ufficiale Herbert Pitman era l'ufficiale di rotta.
Dietro la ruota, si trovava una colonna con una bussola, messa giusto di fronte alla ruota del timone in modo che il timoniere avesse, in modo permanente, la bussola sotto gli occhi. La bussola poggiava su di un piede in legno ed aveva una struttura in ottone, con una lampada a petrolio per l'illuminazione interna e per permettere la lettura della bussola durante la notte.
La bussole erano stato fabbricate dalla Messrs. Kelvin & James White Ltd. di Glasgow, fornite ed installate dalla C. C. J. Smith di Southampton, e tarate a Belfast, durante le prove in mare.
Un'altra bussola di rotta era situata sulla passerella di manovra d'attracco, sulla poppa, quattordici bussole facevano parte dell'attrezzatura delle scialuppe di salvataggio.
La posizione precisa della pala del timone era data sempre tramite un indicatore elettrico situato sul

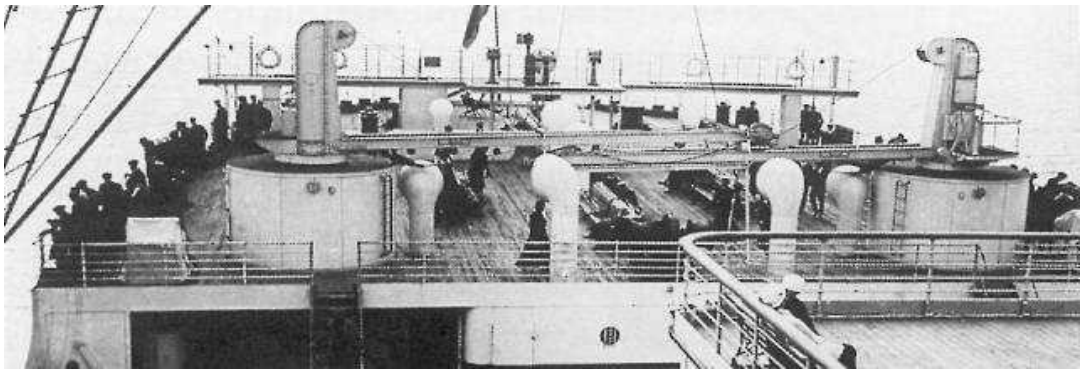
ponte di comando. L'indicatore era stato fornito dalla Messrs. Evershed & Vignoles Ltd. di Londra. Il termine "telegrafo" non deve essere inteso qui come "telegrafo senza filo". Si trattava in realtà di "trasmettitore di ordini" per via meccanica. I telegrafi "trasmettitori di ordini" erano utilizzati invece dei comuni telefoni poiché permettevano di pubblicare istruzioni scritte e luminose sui telegrafi ricevitori in modo che non ci potessero essere confusioni sugli ordini, particolarmente nella sala delle macchine, molto rumorosa. Cinque furono i telegrafi installati sul **TITANIC**, questi apparecchi furono fabbricati dalla Messrs. J.W. Ray & Co. di Liverpool.



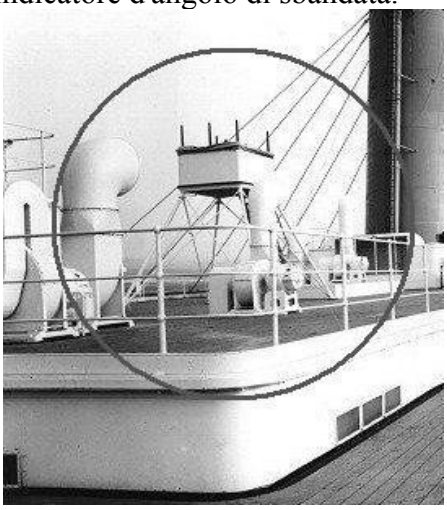
La timoneria era fornita di quattro telefoni, fabbricati dalla Messrs. Alfred Graham & Co., Le comunicazioni orali poteva essere stabilite verso varie parti della nave: il cassiero di prua, la coffa, la sala delle macchine e la poppa. È grazie al telefono di coffa che la vedetta Frederick Fleet informò il ponte di comando della presenza dell'iceberg, appena prima della collisione.
La timoneria era dotata anche anche di un tabellone luminoso, che permetteva di controllare se le porte stagne della nave fossero aperte o chiuse. La vera esistenza di quest'indicatore però è messo in dubbio: dopo il naufragio, il timoniere Alfred Olliver dichiarò che la nave non era fornita di un dispositivo luminoso che permette di vedere se le porte stagne fossero chiuse. In ogni caso, l'apertura e la chiusura delle porte erano comandate tramite un semplice commutatore, la cui posizione probabile era sul ponte di comando. La chiusura completa delle porte avveniva in un lasso di tempo tra il 25 e i 30 secondi.
Il **TITANIC** era fornito di un apparecchio, fabbricato dalla Submarine Signal CO., e destinato a ricevere segnali per la segnalazioni di ostacoli subacquei pericolosi. Con quest'apparecchio, installato nella timoneria, il rumore creato da campane subacquee poteva essere captato, fino ad una distanza da 10 a 15 miglia, attraverso lo scafo della nave. Sondaggi di profondità erano effettuati per mezzo di due macchine azionate ciascuna tramite un motore.
I due orologi collocati nella sala delle carte, controllavano i 48 orologi distribuiti in tutta la nave, in modo che queste potessero funzionare uniformemente ed indicassero tutti esattamente la medesima ora. Quest'orologi erano stati forniti dalla Magneta Time Co. Ltd. e funzionavano elettricamente. Come è ben noto, gli orologi della nave prendevano più di un mezz'ora in anticipo tutti i giorni facendo rotta verso ovest e viceversa prendevano un ritardo equivalente al ritorno verso l'Europa. Per tenere conto di questa divergenza di tempo, gli orologi principali erano rimessi all'ora esatta tutti i giorni a mezzogiorno dall'ufficiale incaricato che li ritardava o li avanzava secondo la longitudine.
Altri strumenti di navigazione oltre quelli già citati fornivano il **TITANIC** (l'elenco sicuramente non è completo). Nella sala timoneria vi erano anche un indicatore di velocità ed un clinometro situato dinanzi alla bussola. Questo strumento possedeva un quadrante graduato che indica la misurava l'angolo di sbandata della nave. È grazie a questo apparecchio che il comandante Smith osservò, appena dopo la collisione, che la nave presentava già un sbandamento di 5 gradi a tribordo. Ci furono senz'altro a bordo, dei cronometri da marina, dei termometri, dei barometri e dei sestanti per fare il punto nave.

Nel 1912, la navigazione, basata sulla posizione delle stelle, era molto sviluppata ed i principali strumenti di lavoro erano il sestante ed il cronometro da marina. Il sestante permetteva di determinare la latitudine attraverso la misurazione dell'altezza di una stella sopra l'orizzonte; il cronometro da marina permetteva invece di determinare la longitudine atraverso i calcoli dell'ora con dell'apogeo del sole.
Il **TITANIC** era molto ben fornito di sestanti e cronometri da marina e tutti i suoi ufficiali erano esperti nel loro utilizzo. Il terzo ufficiale Herbert Pitman era incaricato delle osservazioni per determinare la posizione di nave. Durante la notte, la posizione della nave era stimata, e basata sulla velocità e sulla direzione seguita dopo il punto nave rilevato qualche ora prima.
Dopo la collisione con l'iceberg, il quarto ufficiale Joseph Boxhall dovette ricorrere a ciò per fare un punto nave e per segnalare la posizione da indicare nel messaggio d'emergenza. Per mezzo delle carte, calcolò una posizione stimata basata sulla sua osservazione fatta alle 19:30, modificata in funzione della rotta della nave ed una stima della sua velocità. Il fatto che si trovò il relitto a più di 13 miglia della posizione segnalata è molto certamente dovuto ad una cattiva stima fatta da Boxhall.

Le carte nautiche ed i codici dei segnali, che si trovavano nella sala delle carte, erano forniti dalla Messrs. Phillips, Son and Nephew.



La passerella di comando di poppa era utilizzata per dirigere le manovre quando la nave accostava o trasferiva in uno spazio ridotto. Era situata a cielo aperto, trasversalmente al ponte poppa. Posta più in alto rispetto al ponte, era accessibile con una scala. Questa passerella di manovra d'attracco era fornita di: una ruota di timone (il terzo), una bussola di rotta, di due telegrafi e sicuramente di un indicatore d'angolo di sbandata.



Tra le altre dotazioni del **TITANIC** vi era la bussola giroscopica (fotografia qui sopra). Essa era posta su una piattaforma d'ottone situata al centro del ponte imbarcazioni, tra il secondo ed il terzo fumaiolo, ad un'altezza di 3,60 metri, ed era resa accessibile tramite una scala.

I turni di guardia sul TITANIC

Nella fotografia in alto da sinistra: McElroy (Commissario di bordo), Charles Lightoller (Secondo ufficiale), Herbert Pitman (Terzo ufficiale), Joseph Boxall (Quarto ufficiale), Harold Lowe (Quinto ufficiale); seduti da sinistra: James Moody (Sesto ufficiale), Henry Wilde (Comandante in seconda ed Ufficiale capo), Edward John Smith (Comandante), William Murdoch (Primo ufficiale).

È stato possibile ricostruire anche il turno di guardia che fecero degli ufficiali sul **TITANIC**. Imbarcati sulla nave, vi erano sette ufficiali sotto gli ordini del capitano Edward John Smith; il loro compito principale era di controllare la navigazione della nave. Tre di loro, Henry Wilde, Comandante in seconda ed Ufficiale capo, il Primo ufficiale William Murdoch e il Secondo ufficiale Charles Lightoller erano gli ufficiali "senior", quindi di grado elevato; quando era in servizio, l'ufficiale "senior" era lui il responsabile della navigazione: il comandante doveva essere chiamato soltanto in caso di emergenza. Ad aiutare i tre ufficiali di rango superiore, vi erano due coppie di ufficiali "junior".

Il primo accoppiamento era composto dal Terzo ufficiale Herbert Pitman e dal Quinto ufficiale Harold Lowe; il secondo accoppiamento era formato dal Quarto ufficiale Joseph Boxhall dal Sesto ufficiale James Moody.

Secondo la procedura della White Star Line, gli Ufficiali "senior" erano di turno quattro ore sul ponte di comando ed franchi otto ore. Il turno di lavoro dell'Ufficiale capo Wilde fu stabilito dalle 2:00 am alle 6:00 am; il Secondo ufficiale Lightoller fu di guardia dalle 6:00 am alle 10:00 am; il Primo ufficiale Murdoch montava in servizio dalle 10:00 am alle 2:00 pm; e quindi ancora Wilde dalle 2:00 pm alle 6:00 pm; Lightoller dalle 6:00 pm alle 10:00 pm; Murdoch dalle 10:00 pm alle 2:00 am.

Gli ufficiali subalterni erano di turno per quattro ore ed erano franchi per altrettante; questi ultimi fecero il gavettone nel pomeriggio in modo che i turni cambiassero ogni giorno. Questi erano i turni degli Ufficiali "junior". Sabato 13 aprile: dalle 0:00 alle 4:00 am Pitman e Lowe; dalle 4:00 am alle 8:00 am Boxall e Moody; dalle 8:00 am alle 12:00 Pitman e Lowe; dalle 12:00 alle 4:00 pm Boxall e Moody; dalle 4:00 pm alle 6:00 pm Pitman e Lowe; dalle 6:00 pm alle 8:00 pm Boxall e Moody; dalle 8:00 pm alle 0:00 Pitman e Lowe.

Domenica 14 aprile: dalle 0:00 alle 4:00 am Boxall e Moody; dalle 4:00 am alle 8:00 am Pitman e Lowe; dalle 8:00 am alle 12:00 Boxall e Moody; dalle 12:00 alle 4:00 pm Pitman e Lowe; dalle 4:00 pm alle 6:00 pm Boxall e Moody; dalle 6:00 pm alle 8:00 pm Pitman e Lowe; dalle 8:00 pm alle 0:00 Boxall e Moody.

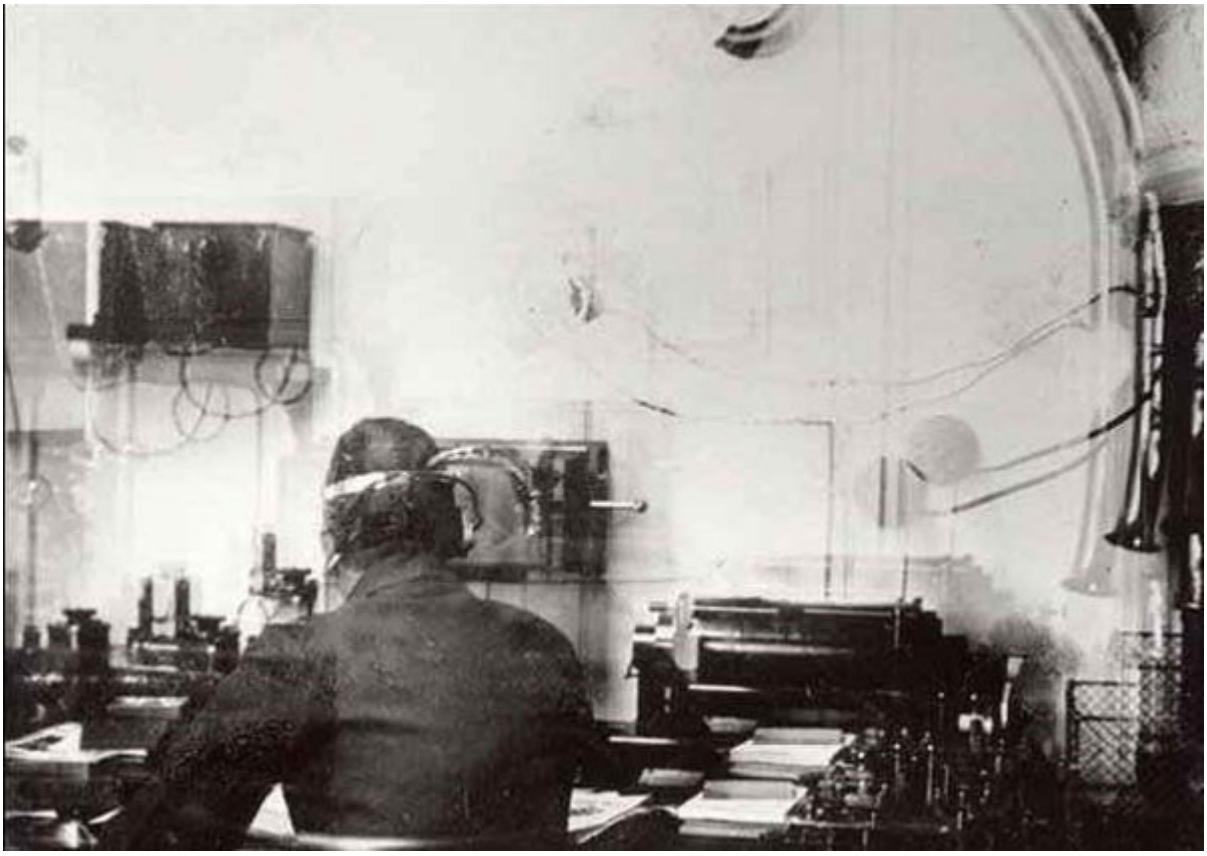
Il lunedì 15 aprile il turno di servizio sarebbe stato lo stesso del sabato precedente.
Quanto sopra mostra che alle 11:40 pm della domenica del 14 aprile 1912, gli ufficiali in servizio erano il Primo ufficiale Murdoch, il Quarto ufficiale Boxhall ed il Sesto ufficiale Moody; i timonieri erano Robert Hitchens ed Alfred Olliver.

I fatti, nei momenti subito dopo la collisione, ci testimoniano che fu Moody che ricevette la telefonata dalla coffa della vedetta Fleet che segnalò "Iceberg dritto di prua!", Murdoch e Boxall si precipitarono sul lato di sinistra, guardando fisso a poppa e videro l'iceberg. Murdoch restò impietrito per un attimo ed ordinò subito alla sala macchine: "Macchine indietro tutta!" (nel vano tentativo di invertire la rotta) ed al timoniere Hitchens: "Tutto a dritta" (per tentare di evitare l'iceberg). Murdoch s'incaricò di chiudere le porte stagne, quelle che si credeva rendessero la nave praticamente "inaffondabile". Boxall lasciò immediatamente il ponte di comando per andare a verificare di persona l'entità dei danni: fu lo stesso Boxall che vide la stiva dell'ufficio postale già quasi completamente sommersa con i sacchi della posta che galleggiavano nell’acqua.
Il tragico epilogo era incominciato...

Il Gruppo di Garanzia

Sotto la responsabilità dell'architetto Thomas Andrews, a bordo del **TITANIC** vi era una squadra molto particolare composta da altre otto persone, le quali erano incaricate di risolvere tutti i problemi sulla nave durante la sua traversata inaugurale: il Gruppo di Garanzia.
Essi erano tutti dipendenti dei Cantieri Harland & Wolff; la nave era stata costruita con tutti i confort ma niente era troppo per la Harland & Wolff: il compito di questo gruppo era di garantire la continuità del lavoro effettuato dal costruttore. La missione del Gruppo di Garanzia consisteva nell'agevolare l'equipaggio a far conoscenza della nave, in particolare di aiutare la squadra dei meccanici a conoscere i dettagli dei sistemi meccanici, di segnalare ogni anomalia, cattivo funzionamento, pianificazione inadeguata, e di apportare seduta stante, se possibile, delle soluzioni realizzando dei piccoli lavori, o di metterli in preventivo.
I membri di questo gruppo erano stati selezionati in funzione delle loro competenze e del loro entusiasmo.Essi consideravano che si trattava di una forma di rispetto da parte del loro datore di lavoro di essere stati scelti per tale viaggio, in particolare gli apprendisti. Viaggiarono come passeggeri di prima o di seconda classe e possedevano dei biglietti individuali o collettivi gratuiti.
Nessun dubbio che compirono al meglio la loro missione e che si sforzarono di mantenere il **TITANIC** a galla il più a lungo possibile. Tutti i membri del Gruppo di Garanzia furono vittime del naufragio. Anche nel loro caso, se i loro corpi, se mai furono ritrovati, non furono identificati.
La loro memoria è stata onorata sul Memorial di Belfast, come quella di tutti gli altri uomini della città che persero la vita il 15 aprile del 1912.
Vediamo un po' più da vicino che erano questi "oscuri" uomini. Oltre al già menzionato Thomas Andrews, viaggiarono con lui in prima classe Roderick Chisholm, 40 anni, sposato e padre di due bambini, che faceva il capo disegnatore. Nato e cresciuto in Scozia, aveva lavorato prima nei laboratori di Harland & Wolff situati a Clyde, poi fu trasferito a Belfast grazie alle sue competenze. Conosceva assai bene sia l'Olympic che il **TITANIC**. Ironia della sorte, fu lui che aveva concepito le scialuppe di salvataggio sul **TITANIC**. Marsh Henry William Parr, 30 anni, lavorava ai Cantieri Harland & Wolff da due anni come assistente al responsabile del settore elettrico.
Viaggiarono in seconda classe: William Campbell, che faceva l'apprendista falegname; Alfred Fleming Cunningham, apprendista aggiustatore; Anthony Wood Frost, 38 anni, sposato e padre di quattro bambini. Frost era entrato nei Cantieri Harland & Wolff a 14 anni: nel 1912, era diventato caposquadra aggiustatore. Robert Knight faceva anch'egli l'aggiustatore ai Cantieri Harland & Wolff, dove lavorava da 21 anni. Francis Parkes, 18 anni, era apprendista idraulico. Ennis Hastings Watson, 18 anni, era un elettricista apprendista.

La sala radio



Il **TITANIC** era equipaggiato con uno dei sistemi radio più potenti di quell'epoca. Il trasmettitore principale era alimentato da un motore generatore di 5 kilowatt. Tutto l'impianto era collegato ad un sistema di antenne filari a 4 elementi sospesi ad un'altezza di 60 metri tra i due alberi principali della nave. Era presente anche una batteria che avrebbe alimentato il trasmettitore in caso d'emergenza oltre che ad un motore generatore di scorta.
L'impianto radiotelegrafico era garantito per coprire distanze di circa 250 miglia (463 Km), ma data la particolarità della propagazione delle onde radio, le comunicazioni potevano coprire tranquillamente le 400 miglia (740 Km) di giorno e fino a 2.000 miglia (3.704 Km) di notte.
Il **TITANIC** aveva 2 Ufficiali marconisti, (più conosciuti ai giorni nostri come operatori in fonia ed operatori telegrafici), erano il 25enne Jack John Phillips (nella foto a sinistra) ed il 21enne Harold Bride (nella fotografia a destra): tecnicamente assunti dalla compagnia Marconi, erano stipendiati dalla White Star Line.

I due rimasero in sala radio fino a quando il locale fu quasi completamente allagato, e continuarono

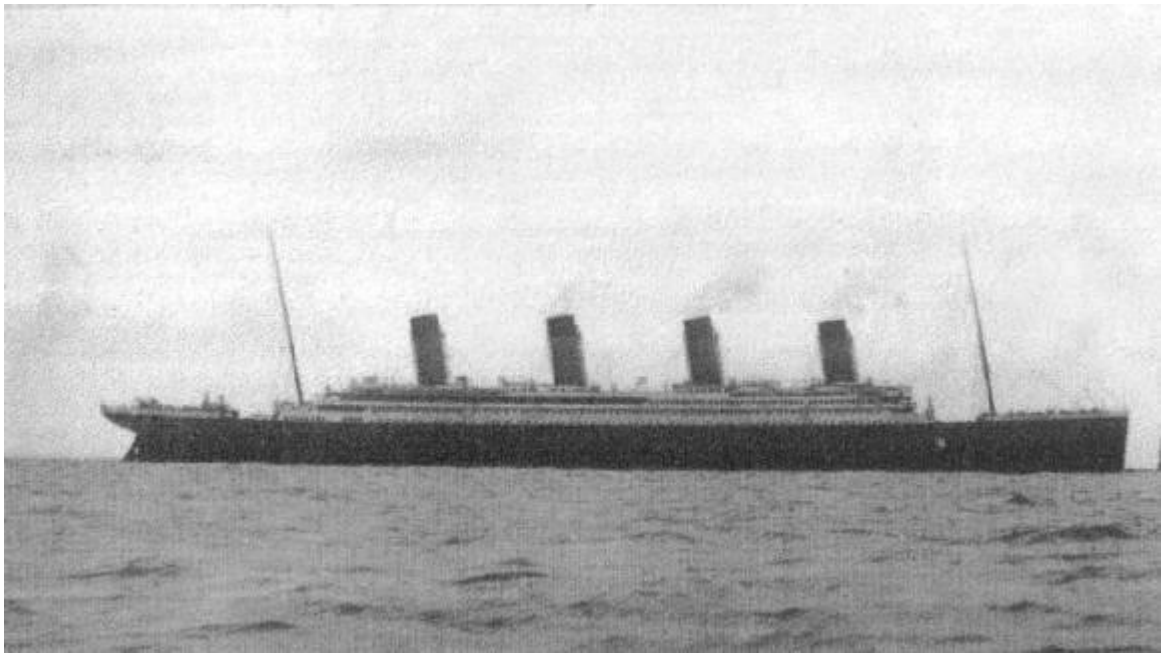
fino all'ultimo a mandare i messaggi di richiesta di soccorso, almeno finché ebbero energia per le loro radio. Con il loro operato, i due Ufficiali marconisti del **TITANIC** onorarono alla grande la loro professione. Jack Phillips morì di ipotermia sopra o vicino alla scialuppa pieghevole B, il suo corpo non fu mai più ritrovato. Harold Bride ha lasciato la vita di mare dopo la I^ Guerra Mondiale ed è svanito nell'oscurità. Morì in Scozia nel 1956.
Al **TITANIC** fu assegnato il nominativo MUC nel gennaio 1912. Qualche tempo dopo, il nominativo del **TITANIC** fu cambiato in MGY.
Le apparecchiature Marconi furono consegnate alla nave in tempo per le prove in mare del 2 aprile. Phillips e Bride trascorsero tutto il giorno a completare l'installazione ed a tarare l'equipaggiamento. Essi scambiarono chiamate di prova con le stazione costiere del Malin Head (costa nord dell'Irlanda), e Liverpool-Seaforth. Le apparecchiature permisero in quei momenti di mantenere il contatto con Bruce Ismay negli uffici della compagnia a Liverpool, che poteva essere informato sugli sviluppi delle prove in mare.
Il 3 aprile, la stazione radio era completamente sistemata e tarata correttamente: Phillips e Bride scambiarono messaggi con le stazioni costiere di Tenerife (a circa 2.000 miglia / 3.704 Km) e spesso con Port Said (distante più di 3.000 miglia / 5.556 Km). Entrambi i due marconisti lasciarono la nave a Southampton per un breve periodo. Phillips tornò il 6 aprile per un controllo ad alcuni apparati, Bride ritornò a bordo alle 23:30 del 9 aprile. Entrambi si svegliarono presto la mattina della partenza, il 10 aprile, conducendo un test finale alle apparecchiature.
I loro turni di servizio erano stabiliti di comune accordo: Phillips, il responsabile del servizio, montava alle 20:00 fino alle 02:00, mentre Bride copriva l'orario dalle 02:00 alle 08:00. Durante il giorno non c'erano degli orari fissi, poiché i due si gestivano tranquillamente il lavoro, secondo le esigenze del caso, di volta in volta, comunque la sala radio era sempre presidiata da almeno un operatore.
La "Marconi room" come veniva chiamata la sala radio, era situata sul "boat deck", ponte imbarcazioni, ed era posizionata subito dietro le strutture della plancia di comando e degli alloggi ufficiali. L'alloggio dei marconisti era in una stanza separata a tribordo della sala radio, collegata alla stazione radio da una porta comunicante. I due marconisti condividevano il bagno, presente nel corridoio accanto alla loro postazione, con tutti gli altri ufficiali.
La sala radio era collegata alle 50 linee telefoniche della nave. Tuttavia non mi risulta che non c'era una connessione telefonica diretta con la plancia. Questo problema fu risolto sulle navi gemelle del **TITANIC** dopo il disastro, un condotto per parlare fu installato, mettendo in comunicazione diretta la plancia con la sala radio.
Come i preparativi per la partenza furono completati, entrambi gli operatori si prepararono per il normale traffico radio diretto a/e per i passeggeri. "ADVISELUM", fu la parola assegnata al traffico personale dei passeggeri del **TITANIC**. I passeggeri spedivano i loro telegrammi dall'ufficio informazioni, sul lato destro della nave davanti all'ingresso della prima classe. I messaggi venivano fatti pagare 12 scellini e 6 penny per le prime 10 parole, e 9 penny ogni parola successiva. Dall'ufficio informazioni, i telegrammi venivano inoltrati alla sala radio attraverso tubi pneumatici. Alla fine del giorno, una somma veniva divisa tra il commissario di bordo ed i due marconisti a seconda del numero di parole spedite. I messaggi ai passeggeri in arrivo, venivano ricevuti e trascritti a mano da un operatore, mentre l'altro operatore completava l'operazione trascrivendo nell'apposito modulo per telegrammi i messaggi. Il traffico passeggeri così veniva poi spedito all'ufficio informazioni attraverso i soliti tubi pneumatici. I messaggi concernenti la navigazione venivano invece recapitati direttamente in plancia. Analogamente i messaggi per il Capitano Smith venivano consegnati direttamente nella sua cabina. Nelle 36 ore trascorse tra la partenza da Southampton e la collisione, i marconisti del **TITANIC** spedirono e ricevettero ben 250 telegrammi di passeggeri.

L'ufficio postale

R. M. S. **TITANIC**, la nave della posta più famosa del mondo. R. M. S. l'abbreviazione sta per Royal Mail Ship, la nave reale della posta. Il 15 aprile 1912, la nave è andata giù con più di 1.500 vita, compreso gli impiegati del servizio postale.

A bordo del **TITANIC** vi era un ufficio postale del mare con una squadra di cinque impiegati. Due degli impiegati, Jago John Richard Smith ed James Bertram Williamson, erano inglesi; gli altri tre, John Starr March, William Logan Gwinn ed Oscar Scott Woody, erano americani impiegati dal reparto dell'ufficio postale degli Stati Uniti. Sul **TITANIC**, la maggior parte degli impiegati era americana perché la nave stava navigando verso l'America e quindi gli impiegati americani sono stati utilizzati per fascicolare la posta che entrava nelle condizioni ottimali.
Già parecchie ore prima della partenza, gli impiegati postali del **TITANIC** avevano effettuato un'operazione sistematica di controllo di tutti i sacchi della posta e di smistamento di quelli che non avrebbero dovuto essere aperti durante il viaggio.
Furono caricati di 1.758 "mailbags" a Southampton , 1.412 a Cherbourg ed infine 194 sacchi a Queenstown.
La squadra postale a bordo del **TITANIC** ha operato bene insieme, particolarmente in quelle ultime ore del 14 aprile.
Poco prima del tragico scontro con l'iceberg, gli impiegati postali erano intenti nei festeggiamenti del 44esimo compleanno di Oscar S. Woody.
Dalle informazioni disponibili, nei minuti subito dopo lo scontro, il magazzino della posta, che è era posizionato bene sotto la linea di galleggiamento della nave, ha cominciato ad essere allagato, e alcuni sacchi cominciarono ad andare alla deriva. Gli impiegati cercarono disperatamente di portare sulla piattaforma superiore 200 sacchi, per un eventuale recupero. Uno sforzo che senza dubbio è costato loro la perdita della vita.
Il carico dell'intera nave è andato perso, compreso i 3.364 sacchi di posta. Nei giorni successivi all'affondamento, i funzionari postali hanno cominciato a valutare gli effetti della perdita. Circa 150.000 dollari negli ordini di soldi postali erano andati in fondo all'oceano: questi avrebbero in qualche modo essere risarciti.
Nacquero anche delle leggende metropolitane sulla fine che fecero i sacchi postali in quella notte tragica notte: chi li vide come mezzi di salvataggio, c'è chi asserisce che i "mailbags" furono usati per fare fuoco come segnale per dirigere la *Carpathia* verso il luogo di salvataggio. Un'altra ipotesi asserisce che potrebbero essere usati per riscaldare il caffè o la minestra o per rendere i superstiti comodi finchè i soccorsi non fossero arrivati.
Tutti gli impiegati postali sono stati deceduti nell'affondamento e soltanto due dei corpi degli uomini sono stati recuperati, quelli di William March, corpo contrassegnato con il numero 225, e di Oscar Woody, il corpo del quale aveva il numero 167: Woody venne sepolto in mare a causa dell'avanzato stato di decomposizione suo corpo.

L'ospedale di bordo

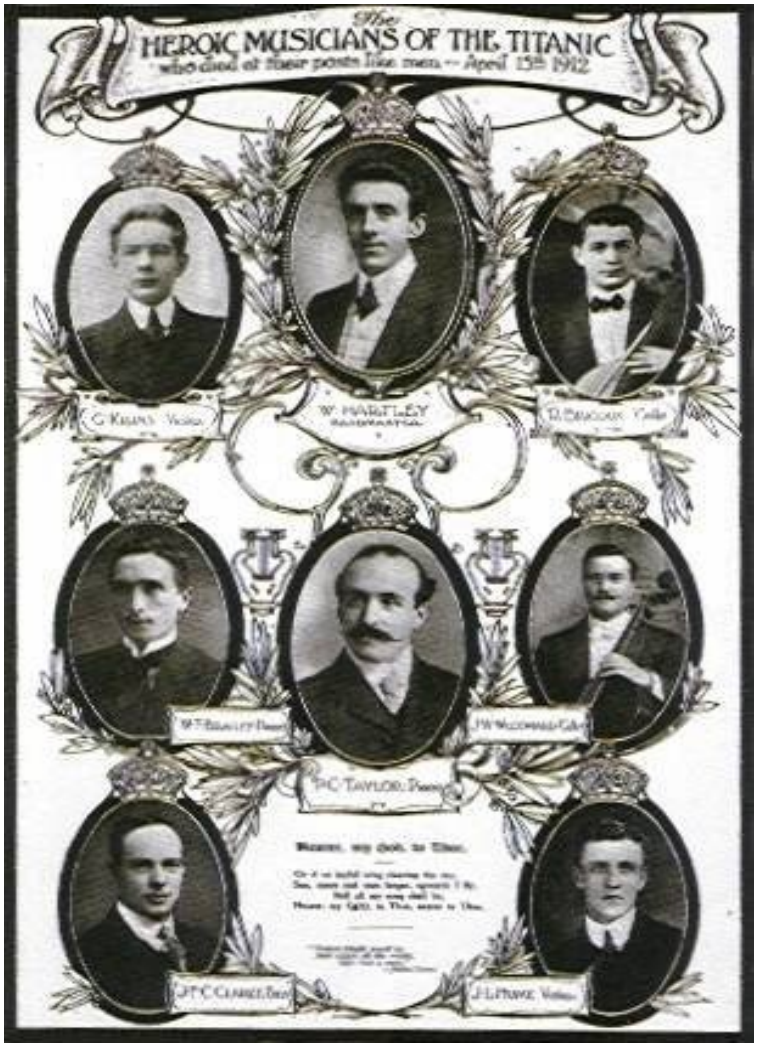


Una delle meno conosciute installazioni a bordo del TITANIC è il relativo ospedale. L'ospedale del TITANIC fu dotato di installazioni mediche paragonabili all'apparecchiatura in dotazione a piccoli ospedali britannici o americani del tempo. Quando i passeggeri di prima classe furono imbarcati ed ebbero preso possesso delle loro cabine, fu loro distribuito un vademecum in cui furono specificati tutti i servizi. Fu indicato, in particolare, che un medico, con esperienza, era a bordo.

Il gruppo di medici a bordo del TITANIC fu posto sotto la responsabilità del Dott. William Francis Norman O 'Loughlin, anziano del chirurgo della White Star Line. Il dott. O 'Loughlin, che era stato appena trasferito dall'Olympic al TITANIC, fu aiutato dal Dott. John Edward Simpson. Il Dott. Simpson fu il responsabile dei passeggeri per la seconda e la terza classe. I medici, a loro volta, furono assistiti da un piccolo gruppo di infermieri tra di cui Catherine Jane Wallis, la quale s'incaricò degli immigranti della terza classe, Catherine si mostrò abile di mostrar loro come fare le cose e come usare la toilette, visto che la maggioranza di quelle persone non le avevano mai viste. Altri infermieri furono William Dunford ed Evelyn Marsden, che fu destinata ai passeggeri di prima classe.

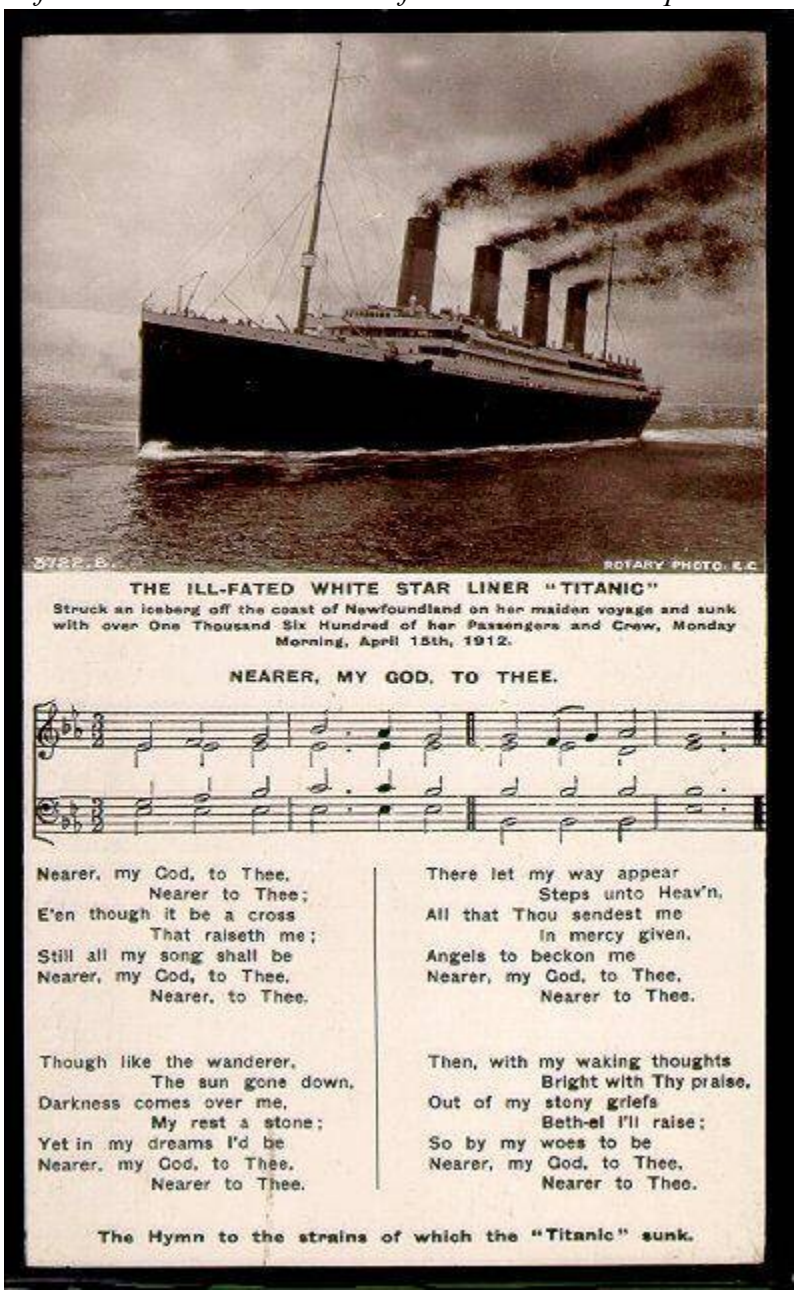
Prima della partenza di TITANIC, il Dott. O 'Loughlin ed il Dott.Simpson visitarono l'equipaggio, per assicurarsi della buona salute personale che prestava. Anche ogni passeggero di terza classe fu sottoposto ad un esame medico, da parte sempre dott. O 'Loughlin coadiuvato dall'esperto nominato dall'ufficiale dell'Ufficio dell'Emigrazione. Lo scopo di questo esame era rendere sicuro che questi passeggeri fossero apparentemente in buona salute, così da evitare di trasmettere malattie contagiose in America, nazione in cui non sarebbero stati accettati. Il controllo fu effettuato soprattutto sui capelli, per controllare che vi erano pidocchi, e sull'assenza appunto di sintomi delle malattie contagiose. Nessun passeggero che presentava tali segni fu autorizzato a imbarcarsi. L'ironia del destino, tre bambini di origine siriana non furono accettati, e furono rispediti a casa, salvandosi così dal naufragio. Ogni passeggero di terzo classe che superava il controllo si vide consegnare una cartella medica personale che fu allegata al relativo biglietto. L'ospedale a bordo di TITANIC, realmente, consistette in piccole unità infermieristiche dislocate in diversi punti della nave, in relazione alla malattia degli eventuali pazienti. I passeggeri erano curati in base alla loro classe di appartenenza, mentre le medicine erano disponibili per tutti i passeggeri. Si ebbero così un'unità ospedaliera per i passeggeri di prima e seconda classe, una per i passeggeri di terza classe ed infine una per l'equipaggio.

L' orchestra



Gli otto membri dell'orchestra della nave furono ingaggiati da C.W. e F.N. Black, 14 Castle Street, Liverpool. Gli uomini furono imbarcati come passeggeri di seconda classe con il biglietto comune #250654, avevano il punto di ritrovo verso poppa sul ponte E ed un locale per i loro strumenti.
E' un dato i fatto che ci furono due orchestre sul TITANIC, una costituita da un trio, che suonava all'ingresso del Ristorante à la Carte, composto da: George Krins, violinista, Roger Bricoux, violoncellista, e da un altro d'identità sconosciuta. L'altra orchestra era diretta da Wallace Henry Hartley.
Durante il viaggio loro compito era di intrattenere i passeggeri con una vivace repertorio di ragtime e suonate popolari, in diversi locali: talvolta suonavano nella hall di prima classe, talvolta nelle vicinanze della prima classe all'ingresso del ponte lance.
Tante, invece, le testimonianze sulla piccola orchestra di otto musicisti che suonò fino all'ultimo. E' certo che ricevettero una precisa richiesta da parte del comando; la musica avrebbe dato la sensazione che tutto era sotto controllo. Ma è anche evidente che quegli otto musicisti andarono ben oltre.
Quando tutte le scialuppe disponibili erano già in mare, loro continuarono a suonare. Almeno fino alle 1:40 circa, secondo la testimonianza del Colonnello Archibald Gracie, uno dei superstiti. La nave scomparve dalla superficie del mare 40 minuti più tardi.
Ma "cosa" suonarono? Le testimonianze non sono unanimi, a riguardo. Vi è quasi certezza che, durante le quattro ore drammatiche che precedettero l'affondamento, il gruppo suonò del ragtime. Il Maggiore Arthur Peuchen, la Signora Futrelle ed il Signor George Bradley, che furono fra i 705 superstiti, riconobbero il motivo Alexander's Ragtime Band. Altre fonti citarono Great Big Beautiful Doll.

La Signorina Edwina Troutt ricordò che l'orchestra suonò pure un walzer, ma non è mai stato possibile individuarne il titolo. La signorina Gold, cameriera del TITANIC, testimoniò: "Quando ci allontanammo sulla barca di salvataggio, vidi tanti uomini seduti sul ponte A; fumavano e tenevano il ritmo con le mani, seguendo la musica dell'orchestra. Suonavano un ragtime".
Con il passare delle ore la tragicità della situazione parve evidente a tutti. Le persone che restavano a bordo senza dubbio percepirono l'evidenza dei fatti: le possibilità di salvarsi erano praticamente nulle. L'orchestra, come ho detto, non smise di suonare ma intonò inni religiosi. Quali? Non vi sono informazioni certe: "Autumn" forse come alcuni sopravvissuti ricordano?



Tuttavia, col tempo, l'analisi delle testimonianze sembra accreditare l'ipotesi che l'ultimo brano suonato dall'orchestra fu "Nearer my God to thee", Più vicino a te o Dio.
Una settimana più tardi la nave Mackay Bennett, inviata nella zona del naufragio per recuperare i corpi, trovò, galleggianti sulle gelide acque, quelli di Wallace Hartley, il direttore dell'orchestra, e di John Law Hume, il violinista. Legata a una cinghia di pelle, la borsa con gli spartiti musicali era ancora stretta al corpo di Hartley. Tutti sanno dell'orchestrina di bordo che continuò a suonare sino all'ultimo, meno noto è il fatto che tutti e 36 i macchinisti ed elettricisti rimasero intrappolati in sala macchine prodigandosi per tenere fino all'ultimo minuto sia le pompe che le luci in funzione. Nessuno di loro sopravvisse.

Il gestore del ristorante ed i cuochi

*Affinché il servizio a bordo del **TITANIC** fosse perfetto, furono effettuate rigorosissime selezioni per il gestore ed i cuochi del ristorante alla carta.*
*Dovevano essere professionisti eccellenti: la scelta cadde su Gaspare Antonio Pietro Gatti che si faceva chiamare Luigi Gatti. Il Gatti, che aveva lasciato l'Italia natia molto giovane per andare a fare carriera in Inghilterra, dove, dopo avere fatto la gavetta, ed aveva finito per prendere in gestione dei grandi ristoranti a Londra. Fu ingaggiato come ristoratore indipendente dalla White Star Line, diresse dapprima il grande ristorante dell'Olympic per passare quindi al **TITANIC**. Il Gatti provvedeva personalmente ad assumere e retribuire il proprio personale, così come direttamente curava gli acquisti. I passeggeri che desideravano consumare un pasto speciale o festeggiare un avvenimento importante ricevevano dal "Signor Gatti" consigli illuminati. Il nostro aveva scelto un personale di sala che conosceva bene, che per la maggior parte era costituito da italiani, ed aveva saputo circondarsi da professionisti di alto livello.*
*Luigi Gatti sapeva che in cucina non si dovevano fare scelte arrischiate: assunse molti francesi che già lavoravano nelle grandi case di Londra, e fu così che incontrò Pierre Rousseau. Quest'ultimo fu ingaggiato nel 1911 dalla White Star Line in qualità di chef nelle cucine dell'Olympic prima di trasferirsi al **TITANIC**, di cui, in seguito, ne divenne il responsabile delle cucine.*
*A bordo si contavano, così, sessanta cuochi e una quarantina di assistenti vari, ed un personale di sala ancora più numeroso. Tutto questo piccolo mondo era alloggiato sul **TITANIC** in grandi cabine-dormitorio che nulla avevano in comune con le cabine dei passeggeri di seconda e, a maggior ragione, con quelle delle prime classi. Per tutti questi professionisti il viaggio non era un incarico onorifico, dato che passavano le loro giornate a lavorare duramente per produrre quotidianamente 2000 colazioni ed altrettante cene, per fare diverse qualità di pane, per preparare in anticipo le salse, imbastire le torte, specialmente quelle prodotte su ordinazione, e preoccuparsi persino della cucina kosher riservata agli ebrei praticanti. Già dalle quattro del mattino, quando i passeggeri dormivano sonni beati, la cucina cominciava ad animarsi con i panettieri che preparavano i pani e le brioches per le prime colazioni, ed il ritmo dell'attività si manteneva sostenuto per tutta la giornata. Bisognava passare dalla sala da pranzo alla distribuzione di brodo sul ponte, o dalle tarde ore del dopocena all'allestimento del breakfast.*
I 710 passeggeri di terza, i 274 passeggeri di seconda ed i 322 passeggeri di prima classe avevano al loro servizio quasi una persona ogni tre viaggiatori. Ma questo calcolo non riflette fedelmente la realtà delle cose, in quanto le 12 lire sterline pagate dai viaggiatori di seconda classe implicavano un impegno di personale superiore rispetto a quello richiesto per i viaggiatori di terza, le cui tariffe variavano dalle 3 alle 8 lire sterline, e minore rispetto a quello relativo a quei fortunati passeggeri di prima che avevano sborsato dalle 870 lire sterline ed oltre richieste per la migliore delle suite.
Quando gli Astor, i Guggenheim ed altri, come gli Strauss, proprietari dei grandi magazzini Macy's di New York, si mettevano in viaggio, ci voleva personale per soddisfare ogni loro minimo desiderio, occorreva rendere evidente la qualità del servizio offerto, ed erano indispensabili vini raffinati e menù estremamente curati.
Il viaggio inaugurale fu dunque una sorta di festa permanente, punteggiata di bei pranzi.
*E poi ci fu la collisione, in piena notte, contro un iceberg avvistato troppo tardi. I passeggeri dormivano e reagirono in ritardo a provvedimenti contraddittori anch'essi assunti tardivamente. Che i panettieri fossero già svegli, non fece alcuna differenza relativamente alle loro opportunità di essere salvati. Come per tutto il personale di servizio, l'accesso alle scialuppe di salvataggio sarebbe stato loro consentito solo dopo quello dei passeggeri, compromettendo così seriamente le loro effettive possibilità di salvezza. Più in generale, la questione che si pone è quella di sapere se il personale delle cucine e del servizio di sala avesse realmente qualche possibilità di cavarsela in quel 14 aprile del 1912 sul **TITANIC**. La nave fu invasa dall'acqua molto rapidamente, e le scialuppe di salvataggio non erano sufficienti per tutti. Saranno dunque soltanto 705 persone a trovare scampo ed i cuochi, che nell'ordine stabilito occupavano una posizione molto sfavorevole, avrebbero pagato il tributo più alto. Inoltre, l'assunzione tardiva delle maestranze per il ristorante*

alla carta era avvenuto senza che fosse comunicata alla direzione della compagnia la lista definitiva del personale. Le ricerche per sapere chi del personale fosse annegato risultarono quindi assai complicate. Solo dopo il naufragio questo aspetto della vicenda assunse rilievo, dato che i giornali non riuscivano a stabilire il numero esatto dei dispersi. La stampa stimò, per esempio, senza darne però conferma, che 50 italiani (essenzialmente camerieri) fossero annegati: nessun dato era certo, visto che non esisteva un elenco completo. Per contro, due camerieri, Portaluppi e Perachi, risultavano tra i sopravvissuti. Questo stato di cose provocò in Francia la veemente presa di posizione del Carnet d'Épicure, che il 15 maggio 1912 si scagliava contro queste informazioni carenti e lacunose: "Si ignorano ancora, in questo preciso istante, e probabilmente non si conosceranno mai, i nomi di tutti i nostri compatrioti assunti dal ristorante del ***TITANIC****". Più avanti nello stesso articolo si parlava di "elenchi incompleti", o ancora di dimenticanze "che sono quasi ingiurie".*

Lo chef Rousseau aveva avuto, tuttavia, una opportunità di salvezza. Non facendo parte del personale di bordo, i sorveglianti addetti al controllo delle persone che salivano sul ponte per imbarcarsi sulle scialuppe lo lasciarono passare, raccontava Paul Maugé, unico sopravvissuto delle cucine. Ma Rousseau ebbe paura di saltare nel canotto che già aveva cominciato ad allontanarsi dalla nave, e che si trovava tre o quattro metri più in basso, nonostante le esortazioni di Maugé, cui avrebbe risposto di essere troppo grasso. Il grande cuoco scomparve, aggiungendo il suo nome all'elenco dei "25 o 30 buoni cuochi francesi" di cui si lamentò la perdita, e contribuendo ad accrescere il "doloroso stupore" dei cuochi di Francia che osservarono amaramente che la White Star Line "avrebbe potuto fornire il numero esatto della scatole di conserva o dei sacchi di farina imbarcati sul ***TITANIC****, mentre nessuno della compagnia era in grado di dire quanti cuochi si trovassero a bordo".*

Ci sono stati anche quelli segnati dalla sfortuna ancora prima di imbarcarsi, come Narciso Bazzi, un veterano dell'Olympic che, mentre si trovava in vacanza, era stato convocato con un telegramma per rimpiazzare un collega malato. Non aveva molta voglia di partire, ma lo fece lo stesso.

E ci sono stati quelli cui la fortuna ha sorriso, come un tale che, assunto da Gatti, che per motivi ignoti cambiò parere all'ultimo minuto rifiutando di imbarcarsi.

*Il Signor Gatti stesso non ebbe la stessa fortuna. Il suo corpo privo di vita fu ripescato nell'acqua gelida. Portava il suo anello ornato da un grosso diamante, i gemelli da polso con incise le iniziali LG, e l'*orologio in oro che non gli sarebbe più servito.

Le cucine del TITANIC

All'epoca, dove la qualità della ristorazione costituiva un argomento commerciale di prima importanza per le compagnie transatlantiche, la White Star Line non mancò a questo progetto, allestendo nella prima classe del **TITANIC** grandi ristoranti di cucina francese.
Non esisteva nessuna sezione di una nave, adibita al trasporto di passeggeri, che non abbia avuto per essi più importanza di quello relativo alla preparazione ed al servizio del cibo, e nessuno altro settore che non abbia beneficiato di miglioramenti tanto importanti durante quegli anni. Su di numerose navi, la difficoltà fu di trovare posto per le installazioni nello spazio limitato dei piroscafi, questo inconveniente non vi fu tuttavia sul **TITANIC**, perché l'importanza accordata dalla White Star Line alla cucina, riservò un vasto spazio per i settori culinari a bordo delle proprie navi, tra le meglio dotate al mondo.
Le cucine di prima e di seconda classe, sale di servizio, uffici, panetterie, retrocucina, erano localizzati sul ponte D, tra le sale da pranzo di prima e di seconda classe, ed occupavano tutta la larghezza della nave e per una lunghezza di quasi 50 metri.
Nella cucina si trovavano due enormi piani cottura che comprendevano diciannove forni, probabilmente i più grandi piani cottura mai installati. Vi erano anche quattro enormi griglie, due grandi girarrosti, dei forni a vapore, delle grandi pentole a pressione, così come delle macchine per pestare, per tagliare, dei pelapatate, delle mezzaluna, dei frullatori e delle macchine per fare il ghiaccio.
Una novità fu costituita dalle nuove condotte del fumo (vedi il quarto fumaiolo). Un grande ed ampio montacarichi assicurava il collegamento tra i settori cucina e le celle frigorifere. A tribordo, fu installata anche una sala per la preparazione delle verdure, un retrocucina, una riserva del carbone ed una dispensa, attrezzate in tutto e per tutto con gli ultimi materiali realizzati per alleggerire il lavoro dei cuochi.
La panetteria era localizzata appena dietro alla cucina, dal lato di babordo. Comprendeva delle impastatrici elettriche e altre macchine, oltre ai forni destinati a cuocere del pane viennese di prima qualità. Il settore pasticceria, attiguo alla panetteria, era attrezzato di tutti i materiali di ultimo grido, per la pratica moderna dell'arte della pasticceria. Le sale di servizio, erano state pianificate in modo da ottenere un servizio completo di cibo caldo e freddo, ed erano localizzate vicino alle sale da pranzo. Non c'è niente di indisponente tanto quanto una cena o una colazione tiepida, o delle lunghe attese dei pasti nei luoghi pubblici. Nessuno timore che i tali avvenimenti potessero accadere sul **TITANIC**. Non un solo apparecchio, per ottenere un servizio veloce ed efficace, fu dimenticato. Le attrezzature comprendevano delle vasche per il servizio di bagnomaria, dei contenitori per mantenere i cibi caldi, delle caffettiere, dei bollitori automatici di uova, degli sterilizzatori per il latte, delle piastre elettriche, dei tavoli per tagliare ed affettare: tutti accuratamente disposti per evitare confusione e disordine tra i camerieri.
Un’altra cucina, con i propri servizi, era posta attigua al ristorante del ponte B. L'accesso dalla cucina inferiore fu realizzato grazie ad una scala a chiocciola che attraversava due ponti. La cucina del ristorante, sebbene meno grande della cucina principale, era attrezzata anch’essa bene.
La cucina della terza classe, e relativi servizi, era posti dietro la sala da pranzo sul ponte intermedio F, e la sua attrezzatura avrebbe certamente fatto impallidire di invidia una sala da pranzo di prima classe di qualche anno prima. Vi fu anche una grande panetteria, sempre per la terza classe.
L'insieme delle attrezzature delle cucine fu fornito dalla Messrs. Henry Wilson & Co. Ltd di Liverpool.
Il servizio di stoviglie che comprendevano in tutto circa diecimila pezzi, fu fornito dalla Goldsmith & Silversmith Co. Ltd di Londra, un'impresa che aveva acquisito una grande esperienza nella fornitura di stoviglie ai grandi hotel. Nel caso del **TITANIC**, diverse novità furono predisposte. Vi era anche una bella lampada portabile ad alcol, con una fiamma a riscaldamento veloce, per mantenere calde delle salse speciali e fare del caffè turco; dei fornelli elettrici, di un tipo speciale, si trovavano sui tavoli di servizio.

Uno dei vantaggi di questi apparecchi fu che ogni livello di temperatura, una volta ottenuta, poteva essere mantenuto grazie ad un piccolo consumo di elettricità. I coltelli, cucchiai, forchette, più di ventimila pezzi, così come circa tremila piatti, zuppiere ed altri articoli, furono forniti da Messrs. Elkington & Co. di Birmingham.
Alla luce di tali installazioni e della loro dotazione, e delle grandi qualità professionali del personale reclutato dalla White Star Line, non si può dubitare dell'eccellenza dei pasti preparati a bordo del **TITANIC**. La prova ne è data dalla lista dei menù serviti a bordo, particolarmente quelli della domenica 14 aprile 1912.
Sessantadue persone, esclusi i camerieri, componevano il personale destinato alle cucine di prima, seconda e terza classe.

Chester Proctor

Charles Joughin

Alfred Maytum

Chester Proctor, 40 anni, era il capo cucina ossia lo chef; Charles Joughin, era il capo panettiere; Alfred Maytum, 49 anni, era il capo macellaio. Tra il personale, vi era anche Charles Kennell, 30 anni, il quale era addetto alla cucina destinata ai passeggeri di religione ebraica. I loro stipendi mensili erano: Proctor: 20 lire sterline, Joughin: 12, Maytum: 6, Kennell: 4. Dei sessantadue membri del personale di cucina, solo tredici si salvarono: di questi Charles Joughin ebbe salva la vita in modo così stupefacente che merita di essere riferita. Al momento della collisione, Joughin era coricato nella sua cabina, sul ponte E, perché non era di servizio. Svegliato dagli strani rumori, ricevette l'ordine di salire sul ponte delle imbarcazioni. Prima di salire, provvedette a procurare delle provviste che sarebbero state necessarie sulle scialuppe di salvataggio. Di propria iniziativa, mandò una squadra di tredici uomini a perquisire la dispensa per prendere tutto il pane che si trovava. Accompagnò poi gli uomini sul ponte, ciascuno portava quattro pagnotte. Joughin riguadagnò allora la sua cabina per prendere una dose di whisky. Verso 0:30, risalì per aiutare le passeggere ad imbarcarsi sulle scialuppe, usando maniere un pò brutali ma efficaci. Nominato responsabile della scialuppa numero 10, stimò che c'erano abbastanza uomini a bordo per occuparsene lui e, quindi decise di restare a bordo. Saltò sul ponte ed aiutò a mettere in mare la scialuppa. Dichiarò più tardi: "Partire, sarebbe stato come aver dato un cattivo esempio." Alle 1:20, egli ridiscese le scale fino alla sua cabina ed mandò giù un altro bicchiere di whisky che degustò tranquillamente, seduto sulla sua cuccetta. Senza preoccuparsi oltremodo, si rese conto che il pavimento era già sott'acqua. Verso l'1:45, risalì in tempo sul ponte: alcuni istanti più tardi, a causa dell'invasione dell'acqua, non avrebbe più potuto salire le scale. Tutti le scialuppe erano partite purtroppo. Allora, senza perdersi di coraggio, ridiscese sul ponte B e si mise a lanciare più di 50 sedie dalle finestre, costituendo altrettanti oggetti galleggianti ai quali sarebbe stato possibile aggrapparsi. Alle 2:10, decise di riposarsi nell'ufficio, sulla lato di dritta del ponte A. Questa volta, estinse la sua sete con l'acqua. Il fragore assordante della nave che si spezzava in due e il via vai della folla, non si sa come, Charles Joughin si ritrovò sul ponte B. Improvvisamente, il **TITANIC** s'inclinò a babordo. Senza spaventarsi, conservò il suo equilibrio mentre la nave si drizzava in verticale. Quando non riuscì più a restare retto, per l'eccessiva inclinatura, scavalcò il parapetto di poppa e si tenne. Il **TITANIC** era allora completamente in verticale e Joughin si trovò a circa trenta metri dall'acqua. Senza impaurirsi, indossò il suo giubbotto di salvataggio. Erano le 2:15 al suo orologio che si tolse e lo ripose in tasca. Quando la poppa affondò e sparì nell'oceano, si mise in acqua, senza bagnarsi un solo capello. Nuotò nella notte, senza essere infastidito dall'acqua

ghiacciata. Alle 4, ai primi chiarori dell'alba, vide ciò che scambiò per un relitto ma che si rivelò essere il canotto B che si era rigirato ed era “coperto” di superstiti. Non potendo salire, si accontentò di aggirarlo a nuoto aspettando un momento buono per salirvi sopra. Questo mentre riconobbe il suo collega Isaac Maynard, anch’egli cuoco, che gli tese la mano e lo aiutò ad arrampicarsi, grondante di acqua ma sempre in piena forma. Certamente, furono le dosi di alcol che ingurgitò che impedirono a Charles Joughin di rimanere vittima di ipotermia.

Le hostess del TITANIC

Il **TITANIC** aveva a bordo 20 hostess che lavorarono al servizio dei passeggeri, soprattutto di quelli di prima classe. Esercitavano funzioni diverse, lavoravano generalmente in coppia ed il loro salario mensile era di 3 lire sterline e 10 scellini; ogni coppia occupava generalmente una cabina sul ponte dove effettuava il proprio servizio. Nella catastrofe, tre hostess persero la vita, le altre venti, imbarcandosi sulle scialuppe di salvataggio, furono recuperate in seguito dalla *Carpathia*. Vediamo chi erano le diciassette inservienti di prima classe.
Mabel Bennett, 30 anni, sposata, aveva precedentemente servito sull'*Olympic*, fu recuperata a bordo della scialuppa numero 5. Si trovava a bordo della stessa scialuppa anche Harriet Elisabeth McLaren, 40 anni, sposata, che era appena stata assunta per la traversata sul **TITANIC**.
Emma Bliss, 45 anni, nata in Svizzera e sposata: in occasione del suo impegno, aveva dichiarato di avere 40 anni. Ella divideva la sua cabina con Bessie Lavington ed Annie Robinson sul ponte E. Fu salvata a bordo della scialuppa numero 15. Bessie Lavington, 39 anni, nubile, era già stata sull'*Olympic*. Annie Robinson, 40 anni, sposata, nata a Bedford. Sia Bessie che Annie furono salvate a bordo della scialuppa numero 11.
Sulla stessa scialuppa vi trovarono posto anche Annie Martin, 33 anni, e Katherine Gold, 43 anni. Entrambe sposate, le due donne, che avevano precedentemente servito sull'*Olympic*, sul **TITANIC** occupavano una cabina sul ponte B. Sulla stessa barca vi era anche Alice Pritchard 33 anni, nubile con una figlia, nata a Londra: Alice divideva la sua cabina con Katherine Smith sul ponte D. Katherine Smith 42 anni, celibe, nata nello Gloucestershire. Anche Katherine proveniva dall'*Olympic*.
Sulla stessa scialuppa anche una delle veterane del gruppo: Sarah Agnes Stap 46 anni, nubile, che occupava probabilmente una cabina sul ponte A. Prima di essere assunta a bordo del **TITANIC** dichiarò di avere 31 anni. Successivamente al naufragio disse di dovere il suo salvataggio grazie ad un giovane ragazzo presente accanto a lei. Raccontò infatti che un membro d'equipaggio, incaricato di mettere in mare la scialuppa, gli disse di indossare il giubbotto di salvataggio che c'era del posto per lei. Sarah si rivolse al ragazzo che, poiché era giovane e che avrebbe avuto davanti tutta la vita, poteva prendere il suo posto. La risposta del ragazzo fu semplicemente di sollevarla di peso e metterla nella barca.
Mary Gregson 40 anni, nubile, nata a Liverpool, aveva prestato sull'*Olympic*; fu tratta in salvo a bordo della scialuppa numero 6.
Elisabeth Mary Leather 41 anni, sposata, nata a Liverpool, era stata come altre sue colleghe sull'*Olympic*; sul **TITANIC** divideva una cabina con Violet Constance Jessop sul ponte C. Al momento della collisione, dormiva nel suo letto e non fu svegliata dall'impatto. Si svegliò soltanto circa un d'ora più tardi. Scoprì in quel momento che i passeggeri, di cui doveva occuparsi, avevano già lasciato le loro cabine, e salì allora sul ponte B. Venne trovata a bordo della scialuppa numero 16, insieme a Evelyn Marsden, 28 anni, nubile, nata in Australia, proveniente dall'*Olympic* prima di essere impegnata sul **TITANIC**. Divideva la sua cabina, situata sul ponte C, con Mary Sloan. Sfuggì al naufragio a bordo della scialuppa numero 16, come la sua collega Mary Keziah Roberts 41 anni, sposata, di Liverpool.
Mary Sloan 28 anni, nubile, nata a Belfast, come la sua collega Evelyn, Mary aveva servito in precedenza sull'*Olympic*. Dopo la collisione, incontrò Thomas Andrews che la riconobbe e le chiese perché era ancora qui. Rispose: "Tutte le mie amiche sono rimaste indietro. Sarebbe miserabile partire". Andrews le rispose: "Farete voi una fine miserabile se non partite. Dovete salire!". Mary finalmente accettò di salire a bordo della scialuppa e fu salvata.
Katherine Walsh 32 anni, celibe, nata in Irlanda, fu una vittima del naufragio ed il suo corpo, se fu mai fosse stato trovato, non fu mai identificato.

Violet Constance Jessop, sopravvisse ai tre piroscafi giganti della White Star Line: *Olympic*, **TITANIC** e *Britannic*. I suoi 40 anni passati in mare, la sua condotta esemplare e la sua devozione, hanno fatto di lei una personalità notevole. Violet Constance Jessop, 24 anni, era nata il 2 ottobre 1887 a Buenos Aires, ed aveva vissuto nella pampa argentina vicino a Bahia Blanca; risiedeva al 71 di Shirley Road, Bedford Park, Londra. Primogenita di emigrati irlandesi, suo padre faceva l'allevatore di pecore ed aveva cinque giovani fratelli. Nella sua infanzia Violet contrò la tubercolosi; i medici gli diedero solamente alcuni mesi di vita ma riuscì a sconfiggere la malattia. Quando suo padre morì, la famiglia fece ritorno in Inghilterra e Violet frequentò la scuola in un convento. Quando anche la salute della madre si degradò, Violet abbandonò la scuola e andò a lavorare: trovò occupazione come cameriera. Nel 1908, all'età di 21 anni, si impegnò con la Royal Mail Line, poi lavorò poi per la White Star Line. Violet tuttavia non voleva lavorare per la White Star Line perché non amava l'idea di viaggiare sulle rotte dell'Atlantico Nord a causa delle condizioni meteorologiche, e anche perché aveva sentito delle storie a proposito dei passeggeri esigenti che frequentano questa linea.
Tuttavia, Violet diventò cameriera alla White Star Line, lavorando 17 ore per giorno per un stipendio mensile di 3 lire sterline 10 scellini. Si trovava a bordo dell'*Olympic* quando questo entrò in collisione con l'incrociatore *HMS Hawke*, il 20 settembre 1911. Violet era felice sull'*Olympic*, e non desiderava raggiungere il **TITANIC** ma i suoi amici la persuasero perché pensavano che sarebbe stata "una meravigliosa esperienza".Violet arrivò al molo di Southampton dove era attraccato il **TITANIC** su di una carrozza, per prendere il servizio, il 10 aprile 1912 alle 6 di mattina.
Due furono le hostess addette ai bagni turchi: Annie Caton, 50 anni, nubile, nata a Londra: il **TITANIC** era la sua prima nave e divideva una cabina con Maud Slocombe sul ponte E. Maud Louise Slocombe, 30 anni, sposata, che aveva già avuto un'esperienza a bordo dell'*Olympic*. Entrambe erano stipendiate per un salario di 4 lire sterline e si salvarono a bordo della scialuppa numero 11.
Le due cameriere di seconda classe rimasero vittime del naufragio ed il loro corpo se mai fosse stato ritrovato, non fu mai identificato. Il ricordo esige il nome di Lucy Violet Snape, 22 anni, sposata e già vedova, per potere educare la sua piccola figliola (di appena di un anno) aveva ottenuto, grazie ai buoni uffici della polizia militare, un impegno a bordo del **TITANIC**: fu la sua prima ed ultima nave. La sua collega Catherine Jane Wallis, 35 anni, era anch'ella sposata e vedova con 4 bambini, 2 maschi e 2 femmine. Entrambe era assoldate con un salario mensile di 3 sterline.
Ricordiamo, in questa pagina, anche le due cassiere del Ristorante A' la Carte (stipendiate quindi dal direttore del ristorante Luigi Gatti, quindi non facenti parte dell'equipaggio del **TITANIC**), Ruth Bowker 27 anni, nubile, nata a Ware, aveva precedentemente servito sull'*Olympic* ed la sua compagna di lavoro e di cabina (erano alloggiate in una cabina sul ponte E) Margaret Martin 20 anni, celibe, nata a Londra, furono tratte in salvo sulla scialuppa numero 6.
Oltre alle venti hostess assoldate dalla White Star Line, a bordo del **TITANIC**, come detto, vi erano le domestiche private dei passeggeri di prima classe: ad esse è dedicato il capitolo successivo.

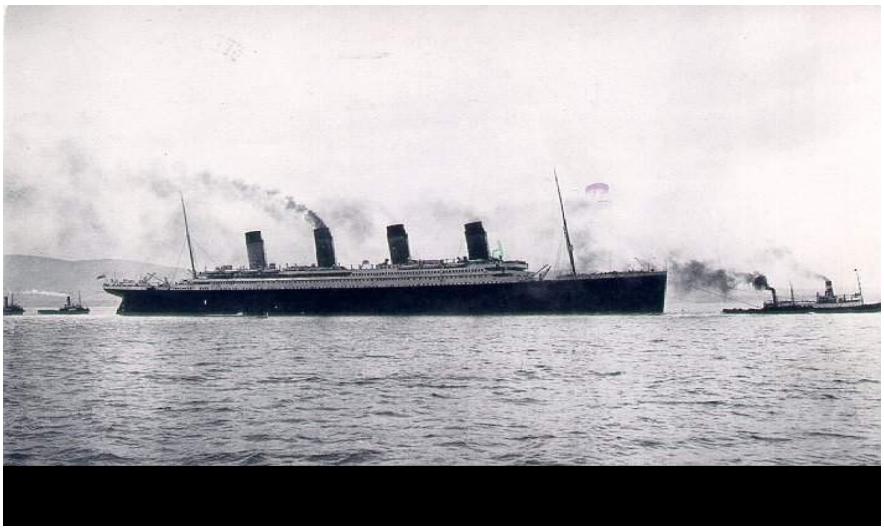
Le cameriere personali

A bordo del TITANIC, i passeggeri di prima classe ebbero la possibilità di farsi accompagnare e servire dalle loro domestiche personali. Alcuni passeggere erano anche accompagnate dalle loro dame di compagnia, o dalle loro segretarie o infermiere o dalle baby sitter dei loro bambini. Furono ventidue in tutto le passeggere di prima classe che erano accompagnate dalle loro domestiche**.**

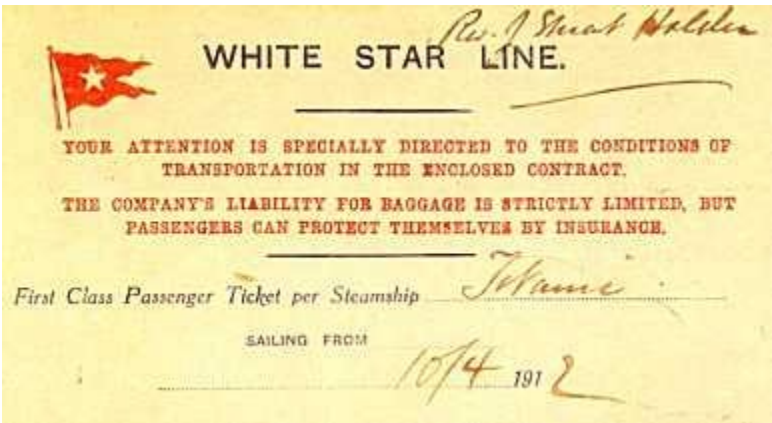
Passeggere	***Domestiche***
Mrs. Allison	*Mildred Brown*
	Sarah Daniels
Mrs. Astor	*Rosalie Bidois*
	Caroline Louise Endres
Mrs. Aubart	*Emma Sagesser*
Mrs. Bucknell	*Albina Bazzani*
Mrs. Carter	*Augusta Serepeca*
Mrs. Cardeza	*Anna Ward*
Mrs. Cavendish	*Eleanor Barber*
Mrs. Douglas	*Berthe Leroy*
Mrs. Duff Gordon	*Laura Mabel Francatelli*
Miss Graham	*Elisabeth Shutes*
Mrs. Hays	*Anne Pericault*
Mrs. Penasco	*Fermina Oliva y Ocana*
Mrs. Robert	*Emily Keuchen*
Contessa di Rothes	*Roberta Maioni*
Mrs. Ryerson	*Grace Scott Bowen*
	Victorine Chaudanson
Mrs. Spedden	*Elisabeth Margaret Burns*
	Helen Alice Wilson
Mrs. Spencer	*Eugenie Elise Lurette*
Mrs. Stone	*Amelia Icard*
Mrs. Straus	*Ellen Bird*
Mrs. Thayer	*Margaret Fleming*
Mrs. White	*Amelia Bissetti*
Mrs. Widener	*Emily Gieger*

Attrezzature per i passeggeri

Immaginate di imbarcarvi a Southampton; apprezzerete le condizioni di viaggio a bordo del più lussuoso dei transatlantici di inizio XX secolo: il **TITANIC**.
Benvenuti a bordo!
(le note in corsivo sono dell'autore)



L'imbarco e le partenze hanno luogo nel corso della giornata, secondo l'ora della marea. Se siete immigranti, dovete, prima la traversata, effettuare le visite mediche di rito, ed adempiere alle formalità necessarie. *(Di solito, sui transatlantici dell'epoca, i passeggeri di terza classe furono i primi ad imbarcarsi, quindi quelli di seconda classe ed infine quelli di prima classe).*
Sul **TITANIC**, a Southampton, oggi mercoledì 10 aprile 1912, si sale a bordo attraverso tre diverse passerelle , mentre l'orchestra di bordo vi accoglierà suonando la "White Star March", come di tradizione sulle navi della società. I passeggeri devono presentare all'ufficiale la carta d'imbarco che è stata consegnata con il relativo biglietto.


Rev. J Stuart Holden

WHITE STAR LINE.

YOUR ATTENTION IS SPECIALLY DIRECTED TO THE CONDITIONS OF TRANSPORTATION IN THE ENCLOSED CONTRACT.

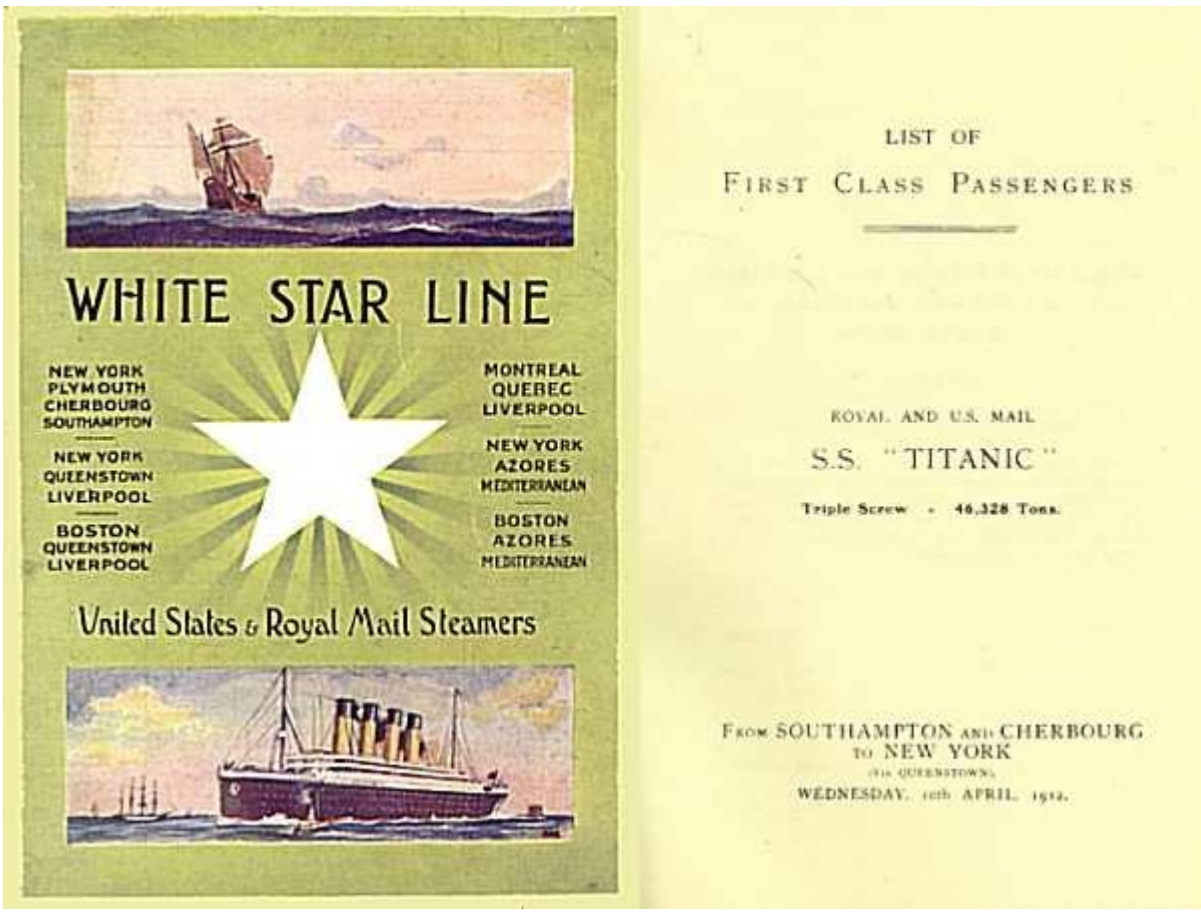
THE COMPANY'S LIABILITY FOR BAGGAGE IS STRICTLY LIMITED, BUT PASSENGERS CAN PROTECT THEMSELVES BY INSURANCE.

First Class Passenger Ticket per Steamship Titanic

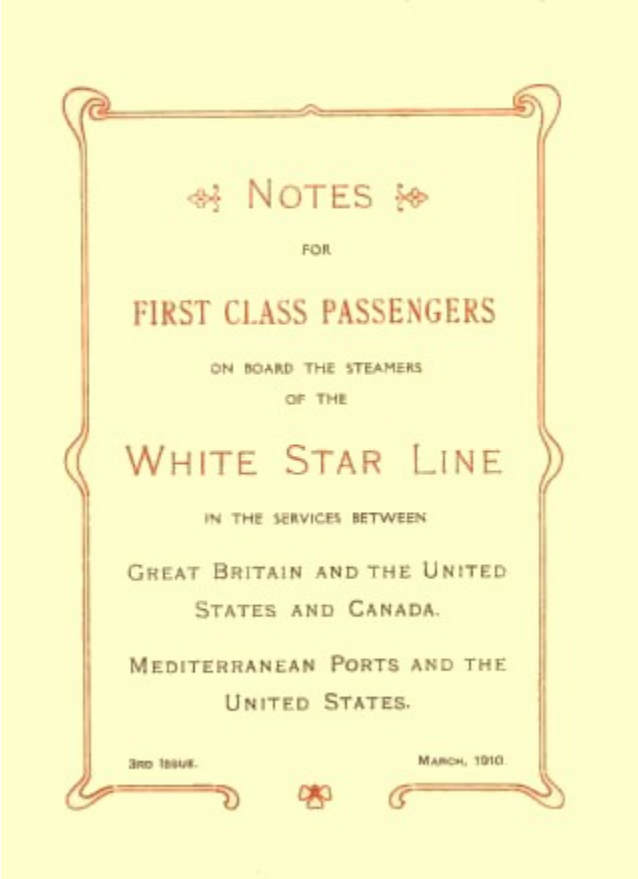
SAILING FROM

10/4 1912

(Alle 12, il **TITANIC** *libera gli ormeggi. Il suo arrivo a New York è previsto per il mercoledì successivo,17 aprile, nel corso della mattinata. I passeggeri imbarcati in prima classe saranno inizialmente accolti dal capo steward quindi condotti alle loro cabine dove troveranno i loro bagagli. La prima cura dei passeggeri di prima e di seconda classe fu di consultare l'*elenco dei passeggeri *redatto dal commissario di bordo, pubblicato dalla stamperia della nave e che fu consegnato loro nella loro cabina, dopo la partenza, per vedere se a bordo ci sono anche amici o conoscenti o personaggi famosi).*



Nella cabina i signori troveranno un vademecum,

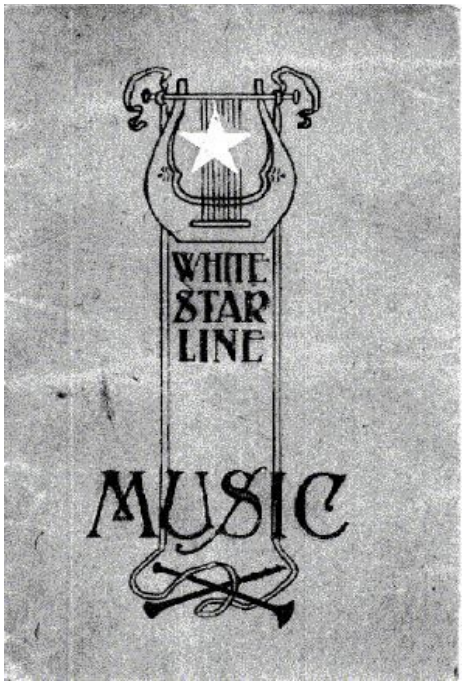


di 28 pagine pubblicato dalla White Star Line, che fornirà informazioni utili sulla vita a bordo: impianti, servizi, orari, tariffe.
(I passeggeri di prima classe occuparono generalmente la parte centrale della nave dal ponte A fino al ponte E. E' lì che i movimenti della nave si avvertono con meno intensità. I passeggeri poterono scegliere tra le classiche cabine esterne con oblò che davano direttamente sul mare, e cabine interne più modeste, nel corridoio. I passeggeri poterono disporre anche di "suites" di lusso anch'esse arredate con stili diversi, situate sul ponte passeggiata. Questi appartamenti comprendevano un salone, un salotto, ed un bagno privato. Uno steward personale fu assegnato a loro disposizione, ma poterono usufruire anche del servizio delle loro cameriere o inservienti personali. Anche sul ponte B vi furono due lussuosi appartamenti con passeggiata privata: furono riservati a Joseph Bruce Ismay, direttore della White Star Line ed alla signora Charlotte Drake Martinez Cardeza, di Filadelfia. In prima classe le cabine erano decorate in stili diversi. Alcune di queste cabine, possedevano tuttavia soltanto un lavabo, ed avevano il bagno collettivo, installato nei vicini corridoi. I passeggeri di seconda classe non erano per nulla sacrificati, al contrario. La maggior parte delle cabine, che possedevano 2 o 4 letti, si trovavano nella parte di poppa, e scendevano fino al ponte G. Questi alloggi erano servite da una bella scala ed un ascensore. Alcune erano piccoli appartamenti che disponevano di un letto ed, alcune, di un bagno. Il riscaldamento di alcune cabine, o troppo caldo o troppo freddo, lasciava però tuttavia a desiderare. Un'innovazione appare sul **TITANIC***: i passeggeri di terza classe sembravano molto favoriti rispetto agli altri transatlantici. La maggior parte dei passeggeri disponeva di cabine da 2 a 6 letti situati nella parte anteriore o nella parte posteriore della nave, dal ponte D fino al ponte G. Alcuni dormitori furono tuttavia installati all'estremità del ponte G e limitati ad 8 o 10 letti. La vita a bordo del* **TITANIC** *era dettata dal ritmo dai pasti).*
Prima di ogni pasto, lo steward trombettista del **TITANIC** P. W. Fletcher provvederà ad avvissarvi che il pranzo è servito! *(Fletcher andava e veniva di ponte in ponte suonando con la sua tromba "The Roast Beef of Old England", un'aria tradizionalmente suonata a bordo delle navi della White Star Line. Invitava così i passeggeri a recarsi nelle loro rispettive sale da pranzo).*
I passeggeri di prima classe possono consumare la colazione dalle 8:30 alle 10:30, sia nelle loro cabine, sia nella sala da pranzo. *(Questa grande sala da pranzo, situata sul ponte D, costituì una grande attrazione. Lussuosamente arredata, con una superficie di circa 1000 metri quadrati, poteva accogliere 550 ospiti. Il pranzo di mezzogiorno si poteva consumare dalle 13 alle 14:30. La cena era servita dalle 18 alle 19:30.*
Tavole isolate permisero a piccoli gruppi di prendere i loro pasti con una maggiore intimità. Fungeva da anticamera alla sala da pranzo una ampia sala di ricevimento di 460 metri quadrati, anch'essi fastosamente arredati: questo salone possedeva essa 600 posti a sedere).
Nel pomeriggio, alle 17, vi sarà servito il tè, accompagnato da pasticcini.
(Il momento della cena era il gran momento dei passeggeri di prima classe per fare sfoggio delle loro magnificenze: nella sala da pranzo, la tavola centrale con sei coperti, era presieduta dal comandante Smith, c'era la fila per essere invitati d'onore alla sua tavola. I passeggeri ebbero anche, certamente, la possibilità di farsi portare tardi il pranzo o la cena nella loro cabina. I menù del pranzo e del cena della domenica, 14 aprile, furono particolarmente raffinati e copiosi).
Oltre alla sala da pranzo, i signori passeggeri di prima classe possono servirsi al Ristorante à la carte. *(Questo ristorante, che misurava 18 metri di lunghezza e 14 metri di larghezza, era situato sul ponte B ed era aperto dalle 8 alle 23, arredato in stile Luigi XVI; il locale era illuminato da ampie vetrate ed era il luogo dove si poteva gustare la raffinatezza della cucina francese. Poteva accogliere 137 ospiti ed aveva tavolini da 2 ad 8 persone. Tutte le ceramiche della tavola ed il coperto recavano il logo della White Star Line. Sul ponte D una sala da pranzo, di 22 metri di lunghezza che si estendeva su tutta la larghezza della nave e con oltre 600 metri quadri di superficie, fu riservata ai passeggeri di seconda classe. Poteva accogliere 394 commensali, ed era servita dalla stessa cucina che serviva in prima classe. I pasti dei passeggeri di terza classe venivano consumati sul ponte F in una vasta sala da pranzo, lunga di 30 metri, ma che poteva accogliere soltanto 473 persone. C'erano molti servizi ed i passeggeri ricevevano dei* biglietti*, redatti in inglese, svedese, tedesco e finnico, che indicavano loro il servizio al quale presentarsi).*

I passeggeri di prima classe sul ponte A possono accedere al grande salone in stile Luigi XV, ispirato, per i suoi dettagli, al castello di Versailles e con aperture che danno sul ponte passeggiata, alla biblioteca con annesso un salone di lettura e di scrittura,

dove è possibile redigere la propria posta sulla carta intestata White Star Line o scrivere cartoline con l'illustrazione del **TITANIC**.Le cartoline si possono acquistare al costo di 1 penny ciascuna. Nella parte posteriore della nave, c'è a disposizione la sala fumatori *(in stile georgiano con pareti rivestite di quercia ed ornate di madreperla)*.
Vicino al salone di lettura c'è un bar, incorniciato da due verande che permettono di accedere al ponte contemplare il mare. *(Era il Café-Veranda, fornito di tavole e poltrone di vimini bianco con decorazione di autentiche palme e piante rampicanti, un ambiente in cui le bevande fresche e gelati erano più apprezzate).*
Nella sala fumatori di prima classe, ogni mattina si può leggere il giornale pubblicato a bordo, l' "Atlantic Daily Bulletin" che, oltre alle notizie del giorno (*ottenute tramite la telegrafia senza filo*), ad articoli d'interesse letterario, artistico e scientifico, *(vi erano anche richiami agli ultimi echi delle mondanità e un buono numero di annunci, la pubblicità dell'epoca)*, vi troverete gli ultimi corsi della borsa, i risultati delle corse dei cavalli, ed anche notizie prettamente di interesse come il menu del pranzo del giorno, le navi incrociate e la distanza percorsa dalla nave.
(L'innovazione che raccolse, sul **TITANIC***, i maggiori suffragi è, senza dubbio alcuno, il "Café Parisien", replica di un bistrot, installato sul ponte B accanto al ristorante di prima classe).*
I passeggeri di seconda classe beneficeranno anch'essi, sul ponte B, di una sala fumatori *(di stile Luigi XVI)* e, sul ponte C, di una biblioteca *(in stile coloniale)*. I passeggeri di terza classe avranno a loro disposizione di una sala fumatori situata sul ponte C, e di due bar, uno situato accanto al fumoir, l'altro alla parte di prua sul ponte E. Godranno anche di una sala comune (*di circa 100 metri quadrati*) fornita di un piano (*un lusso per l'epoca*) e situata accanto alla sala fumatori.
Le distrazioni a bordo del **TITANIC** sono piuttosto sobrie: non c'è nè una sala di ballo, nè un casinò né un night. A bordo sono disponibili altri giochi: scacchi, dama e domino; sul ponte delle imbarcazioni si possono effettuare giochi come "shuffleboard" e si può organizzare un torneo di tiro alla fune.
(I passeggeri di prima classe trascorrevano generalmente il pomeriggio sul ponte passeggiata coperta, sulla sedia a sdraio a loro riservata. Gli uomini giocavano preferibilmente a carte: bridge, whist, poker. Nonostante le cautele del commissario di bordo, i giocatori professionisti, fra cui numerosi bari, si mescolavano a volte a tra i comuni ed ignari passeggeri. Tutte le sere, forti somme furono scommesse sulla posizione della nave; la domenica sera, i giochi d'azzardo erano interdetti. I passeggeri di terza poterono approfittare di un ponte passeggiata del ponte C a poppa e di uno spazio aperto davanti al ponte D, dotato di sedie, di tavoli, ed utilizzabile con qualsiasi tempo. Alcuni di loro vollero anche dedicarsi ad un'esplorazione del **TITANIC** *e chiesero l'autorizzazione onde visitare la plancia o di visitare la sala delle macchine).*

La prima classe avrà il beneficio dell'intrattenimento di un'orchestra composta da otto musicisti. Quest'orchestra sarà divisa in un trio che suonerà nel salone del ponte B, vicino al Ristorante à la carte ed al "caffè parigino", e da un quintetto che suonerà nel grande salone del ponte A o nella sala di ricevimento del ponte D. I musicisti conoscono a memoria le 352 arie che compaiono nel libro di musica della White Star Line.



(In seconda ed in terza classe, l'ambiente era più modesto rispetto alla prima classe. In particolare, in terza classe si trovavano passeggeri per lo più giovani, quindi più allegri poiché animati dalla speranza di una nuova vita una volta giunti in America. Le loro serate furono dedicate alla danza ed ai balli accompagnati dalle fisarmoniche e violini di occasionali suonatori).

A partire dalle ore 22, gli assistenti di bordo cominceranno ad incoraggiare i passeggeri a rientrare nelle loro cabine: i maschi celibi saranno alloggiati a prua, le donne sole nella parte di poppa. Alle 23, le luci si spegneranno, rimarrano accese solo quelle di servizio.

Gli uffici religiosi si celebreranno la domenica. *(In prima classe, la domenica 14 aprile 1912 alle 10:30, il comandante Smith lesse un brano del vangelo anglicano e fece recitare una preghiera nella sala da pranzo. I passeggeri di qualsiasi classe poterono assistere alla cerimonia: l'orchestra della nave accompagnò l'ufficio. Padre Thomas Byles, sacerdote cattolico, officiò anche una messa in inglese ed in francese nel salone di seconda classe quindi tenne un omelia a quelli di terza classe).*

I servizi di cui i passeggeri possono disporre sono diversi. Due locali di barbiere per uomini sono situati, in prima classe, sul ponte C, ed, in seconda classe, sul ponte E. Per una sterlina o 25 cent di dollaro, ci si può far radere, lavare i capelli e pettinare. Vi sono anche piccoli negozi perfettamente forniti: dagli alimentari alla cartoleria, libreria, pelletteria, calzature, gioielleria e profumeria. I passeggeri possono così comperare giocattoli, cartoline e souvenir di viaggio e diversi accessori che portano il logo della White Star Line.

Rivolgendosi agli assistenti di bordo, i passeggeri possono fare lavare e stirare la loro biancheria (questo servizio è sul ponte F) ed i dilettanti di fotografia hanno a loro disposizione anche una camera oscura, situata sul ponte A. Per mantenersi in forma fisica durante la traversata, ci sono anche degli impianti sportivi. Sui ponti C e D, ci sono due ambulatori medici forniti di una sala chirurgica.

I passeggeri di prima classe possono disporre di una cassaforte, situata nell'ufficio del commissario di bordo, nella quale è possibile depositare valori senza rischi *(il depositante metteva il suo denaro in una busta di sicurezza, in presenza del commissario di bordo, e firmava la ricevuta, per evitare ogni frode)*. Ci si può anche fare lustrare i propri stivali e le proprie scarpe a condizione di depositarle fuori della cabina. Un canile è a disposizione dei passeggeri, sul ponte F, accanto alle cucine di terza classe. Per

qualsiasi informazione, i signori passeggeri possono rivolgersi all'Ufficio informazioni situato sul ponte C.
Un steward interprete è a disposizione dei passeggeri di terza classe *(dove erano presenti numerose -22- nazionalità)*. Una palestra *(fornita del materiale più moderno per l'epoca)*, situata sul ponte delle imbarcazioni, è riservata ai passeggeri di prima classe e permetterà loro di gustarsi le gioie della bicicletta e del vogatore, e fare equitazione sui cavalli meccanici azionati da motore elettrico. Gli sportivi possono accedere, per 1 dollaro, alla piscina con trampolino. *(La piscina, con acqua di mare riscaldata, misura 10 metri per 5 ed era rivestita da piastrelle di ceramica verdi e blu).* Una campo di squash è a loro disposizione sul ponte F.
A bordo del **TITANIC** potete trovare anche i bagni turchi elettrici (*di stile moresco*) situati sul ponte F. Sono compresi nella struttura dei bagni turchi sale calde, temperate e fredde, una sala di pettinatura, un banco per i massaggi e un locale per rinfrescarsi.
(Una grande scalone a doppia volata collega il ponte passeggiata A al ponte E. Questa scala, che serve gli impianti di prima classe, è situata tra il primo ed il secondo fumaiolo, e trova la sua controparte alla parte di poppa tra gli ultimi due camini, del ponte A al ponte C).
Quattro ascensori elettrici servono i ponti del **TITANIC**: tre, magnificamente decorati, servono le cabine di prima classe dal ponte E fino al ponte A, l'ultimo è riservato ai passeggeri di seconda.
Oltre allo scambio telefonico di navigazione, che collega la plancia ai principali centri nevralgici della nave, il **TITANIC** possiede un impianto interno di 50 linee che permettono alle cabine di prima classe di entrare in comunicazione con i vari uffici, il bar ed il ristorante.

I grandi scaloni di prima classe

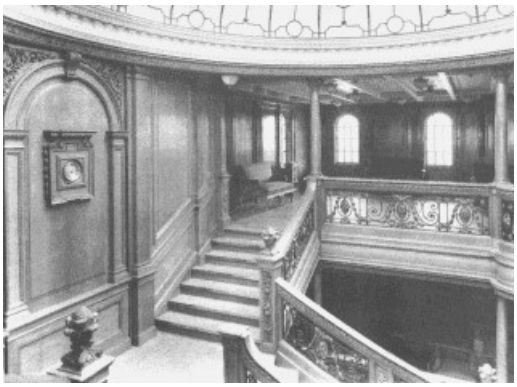
Grande scalone "A" di Prima Classe

Cupola che sormontava il Grande scalone "A"

La raffinatezza delle installazioni sul **TITANIC** e la sua decorazione lussuosa raccolsero i consensi dei passeggeri. Gli elementi decorativi di maggior spessore erano, indiscutibilmente, le maestose Grande Scala anteriore (d'ora innanzi scalone "A") e la Grande Scala posteriore (d'ora in poi scalone "B"). Tutti e due gli scaloni furono sormontati da una cupola di vetro: lo scalone "A" era localizzato tra il primo ed secondo fumaiolo, lo scalone "B" tra il terzo ed il quarto fumaiolo.
Lo scalone "A" costituiva l'accesso principale a tutti i ponti che servivano le installazioni di prima classe, collegando il ponte delle imbarcazioni al ponte E. Aveva un'altezza di più di 18 metri e misurava quasi 5 metri di larghezza.
Non esistono purtroppo di fotografie d'epoca dei grandi scaloni, prese a bordo del **TITANIC**. Uniche rimangono quelle scattate sulla nave gemella, *Olympic* (vedi foto sopra); vestiti, per la cena con i loro migliori abiti da sera, i passeggeri di prima classe (che disponevano anche di tre ascensori situati dietro alla scala) scendevano lo scalone "A" fino alla sala da pranzo sul ponte D.
Gli architetti dei cantieri Harland & Wolff, il cui coordinamento fu assicurato da Alexander Montgomery Carlisle, responsabile dei progetti, dell'arredamento e del dispositivo di salvataggio, fino al suo pensione avvenuto nel 1910, avevano concepito una decorazione derivata da una miscellanea di stili. Si trovava così, a bordo del **TITANIC**, un campionario quasi completo di tutti gli stili europei dei XVII e XVIII secolo. In particolare, lo stile dello scalone A si era ispirato all'epoca Guglielmo III e Maria II d'Inghilterra, vale a dire della seconda metà del XVII secolo. Le pareti erano rivestite di quercia e, al posto delle balaustre di questa epoca, i decoratori avevano preferito delle balaustre di stile Luigi XIV, con uno scenario di fiori e di fogliami; alcuni quadri

(commissionati alla Crown & Pastore a Haltwhistle in Inghilterra) decoravano i pianerottoli di ogni piano: non furono mai ritrovati.
Ad ogni pianerottolo, lo scalone dominava sulle ampie hall illuminate dalle delicate dorate lampade che scendevano dal soffitto. Dopo la salita della prima rampa, decorava il pianerottolo, una grande orologio cinto di personaggi allegorici che simboleggiavano "L'Onore e la Gloria incoronano il Tempo" (vedi fotografia qui a sinistra) scolpito dall'artista Charles Wilson. Questo orologio non potè essere installato in tempo prima che il **TITANIC** lasciò Belfast, per le sue prove in mare. Un specchio venne sostituito allora e non prese il suo posto che dopo l'arrivo del **TITANIC** a Southampton. Dicevo, su questo murale scolpito si poterono ammirare due donne alate, le allegorie, circostanti il Tempo, simboleggiato dall'orologio, mentre localizzata a sinistra l'allegoria che simboleggia l'onore.
La donna, che rappresentava l'onore, al suo piede sinistro aveva un globo mentre la sua mano teneva un'iscrizione su una tavoletta; a destra, era localizzata l'allegoria che simboleggiava la Gloria. La sua gamba destra teneva un ramo di alloro e lo stesso ai suoi piedi, era posta una corona sempre di alloro. Su ogni pianerottolo c'erano grandi vani, illuminati da lampadari placcati in oro, che ospitavano accoglienti salottini. Al piede del primo gradino, sullo scalone "A", la scala era ornata di un cherubino di stile XVII secolo, con una torcia: sullo scalone "B" e si trovava invece un grande candelabro. Fabbricato da Perry & Co a Londra, l'enorme lampadario di cristallo che portava 21 lampadine ad incandescenza, che illuminavano il grande scalone di notte.
Sul pianerottolo dello scalone "A" dove si trovava l'orologio, i passeggeri dovevano salire i 12 gradini di una delle due rampe di scale, quindi altri 7 sempre di una delle due rampe superiori che consentivano l'accesso al ponte imbarcazioni.

La testata di ogni gradino era protetto da uno zoccolo d'ottone; lo scalone, come detto, era sormontata da una cupola, costituita da un insieme di pannelli di vetro smerigliato incastonato in un rinforzo di ferro forgiato, che lasciava filtrare la luce del giorno.
Sul ponte A, il grande scalone "A" emergeva sulla hall d'entrata di prima classe; di fronte ai gradini, un corridoio conduceva alla sala di lettura e di scrittura come pure al salone. Sul ponte D, emergeva sul grande salone di ricevimento sempre di prima classe, attiguo alla sala da pranzo. Di fronte alla scala, lungo la parete del salone di ricevimento, si trovava un arazzo che rappresenta due cacciatori accompagnati da un cane; la doppia rampa di scale conduceva sul ponte E. Il grande scalone "A" aveva tuttavia un'estensione fino al ponte F: una semplice rampa dal ponte E al ponte F permetteva di servirsi della piscina e del bagno turco: al vertice della grande scala, si trovava l'accesso verso il ponte delle imbarcazioni.

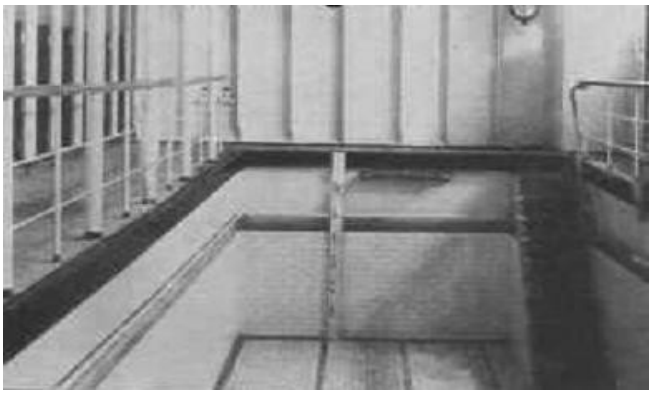


Grande scalone "B" di Prima Classe

Candelabro che ornava il Grande scalone "B"

Nella parte posteriore della nave, tra il terzo e quarto camino, si trovava il grande scalone "B", controparte dello scalone "A", che collegava il ponte A al ponte C. Meno grande e meno maestoso del grande scalone "A", quest'ultimo era decorato in uno stile identico, con stessi rivestimenti di quercia e le stesse ringhiere raffinate di ferro forgiato. Il grande scalone "B" conduceva alla sala di ricevimento, ricoperta con pannelli bianchi, che era adiacente alla sala da pranzo. Al momento del naufragio, la rottura della nave si produsse appena al livello di questo scalone "B", cosa che spiega perchè sono stati scoperto maggiormente di pezzi ed oggetti diversi che provengono da questa scala che dal suo omologo. I pannelli e le balaustre di legno che hanno adornato le scale sono ormai introvabili poiché corrosi dai batteri che regnano nei fondi subacquei; quanto ai rinforzi delle scale e delle cupole, fatti d'acciaio o di ferro forgiato, le varie spedizioni non hanno trovato traccia: vuoi che siano nascoste nel fango del fondale marino, vuoi che siano anche state preda degli stessi microrganismi marini.
Del grande scalone "A", oggi non resta più nulla.

La piscina ed il bagno turco



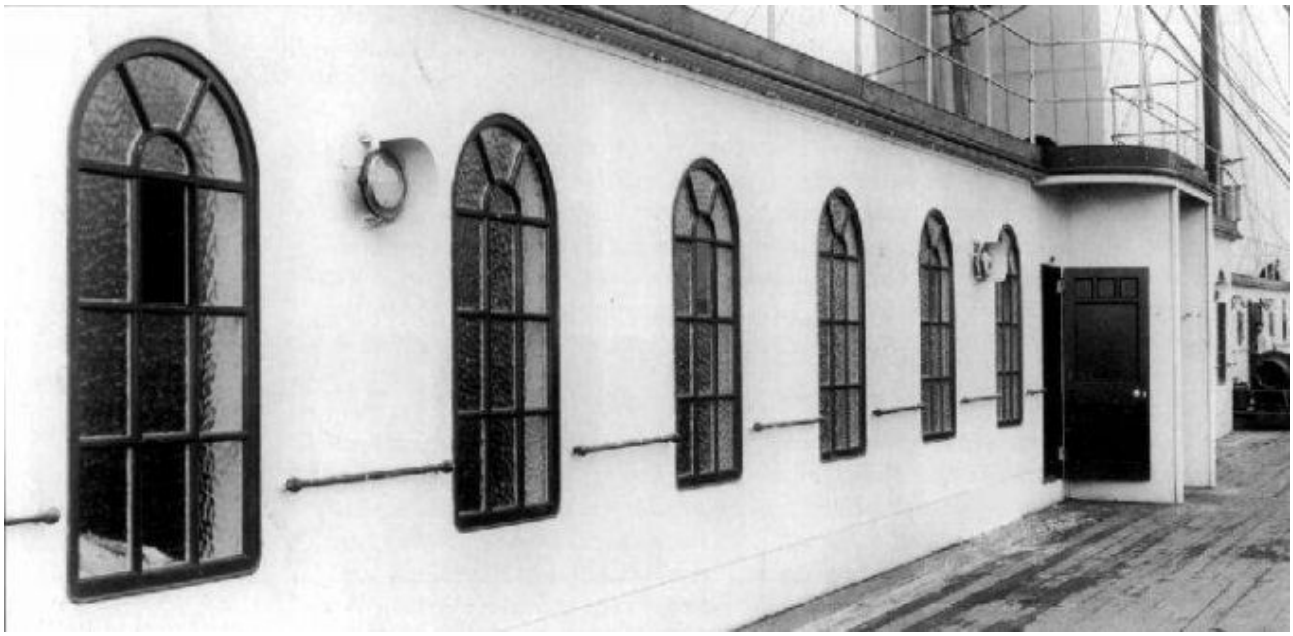
Il **TITANIC** aveva una delle migliori piscine mai viste in una nave da crociera transoceaniche. La piscina era dislocata sul lato di tribordo del ponte F, poco distante dal bagno turco, e si estendeva fino al ponte G; la vasca era piccola ed era concessa in uso ai passeggeri della Prima Classe.

La piscina ed il bagno turco erano riservati alle donne tra le 10 a.m. e l'1 p.m., per gli uomini dalle 2 p.m. alle 6 p.m. I biglietti d'accesso si acquistavano all'Ufficio Richieste (ponte C) al prezzo di 1 dollaro o 4 scellini.

L'utilizzo della piscina era offerta gratuitamente agli uomini della Prima Classe dalle 6 a.m. alle 9 a.m. L'acqua riscaldata della vasca era alta 6 piedi.
Il Colonnello Archibald Gracie, che scrisse una delle migliori cronache dell'affondamento del **TITANIC**, era in piscina la mattina della collisione, e notò che "in nessuna piscina non sono mai stato meglio. Ero così contento che avrei dovuto avere il presentimento che quello doveva essere il mio ultimo tuffo e che prima di un altro giorno mi sarei trovato nuotare per la mia vita in mezzo all'oceano, sott'acqua e in superficie, ad una temperatura di 28° F (0° C)!".

La palestra

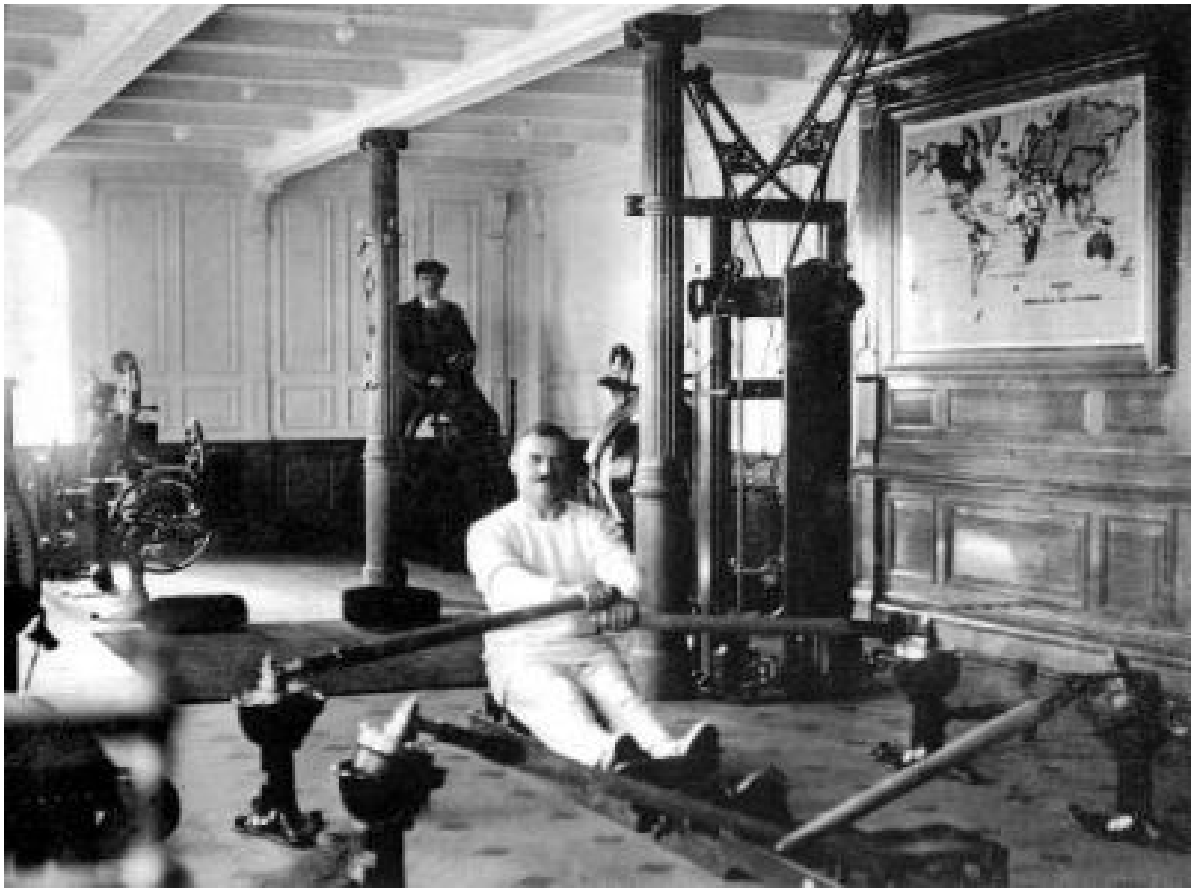
Un'installazione molto rara sui transatlantici dell'epoca si trovava a bordo del **TITANIC**: la palestra.
Nel suo numero speciale dell'estate 1911, dedicato all'*Olympic* e al **TITANIC**, la rivista britannica The Shibuilder definiva così la palestra installata a bordo: "In questa sala, i passeggeri di prima classe potevano dedicarsi alle gioie dell'equitazione, della bicicletta, del remo, ecc., ed allenarsi così in modo proficuo, senza parlare del piacere che riceveranno."



La palestra sul **TITANIC** era localizzata sulla lato di dritta del ponte delle imbarcazioni, giusto dietro alla sala di entrata di Prima Classe, e vicina al secondo fumaiolo. Era costituita da una sala lunga di 13,40 metri, larga 5,50 metri per 2,90 metri di altezza; illuminata da otto vetrate, di dimensioni eccezionali che davano sul ponte. I muri interni della sala erano rivestiti di perline di pino laccato bianco, con un rivestimento in quercia. Il soffitto, laccato bianco, era a cassettoni ed il suolo era di linoleum bianco brillante con una losanga bruna ad ogni angolo. Di fronte alle finestre, si trovavano due enormi pannelli luminosi: uno rappresentava un planisfero che indicava le rotte dei piroscafi della White Star Line attraverso il mondo, mentre l'altro mostrava i piani in taglio dell'*Olympic* e del **TITANIC**. Delle comode poltrone di vimini adornavano il locale.
La palestra non possedeva il guardaroba: gli unici attaccapanni erano fissati sui pannelli della sala affinché i passeggeri potevano depositare i loro vestiti. Parecchie fotografie dell'interno della palestra furono prese a bordo del **TITANIC**: si poteva notare come la palestra fosse attrezzata con i più moderni attrezzi disponibili all'epoca; non esiste tuttavia un inventario preciso degli apparecchi installati.
Appoggiandomi sulle informazioni fornitemi dai Cantieri Harland & Wolff, sull'attrezzatura dell'epoca e sulle fotografie scattate a bordo, è tuttavia possibile stilare un elenco, seppur non ufficiale, degli attrezzi installati. Alcuni sono sempre d'attualità, come il cavallo, il vogatore, la palla medica, la spalliera, la cyclette, il punching ball, gli estensori, i bilancieri, il tappeto per esercizi al suolo. Altre, oggi in disuso, producevano effetti stupefacenti, come la macchina a rotazione del tronco, la macchina ad attrito ventrale, la macchina ad attrito dorsale.
La palestra del **TITANIC** era fornita anche di due "macchine ad equitazione", una era riservata ai signori, e l'altra alle signore. Il cliente, seduto sulla sella con i piedi nelle staffe, era così sottoposto a scossoni verticali che riproducevano le andature del trotto o quelle del galoppo del cavallo. Una breve redine, fissata a quello che simulava il collo dell'animale, gli permetteva di assicurarsi all'attrezzo.

Vicino alle finestre di tribordo, non lontano dalla porta d'entrata della palestra, vi era il “cammello elettrico”. Su questa macchina il cliente si sedeva a parte su un'ampia sede a metà attrezzo, ed era sottoposto a scossoni che, grazie ad una combinazione di movimenti orizzontali e verticali, causavano la rotazione del tronco, come se fosse stato appunto sul dorso di un cammello. Entrambi gli attrezzi citati poc’anzi era funzionanti grazie ad un motore elettrico.
Nel 1986, quando Robert Ballard, scopritore del relitto del **TITANIC** l'anno precedente, ritornò esplorarlo, il suo gruppo prese una grande quantità di fotografie: una delle fotografie mostrava perfettamente, alla parte posteriore di una una delle finestre della palestra, la leva di comando del cammello elettrico.
Le due biciclette fisse (cyclette) della palestra erano situate di fronte alla porta d'entrata, a destra del pannello che presenta il **TITANIC**. La fotografia qui a fianco fu scattata a Southampton, sicuramente poco prima della partenza del **TITANIC**, quando cioè i passeggeri di qualsiasi classe, gli ospiti e gli accompagnatori, potevano visitare gli impianti. Ecco il motivo per cui il passeggero di seconda classe Lawrence Beesley (sullo sfondo della fotografia) ed un'amica (in primo piano), venuta ad assistere alla sua partenza, sono fotografati insieme sulle biciclette fisse. Durante la traversata, le signore ed i signori non potevano accedere alla palestra nello stesso momento. Il salone era aperto agli stessi orari dei bagni turchi, cioè dalle 10 alle 13 per le signore, e dalle 14 alle18 per i signori. Per i bambini l'accesso, dalle 13 alle 15, alle attrezzature era gratuito. I biglietti d'entrata, costavano di 50 centesimi di dollaro o 2 scellini e potevano essere comperati all'ufficio del commissario di bordo, e davano diritto ad una sola seduta di una mezz'ora. La sala era sotto la responsabilità dell’istruttore Thomas W. McCawley, di 36 anni, il cui salario era di 3 lire sterline e 15 pence. La fotografia più famosa del sala della palestra del **TITANIC** è quella scattata dal padre Frank Browne, tra la partenza Southampton e lo scalo di Queenstown dove scese, e sulla quale si vede Thomas W. McCawley, in tuta e scarpe di tennis bianche, che fa una dimostrazione sul vogatore.

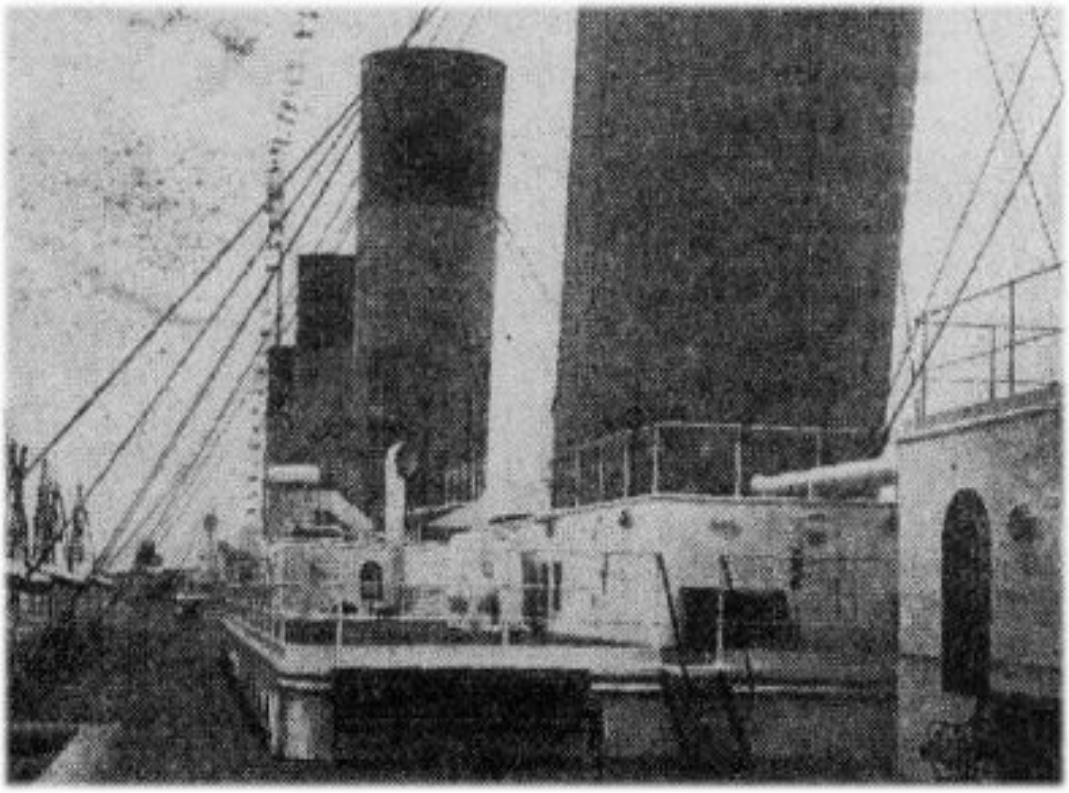
In questa fotografia alle spalle di Thomas W. McCawley, si può vedere, su un cavallo elettrico, l'elettricista William Parr, membro del gruppo di garanzia dei Cantieri Harland & Wolff. Durante la tratta tra Belfast e Southampton, quando il **TITANIC** aveva lasciato il cantiere di costruzione per raggiungere il suo porto d'imbarco, gli operai dei cantieri Harland & Wolff vollero tutti provare il cammello elettrico. Il risultato fu che si guastò. Si volle allora fare intervenire l’elettricista, ma era troppo occupato da un’altra parte. È per questo che William Parr dovette intervenire per rimettere l'apparecchio in funzionamento e provarlo. I motori ed ingranaggi che servirono per azionare sia il "cavallo meccanico" sia il "cammello eletrrico" erano protetti da una rete.
La notte del naufragio, la palestra offrì un rifugio al caldo ai passeggeri che attendevano di essere imbarcarti nelle scialuppe di salvataggio. Thomas McCawley, restò al suo posto ed incoraggiò i passeggeri a giocare con l'attrezzatura sportiva, per distrali da cattivi pensieri, mentre la nave affondava lentamente. È nella sala della palestra dove John Jacob Astor e la sua giovane moglie Madeleine, incinta, trascorsero i loro ultimi momenti insieme, con indosso i giubbotto di salvataggio e seduti sui cavalli elettrici in inattività. Siccome faceva troppo freddo sul ponte, il giocatore di tennis Richard Norris Williams e suo padre entrarono nella palestra per trovare una temperatura più clemente. Quando giunse il momento di abbandonare la nave, Thomas McCawley dichiarò ad un sopravvissuto che non avrebbe indossato il giubbotto di salvataggio poiché ciò lo avrebbe impacciato nel nuotare. Purtroppo, McCawley scomparì nel naufragio. Il suo corpo, se mai fu trovato, non fu mai identificato.



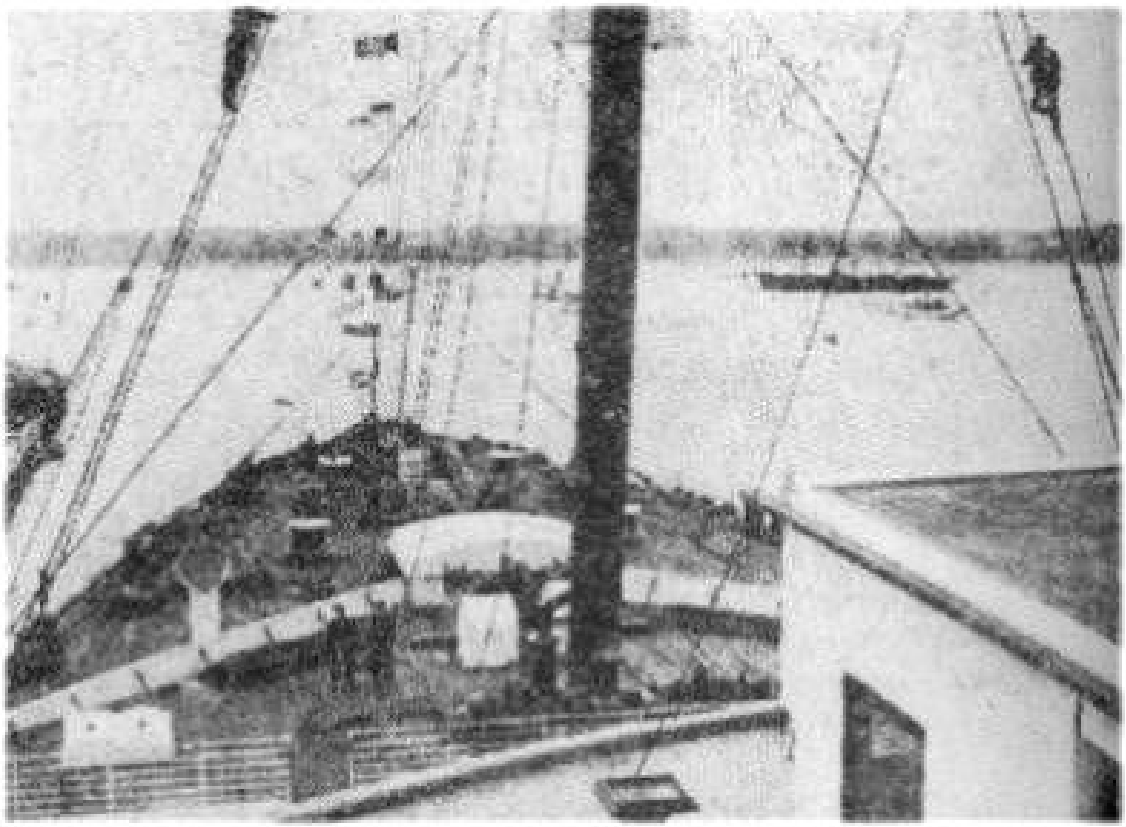
La camera oscura

Tra le installazioni che la White Star Line aveva previsto per la comodità e la distrazione dei suoi passeggeri di Prima Classe, si trovava una camera oscura, interamente attrezzata, nella quale i dilettanti della fotografia potevano esercitare le loro competenze e sviluppare essi stessi i loro negativi.
Questo locale, come appariva sui piani originali del **TITANIC**, era localizzato sul lato di tribordo del ponte A, dietro al salone di prima classe e vicino al terzo fumaiolo: era accessibile anche dalla passeggiata sempre di prima classe.
Si ignora purtroppo tutto di questa camera oscura: non esiste né descrizione del del locale, né del materiale e dei prodotti chimici di cui era attrezzata, né tantomeno testimonianze che attestino che fu utilizzata durante la traversata, né soprattutto fotografie.
Sui piani finali della nave (si sa che la progettazione del **TITANIC** ha subito un buon numero di modifiche fino al momento della sua partenza) la camera oscura fu sostituita da un guardaroba.
Perché sarebbe stata sostituita la camera oscura con un guardaroba non mi è dato a sapere.

Fotografie scattate a bordo



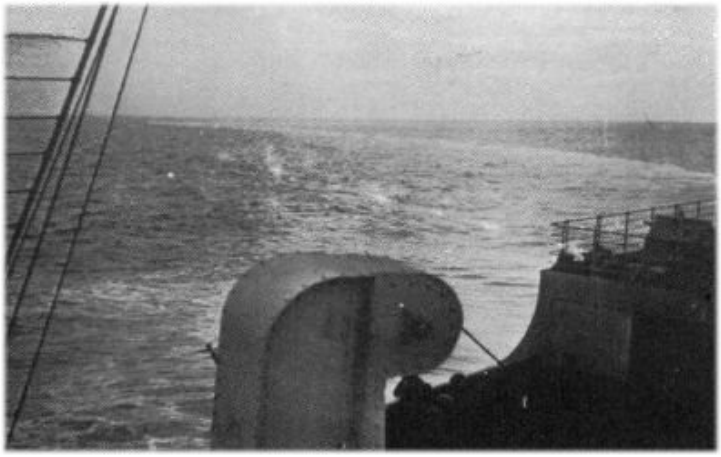
Ponte imbarcazioni: passeggiata di seconda classe



Veduta della prua

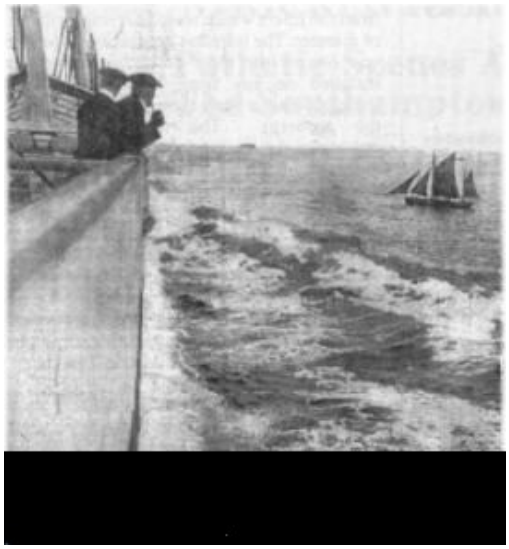
Ponte imbarcazioni: passeggiata di seconda classe

Passeggeri di seconda classe



Vista sul mare dal ponte A

Fotografia scattata dal ponte A verso il ponte delle imbarcazioni



Vista sul mare dal ponte delle imbarcazioni

Passeggeri che osservano il mare dalla passeggiata coperta di seconda classe

La stamperia o tipografia

Un'installazione poco conosciuta è oggetto di questa pagina: la stamperia o tipografia del **TITANIC**. Due altri argomenti sono menzionati: il servizio di stenografia e di dattilografia, così come la pubblicazione dell'Atlantic Daily Bullettin, il bollettino quotidiano di notizie affisse a bordo del **TITANIC**.

Il **TITANIC** era certamente fornito di una stamperia a bordo; sui piani originali, questa stamperia era ubicata sul ponte D, sul lato di babordo della nave, giusto appena dietro alla sala da pranzo di prima classe. Sui progetti successivi, la stamperia fu sempre rappresentata sul lato di babordo dello stesso ponte D, ma in una posizione diversa: alla parte posteriore del deposito dei viveri. Come nel caso già menzionato della camera oscura non esiste alcuna fotografia della stamperia del **TITANIC**, né un inventario della sua attrezzatura. L'assistente di bordo, tipografo, Albert Mishellany, 52 anni, di origini libanesi, era il responsabile della stamperia; percepiva un salario mensile di 6 lire sterline. Era aiutato, nel suo compito, da Ernest Theodore Corben, 27 anni, così come il suo responsabile aveva servito sull'*Olympic*: il suo salario mensile era di 4 lire sterline. Durante il viaggio, Mishellany e Corben stamparono soprattutto gli elenchi di passeggeri, i menu del Ristorante à la Carte e delle altre sale da pranzo, come pure i programmi dei diversi eventi che avrebbero avuto luogo a bordo. Un'altra parte del loro lavoro consistette nel soddisfare le domande personali dei passeggeri di prima classe: stampa di inviti a pranzi privati e relativi menu.

Albert Mishellany ed Ernest Theodore Corben furono tutti e due vittime del naufragio. I loro corpi, se furono trovati, non furono mai identificati.

Come nei più grandi hotel a terra, la White Star Line aveva messo a disposizione dei passeggeri di Prima Classe un servizio di stenografia e di dattilografia. Fra i passeggeri di prima classe, si trovavano numerosi uomini d'affari che desideravano dare alle loro missive un carattere più ufficiale del semplice manoscritto. Per la redazione di tali lettere, dovevano rivolgersi all'ufficio del commissario di bordo che metteva a loro disposizione un stenografo ed un dattilografo. Il costo di questo servizio era di uno scellino (o 25 cent di dollaro) per una lettera, oppure di 2,5 penny (o 5 cent) per un foglio di cento parole.

Lo stenografo era del **TITANIC** fu George Frederick Turner, 32 anni, che percepiva per questo suo lavoro un salario mensile di 4 lire sterline e 10 scellini. È probabile che dattilografava lui stesso la posta e che lo studiolo adibito allo scopo fosse posto sul ponte C, vicino alla grande scalone prima classe, nell'ufficio del commissario di bordo, Herbert Walter McElroy, e del suo assistente, Reginald L. Barker, o nel ufficio informazioni attiguo.

Barker, McElroy e Turner furono tutti vittime del naufragio. I corpi di Turner e Barker, se furono trovati, non furono mai identificati, mentre il cadevere di McElroy fu trovato dalla *Mackay-Bennett* ed abbandonato al mare.

Come era uso sulle navi delle grandi linee transatlantiche, i passeggeri di prima classe del **TITANIC** beneficiavano della lettura di un quotidiano di bordo: l'Atlantic Daily Bullettin. È molto probabile che l'Atlantic Daily Bullettin fosse composto da una parte prestampata a terra, che comprendeva articoli d'interesse generale e annunci (il termine di "pubblicità" non era in uso all'epoca), mentre le notizie ricevute dalla stazione radio della nave furono in seguito dattilografate. Vi si trovavano così articoli d'interesse letterario, artistico e scientifico, gli ultimi echi delle mondanità, un buon numero di annunci, come pure tutte le informazioni ottenute grazie alle informazioni captate dall'impianto radio a lunga distanza, come le notizie quotidiane, gli ultimi andamenti della borsa ed i risultati delle corse dei cavalli. Vi furono senz'altro aggiunti il menù del pranzo del giorno, la distanza percorsa dal **TITANIC** ed i nomi delle navi incrociate, come pure gli eventi previsti a bordo. Ogni notte, era incarico dell'operatore radio Jack Phillips ritrascrivere le informazioni ricevute dalla stazione Marconi. Phillips inviava una copia all'ufficio del commissario di bordo, dove qui i bollettini furono dattilografati sia dal commissario di bordo, sia da parte del suo assistente, che da parte dello stenografo Turner, su un semplice foglio prestampato: l'Atlantic Daily Bullettin, appunto. Questo bollettino non era dunque stampato dalla tipografia di bordo, e non possedeva la forma di un giornale così come la conosciamo oggi. Nessuna copia di questa pagina quotidiana è stata opreservata al naufragio, non si può dunque avere un esempio preciso del proprio

contenuto.
Atlantic Daily Bullettin era affisso ogni notte nel sala fumatori di prima classe e qui, la mattina, i passeggeri non trascuravano di commentarlo ed, in particolare, impegnare scommesse sulla prossima distanza quotidiana percorsa dalla nave.
Si pensa generalmente che Atlantic Daily Bullettin fosse distribuito ai passeggeri di prima classe al momento della loro colazione, che prendevano nelle loro cabine o nella sala da pranzo. È tuttavia poco probabile che la copia dattilografata sia stata riprodotta in un discreto numero di copie. Benché i ciclostili esistessero all'epoca, è poco probabile che il **TITANIC** ne fosse stato fornito. Questo ultima osservazione poggia sul fatto che non vi fu prova di passeggeri che affermarono di avere ricevuto una copia personale.

Costo di un biglietto

	1912 *lire sterline*	***2005*** ***€uro***
Costo di una suite di prima classe	870	**14.500,00**
Costo di un biglietto per cabina di prima classe	30	**500,00**
Costo di un biglietto per cabina di seconda classe	12	**200,00**
Costo di un biglietto per una buona cabina di terza classe	8	**135,00**
Costo di un biglietto per cabina di terza classe	3	**35,00**

Per avere un'idea dei costi vedasi lo stipendio dell'equipaggio

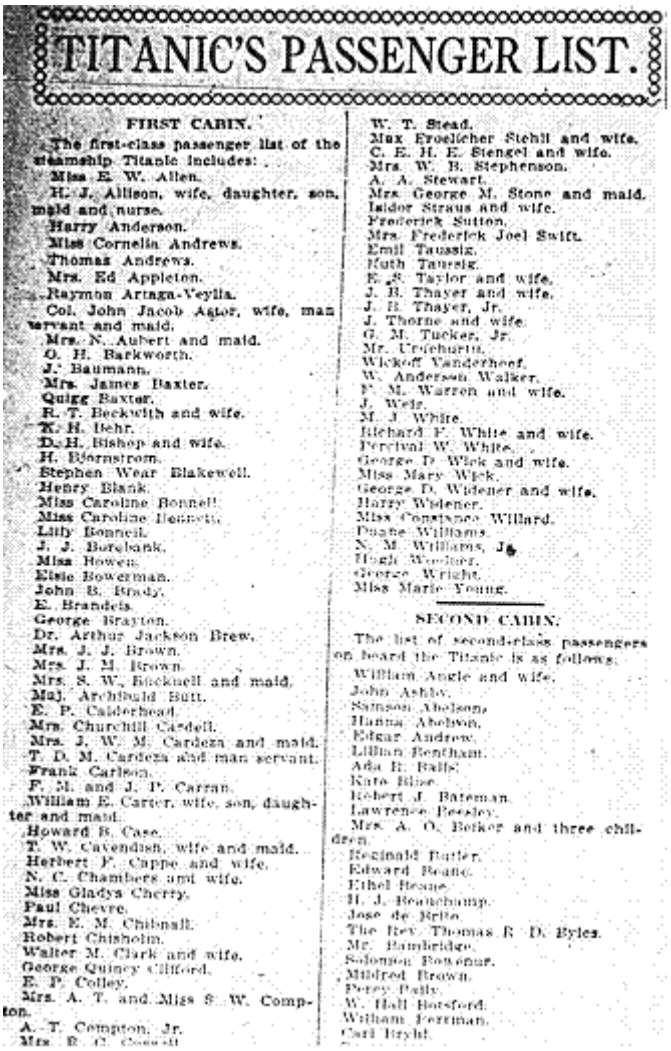
Capitano Edward J. Smith	105	**1.750,00**
Cameriera Annie Robinson	3	**50,00**

NB.: le cifre sono state arrontondate per eccesso

I passeggeri

l **TITANIC** mise la prora verso l'Atlantico con a bordo 2.223 persone, dopo il naufragio, solo 705 di queste si salvarono.
I naufraghi furono tutti recuperati dal transatlantico *Carpathia* della Cunard, che fu tra i primi ad accorrere in aiuto. Purtroppo però, arrivò sul luogo della sciagura verso le 4 del mattino, quando ormai tutto era finito già da qualche ora. Agli occhi dei soccorritori, uno spettacolo orribile: centinaia di corpi privi di vita galleggiavano assieme a numerosissimi rottami del **TITANIC**.
In seguito al disastro i giornali di tutto il mondo si precipitarono a riportare la lista dei passeggeri evidenziando i sopravvissuti dai deceduti nel naufragio.

Il **TITANIC** era indubbiamente la nave di linea più lussuosa che avesse mai solcato gli oceani. La sala da pranzo di Prima classe aveva una capacità di 532 posti a sedere ed era arredata in stile Giacomo I, con colonne dorate e suppellettili d'argento finemente lavorate. Alcuni locali, come le stanze di lettura o da fumo, erano in stile georgiano e decorati con vetri colorati e con elaborati intarsi di madreperla sui pannelli di mogano delle pareti.
La sala da pranzo di Seconda classe poteva ospitare 394 passeggeri seduti e, come tutti i locali di questa classe, aveva le pareti decorate con pannelli in legno. Anche gli alloggi di Terza classe erano confortevoli. La sala da pranzo era stata costruita con legno di pino verniciato di bianco ed i locali collettivi avevano le pareti smaltate di bianco e sedie di teak.
Tra i 2223 passeggeri del viaggio inaugurale, spiccarono nomi illustri del tempo tra questi John Jacob Astor (il più ricco a bordo), Benjamin Guggeheim (il magnate del rame) ed Isidor Straus (il fondatore dei grandi magazzini Macy's).
Le enormi dimensioni della nave fecero sì che il **TITANIC** diventasse un vero e proprio microcosmo che riproduceva fedelmente la società a lui esterna e la disposizione rigorosa dei passeggeri delle tre classi confermava questo particolare.



TITANIC'S PASSENGER LIST.

FIRST CABIN.

The first-class passenger list of the steamship Titanic includes:
Miss E. W. Allen.
H. J. Allison, wife, daughter, son, maid and nurse.
Harry Anderson.
Miss Cornelia Andrews.
Thomas Andrews.
Mrs. Ed Appleton.
Raymon Artaga-Veylla.
Col. John Jacob Astor, wife, man servant and maid.
Mrs. N. Aubert and maid.
O. H. Barkworth.
J. Baumann.
Mrs. James Baxter.
Quigg Baxter.
R. T. Beckwith and wife.
K. H. Behr.
D. H. Bishop and wife.
H. Bjornstrom.
Stephen Wear Blakewell.
Henry Blank.
Miss Caroline Bonnell.
Miss Caroline Bonnell.
Lilly Bonnell.
J. J. Borebank.
Miss Bowen.
Elsie Bowerman.
John B. Brady.
E. Brandeis.
George Brayton.
Dr. Arthur Jackson Brew.
Mrs. J. J. Brown.
Mrs. J. M. Brown.
Mrs. S. W. Bucknell and maid.
Maj. Archibald Butt.
E. P. Calderhead.
Mrs. Churchill Candell.
Mrs. J. W. M. Cardeza and maid.
T. D. M. Cardeza and man servant.
Frank Carlson.
F. M. and J. P. Carran.
William E. Carter, wife, son, daughter and maid.
Howard B. Case.
T. W. Cavendish, wife and maid.
Herbert F. Cappe and wife.
N. C. Chambers and wife.
Miss Gladys Cherry.
Paul Chevre.
Mrs. E. M. Chibnall.
Robert Chisholm.
Walter M. Clark and wife.
George Quincy Clifford.
E. P. Colley.
Mrs. A. T. and Miss S. W. Compton.
A. T. Compton, Jr.
Mrs. R. C. Cornell.
W. T. Stead.
Max Froelicher Stehli and wife.
C. E. H. E. Stengel and wife.
Mrs. W. B. Stephenson.
A. A. Stewart.
Mrs. George M. Stone and maid.
Isidor Straus and wife.
Frederick Sutton.
Mrs. Frederick Joel Swift.
Emil Taussig.
Ruth Taussig.
E. S. Taylor and wife.
J. B. Thayer and wife.
J. B. Thayer, Jr.
J. Thorne and wife.
G. M. Tucker, Jr.
Mr. Uruchurtu.
Wickoff Vanderheof.
W. Anderson Walker.
F. M. Warren and wife.
J. Weir.
M. J. White.
Richard F. White and wife.
Percival W. White.
George D. Wick and wife.
Miss Mary Wick.
George D. Widener and wife.
Harry Widener.
Miss Constance Willard.
Duane Williams.
N. M. Williams, Jr.
Hugh Woolner.
George Wright.
Miss Marie Young.

SECOND CABIN.

The list of second-class passengers on board the Titanic is as follows:
William Angle and wife.
John Ashby.
Samson Abelson.
Hanna Abelson.
Edgar Andrew.
Lillian Bentham.
Ada E. Bally.
Kate Bliss.
Robert J. Bateman.
Lawrence Beesley.
Mrs. A. O. Botker and three children.
Reginald Butler.
Edward Beane.
Ethel Beane.
H. J. Beauchamp.
Jose de Brito.
The Rev. Thomas R. D. Byles.
Mr. Bainbridge.
Solomon Bonnour.
Mildred Brown.
Percy Daily.
W. Hall Botsford.
William Berman.
Carl Bryhl.

Fotografie di alcuni passeggeri a bordo del **TITANIC**

Madeleine eJohn Jacob Astor

Lawrence BEESLEY

Helen BISHOP

Margaret BROWN

Archibald BUTT

Padre Thomas BYLES

Charlotte CARDEZA

William CARTER

Robert DANIEL

Lucy DUFF GORDON

Cosmo DUFF GORDON

Dorothy GIBSON

Eva HART

Edwiga GOLDENBERG

Samuel GOLDENBERG

Archibald GRACIE

Benjamin GUGGENHEIM

Clara HAYS

Charles HAYS

Elisabeth ISHAM

Clarence MOORE Elisabeth NYE Arthur PEUCHEN Contessa di ROTHES

Elisabeth ROTHSCHILD William STEAD Annie STENGEL Isidor STRAUS

Ella WHITE George WIDENER Marie YOUNG

I passeggeri del TITANIC

Il lavoro che vado a presentare in questa pagina è frutto di appassionate e lunghe ricerche nonchè di approfondite letture delle scarne biografie dell'epoca di tutti i passeggeri del **TITANIC**. Ho cercato di fornire un quadro abbastanza sintetico delle diverse realtà occupazionali presenti a bordo del lussoso transtlantico. Ovviamente i dati si riferiscono ai soli passeggeri (indifferentemente maschi o femmine) e non ai membri dell'equipaggio, le cui mansioni sono elencate in un'altra pagina del sito: non a tutti è stato possibile attribuire una professione in quanto questa manca dai dati anagrafici desunti. In totale sono stati presi in considerazione 618 passeggeri sui 1324 totali tra la prima, la seconda e la terza classe; bisogna anche considerare ove manca il dato relativo all'attività svolta la condizione di certuni passeggeri: vuoi che essi erano bambini vuoi che essi erano emigranti in cerca di fortuna e quindi senza occupazione fissa ed il dato gioco forza è stato omesso.

1 agente di commercio
1 agente teatrale
3 agenti di cambio
4 agenti immobiliari
3 albergatori
1 architetto
1 architetto navale
1 artista
10 assistenti tecnici
6 autisti
1 aviatore
4 avvocati
3 banchieri
2 baristi
17 benestanti
5 calzolai
2 camerieri
1 camonista
2 cantanti
6 casalinghe
1 ceramista
2 chimici
15 commercianti
2 commessi
100 contadini
1 corniciaio
1 cuoco
1 disegnatore
10 domestici
3 droghieri
1 elettricista
4 fabbri
1 facchino
12 falegnami/carpentieri
1 fattorino
4 ferramenta
1 fiorista
2 funzionari

1 fuochista
4 giardinieri
1 giocatore d'azzardo
5 gioiellieri
4 giornalisti
2 giudici
11 governanti
2 idraulici
7 imbianchini
6 impiegati
34 imprenditori
1 infermiera
1 ingeniere elettronico
3 ingeniere meccanici
1 insegnante
1 intagliatore
3 latifondisti
1 lattoniere
1 libraio
2 macellai
1 magazziniere
2 maggiordomi
1 maniscalco
16 marinai
6 meccanici
4 medici
4 militari
16minatori
1 missionario
6 muratori
10 musicisti
3 nursey
162 operai
1 operatore cinematografico
1 manovratore di gru
6 panettieri
1 parrucchiere
2 pasticceri
1 pensionato
2 politici
8 preti
1 pubblicitario
10 sarti
2 scrittori
2 segretarie
4 sportivi professionisti
5 stallieri
7 studenti
1 tappezzerie
1 tipografo
1 tornitore
3 venditori

La nazionalità dei passeggeri

Direttamente collegato al lavoro eseguito sulle professioni dei passeggeri a bordo del **TITANIC** s'innesta il presente lavoro. Quando il **TITANIC** partì da Southampton per il suo viaggio inaugurale il 10 aprile 1912, trasportò 1324 passeggeri di quasi 30 paesi: esistono delle statistiche registrate di quanti passeggeri presenti a bordo del **TITANIC** furono di cittadinanza britannica piuttosto che americana oppure canadese o di altre nazionalità?
La maggior parte della fonti cita semplicemente "British" e "non-British", inglese e non-inglese. Un'analisi utile ed interessante, forse anche un po' anche noiosa, non priva di problematiche etico – culturali, una preoccupazione in più che ho avuto mentre compilavo le liste.
Per esempio, Wiljo Hamalainen, bambino passeggero di seconda classe, era finlandese ma viveva in America, fu classificato come americano o come finlandese? Ci furono molti siriani con però residenza in Libano e molti austriaci con la residenza in Croazia. Potrebbe questo essere il caso che i passeggeri libanesi e croati furono denominati allora siriani ed austriaci?
Dubbi di questa natura sono parzialmente dovuti ad una mancanza di perizia geografica da parte degli impiegati che composero le liste originali (particolarmente quando vi furono difficoltà di lingua). Occorre anche dire che nel 1912, ad esempio, la Croazia faceva parte dell'impero Austro-Ungarico, così pure gli sloveni ed i bosniaci e l'unico passeggero jugoslavo, e quindi giustificare il fatto che i croati furono elencati come austriaci. Similmente, i libanesi (principalmente i rifugiati cristiani) furono elencati come siriani.
A fronte di tutte le difficoltà avute, questo studio ha privilegiato nell'assegnare la nazione di appartenenza l'ultima residenza conosciuta del passeggero: ecco la ragione come, ad esempio, che gli italiani a bordo, che in totale furono trentacinque, soltanto dieci rientrano in questa statistica mentre gli altri, che però risultarono essere domiciliati nel Regno Unito, risultano essere conteggiati come inglesi.
I numeri nudi e crudi ci concentrano l'attenzione su un certo numero di situazioni evidenti, come la bassa quantità di svedesi che sono sopravvissuti, soltanto 27 su 113. Ma sono stato scosso per il tributo terribile dell'incidente pagato dai bulgari nella terza classe (33 anime e non un singolo superstite!).
Interessante notare che 1 su 3 dei britannici, così pure per gli irlandesi, sia sopravvissuto.

La lista ufficiale

	passeggeri			sopravvissuti			totale	
nazione	1^	2^	3^	1^	2^	3^	a bordo	sopravvissuti
Austria	1	1	44	0	0	7	46	**7**
Belgio	1	1	22	1	0	5	24	**6**
Bulgaria			33			0	33	**0**
Canada	27	2	5	13	1	0	34	**14**
Cina			8			6	8	**6**
Danimarca		3	7		0	1	10	**1**
Finlandia		4	55		2	17	59	**19**
Francia	12	14	5	12	7	0	31	**18**
Germania	3	3	4	3	0	1	10	**4**
Giappone		1			1		1	**1**
Gran Bretagna	50	169	122	20	68	16	341	**104**
Grecia			4			0	4	**0**
Irlanda	3	4	113	0	1	38	120	**39**
Italia	2	4	4	1	2	1	10	**4**
Messico	1			0			1	**0**
Norvegia		1	25		0	8	26	**8**
Olanda	1			0			1	**0**
Portogallo		1	3		0	0	4	**0**
Russia		9	18		3	6	27	**9**
Siria		2	79		1	31	81	**32**
Spagna	3	4		2	4		7	**6**
Svezia	3	6	104	2	2	23	113	**27**
Svizzera	6	1	4	6	1	0	11	**7**
Turchia	1		8	1		2	9	**3**
Ungheria		3			1		3	**1**
Uruguay	3			0			3	**0**
USA	212	52	43	138	24	12	307	**175**

Nel redigere queste liste "ufficiali", l'occhio del lettore più attento potrà notare come sicuramente a bordo vi furono anche cittadini australiani, indiani, argentini, cubani, dei sudafricani ed un peruviano. A bordo, in seconda classe, vi era anche una coppia di coniugi originari del Siam quella dei signori Sylvia ed Albert Caldwell e loro figlio Gates. Vi era anche un egiziano, Mr. Hassah Hamad, che era al servizio del passeggero americano di prima classe Mr. Henry Sleeper Harper, e quindi assai probabilmente venne anch'egli classificato come cittadino statunitense.
Concludendo, ribadisco una volta ancor di più che la presente tabella a pure valore simbolico.

Gli italiani sul TITANIC

Allaria

Del Carlo

Gatti

Genovesi

Gilardino

Peracchio

Perotti

Poggi

Portaluppi

Purtroppo anche il popolo italiano deve registrare anch'esso le sue vittime nel terribile disastro del **TITANIC**.
Arduo il compito di risalire con certezza ad un elenco preciso degli italiani a bordo: tengo a precisare che, a parte qualche rara eccezione, i trentacinque connazionali imbarcati sul **TITANIC**, quasi tutti furono emigranti in terra inglese e quindi con relativo domicilio sul suolo britannico, ragion per cui sulle carte ufficiali figurarono come essere cittadini inglesi a tutti gli effetti, e tale sarà anche la mia posizione nei loro riguardi.
Per rispetto alla loro madrepatria in questa pagina voglio fornire una lista completa, siano essi residenti o non in Italia; nella pagina del sito dedicato alle nazioni presenti a bordo del transatlantico i nostri trentacinque connazionali, per effetto di questa considerazione, si riducono a sei.
Prima di illustrare in una tabella il mio personalissimo elenco, vado a fornire uno stralcio delle informazioni che alcuni quotidiani italiani dell'epoca fornirono a riguardo

Corriere della Sera, edizione di giovedì 18 aprile 1912
"ANCORA MANCA UNA LISTA COMPLETA DEGLI ITALIANI NAUFRAGATI"
Londra,17 aprile - A mezzanotte nessuna nuova lista dei superstiti è pervenuta, sembrerebbe che tranne Portaluppi e Peracchi, sembra che nessuno degli italiani si sia salvato. Questa notte nella 50 famiglie di italiani a Londra si soffre per il dolore e per l'angoscia... c'è soltanto una lista parziale della squadra italiana imbarcata come camerieri sul **TITANIC**... è stato selezionato soltanto all'ultimo momento fra il personale degli hotel e dei ristoranti di Londra su richiesta del sig. Gatti e perché il giorno della partenza di **TITANIC** da Southampton era imminente, non ci fu il tempo di informare la direzione dell'azienda la lista completa della squadra iscritta... Il sig. Gatti aveva questa lista e si era riservato di telegrafare l'elenco generale alla White Star Line a Southampton da New York. C'era un cameriere italiano, Venturini, che può considerarsi miracolosamente salvato. Ci ha telefonato questa notte da Newcastle, dove vive, dicendoci che...alla vigilia della partenza, per un malinteso, non ha ricevuto, il telegramma di conferma della White Star Line. Lui ha pensato che l'azienda ha rinunciato alle sue prestazioni ed ha accettato un'altra offerta di lavoro.

Corriere Mercantile, edizione di giovedì 18 aprile1912
"I NOMI DEGLI ITALIANI"
Abbiamo detto ieri che fra l'equipaggio del **TITANIC** vi eravamo molti nomi degli italiani, fra loro il sig. Gatti, il responsabile del servizio, il sig. Donini, il suo coadiuvatore, L. Mombello - L. Zarraghi, di 26 anni - C. Scavino di 42 - A. Rotta 23 - P. Piazza 30 - R. Urbini 22 - Valvassori 37 - N. Bazzi 33 - E. Ratti 23 - G. Casali 32 - G. Sesia 34 - G. Basilico 35 - R. Dioni 23 - V. Gilardini 24 - G. Banfi 25 - E. Poggio 26 - E. De Napoli 24 - D. Crovello 17 - A. Allaria 22 - B. Benardi 22 - L.

Piatti 17 - A. Perotti 20 - G. Scaccazzi 24 - R. Ricaldone 24 - A. Rigozzi 22 - G. De Martino 20 - A. Berraccio 20 - G. Donati 19 - A. Pedrini 21 - G. Pachero 20 - G. Monteverdi 23 - L. Desvernini 20 - F. Bertoldi 24 - E. Testoni 24 - L. Sartori 24 - G. Berraccio 18.
Nessuno dei nominativi degli italiani compare nella lista dei salvati.

Corriere della Sera, edizione di venerdì 19 aprile 1912
"ITALIANI NAUFRAGATI"
Londra, 17 aprile - Gli italiani a bordo del **TITANIC** erano più di 50: due direttori L. Gatti, 36 anni del ristorante e F. Scavino, due soprintendenti, Giuseppe Bochet e Nannini: 17 camerieri, 17 assistenti ed alcuni maggiordomi, oltre a più di un dozzina dei camerieri trasferiti dall'*Olympic* al **TITANIC** all'ultimo momento e di quelli i nomi sono sconosciuti. Qui sono i nomi dei camerieri e degli assistenti che appartengono alla squadra del **TITANIC**: Luigi Zarracchi, 26 anni; F. Nannini 42; Montello; Pompeo Piazza 30; Roberto Urbino di 22; ErnestoValvassori di 37 ; N. Bazzi 33; E. Ratti 23; C. Casali di 32; Gino Sesia di 34; G. Basilico 25; R. Vioni 32; V. Gilardini 31; V. Banfi 25; E. Poggi 26; E. De Napoli 24; L. Crovetto 17; Antonio Allaria 22; Battista Bernardi 22; Luigi Piatti di 17; Giovanni Saccaggi 24; Abele Rigozzi 22; G. De Martino 20; fratelli A. e G. Peracchi, di 20 anni il primo ed il secondo di 18; G. Donati di 19 anni; A. Pedrini 21; P. Rousseau, di 49; G. Sachero 20; G. Monteverde 23; L. Desvernini 20; C. Levy 30; F. Bertoldi 24; F. Salussoli 25; E. Testoni 24; C. Sirtori, Angelo Rotta di 23; N. Bazzi, V. Pirotti, Giovanni Ferretti, Rinaldo Ricaldone di 24, G. De Marsico. La colonia degli italiani a Londra è nella costernazione. La maggior parte dei naufraghi sono stati impiegati nell'anno negli hotel e nei ristoranti migliori della città. La loro famiglia sono afflitte ed angosciate. Un caso triste e poco conosciuto è quello di un cameriere di 22 anni Urbini...la moglie molto giovane che era incinta ed circa all'ultima settimana per avere il bambino. La povera donna ha dato alla luce oggi ad un bambino. I parenti caritatevoli hanno nascosto a lei il terribile disastro. Molti dei camerieri a bordo del **TITANIC** hanno mogli e figli a Londra...Gli uomini più in vista della colonia stanno pensando ad una sottoscrizione per le loro famiglie. Ho telefonato all'ufficio della White Star Line a Southampton ed ho saputo che fra i superstiti iscritti dalla *Carpathia* c'era il cameriere A. Peracchi. Il destino degli altri è sconosciuto, ma il fatto che uno è stato salvato fa sperare per gli altri. Stiamo aspettando ansiosamente le nuove liste dei superstiti. Fra l'equipaggio non ci sono altri italiani. Non c'è nome italiano sulla lista, a parte quello di un fuochista John Podista, che dalle notizie è un cittadino americano, ma nativo dell'Italia. Fra i passeggeri l'italiano, nell'ultima lista trasmessa dalla *Carpathia*, c'è soltanto il nome di Emilio Portalupi.

Il Lavoro, edizione di sabato 25 maggio 1912
LE VITTIME ITALIANE NEL DISASTRO DEL **TITANIC**
LONDRA, 24 - Appena avvenuta la catastrofe del **TITANIC**, il Consolato italiano in Londra iniziò le ricerche per appurare quanti cittadini italiani si trovassero a bordo del transatlantico e quanti ne rimasero vittime del disastro. Le richerche furono difficili, lunge e minuziose, ostacolate principalmente dal fatto che i registri, riguardanti il personale ed i passeggeri di terza classe della White Star Line, risultarono così incompleti e pieni di errori, da non essere di grande giovamento in richerche di questo genere. Non pertanto il Consolato dopo diligenti richerche in seno alle colonie italiane di Londra e di Southampton, è riuscito a formare una lista, presumibilmente completa, di tutte le vittime italiane del disastro del **TITANIC**, sia appartenenti al personale di bordo, sia figuranti fra passaggeri. La lista comprende quarantasette nomi per la massima parte regolarmente identificate dai funzionari del Consolato. I nomi sono i seguenti:
Allaria Battista di anni 23, nato a Molini di Triora (Sanremo), cameriere.
Banfi Ugo di Giuseppe Antonio, di anni 25, nato a Caravaggio (Bergamo), cameriere.
Basilico Giovanni di Cesare, di anni 25, nato a Desio (Milano), cameriere.
Bazzi Narciso, d'anni 33, di Brissagno (incerto se italiano o svizzero).
Bernadi Battista di anni 22, da Dronero (Roccabruna Cuneo).
Bertoldo Fioravanti (famiglia ad Ivrea) Bochet Pietro Giuseppe fu Giacomo Bernardo, di anni 42,

nato a St. Piere (Aosta), secondo capo cameriere. Vedova e figlia adottiva, un fratello a Southampton (moglie Eugenia Martinet di Thuile (Aosta).
Casali Giulio di anni 32, da Milano (?) cameriere.
Crovella Luigi di Stefano, d'anni 17, nato a S. Sebastiano Po (Torino), cameriere.
De Marsico Gianni di Domenico, di anni 20, nato a Milano, cameriere.
Gilardino Vincenzo fu Umberto, nato a Canelli, cameriere.
Podrini Alessandro di Ernesto, di anni 21, da Milano (?).
Peracchio Sebastiano di Carlo, d'anni 18, nato a Fubine (Alessandria) cameeriere.
Peracchio Alberto di Carlo, d'anni 20, nato a Fubine (Alessandria), cameriere.
Perotti Alfonso fu ....e di Emilia Del piombo, di anni 21, di Borgomanero, cameriere.
Piatti Luigi di Fortunè, d'anni 17, padre a Montecarlo, cameriere.
Piazza Pompeo di Domenico, di anni 33, nato a Londra, cameriere.
Poggi Emilio fu Giuseppe, d'anni 26, nato a Calice (Liguria) cameriere.
Ratti Enrico fu Francesco, d'anni 23, nato a Cassano d'Adda, cameriere.
Ricaldone Rinaldo di Gio. Battista, di anni 23, nato a Alessandria, cmaeriere.
Rigozzi Abelo d'anni 22, nato a Olivone (Canton Ticino). Incerto se Italiano o svizzero.
Rotta Angelo, d'anni 23, di Novara. Saccaggi Giovanni Giuseppe di Luigi, d'anni 26, nato a Cannobio.
Salusolia Giovanni fu Antonio, d'anni 25, nato ad Alice Castello, dispensiere. Scavino Candido di Giovanni, d'anni 43 di Guarenne (Cuneo-Alba).
Sesia Giacomo di Secondo, d'anni 24 nato a Narbone (Francia), oriundo di Cavagnolo, cameriere.
Testoni Ercole (famiglia a Vico Pancelorum - Bagni di Lucca).
Urbini Roberto di Attilio, d'anni 21 nato a Roma, primo cameriere (padre a Bagni di Montecatini).
Valvasori Ettore d'anni 37, nato a Montodine (Crema), cameriere.
Vioni Roberto fu Lorenzo, d'anni 26, nato a Roma, cameriere.
Zaracchi Leopoldo di Giovanni, d'anni 25, nato a Milano, cameriere.
Hermelin (non ancora identificato).
Sartori Lazzaro (non ancora identificato).
Ben o Beux o Beaux (non ancora identificato).
Donati Italo o G. (non ancora identificato).
Fei Carlo di Giuseppe, d'anni 19, di Fina (Ivrea), sguattero.
Gatti Luigi d'anni 36, di Villa Montalto.
Monteverdi G. d'anni 23, (non ancora identificato).
Nannini Francesco fu Antonio, d'anni 42, nato a Marradi (Firenze), sovrintendente.
Desvernini L. (non ancora identificato).
Zanetti, nato a Ginevra, incerto se italiano o svizzero.
Vaillant G. (non identificato).
Celotti Francesco, passeggero non identificato.
Moo Alfonso, passeggero non identificato.
Finotti Luigi, passeggero non identificato.
Monotos L. o Monros (non identificato).
Peduzzi Giuseppe, passeggero non identificato

La seguente è la mia personalissima lista degli italiani a bordo del **TITANIC**.

COGNOME	NOME	ETA'	ORIGINARIO DI	OCCUPAZIONE	CLASSE	SCIALUPPA N°	CORPO N°
ALLARIA	Battista Antonio	22	MOLINI DI TRIORA -IM-	cameriere	e		221
BANFI	Ugo	24	CARAVAGGIO -BG-	cameriere	e		non identificato
BASILICO	Giovanni	27	CERIANO LAGHETTO -MI-	cameriere	e		non identificato
BERNARDI	Battista	22	ROCCABRUNA -CN-	cameriere	e		215
BOCHET	Pietro Giuseppe	43	SAINT PIERRE -AO-	cameriere	e		non identificato
CASALI	Giulio	32	MILANO	cameriere	e		non identificato
CELOTTI	Francesco	24			3		non identificato
DE MARSICO	Giovanni	20	MILANO	cameriere	e		non identificato
DEL CARLO	Sebastiano	29	CAPANNORI -LU-		2		295
DONATI	Italo Francesco	17	CASALMAGGIORE -CR-	cameriere	e		311
FINOLI	**Luigi**	34	ATESSA -CH-		3	15	
FIORAVANTI	Giuseppe Bertoldo	23	BUROLO -TO-	cameriere	e		non identificato
GATTI	Gaspare Antonio Pietro	36	MONTALDO PAVESE -PV-	direttore Ristorante A' la Carte	e		313
GENOVESI	**Argene**	24	CAPANNORI -LU-		2	11	
GILARDINO	Vincenzo Pio	31	CANELLI -AT-	cameriere	e		non identificato
MANGIAVACCHI	Serafino Emilio	30	FIRENZE	impiegato	2		non identificato
MEO	Alfonso	48		musicista	3		201
NANNINI	Francesco Luigi Arcangelo	42	MARRADI -FI-	cameriere	e		non identificato
PERACCHIO	Alberto	20	FUBINE -AL-	cameriere	e		non identificato
PERACCHIO	Sebastiano	18	FUBINE -AL-	cameriere	e		non identificato
PEROTTI	Alfonso	20	BORGOMANERO -NO-	cameriere	e		non identificato
POGGI	Emilio	26	CALICE LIGURE -SV-	cameriere	e		301
PORTALUPPI	**Emilio Ilario Giuseppe**	30	ARCISATE -VA -	scultore	2	14	
RATTI	Enrico	21	CASSANO D'ADDA -MI-	cameriere	e		non identificato
RICALDONE	Rinaldo Renato	21	ALESSANDRIA	cameriere	e		non identificato
ROTTA	Angelo Mario	23	NOVARA	cameriere	e		non identificato

SACCAGGI	Giovanni Giuseppe Emilio	24	CANNOBBIO - VB-	cameriere	e	non identificato
SALUSSOLIA	Giovanni	25	ALICE CASTELLO -VC-	cameriere	e	non identificato
SCAVINO	Candido	42	GUARENE -CN-	macellaio	e	non identificato
SESIA	Giacomo	24		cameriere	e	non identificato
TESTONI	Ercole	23	BAGNI DI LUCCA -LU-	cameriere	e	non identificato
URBINI	Roberto	22		cameriere	e	non identificato
VALVASSORI	Ettore Luigi	35	MONTODINE -CR-	cameriere	e	non identificato
VIONI	Roberto	18	ROMA	cameriere	e	non identificato
ZARRACCHI	Luigi	26		cameriere	e	non identificato

Un pezzo enorme di ghiaccio fu tra i mezzi che permisero di aiutare a salvarsi Emilio Portaluppi di Arcisate, provincia di Varese, Italia, dalla morte quando il **TITANIC** è affondato. Portaluppi, un passeggero di secondo classe, fu svegliato dall'esplosione di una delle caldaie della nave. Si affrettò a salire sul ponte, legata un giubbotto di salvataggio alla vita e, seguendo l'esempio di altri, si buttò in mare. Con l'aiuto del giubbotto di salvataggio e dall'essersi tenuto sopra ad un pezzo di ghiaccio riuscì a mantenersi a galla. Aveva nuotato verso una delle scialuppe, sulla quale il marinaio che la governava aveva tentato di impedirgli di salire menando colpi di remo. Era stata una donna a fermare il braccio del marinaio, e grazie al suo intervento il Portaluppi si era salvato.C'erano altre 35 genti nella scialuppa quando fu issato a bordo

Gli alloggi dei passeggeri

Uno degli obiettivi della White Star Line fu di offrire ai passeggeri la massima di comodità di viaggio nelle cabine. Il **TITANIC** disponeva di alloggi che gli conferivano un lusso ed un prestigio ineguagliati sino allora. Questi alloggi erano suddivisi in tre classi in funzione della situazione sociale e delle possibilità finanziarie dei passeggeri: nella prima classe vi erano le persone più abbienti, in terza classe le persone di condizione modesta.
Gli alloggi dei passeggeri furono suddivisi in appartamenti con passeggiata privata, "suite", cabine e dormitori. La loro numerazione recava una lettera dell'alfabeto, che indicava il ponte di appartenenza, e da un numero che indicava il numero dell'alloggio sul ponte: numero pari per un alloggio localizzato a babordo (cioè dal lato sinistro della nave per chi guarda da poppa a prua), dispari per un alloggio localizzato a tribordo (a destra o a dritta, che dir si voglia). Esempio: cabina B57 era situata a dritta sul ponte B.
Interessante notare che non esisteva sul **TITANIC** nessuno alloggio che portava il numero 13, superstizione obbligata...
Il numero e la ripartizione degli alloggi che riferisco in questa pagina sono quelli corrispondenti ai piani originali del **TITANIC**. Questi dati, tuttavia, furono modificati leggermente sui piani finali, qualcuno addirittura poco tempo prima della partenza. Difatti, per offrire una comodità ancora maggiore e per assecondare le volontà dei passeggeri, degli alloggi furono concepiti per essere comunicanti, altri furono raggruppati per costituire degli appartamenti o delle “suites”. Censirli con esattezza nella loro configurazione è un po’ presuntuoso, si può certamente affermare alcuni punti: solo in prima classe vi furono cabine individuali; per ogni classe, gli alloggi erano ripartiti su diversi ponti (4 o 5 ponti), più la classe era modesta, più gli alloggi erano nei ponti inferiori (A era il ponte più alto sino al ponte G, che si trovava verso il fondo della nave); più la classe era modesta, più il numero di occupanti per alloggio era numeroso, una parte degli alloggi di terza classe era costituita da dormitori, generalmente destinati agli emigranti. Gli appartamenti, suites e cabine di prima classe non avevano nulla da invidiare a ciò che i passeggeri potevano trovare nei più sontuosi grand hotel. Inoltre, i passeggeri avevano la possibilità di essere accompagnati, nel loro proprio alloggio, dai loro domestici personali. Certe cabine localizzate sul ponte A furono installate solamente all'ultimo momento ed i loro occupanti ebbero delle difficoltà a trovarli: queste modifiche che non apparivano ancora nel gennaio 1912 sui piani delle cabine.

ALLOGGI DI PRIMA CLASSE					
	Cabine a 1 letto	Cabine o “suites” a 2 letti	Cabine o suites a 3 letti	Appartamenti con salone	Passeggeri
Ponte A	30	-	4	-	42
Ponte B	31	34	8	2	123
Ponte C	15	62	57	2	310
Ponte D	11	8	30	-	117
Ponte E	9	2	28	-	97
TOTALE	96	106	127	4	689

Secondo questi dati iniziali, se fosse ritenuto necessario, le 46 cabine singole poterono essere trasformate in cabine a due letti, portando il totale a 735 passeggeri di prima classe.
Sempre secondo questo tabella, i quattro appartamenti con salone non furono assegnati se non dietro esplicita richiesta del passeggero. Nei rimaneggiamenti finali, i due appartamenti con salone di prima classe, situati sul ponte B, furono trasformati in “suites di lusso” (“suites dei milionari”)

con passeggiata privata, mentre i due appartamenti delle stesso tipo sul ponte C, furono trasformati in cabine.
Esistevano sui ponti B e C delle cabine comunicanti che poterono essere adattate per costituire degli appartamenti che raggruppavano 2, 3 cabine o più, possedendo camere e sala di bagni.
Anche se i bagni del **TITANIC** erano moderni per il 1912, alcune cabine di prima classe avevano in comune la sala da bagno.
Lussuosamente decorate in stile di epoca diverse con rivestimenti in legno ed i mobili più belli di quercia e di mogano, queste installazioni corrispondevano perfettamente alla preferenza che la White Star Line accordava alla comodità.
Tra le installazioni del ponte B, 28 suntuosi appartamenti erano localizzati al centro della nave, là dove i movimenti della nave erano meno fastidiosi. Dando sul mare, le finestre (preferite agli abituali oblò) erano dotate di vere invetriate. I progetti constavano di sala da bagno, guardaroba e servizi particolari, ma l'aspetto più notevole era sicuramente il loro arredamento in stili differenti: Rinascimento italiano, Adams, Georgiano, Queen Anne, Luigi XIV, Luigi XV, Luigi XVI, Regno, Impero, Olandese Vecchio ed Olandese Moderno.

Stile olandese antico

Stile Luigi XVI

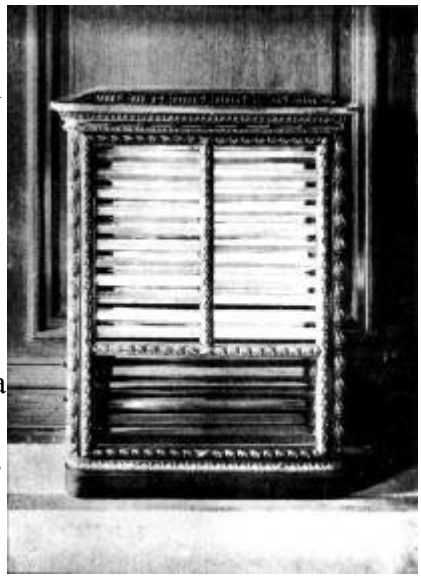
Stile olandese antico

Stile georgiano

Stile olandese moderno

Stile impero

Sul ponte B, vi erano poi due appartamenti eccezionali con passeggiata privata, alla moda elisabettiana, ed erano localizzati vicino al Grande Scalone di Prima Classe. Le cabine individuali erano attrezzate di un letto, di un divano, di un guardaroba, di una mobile da toilette e di un lavabo. In nessun caso, non furono previsti più di tre passeggeri per cabina anche perchè ospitare più di tre passeggeri implicava di raggruppare parecchie cabine comunicanti.



I letti delle cabine di prima classe del **TITANIC** erano orientati verso prua: è in questo senso che i movimenti della nave erano meno percettibili.

Le cabine di seconda classe, situate soprattutto alla parte posteriore della nave dai ponti D fino al ponte G, facevano concorrenza con gli impianti di prima classe di quasi tutti gli altri piroscafi dell'epoca e, sebbene meno lussuose, la loro comodità era forse appena inferiore a quello delle cabine di prima classe. Le cabine avevano 2, 3 o 4 letti o cuccette, ben illuminate, ed un grande numero di queste stanze davano sull'esterno ed avevano le pareti ricoperte di vernice

bianca. Ogni cabina era fornita, con gusto, di mobili in mogano, di comodi letti superiori ed inferiori e di divano-letto, che all'occorrenza poterono essere utilizzati come letti supplementari. Il pavimento era coperto di quadrati di linoleum. Le cabine a due letti situate sulla fiancata del TITANIC erano fornite anche di un d'aerazione e di un radiatore di riscaldamento elettrico.

CABINE DI TERZA CLASSE						
	Cabine a 2 cuccette	Cabine a 4 cuccette	Cabine a 6 cuccette	Cabine a 8 cuccette	Cabine a 10 cuccette	Passeggeri
Ponte D	4	-	7	-	-	50
Ponte E	26	40	8	-	-	260
Ponte F	31	59	18	5	2	466
Ponte G	5	13	4	-	-	86
Ponte G (dormitori)	-	-	-	-	-	164
TOTAL	66	112	37	5	2	1026

Ad eccezione dei bambini piccoli accompagnati dai loro genitori, gli adolescenti ed adulti celibi erano separati: gli uomini erano alloggiati nella cabine di prua e le donne in quelle di poppa. Quasi tutte le cabine permanenti di terza classe dei ponti D, E e F, possedevano pareti ricoperte da pannelli di pino ed un pavimento a disegni floreali, ben lontano dal metallo nudo delle pareti e dal pavimento delle navi precedenti (ed anche dell'epoca). Alcune cabine doppie erano fornite di letti fissi e possedevano un lavabo, come pure un ventilatore al soffitto. Altre cabine, più modeste, disponevano di letti ripiegabili, cosa che permetteva di aumentare lo spazio disponibile durante il giorno. Il **TITANIC** non era concepito per trasportare emigranti in grande numero e, per questa ragione, esisteva soltanto un settore di dormitori, che erano situati davanti al ponte G: molti piroscafi dell'epoca avevano sempre questo tipo di spazi per gli emigranti ma questi non furono utilizzati dal **TITANIC**. Si trovavano anche, e non soltanto sulle navi del White Star Line, delle cabine mobili: un settore del ponte G, alla parte anteriore, era riservato a queste cabine le cui divisioni smontabili in acciaio delimitavano spazi variabili secondo il numero di passeggeri di terza classe da alloggiare. Situato non lontano dal meccanismo del timone, lo spazio era ridotto ed i movimenti della nave, qui decisamente più sensibili, rischiavano di causare mal di mare a molti passeggeri. L'accesso dei passeggeri di terza classe agli impianti riservati alle altre classi era proibito: il transito era interdetto da cancellate chiuse a chiave, la cui presenza era imposta dalle leggi americane sull'immigrazione, allo scopo di controllare il flusso delle malattie che entravano negli Stati Uniti. Al momento del naufragio, queste cancellate si rivelarono essere una delle cause più alte di decessi: molti passeggeri di terza classe, il 75% circa, non che poterono sfuggire, furono tra le vittime.

RIASSUNTO		
	Alloggi	Passeggeri
Prima Classe	333	735
Seconda Classe	207	674
Terza Classe in cabine	222	862
Terza Classe in dormitori	-	164
TOTALE	762	2435

Nel suo viaggio il **TITANIC** aveva a bordo transatlantico 1323 passeggeri, cosa che dimostra, alla luce delle cifre soprariportate che la nave ospitava soltanto il 54% della sua capacità d'accoglienza, cioè era piena metà. Da notare che, parallelamente, il personale di bordo era al massimo della sua capienza, cioè di 900 membri, 899 persone per la precisione.

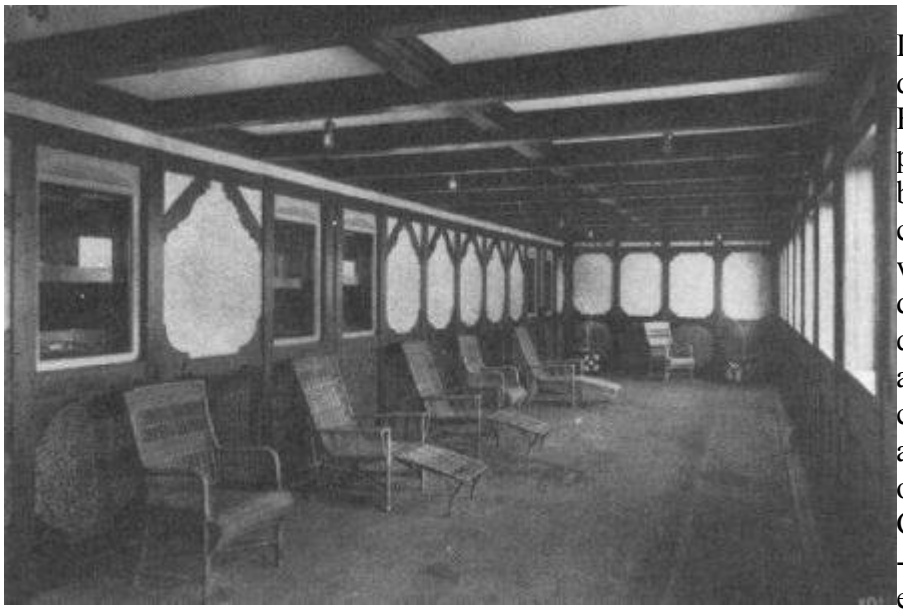
WHITE STAR LINE
NAME
ROOM
BOOKED TO
VIA
STEAMER
SAILING
FULL FOREIGN ADDRESS
J-3487
WANTED
FIRST
CLASS

WHITE STAR LINE
D
STATE ROOM
No
Berth
STATE ROOM

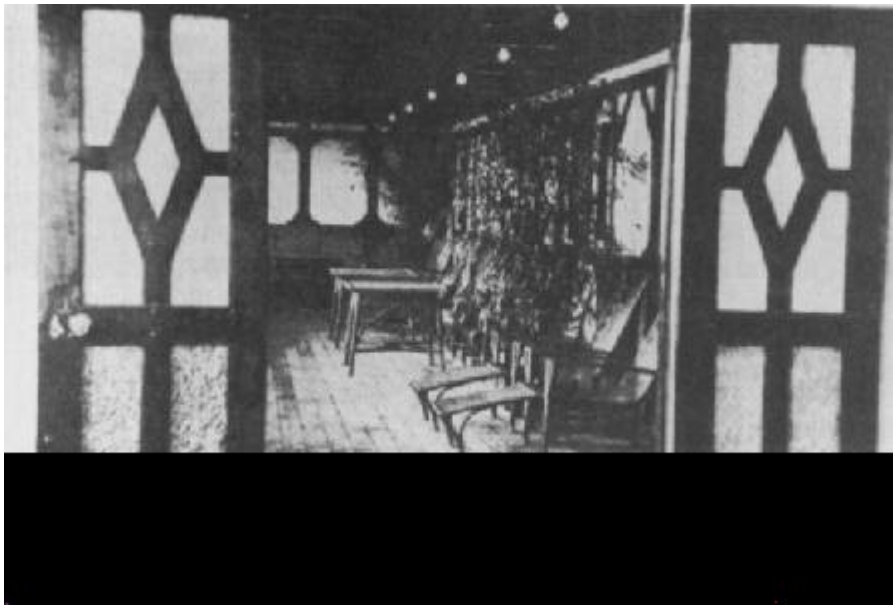
Le "suites" dei milionari

Il capitolato del **TITANIC** era in grande parte basato sulla concezione dell'*Olympic* ed includeva delle modifiche portate a seguito degli insegnamenti avuti all'epoca della costruzione e della progettazione di questo. UN documento, composto da più di trecento pagine, conteneva le istruzioni precise che la White Star Line aveva stabilito in accordo con i costruttori della nave, i Cantieri Harland & Wolff. Le specificazioni dell'"elenco degli alloggi", dell'arredamento, della decorazione e dei dettagli, occupavano solo esse centoventi pagine. Più di una pagina era dedicata alla descrizione delle "suites" del ponte B che comprendevano due appartamenti di lusso di prima classe con passeggiata privata, il che costituiva un'innovazione sulle navi che facevano le rotte dell'Atlantico Nord. L'*Olympic*, nave gemella del **TITANIC** varata prima, non così era attrezzata. Questi due appartamenti con passeggiata, anche chiamati comunemente "suites dei milionari" e che recavano il contrassegno di B51 a dritta e B52 a babordo, erano localizzati sul ponte B, giusto dietro all'entrata di prima classe.
Non avevano migliorie vere e proprie rispetto agli altri appartamenti con salone, ma disponevano del loro proprio settore di ponte passeggiata, su tutta la lunghezza dell'appartamento, ossia di quindici metri, con finestre che davano sul mare.
Per ciascuno di questi appartamenti di gran lusso, l'occupante si vide assegnare, senza alcun supplemento di prezzo, una cabina interna per sé o, per esempio, per la sua domestica, e venivano numerati B101 per l'appartamento B51 e B102 per l'appartamento B52.
Gli stessi Cantieri Harland & Wolff ed una ditta specializzata, la A. Heaton & Co., s'incaricarono di arredare gli appartamenti.
Ogni appartamento fu composto da due camere, da un salone, da un bagno e due guardaroba situati tra le camere; i muri furono rivestiti di quercia: anche il mobilio, in stile francese, era in quercia. Un locale aveva due letti, uno di 84 centimetri per 2,06 metri, e l'altro 1,30 metri per 1 metro e 98, un divano ed un tavolo ovale. Il bagno era fornito di doppio lavabo; una mobile da toilette con sedia, ed un radiatore per riscaldamento elettrico; il pavimento era ricoperto di moquette blu. L'altra camera aveva anch'essa due letti in ottone delle dimensioni dei precedenti, con lo stesso tipo di mobilio della camera posteriore, ma la decorazione del locale e lo stile del mobilio variava. Un salone possedeva un tavolo rotondo al centro del locale, con due poltrone e quattro sedie, un armadio, un cassettone, un "secretaire" d'angolo, un camino ed uno sgabello ottagonale.
La sala da bagno aveva una vasca con doccia, un lavabo ed un radiatore elettrico, il pavimento era di linoleum. Il guardaroba di ogni camera era dotato di un portacappelli, un attaccapanni ed un cassettone appropriato.
La veranda aveva tre divani con piccoli tavolini, due sedie con schienale, due poltrone e due piccoli tavoli rotondi.
Alcune rare fotografie dell'epoca e delle descrizioni, testimonianze e ricerche, ci hanno permesso di avere un'idea della magnificenza delle camere, delle sale e passeggiate private.
Per esempio, il salone di babordo B52 era rivestito di pannelli di quercia laccato bianco, il soffitto a cassettoni ed un camino che era sormontato da un lungo specchio con cornice dorata. I mobili erano di mogano o di ebano, ornati da zampe di leone, di sfinge, di grifoni alati od addirittura di ananas, in bronzo cesellato e recavano la marca dello stile Impero, al tempo stesso rigido e severo, pesante e solenne. Un tavolo rotondo ricoperto di un damascato blu si trovava al centro del locale. Tutto era rigorosamente tinta unita, dal blu notte dei tappeti e del divano fino al porpora delle doppie tende che incorniciavano le alte finestre sul ponte della passeggiata privata.
L'appartamento era occupato da Joseph Bruce Ismay, Direttore Generale del White Star Line che aveva preso per abitudine di fare tutti i viaggi inaugurali delle navi della compagnia. Tuttavia, prima che fosse assegnato ad Ismay, questo appartamento era stato curiosamente oggetto di parecchie prenotazioni ed annullamenti successivi.
Innanzitutto, Henry Clay Frick, di Pittsburgh, magnate dell'acciaio, aveva riservato l'appartamento nel mese di febbraio del 1912 ma annullò la sua prenotazione dopo che la sua signora si era infortunata una caviglia. John Pierpont Morgan, Presidente della Compagnia Internazionale Mercantile Marina Co. (società madre della White Star Line), riprese la prenotazione ma l'annullò

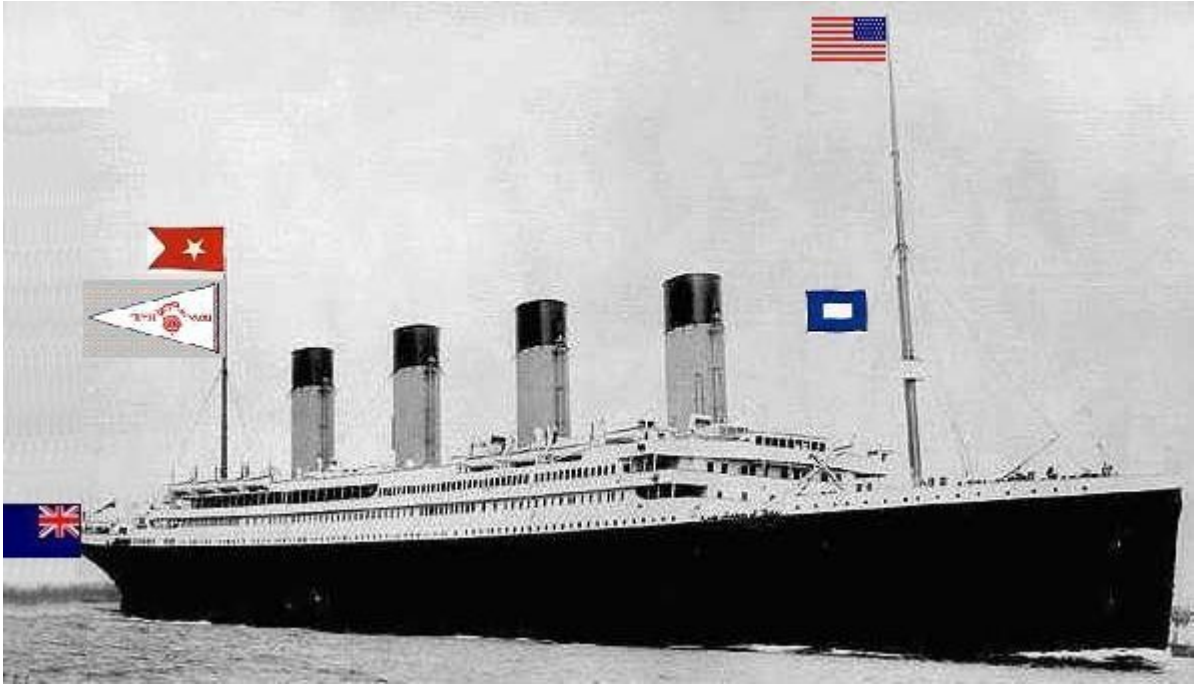
dichiarandosi sofferente. In realtà, preferì fare i bagni ad Aix-les-Bains dove festeggiava il suo 75 compleanno, e si trovava, si dice, in dolce compagnia. La prenotazione fu girata allora a M. J. H. Harding ed alla sua sposa, ma la coppia preferì viaggiare sul *Mauretania*. Alla fine dei conti, l'appartamento toccò ad Ismay. Ismay si era imbarcato a Southampton, munito del biglietto gratuito n° 112058.



La passeggiata privata dell'appartamento B52 - B54 - B56 costituiva un universo pseudo-Tudor con pareti bianche: qui i mobili di vimini chiaro erano disposti fra le verdi piante. Il soffitto era decorato di finte travi in quercia. La fotografia qui accanto è stata scattata prima che la veranda venisse abbellita con piante ornamentali.
Gli appartamenti di dritta B51 - B53 - B55, sotto fotografati, erano identici all'appartamento di babordo, appena descritto. Sebbene arredato con lo stesso tipo di mobilio, lo stile era differente: gli arredatori avevano adottato in questo caso uno stile inglese.
L'appartamento era occupato da Mrs. Charlotte Drake Martinez Cardeza, 58 anni, una persona molto ricca, proveniente da Germantown, vicino a Filadelfia in Pennsylvania. Era divorziata da James Warburton Martinez Cardeza, procuratore di Filadelfia e nipote di un Conte portoghese, ed aveva sposato in seconde nozze di Thomas Drake, banchiere ed industriale. Di ritorno da un safari in Africa, Mrs. Cardeza si era imbarcata a Cherbourg con il biglietto di prima classe n° 17755 che aveva pagato 512 lire sterline e 67 scellini. Occupava la camera B53 e viaggiava in compagnia di suo figlio Thomas, 36 anni che occupava probabilmente la camera B55. Erano al loro seguito anche i loro domestici: Anna Ward, la governante di Mrs. Cardeza, che occupava probabilmente la stessa camera della sua padrona, e Gustave Lesneur, il cameriere francese di Thomas Cardeza, che occupava la cabina B101. I Cardeza portarono con sé un'impressionante quantità di bagagli: 14 bauli, 4 valigie, 3 casse ed un necessaire di farmacia. I bauli comprendevano, tra l'altro, 70 abiti, 10 pellicce, 38 boe di piume, 22 spille per cappelli, 91 paia di guanti, e numero considerevole di quisquilie per distrarsi, come ad esempio un carillon a forma di uccello. Mrs. Cardeza portava anche un cofanetto che conteneva un numero considerevole di gioielli. In occasione del naufragio, Mrs. Charlotte Cardeza, suo figlio Thomas ed i domestici Anna e Gustave, furono recuperati a bordo della scialuppa numero 3. A New York, all'epoca dell'inchiesta per il naufragio, Mrs. Cardeza presentò alla White Star Line una domanda di indennizzo di 18 pagine dattiloscritte: per la perdita dei suoi bagagli personali richiese una somma di 36.567 lire sterline, e 2 scellini corrispondenti a 177.352,75 dollari (valore attuale 3.298.761,15 dollari cioè quasi quattro milioni di euro, oltre sette miliardi e mezzo delle vecchie care lire). Solo il contenuto del suo portagioie era stato valutato 104.753 $ del tempo.



Le bandiere del TITANIC



Cinque furono le bandiere che contrassegnarono il **TITANIC** nel suo inaugurale ed unico viaggio. Dopo avere lasciato l'Irlanda l'11 aprile 1912 , il **TITANIC** ha issato, sul suo albero di trinchetto, la bandiera americana per indicare che gli Stati Uniti era il paese della destinazione seguente. Nel mese di aprile del 1912, le stelle, rappesentanti gli stati, sulla bandiera americana erano 46.
La bandiera della società proprietaria del **TITANIC**, ossia della White Star Line, la compagnia marittima della stella bianca in campo rosso, fu issata sull'albero maestro.
Al **TITANIC** fu assegnato anche una bandiera del Ministero della Marina. Questa indicava che la nave era britannica (anche se in effetti è stata posseduta dalla IMM, una fiduciaria con sede negli Stati Uniti) e che il capitano Edward J. Smith era un ufficiale di marina inglese, così come un certo numero di componenti dell'equipaggio. Questa bandiera fu messa su un'asta a poppa della nave.
La bandiera più prestigiosa del **TITANIC** era la bandierina della Royal Mail, che fu issata anch'essa sull'albero maestro. Il **TITANIC** era una Royal Mail Ship, un nave reale della posta. Tra l'altro, la bandierina ha assicurato i privilegi di attracco quando era in porto.
Il Blue Peter fu usato dal **TITANIC** per segnalare "Tutti a bordo!": questa insegna fu issata sull'albero maestro dopo la partenza da Queenstown.

A bordo

Prima classe: 329 passeggeri, in grassetto i 199 sopravvissuti.

	Ponte/Cabina
Allen, Miss Elizabeth Walton	**B - 5**
Allison, Master Trevor Hudson	**C - 22**
Allison, Miss Helen Lorraine	C - 24.26
Allison, Mr. Hudson Joshua Creighton	C - 24.26
Allison, Mrs. Waldo Daniels Bessie	C - 24.26
Anderson, Mr. Harry	**E - 12**
Andrews, Miss Cornelia Theodosia	**D - 7**
Andrews, Mr. Thomas	A -36
Appleton, Mrs. Lamson Charlotte	
Artagaveytia, Mr. Ramon	
Astor, John Jacob	
Astor, Mrs. Talmadge Force Madeleine	
Aubart, Mrs. Pauline Leontine	**B - 35**
Barber, Miss Eleanor	
Barkworth, Mr. Algernon Wilson H.	**A - 23**
Baumann, Mr. J.	
Baxter, Mr. Quigg	B - 60
Baxter, Mrs. Chaput DeLaudeniere Helene	**B - 58**
Bazzani, Miss Albina	
Beattie, Mr. Thomson	C - 6
Beckwith, Mr. Richard Leonard	**D - 35**
Beckwith, Mrs. Monypeny Sallie	**D - 35**
Behr, Mr. Karl Howell	
Bidois, Miss Rosalie	
Bird, Miss Ellen	
Bishop, Mr. Dickinson H.	**B - 49**
Bishop, Mrs. Walton Helen	**B - 49**
Bissetti, Miss Amelia	
Bjornstrom, Mr. Mauritz Hakan	
Blackwell, Mr. Stephen Weart	
Deck boat	
Blank, Mr. Henry	**A - 31**
Bonnell, Miss Caroline	**C - 7**
Bonnell, Miss Elizabeth	
Borebank, Mr. Jones James	D - 22

Bowen, Miss Grace Scott	**B - 59**
Bowerman, Miss Elsie Edith	**E - 33**
Brady, Mr. John Bertram	A -21
Brandeis, Mr. Emil	B -10
Brereton, Mr. George	
Brewe, Mr. Arthur Jackson	
Brown, Mrs. Lamson Caroline Lane	
Brown, Mr. Tobin Margaret	**B - 2**
Browne, Mr. Francis M.	A - 37
Bucknell, Mrs. Ward Emma Eliza	**D - 15**
Burns, Miss Elisabeth Margaret	**E - 40**
Butt, Mr. Archibald Willingham	B - 38
Cairns, Mr. Alexander	
Calderhead, Mr. Edward P.	**E - 24**
Candee, Mrs. Churchill Hungerford Helen	
Cardeza, Mr. Thomas Drake Martinez	**B - 51.53**
Cardeza, Mrs. Charlotte Wardle Drake Martinez	**B - 51.53**
Carlson, Mr. Frank	
Carran, Mr. F. M.	
Carran, Mr. J. P.	
Carter, Master William Thornton	**B - 98**
Carter, Miss Lucile	**B - 96**
Carter, Mr. William Ernest	**B - 96**
Carter, Mrs. Lillian	
Carter, Mrs. Polk Lucile	
Case, Mr. Howard B.	
Cassebeer, Mrs. Fosdick Genevieve	
Cavendish, Mr. T.W.	
Cavendish, Mrs. Siegel Julia Florence	
Chaffee, Mr. Herbert Fuller	E - 31
Chaffee, Mrs. Toogood Carrie Constance	**E - 31**
Chambers, Mr. Norman Campbell	**E - 8**
Chambers, Mrs. Griggs Bertha	**E - 8**
Chaudanson, Miss Victorine	**B - 61**
Cherry, Miss Gladys	**B - 77**
Chevre, Mr. Paul Romaine	**A - 9**
Chibnall, Mrs. Edith Martha	**E - 33**
Chisholm, Mr. Robert	
Clark, Mr. Walter Miller	

Clark, Mrs. McDowell Virginia	
Cleaver, Miss Alice	**C - 22**
Clifford, Mr. George Quincy	A -14
Colley, Mr. Edward Pomeroy	E - 58
Compton, Miss Sara Rebecca	**E - 49**
Compton, Mr. Alexander Taylor, Jr.	E - 52
Compton, Mrs. Ingersoll Mary Eliza	**E - 45**
Cornell, Mrs. Lamson Malvina Helen	
Crafton, Mr. John B.	
Crosby, Miss Harriet R.	**B - 26**
Crosby, Mr. Edward Gifford	**B - 22**
Crosby, Mrs. Halstead Catherine Elizabeth	**B - 22**
Cummings, Mr. John Bradley	
Cummings, Mrs. Briggs Thayer Florence	
Daly, Mr. Peter Denis	**E - 7**
Daniel, Mr. Robert William	
Daniels, Miss Sarah	**D - 22**
Davidson, Mr. Thornton	B - 71
Davidson, Mrs. Hays Orian	**B - 71**
de Villiers, Mrs. Berthe	
Dick, Mr. Albert Adrian	**B - 20**
Dick, Mrs. Gillespie Vera	**B - 20**
Dodge, Master Washington	**A - 34**
Dodge, Mr. Washington	**A - 34**
Dodge, Mrs. Vivader Ruth	**A - 34**
Douglas, Mr. Walter Donald	
Douglas, Mrs. Baxter Suzette	**B - 58**
Douglas, Mrs. Dutton Mahala	
Downton, Mr. William J.	
Duff Gordon, Lady Sutherland Lucy Christiana	**A - 20**
Duff Gordon, Sir Cosmo Edmund	**A - 16**
Dulles, Mr. William Crothers	A - 18
Dyer Edwardes Noel Lucy (contessa di Rothes)	**B - 77**
Earnshaw, Mrs. Potter Olive	
Endres, Miss Caroline Louise	
Eustis, Miss Elisabeth Mussey	**D - 20**
Evans, Miss Edith Corse	A - 29
Farting John	
Fleming, Miss Margaret	**C - 70**
Flynn, Mr. John	**E - 25**

Fortune, Miss Alice Elizabeth	**C - 27**
Fortune, Miss Ethel Flora	**C - 27**
Fortune, Miss Mabel Helen	**C - 27**
Fortune, Mr. Charles Alexander	C - 23
Fortune, Mr. Mark	C - 25
Fortune, Mrs. Mary	**C - 25**
Francatelli, Miss Laura Mabel	**E - 36**
Franklin, Mr. Thomas Parnham	D - 34
Frauenthal Mr. Isaac Gerard	**D - 40**
Frauenthal, Dr. Henry William	
Frauenthal, Mrs. Heinsheimer Clara	
Frolicher, Miss Marguerite Hedwig	**B - 41**
Frolicher, Mr. Maxmillian Josef	**B - 39**
Frolicher, Mrs. Stehli Emerentia Margaretha	**B - 39**
Fry Richard	B -102
Futrelle, Mr. Jacques	
Futrelle, Mrs. Peel May	
Gee, Mr. Arthur H.	E - 63
Geiger, Miss Emily	
Gibson, Miss Dorothy Winifred	
Gibson, Mrs. Boeson Pauline C.	
Giglio, Mr. Victor	B - 86
Goldenberg, Mr. Samuel L.	
Goldenberg, Mrs. Edwiga Grabowska	
Goldschmidt, Mr. George B.	A - 5
Gracie, Mr. Archibald	
Graham, Miss Margaret Edith	
Graham, Mr. Thompson William	
Graham, Mrs. Junkins Edith	
Greenfield, Mr. William Bertram	**D - 10.12**
Greenfield, Mrs. Strouse Blanche	**D - 10 -12**
Guggenheim, Mr Benjamin	B - 82.84
Guggenheim, Servitore	
Harder, Mr. George Achilles	**E - 50**
Harder, Mrs. Annan Dorothy	**E - 50**
Harper, Mr. Henry Sleeper	**D - 33**
Harper, Mrs. Haxtun Myna	**D - 33**
Harrigthon, Mr. Charles	
Harris, Mr. Henry Burkhardt	

Harris, Mrs. Wallach Irene	
Harrison, Mr. William Henry	B - 94
Hassah, Mr. Hamad	**D - 49**
Hawksford, Mr. Walter James	**D - 45**
Hays, Miss Margaret Bechstein	
Hays, Mr. Charles Melville	B - 69
Hays, Mrs. Gregg Clara Jennings	**B - 69**
Head, Mr. Christopher	B - 11
Hersh L. Siebald	
Hilliard, Mr. Herbert Henry	E - 46
Hipkins, Mr. W. E.	
Hippach, Miss Jean Gertrude	**B - 18**
Hippach, Mrs. Fischer Ida Sophia	**B - 18**
Hogeboom, Mrs. Andrews Anna	**D - 11**
Holt, Mr. W. F.	
Holverson, Mr. Alexander Oscar	
Holverson, Mrs. Towner Mary Aline	
Homer, Mr. Harry	
Hoyt, Mr. Frederick Maxfield	
Hoyt, Mr. William Fisher	
Hoyt, Mrs. Forby Jane Anne	
Icard, Miss Amelia	
Isham, Mrs. Ann Elisabeth	
Ismay, Mr. Joseph Bruce	**B - 52.54.56**
Jakob, Mr. Birnbaum	
Jones, Mr. C. C	
Keeping, Mr. Edwin	
Kent, Mr. Edward Austin	B - 37
Kenyon, Mr. Frederick R.	D - 21
Kenyon, Mrs. Marion	**D - 21**
Keuchen, Miss Emilie	
Kimball, Mr. Edwin Nelson	**D - 19**
Kimball, Mrs. Parsons Gertrude	**D - 19**
Lambert-Williams, Mr. Fletcher Fellows	
Leader, Mrs. Alice Farnham	**D - 17**
Leroy, Miss Berthe	
Lesneur, Mr. Gustave	**B - 101**
Lewy, Mr. E. G.	
Lindstroem, Mrs. Posse Sigrid	

Lines, Miss Mary Conover	**D - 28**
Lines, Mrs. Lindsey James Elizabeth	**D - 28**
Long, Mr. Milton Clyde	D - 6
Longley, Miss Gretchen Fiske	D - 9
Loring, Mr. Joseph H.	
Lurette, Miss Elise Eugenie	B - 80
Madill, Miss Georgette Alexandra	**B - 6**
Maguire, Mr. J. E.	
Maioni, Miss Roberta	**B - 79**
Marechal, Mr. Pierre	
Marvin, Mr. Daniel Warner	D - 30
Marvin, Mrs. Graham Carmichael Farquarson Mary	
McCaffry. Mr. Thomas Francis	C - 6
McCarthy, Mr. Timothy J.	E - 46
McGough, Mr. James Robert	**E - 25**
Meyer, Mr. August	
Meyer, Mr. Edgar Joseph	
Meyer, Mrs. Saks Leila	
Millet, Mr. Frank D.	D - 38
Minahan, Dr. William Edward	
Minahan, Miss Daisy E.	
Minahan, Mrs. Thorpe Lillian E.	
Moch, Mr. Phillip Edmund	
Moch, Mr. Pkdtp E.	
Molson, Mr. H. Markland	C - 30
Moore, Mr. Clarence	
Natsch, Mr. Charles	
Newell, Miss Madeline	**D - 36**
Newell, Miss Marjorie Alice	**D - 36**
Newell, Mr. Arthur Webster	D - 48
Newsom, Miss Helen Monypeny	**D - 47**
Nicholson, Mr. A. S.	
Oliva y Ocana, Miss Dona Fermina	
Omont, Mr. Alfred Fernand	
Ostby, Miss Helen Ragnhild	**B - 36**
Ostby, Mr. Engelhart Cornelius	B - 30
Ovies Rodriguez, Mr. Servando	D - 43
Parr, Mr. Marsh Henry William	
Partner, Mr. Austin	

Payne, Mr. V.	
Pearce, Ernest	
Pears, Mr. Thomas	C - 2
Pears, Mrs. Edith Wearne	**C - 2**
Peñasco, Mr. Victor de Sato	
Peñasco, Mrs. Perez de Soto y Vallejo Maria Josefa	
Pericault, Miss Anne	
Peuchen, Mr. Arthur Godfrey	
Porter, Mr. Walter Chamberlain	
Potter, Mrs. Wilson Lily Alexenia	
Reuchlin, Mr. Jonkheer, J. G.	
Rheims, Mr. George Alexander Lucien	
Robbins, Mr. Victor	
Robert, Mrs. Walton McMillan Elisabeth	**B - 3**
Roebling, Mr. Washington Augustus	A - 24
Romaine, Mr. Charles Hallace	
Rood, Mr. Hugh R.	A - 32
Rosenbaum, Miss Edith Louise	**A - 11**
Ross, Mr. J. Hugo	A - 10
Rothschild, Mr. Martin	
Rothschild, Mrs. Barrett Elisabeth L.	
Rowe, Mr. Alfred	
Ryerson, Master Jack John	**B - 57**
Ryerson, Miss Emily	**B - 63**
Ryerson, Miss Susan	**B - 59**
Ryerson, Mr. Arthur Larned	B - 57
Ryerson, Mrs. Borie Emily Maria	**B - 57**
Saalfeld, Mr. Adolphe	
Sagesser, Miss Emma	
Salomon, Mr. Abraham L.	
Schabert, Mrs. Mock Emma	**C - 28**
Serepeca, Miss Augusta	
Seward, Mr. Frederick Kimber	
Shutes, Miss Elisabeth W.	
Silverthorne, Mr. Spencer Victor	**E - 24**
Silvey, Mr. William Baird	E - 44
Silvey, Mrs. Munger Alice	**E - 44**
Simonius, Mr. Oberst Alfons	**A - 26**
Sloper, Mr. William Thompson	**A - 6**

Smart, Mr. John M.	
Smith, Mr. James Clinch	A - 7
Smith, Mr. Lucien Philip	C - 31
Smith, Mr. Richard William	A - 19
Smith, Mrs. Hughes Mary Eloise	**C - 31**
Snyder, Mr. John Pillsbury	**B - 45**
Snyder, Mrs. Stevenson Nelle	**B - 45**
Spedden, Master Robert Douglas	**E - 40**
Spedden, Mr. Frederick Oakley	**E - 34**
Spedden, Mrs. Corning Stone Margaretta	**E - 34**
Spencer, Mr. William August	B - 78
Spencer, Mrs. Eugenie Marie	**B - 78**
Stahelin, Mr. Max	**B - 50**
Stead, Mr. William Thomas	
Steffanson, Hokan Bjornstrom	
Stengel, Mr. Charles Emil Henry	
Stengel, Mrs. Morris Annie May	
Stephenson, Mrs. Eustis Martha	**D - 20**
Stewart, Mr. A. Albert	
Stokes, Mr. Phillip J.	
Stone, Mrs. Evelyn Martha	**B - 28**
Straus, Mr. Isidor	
Straus, Mrs. Isidor	
Sutton, Mr. FrederickD - 50	
Swift, Mrs. Barron Welles Margaret	**D - 17**
Taussig, Miss Ruth	**E - 68**
Taussig, Mr. Emil	E - 67
Taussig, Mrs. Mandelbaum Tillie	**E - 67**
Taylor, Mr. Elmer Zebley	
Taylor, Mrs. Wright Cummins Juliet	
Thayer, Mr. John Borland	C - 68
Thayer, Mr. Jack John Borland, Jr.	**C - 68**
Thayer, Mrs. Longstreth Morris Marian	**C - 70**
Thorne, Mr. G.	
Thorne, Mrs. Maybelle Gertrude	
Tucker, Mr. Gilbert Milligan, Jr.	
Uruchurtu, Mr. M. R.	
Van der Hoef, Mr. Wyckoff	B - 19
Walker, Mr. William Anderson	D - 46

Ward, Miss Anna	**B - 55**
Warren, Mr. Charles W.	
Warren, Mr. Frank Manley	D - 37
Warren, Mrs. Atkinson Anna	**D - 37**
Weir, Mr. J.	
White, Mr. Percival Wayland	D - 26
White, Mr. Richard Frasar	D - 26
White, Mrs. Holmes Ella	**C - 32**
White, Servitore	
Wick, Miss Mary Natalie	**C - 7**
Wick, Mr. George Dennick	
Wick, Mrs. Hitchcock Martha	
Widener, Mr. George Dunton	
Widener, Mr. Harry	
Widener, Mrs. Elkins Eleanor	
Willard, Miss Constance	
Williams, Mr. Duane	
Williams, Mr. Richard Norris, Jr.	
Wilson, Miss Helen Alice	
Woolner, Mr. Hugh	
Young, Miss Marie Grice	**C - 32**

A bordo

Seconda classe: 285 passeggeri - in grassetto i 119 sopravvissuti

	Ponte/Cabina
Abelson, Mr. Samson	
Abelson, Mrs. Hannah Anna	
Aldworth, Mr. Charles	
Andrew, Mr. Edgar	
Andrew, Mr. Frank	
Angle, Mr. William	
Angle, Mrs. Florence	
Ashby, Mr. John	
Baily, Mr. Percy	
Baimbridge, Mr. Chas. R.	
Balls, Mrs. Hall Ada E.	
Banfield, Mr. Frederick J.	
Bateman, Rev. Robert James	
Beane, Mr. Edward	
Beane, Mrs. Clarke Ethel	
Beauchamp, Mr. H. J.	
Becker, Master Richard F.	**G - 6**
Becker, Miss Marion Louise	**G - 6**
Becker, Miss Ruth Elizabeth	**G - 6**
Becker, Mrs. Baumgardener Nellie E.	
Beesley, Mr. Lawrence	**D - 56**
Bentham, Miss Lilian W.	
Berriman, Mr. William	
Botsford, Mr. W. Hull	
Bowenur, Mr. Solomon	
Bracken, Mr. Jas. H.	
Brito, Mr. Jose de	
Brown, Miss Edith Ellen	
Brown, Miss Mildred Amelia	**F - 33**
Brown, Mr. Solomon Thomas William	
Brown, Mrs. Elizabeth Catherine	
Brown, Mrs. J. J.	
Bryhl, Miss Dagmar	

Bryhl, Mr. Curt

Buss, Miss Kate

Butler, Mr. Reginald

Byles, Rev. Thomas Roussel Davids

Bystrom, Miss Karolina

Caldwell, Master Alden Gates

Caldwell, Mr. Albert F.

Caldwell, Mrs. Harbaugh Mae Sylvia

Cameron, Miss Clear

Campbell, Mr. William

Carter, Rev. Ernest Courtenay

Chapman, Mr. Charles

Chapman, Mr. John Henry

Chapman, Mrs. Elizabeth

Christy, Mrs. Alice Frances

Clarke, Mr. Charles V.

Clarke, Mrs. Ada Maria

Coelho, Domingos Fernardeo

Coleridge, Mr. R. C.

Collander, Mr. Erik

Collett, Mr. Stuart Sidney C.

Collyer, Miss Marjorie

Collyer, Mr. Harvey

Collyer, Mrs. Charlotte

Conlin, Thos. H.

Cook, Mrs. Rogers Selena **F - 33**

Corbett, Mrs. Irene

Corey, Mrs. Mary

Corey, Mrs. C. P.

Cotterill, Mr. Harry

Cunningham, Mr. Alfred Fleming

Daly, Miss Margaret Marcella

Daly, Mr. Eugene Patrick

Davies, Mr. Charles

Davies, Mrs. White Agnes Elizabeth Mary

Davis, Master John Morgan

Davis, Miss Mary

Deacon, Mr. Percy

del Carlo, Mr. Sebastiano

del Carlo, Mrs. Genovesi Argene

Denbou, Mr. Herbert

Dibden, Mr. William

Doling, Miss Elsie

Doling, Mrs. Ada

Drew, Master Marshall Brines

Drew, Mrs. Thorne Christian Lulu

Duran, Miss Asuncion

Duran, Miss Florentina

Eitemiller, Mr. G. F.

Enander, Mr. Ingvar

Fahlstrom Mr. Arne J.

Faunthorpe, Mr. Harry

Faunthorpe, Mrs. Lizzie

Fillbrook, Mr. Charles

Fischer, Mr. Eberhard

Flegenheim, Mrs. Antoniette

Fleming, Miss Margaret

Flynn, Mr. J. I.

Ford, Mr. E. W.

Ford, Mrs. D. M.

Foreman, Mr. B. L.

Fox, Mr. Stanley H.

Frost, Mr. Wood Anthony

Fynney, Mr. Jos.

Gale, Mr. Harry

Gale, Mr. Shadrach

Garside, Miss Ethel

Gaskell, Mr. Alfred

Gavey, Mr. Lawrence

Gilbert, Mr. William

Giles, Mr. Edgar

Giles, Mr. Fred

Giles, Mr. Ralph

Gill, Mr. John

Gillespie, Mr. William

Givard, Mr. Hans K.

Greenberg, Mr. Samuel

Hale, Mr. Reginald

Hamalainer, Master Wiljo

Hamalainer, Mrs. Anna

Harbeck, Mr. William H.

Harper, Miss Nina

Harper, Rev. John

Harris, Mr. George

Harris, Mr. Walter

Hart, Miss Eva Miriam

Hart, Mr. Benjamin

Hart, Mrs. Esther

Herman, Miss Alice

Herman, Miss Kate

Herman, Mr. Samuel

Herman, Mrs. Laver Jane

Hewlett, Mrs. Mary D.

Hickman, Mr. Leonard

Hickman, Mr. Lewis

Hickman, Mr. Stanley

Hiltunen, Miss Martha

Hocking, Miss Ellen

Hocking, Mr. George

Hocking, Mr. Samuel J.

Hocking, Mrs. Elizabeth

Hodges, Mr. Henry P.

Hoffman, Master Edmond Roger

Hoffman, Master Michel Marcel

Hoffman, Mr. Louis

Hold, Mr. Stephen

Hold, Mrs. Hill Annie Margaret

Hood, Mr. Ambrose

Hosono, Mr. Masabumi

Howard, Mr. Benjamin

Howard, Mrs. Ellen T.

Hunt, Mr. George

Ilett, Miss Bertha

Jacobsohn Mr. Sidney S.

Jacobsohn, Mrs. Cristy Amy Frances

Jarvis, Mr. John D.

Jefferys, Mr. Clifford

Jefferys, Mr. Ernest

Jenkin, Mr. Stephen

Jervan, Mrs. Thuillard Marie

Johnson, Mr. A.

Johnson, Mr. W.

Johnston, Mrs.

Johnston, Mrs. C. H. (bambina)

Julian, Mr. Henry Forbes E - 60

Kantor, Mr. Sehua

Kantor, Mrs. Sternim Miriam

Karnes, Mrs. J. F.

Keane, Miss Nora A. E - 101

Keane, Mr. Daniel

Kelly, Mrs. Florence

Kirkland, Rev. Charles Leonard

Klaber, Mr. Herman

Knight, Mr. Robert

Kvillner, Mr. John Henrik

Lahtinen, Mr. William

Lahtinen, Mrs. Anna

Laroche, Miss Louise

Laroche, Miss Simonne Anne Marie

Laroche, Mr. Joseph

Laroche, Mrs. Juliet

Lehman, Miss Bertha

Leitch, Miss Jessie Wills

Lemore, Mrs. Amelia F - 33

Leonard, Mr. L

Levy, Mr. R. J.

Leyson, Mr. Robert W. N.

Lingan, Mr. John

Lingrey Mr Edward

Louch, Mr. Charles Alexander

Louch, Mrs. Alice Adelaide

Mack, Mrs. Mary

Malachard, Mr. Noel

Mallet, Master André

Mallet, Mr. A.

Mallet, Mrs. Antoniette

Mangiavacchi, Mr. Emilio Serafino

Mantvila, Rev. Joseph

Marshall, Mr.

Marshall, Mrs. Kate

Matthews, Mr. W. J.

Maybery, Mr. Frank H.

McCrae, Mr. Arthur G.

McCrie, Mr. James

McKane, Mr. Peter D.

Mellinger, Miss Madeleine Violet

Mellinger, Mrs. Elizabeth Anne

Mellors, Mr. William John

Milling, Mr. Jacob C.

Mitchell, Mr. Henry

Morawick, Mr. Ernest

Mudd, Mr. Thomas C.

Myles, Mr. Thomas F.

Navratil, Master Edmond Roger

Navratil, Master Michel Marcel

Navratil, Mr. Louis

Nasser, Mr. Nicolas

Nasser, Mrs. Adele

Nesson, Mr. Israel

Nicholls, Mr. Joseph C.

Norman, Mr. Robert D.

Nourney, Mr. Alfred **D - 38**

Nye, Mrs. Elizabeth Ramell **F - 33**

Otter, Mr. Richard

Oxenham, Mr. Percy Thomas

Padro, Mr. Julian

Pain, Mr. Alfred

Pallas, Mr. Emilio

Parkes, Mr. Francis

Parrish, Mrs. Lutie Davis

Pengelly, Mr. Frederick

Pernot, Mr. Rene

Peruschitz, Rev. Josef

Phillips, Miss Alice

Phillips, Mr. Robert

Pinsky, Miss Rosa

Ponesell, Mr. Martin

Portaluppi, Mr. Emilio Ilario Giuseppe

Pulbaun, Mr. Frank

Quick, Miss Phyllis May

Quick, Miss Vera Winifred

Quick, Mrs. Richards Jane

Reeves, Mr. David

Renouf, Miss Jefferys Lillian

Renouf, Mr. Peter H.

Reynaldo, Miss Encarnacion

Richard, Mr. Emile

Richards, Master George

Richards, Master William Rowe

Richards, Mrs. Sidney

Ridsdale, Miss Lucy

Rogers, Mr. Harry

Rugg, Miss Emily

Sharp, Mr. Percival

Shelley, Mrs. Imanita

Silven, Miss Lyyli Karolina

Sincook, Miss Maude

Siukkonen, Miss Anna

Sjostedt, Mr. Ernest A.

Slayter, Miss Hilda Mary

Slemen, Mr. Richard J.

Smith, Miss Marion

Smith, Mr. Augustus

Sobey, Mr. Hayden

Soloman, Mr. A. L.

Stanton, Mr. S. Ward

Swane, Mr. George

Sweet, Mr. George

Thompson, Mr. Clarence Alvon

Toomey, Miss Ellen

Trant, Miss Jessie

Tronpiansky, Mr. Moses A.

Troutt, Miss Edwina Celia **E - 101**

Turpin, Mr. William J.

Veale, Mr. James

Walcroft, Miss Nellie

Ware, Mr. John James

Ware, Mr. William J.

Ware, Mrs. Long Florence Louise

Watson, Mr. Hasting Ennis

Watt, Miss Bertha

Watt, Mrs. Inglis Milne Bessie

Webber, Miss Susan **E - 101**

Weisz, Mr. Leopold

Weisz, Mrs. Matilda

Wells, Master Ralph Lester

Wells, Miss Joan

Wells, Mrs.Trevaskis Dart Addie

West, Miss Barbara Joyce

West, Miss Constance Miriam

West, Mr. E. Arthur

West, Mrs. Worth Ada Mary

Wheadon, Mr. Edward

Wheeler, Mr. Edwin

William. Mr. Charles Eugene

Wright, Mr. George

A bordo

Terza classe: 710 passeggeri, in grassetto i sopravvissuti.

	Ponte/Cabina
Abbing, Anthony	
Abbott, Eugene	
Abbott, Mrs. Rhoda	
Abbott, Rossmore	
Abelseth, Miss Karen Marie	
Abelseth, Mr. Olaus Jorgensen	**G - 63**
Abramson, Mr. August	
Adahl, Mauritz	
Adams, J.	
Adolf, Humblin	
Ahlin, Johanna	
Ahmed, Ali	
Aks, Master Philip Frank	
Aks, Mrs. Rosen Leah	
Alexander, William	
Alhomaki, Ilmari	
Ali, William	
Allen, William	
Allum, Owen G.	
Anderson, Albert	

Anderson, Alfreda

Anderson, Anders

Anderson, Ebba

Anderson, Ellis

Anderson, Ida Augusta

Anderson, Ingeborg

Anderson, Miss Erna Alexandra

Anderson, Mrs. Carla

Anderson, Paul Edvin

Anderson, Samuel

Anderson, Sigrid

Anderson, Sigvard

Anderson, Thor

Angheloff, Minko

Arnold, Joseph

Arnold, Josephine

Aronsson, Ernest Axel A.

Asim, Adola

Asplund, Gustaf

Asplund, Master Felix Edvin Rojj

Asplund, Miss Lillian Gertrud

Asplund, Mr. Carl Edgar

Asplund, Mr. Johan

Asplund, Mrs. Selma Augusta Emilia

Asplund, Oscar

Assaf, Mrs. Marian

Assam, Ali

Attala, Malake

Augustsan, Albert

Backstrom, Karl

Backstrom, Mrs. Gustafsson Maria Matilda

Baclini, Miss Eugenie

Baclini, Miss Helene Barbara

Baclini, Miss Maria Catherine

Baclini, Mrs. Solomon Latifa

Badman, Miss Emily Louise

Badt, Mohamed

Balkic, Cerin

Banoura, Miss Ayout

Banous, Elias

Barbara, Catherine

Barbara, Saude

Barry, Julia

Barton David

Beavan, W. T.

Benson, John Viktor

Berglund, Ivar

Berkeland, Hans

Betros, Seman

Billiard, van A.

Billiard, van James William

Billiard, van Walter John

Bing, Miss Lee

Bjorklund, Ernst

Bostandyeff, Guentcho

Boulos, Akar

Boulos, Hanna

Boulos, Mrs. Nourelain

Boulos, Nourelain

Boulos, Sultani

Bourke, Catherine

Bourke, John

Bowen, David

Bradley, Miss Bridget Delia

Braf, Elin Ester

Braund, Lewis

Braund, Owen

Brobek, Carl R.

Brocklebank, William

Buckley, Katherine

Buckley, Mr. Daniel

Burke, Jeremiak

Burke, Mary

Burns, Mary

Burns, Miss Mary

Cacic, Grego

Cacic, Luka

Cacic, Manda

Cacic, Maria

Calie, Peter

Canavan, Mary

Canavan, Pat

Cann, Erenst

Car, Jeannie

Caram, Joseph

Caram, Maria

Carlson, Carl R.

Carlsson, August Sigfrid

Carlsson, Julius

Carr, Miss Ellen

Carver, A.

Celotti, Francesco

Chartens, David

Chehab, Emir Farres

Chip, Mr. Chang

Christmann, Emil

Christy, Miss Juli

Chronopoulos, Apostolos

Chronopoulos, Demetrios

Cohen, Mr. Gurshon

Colbert, Patrick

Coleff, Fotio

Coleff, Peyo

Connaghton, Michel

Connolly, Kate

Connolly, Miss Kate

Connors, Pat

Cook, Jacob

Cor, Bartol

Cor, Ivan

Cor, Ludovik

Corn, Harry

Coutts, Master Leslie

Coutts, Master William

Coutts, Mrs. Winnie

Coxon, Daniel

Crease, Ernest James

Cribb, John Hatfield

Cribb, Mrs. Alice Laura

Dahl, Mauritz

Dahl, Mr. Charles Edward

Dahlberg, Gerda

Dakic, Branko

Danbom, Ernest

Danbom, Gilbert

Danoff, Sigrid

Danoff, Yoto

Dantchoff, Khristo

Davies, Alfred

Davies, Evan

Davies, John

Davies, Joseph

Davison, Mary

Davison, Thomas H.

Dean, Master Bertram

Dean, Miss Elisabeth Gladys

Dean, Mr. Bertram F.

Dean, Mrs. Eva Georgette

Delalic, Regyo

Denkoff, Mito

Dennis, Samuel

Dennis, William

Derkings, Mr. Edward

Devaney, Miss Margaret

Dewan, Frank

Dibo, Elias

Dimic, Jovan

Dintcheff, Valtcho

Dooley, Patrick

Dowdell, Miss Elizabeth

Doyle, Elin

Drapkin, Jenie

Drazenovie, Josip

Driscoll, Miss Bridget

Dyker, Adolf

Dyker, Mrs. Andersson Elizabeth Anna Judith

Ecimovic, Joso

Edwardsson, Gustaf

Eklunz, Hans

Ekstrom, Johan

Elias, Joseph

Elias, Joseph

Elsbury, James

Emanuel, Miss Ethel Virginia

Emmeth, Thomas

Everett, Thomas J.

Fabini, Mr. Leeni

Farrell, James

Fat-ma, Mustmani

Finoli, Mr. Luigi

Flynn, James

Foley, Mr. Joseph

Foley, Mr. William

Foo, Mr. Choong

Ford, Arthur

Ford, M. W. T. N.

Ford, Maggie

Ford, Margaret

Fox, Patrick

Franklin, Charles

Gallagher, Martin

Garrett, Miss

Garrett, Mr. Louis

Garthfirth, John

Gerios, Assaf

Gerios, Youssef

Gerios, Youssef

Gheorgheff, Stanio

Gilinski, Leslie

Gilnagh, Miss Katherine

Glynn, Miss Mary Agatha

Goldsmith, Master Frank John William

Goldsmith, Mrs. Brown Emily Alice

Goldsmith, Nathan

Goncalves, Manoel E.

Goodwin, Augusta

Goodwin, Charles E.

Goodwin, Frederick

Goodwin, Harold

Goodwin, Jessie

Goodwin, Lillian A.

Goodwin, Sidney

Goodwin, William F.

Green, George

Gronnestad, Daniel D.

Guest, Robert

Gustafson, Alfred Ossia

Gustafson, Anders

Gustafson, Johan Birger

Gustafsson, Gideon Karl

Haas, Aloisia

Hadman, Mr. Oscar

Hagardon, Kate

Hagarty, Nora

Hagland, Ingvald O.

Hagland, Konrad R.

Hakkarainen, Mrs. Dolk Elin Matilda

Hakkarainen, Pekko Pietari

Hampe, Leon

Hankonen, Mrs. Eluna

Hanna, Mansour

Hansen, Henry Damgavd

Hansen, Howard Jennie L.

Hansen, Mrs. Jenny

Harknett, Alice

Harmer, Mr. Abraham

Hart, Henry

Healy, Miss Nora

Hee, Mr. Ling

Heininen, Wendla

Hellstrom, Miss Hilda Maria

Hemming, Norah

Hendekevoic, Ignaz

Henery, Delia

Henriksson, Jenny

Hervonen, Miss Hildwe

Hervonen, Mrs. Lindquist Helga E.

Hickkinen, Mrs. Laina

Holm, John F. A.

Holten, Johan

Horgan, John

Howard, Miss May

Humblen, Adolf Mathias Nicolai Olsen G - 63

Hyman, Mr. Abraham

Ilieff, Ylio

Ilmakangas, Ida

Ilmakangas, Pista

Ivanoff, Konio

Jansen, Mr. Carl

Jardin, Jose Netto

Jean Nassr, Saade

Jensen, Miss Carla Christine

Jensen, Hans Peter

Jensen, Nilho R.

Jensen, Svenst L.

Jerymin, Miss Annie

Johann, Markim

Johannessen, Elias

Johannessen, Mr. Bernt

Johansen, Nils

Johanson, Mr. Oscar L.

Johanson, Mrs. Berg Vihelmina Eilsabeth

Johansson, Erik

Johansson, Gustaf

Johnson, A.

Johnson, Alice

Johnson, Jakob A.

Johnson, Master Harold Theodor

Johnson, Miss Eleanor Ileen

Johnson, W.

Johnsson, Malkolm

Johnsson, Mr. Carl

Johnston, Catherine Nellie

Johnston, William Andrew

Jonkoff, Lazor

Jonsson, Nielo H.

Joseph, Miss Mary **E- 69**

Jusila, Katrina

Jusila, Mari

Jusila, Mr. Erik

Jutel, Henrik Hansen

Kalil, Betros

Kallio, Nikolai

Kalvig Johannes H.

Karajic, Milan

Karlson, Mr. Einar Gervasius

Karlson, Nils August

Karun, Miss Anna

Karun, Mr. Franz

Kassan, Mr. Housseing

Kassein, Mr. Hassef

Kassem, Fared

Keefe, Arthur

Kekic, Tido

Kelly, James

Kelly, James

Kelly, Miss Annie Katherine

Kelly, Miss Mary

Kennedy, Mr. John

Kerane, Andy

Khalil, Zahie

Kiernan, John

Kiernan, Phillip

Kilgannon, Thomas

Kink, Miss Louise

Kink, Miss Maria

Kink, Mr. Anton

Kink, Mrs. Heilmann Louise

Kink, Vincenz

Klasen, Gertrud Emilia

Klasen, Hilda

Klasen, Klas A.Mona, Mae A.

Kraeff, Thodor

Laitinen, Sofia

Laleff, Kristo

Lam, Len

Lam, Mr. Ali

Landegren, Miss Aurora Adelia

Lane, Patrick

Lang, Mr. Fang

Larson, Viktor

Larsson, Bengt Edvin

Larsson, Edvard

Lefebvre, Frances

Lefebvre, Henry

Lefebvre, Ida

Lefebvre, Jeanne

Lefebvre, Mathilde

Leinonen, Antti

Lemberopoulos, Peter

Lennon, Denis

Lennon, Mary

Leonard, L.

Lester, James

Lindablom, August

Lindahl, Agda

Lindell, Edvard Bengstsson

Lindell, Gerda Elin

Lindqvist, Mr. Einar

Linehan, Michel

Ling, Lee

Lithman, Simon

Lobb, Cordelia

Lobb, William A.

Lockyer, Edward

Lovell, John

Lulic, Mr. Nicola

Lundahl, John

Lundin, Miss Olga Elida

Lundstripm, Jan

Lundstrom, Mr. Jan

MacKay, George W.

Madigan, Miss Margaret

Madsen, Mr. Fridjof

Maenpaa, Matti

Mahon, Delia

Maisner, Simon

Makinen, Kalle

Malinoff, Nicola

Mampe, Leon

Mangan, Mary

Mannion, Miss Margareth

Marinko, Dmitri

Markoff, Marin

McCarthy, Miss Katie

McCormack, Mr. Thomas

McCoy, Miss Agnes

McCoy, Miss Alice

McCoy, Mr. Bernard

McDermott, Miss Delia Bridget

McElroy, Michel

McGovern, Mrs. Hugh Mary

McGowan, Annie

McGowan, Katherine

McGowan, Miss Annie

McMahon, Martin

McNamee, Eileen

McNamee, Neal

Meanwell, Marian O.

Mechan, John

Meek, Annie L.

Meeklave, Miss Ellie

Melkebuk, Philemon

Meme, Miss Hanna

Meo, Alfonso

Messemacker, Mr. Guillaume Joseph

Messemacker, Mrs. Anna

Midtsjo, Mr. Carl Albert

Mikanen, Mr. John

Miles, Frank

Minkoff, Lazar

Mirko, Dika

Misseff, Ivan

Mitkoff, Mito

Moen, Sigurd Hansen G - 73

Monbarek, Hanna

Moncarek, Master Gonios

Moncarek, Master Halim

Moncarek, Mrs. Omine

Moor, Master Meier D - 121

Moor, Mrs. Beile D - 121

Moore, Leonard C.

Moran, James

Moran, Miss Bridgette

Morgan, Daniel J.

Morley, William

Morrow, Thomas

Moss, Mr. Albert Johan

Moussa, Mantoura

Moutal, Rahamin

Mulder, Mr. Theodore

Mullens, Miss Katie

Mulvihill, Miss Bertha

Murdlin, Joseph

Murphy, Miss Katherine

Murphy, Miss Margaret J.

Murphy, Miss Norah

Myhrman, Oliver

Naidenoff, Penko

Naked, Mr. Said

Naked, Miss Maria

Naked, Mrs. Mowad Maria

Nancarrow, W. H.

Nankoff, Minko

Nasr, Mustafa

Naughton, Miss Hannah

Nedeco, Petroff

Nemagh, Robert

Nenkoff, Christo

Nichan, Mr. Krikorian

Nicola, Master Elias

Nicola, Mrs. Jamila

Nieminen, Manta

Niklasen, Sander

Nilson, Miss Berta Olivia

Nilson, Miss Helmina Josefina

Nilsson, Mr. August F.

Nirva, Isak

Nosworthy, Richard C.

Novel, Mansouer

Nyoven, Mrs. Johan

Nysten, Miss Anna Sofia

O'Brien, Denis

O'Brien, Mrs. Hannah

O’Brien, Thomas

O’Connell, Pat D.

O’Connor, Maurice

O’Connor, Pat

O’Donaghue, Bert

O’Dwyer, Mrs. Nellie

O’Keefe, Mr. Patrick

O’Leary, Miss Norah

O’Neill, Bridget

O’Sullivan, Bridget

Odahl, Martin

Olsen, Arthur

Olsen, Henry

Olsen, Master Arthur Carl

Olsen, Ole M.

Olson, Elon

Olsson, Elida

Olsson, John

Oreskovic, Jeko

Oreskovic, Luka

Oreskovic, Maria

Orman, Mr. Velin

Orman, Velin

Orsen, Sirayanian

Ortin, Zakarian

Osman, Mrs. Mara

Pacruic, Mate

Pacruic, Tome

Panula, Eino

Panula, Ernesti

Panula, Juho

Panula, Maria

Panula, Sanni

Panula, Urhu

Panula, William

Pasic, Jakob

Paulsson, Alma

Paulsson, Gosta

Paulsson, Paul

Paulsson, Stina

Paulsson, Torborg Danira

Pavlovic, Stefo

Peacock, Alfred

Peacock, Treasteall

Peduzzi, Joseph

Pekonemi, E.

Pelsmaker, Alfons de

Peltomaki, Nikolai

Pentcho, Petroff

Perkin, John Henry

Person, Mr. Ernest Ulrik

Peter, Anna

Peter, Catherine Joseph

Peter, Michael

Peters, Katie

Peterson, Ellen

Peterson, Johan

Peterson, Marius

Petranec, Matilda

Petterson, Olaf

Plotcharsky, Vasil

Potchett, George

Radeff, Alexander

Rafoul, Baccos

Raibid, Razi

Rath, Sarah

Reed, James George

Reynolds, Harold

Rice, Albert

Rice, Arthur

Rice, Eric

Rice, Eugene

Rice, George

Rice, Margaret

Rintamaki, Matti

Riordan, Miss Hannah

Risien, Emma

Risien, Samuel

Robins, Alexander

Robins, Charity

Rogers, William John

Rosblom, Helene

Rosblom, Salfi

Rosblom, Viktor

Rouse, Richard H.

Rummstvedt, Kristian

Rush, Alfred George J.

Ryan, Mr. Edward

Ryan, Patrick

Saad, Amin

Saad, Khalil

Sadlier, Matt

Sadowitz, Harry

Sage, Ada

Sage, Annie

Sage, Constance

Sage, Dorothy

Sage, Douglas

Sage, Frederick

Sage, George

Sage, John

Sage, Stella

Sage, Thomas

Sage, William

Salander, Carl

Saljilsvik, Miss Anna Kristine

Salonen, Werner

Samaan, Elias

Samaan, Hanna

Samaan, Youssef

Sandman, Johan

Sandstrom, Miss Beatrice Irene **G - 6**

Sandstrom, Miss Margretha Ruth **G - 6**

Sandstrom, Mrs. Hjalmar Agnes Charlotta **G - 6**

Sarkis, Lahowd

Sarkis, Mardirosian

Sather, Sinon

Saundercock, W. H.

Sawyer, Frederick

Scanlan, James

Scrota, Maurice

Sdycoff, Todor

Sedgwick, Mr. C. F. W.

Seman, Betros

Shabini, Georges

Shaughnesay, Pat

Shedid, Daher

Sheerlinck, Mr. Joannes Baptiste

Shellard, Frederick

Shine, Ellen

Shorney, Charles

Sihvola, Antti

Simmons, John

Sivic, Husen

Sjoblom, Miss Anna Sofia

Skoog, Anna

Skoog, Carl

Skoog, Harald

Skoog, Mabel

Skoog, Margret

Skoog, William

Slabenoff, Petco

Sleiman, Attalla

Slocovski, Selman

Smiljanic, Mile

Smyth, Miss Julian

Soholt, Peter Andreas Lauritz Andersen G - 73

Solvang, Lena Jacobsen

Somerton, Francis W.

Sop, Jules

Spector, Woolf

Spinner, Henry

Staneff, Ivan

Stankovic, Jovan

Stanley, E. R.

Stanley, Miss Amy Kristine

Steffanon, W. B.

Storey, T.

Stoyehoff, Ilia

Stoytcho, Mihoff

Strandberg, Ida

Stranden, Mr. Juho

Strilic, Ivan

Strom, Matilda G - 6

Strom, Selma G - 6

Sunderland, Mr. Victor Francis

Sutehall, Henry

Svensen, Olaf

Svensson, Coverin

Svensson, Mr. Johan

Syntakoff, Stanko

Tannous, Alexander

Tannous, Daler

Tannous, Thomas

Theobald, Thomas

Thomas, Charles P

Thomas, John

Thomas, Master Assad Alexander

Thomas, Mrs. Thelma

Thomas, Tamin

Thorneycrolt, Mrs. White Florence Kate

Thorneycrolt, Percival

Tikkanen, Juho

Tobin, Roger F - 38

Todoroff, Lalio

Tomlin, Ernest P.

Tonfik, Nahli

Tonglin, Gunner

Torber, Ernest

Torfa, Assad

Tornquist, Mr. William Henry

Trembisky, Mr. Berk

Tupin, M. Dorothy

Turcin, Stefan

Turja, Miss Anna Sofia

Turkula, Mrs. Hedwig

Turnquist, W.

Useher,Baulner

Uzelas, Jovo

Vagil, Adele Jane

Van de Velde, Joseph

Van de Walle, Nestor

Van der Planke, Augusta Vander

Van der Planke, Emilie Marie

Van der Planke, Jules

Van der Planke, Leon Vander

Van der Steen, Leo

Van Impe, Catharine

Van Impe, Jacob

Van Impe, Rosalie

Vartunian, Mr. David

Vassilios, Catavelas

Vereruysse, Victor

Vestrom, Huld A. A.

Vook, Janko

Waelens, Achille

Ware, Frederick

Wazli, Yousif

Webber, James

Wende, Olof Edvin

Wennerstrom, Mr. August

Wenzel, Zinhart

Widegrin, Charles

Wiklund, Jacob A.

Wiklund, Karl F.

Wilkes, Mrs. Needs Ellen

Willey, Edward

Williams, Harry

Williams, Leslie

Windelov, Einar

Wirz, Albert

Wiseman, Philip

Wittenrongel, Camille

Yalsevae, Mr. Ivan

Yazbeck, Antoni

Yazbeck, Mrs. Selini

Youssef, Georges

Youssef, Brahim

Youssef, Hanne

Youssef, Maria

Zabour, Hileni

Zabour. Tamini

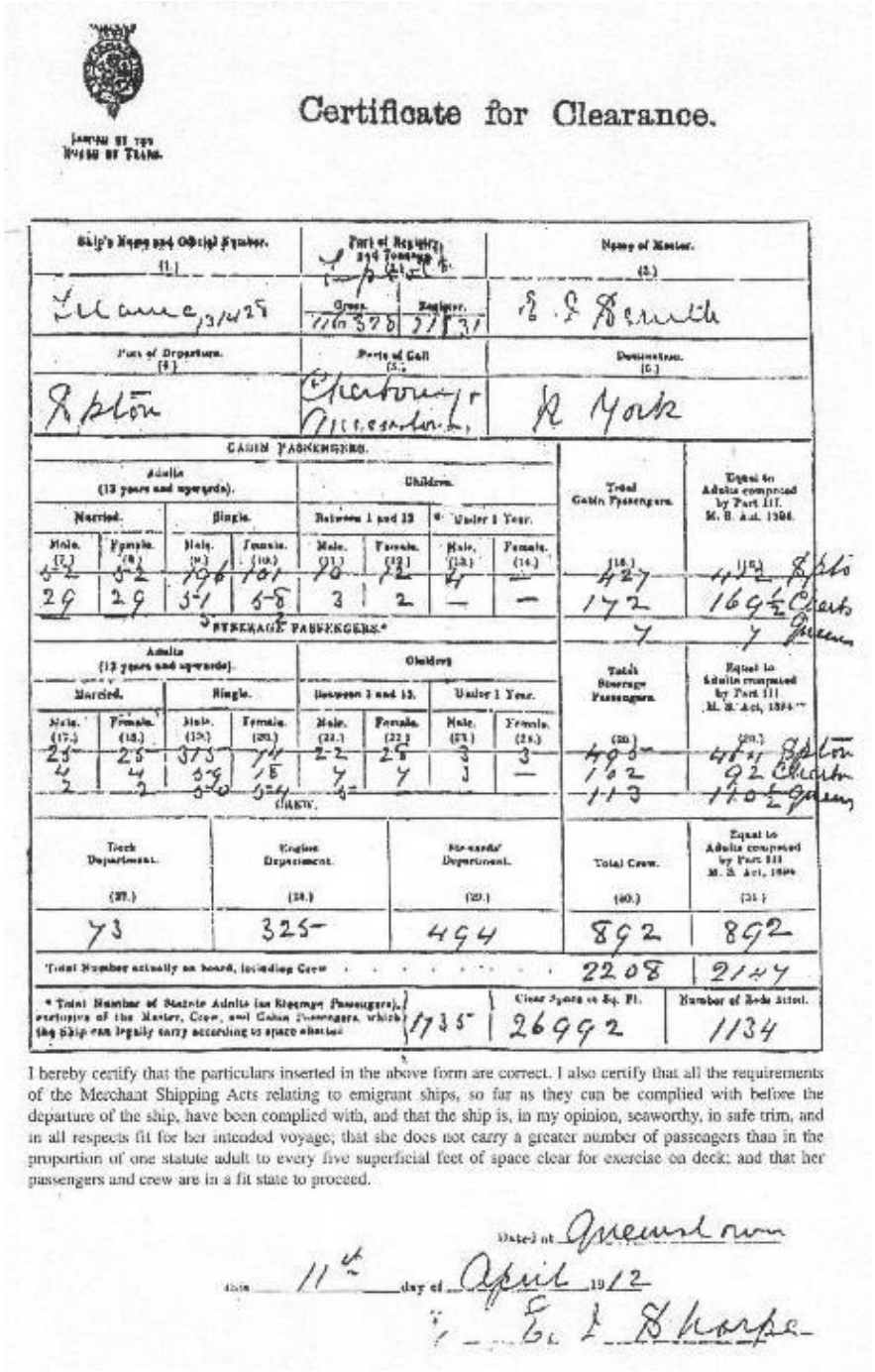
Zakarian, Maprieder

Zievens, Renee

Zimmermann, Leo

Il "Certificate of Clearance"

Prima della partenza, i responsabili della nave avevano l'obbligo di redigere il "Certificate of Clearance". In detto certificato, da compilarsi ad ogni nuovo imbarco di passeggeri, le autorità di bordo garantivano che la nave era in ordine, che le dotazioni di bordo erano adeguate al tipo di navigazione prevista e che il numero di passeggeri non era superiore a quanto ammesso.



Issued by the Board of Trade.

Certificate for Clearance.

Ship's Name and Official Number. (1.)	Port of Registry and Tonnage. (2.)		Name of Master. (3.)
Titanic, 131428	Gross. 46328	Register. 21831	E. J. Smith
Port of Departure. (4.)	**Ports of Call (5.)**		**Destination. (6.)**
Spton	Cherbourg & Queenstown		N York

CABIN PASSENGERS.

Adults (13 years and upwards). Married. Male. (7.)	Married. Female. (8.)	Single. Male. (9.)	Single. Female. (10.)	Children. Between 1 and 13. Male. (11.)	Between 1 and 13. Female. (12.)	Under 1 Year. Male. (13.)	Under 1 Year. Female. (14.)	Total Cabin Passengers. (15.)	Equal to Adults computed by Part III. M. S. Act, 1894. (16.)
52	52	196	101	10	12	4	—	427	412 Spto
29	29	51	58	3	2	—	—	172	169½ Cherb
								7	7 Queens

STEERAGE PASSENGERS.*

Adults (13 years and upwards). Married. Male. (17.)	Married. Female. (18.)	Single. Male. (19.)	Single. Female. (20.)	Children. Between 1 and 13. Male. (21.)	Between 1 and 13. Female. (22.)	Under 1 Year. Male. (23.)	Under 1 Year. Female. (24.)	Total Steerage Passengers. (25.)	Equal to Adults computed by Part III. M. S. Act, 1894.** (26.)
25	25	315	74	22	28	3	3	495	484 Spton
4	4	59	18	7	7	3	—	102	92 Cherb
2	2	50	54	5				113	110½ Queens

CREW.

Deck Department. (27.)	Engine Department. (28.)	Stewards' Department. (29.)	Total Crew. (30.)	Equal to Adults computed by Part III. M. S. Act, 1894. (31.)
73	325	494	892	892
Total Number actually on board, including Crew			2208	2147

* Total Number of Statute Adults (as Steerage Passengers), exclusive of the Master, Crew, and Cabin Passengers, which the Ship can legally carry according to space allotted.		Clear Space in Sq. Ft.	Number of Beds Allotted.
	1735	26992	1134

I hereby certify that the particulars inserted in the above form are correct. I also certify that all the requirements of the Merchant Shipping Acts relating to emigrant ships, so far as they can be complied with before the departure of the ship, have been complied with, and that the ship is, in my opinion, seaworthy, in safe trim, and in all respects fit for her intended voyage; that she does not carry a greater number of passengers than in the proportion of one statute adult to every five superficial feet of space clear for exercise on deck; and that her passengers and crew are in a fit state to proceed.

Dated at Queenstown

this 11th day of April 1912

E. J. Sharpe

Questo certificato indica che salirono a bordo del **TITANIC** 427 passeggeri, facenti parti della "Cabin Class", a Southampton; 172 salirono a Cherbourg e 7 s'imbarcarono a Queenstown. Questo dà un totale di 606 passeggeri facenti parte della Prima e della Seconda Classe. Le cifre corrispondenti alla Terza Classe davano un numero pari a 495, imbarcate a Southampton; 102, imbarcate a Cherbourg e 113 salite a bordo a Queenstwon. Queste cifre danno un totale di 710 passeggeri facenti parte alla Terza Classe imbarcata sul **TITANIC**.

A bordo del TITANIC

Mia figlia Serena mi ha chiesto se vi furono a bordo del **TITANIC** delle persone di colore.
La risposta è la seguente: Joseph Laroche, un francese originario di Haiti, fu l'unico uomo di colore a bordo del **TITANIC** e questa è la sua storia.
Joseph Laroche, 26 anni, viveva in Francia dal 1901, lì ha studiato ingegneria ed ha conosciuto Juliet Lafargue, 22 anni, che ha sposato nel 1908. Le coppia ha avuto due figli, Simonne Anne Marie e Louise. La discriminazione razziale ha impedito a Joseph Laroche di ottenere un lavoro permanente in Francia e poiché la famiglia aveva bisogno di soldi, per fare fronte alle cure mediche di cui necessitava Louise, Joseph decise rientrare ad Haiti per trovarsi un lavoro. Il tutto era progettato per il 1913.
Nel mese di marzo del 1912, tuttavia, Juliet scoprì che era nuovamente incinta, e questo fece decidere a Joseph di anticipare il rientro ad Haiti, prima che la gravidanza della sua compagna fosse in stato avanzato. I coniugi Laroche avevano prenotato i loro posti sul *France*, ma si accorsero che il regolamento della nave prevedeva che i bambini dovevano essere affidati alla nursey e che non avevano il permesso di accompagnare i loro genitori al ristorante. La coppia decise allora di cambiare i biglietti e la loro prenotazione fu trasferita al **TITANIC**, in partenza da Cherbourg. Sul

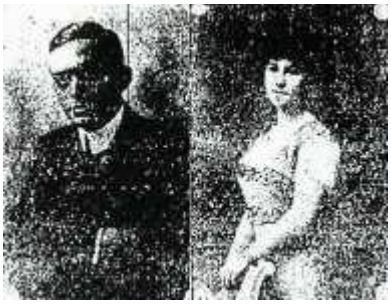
TITANIC la famiglia Laroche aveva preso una cabina di seconda classe; i Laroche avevano pranzato insieme per l'ultima volta la sera del 14 aprile, poi Joseph Laroche si era recato nella sala fumatori di seconda classe. Juliet e le due figlie, Simonne, di tre anni e Louise, di un anno, si ritirarono nella loro cabina. Nei momenti seguenti allo scontro con l'iceberg, Joseph Laroche è rientrato nella sua cabina e ha svegliato la moglie e le figlie. In quella notte gelida del 15 aprile, la madre e le bimbe furono invitate a salire in una scialuppa di salvataggio (la numero 14), Joseph fece indossare il suo cappotto, con tutti i valori ed i soldi di famiglia, alla moglie per proteggerla dal freddo pungente. "Ne avrete bisogno," disse, "vi vedrò a New York. Devo prendere un'altra scialuppa. Dio sia con voi." Quelle furono le ultime parole rivolte da Joseph Laroche alla moglie. Il cappotto venne rubato; sia Juliet Laroche che le bimbe sopravvissero. Salvata dalla *Carpathia*, Juliet, ebbe i piedi congelati e, una volta giunta a New York, fu condotta all'ospedale di St. Vincent.
Joseph Laroche, morì nell'affondamento.

Le coppie di sposi

Gli storici affermano sicuri che, sulle 106 coppie di passeggeri sposati che viaggiarono a bordo del **TITANIC**, 13 di queste effettuarono la loro luna di miele. Altre fonti asseriscono che furono 9 le coppie di passeggeri di prima classe che erano in viaggio di nozze. L'obiettivo di questa mia pagina è presentare le mie 19 coppie di passeggeri in viaggio di nozze che erano a bordo del **TITANIC**.

John Jacob e Madeleine ASTOR
Il ricco colonnello John Jacob Astor (47 anni, divorziato) il 9 settembre 1911, aveva sposato in seconde nozze Madeleine, 18 anni. La coppia degli Astor aveva viaggiato in Egitto, aveva proseguito per Parigi e quindi, nella primavera 1912, nell'anniversario dei sei mesi della loro unione, aveva deciso di rientrare negli Stati Uniti. Si erano imbarcati a Cherbourg come i passeggeri di prima classe sul **TITANIC**. Dopo che la nave urtò l'iceberg, John Jacob Astor rassicurò Madeleine affermando che il pericolo non era serio. Indossati i giubbotti di salvataggio, si trovarono con gli altri passeggeri di prima classe riuniti sul ponte e poi si rifugiarono nella palestra in cui si sedettero sui cavalli meccanici. John Jacob Astor, trovato un altro giubbotto di salvataggio, lo tagliò per mostrare a sua moglie di che cosa era fatto per rassicurarla ulteriormente. La coppia andò poi sul ponte A da dove Madeleine s'imbarcò nella scialuppa numero 4 con l'assistenza di suo marito e del secondo ufficiale Charles H. Lightoller. John Jacob Astor fece presente che sua moglie era al quinto mese di gravidanza, ma nonostante ciò si è vide rifiutare l'accesso alla barca. Si dice che allora, John Jacob Astor abbia liberato tutti i cani bloccati nel canile tra cui Kitty, il cane della coppia. John Jacob Astor perì nel naufragio. Il corpo, trovato dalla Mackay-Bennett, fu restituito alla relativa famiglia. Madeleine Astor mise al mondo, il 14 agosto 1912, un figlio a cui venne imposto il nome di John Jacob, come il suo padre.

Edward e Ethel Beane
Edward Beane, 32 anni, era emigrato a New York dove aveva lavorato come muratore. Nel marzo del 1912, era rientrato nella nativa Norwich, in Inghilterra, per sposare Ethel Clarke, domestica di 19 anni. La loro unione era avvenuta poco tempo prima della partenza del **TITANIC**; la coppia si era imbarcata a Southampton come passeggeri di seconda classe. La notte del naufragio, Ethel prese posto sulla barca scialuppa numero 13, mentre Edward non fu autorizzato a salire. Questi, quando si rese conto che la barca era piena soltanto a metà, si buttò a mare dove a nuoto raggiunse la barca. Ethel lo ha aiutò per salire a bordo. Edward ed Ethel persero nella catastrofe i 500 dollari che avevano ricevuto in regalo per le loro nozze. Incinta ai tempi del naufragio, Ethel Beane ebbe un bambino nato morto il 10 gennaio 1913, 9 mesi dopo la partenza del **TITANIC** da Southampton



Dickinson H. e Helen Bishop
Dickinson H. Bishop, 25 anni, era vedovo di prime nozze ed aveva ereditato una fortuna che la sua prima moglie aveva legato per testamento: una parte importante del capitale di un'azienda del Michigan. Il 7 novembre 1911, "Dick" si era sposato, in seconde nozze, con Helen Walton, di 19 anni. La giovane coppia aveva effettuato, per la loro luna di miele, un viaggio di 4 mesi che li avevano condotti nell'Egitto, Italia, Francia ed a Algeri. Per rientrare gli Stati Uniti aveva deciso di imbarcarsi a Cherbourg sul **TITANIC**, come passeggeri di prima classe. Al momento del naufragio, Helen ha dovuto abbandonare il suo cucciolo "Frou-Frou" che ella ebbe l'autorizzazione di lasciare nella loro cabina. Prendendo la lancia di salvataggio numero 7, la coppia del Bishop si salvò. In stato interessante ai tempi del naufragio, Helen Bishop diede alla luce un bambino l'8 dicembre 1912, che malauguratamente morì il giorno seguente.

Sebastiano e Argene del Carlo
Sebastiano del Carlo, 29 anni ed Argene Genovesi, 24 anni, erano italiani. Si erano sposati il 20 febbraio 1912 e si erano imbarcati a Cherbourg come i passeggeri di seconda classe, con l'intenzione di raggiungere la California. Sebastiano è morto nel naufragio ed il relativo corpo fu recuperato dalla *Mackay-Bennett*, e poi inviato in Italia. Argene, che si salvò probabilmente a bordo della scialuppa numero 11, era incinta ai tempi della tragedia. Sua figlia Maria Salvata nacque il 14 novembre 1912.

John Henry Chapman e Sarah Elizabeth Lawry

John Henry Chapman, 37 anni, aveva lavorato nel podere della famiglia a Cornouailles quindi era emigrato nel Canada ed infine negli Stati Uniti. Operaio del cimitero di NewYork, tornò in patria in 1911 dove, il 26 dicembre del stesso anno, prese in moglie Sarah Elizabeth Lawry, di 29 anni, che era una sua amica d'infanzia. Scelsero di viaggiare sul **TITANIC** come passeggeri di seconda classe per raggiungere negli Stati Uniti il fratello di lei. La notte del naufragio, Sarah rifiutò di lasciare suo marito ed entrambi morirono nella catastrofe. Il corpo di John Henry Chapman fu recuperato dalla *Mackay-Bennett*: il corpo di Sarah, se fu trovato, non fu mai identificato.

Guillaume Joseph Messemacker e Anna. Guillaume

Guillaume Joseph Messemacker, 36 anni, di origine belga, era emigrato negli Stati Uniti nel 1901, con i suoi fratelli. Nel aveva fatto ritorno in Belgio nel 1911 per far visita alla sua famiglia: qui, all'inizio del 1912 ha sposato Anna. Guillaume ed Anna, per far rotta per gli Stati Uniti, si imbarcarono sul **TITANIC** a Southampton come passeggeri di terza classe. Guillaume ha desiderato fare il viaggio sul **TITANIC** perché aveva sentito dire, non a torto, che il trattamento era migliore che sulle altre navi. Anna fu salvata a bordo della scialuppa numero 13 mentre Guillaume fu recuperato a bordo della scialuppa numero 15. I due si sono ritrovati a bordo della *Carpathia*.

Albert Adrian e Vera Dick

Albert Adrian Dick, 31 anni e Vera Gillespie, 17 anni, si erano sposati il 31 maggio 1911, giorno del varo del **TITANIC**. Vera aveva avuto un'adolescenza difficile e Bert l'aveva portata a trascorrere la luna di miele in Terra Santa, e quindi avevano girato per l'Europa. Rientrati a Londra per recuperare alcuni oggetti d'antiquariato destinati alla loro casa di Calgary in Canada, i coniugi Dick si erano imbarcati a Southampton come passeggeri di prima classe. A bordo la coppia aveva fatto conoscenza dell'architetto del **TITANIC**, Thomas Andrews, con il quale cenarono la sera del naufragio. La coppia dei Dick si è salvata a bordo della scialuppa numero 3.

Adolf Fredrick e Anna Dyker

Adolf Fredrick Dyker, 23 anni, era nato in mare mentre i suoi genitori erano in viaggio da New York a Goteborg, in Svezia. Aveva così la doppia nazionalità, svedese ed americana. Cresciuto in Svezia, si era trasferito negli Stati Uniti dove aveva lavorato dapprima come impiegato della banca successivamente come autista di tram. Adolf si era appena sposato Anna Elisabeth Judith Andersson di 22 anni. Residenti a New Haven, Adolf ed Elisabeth hanno dovuto rientrare in Svezia per regolarizzare la successione del padre di Adolf, deceduto il 1 dicembre 1911. Per il ritorno, si erano imbarcati in Southampton come i passeggeri di terza classe. Anna era a bordo della scialuppa numero 16; Adolf perì nel naufragio ed il relativo corpo, se mai fu trovato, non fu mai identificato.

Henry William Frauenthal e Clara Heinsheimer

Entrambi figli di emigranti tedeschi, Henry William Frauenthal, 49 anni, e Clara Heinsheimer, 42 anni, si erano sposati in Francia il 26 marzo 1912. Due settimane più tardi, si erano imbarcati a Southampton a bordo del **TITANIC** come passeggeri di prima classe. Henry e Clara Frauenthal sono stati salvati sulla scialuppa numero 5.

Pekko Pietari e Matilda Hakkarainen

Pekko Pietari Hakkarainen, 28 anni, ed Elin Matilda Dolk, 24 anni, residenti ad Helsinki erano sposati soltanto da tre mesi. Avevano previsto, in precedenza, di entrare negli Stati Uniti a bordo della *Mauritania* poi avevano cambiato idea ed avevano scelto di imbarcarsi sul **TITANIC** a Southampton come passeggeri di terza classe. Matilda si salvò sulla scialuppa numero 15: suo marito morì nel naufragio ed il relativo corpo non fu mai trovato.

George Achilles e Dorothy Harder

George Achilles Harder, 25 anni, e Dorothy Annan, 21 anni, erano di New York. George lavorava in una fonderia di cui divenne, negli anni più avanti, il presidente. George e Dorothy si erano sposati di recente e stavano rientrando dalla loro luna di miele: a Cherbourg si imbarcarono sul **TITANIC** in prima classe. La coppia si salvò sulla scialuppa numero 5.

Neal e Eileen Mc Namee

Neal McNamee, 27 anni, ed Eileen O 'Leary, 19 anni, si erano sposati il 17 gennaio 1912. Neal aveva accettato un posto di lavoro a New York: Eileen e Neal si erano quindi imbarcati a Southampton come passeggeri di terza classe ed il loro viaggio fu allo stesso tempo un viaggio di nozze. Neal ed Eileen McNamee furono entrambi vittime della tragedia: il corpo di Eileen fu trovato dalla *Mackay-Bennett*, mentre quello di Neal, se trovato, non fu mai identificato.

Daniel Warner e Mary Marvin
Daniel Warner Marvin, 19 anni, aveva sposato Mary Graham Carmichael Farquarson, 18 anni. Daniel e Mary rientravano da loro viaggio di nozze in Europa, destinazione New York. Si erano imbarcati a Southampton come passeggeri di prima classe. La notte dell'incidente, Daniel ha aiutato la moglie a salire sulla lancia di salvataggio numero 10. Daniel perì nel naufragio ed il relativo corpo, se trovato, non fu mai identificato. Incinta ai tempi del naufragio, Mary Marvin diede alla luce il 21 ottobre 1912, una bimba di nome Margaret.

Nicolas Nasser e Adele Achem
Nicolas Nasser, 28 anni, abitava a New York ed era andato nel Libano per sposare Adele Achem (o Hakim) che aveva avuto probabilmente14 anni quando la coppia si era imbarcata a Cherbourg per viaggiare in seconda classe e tornare negli Stati Uniti. Nicolas perì ed il suo cadavere venne recuperato dalla *Mackay-Bennett*. Adele invece fu salvata: era a bordo di una scialuppa non identificata. Incinta ai tempi del naufragio, Adele ha messo al mondo, il 9 dicembre 1912, un bambino morto alcune ore più tardi. Nota: se la data di nascita (19 marzo 1898) è reale, Adele Nasser fu indubbiamente la più giovane vedova a causa del naufragio di **TITANIC**.

Victor de Sato e Maria Josefa Peñasco
Victor de Sato Peñasco, 18 anni, si era sposato l'8 dicembre 1910 con Maria Josefa Perez de Soto y Vallejo, 17 anni, che era la nipote del Primo Ministro Spagnolo. Residenti a Madrid, i coniugi avevano cominciato un viaggio di nozze in giro per l'Europa: avevano quindi deciso di proseguire per l'America e si erano imbarcati a Cherbourg come passeggeri di prima classe. Maria Josefa si salvò a bordo della scialuppa numero 8, suo marito perì nel naufragio. Anche in questo caso il relativo corpo, se trovato, non fu mai identificato.

Lucien Philip Smith e Mary Eloise Smith
Lucien Philip Smith, 24 anni, si era appena sposato con Mary Eloise Hughes, 18 anni. La coppia, che voleva rientrare negli Stati Uniti, si era imbarcata a Southampton come passeggeri di prima classe. Lucian Smith morì nel naufragio: anch'egli, se il relativo corpo, se trovato, non fu mai identificato. Mary Smith si salvò a bordo della scialuppa numero 6. Incinta all'epoca del naufragio, Mary ha messo al mondo un bimbo, il 29 novembre 1912, al quale fu imposto il nome di Lucian Philip, come suo padre. Il 18 agosto 1914, Mary Smith sposò, in seconde nozze, Robert William Daniel, anch'egli passeggero di prima classe del **TITANIC**: i due non ebbero figli e finirono con il divorziare.

John Pillsbury Snyder e Nelle Stevenson
John Pillsbury Snyder, 24 anni, aveva sposato Nelle Stevenson, 23 anni. Abitanti a Minneapolis, nel Minnesota, i due rientravano dalla loro luna di miele. Si erano imbarcati a Southampton come passeggeri di prima classe. La coppia si salvò sulla scialuppa numero 7.

Jules Van der Plancke e Emilia Maria Vandemoortele
Jules Van der Plancke, 31 anno, di origine belga, aveva lavorato a Detroit, nel Michigan, in un'azienda agricola. Nel Natale 1911, dopo aver accumulato soldi sufficienti, aveva fatto ritorno in Belgio. Qui aveva sposato Emilia Maria Vandemoortele, di 21 anni. La coppia rientrava negli Stati Uniti dove Jules aveva trovato nuovo lavoro. Saliti a bordo a Southampton come passeggeri di terza classe, la coppia perì nella tragedia ed anche di loro non furono mai ritrovati i resti.

Antoni Yazbeck e Selini
Antoni Yazbeck, 27 anni, originario del Libano, lavorava in Pensilvania. Antoni rientrava negli Stati Uniti con la sua giovane moglie Selini ,15 anni , libanese pure lei. La coppia si era imbarcata a Cherbourg come passeggeri di terza classe. Antoni Yazbeck morì nel naufragio. Anche in questo caso se il relativo corpo, se mai fosse stato trovato, non fu mai identificato. Selini si salvò sul canotto pieghevole C. L'unione di Antoni e di Selini Yazbeck durò soltanto 50 giorni.

Sulle 19 coppie elencate nel mio elenco, 7 si sono salvate (5 in prima classe, 1 in seconda classe ed 1 in terza classe), in 9 casi si salvò soltanto la donna e 3 persero la vita.
La tabella riepilogativa sotto dà la valutazione esatta del naufragio:

	COPPIE	UOMINI		DONNE	
		SOPRAVVISSUTI	DECEDUTI	SOPRAVVISSUTE	DECEDUTE
PRIMA CLASSE	9	5	4	9	0
SECONDA CLASSE	4	1	3	3	1
TERZA CLASSE	6	1	5	4	2
TOTALE	19	7 (37%)	12 (63%)	16 (84%)	3 (16%)

Bambini a bordo

La tabella qui sotto è un estratto del bilancio del naufragio secondo la Commissione d'Inchiesta Britannica: mostra la suddivisione dei bambini a bordo del **TITANIC**.

Bilancio del naufragio	1^ classe			2^ classe			3^ classe			TOTALE		
	salvati	morti	totale	salvati	morti	totale	salvati	morti	totale	salvati	morti	totale
MASCHI	**5**	**0**	**5**	**11**	**0**	**11**	**13**	**35**	**48**	**29**	**35**	**64**
FEMMINE	**1**	**0**	**1**	**13**	**0**	**13**	**14**	**7**	**31**	**28**	**17**	**45**
TOTALE	**6**	**0**	**6**	**24**	**0**	**24**	**27**	**42**	**79**	**57**	**52**	**109**
	100%	-	-	100%	-	-	34,2%	-	-	52,3%	-	-

Queste sono cifre approssimative perchè, nella maggioranza dei fanciulli, mentre l'età inferiore ai dodici anni è evidente, per altri si basa su delle testimonianze e quindi con evidenti imprecisioni. Qualche ragazzo, al limite dell'età, probabilmente fu considerato adulto e viceversa. Le cifre concernenti i bambini di prima classe contengono inoltre un errore evidente: la piccola Lorraine Allison, di appena tre anni, fu vittima del naufragio. Il bilancio qui sopra, merita dunque una correzione. Con le informazioni oggi disponibili, è ora possibile redigere una lista dei "piccoli" passeggeri, lista abbastanza vicina alla realtà. La lista che vediamo qui sotto pubblicata può ovviamente contenere degli errori, ma è decisamente più reale di quella redatta nel 1912. Certe anomalie possono giustificarsi con il fatto che, all'inizio del secolo, in certi paesi, il certificato di nascita non era considerato documento ufficiale: delle età approssimative quindi non potranno essere mai corrette. I sopravvissuti sono indicati con il carattere grassetto.

Prima classe	*Sesso*	*Età*
ALLISON, Helen Lorraine	F	2 anni e 10 mesi
ALLISON, Hudson Trevor	**M**	**11 mesi**
CARTER, William Thornton	**M**	**11 anni**
DODGE, Washington	**M**	**4 anni**
RYERSON, Jack John	**M**	**12 anni**
SPEDDEN, Robert Douglas	**M**	**6 anni**
Seconda classe		
BECKER, Marion Louise	**F**	**4 anni**
BECKER, Richard F.	**M**	**21 mesi**
BECKER, Ruth Elizabeth	**F**	**12 anni**
CALDWELL, Alden Gates	**M**	**10 mesi**
COLLYER, Marjorie	**F**	**8 anni**
DAVIES, John Morgan	**M**	**8 anni**
DREW, Marshall Brines	**M**	**8 anni**
HAMALAINEN, Wiljo	**M**	**8 mesi**
HARPER, Nina	**F**	**6 anni**
HART, Eva Miriam	**F**	**7 anni**
LAROCHE, Louise	**F**	**21 mesi**
LAROCHE, Simonne Marie Anne	**F**	**3 anni**
MALLET, André	**M**	**22 mesi**
NAVRATIL, Edmond Roger	**M**	**2 anni**
NAVRATIL, Michel Marcel	**M**	**4 anni**
QUICK, Winifred Vera	**F**	**8 anni**
QUICK, Phyllis May	**F**	**2 anni**
RICHARDS, William Rowe	**M**	**3 anni**
RICHARDS, George	**M**	**9 mesi**
WATT, Bertha	**F**	**12 anni**
WELLS, Joan	**F**	**4 anni**
WELLS, Ralph Lester	**M**	**2 anni**
WEST, Barbara Joyce	**F**	**10 mesi**
WEST, Constance Miriam	**F**	**4 anni**

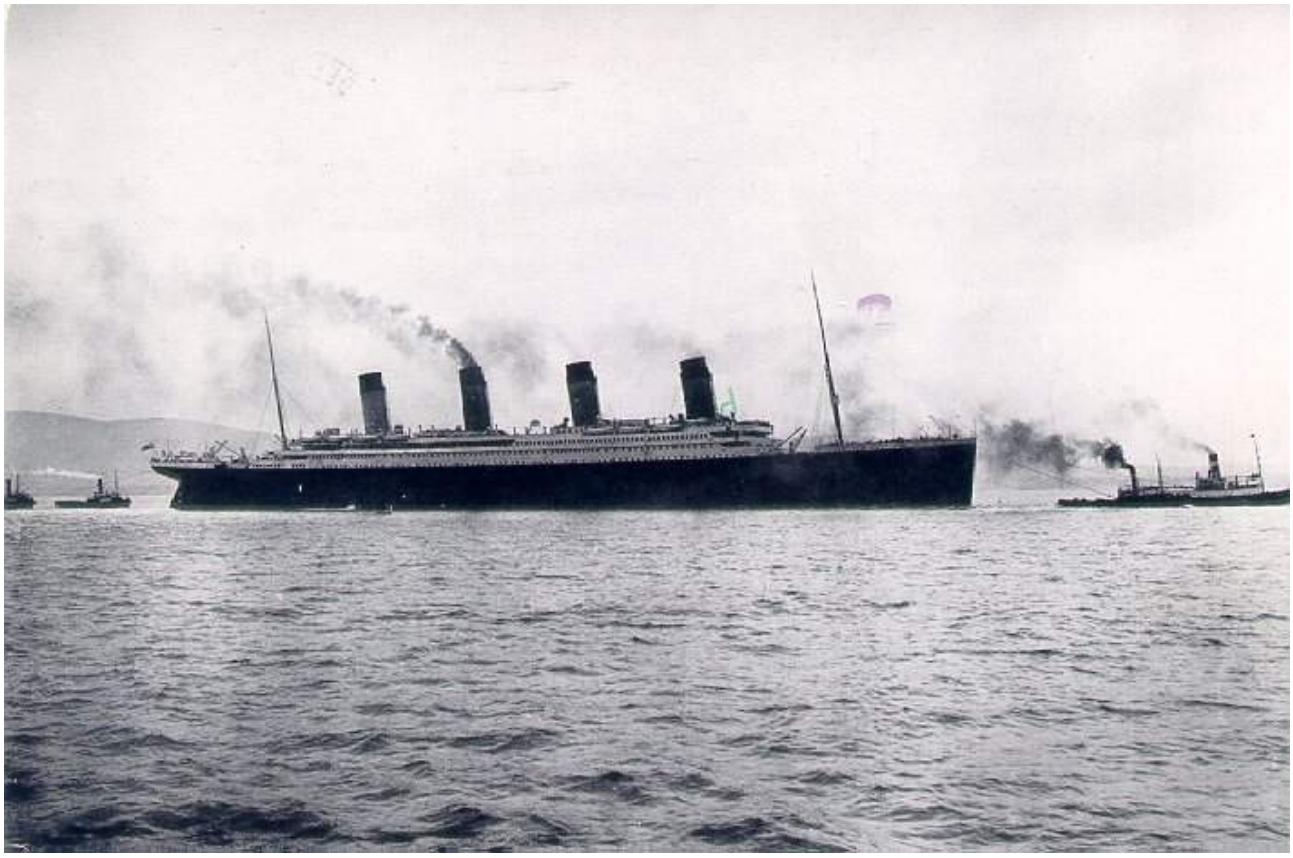
Terza classe		
AKS, Frank Philip	**M**	**10 mesi**
ANDERSON, Sigrid	F	11 anni
ANDERSON, Ingeborg	F	9 anni
ANDERSON, Ebba	F	6 anni
ANDERSON, Sigvard	M	4 anni
ANDERSON, Ellis	F	2 anni
ASPLUND, Carl Edgar	M	5 anni
ASPLUND, Felix Edvin Rojj	**M**	**3 anni**
ASPLUND, Gustaf	M	9 anni
ASPLUND, Lillian Gertrud	**F**	**5 anni**
ASPLUND, Oscar	M	12 anni
BACLINI, Marie Catherine	**F**	**5 anni**
BACLINI, Eugenie	**F**	**3 anni**
BACLINI, Helene Barbara	**F**	**9 mesi**
BETROS, Seman	M	10 anni
BILLIARD, VAN James William	M	10 anni
BILLIARD, VAN Walter John	M	9 anni
BOULOS, Hanna	F	7 anni
BOULOS, Akar	M	9 anni
COUTTS, William	**M**	**9 anni**
COUTTS, Leslie	**M**	**3 anni**
DANBOM, Gilbert	M	5 mesi
DEAN, Bertram	**M**	**1 anno**
DEAN, Elizabeth Gladys	**F**	**10 settimane**
EMANUEL, Ethel Virginia	**F**	**5 anni**
FORD, Maggie	F	7 anni
GARRETT, Louis	**M**	**12 anni**
GOLDSMITH, Frank John William	**M**	**9 anni**
GOODWIN, William Frederick	M	11 anni
GOODWIN, Jessie	F	10 anni
GOODWIN, Harold	M	9 anni
GOODWIN, Sidney	M	19 mesi

HIRVONEN, Hildur Elisabeth	**F**	**2 anni**
JOHNSON, Harold Theodor	**M**	**4 anni**
JOHNSON, Eleanor Ileen	**F**	**18 mesi**
JOHNSTON, William Andrew	M	8 anni
JOHNSTON, Catherine Nellie	F	7 anni
KARUN, Anna	**F**	**4 anni**
KINK HEILMANN, Louise	**F**	**4 anni**
KLASEN, Gertrud Emilia	F	16 mesi
LEFEBVRE, Henri	M	5 anni
LEFEBVRE, Ida	F	3 anni
LEFEBVRE, Jeanne	F	8 anni
LEFEBVRE, Mathilde	F	12 anni
MONCAREK, Gonios	**M**	**7 anni**
MONCAREK, Halim	**M**	**4 anni**
MOOR, Meier	**M**	**7 anni**
NAKED, Maria	**F**	**18 mesi**
OLSEN, Arthur Carl	**M**	**9 anni**
PANULA, Eino	M	13 mesi
PANULA, Juho	M	7 anni
PANULA, Urhu	M	2 anni
PAULSSON, Gosta	M	2 anni
PAULSSON, Paul	M	6 anni
PAULSSON, Stina	F	3 anni
PAULSSON, Torborg Danira	F	8 anni
PEACOCK, Alfred	M	7 mesi
PEACOCK, Treasteall	F	3 anni
PETER, Anna	**F**	**2 anni**
PETER, Michael	**M**	**4 anni**
RICE, Albert	M	10 anni
RICE, Arthur	M	4 anni
RICE, Eric	M	7 anni
RICE, Eugene	M	18 mesi
RICE, George	M	8 anni
ROSBLOM, Salfi	F	2 anni

SAGE, Ada	F	10 anni
SAGE, Constance	F	7 anni
SAGE, Thomas	M	4 anni
SAMAAN, Youssef	M	11 anni
SANDSTROM, Beatrice Irene	**F**	**15 mesi**
SANDSTROM, Margretha Ruth	**F**	**4 anni**
SKOOG, Carl	M	11 anni
SKOOG, Harald	M	5 anni
SKOOG, Mabel	F	9 anni
SKOOG, Margret	F	2 anni
STROM, Matilda	F	2 anni
THOMAS, Assad Alexander	**M**	**5 mesi**
VAN IMPE, Catharine	F	10 anni
YOUSSEF, Georges	**M**	**8 anni**
YOUSSEF, Maria	**F**	**9 anni**

Tenuto conto della lista qui sopra, questo è il bilancio del naufragio: sui 1306 passeggeri che si trovarono a bordo del **TITANIC**, 106 erano bambini di età inferiore ai dodici anni, 50 di questi perirono. Solo Lorraine Allison viaggiava in prima classe tutte le altre piccole vittime erano di terza classe.
Le mie ricerche mi hanno portato ad affermare che in terza classe c'erano inoltre altri due bambini di età inferiore ai dodici anni.
Si recuperò solo che due corpi: quello di Walter John Billiard e quello del “bambino sconosciuto”. Quando qualche giorno dopo l’affondamento del **TITANIC**, la *Mackay-Bennett* ritrovò il corpicino di un bambino biondo fu sepolto, senza essere stato identificato, nel cimitero Fairview di Halifax. La tomba, infatti, recò l’incisione “bambino sconosciuto”. Solo nel 2002 la scienza ha permesso di scoprire e di assegnarli un’identità: si trattava di Eino Panula, tredici mesi.

Passeggeri in "incognito"



Altri passeggeri viaggiarono in “incognito” a bordo del **TITANIC**. E per un semplice motivo: non avevano ancora visto la luce del giorno perché la loro madre era incinta. Se la gravidanza di Madeleine Astor era di dominio pubblico, quella di altre passeggere era un po’ più discreta. Alcune madri (non in grassetto) fecero una tragica fine portando con sè anche il bimbo che avevano in grembo: ma chi erano le donne incinta? Le mie ricerche effettuate sulle biografie dei passeggeri mi hanno consentito di elaborare una lista di queste donne ed anche affermare che almeno due donne concepirono sul **TITANIC**.

Nominativi	Classe
ASTOR, Madeleine	**1^**
BACKSTROM, Matilda	**3^**
BEANE, Ethel	**2^**
BISHOP, Helen	**1^**
COREY, Mary	2^
del CARLO, Argene	**2^**
DOLING, Ada	**2^**
KENYON, Marion	**1^**
LAROCHE, Juliet	**2^**
LINDELL, Gerda	3^
MARVIN, Mary	**1^**
NASSER, Adele	**2^**
O'BRIEN, Hannah	**3^**
PHILLIPS, Kate	**2^**
SMITH, Eloise	**1^**
WEST, Ada	**2^**

Gli immigrati del TITANIC

Questa è la storia dell'arrivo dei superstiti e della loro ammissione negli Stati Uniti, è inoltre la vicissitudine che patirono le centinaia di immagrati del **TITANIC**.
Secondo le valutazioni della White Star Line, a bordo del **TITANIC** il 10% dei passeggeri di Prima Classe e l'80% dei passeggeri di Seconda e Terza Classe furono persone intenderono immigrare alla ricerca di una nuova vita e fortuna. Quando la *Carpathia* attraccò a New York, William Williams, dell'Immigration Service's New York Commissioner of Immigration, ed il suo personale furono presenti al molo per ricevere gli immigranti ed occuparsi di loro. È in forte dubbio che i superstiti furono sottoposti alle formalità di controllo di immigrazione quello stesso giorno. Ad ogni modo, il commissario Williams, seguendo le istruzioni legislative degli Stati Uniti, cercò di facilitare il loro sbarco e agevolò i superstiti durante la procedura di controllo.
Questo indirizzo di allegerimento fu necessario perché le leggi di immigrazione prevedevano che le società proprietarie delle navi dovevano elaborare liste dettagliate di tutti i passeggeri, un processo atto ad identificare e talora impedire l'ingresso illegale di stranieri. Il timore fu, anche, che qualche persona potesse essere anche ammalata o ferita e quindi potenzialmente "non gradita" per i motivi medici. In questo contesto, il processo dei controlli per i superstiti del **TITANIC** avvenne tutto sommato in modo abbastanza soddisfacente. Già il 25 aprile, la maggior parte dei superstiti, furono controllati. Le liste britanniche, dei passeggeri in partenza, registravano l'imbarco degli immigranti sulle navi transatlantiche ai grandi porti di partenza, vale a dire a Liverpool e a Southampton.
Secondo le leggi degli Stati Uniti d'America, le navi furono responsabili dell'accertamento che tutti i cittadini, non americani, che giungessero in un porto degli Stati Uniti fossero ammissibili secondo la legge locale. Se così non fosse, al passeggero poteva essere interdetto dall'entrare negli Stati Uniti, e la società proprietaria della nave poteva multata e doveva farsi carico di riprendere indietro la persona a proprie spese. Per proteggersi, vennero spediti dei questionari da compilare ai vari uffici di immigrazione: tali moduli dovettero essere compilati usando le informazioni fornite dai passeggeri che avevano comprato i biglietti. Le annotazioni recavano le generalità del passeggero: il loro nome, l'età, il sesso, lo stato civile, l'occupazione, la nazionalità, l'ultima residenza permanente, la destinazione con nomi ed indirizzi di parenti e/o di amici e la relativa residenza. Vi erano anche domande di carattere legale come: "Siete un poligamo?".
Prima di lasciare l'Inghilterra nel mese di aprile del 1912, fu preparata, dalla White Star Line, la lista dei passeggeri del **TITANIC** e questo doveva essere il certificato primario, utilizzato nella regolazione federale degli Stati Uniti, per il controllo dell'immigrazione. Il Commissario di bordo del **TITANIC**, Walter Herbert Mc Elroy (che perì nel naufragio) controllò indubbiamente il nominativo di ogni passeggero, confrontandolo con quello della sua lista. Questa lista dovette servire per un certo numero di funzioni. In primo luogo sarebbe usata dall'Immigrant Inspectors americano quando si trattava di esaminare ogni candidato per l'ammissione nel territorio degli Stati Uniti, quindi doveva essere usata dagli stessi impiegati per compilare le statistiche. Gli impiegati del servizio di immigrazione avrebbero usato questo manifesto come base per "le fatture mensili di tassa d'imposta" alle linee delle navi o per l'imposizione delle indennità sulle violazioni di legge dell'immigrazione. Il U.S. Immigration and Naturalization Service avrebbe usato le annotazioni per verificare le ammissioni legali per gli scopi di naturalizzazione. Ma fu così che il **TITANIC**, affondando nella notte del 15 aprile spezzò questa catena di annotazioni per l'immigrazione ed il relativo movimento dei suoi passeggeri: la lista ufficiale dei passeggeri del **TITANIC**, preparata con attenzione prima della traversata, andò a fondo con la nave.

Un'indicazione, della sua importanza, fu il fatto che il Commissario di bordo della *Carpathia*, che accolse a bordo i superstiti del **TITANIC**, abbia lottato affinché riuscisse compilare al meglio una lista di passeggeri onde far fronte alle richieste di legge dell'immigrazione degli Stati Uniti. Difettando abbastanza nelle forme, il funzionario della *Carpathia*, usando soltanto carta, penna ed un righello, tentò di riscrivere le stesse colonne ed informazioni. Tecnicamente, perché la nave che ora trasportava gli stranieri negli Stati Uniti apparteneva alla Cunard, fu quell'azienda responsabile per la tassa d'imposta su ogni passeggero e per tutte le indennità derivanti da qualunque violazione della legge di immigrazione. In considerazione di questo, nelle ore successive all'affondamento del **TITANIC**, i consulenti legali della White Star Line scrissero al Commissioner General of Immigration a Washington, chiedendo di prendere "accordi speciali" ed "estenda tali agevolazioni speciali come necessarie" per favorire l'ammissione dei superstiti sul suolo americano. Il servizio di immigrazione, che dal 1912 fu trasferito al ministero del commercio e del lavoro, preso in esame la richiesta, accosentì. Dovuto le circostanze tragiche che circondò l'arrivo dei superstiti del **TITANIC**, il governo degli Stati Uniti non fece punire la Cunard per le informazioni incomplete o errate sul manifesto. Infatti, il commissario William Williams si congratulò con la compagnia Cunard per gli sforzi del Commissario di bordo della *Carpathia* per la registrazione di tutti i superstiti, un'azione che facilitò la loro ammissione in America . È difficile dire se le informazioni sulla lista passeggeri del **TITANIC** fosse state più esatte di quella che fu preparata frettolosamente a bordo della *Carpathia*.

All'arrivo in porto i funzionari, del New York Quarantine, dell'U.S. Immigration Service, del Public Health Service, eseguirono le formalità di ammissione di immigrazione per la maggior parte dei sopravvissuti, in primo luogo per i passeggeri di Prima Classe, furono completate a bordo della *Carpathia*, dopo di che "un certo numero di passeggeri di Prima Classe, furono sbarcati e salirono a bordo delle loro limousines od automobili riservate, e condotti via". Sulla *Carpathia* salirono a bordo gli ufficiali del servizio sanitario pubblico di New York: i passeggeri di Seconda Classe sarebbe stati controllati sulla nave in porto, mentre i passeggeri di Terza Classe sarebbero stati sbarcati e condotti all'isola di Ellis per poter effettuare i relativi controlli. Sull'isola di Ellis, le formalità dei controlli sarebbero state espletare solitamente in paio d'ore. Dopo che l'ammissione fu accettata, anch'essi avrebbero potuto abbracciare parenti ed amici e proseguire per la loro destinazione finale. Ma poiché il centro accoglienza sulll'isola di Ellis era già chiuso per la notte, e stante la sofferenza di molti dei superstiti, il commissario Williams, sorvegliò il trasferimento dei superstiti negli ospedali o nei domicili dei parenti o degli amici. Circa un centinaio di superstiti furono ricoverati all'ospedale St. Vincent di New York City: fra il 19 ed il 24 aprile, l'ispettore dell'immigrazione, John M. Sullivan, espletò le formalità di controllo per tutto queste persone. Degli otto marinai cinesi a bordo del **TITANIC**, sei furono i sopravvissuti. La legge degli Stati Uniti però precluse il loro ingresso ed i sei cinesi vennero trasferiti, come marinai, sulla nave britannica *Annetta*, e con questa nave il 20 aprile ripresero attraversare l'Atlantico.

Famiglie distrutte

Numerose famiglie di emigranti viaggiarono in terza classe a bordo del **TITANIC**. Di condizioni assai modeste, questi passeggeri partirono per il Nuovo Mondo con la speranza di trovare condizioni di vita migliori. Qualcuno si doveva ricongiungere con parenti od amici già emigrati, altri avevano ceduto a delle offerte di lavoro più qualificanti per un futuro più idilliaco.
Come noto, il naufragio del **TITANIC** fece numerose vittime tra gli emigranti che viaggiarono in terza classe, e certe famiglie scomparvero per intero.
Secondo il regolamento della White Star Line erano considerati come bambini i passeggeri di età compresa tra un anno sino a dodici anni.
La famiglia Anderson, originaria della Svezia: padre, madre ed i loro cinque figli, tutti di età inferiore ai dodici anni. Tutti morirono.
La famiglia Paulsson, anch'essa svedese: perirono la madre ed i suoi quattro ragazzi, tutti di età inferiore ai dodici anni.
La famiglia Skoog, dalla Svezia pure loro: padre, madre ed i loro quattro bambini di età inferiore ai dodici anni. Tutti morti.
La famiglia Sage, dall'Inghilterra: padre, madre ed i loro nove fanciulli di cui tre di età inferiore ai dodici anni. Nessuno si salvò.

la famiglia Goodwin

La famiglia Goodwin, inglese: padre, madre ed i loro sei figli, di cui quattro avevano meno di 12 anni. Anch'essi tutti scomparsi.
La famiglia francese Lefevre: la madre ed i suoi 4 infanti di cui tre con età inferiore ai dodici anni. Tutti deceduti.
La famiglia Panula, originaria della Finlandia: la madre e d i suoi cinque bambini di cui tre di età inferiore ai dodici anni. Tutti morti.
La famiglia Rice, dall'Irlanda: morirono la madre ed i suoi cinque figli tutti di età inferiore ai dodici anni.

I tragici amanti

A bordo del **TITANIC**, alcuni passeggeri viaggiavano sotto un'identità falsa oppure all'insaputa dei loro parenti. Erano giocatori professionisti alla ricerca di una facile preda come George Brereton, Charles Hallace Romaine ed Harry Homer che viaggiarono sotto i rispettivi pseudonimi di George Brayton, Charles Rolmane ed E. Haven; erano persone sole o coppie legittime che avevano deciso di fare il viaggio in incognito: Alfred Nourney si faceva chiamare Baron von Drachstedt, ed Sir Cosmo e Lady Duff-Gordon che viaggiarono sotto il nome di Morgan); vi erano anche uomini sposati che erano accompagnati dalla loro domestica, è il caso di Benjamin Guggenheim con Leontine Pauline Aubart; anche giovani coppie che erano in viaggio di nozze all'insaputa dei loro parenti: è il caso di Victor e Maria Josefa de Peñasco; c'era anche chi si trovava in una situazione illegale, Michel Navratil viaggiava sotto il nome di Louis Hoffman ed era accompagnato dai suoi due giovani figli Edmond e Michel, che aveva sottratto alla loro madre dalla quale si era separato. Si trovavano anche a bordo degli amanti che volevano fuggire, stante l'opposizione delle loro famiglie. L'avventura stupefacente di una di queste coppie merita un'attenzione molto particolare. Nell'elenco dei passeggeri di terza classe del **TITANIC**, si trovavano due giovani irlandesi, Denis Lennon e Mary Mullin: la gente che si credette trattarsi di fratello e sorella. La realtà era molto diversa... Denis Lennon, 21 anni, abitava a Ballymahon, nella contea di Longford, in Irlanda, e Mary Mullin, 18 anni, abitava nel villaggio di Clarinbridge, nella vicina contea di Galway.
Denis Lennon lavorava come garzone nel pub-drogheria della famiglia Mullin. Si era innamorato di Mary, ma la famiglia Mullin, di un rango sociale più alto, si opponeva a questa unione tra un modesto dipendente e la loro figlia. La giovane coppia, innamorata alla follia ma disperata, decise allora di fuggire negli Stati Uniti per condurre una propria vita. Di conseguenza, secondo la versione della famiglia Mullin, Denis derubò denaro nella cassa del negozio. I due ragazzi prenotarono il loro viaggio sul Celtic della White Star Line, ma furono trasferiti a bordo del **TITANIC** con il biglietto di terza classe n° 370371 che costò loro 15 sterline e 10 scellini. La coppia fuggì con il treno per raggiungere il porto d'imbarco di Queenstown. Joe dichiarò di essere un operaio mentre Mary dichiarò essere nubile ma di avere 20 anni, invece dei suoi reali 18 anni. Quando Joe Mullin, fratello di Mary, apprese, a Galway, che la sorella era fuggita con Denis Lennon, esplose la sua collera. Sospettando che Mary era incinta, Joe mise in tasca un revolver e si precipitò nella sua camera ben deciso ad uccidere quello che, secondo lui, l'aveva violata. Avendo intuito la destinazione della coppia, prese a sua volta il treno in direzione di Queenstown, alla ricerca dei fuggiaschi. Joe Mullin arrivò tuttavia troppo tardi, mancando di poco la partenza del rimorchiatore che conduceva Mary e Denis al **TITANIC**. Mary e Denis potevano allora navigare senza altri intoppi verso la destinazione che si erano fissati: New York. Come tutte le giovani donne che viaggiavano in terza classifica, Mary e Denis probabilmente occuparono cabine distinte, le donne nella parte posteriore della nave e gli uomini alla parte anteriore. Purtroppo, tre giorni più tardi, un iceberg venne a distruggere tutto: come tanti altri passeggeri di terza classe, Mary Mullin e Denis Lennon morirono nel naufragio del **TITANIC** ed i loro corpi, se furono trovati, non furono mai identificati. Questa storia mi è servita da pretesto per ricordare un altro scenario: una coppia di giovani innamorati, la divisione delle classi sociali, la persecuzione da parte dei parenti, l'unione nella morte. Una sola differenza tuttavia: questo resoconto non è un romanzo, ma pura e semplice realtà, con persone realmente esistite e fatti autentici.

I preti a bordo del TITANIC

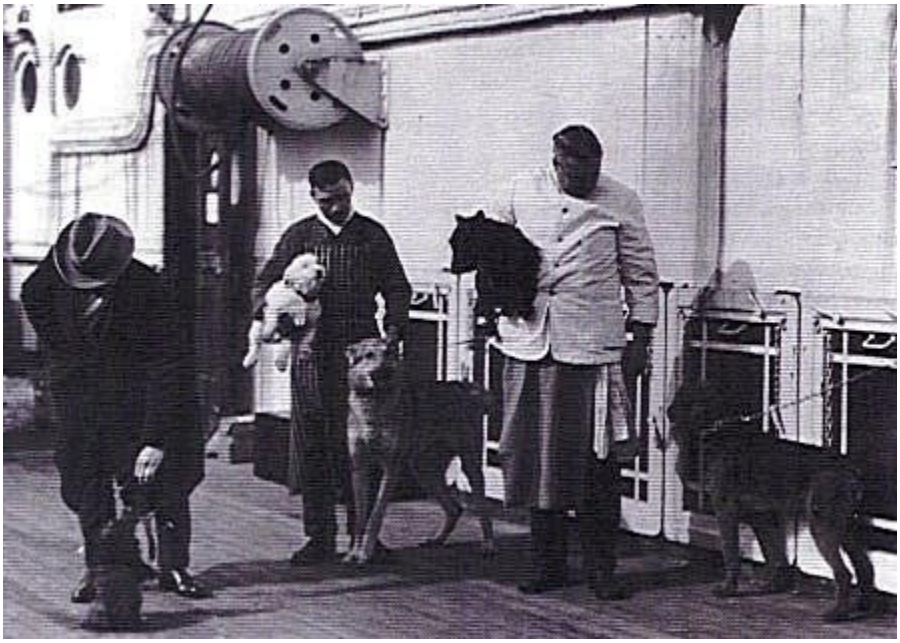
Era il 15 aprile 1912, quando il transatlantico **TITANIC** affondò nelle acque ghiacciate del Nord Atlantico portando con sé oltre 1500 vite. Proclamata ampiamente come inaffondabile, era il più grande oggetto mobile mai costruito dall'uomo in quell'epoca. Alcune delle persone più ricche del mondo erano a bordo. La più grande, la più lussuosa nave conosciuta dall'uomo in quel tempo se n'era andata, ricordando al mondo la nostra fragilità di esseri umani. Ma l'affondamento del **TITANIC** fu più di una tragedia storica, fu la storia di un eroismo coraggioso e di una fede incrollabile.
I preti a bordo del **TITANIC** donarono la loro vita in un eroico sacrificio, lasciando uno storico esempio di coraggio e di fede. Due preti cattolici annegarono, con gli uomini e le donne, raggruppati vicino a loro, intonando preghiere. Ma non soltanto i cattolici, anche i preti protestanti e gli stessi ebrei, rendendosi conto che la loro ultima ora era prossima, parteciparono al servizio religioso finale sul ponte inclinato del **TITANIC**, mentre la nave veniva trascinata verso il fondo degli abissi.

Robert James Bateman	Thomas Roussel Davids Byles	? *Ernest Courtenay Carter*
John Harper	Charles Leonard Kirkland	? William Lahtinen
Joseph Mantvila	Josef Peruschitz	

Il Reverendo Robert James Bateman si era imbarcato sul **TITANIC** a Southampton diretto in Florida. Viaggiò in seconda classe, con il biglietto numero 1166, insieme alla cognata Ada Balls. Secondo Walter Lord, il Rev. Bateman sorvegliò che la signorina Ada Balls salisse a bordo della lancia di salvataggio numero 10. Mentre la barca fu abbassata in mare, il Reverendo si tolse la sua cravatta e la passò alla cognata come ricordo.
Ada Balls più tardi ha ricordato quanto segue: "Mi ha forzato salire nell'ultima barca; credo che fosse stata l'ultima persona ad abbandonare la nave. Mi ha gettato il suo soprabito sopra le mie spalle mentre la scialuppa stava calando in mare, lui ha preso la sua cravatta nera e me l'ha gettata dicendomi: "Goodbye, God bless you!"."
Il Rev. Bateman aveva 51 anni all'epoca del naufragio. Il suo corpo successivamente fu recuperato, e contrassegnato dal numero 174, dal *Mackay-Bennett*.
Padre Thomas Roussel Davids Byles, era salito a bordo del **TITANIC** diretto a New York dove doveva officiare le nozze del fratello. La mattina di domenica, del 14 aprile, padre Byles ha celebrato la santa messa dapprima per i passeggeri di Seconda classe e successivamente per quelli di Terza classe. Dopo che il **TITANIC** colpì l'iceberg, padre Byles si comportò coraggiosamente aiutando i passeggeri di Terza classe a salire sulle scialuppe di salvataggio. Si recò quindi all'estremità della nave dove ascoltò oltre un centinaio di confessioni dei passeggeri che non erano potuti salire sulle lance di salvataggio. A Padre Byles parecchie volte venne offerto un posto su una scialuppa di salvataggio, ma egli rifiutò e conseguentemente è andato a fondo con il **TITANIC**. Il suo corpo non fu mai recuperato.
Il Reverendo Ernest Courtenay Carter, 54 anni, si imbarcò sul **TITANIC** come passeggero di seconda classe, a Southampton (con biglietto numero 244252). Durante il viaggio il Rev. Carter si procurò un raffreddore; la sera del 14 aprile, il Rev. Carter presiedette un servizio religioso per circa cento passeggeri di seconda classe nella grande sala da pranzo. Alle dieci in punto, un cameriere ha servito del caffè ed il Rev. Carter, alla fine, ha ringraziando tutti gli intervenuti ed il Commissario di bordo per l'uso del salone. Lo stesso Commissario di bordo disse che fu la prima volta che furono cantati degli inni religiosi su una nave nella serata di domenica.
Il Rev Carter morì nell'affondamento: il suo corpo, se recuperato, non fu mai identificato.
Il Reverendo John Harper era a bordo del **TITANIC** quando salpò da Southampton, per il suo viaggio inaugurale. Mentre molti passeggeri parlavano di operazioni commerciali, acquisti e desideri materiali, i sopravvissuti riferirono di aver visto il Rev. Harper, nei giorni precedenti alla tragedia, vivere come un uomo di fede, pronunciando parole gentili. La sera del 14 aprile, mentre i passeggeri ballavano o tentavano la fortuna ai tavoli da gioco, il Rev. Harper mise sua figlia Nina a letto. Alle 23:40 il **TITANIC** urtò l'iceberg: la nave inaffondabile era condannata.
Sia che fossero increduli o inconsapevoli, i passeggeri continuarono nei loro divertimenti. Soltanto quando l'equipaggio della nave mandò una serie di segnali di pericolo, illuminando la notte senza luna, i passeggeri finalmente si resero conto della gravità della loro situazione. Seguì allora il caos. Accadde tutto così rapidamente, che il Rev. Harper poté solo reagire: svegliò sua figlia, la sollevò e l'avvolse in una coperta prima di portarla sul ponte. Qui, con un bacio la salutò e la affidò nelle mani di un membro dell'equipaggio, che la calò nella scialuppa numero 11. Il Rev. Harper sapeva che non avrebbe mai più visto sua figlia e che ella sarebbe rimasta orfana all'età di 6 anni. Poi il Rev. Harper diede il suo giubbotto di salvataggio a un passeggero, ponendo così fine ad ogni sua possibilità di sopravvivenza. I sopravvissuti riferirono di averlo visto sul ponte superiore circondato da passeggeri terrorizzati, mentre pregava in ginocchio per la loro salvezza. Alle 2:40 del mattino il **TITANIC** scomparve sotto l'Atlantico del Nord, lasciando come una nuvola a forma di fungo di fumo e vapore sulla sua tomba e, tragicamente, più di mille persone, incluso il Rev. Harper, che lottavano per le loro vite nell'acqua gelata. Egli cercò di trovare un pezzo di relitto galleggiante per aggrapparvisi. Presto il Rev. John Harper cominciò a soccombere al mare. Persino nell'ultimo momento continuò nello scopo della sua vita di conquistare le anime perdute. Il Rev. Harper, come sapeva, non sopravvisse, ma il suo esempio di fede imperitura visse come un esempio per tutti.
Il Reverendo Charles Leonard Kirkland, 57 anni, era un ministro presbiteriano di Glasgow, Scozia. Egli si stava recando negli Stati Uniti per far visita a sua sorella. Fu accompagnato nel suo viaggio

da Frank H. Maybery e prenotò un posto come passeggero seconda classe. Kirkland morì nell'affondamento, il suo corpo, se recuperato, non fu mai identificato.
Il Reverendo William Lahtinen, 30 anni, fu originario della Finlandia. Fu sposato ad Anna. Il Rev. William ed Anna, insieme ad una loro amica Lyyli Karolina Silven, si imbarcarono sul **TITANIC** a Southampton diretti a Minneapolis. Dopo che il **TITANIC** urtò l'iceberg, Anna inizialmente fu imbarcata su una scialuppa di salvataggio, ma decise poi di rimanere con suo marito. Lyyli Silven (sopravvissuta al naufragio), dichiarò che Anna Lahtinen fu molto nervosa, mentre William fumò tranquillamente un sigaro. Nessuno dei corpi dei coniugi Lahtinen furono trovati.
Il Reverendo Joseph Mantvila era nativo della Lituania. In seguito ad un soggiorno in Inghilterra, aveva prenotato il passaggio, a Southampton, a bordo del **TITANIC**, diretto in Massachusetts. La passeggera di seconda classe Ellen Toomey dichiarò ai giornalisti dopo il disastro che sia padre Peruschitz che padre Byles ogni giorno, a bordo il **TITANIC**, officiarono delle sante messe.
Dopo lo scontro, secondo i rapporti, il giovane prete lituano, 27 anni all'epoca della tragedia, Joseph Mantvila, rifiutò un posto su di una delle lance di salvataggio della nave, scegliendo di amministrare le funzioni ai viaggiatori. Mantvila morì nell'affondamento ed il suo corpo, se mai fosse stato recuperato, non fu identificato; fu considerato un eroe in Lituania ed è attualmente allo studio la sua canonizzazione dalla parte chiesa cattolica.
Padre Josef Peruschitz, tedesco di 41 anni, si era imbarcato sul **TITANIC** a Southampton come passeggero di seconda classe (biglietto numero 237393). Padre Peruschitz concesse l'assoluzione a tutti coloro che stavano per morire, mentre a quelli che entrarono nelle scialuppe di salvataggio si rivolse loro con parole commoventi. Anche a Padre Peruschitz fu offerto un posto che rifiutò e morì nell'affondamento. Il suo corpo, se venne recuperato, non fu mai identificato.

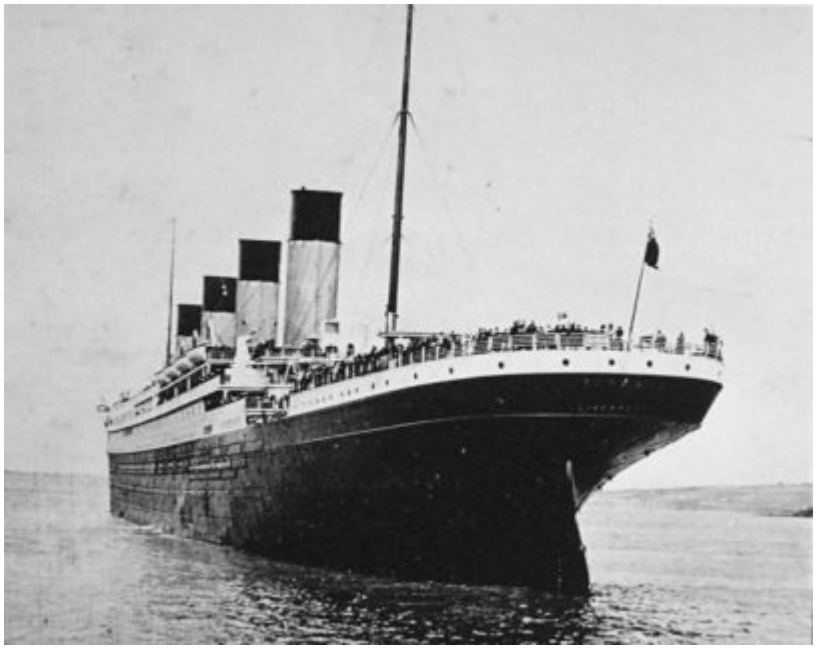
I cani a bordo



Per fare cosa gradita alle mie figlie, Serena e Paola, ho giudicato che sarebbe stato interessante conoscere qualche dettaglio su alcuni cani che hanno viaggiato sul **TITANIC**.
Il prezzo del biglietto dei passeggeri era costoso, e per i cani era prevista la stessa tariffa di quella di un bambino, pertanto soltanto i passeggeri di prima classe potevano permettersi il lusso di viaggiare con i loro beniamini.
I turisti americani dell'epoca erano rimasti affascinati per tutto ciò che avevano ammirato in Europa e questo fascino ha destato in loro il desiderio di avere i cani alla moda, visti durante i loro viaggi nel vecchio continente. Era d'importanza fondamentale che i loro cani mantenessero le abitudini e le toelettature di stile europeo a bordo della nave. Per questo il **TITANIC** esibiva ogni lusso possibile per accontentare i passeggeri di prima classe, naturalmente questo lusso fu esteso ai rispettivi cani ed ai loro abitacoli, che risultavano ben strutturati e curati.
Parecchi passeggeri rimasero soddisfatti completamente quando fu permesso che i loro piccoli cani rimanessero nei room acquistati.
Di fatto vi erano molti i cani di razza al punto che venne organizzata una piccola esposizione, che avrebbe dovuto luogo il lunedì 15 aprile.
Fra i passeggeri si trovava Robert William Daniels, con il suo cane Gamin de Pycombe, un campione di Bouledogue francese appena acquistato in Francia. Gamin era stato valutato nella somma astronomica di 750 dollari, paragonato ai 50 dollari con cui è stato assicurato il cane di Harry Anderson, un Chow Chow, anche lui campione. Robert Daniels fu uno dei pochi fortunati a sopravvivere alla tragedia del **TITANIC** e ha poi chiesto all'assicurazione i 750 dollari.
Questi cani, per non rimanere tutto il giorno nelle gabbie, parecchie volte al giorno, venivano portati a spasso, nella zona della coda della nave, da un membro dell'equipaggio, come si può vedere nella fotografia all'inizio dell'articolo.
Queste passeggiate ed esercizi quotidiani instaurarono l'amicizia tra il cane ed una passeggera di seconda classe di sette anni, la piccola Eva Miriam Hart che viaggiava con sua madre Esther e suo padre Benjamin.
Eva era cosi affascinata dal piccolo Bouledogue francese nero che in una intervista successiva al disastro, raccontò di avere giocato con Gamin nel suo box e di aver chiesto il permesso di poterlo portare a spasso.
Uno dei superstiti del **TITANIC** Richard Norris Williams, dichiarò di essersi incontrato faccia a faccia con Gamin mentre lottava nelle acque gelate per la sua vita. Williams ricorda il titolo di un

giornale che diceva “Sopravissuto del **TITANIC** si scontra con un mostro marino”; Williams pensò di avere avuto delle allucinazioni dovute al freddo, finché un suo amico disse di avere liberato i cani dalle loro gabbie, dopo che l’ultima scialuppa era partita. Alcuni testimoni infatti affermarono che dopo il rifiuto di salire sulla scialuppa 4, dove c’era già sua moglie Madeline, John Jacob Astor, quando capì che la nave sarebbe affondata, andò a liberare tutti i cani del canile F, dove si trovava anche la sua Airedale Kitty. Nella foto qui a lato i coniugi Astor con il loro cane.
Un’altra passeggera A. E. Isham salì a bordo del **TITANIC** con il suo cane: forse si trattava di un alano, ma altre versioni parlano di un San Bernardo oppure un Terranova. Mrs. Isham è morta rifiutandosi di salire sulla scialuppe senza il suo cane.
Oltre ai cani appena menzionati sarebbe stata presente anche la piccola Frou Frou di Helen Walton Bishop di 19 anni, in viaggio di nozze, di questo cane non si sa la razza di appartenenza.
La Bishop era salita sulla scialuppa 7 insieme a suo marito, mentre la piccola Frou Frou e rimasta chiusa nella cabina B 49.
C’era uno Spitz, di proprietà della passeggera di prima classe Margaret Bechstein Hays, salvato nella scialuppa 7, mentre il pubblicista Henry Sleeper Harper aveva presso la scialuppa 3, insieme al suo Pechinese Sun Yat Sen, sua moglie Myna ed il suo inserviente egiziano. Tutti viaggiavano nella cabina D-33.
Alla fine pochi cani sono riusciti a salire sulla Carpathia: quasi tutti i padroni si sono salvati ad eccezione di John Jacob Astor, A. Isham e Martin Rothschild. Rotschild, magnate del cuoio che viaggiava insieme a sua moglie Elisabeth Barrett ed il suo Pomerania. Barret, la moglie ed il Pomerania si sono salvati nella scialuppa 6.
Un secondo cane di nome Airedale morì: era di Williams Ernest Carter, insieme ad altri due cani, un King Charles Spaniel ed uno di razza piccola.
La fortuna è stata dalla parte del Pechinese e di due Pomerania che hanno potuto salire sulla Carpathia, Margaret Hays si era rifiutata di uscire dal **TITANIC**, senza il suo Pommy, sistemato nella borsa prima di salire su una scialuppa.
Purtroppo il Chow Chow non si è salvato, nè il Bouledogue francese, il cui padrone, (Daniels) risalito sulla scialuppa della signora Hays, lo vedeva affondare insieme al **TITANIC**.
Williams Crothers Dulles, un avvocato di 39 anni perito nella tragedia, viaggiava insieme al suo cane, il quale nei registri figurava come “cane” ma non si sa di che razza, si pensa che fosse un Fox Terrier oppure un Pomerania.
C’è stato un altro cane che è riuscito a salvarsi: un marinaio della Carpathia racconta di un Terranova (appartenuto al primo ufficiale William Murdoch) chiamato Rigel, che nuotava invano cercando il suo padrone nell’oceano gelato.

Manifesto del carico



Questo è elenco di tutto ciò che il **TITANIC** trasportava nella sua stiva, questa lista è la stessa che era presente sul Manifest Cargo che apparve su due quotidiani di New York nel 1912.

Acker, Merrall & Condit: 75 casse di acciughe, 225 casse di cozze, 1 cassa di alcool, 50 casse di vino.

Adams Express Co.: 4 rotoli di linoleum, 3 balle di cuoio, 1 cassa di cappelli, 6 casse di confezioni, 5 casse di libri, 1 cassa di tubi di stagno, 2 casse di sapone, 2 casse di stivali, 35 casse di libri.

Aero Club of America:1 cassa di macchinari, 1 cassa di stampe.

Altman, B. & Co.: 1 cassa di cotone.

American Express Company: 1 cassa di elastici, 1 cassa di grammofoni Edison, 4 casse di calze, 5 casse di libri, 1 cassa di tela, 1 cassa di merci di gomma, 3 casse di stampati, 6 casse di film, 1 cassa di tweed, 1 cassa di (sero fittings), 1 cassa di piante, 1 cassa di cronometri, 1 cassa di effetti, 2 casse di campioni, 8 casse di pasta, 3 casse di macchine fotografiche e stands, 4 casse di libri, 30 forme di formaggio, 2 casse di cognac, 1 cassa di pacchi e pacchetti, 3 casse di tessuti, 2 barili di mercurio, 1 barile di terra , 2 barili di vetrame, 3 casse di stampe, 1 cassa di trecce di paglia, 3 casse di cappelli di paglia, 1 cassa di formaggio.

American Motor Co.: 1 pacco di candele.

American Shipping Co.: 5 casse di libri.

Anderson Refridg, Mach. Co.: 11 casse di frigoriferi.

Arnold & Zeiss: 134 casse di gomma.

Arnold, F.R. & Co.: 6 casse di sapone.

Bardwill Bros.: 8 casse merletti.

Baring Bros. & Co.: 63 casse di gomma, 100 pacchi di guttaperga.

Baumert, F.X. & Co.: 50 forme di formaggio.

Baumgarten, Wm & Co: 3 casse di mobili.

Bernard, Judas & Co.: 70 forme di formaggio.

Blechoff, H. & Co.: 35 sacchi di legno grezzo.

Blum, J.A.: 3 casse di merci di seta.

Brasch & Rothenstein: 2 casse di colletti di merletto, 2 casse di libri.

Broadway Trust Co.: 3 casse di pelli.

Brown Bros & Co.: 100 casse di noci sgusciate, 76 casse di sangue di drago, 3 casse di gomma, 15 casse di pelliccia di coniglio.

Budd, S.: 1 pacco di merci.

Calhoun, Robbins & Co.: 1 cassa di merletti di cotone, 1/2 cassa di spazzole per i vestiti.

Carbon Machinery Equip. Co.: 1 cassa di vestiti.

Cauvigny Brush Co.: 1 cassa di spazzole.

Claflin, H.B. & Co.: 2 casse di merletti di cotone.

Cobb. G.H.: 1 cassa di tessuti di pizzo.

Cohen, M.: 5 pacchi di pelli.

Corbett, M.J. & Co.: 2 casse di capelli di cuoio.

Costa, F.:1 cassa di merci di seta.

Crown Perfume Co.: 3 casse di sapone profumato

Downing, R.F. & Co.: 1 cassa di spinotti di ferro, 1 cassa di bulbi, 1 cassa di calze, 1 cassa di feltro, 1 cassa di metallo, 2 casse di palle da tennis, 1 cassa di motori impacchettati.

Du Bois, Geo. C.: 16 damigiane di vino.

Dublin, Morris & Kornbluth: 2 pacchi di pelli.

Dubois, Geo. F.: 6 casse di vermouth 4 casse di vino.

Dujardin & Ladnick: 10 scatole di meloni.

Engs. P.W. & Sons: 190 casse di alcool, 25 casse di sciroppi.

First National Bank of Chicago: 300 casse di noci sgusciate.

Flietman & Co.: 1 cassa di merci di seta.

Fouger, E.: 41 casse di filtri di carta.

Fuchs & Lang Manufacturing: 4 casse (printers blank).

Gallia Textile Co.: 1 cassa di merce di pizzo.

Gillman J. 4 balle di pelli.

Goldster, Morris: 11 casse di piume.

Gross, Engle Co.: 61 casse di veli e foulard di tulle.

Haupt & Burgi: 50 forme di formaggio.

Heidelbach, Ickelheimer & Co.: 11 casse di noci sgusciate.

Hempstead & Sons: 30 casse di piante.

Heyliger, A.V.: 1 cassa velluto.

Hollander, H.: 185 casse di vino, 110 casse di brandy.

International News Co.: 10 pacchi di periodici.

International Trading Co.: 1 cassa di strumenti chirurgici, 1 cassa di strumenti metallici.

Isler & Guve: 53 pacchi di paglia.

Johnson, J.G. Co.: 2 casse di nastri.

Judkins & McCormick: 2 casse di fiori.

Knauth, Nachod & Kuhne: 107 casse di funghi, 1 cassa di volantini.

Kronfeld, Saunders & Co.: 5 casse di conchiglie.

Kuyper, P.C. & Co.: 1 cassa di elastici, 1 cassa di cuoio.

Lasker & Bernstein: 117 casse di spugne.

Lazard Freres: 25 casse di sardine, 3 casse di conserve, 1 balla di pelle.

Leeming, T. & Co.: 7 casse di biscotti.

Lemke & Buechner: 1 pacco di merci.

Lippincott, J.B. & Co.: 10 casse di libri.

Lustig Bros.: 4 casse di cappelli di paglia.

Mallouk, H.: 1 cassa merletti.

Maltus & Ware: 15 casse di antifurti, 11 casse di orchidee.

Manhattan Shirt Co.: 3 casse di tessuto.

Marshall Field & Company: 1 cassa di guanti.

Mathews, G.T. & Co.: 2 casse di libri e merletti.

Meadows, T. & Co.: 5 casse di libri, 3 scatole di campioni, 1 cassa di pergamena.

Metzger, A.S.: 2 casse di veli e foulard di tulle.

Milbank, Leaman & Co.: 2 casse di lana.

Mills & Gibb: 20 casse di cotoni.

Moquin Wine Co.: 1 cassa di alcool, 38 casse di olio.

Munro, J. & Co.: 22 casse di funghi, 15 casse di piselli, 3 casse di fagioli, 10 casse di vegetali misti, 25 casse di olive, 12 fasci di capperi, 10 fasci di pesce, 20 fasci di merci.

Muser Bros.: 3 casse di stoffa.

Naday & Fleisher: 1 cassa di merletti.

National City Bank of New York: 11 balle di gomma.

Nicholas, G.S. & Co.: 1 cassa di merci.

Nottingham Lace Works: 2 casse di cotone.

NY & Cuba SS Co.: 12 casse di burro, 18 casse di olio, 2 damigiane di aceto, 19 casse di aceto, 6 casse di conserve, 8 casse di frutta secca , 10 confezioni di due casse di vino.

NY Motion Pic.Co.: 1 cassa di film.

Oelrichs & Co.: 2 casse di dipinti.

Pape, Chas. & Co.: 1.196 sacchi di patate.

Park & Tilford: 1 cassa di dentifrici, 5 casse di medicinali diversi, 1 cassa di spazzole per abiti.

Peabody, H.W. & Co.: 13 balle di merci di paglia.

Percival, C.: 50 forme di formaggio.

Petry, P.H. & Co.: 1 casse di veli e foulard di tulle, 10 forme di formaggio.

Phoenix Cheese Co.: 30 forme di formaggio.

Pitt & Scott: 4 casse di stampe, 1 cassa di macchinari, 1 cassa di dipinti, 1 cassa di libri, 1 cassa di merci, 1 cassa di merceria, 1 cassa di fotografie.

Prost. G.: 1 cassa di parti d'auto.

Rathenberger & Co.: 190 forme di formaggio.

Rawstick Trading Co.: 28 borse di bastoni.

Reynolds & Dronig: 15 forme di formaggio.

Richard, C.B.: 1 cassa di film.

Rosenthal, Leo J. & Co.: 4 casse di cotone.

Rusch & Co.: 1 cassa velluto, 1 casse di retine per capelli.

Rydeman & Lassner: 1 cassa di veli e foulard di tulle.

Sanger, R. & Co.: 3 casse di retine per capelli.

Sauer, J.P. & Co.: 318 sacchi di patate.

Schall & Co.: 25 casse di conserve.

Sheldon, G.W. & Co.: 1 cassa di elastici, 2 casse di libri, 1 scatola di palle da golf, 5 casse di strumenti, 1 cassa di macchinari, 40 forme di formaggio.

Sherman Sons & Co.: 7 casse di cotone.

Shieffelin & Co.: 17 pacchi di lana grezza.

Simon, A.I. & Co.: 1 cassa di piume.

Snow's Express Co.: 3 casse di libri.

Spencerian Pen Co.: 4 casse di penne.

Spielman Co.: 1 cassa di guanti, 3 casse di crepe di seta.

Stechert, G.E. & Co.: 12 pacchi di periodici.

Stern, S.: 60 casse di sale.

Sterns, R.H. & Co.: 1 cassa di creponne di seta.

Stone, C.D. & Co.: 50 forme di formaggio.

Strohmeyer & Arpe: 75 balle di pesce.

Suter, Alfred: 18 casse di macchinari.

Thomas & Pierson: 2 casse di ferri , 2 casse di libri, 2 casse di mobili.

Thorburn, J.M. & Co.: 3 casse di bulbi.

Thorer & Praetorius: 1 bottiglia di pelle.

Tice & Lynch: 5 casse di libri, 1 pacco di cornici, 1 cassa di cotone, 2 casse di cancelleria.

Tiedeman, T. & Sons: 2 casse di merci di seta.

Tiffany & Company: 1 botte di porcellana.

Tolson, A.M. & Co.: 1 cassa di guanti.

Uchs & Hegnoer: 3 casse di merci di seta.

US Export Co.: 1 cassa di strumenti scientifici, 1 cassa di articoli diversi, 3 casse di corde di prova, 1 cassa di semi di rose selvatiche, 1 cassa di articoli diversi, 2 casse di stampe.

Van Engen E.H. & Co.: 1 cassa di lana.

Van Renssaller, C.A.: 10 damigiane di vino, 15 casse di cognac.

Vandegrift, F.B. & Co.: 63 casse di champagne.

Victor & Achiles: 1 cassa di spazzole per i vestiti.

Wakem & McLaughlin: 1 casse di vino, 25 casse di biscotti, 42 casse di vini, 6 barili di sughero.

Wells Fargo & Co.: 3 casse di libri, 2 casse di mobili, 1 cassa di depliant, 1 cassa di piante, 1 cassa di uova, 1 cassa di whisky.

Wilson, P.K. & Sons: 2 casse di biancheria.

Wimpfheimer, A. & Co.: 3 casse di cuoio.

Witcombe, McGrachlin & Co.: 856 rotoli di linoleum.

Wright & Grahm Co.: 437 botti di tè.

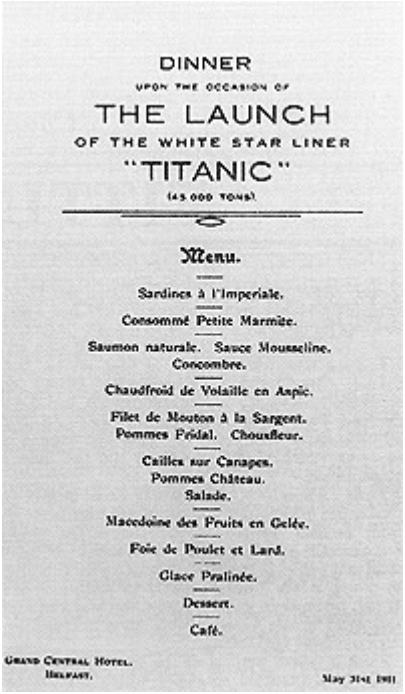
Young Bros.: 1 cassa di piume.

Ordini: 14 casse (factice), 13 casse di colla, 14 botti di colla, 285 botti di tè, 8 balle di pelli, 4 casse di oppio, 3 casse di telai di finestre, 1 casse di pelli, 2 casse di criniere, 8 balle di seta grezza, 4 pacchi di retine per capelli, 200 pacchi di tè, 246 casse sardine, 30 rotoli di iuta, 1.963 sacchi di patate, 7 casse piume, 10 casse di cappelli di pelliccia, 3 casse di tessuti, 1 cassa di pellicce di coniglio, 31 pacchi di gomma grezza, 7 casse di vegetali, 5 casse di pesce, 10 casse di sciroppi, 2 casse di alcool, 150 casse di noci sgusciate, 15 forme di formaggio, 8 balle (buchu), 2 casse di orologi antichi, 2 casse di cuoio.

Merce con polizze di carico: 79 pelle di capra, 16 casse di (calabashes), 5 balle (buchu), 4 casse di ricami, 3 barili di vino, 12 casse di piume di struzzo, 4 casse di piume, 3 balle di pelli, 33 sacchi di argols, 3 balle di pelli di pecora.

Valore commerciale totale del carico: 420.000 dollari del 1912.

Lista Menù



DINNER

UPON THE OCCASION OF

THE LAUNCH

OF THE WHITE STAR LINER

"TITANIC"

(45 000 TONS)

Menu.

Sardines à l'Imperiale.

Consommé Petite Marmite.

Saumon naturale. Sauce Mousseline.
Concombre.

Chaudfroid de Volaille en Aspic.

Filet de Mouton à la Sargent.
Pommes Prédal. Chouxfleur.

Cailles sur Canapes.
Pommes Château.
Salade.

Macedoine des Fruits en Gelée.

Foie de Poulet et Lard.

Glace Pralinée.

Dessert.

Café.

Grand Central Hotel.
Belfast.

May 31st 1911

R.M.S. "TITANIC."
April 11, 1912.

Baked Apples Fresh Fruit Stewed Prunes
Quaker Oats Boiled Hominy Puffed Rice
Fresh Herrings
Findon Haddock Smoked Salmon
Grilled Mutton Kidneys & Bacon
Grilled Ham Grilled Sausage
Lamb Collops Vegetable Stew
Fried, Shirred, Poached & Boiled Eggs
Plain & Tomato Omelettes to Order
Sirloin Steak & Mutton Chops to Order
Mashed, Sauté & Jacket Potatoes
Cold Meat
Vienna & Graham Rolls
Soda & Sultana Scones Corn Bread
Buckwheat Cakes
Black Currant Conserve Napoleone Honey
Oxford Marmalade
Watercress

TRIPLE SCREW STEAMER "TITANIC."

2ND CLASS

APRIL 14, 1912

DINNER.

CONSOMME TAPIOCA
BAKED HADDOCK, SHARP SAUCE
CURRIED CHICKEN & RICE
SPRING LAMB, MINT SAUCE
ROAST TURKEY, CRANBERRY SAUCE
GREEN PEAS PUREE TURNIPS
BOILED RICE
BOILED & ROAST POTATOES
PLUM PUDDING
WINE JELLY COCOANUT SANDWICH
AMERICAN ICE CREAM
NUTS ASSORTED
FRESH FRUIT
CHEESE BISCUITS
COFFEE

WHITE STAR LINE.

R.M.S. "TITANIC." April 14, 1912.

THIRD CLASS.

BREAKFAST.

Oatmeal Porridge & Milk
Smoked Herrings, Jacket Potatoes
Ham & Eggs
Fresh Bread & Butter
Marmalade Swedish Bread
Tea Coffee

DINNER.

Rice Soup
Fresh Bread Cabin Biscuits
Roast Beef, Brown Gravy
Sweet Corn Boiled Potatoes
Plum Pudding, Sweet Sauce
Fruit

TEA.

Cold Meat
Cheese Pickles
Fresh Bread & Butter
Stewed Figs & Rice
Tea

SUPPER.

Gruel Cabin Biscuits Cheese

Any complaint respecting the Food supplied, want of attention or incivility, should be at once reported to the Purser or Chief Steward. For purposes of identification, each Steward wears a numbered badge on the arm.

R.M.S. "TITANIC."

April 14, 1912

Hors d'Œuvre Variés
Oysters

Consommé Olga Cream of Barley

Salmon, Mousseline Sauce, Cucumber

Filet Mignons Lili
Sauté of Chicken, Lyonnaise
Vegetable Marrow Farcie

Lamb, Mint Sauce
Roast Duckling, Apple Sauce
Sirloin of Beef Chateau Potatoes

Green Peas Creamed Carrots
Boiled Rice
Parmentier & Boiled New Potatoes

Punch Romaine

Roast Squab & Cress
Cold Asparagus Vinaigrette
Pâté de Foie Gras
Celery

Waldorf Pudding
Peaches in Chartreuse Jelly
Chocolate & Vanilla Éclairs
French Ice Cream

First Class - April 11, 1912

-Breakfast-

Baked apples Fruit Steamed Prunes
Quaker Oats Broiled Hominy Puffed Rice
Freash Herring
Findon Hoddock Smoked Salmon
Mutton Kidneys & Bacon
Grilled Ham Grilled Sausage
Lamb Callops Vegetable Stew
Fried Shirred Poached Eggs
Plan Tomato Omlets to order
Sirloin Steak & Mutton Chops to order
Mashed, Sauté, and Jacket Potatos
Cold Meat
Vienna and Gram Rolls
Soda Scones Corn Bread
Buckwheat Cakes
Black Current Conserve Narbonne Honey
Oxford Marmalade
Watercress

*

2nd Class - April 11, 1912

-Breakfast-

Fruit
Rolled oats, Broiled Hominy
Fish
Yarmouth Bloaters
Grilled ox kidneys & Bacon
American Hash au Gratin
Grilled sausage, Mash Potatos
Grilled Ham & Fried Eggs
Fried potatos, Vienna & Graham Rolls
Scones
Buckwheat Cakes, Maple Syrup
Conserve Marmalade
Tea Coffee
Watercress

*

2nd Class - April 12, 1912

-Lunch-

Pea Soup
Spaghetti au Gratin
Corned Beef Vegetable Dumplings
Roast Mutton
Baked Jacket Potatoes
Cold
Roast Mutton Roast Beef
Sausage Ox Tongue
Pickles Salad
Tapioca Pudding
Apple Tart
Freash Fruit
Cheese Buiscuits
Coffee Tea

*

3rd Class - April 12, 1912

-Breakfast-

Oatmeal Porridge & Milk
Shaved Herrings, Jacket Potatoes
Vegetable Soup
Roasted Pork with Sage and Onions
Green Peas
Broiled Potatos
Plum Pudding
Cabin Buscuits Fruit
Beef with Potatoes and Pickles
Currant Buns Bread and Butter

*

First Class - April 14, 1912

-Dinner-

Hors Doeuvre
Varies
Oysters
Consomme Olga
Cream of Barley
Salmon, Mousseline Sauce, Cucumber
Filet Mignons Lili
Sauté of Chicken, Lyonnaise
Vegetable Marrow Farcie
Lamb, Mint Sauce
Roast Duckling, Apple Sauce
Sirloin of Beef, Chateau Potatoes
Green Peas - Creamed Carrots
Boiled Rice
Parmentier & Boiled New Potatoes
Punch Romaine
Roast Squab & Cress
Cold Asparagus Vinaigrette
Pate De Foie Gras
Celery
Waldorf Pudding
Peaches in Chartreube Jelly
Chocolate & Vanilla Eclairs
French Ice Cream

*

2nd Class - April 14, 1912

-Dinner-

Consommé - Tapioca
Baked Haddock, Sharp Sauce
Curried Chicken & Rice
Spring Lamb, Mint Sauce
Roast Turkey, Cranberry Sauce
Green Peas - Purée Turnips
Boiled Rice
Boiled & Roast Potatoes
Plum Pudding
Wine Jelly - Cocoanut Sandwich
American Ice Cream
Nuts Assorted
Fresh Fruit
Cheese - Biscuits
Coffee

*

3rd Class - April 14, 1912

-Breakfast-

Oatmeal Porridge & Milk
Smoked Herrings, Jacket Potatoes
Ham & Eggs
Fresh Bread & Butter
Marmalade - Swedish Bread
Tea Coffee

*

-Dinner-

Rice Soup
Fresh Bread - Cabin Biscuits
Roast Beef, Brown Gravy
Sweet Corn - Boiled Potatoes
Plum Pudding, Sweet Sauce
Fruit
*

La lista delle bevande e dei tabacchi

PRIMA CLASSE - LISTA DELLE BEVANDE & TABACCHI:
(Prezzi soggettti a variazione)

Bevande		
Marca Champagne:	*Costo di una bottiglia*	*Costo di mezza bottiglia*
Cliquot 1900	£ire sterline 14 (dollari $3.50)	£7 ($1.75)
Pommeroy Naturel 1900	£13 ($3.25)	£7 ($1.75)
Moet and Chandon, Dry Imperial 1898	£12,6 ($3.12)	£6,6 ($1.62)
Heidsieck, Dry Monopole 1898, 1900	£12,6 ($3.12)	£6,6 ($1.62)
Mumm's G. H., Extra Dry 1900	£12 ($3.00)	£6,6 ($1.62)
Perrier Jouet, Extra Quality, Extra Dry 1898	£12 ($3.00)	£6,6 ($1.62)
Ruinart, Vin Brut	£11 ($2.75)	£6 ($1.50)
Vini chiaretti:		
Chateau Rauzan Segla, First Quality	£5 ($1.25)	£3 ($0.75)
Chateau Camponac, Medoc	£3 ($0.75)	£1,6 ($0.38)
Sauterne	£4 ($1.00)	£2,6 ($0.62)
Vino bianco del Reno:		
Nonpareli, Sparkling	£6 ($1.50)	£3,6 ($0.87)
Rudesheim, Still	£5 ($1.25)	£3 ($0.75)
Vini della Mosella:		
Nonpareli, Sparkling	£6 ($1.50)	£3,6 ($0.87)
Josephshofer, Still	£4 ($1.00)	£2,6 ($0.62)
Porto:		
Old Matured	£5 ($1.25)	
Fine Old Tawny	£5 ($1.25)	
Cherry:		
Vino De Pasto	£5 ($1.25)	
Vino della Borgogna:		
Volnay	£5 ($1.25)	£3 ($0.75)
Vermouth:		
Francese	£5 ($1.25)	

Italiano	£5 ($1.25)	
Rum:	*Costo di una bottiglia*	*Costo di un bicchiere*
Giamaica	£4 ($1.00)	6 scellini ($0.13)
Gin:		
Geneva	£4 ($1.00)	6s. ($0.13)
Warrington	£4 ($1.00)	6s. ($0.13)
Old Tom	£4 ($1.00)	6s. ($0.13)
Brandy:		
Hennesy	£7,6 ($1.88)	8s. ($0.16)
Martell	£ 7,6 ($1.88)	8s. ($0.16)
Frapin	£7,6 ($1.88)	8s. ($0.16)
Liquer - Hine	£15 ($3.75)	9s. ($0.18)
Liquer - Frapin	£15 ($3.75)	9s. ($0.18)
Whisky:		
Irish, John Jameson & Sons (10 Year old)	£5 ($1.25)	6s. ($0.13)
Scotch (11 Year old)	£5 ($1.25)	6s. ($0.13)
Canadian Club	£5 ($1.25)	6s. ($0.13)
Hannis	£5 ($1.25)	6s. ($0.13)
Liquori:		
Crème-de-Menthe	£10 ($2.50)	6s. ($0.13)
Benedictine	£10 ($2.50)	6s. ($0.13)
Chartreuse (Yellow)	£10 ($2.50)	6s. ($0.13)
Chartreuse (Green)	£15 ($3.75)	9s. ($0.18)
Curacao	£10 ($2.50)	6s. ($0.13)
Kummel	£10 ($2.50)	6s. ($0.13)
Ales, Lager, Stout		6s. ($0.13)
Acqua:		
Apollinaris, Perrier, White Rock, Apenta, Cantrell & Cochrane and Ross's, Ginger Ale and Lemonade, Schweppe's Soda		6s. ($0.13)
Split Apollinaris, Perrier, White Rock and Soda		3s. ($0.07)
Poland		1 penny ($0.25)
Congress		1p. ($0.25)
Hunyadi		1p.e 6 scellini ($0.37)

Vichy Celestin		1p.e 3s. ($0.31)
Tabacchi		
Craven mixture (confezione da 1/4 di libbra)	2 p. ($0.50)	
Cut (Pioneer Savory and Capstan)	3 p. ($0.75) per libbra	
Sigarette		
Egypian Cigarettes, Fribourg & Treyer	1p. ($0.25) al pacchetto	
Pall Mall	1p. ($0.25) al pacchetto	
Three Castles	1p. ($0.25) al pacchetto	
Richmond Straight Cut	1p. ($0.25) al pacchetto	
Sigari		
Fernandez Garcia, Vincedores	£ 1 ($0.25) cadauno	
Bock's Rothchild Elegantes	6 s. ($0.13) cadauno	
Jose Morales	6 s. ($0.13) cadauno	
Garcia Perlas Finas	4 s. ($0.08) cadauno	

Tutto tranne le bottiglie di vino e gli alcolici dovevano essere pagati pronto cassa, a meno che fossero ordinati durante i pasti: il commissario di bordo fu incaricato di questo servizio.

Mancata collisione con il New York
L'inizio del viaggio fatale va fatto risalire al 10 aprile 1912 quando, dal porto di Southampton, il **TITANIC**, trainato da sei rimorchiatori, iniziò a muoversi.

In quel periodo la Gran Bretagna era stata investita da uno sciopero del carbone, iniziato nel gennaio; ad aprile lo sciopero era quasi al termine, ma per permettere al **TITANIC** di partire fu necessario prelevare il carbone dalle navi circostanti: l'*Oceanic* ed il *Majestic* della White Star Line ed il *New York*, il *Philadelphia*, il *St. Louis* ed il *St. Paul* della American Line; per questo motivo alcuni passeggeri delle suddette navi vennero smistati sul **TITANIC**.

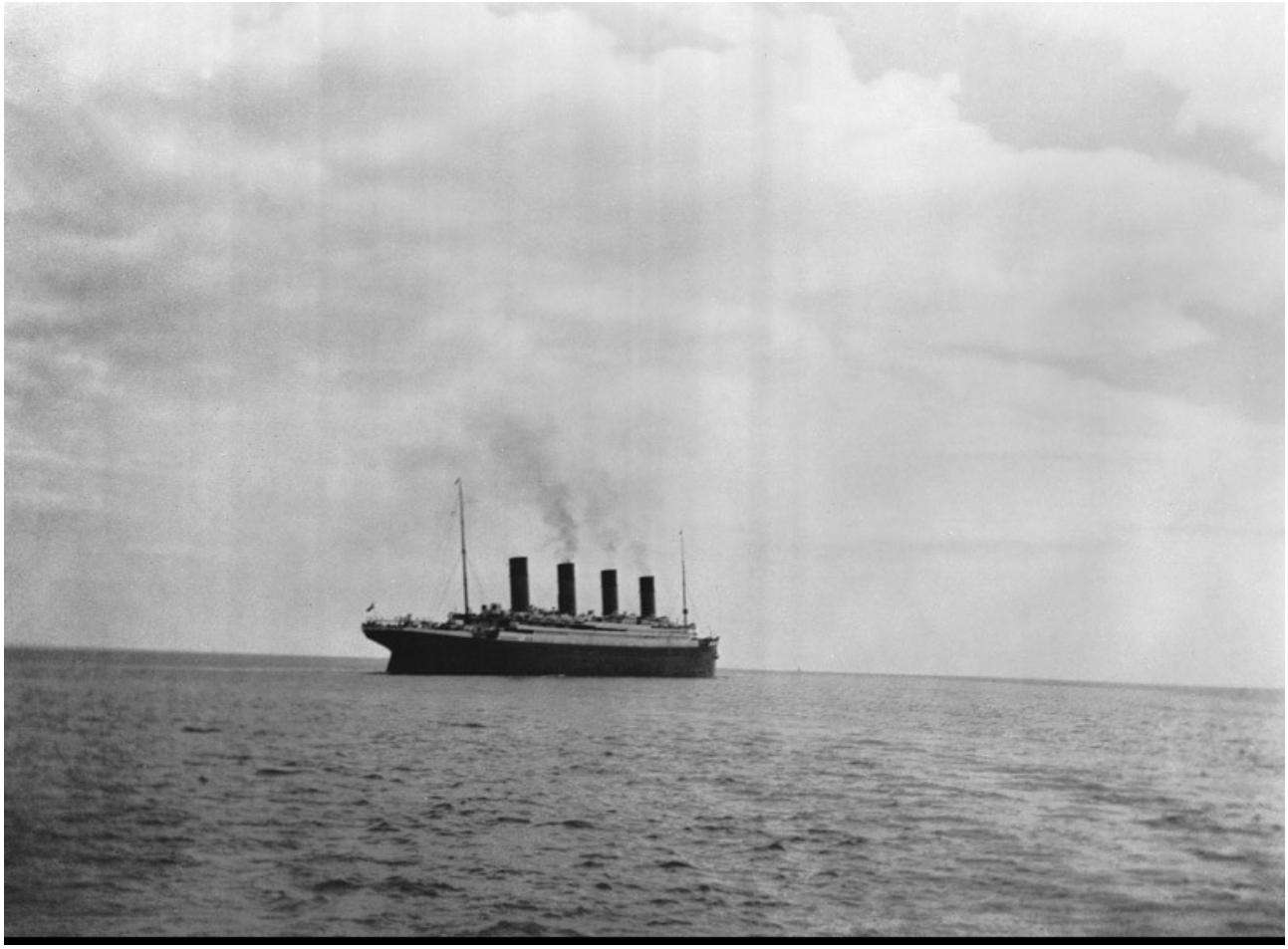
Il **TITANIC** cominciò a muoversi nel fiume Test: la massa d'acqua spostata dalla nave fu tale che, il transatlantico *New York*, ormeggiato di fianco all'*Oceanic*, dal risucchio, dovuto alle poderose dimensioni del **TITANIC**, derivò di poppa verso quest'ultimo.

Il Capitano Smith, ordinò di fermare l'elica centrale e di mettere le eliche esterne indietro tutta. Il rimorchiatore *Vulcan* si mise tra le due navi, lanciò delle cime sul *New York*: le due navi si fermarono a soli tre metri di distanza. Appena il **TITANIC** arretrò un poco, il rimorchiatore trascinò il *New York* dietro all'angolo della banchina nel fiume Tichen.

Questa mancata collisione, fu da molti vista come un brutto segno ed alcuni tra i più superstiziosi passeggeri videro in questo episodio una sorta di presagio. L'episodio tardò la partenza del **TITANIC** se pur di poco.

L'ultima immagine

Il **TITANIC** aumenta la pressione ed entra nella storia con questa immagine.



Tanti messaggi e nessun binocolo

Il tempo era buono, la visibilità quasi ottima e la temperatura dell'acqua era circa di 13° C. L'inverno del 1912 era stato eccezionalmente mite, fattore questo che aveva causato il distaccamento di alcuni blocchi di ghiaccio dalle regioni artiche.

Domenica 14 aprile: il **TITANIC** ricevette un messaggio dalla motonave *Caronia* nel quale si segnalava la presenza di iceberg sulla rotta. Erano le 9 del mattino.

Alle ore 11:40 identico messaggio da parte del *Noordam*, mercantile olandese.

Due minuti più tardi il *Baltic* radiotelegrafò: "Iceberg a 41° 51' latitudine Nord, 49° 52' longitudine Ovest".

Erano le 13:42 quando il transatlantico tedesco *Amerika* segnalò: "Grandi Iceberg a 41° 27' N, 50° 8' O".

A bordo del **TITANIC** era presente un gruppo di marinai addestrato alla sorveglianza della rotta: ricevevano anche un compenso particolare per questa funzione. A loro disposizione dovrebbero esserci dei binocoli, ma durante le operazioni di carico della nave, a Southampton, la cassa dei binocoli andò persa.

Ore 19:30, sempre di domenica 14: la motonave *Californian* inviò tre messaggi sulla presenza di iceberg a non più di 50 miglia sulla rotta del **TITANIC**.

La motonave *Mesaba*: "Iceberg a 42° N, 49° O". Erano le 21:40. Era il sesto messaggio che il marconista Jack Phillips ricevette in quella notte maledetta del 14 aprile 1912 e fu il più importante perché segnalava un grosso ghiaccio galleggiante proprio sulla rotta del **TITANIC**; il marconista tuttavia non sapeva le coordinate del percorso tenuto e, vedendo che si trattava di un'altra segnalazione di pericolo, la giudicò come poco significativa e la mise sotto un fermacarte.

Il messaggio non venne mai consegnato in plancia perché il radiotelegrafista era troppo impegnato ad inviare i telegrammi dei passeggeri che scrivevano ad amici e parenti.

Ore 22:55, il *Californian* avvisò di trovarsi circondato da ghiacci. Mandò segnali in tutta la zona. Il radiotelegrafista del **TITANIC** rispose: "Togliti di mezzo! Smettila di trasmettere! Stai disturbando tutti i miei segnali". Dal **TITANIC** si continuò ad inviare i messaggi di saluto dei passeggeri.

I binocoli

Il posto delle vedette del **TITANIC** si trovava nella parte più alta del piroscafo, in quello che i marianai chiamano "nido di gazza".

Come tutti i loro colleghi, Frederick Fleet e Reginald Robinson Lee furono sottoposti a severissimi esami medici. Fu accurata la loro capacità visiva: tutti e due furono scelti con cura; quanto a esperienza, questi uomini erano tra i migliori, se non i migliori in assoluto. A differenza degli altri oggetti galleggianti che possono emergere dall'acqua all'ultimo istante, gli iceberg si preannunciano con largo anticipo: la loro parte sommersa provoca in superficie una piccola frangia di schiuma. E poi, c'è l'odore caratteristico del ghiaccio; con la loro esperienza di navigatori, le vedette sapevano "sentire l'odore del ghiaccio".
All'inizio del viaggio del **TITANIC**, non vi fu nulla da segnalare, se non un particolare, il più insignificante che si possa immaginare. Le nostre vedette non trovarono i binocoli! E' pur vero che i loro occhi erano talmente ben addestrati che essi non ne ebbero la necessità assoluta, ma in una situazione critica tuttavia quegli strumenti potrebbero rappresentare la salvezza della nave. Per quanto si dannino a cercarli, Fleet e Lee non riuscirono a trovarli. Ne parlarono con i loro superiori, anche gli ufficiali si diedero da fare per recuperarli.
Nel corso del secondo giorno di navigazione il mistero è finalmente risolto: sono stati trovati? Si e no. Si sa dove fossero ma nessuno potè prenderli. Nelle ore frenetiche della partenza da Southampton e nell'euforia generale, i binocoli furono chiusi in un armadio a muro, armadio di cui nessuno però trovò più le chiavi. Si dovrà fare a meno dei binocoli! Nella malaugurata, ma non troppo, ipotesi di trovare iceberg sulla propria rotta, anche senza binocoli queste montagne di ghiaccio le si potranno vedere anche da lontano, il che concederà un intervallo di tempo al **TITANIC** di avviare la manovra. Almeno questa era la convizione generale a bordo del transatlantico; era idea diffusa tra ii membri dell'equipaggio che questi vecchi strumenti di navigazione abbiano fatto il loro tempo. Binocoli e scialuppe di salvataggio appartengono all'età della pietra e poi c'erano le porte stagne ed l'apparecchio radio, che teneva costantemente in contatto il **TITANIC** al resto del mondo: sappiamo com'è andata a finire...

L'iceberg

Quella notte fu incredibilmente buia, fatto dovuto anche alla mancanza della luna, si levò una lieve nebbia ed il mare fu insolitamente calmo se si considera la zona; questo fattore contribuì in maniera rilevante alla tragedia perché non si poterono avvistare le classiche onde che si formano nelle vicinanze di un iceberg.

Erano le 23:40, ad occhio nudo dall'albero di coffa, i marinai Fleet e Lee, di turno alla sorveglianza della rotta, avvistano improvvisamente una enorme sagoma nera che si stagliava proprio di fronte alla nave. L'iceberg era a 450 metri e la massa di ghiaccio sporgeva circa 12 metri fuori dall'acqua.

William Murdoch, il primo ufficiale, ordinò l'arresto delle macchine e l'inversione del moto delle eliche. Sapeva perfettamente che la collisione era inevitabile visto che il **TITANIC** stava viaggiando a 22 nodi e non vi era possibilità di fermarlo. Ma tentò di imprimere alla nave un movimento rotatorio nella speranza di impattare l'iceberg con la fiancata e quindi distribuire l'urto su una superficie più ampia. Passarono circa 30 secondi. La manovra non riuscì e la prora del **TITANIC** venne colpita sulla destra. La nave si trovava a 41° 46' N, 50° 14' O, esattamente nella zona segnalata da tutti i messaggi ricevuti.

L'ordine di dare la barra a dritta era giusto, ma di andare indietro tutta totalmente sbagliato, e questo perchè:

- una inversione di moto comporta l'intevitabile rallentamento della virata;
- l'inversione di motori con caldaie a vapore richiede un tempo moooooolto più lungo per tale operazione;

Non mi si venga a parlare del fatto emotivo perchè non ci credo e non ci crederò mai. Chi è primo ufficiale non è un novellino, e sa quello che fa e come deve farlo. Se avesse dato solo l'ordine di barra a dritta la nave non sarebbe affondata. E sarebbe rimasta a galla anche (e forse sarebbe stata una mossa intelligente) prendere in pieno l'iceberg con la prua. Si sarebbero inevitabilmente schiacciati i primi due compartimenti stagni, ma il Titanic non sarebbe affondato, posto che l'unica paratia a corso continuo era ed è la paratia anticollisione ; ma tutto è relativo,perchè incide molto la velocità di impatto in egual misura.

Il Titanic disponeva di tre eliche, e la manovra di aiuto alla virata, ossia far ruotare l'elica di sinistra nel moto normale, fermare quella centrale, ed invertire quella destra, avrebbe rischiesto troppo tempo. Inoltre occorre una distanza circa 5 volte la lunghezza della nave per consentire ad essa di fermarsi, ma l'ostacolo era troppo vicino.

Nel valutare gli effetti e le interazioni sull'effetto della manovra da parte delle eliche e del timone bisogna valutare se le eliche erano destrorse o sinistrorse. Generalmente sulle navi a tre eliche le due esterne sono in contrapposizione mentre la centrale può essere sinistrorsa o destrorsa. Il senso di rotazione di questa elica centrale è considerevole per valutare la direzione della forza laterale che, appunto, in concomitanza con l'effetto del timone, influenza sui tempi e modi di accostata. In sintesi con elica destrorsa con barra a dritta e macchine indietro si ha il maggior effetto evolutivo sulla dritta (elica destrorsa in marcia avanti, sinistrorsa in marcia addietro e di conseguenza forza laterale dell'elica spinge la poppa a sinistra e quindi la prua a dritta). Con elica sinistrorsa, invece, sarebbe stato più opportuno accostare a sinistra.

Come già evidenziato in precedenza , l'immediatezza di effetto evolutivo delle macchine alternative da quelle diesel è abissalmente diversa ; invertire la marcia con una macchina alternativa è una operazione estremamente lunga perchè comporta l'inversione di rotazione delle turbine che vanno

prima fermate e poi rialimentate sull'altra faccia delle "palette" . Il diesel è abissalmente più veloce.
Punto 2)
Timone sottodimensionato. Tragicamente vero,nonostante una semi compensazione effettuata nell'ultima fase dell'allestimento.
Punto 3)
Coppie-momenti-effetti evolutivi
Le manovre più gestibili sono quelle con navi monoeliche.
A seconda che sia Sinistrorsa o Destrorsa,l'inversione di marcia porta la poppa a sinistra o a dritta e quindi se la poppa va a sinistra,la prua andrà a dritta e al contrario se la poppa va a dritta.
Questa particolarità viene sfruttata soprattutto in fase di ormeggio,per accostare o scostare la poppa dalla/alla banchina. Ai fini evolutivi,in mare aperto, la reazione non ha sostanziali mutamenti.
Nave bielica o trielica : cambia radicalmente ogni considerazione valida fin'ora.
Le eliche esterne possono essere 1) Rotanti verso l'interno 2) Rotanti verso l'esterno
Le definisco così piuttosto che diversamente,per più immediata comprensione.
Infine quella centrale che ovviamente e inequivocabilmente o destrorsa o sinistrorsa.
Quindi il Titanic rientra in quest'ultima ipotesi : 2 eliche esterne + 1 centrale.
Non è semplice finalizzare questa disposizione per determinare gli effetti evolutivi ; se non ricordo male,dovrei ancora avere degli schemi nei miei libri professionali,che sicuramente ne facilitano la comprensione.
Con macchine diesel separate su due eliche motrici,anche il Titanic potrebbe virare in un bicchiere d'acqua,ma questi sono voli pindarici.
Al pari di ogni altra collisione in mare ,bisogna comunque considerare tante altre componenti,fra cui,e non ultimo,il fattore umano,che a mio parere è quello poi determinante.
Un ordine tempestivo vale più di ogni altra componente analitica.

Se la collisione fosse avvenuta frontalmente, la nave quasi sicuramente si sarebbe salvata. La manovra effettuata all'ultimo momento per sfuggire all'urto aveva invece consentito all'iceberg di squarciare le lamiere dei primi cinque compartimenti stagni, uno di troppo per consentirle di rimanere a galla.

Il Capitano Smith capì che la nave era condannata, rendendosi conto dello scenario da incubo a cui stavano andando incontro passeggeri ed equipaggio. Ammesso che fosse stato possibile usare al meglio le 16 lance di salvataggio e le zattere disponibili, si sarebbero potute salvare solo 1.178 delle 2.223 persone fra uomini donne e bambini che risultavano a bordo.

Il naufragio, il più tragico della storia della navigazione moderna, ebbe moltissimi episodi di eroismo, ma anche di confusione: molte delle lance di salvataggio vennero calate in mare vuote, altre troppo cariche.

Numerosi test compiuti oggigiorno hanno successivamente dimostrato che il **TITANIC** poteva evitare un ostacolo solo avvistandolo con almeno 750 metri di anticipo.

Commento del mio amico Vadro

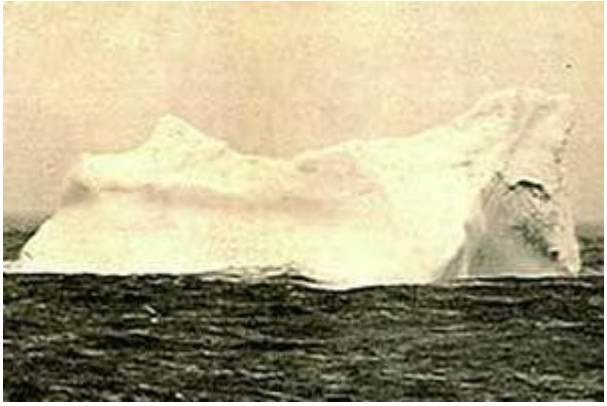
L'affondamento del Titanic segna, nella sua tragedia, una data importane per la Sicurezza della Vita Umana in Mare.
Nel 1912, durante il suo viaggio inaugurale attraverso l'Oceano Atlantico, il Titanic ha avuto una collisione con un iceberg, affondando e causando la perdita delle centinaia delle vite.
Il RMS Titanic era stato costruito con la tecnologia ed i materiali più aggiornati disponibili. Così sicuro di questo disegno, il proprietario dichiaro' che la nave era inaffondabile. Questa specie di vanteria non era senza merito. Lo scafo aveva un nuovo disegno radicale, che ha incorporato le paratie trasversali su la lunghezza dello scafo stesso. Queste avrebbero dovuto rendere stagno ogni singolo compartimento. Purtroppo, le paratie non andavano fino al ponte superiore, cosi, per uno scompartimento sommerso, l'acqua poteva versarsi sopra la paratia e cominciare riempire lo scompartimento adiacente. Ciò è infatti avvenuto fino a che la nave non ha perso abbastanza galleggiabilità per affondare. I progettisti della nave volevano fare sembrare la nave aggraziata, che soddisfasse l'occhio di futuri passeggeri. Di conseguenza, hanno determinato fornire soltanto lance di salvataggio sufficienti per i passengeri di prima classe. Alcune lance di salvataggio supplementari erano state fissate sopra i deckhouses, esse sarebbero dovute essere ammainate dalle gruette delle altre lance, una volta libere.
In pratica, quindi, non c'erano abbastanza lance per accomodare l'intero equipaggio. La nave, che navigavs attraverso l'Atlantico del nord ha preso il percorso più corto per fare il passaggio più rapido. In un periodo quando il viaggio aereo non era ancora possibile, le navi passeggeri erano costruite per essere veloci. Durante la primavera e l'inizio dell'estate, sul percorso preso dal Titanic, non era raro incontrare gli iceberg , ed era consetudine arrestare la nave durante le ore notturne, cosi da evitare di collidere col ghiaccio. Il radar non era stato inventato ancora, e la vista era l'unico strumento del marinaio per rilevare gli iceberg. L'armatore della nave voleva fare una grande impressione sui passeggeri, con un passaggio molto veloce a New York. Il Comandante era sotto pressione per continuare non soltanto il passaggio durante la notte, ma anche per aumentare la velocità il piu' possibile. Con il senno del poi, possiamo capire che il Comandane del Titanic ha dato ordine per continuare a velocità sostenuta di notte e di conseguenza si sono scontrati con un iceberg. Egli ha poi capito la gravita' della collisione e ha seguito la tradizione "di andare giù con la sua nave".
L'iceberg è stato visto momenti prima dello scontro. Se la nave avesse mantenuto la rotta, avrebbe colpito l'iceberg sul dritto di prora con la probabilita' di avere uno o due compartimenti danneggiati. L'ufficiale di guardia, informato dell'icerberg, ha tentato invece di evitarlo e ha messo tutto il timone alla banda. Cio' ha comportanto che l'iceberg tagliasse lo scafo lateralmente, causando l'allagamento di molti compartimenti. Una volta che questi compartimenti sono stati allagati, il destino della nave è stato segnato. Nel 1914, le principali nazioni marittime si sono incontrate e hanno sviluppato un insieme delle regolazioni internazionali denominate **SOLAS** Safety Of Life At Sea (sicurezza di vita in mare), rendendo obbligatorio, tra le altre cose:
Sufficienti lance di salvataggio per tutto a bordo di ed in grado di essere lanciato facilmente;
paratie trasversali stagne che raggiungono il ponte piu' elevato.

Tale Convenzione e' in vigore a tutt'oggi, l'ultimo emendamento e' stato fatto nel 2004.

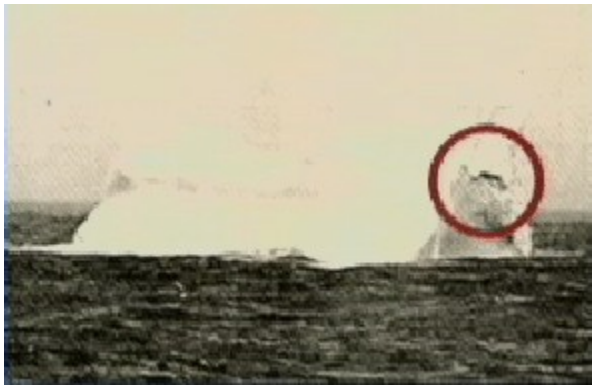
La visibilità dell'iceberg

La distanza esatta dalla quale la vedetta Frederick Fleet avvistò l'iceberg non sarà mai conosciuta. Lui stesso dichiarò all'inchiesta aperta negli Stati Uniti, nei giorni seguenti alla tragedia, che non aveva la minima idea della distanza. Io per questo, non mi sento, di criticarlo severamente, poiché giudicare la distanza in mare, anche alla luce del giorno, mi dicono, non è facile. L'immenso oceano non fornisce punti di riferimento in grado di aiutare l'osservatore.
Da prove compiute tempo dopo dall'*Olympic* alla velocità presunta del **TITANIC**, emerse che, da quando fu ordinato al timoniere di virare fino a che la nave cambiò due punti (22.5°), ci vollero 37 secondi di tempo: ad una velocità di 22 nodi questo significava uno spazio di 420 metri. Aggiungendo anche il tempo di suonare la campana e chiamare il ponte di comando, significava aggiungere non più di 10 secondi cioè altri 120 metri: sembra dunque che l'iceberg fu avvistato a non più di 540 metri approssimativamente, cioè due volte la lunghezza della nave.
Secondo la valutazione di James Bisset, nella notte del 14 aprile 1912, fu possibile avvistare un iceberg a circa mezzo miglio (approssimativamente 900 metri). Bisset era stato reputato uomo dotato di una vista insolitamente ottima: era una delle vedette della *Carpathia*.
Esperti moderni sono molti meno ottimistici di Bisset. Secondo Graham Danton, nel suo studio Theory and Practice of Seamanship (1985), un iceberg nella notti senza luna è visibile a non più di 500 metri. Un'edizione moderna del Knight's Modern Seamanship permette non più di 400 metri. Quest'ultimo è più in linea con la dichiarazione rilasciata da Frederick Fleet.
Le stime di oggi confutano anche delle dichiarazioni rilasciate nel 1912, dal cameriere di sala Thomas Whiteley. Questi sostenne che l'iceberg fu avvistato in tempo utile ma un'azione rapida non fu presa in quanto l'Ufficiale Moody fu lento nel rispondere al telefono del ponte di comando. Il racconto di Fleet si è dunque rivelato come veritiero e quindi trascorsero almeno 50 secondi dall'avvistamento dell'iceberg alla collisione.
Alla luce del giorno la vista di un iceberg non sarebbe stato problema. L'altezza della coffa era approssimativamente di 23 metri e l'iceberg forse era alto una dozzina di metri. Io sono dell'idea che l'iceberg sarebbe stato più visibile se il mare fosse stato leggermente mosso. Senza l'aiuto del chiaro di luna, il movimento delle onde è invisibile a 200 metri. Con l'aiuto di un po' di luce e con il mare mosso sull'iceberg sarebbero state viste dappertutto le creste bianche delle onde. L'iceberg probabilmente fu considerato solamente un oggetto nero contro il cielo stellato.
E' noto che le vedette del **TITANIC** non avevano i binocoli. Questo non fa molta differenza. Molti marinai erano e sono dell'opinione che è meglio individuare oggetti ad occhio nudo, poi se si identifichino pure gli oggetti con l'aiuto dei binocoli. Graham Danton, uno scienziato, ha valutato che è assai probabile che le ondate su un iceberg siano visibili ad un miglio in una notte senza luna se la posizione dell'iceberg è conosciuta. Lui lo presume dall'uso di binocoli moderni che generalmente sono almeno 7 x 50mm. Avendo visto un paio di binocoli in dotazione all'*Olympic*, con le loro lenti di 40mm, dubita assai che gli stessi fossero stati di molto aiuto. Il binocolo può essere stato utile certo nella protezione degli occhi delle vedette dall'aria fredda: Fleet e Lee, le due vedette di turno di guardia sul **TITANIC** quella notte, avevano un parabrezza che deviava il flusso d'aria e stavano scrutando l'oceano con in faccia un vento gelido dato dai 22 nodi della velocità di crociera del **TITANIC**.

E' stato un marinaio ceco, Stephen Rehorek, a scattare la unica foto esistente al mondo del celebre iceberg. Sei giorni dopo la tragedia, Rehorek, in viaggio tra Bremerhaven e New York su una nave passeggeri tedesca, si trovò sulla zona del disastro, di fronte alla scena raccapricciante di oltre un centinaio di corpi che galleggiavano sull'Atlantico. Così scatto alcune foto all'iceberg "killer". Giunto a New York le spedì insieme a una lettera ai genitori, descrivendo la sciagura del **TITANIC**.



Nella copia della fotografia qui sotto riprodotta, nel cerchietto rosso è possibile verificare il segno dell'impatto lasciato sul ghiaccio dal **TITANIC**.



Il documento presentato qui sotto è particolarmente stupefacente: si tratta di un articolo, pubblicato nel 1998 dal settimanale americano Weekly World News.

'TITANIC' ICEBERG FOUND!

Scientists recover remains of three frozen crew members and other debris on killer berg!

L'ICEBERG "**TITANIC**" TROVATO!

Scienziati ritrovano i resti di tre membri dell'equipaggio congelati e altri resti sull'iceberg assassino!

Didascalie delle fotografie
Cartina: "Situato a 200 miglia ad ovest dal luogo del naufragio del **TITANIC**, l'iceberg assassino si erge ancora alto come un edificio di 10 piani al di sopra dell'acqua".
Iceberg: "Gli oceanografi prevedono che quest'iceberg assassino sarà completamente sciolto tra 45 anni".
Orologio: "L'ora della morte. Gli esperti datano del 1912 questo orologio trovato sull'iceberg".

Testo di MIKE FOSTER - Weekly World News
NUUK, Groenlandia - Un gruppo di oceanografi dice avere fatto una scoperta stupefacente: "Abbiamo scoperto il vero iceberg che sfregiò lo scafo del **TITANIC** nel 1912, causando il naufragio della nave". "La colossale montagna di ghiaccio fluttuante ha un'età stimata di 86 anni, cosa che ne fa uno dei più vecchi iceberg mai incontrati", dice il ricercatore Erik Kristiansson, che studia le formazioni in accordo con il governo della Groenlandia. Fu un sinistro che scosse molto profondamente e fu un'esperienza commovente ispezionare quest'iceberg" ha detto Kristiansson ad una conferenza stampa."Non si poté fare a meno di provare una sensazione di dispiacere e di compassione per le centinaia di persone che hanno perso la vita in questa tragedia tanti anni fa". I ricercatori hanno scoperto numerosi oggetti che li hanno aiutati ad identificare formalmente l'iceberg come il gigante di ghiaccio assassino che ha spedito la nave nella sua tomba marina. Fra questi, le ossa di tre uomini che portano uniformi contrassegnate "RMS **TITANIC**", una parte di una barca rotta che reca le lettere "TITA" riconoscibili, e un braccialetto d'uomo che gli esperti hanno datato essere del 1912. "Non abbiamo alcun dubbio sul fatto che quest'oggetti siano rimasti congelati nel ghiaccio nelle ore che seguirono la collisione del **TITANIC** con l'iceberg, il 14 aprile 1912", dice l'esperto. "Si sa che gli iceberg restano a galla fino a 92 anni, purché le correnti li mantengano sopra una latitudine di 40°", ha rivelato Kristiansson. "Un iceberg segnato con un colorante dagli scienziati nel 1882 fu nuovamente identificato nel 1974, quasi un secolo più tardi". L'iceberg "**TITANIC**" si erge per un'altezza pari ad un edificio di 10 piani, con i tre quarti della sua massa sotto il levello dell'acqua. I ricercatori, che sono atterrati su questa immensa lastra galleggiante da un elicottero, pensano che "sia nato" nel 1911 o all'inizio del 1912. "Abbiamo concluso che, come molti iceberg trovati nell'Atlantico settentrionale, quest'ultimo si è staccato del ghiacciaio Jacobshavn sulla costa occidentale della Groenlandia, e diventò poi un grande monolitico di ghiaccio derivante", dice l'esperto. "E' stato trasportato dalla corrente potente del Labrador, ha attraversato le Baie di Baffin fino all'Atlantico settentrionale, dove ha avuto il suo appuntamento inevitabile con il **TITANIC**". Influenzati allo stesso tempo dal movimento dei venti e dalle correnti oceaniche, gli iceberg possono viaggiare su migliaia di chilometri durante gli anni, ma l'iceberg "**TITANIC**" è stato scoperto appena a 200 miglia (370 km) ad ovest del luogo della collisione. Appena gli scienziati hanno scorto l'iceberg dal loro elicottero, hanno provato una viva emozione", ha detto Kristiansson. "Vista l'ampiezza della sua sagoma in mare, sapevamo che si trattava di un vecchio iceberg. Certamente, quando abbiamo scoperto i corpi congelati, ciò ha confermato che si trattava dell'iceberg "**TITANIC**"". Nessuna fotografia dei resti è stata presa, su richiesta del governo britannico. Oltre agli oggetti del **TITANIC**, i ricercatori hanno trovato oggetti che provengono almeno da altre due origini, fra cui un timone che appartenne ad una nave risalente alla seconda guerra mondiale ed un albero che data anni 1950. "La lunga vita del gigante volge alla sua fine", dichiara Kristiansson. "Abbiamo osservato una disintegrazione considerevole dovuta alla ghisa" dice. "Tra 5 anni, l'iceberg "**TITANIC**" non esisterà più"

(Libera traduzione di claudio bossi)

Come andarono le cose

Un fatto è certo: il **TITANIC**, progettato per resistere a urti anche molto forti, aveva un dispositivo formato da 16 compartimenti stagni e poteva navigare verso la salvezza con due od addirittura con quattro di essi totalmente allagati; i danni causati dall'urto, tuttavia, erano così gravi che i compartimenti inondati furono sei e la nave iniziò lentamente ma inesorabilmente ad inclinarsi in avanti, favorendo così l'allagamento progressivo di tutti gli altri compartimenti.

Subito dopo lo scontro il Capitano Smith e l'ingegnere che aveva progettato la nave, Thomas Andrews, effettuarono una ispezione per verificare le condizioni dello scafo; si capì subito che il transatlantico era perduto ed in poco tempo sarebbe affondato. Il Capitano ordinò di far calare in mare le scialuppe di salvataggio, pur rendendosi conto che il numero delle persone che avrebbero potuto essere salvate non corrispondeva affatto a quello di tutti gli uomini presenti a bordo; dovendo scegliere un criterio, egli optò per la salvezza delle donne e dei bambini, innanzitutto di Prima classe, per poi seguire con la Seconda e con la Terza; in seguito si sarebbe pensato all'equipaggio.

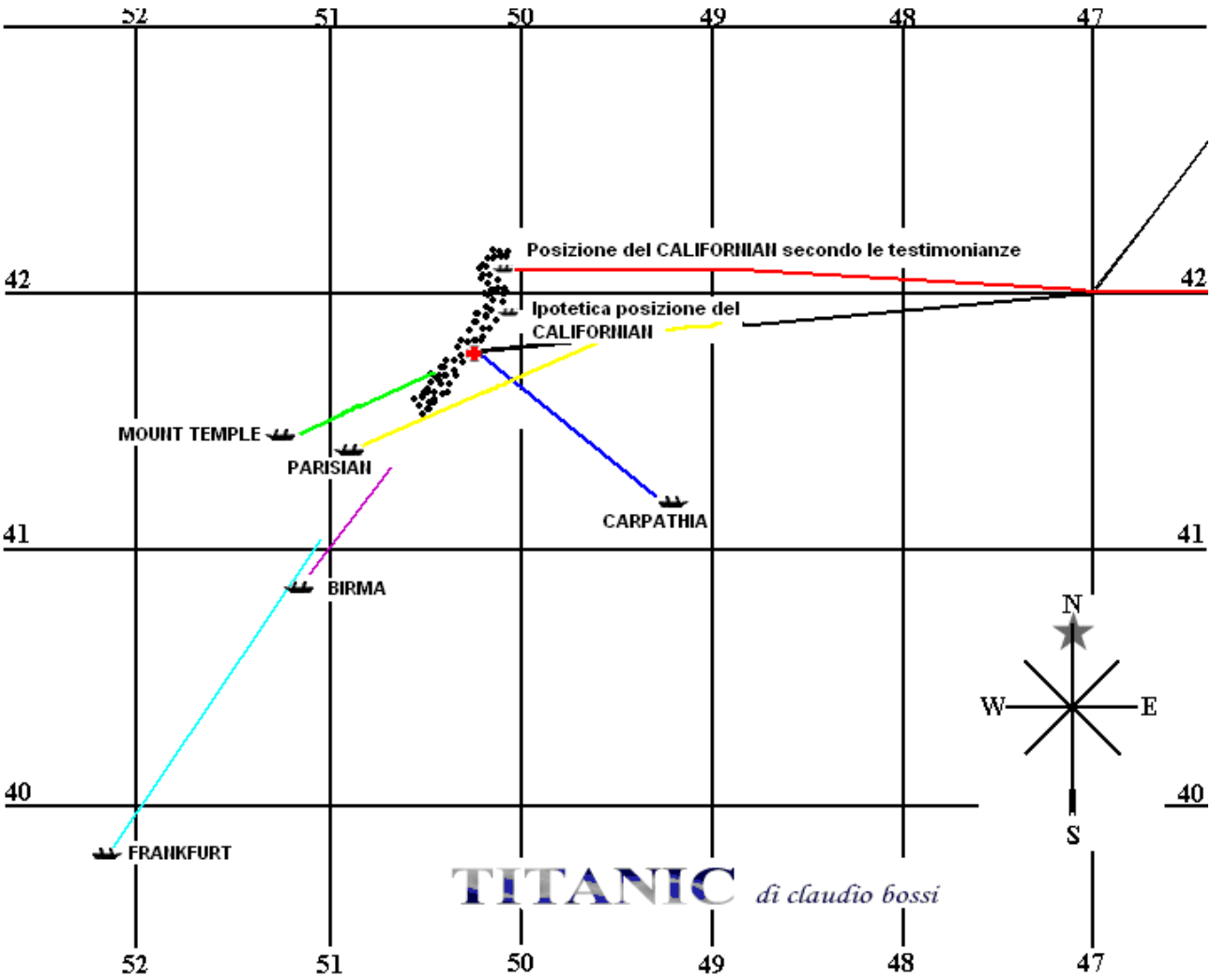
Thomas Andrews

Nel frattempo i marconisti cercavano disperatamente la presenza di navi vicine e, invocando l'aiuto, usarono per la prima volta il segnale di soccorso SOS. Furono anche lanciati numerosi razzi di segnalazione, ma questi vennero completamente ignorati dal *Californian* una nave di media grandezza che si trovava molto vicino al **TITANIC**; ancora oggi sono ignote le cause di questo fatto, ma si crede che il Capitano del Californian reputò che quei razzi fossero dovuti a dei festeggiamenti che si stavano consumando sulla nave e non prese sul serio quello che era in realtà un disperato segnale di avvertimento

Il numero delle scialuppe era, di per sé, già ridotto, ma il numero dei sopravvissuti fu ancora inferiore alle possibilità anche perché dato l'affanno del momento, le imbarcazioni di salvataggio vennero calate in mare semivuote e non tornarono indietro per soccorrere coloro che erano in mare. La nave si stava inclinando sempre di più e, data la tremenda pressione esercitata, lo scafo si spezzò in due tronconi tra il terzo ed il quarto fumaiolo: la parte di prora, la più grande, affondò immediatamente, portandosi dietro la parte di poppa ancora agganciata in qualche punto; quando anche la seconda parte venne sommersa dall'acqua, essa esercitò una grande forza dal basso verso l'alto, per via dell'aria rimasta al suo interno e, a questo punto, le due parti si separarono completamente.

Alle ore 2:20 del 15 aprile 1912 il **TITANIC** scomparì per sempre dalla superficie del mare.
Le persone che affondarono con la nave o per il suo risucchio morirono quasi istantaneamente, ma anche quelli che avevano indossato i giubbotti salvagente e cercavano di nuotare morirono nel giro di poco per l'assideramento dovuto alla bassissima temperatura dell'acqua (si parlò di una temperatura compresa tra 0 e -2° C).

Il teatro della tragedia e la posizione delle navi più vicine al **TITANIC**.



Gli ultimi messaggi radio

Ora locale a.m. - messaggio

12:15 CQD (6 volte) DE (questo è) MGY (6 volte) posizione 41° 44' N.-50° 24' O. La Provence e Frankfurt ricevono il primo messaggio di allarme del TITANIC. Il TITANIC trasmette la sua posizione al Frankfurt. Il Frankfurt risponde "OK: attendere".

12:15 La Mount Temple sente il TITANIC. Dice si richiede assistenza; da la posizione. Avvisare il mio Capitano; sua posizione 41° 46' N.- 50° 24' O.

12:15 La stazione costiera Cape Race sente il TITANIC che da la posizione su CQD 41° 44' N.-50° 24' O.
12:18 L'Y piranga sente il CQD del TITANIC. Posizione 41° 44' N.-50° 24' O. Si richiede assistenza.

12:25 La Carpathia chiama il TITANIC e chiede: "Siete a conoscenza che Cape Cod sta mandando una serie di messaggi per voi?". Il TITANIC risponde: "Venite. Abbiamo urtato un iceberg". La Carpathia: "Riferirò al mio Capitano. Richiedete assistenza ?". Il TITANIC: "Si, venite presto".

12:25 Cape Race sente MGY dare la corretta posizione 41° 46' N.-50° 14' O. Lo chiama, nessuna risposta.

12:25 Il TITANIC trasmette: "Qui la posizione corretta 41° 46' N.-50° 14' O. Si richiede immediata assistenza. Collisione con iceberg. Stiamo affondando. Non posso sentire niente per il rumore del vapore".

12:26 DKF (Prinz Friedrich Wilhelm) chiama MGY e da la sua posizione alle 12:00 a.m. 39° 47' N.-50° 10' O. MGY: "State venendo da noi ? Abbiamo avuto una collisione con un iceberg. Affondiamo. Prego dite al Capitano di venire". DKF risponde: "O.K. riferirò".

12:27 Il TITANIC manda il seguente messaggio: "Richiedo assistenza immediatamente. Urtato iceberg in 41° 46' N.-50° 14' O.".

12:30 Il Caronia ha spedito un messaggio CQ al MBC Baltic ed un CQD: "MGY urtato iceberg, si richiede assistenza immediata".

12:30 Il Mount Temple sente il TITANIC che sta ancora chiamando il CQD e comunica: "Il nostro Capitano inverte la nave. Siamo a 50 miglia fuori".

12:34 Il Mount Temple sente il Frankfurt dare a MGY la sua posizione 39° 47' N.-52° 10' O. Il TITANIC dice (al Frankfurt): "State venendo ad assisterci ?". Il Frankfurt risponde: "Cosa è meglio per voi ?". Il TITANIC risponde: "Riferisci al tuo Capitano di venire ad aiutarci. Siamo sul ghiaccio".

12:45 Il TITANIC chiama l'Olympic: "SOS".

12,50 Il TITANIC chiama il CQD e dice: "Richiedo immediata assistenza. Posizione 41° 46' N.-50° 14' O.". Ricevuto dal Celtic.

12:53 Il Caronia al Baltic: "MGY CQD in 41° 46' N.-50° 14' O. Vuole immediata assistenza".

01:00 Il TITANIC replica all'Olympic e da la sua posizione come 41° 46' N.-50° 14' O., e dice: "Abbiamo urtato un iceberg".

01:02 Il TITANIC chiama Asian: "Vogliamo immediata assistenza". Asian risponde una volta e ricevette la posizione del TITANIC come 41° 46' N.-50° 14' O.

01:02 Il Virginian chiama il TITANIC ma non ha nessuna risposta. Cape Race riferisce dell'accaduto al Virginian.

01:10 Il TITANIC all'Olympic: "Siamo in collisione con iceberg. Affondiamo di prora. 41° 46' N.-50° 14' O. Venite il più presto possibile".

01:10 Il TITANIC all'Olympic, Capitano dice: "Scialuppe pronte. Qual è la tua posizione?".

01:10 Il Baltic al Caronia: "Prego dire al TITANIC che stiamo andando verso di lui".

01:20 Il Virginian sente MCE (Cape Race) informare MGY "che stiamo andando in sua assistenza. Nostra posizione 170 miglia N. del TITANIC".

01:25 Il Caronia dice al TITANIC: "Baltic sta venendo in tua assistenza".

01:25 L'Olympic manda la posizione 04:24 a.m. G.M.T. 40° 52' N.-61° 18' O. al TITANIC e chiede: "State dirigendo a sud per incontrarci?".

01:27 Il TITANIC replica: "Noi stiamo mettendo le donne nelle scialuppe".

01:30 Il TITANIC dice all'Olympic: "Stiamo imbarcando i passeggeri nelle scialuppe. Donne e bambini nelle scialuppe, non possiamo aspettare più a lungo".

01:35 L'Olympic chiede al TITANIC che tempo c'è. TITANIC replica: "Pulito e calmo".

01:35 Il Baltic sente il TITANIC dire "sala macchine si sta allagando".

01:37 Il Mount Temple sente il Frankfurt chiedere: "Ci sono già altre navi attorno a voi?". Nessuna risposta.

01:37 Il Baltic riferisce al TITANIC: "Ci stiamo precipitando da voi".

01:40 L'Olympic al TITANIC: "Sto portando le caldaie il più possibile per la massima velocità che posso".

01:40 Cape Race al Virginian: "L'Olympic procede a tutta velocità verso il TITANIC; sua posizione è 40° 32' N.-61° 18'
O.; le donne salgono sulle scialuppe".

01:45 Ultimi segnali ascoltati del TITANIC dalla Carpathia: "Vieni il più presto possibile amico: la nostra sala macchina si sta riempendo fino alle caldaie".

01:45 Il Mount Temple sente il Frankfurt chiamare il TITANIC. Nessuna risposta.

01:47 Il Caronia sente il TITANIC sebbene il segnale sia incomprensibile
01:48 L'Asian ha sentito il TITANIC chiamare SOS. L'Asian risponde al TITANIC ma riceve

nessuna risposta. Il Frankfurt chiama il TITANIC e dice nuovamente: “Cosa è meglio per voi ?”.

01:50 Il TITANIC dice al Frankfurt: “Sei uno sciocco, ... e mantenetevi fuori”. Il Caronia sente il Frankfurt impegnato col TITANIC.

01:55 Cape Race dice al Virginian: “Noi abbiamo ascoltato il TITANIC per mezz’ora. La sua energia può essere andata via”.

02:00 Il Virginian sente il TITANIC che chiamando molto debolmente, la sua potenza sta iniziando a ridursi enormemente.

02:10 Il Virginian sente 2 volte molto debolmente le trasmissioni del TITANIC.

02:17 Il Virginian sente il TITANIC, chiamare il CQ, ma inabile a leggerlo. Il segnale del TITANIC si interrompe bruscamente come l’energia cessa.

02:17 Il Virginian chiama il TITANIC ma non ha risposta.

02:20 L’Olympic dice al Virginian: “Niente più dal TITANIC si ascolta. Nessuna risposta da lui”.

02:20 Ora ufficiale dell'affondamento del TITANIC in 41° 46’ N.-50° 14’ O. come comunicato dalla Carpathia all’Olympic.

02:35 Il Mount Temple sente la Carpathia mandare: “Se ci sei noi stiamo sparando i razzi”.

02:40 La Carpathia chiama il TITANIC.

02:58 Il Birma crede di sentire il TITANIC: “A tutto vapore e piena velocità. Arriveremo alle 6 del mattino. Spero siate in salvo. Siamo a 50 miglia”.

03:00 La Carpathia chiama TITANIC.

03:28 La Provence al Celtic: “Nessuno ha sentito il TITANIC da 2 ore”.

04:24 Il Birma comunica: “Siamo a 30 miglia S.O. dal TITANIC”.

07:40 Il Mount Temple sente la Carpathia riportare il salvataggio di 20 scialuppe.

08:07 Il Baltic trasmette alla Carpathia: “Posso essere d’aiuto prendendo alcuni dei passeggeri? Sarò in posizione alle 04:30 circa”.

08:40 Il Mount Temple sente la Carpathia chiamare CQ e dire, non abbiamo bisogno di attenderlo.

08:55 La Carpathia replica al Baltic: “Sto procedendo per Halifax o New York a piena velocità. Ho a bordo circa 800 passeggeri”.

09:00 La Carpathia al Virginian: “Stiamo partendo da qui con tutti a bordo circa 800 passeggeri”.

The Titanic has struck a berg!

"My God, Gray, the **TITANIC** has struck a berg!".
Sono le 10:25 p.m. ora di Cape Race, le 0:15 a.m. sul **TITANIC**, quando Jack C. R. Goodwin, sul suo telegrafo senza fili, ascolta il C.Q.D. del **TITANIC**, che trasmette la propria la propria posizione (41° 44' Nord e 50° 24' Ovest), dopo aver urtato un iceberg, approssimativamente a 380 miglia Sud–Sud Est di Cape Race, nel Newfoundland. Gray sta per il collega di Goodwin, Walter Gray che, insieme a Robert Hunston, furono coloro che erano di servizio quella notte alla Marconi Station di Cape Race.
Il 15 aprile messaggio alle 2:05 a.m. New York che chiede particolari. La notizia si diffonde a macchia d'olio: principalmente oltre a molte navi che chiedono le notizie per prestare soccorso, ci sono anche i giornali che attendono nuove. Le prime notizie del giorno cominciano ad arrivare dalle navi e dichiarano che la *Carpathia* ha recuperato venti scialuppe di salvataggio. Nessuna parola su coloro che sono sopravvissuti.
Fu David Sarnoff, pioniere della radiofonia e futuro direttore generale della Radio Corporation of America (RCA) e della National Broadcasting Corporation (NBC), il primo al mondo a trasmettere, via radio, a tutti la notizia del tragico affondamento del **TITANIC**.
David Sarnoff dopo questa storica ricezione, per propria iniziativa, diede vita ad un sistema di broadcasting, ovvero un sistema di radiocomunicazione con una stazione emittente e più stazioni riceventi.

Di chi la colpa?

Le notizie del disastro e delle spavetose perdite umane fecero presto il giro del mondo. Quando la *Carpathia* attraccò nel porto di New York, con il suo carico di sopravvissuti, fu accolta da più di trentamila parenti e curiosi. Sembrava a tutti impossibile che il **TITANIC** potesse finire in quel modo. Dappertutto la gente era esterefatta e sotto choc. Per alcuni quella era la fine di un'epoca. Le loro convizioni che la scienza e la tecnologia lavorassero per il bene dell'umanità traballarono. Molti videro nel progresso la faccia del male che portava la gente alla distruzione. Tutt'oggi le cause della tragedia sono argomenti scottanti. Perchè è successo? Di chi sono le colpe? Si poteva evitare un simile disastro?

All'epoca i due gruppi di investigatori giunsero a due conclusioni diverse. Per gli americani il comandante Edward J. Smith era stato troppo fiducioso e sicuro. Nonostante fosse consuetudine per le navi attraversare le zone d'iceberg a normale velocità di crociera se la visibilità era buona, dissero che avrebbe comunque dovuto rallentare, anche perchè il **TITANIC**, considerata la sua mole, aveva bisogno di maggior tempo per manovrare. Criticarono anche la mancanza di procedure d'emergenza, riconoscendo tuttavia che molti membri dell'equipaggio si erano comportati in modo esemplare. La commissione d'inchiesta fece notare che molti passeggeri di terza classe perirono perchè non erano stati informati dei reali pericoli che stavano correndo. I membri della commissione erano particolarmente scandalizzati dal fatto che c'erano così poche scialuppe di salvataggio a bordo e che oltretutto erano state calate in mare a metà vuote. Ebbero la netta sensazione che molti membri dell'equipaggio pensarono innanzitutto a salvare la loro pelle, senza badare ai loro doveri. La commissione raccomandò anche d'ora in poi si desse maggior peso in mare al telegrafo. Alla fine, la commissione d'inchiesta americana concluse che non c'era un responsabile diretto del disastro, ma pochi, fra coloro che avevano progettato, costruito e poi fatto navigare il **TITANIC**, ne uscirono puliti.
La commissione d'inchiesta inglese concluse che il più grande dei transatlantici aveva avuto l'ok del Board of Trade (un dipartimento del governo) prima di partire per il suo primo viaggio. Secondo questo Board c'erano a bordo addirittura più scialuppe di quel che prevedeva il regolamento! E criticare quella norma era un'offesa per l'intero governo di Sua Maestà. L'opinione pubblica capì alla fine che non si sarebbe approdato aniente. I morti potevano orami riposare in pace, nessuno avrebbe fatto qualcosa per rendergli giustizia. Ma un risultato comunque lo si ottenne, sia americani che britannici avrebbero cambiato alcune norme e fatto alcune raccomandazioni per rendere più sicure le navi del futuro.

I razzi sparati dal TITANIC

Quanti razzi furono sparati dal **TITANIC**? "Otto!"
È una risposta che viene automaticamente dalle informazioni statistiche. Ma questa non è semplicemente che una verità: infatti, non è giusta affatto. Otto razzi è una vera bugia.
È in relazione all'inchiesta britannica che l'idea di otto, ed otto soli razzi, furono sparati. E la cosa è stata impiantata così assiduamente nella coscienza pubblica dove è rimasta da allora. La testimonianza del *Californian* parla di otto razzi che furono visti fra le 0:30 e l'1:40. Il *Californian* certamente vide soltanto otto razzi. Ma il **TITANIC** ha sparato realmente soltanto otto razzi? Appena otto? Perché avrebbe limitato il consumo dei razzi di segnalazione a così piccolo numero? Analizziamo alcuni fatti: il **TITANIC** aveva non meno di 48 razzi a bordo. Perché allora ne sparò un numero così basso? Perché economizzare così tanto sui razzi quando una nave da dieci milioni di dollari stava per affondare? Ignoriamo cosa concluse Lord Mersey, incaricato dell'inchiesta britannica, ed esaminiamo che cosa riferirono i testimoni: non c'era accordo sul numero dei razzi che furono sparati. Secondo il Terzo ufficiale Herbert Pitman poterono essere stati una dozzina o di più. Stando alle dichiarazioni del Secondo ufficiale Charles Lightoller sembrerebbero circa otto (ma precisò che questi furono quelli che vide sparare solo sul lato di dritta). Il timoniere in seconda Arthur John Bright disse che sei razzi furono sparati in tutto, (ma precisò che questa informazione l'aveva a sua volta ricevuta dal collega George Thomas Rowe, il quale era stato precedentemente informato dal Quarto ufficiale Joseph Grove Boxhall). Infatti Boxhall dichiarò che furono sparati circa una mezza dozzina di razzi, al massimo una dozzina. Il cameriere Alfred Crawford affermò di aver visto circa un dozzina di razzi, probabilmente anche di più. L'unica congruenza fra le dichiarazioni quindi sono quelle fra Crawford e Pitman: entrambi ritennero che più una dozzina di razzi furono sparati. Se immaginiamo che questo significa almeno un minimo di 13 colpi, quindi furono sicuramente cinque in più di quanto concluse l'inchiesta britannica, mentre il numero medio che si deduce dai resoconti dei fatti citati è dieci razzi. E malgrado le dichiarazioni all'inchiesta, Joseph Boxhall non dichiarò che sparò otto razzi, disse che potrebbero essere stati sparati al massimo una dozzina di razzi. Ed ora è cruciale chiarire che egli non fu l'unico che sparò. Le indicazioni che abbiamo ci indicano che ci furono solo due posizioni di sparo su ogni lato del ponte di comando. Un concetto importante, è considerare la prova fornita dall'ufficiale James Gibson del *Californian*, che dichiarò di vedere soltanto tre razzi nell'ora tra l'1:00 e le 2:00, ora del *Californian*. Quando confrontiamo queste due situazioni, non vediamo la coincidenza dell'inchiesta condotta da Lord Mersey che fu di soltanto otto razzi sparati e visti. Invece vediamo la probabilità che il *Californian* non vide tutti i razzi sparati dal **TITANIC** ma ne vide qualcuno. Questo a sua volta ci suggerisce che se il *Californian* fosse stata la nave più vicina, trovandosi a cinque miglia, non vide i razzi sparati dal **TITANIC**, ma i razzi che che furono da una nave distante e sopra la linea dell'orizzonte, come la seconda testimonianza dell'ufficiale Herbert Pitman lasciò sospettare. E' degna di nota l'osservazione che fece la vedetta George Symons, il quale dichiarò pressappoco in questi termini: "I razzi stavano andando simultaneamente in su, ogni minuto, ad intervalli brevi, la luce in vista di quella nave, approssimativamente tra le cinque e le dieci miglia, fu vista quando furono sparato i razzi e si lavorò alle luci di segnalazione Morse". L'uso da parte di Symons della parola "simultaneamente" implica dunque il fatto furono due le posizioni di sparo. La prova implica che i razzi furono sparati sia da babordo (dove fu vista la nave di mistero) sia da dritta dove, da questo lato, i testimoni videro il loro flash e dove l'ufficiale Lowe fu "quasi assordato" dalle detonazioni. Da registrare che la descrizione dei razzi che vanno in su, a volte insieme, o ad intervalli di un minuto, è completamente in disaccordo con quanto dichiarò all'inchiesta Boxhall che disse che egli stesso sparò ad intervalli "probabilmente di cinque minuti". Se Symons fu a destra e Boxhall ugualmente, allora soltanto due postazioni di sparo possono spiegare la contraddizione. E le due postazioni di sparo furono suggeriti anche dalla testimonianza del cameriere di seconda classe John Hardy all'inchiesta negli Stati Uniti: "Fu il capitano Smith a sovrintendere alle operazioni di sparo dei razzi, ordinando ad alta voce al timoniere circa i razzi", testimoniò. Il timoniere dunque poterono essere solo Rowe o Bright. L'ufficiale Boxhall, in questa prova, non fu nemmeno citato:

Smith stava dando gli ordini ad un timoniere perché fu quest'ultimo la persona incaricata dei razzi. Si argomenterà più avanti che questo avvenne dal lato di babordo. Il Secondo ufficiale Lightoller, dichiarò, che otto razzi furono sparati ad intervalli di alcuni minuti, cinque o sei minuti, dal lato di dritta: ciò collima con le dichiarazioni di Boxhall.
Questa che vado a formulare è un'ulteriore prova che le due stazioni di sparo furono funzionanti indipendentemente sia da babordo che dal lato di dritta: il timoniere George Rowe, nel richiamare la sua attenzione sulla nave di mistero, testimoniò che si trovò sul ponte dal lato di babordo per sparare i razzi e si adoperò con le segnalazioni con la lampada Morse. Il Quarto ufficiale Boxhall suggerì, con la sua versione dei fatti, che lui passò qui tutta la notte: l'assenza sul lato di dritta di Rowe e Bright conferma che essi si trovarono a babordo. A Bright venne chiesto chi ha sparato i razzi e rispose: Rowe e Boxhall. Questa risposta in sé sembra suggerire le due postazioni di sparo. Da una parte, Rowe e Bright, dall'altra Boxhall; Bright affermò anche che furono sei i razzi sparati in tutto. Sembrerebbe però che stia parlando soltanto dei razzi sparati dal suo lato. Concludendo: Boxhall sparò dei razzi personalmente. Più tardi si unì a Rowe ed a Bright e tutti e tre spararono ulteriori razzi. Un certo numerosi sopravvissuti testimoniò di aver visto una dozzina e più di razzi. Boxhall si riferì soltanto agli spari dal lato di dritta. Disse che sparò dai 6 ai 12 razzi, una congettura molto simile a quanto dichiarò Lightoller che ne valutò otto, che a posteriori dichiararono che furono sparati "tutti dal lato di dritta". Una cifra, sei, quella denunciata da Bright la più bassa accennata da chiunque. Ma questo deve essere in torto, poiché almeno otto razzi furono sparati perché otto certamente furono visti. Se, tuttavia, i sei razzi visti o sparati da Bright si riferirono a quelli sparati solamente dal lato di babordo, allora il giudizio cambia. Sei da una postazione ed otto dal lato di dritta totale quattordici. Ma il *Californian* ne vide appena otto...

Il vergognoso giapponese

Non fu il solo, in quella tragica notte, a trasgredire l'imperativo "prima le donne ed i bambini". Ma fu anche l'unico giapponese a bordo del **TITANIC**, e tale unicità si tradusse in un faro che per tutta la vita lo illuminò di vergogna, lui e la sua famiglia.
Masabumi Hosono, 42enne impiegato giapponese, si lanciò su una barca di salvataggio dopo aver udito un ufficiale gridare: "Ci sono ancora due posti!".
Descrivendo le storie dei superstiti, i giornali americani raccontarono anche quella di Hosono, descrivendolo, senza toni critici (non pochi importanti passeggeri maschi di Prima classe si erano del resto "trovati" sulle scialuppe), come il "fortunato signore giapponese". Non la passò liscia, invece, al suo paese.
Il Ministro dei Trasporti bollò come infamante il suo comportamento, lesivo della tradizione eroica dei samurai. Fu accusato di immoralità.
Morì nel 1939, dopo 24 anni passati in un isolamento pressoché totale. Anche la sua famiglia subì le conseguenze del gesto vergognoso, trovando difficoltà nei rapporti quotidiani.
Hosono scrisse un diario sulla sua avventura, e questo è rimasto segreto e custodito dai suoi discendenti fino a poco tempo fa quando un suo pronipote ha deciso di renderlo pubblico. Nessuna rivelazione che possa riabilitare il povero Masabumi Hosono è contenuta nel testo. Il suo racconto descrisse la paura ed il pensiero di non poter rivedere i suoi cari. Narrò delle persone a bordo della scialuppa: "Tutte piangevano ed anch'io ero disperato, ma non immaginavo cosa sarebbe stato di me nel futuro".

****
Thompson Clarence Alvon, un passeggero di seconda classe si calò nella scialuppa travestito da donna. Poi entrato negli USA si diede ad intascare le polizze di assicurazione delle vittime del **TITANIC**, spacciandosi per un parente delle medesime.

Le scialuppe di salvataggio

In occasione del naufragio del **TITANIC**, le scialuppe di salvataggio svolsero un ruolo determinante nello svolgimento dell'abbandono della nave da parte delle persone presenti a bordo e nel bilancio della catastrofe. Questa ampia pagina cerca di illustrare quale fu la storia di queste barche: il loro numero, il loro impianto, la loro costruzione, la loro attrezzatura, il loro utilizzo, il loro contributo al salvataggio dei passeggeri, e ciò che diventarono...

In 1894, epoca in cui la più grande nave aveva una stazza appena 13000 tonnellate, il Ministero del Commercio Britannico (il Board of Trade) aveva decretato una regolamentazione che prevedeva presenza di scialuppe di salvataggio la cui capacità era calcolata in base al volume: questo volume dipendeva dal tonnellaggio delle navi e non dal numero delle persone trasportate. Nel 1912, questo regolamento, che non era stato aggiornato in base al progresso tecnologico, che si era tradotto con un forte aumento della dimensione delle navi, era superato poiché il tonnellaggio delle più grandi navi superava ormai 46000 tonnellate, come avvenne per il **TITANIC**. La regolamentazione prevedeva che le navi britanniche di tonnellaggio superiore alle 10000 tonnellate dovessero essere fornite di 16 scialuppe di salvataggio per una capacità totale di 5500 ft3 (piedi) cioè pari 155,7 metri cubici ed un numero sufficiente di canotti per aumentare del 75% la capacità delle barche. La capacità totale imposta per le scialuppe fu dunque di 9625 ft3 (272,5 m3). Poiché si riteneva che una persona occupasse un volume di 10 ft3 (0,283 m3), si può dedurre che l'equivalente fu di 962 persone. Secondo il contratto stipulato tra la White Star Line e la Harland & Wolff, questi ultimi avevano la libertà di effettuare ogni miglioria rispetto al capitolato d'opera purché il preventivo di spesa inizialmente previsto non fosse superato.
Convinto e preoccupato dall'insufficienza del numero di barche per una nave della dimensione del **TITANIC**, Alexander Carlisle insisté allora affinché la nave fosse dotata di gru per le scialuppe, gru capaci di sopportare il peso di 4 barche, questa soluzione non si presentò certo come una misura tendente ad aumentare la sicurezza. Venne dunque chiesto alla società svedese Welin Davit and Engineering, industria costruttrice di gru per barche, di concepire, per il **TITANIC**, un nuovo modello di argani per barche che potesse sopportare 4 barche e per avere un impianto capace di caricare un totale di 64 barche, benché egli ritenesse che 48 scialuppe fossero state sufficienti.
Sin dall'inizio del progetto, il Direttore Generale del White Star Line, Joseph Bruce Ismay, si era opposto all'installazione di barche in eccesso e non voleva più di una barca per gru. Un sistema di barche sovrapposte avrebbero nociuto all'estetica della nave alterando, a sua dire, la purezza del suo profilo. Inoltre, la vista sul mare, dal salone e dalla passeggiata di prima classe, sarebbe stata compromessa. Inoltre, l'aumento della sicurezza non era la sua preoccupazione (tanto più che **TITANIC** era considerato praticamente inaffondabile) ed un impianto più ridotto ma conforme alla regolamentazione avrebbe senz'altro fatto risparmiare la compagnia. Ai cantieri Harland & Wolff fu dunque richiesto di attenersi alle norme regolamentari o quasi, cioè 16 gru per barche, 16 barche e 4 canotti supplementari, numero in totale già sensibilmente oltre alle esigenze.
Successivamente, si fece un grande sforzo per far accettare ad Alexander Carlisle questo punto. Fu così che fu messo in evidenza il dilemma: economia e sicurezza. Riassumendo, queste 20 barche e canotti di salvataggio potevano contenere 1178 persone, cosa che metteva **TITANIC** in conformità con le norme vigenti, anzi con un margine di 216 posti. Il Board of Trade rilasciò ovviamente la sua autorizzazione.
Le 16 barche installate avevano, soltanto, una capacità totale di 990 persone, cioè 28 in più di quanto richiesto dal Board of Trade. Allora, perché White Star Line, la cui preoccupazione non era la sicurezza, aveva richiesto l'installazione di 4 zattere supplementari? È poco probabile che quest' aggiunta sia derivata da un compromesso tra Bruce Ismay ed Alexander Carlisle, ma piuttosto per il fatto che la società intendeva mettere davanti la sua predisposizione a fare il meglio delle esigenze (pur essendo convinta dell'inutilità delle barche).
Il 10 aprile alla mattina, ad alcune ore prima dalla partenza da Southampton, il capitano Maurice Harvey Clarke, del Board of Trade, terminò il suo giro d'ispezione sulla nave dopo avere prestato

grande attenzione al buon funzionamento delle barche di salvataggio.
La tabella seguente mostra il raffronto tra le esigenze del Board of Trade e ciò che era realmente installato a bordo del **TITANIC**.

CAPACITA'	Regolamento del Board of Trade	TITANIC	Scarto
Volume delle scialuppe	5500 ft^3 (155,7 m^3)	9822 ft^3 (278,1 m^3)	+ 79%
Volume dei canotti in tela	4125 ft^3 (116,8 m^3)	1506 ft^3 (42,6 m^3)	- 63%
VOLUME TOTALE	9625 ft^3 (272,5 m^3)	11328 ft^3 (320,8 m^3)	+ 18%
Capacità persone	962	1178	+ 22%

Quando il **TITANIC** salpò da Queenstown per effettuare la sua traversata , 2201 passeggeri e membri d'equipaggio si trovavano a bordo e quindi soltanto il 53% delle persone poteva prendere posto a bordo delle barche esistenti. Se il **TITANIC** avesse viaggiato a piena capacità, cioè con 3547 tra passeggeri e membri d'equipaggio, sono soltanto 33% delle persone avrebbero potuto prendere posto sulle scialuppe di salvataggio. In altre parole, affinché ogni persona, che si trovava a bordo del **TITANIC** in occasione del suo viaggio inaugurale, avrebbe potuto prendere posto a bordo delle scialuppe, sarebbero occorse altre 16 barche; e quindi per soddisfare la capacità massima di 3547 persone, si sarebbe dovuto installare oltre alle 16 barche ed ai 4 canotti esistenti, altre 37 scialuppe. Se, secondo il desiderio di Alexander Carlisle, il **TITANIC** fosse stato fornito di 64 barche, sarebbe stato dunque necessario raddoppiare, su ogni lato della nave, alla fila delle 8 barche già esistenti una seconda fila identica messa sul ponte, verso l'interno, e raddoppiare il tutto con un impianto su un secondo livello d'altezza. Evidentemente, così facendo la sicurezza delle persone era garantita, ma l'estetica della nave, così tanto cara a Bruce Ismay, ne avrebbe sofferto.
Economia e sicurezza, dunque: questo era il dilemma nei pensieri di Alexander Carlisle e di Bruce Ismay in relazione al numero di barche di salvataggio che furono installate.
I primi pareri su quest'argomento ci furono 3 giorni dopo il naufragio, il 18 aprile 1912, quando il quotidiano inglese Daily Mail pubblicò un'intervista di Alexander Carlisle. Allorchè gli fu chiesto se riteneva che l'esigenza del Board of Trade fosse sufficiente in materia di scialuppe di salvataggio, Carlisle rispose: "No, non credo che sia sufficiente per le grandi navi, e non lo ho mai creduto. Mentre la dimensione delle navi non mai ha cessato di crescere, sono sempre stato favorevole all'aumento del numero di scialuppe" egli proseguì spiegando che, fedele alla sua opinione, aveva fornito l'*Olympic* ed il **TITANIC** di gru per barche capaci di sopportare più di 40 barche", ma non dichiarò per quale ragione queste barche non furono mai installate.
Più avanti nell'intervista, Carlisle fece un'osservazione singolare: "Se tutte le navi fossero state fornite del numero totale di scialuppe che ho proposto, senza dubbio ciò avrebbe creato una situazione ingiusta in relazione alle navi di tutte le linee che navigano nell'Atlantico del Nord. Ciò avrebbe attirato l'attenzione". In parole povere, un numero sufficiente di barche su una o due navi avrebbero creato una preoccupazione sulla mancanza di barche a bordo di tutte le altre navi. L'approvazione generale per il fatto che una personalità della costruzione marittima avesse preso in considerazione le barche, fece che si trascurò questa politica dello struzzo.
Anni dopo, Carlisle diventò l'eroe che aveva combattuto invano per ulteriori scialuppe. Nel 1983, in

un documentario della televisione britannica, "**TITANIC**, una questione d'omicidio", si parlò di come Carlisle condusse una campagna volta a moltiplicare per 2 o anche 3 il numero di barche trasportate dal transatlantico. Secondo il documentario, Carlisle si raccomandò invano, opposto alle intransigenze di Bruce Ismay, il Direttore generale della White Star Line. Carlisle pensava, infatti, che il **TITANIC** avrebbe dovuto essere fornito di ulteriori scialuppe, ma non lo ha mai detto a Bruce Ismay. Propose semplicemente gru speciali per barche capaci di sopportare un numero supplementare di barche, e fece osservare che ciò costituirebbe un'economia nel caso in cui il Ministero Britannico del Commercio rafforzasse la sua regolamentazione. La sua preoccupazione era quindi l'economia e non la sicurezza. Quando la Commissione britannica d'indagine gli chiese per quale ragione non aveva raccomandato ulteriori barche come lo aveva fatto per le gru, Carlisle rispose che c'erano limiti. Quando gli chiesero invece perché un contratto a costi aumentati stipulato tra i cantieri Harland & Wolff non permetteva ai cantieri di agire alla loro iniziativa, Carlisle spiegò con pazienza che anche qui c'erano anche limiti.
In verità, la White Star Line si vantava per il fatto che l'accordo dava ai produttori la libertà di fabbricare la nave meglio fornita senza guardare alla spesa; tuttavia le cose non erano così semplici. Indipendentemente dai termini del contratto, esisteva un accordo tacito secondo il quale la Harland & Wolff non doveva andare troppo lontano. Se avessero fornito l'*Olympic* ed il **TITANIC** con un maggior numero di barche, ciò avrebbe messo la White Star Line in una situazione imbarazzante riguardo al resto della sua flotta. Avrebbe allora dovuto aggiungere altre barche sulle altre sue navi, cosa che sarebbe stata molto dispendiosa. Sentendosi incapace sia di raccomandare sia di agire di sua iniziativa, Carlisle mostrò semplicemente a Bruce Ismay i piani della nave, e lasciò a Ismay il compito di scoprire che il ponte poteva accogliere 48 barche, se la White Star Line pensasse che ciò fosse auspicabile.
Come ci si poteva aspettare, Ismay non approvò mai quest'idea. In realtà, sostenne più tardi che non aveva mai visto i piani d'impianto delle barche. Quando il **TITANIC** prese il mare, Carlisle era ormai in pensione ed ignorava quante barche furono state realmente issate a bordo dalla White Star Line. Il comandante Smith lo sapeva.
A mezzanotte, nella notte dal 14 al 15 aprile 1912, Edward John Smith sapeva perfettamente che la sua nave possedeva soltanto 16 barche di legno, lo stesso numero di quello previsto all'origine prima che Alexander Carlisle svolse il suo ruolo titubante, e 4 canotti pieghevoli Engelhardt.
I quattro canotti pieghevoli furono acquistati dalla Engelhardt Collapsible Lifeboats Company, azienda specializzata. Quanto alle altre 16 scialuppe, Alexander Carlisle ne aveva affidato la concezione al capo disegnatore dei cantieri Harland & Wolff Thomas Andrews, l'architetto navale che poi succedette proprio a Carlisle. Un altro Andrews, Andrews Chisholm per la precisione ed i 7 altri uomini ebbero il compito di aiutare l'equipaggio del **TITANIC** a familiarizzare con la nave, e rispondere alle domande, di effettuare piccoli lavori di riparazione e risolvere tutti i problemi inevitabili di "gioventù". Tutti quanti perirono nel naufragio.
Nel gennaio 1912, le 20 tra scialuppe e canotti furono installati sul **TITANIC**. Le 20 barche si distribuivano in: 14 scialuppe standard in legno, aventi ciascuna una capacità di 18,55 m3 per 65 persone. Altre 2 barche in legno, aventi ciascuna una capacità di 9,25 e 9,12 m3 per 40 persone. Ulteriori 4 canotti pieghevoli di tipo Engelhardt, aventi ciascuno una capacità di 10,66 m3 per 47 persone. La capacità totale delle scialuppe di salvataggio era così di 320 m3 (il doppio dell'esigenza in volume) per 1178 persone.
Le 14 barche standard, sospese alle gru per barche Welin, erano contrassegnate con i numeri dal 3 al 16; erano anche attaccate su tenute di legno girevoli, ad ogni lato del ponte delle barche, per gruppo di 3 dalla parte anteriore e di 4 dalla parte posteriore.
Le barche standard in legno furono costruite dai cantieri Harland & Wolff ed avevano ciascuna una lunghezza di 9,15 metri ed una larghezza di 2,77 metri per una profondità di 1,22 metri, misure che consentivano una capacità di 18,55 m3 per 65 persone. Le chiglie delle barche erano in olmo. Le coppie della prua e del telaio di poppa erano in quercia. Le barche erano bordate di pino giallo a varea, ed erano inchiodate con chiodi di rame. Le strutture erano in olmo, intervallate di circa 20 cm,ed i banchi in pino, fissati tramite doppi con giunti di ferro galvanizzato. Funi di sicurezza in

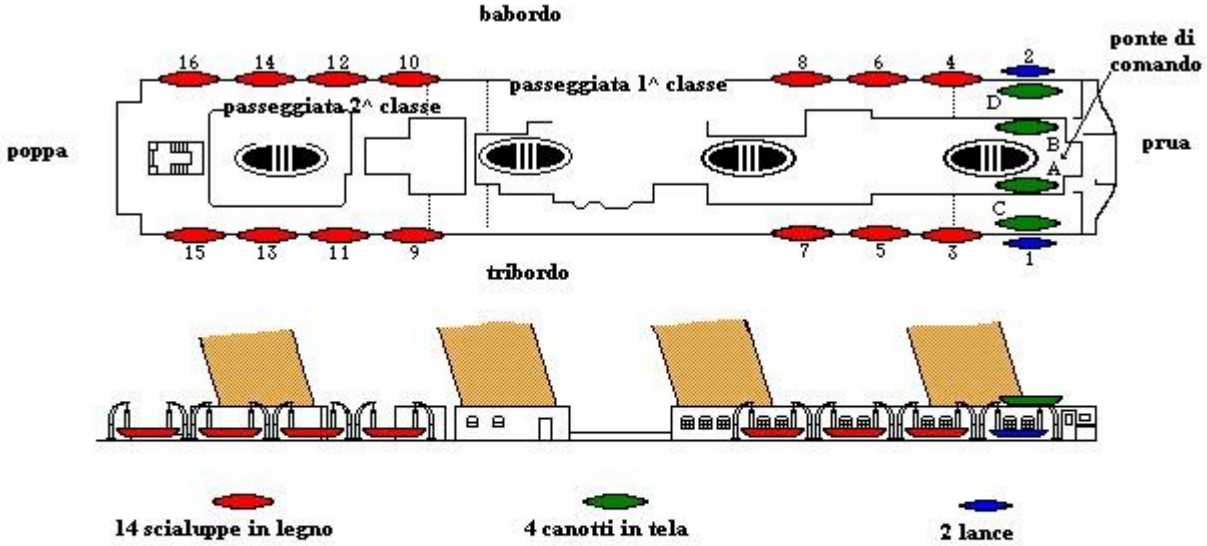
ghirlanda erano installate tutto lungo i capodibanda delle barche. Funi di lunghezza sufficiente permettevano di far scendere le barche in occasione degli esercizi di messa in mare e, quando le barche erano scese, di issarle utilizzando gli argani situati sul ponte. Le due lance, sospese alle gru Welin , erano identificate dai numeri 1 e 2. Anche queste erano state costruite in legno dai cantieri Harland & Wolff avevano una lunghezza di 7,67 metri per una larghezza di 2,18 metri, ed una profondità 0,91 metri per una capacità di 9,25 m3 capiente per 40 persone, e per l'altra, una lunghezza di 7,06 metri, una larghezza di 2,16 metri, per una profondità 0,91 m ed una capacità di 9,12 m3 anch'essa per una capacità di 40 persone. I quattro canotti pieghevoli, fabbricati dalla Engelhardt Collapsible Lifeboats Company erano segnati dalle lettere A, B, C e D.
Ogni canotto aveva una lunghezza di 8,36 metri ed una larghezza di 2,44 metri, una profondità di 0,91 metri il che consentiva una capacità di 10,66 m3 per 47 persone. Questi canotti avevano un doppio fondo piatto fatto di stecche di legno e dei lati di tessuto che potevano essere montati per formare la barca, o abbassati per permettere un ancoraggio compatto. I pieghevoli A e B erano ubicati sul tetto della zona degli ufficiali, mentre quelli segnati C e D erano sul ponte accanto scialuppe 1 e 2. Nessun dispositivo di sollevamento e di messa in mare era previsto per i canotti. L'attrezzatura interna delle barche era in conformità con le esigenze del Ministero Britannico del Commercio.
Ogni scialuppa (ad eccezione dei canotti pieghevoli) possedeva delle vele (sistemate in borse), un albero, dei remi ed un'ancora marina. Ciascuna delle 14 barche standard era fornita anche di una bussola ad alcool e del suo necessario per fissarla. I pieghevoli non contenevano misure di sopravvivenza, al contrario di tutte le altre scialuppe che possedevano acqua, biscotti, lampade ed altre derrate indispensabili.
Le 16 barche di legno erano identificate su ogni bordo da diverse targhe segnaletiche. Ogni barca possedeva così:
2 targhe di legno dipinte, che portavano il nome della nave S.S.**TITANIC**. Una nota: le targhe erano effettivamente segnate dalle lettere "SS "(Steamship) e non "RMS"(la nave era chiamata Royal Mail Steamer). Essendo **TITANIC** azionato grazie al vapore, la menzione "SS" era giustificata e non era un errore.
2 targhe d'ottone dipinte, che recavano il nome LIVERPOOL, porto d'immatricolazione della nave.
4 targhe d'ottone dipinte con il numero della scialuppa (da 1 a 16).
4 targhe d'ottone dipinte con il logo della White Star Line.
1 targa segnaletica d'ottone, rotonda, dipinta, con le caratteristiche della scialuppa (lunghezza, larghezza, profondità e capacità).
I canotti pieghevoli non possedevano un'identificazione specifica. In occasione del salvataggio, la contessa di Rothes, che si trovava a bordo della barca N° 8 posta sotto la responsabilità del marinaio Thomas Jones, ebbe una condotta eroica (la contessa prese il suo turno ai remi quindi tenne la sbarra). Dopo che la barca venne recuperata dalla *Carpathia*, Thomas Jones smontò una delle targhe che recavano il numero 8 della barca. Fece in seguito dono di questa targa alla Contessa, in segno di riconoscimento.
Le gru per barche furono meccanismi concepiti per sopportare ed abbassare le barche a partire dal ponte di una nave.
Le gru per barche del **TITANIC** furono costruite dalla Welin Davit and Engineering Co. Ltd. di Londra. La Welin and Engineering Company era stata fondata nel 1901 dallo svedese Axel Welin. Nel 1912, aveva già fornito più di 4000 gru per barche installate su vari tipi di navi. Le 16 gru per barche del **TITANIC** erano di un tipo che permettevano una rotazione di 90° e a doppia azione. Erano capaci di sopportare ciascuna 4 barche, benché fossero forniti soltanto di una sola barca ciascuna. Un rinforzo girevole permetteva alle barche di oscillare a strapiombo sul parapetto, e mantenerle al posto per l'imbarco fino a che un sistema di bloccaggio e di pulegge le potesse liberare.
La mattina del 10 aprile 1912, giorno della partenza di Southampton, ebbe luogo una prova delle scialuppe di salvataggio, sotto lo sguardo infallibile del capitano Maurice Harvey Clarke, del Board of Trade, e di Benjamin Steel, Sovrintendente della marina a Southampton per la White Star Line.

Un gruppo di marinai fu condotto del lato tribordo del ponte delle barche, esposto al vento. Là, le 2 barche N° 11 e 15 furono fatte scendere in mare tramite le loro gru. Il quinto ufficiale Harold Lowe ed il sesto ufficiale James Moody si incaricarono di far eseguire questa prova. I 2 ufficiali fecero compiere un breve tragitto di circa 20 minuti poi le barche furono fatte risalite a bordo. Normalmente gli ispettori avrebbero dovuto chiedere che i marinai issassero le vele ma il vento soffiava così tanto che decisero di verificare soltanto i remi e l'attitudine degli uomini a remare.
Oltre alle barche, il **TITANIC** possedeva 3560 giubbotti di salvataggio e 48 salvagente.
I giubbotti di salvataggio, ultimo modello dell'epoca, erano situati nelle cabine dei passeggeri, mentre i salvagente erano raggruppati in diversi posti. I salvagente erano bianchi e senza alcuna iscrizione. I giubbotti erano fatti di sughero coperto di tessuto spesso, e garantivano il mantenimento in superficie di una persona: un difetto è che erano molto ingombranti e non offrirono alcuna protezione contro il freddo dell'acqua.
A sorvegliare la messa in mare delle scialuppe, si trovavano il capitano Edward John Smith e il suo vice Henry Tingle Wilde. Sembra che questi due uomini siano stati presenti sul ponte durante la notte, Wilde stesso si incaricò della messa in mare di due barche. Il medesimo compito dal lato di tribordo fu svolto dal primo ufficiale William McMaster Murdoch. Charles Herbert Lightoller, il secondo ufficiale, si incaricò delle barche del lato di babordo. Tutti gli ufficiali assisterono alla messa in mare delle scialuppe alla salita a bordo dei passeggeri e dei marinai: la maggior parte non sopravvisse e restarono eroi anonimi. Una volta che tutte le scialuppe furono messe a mare, solo la barca N° 14, sotto la responsabilità di Harold Lowe, ritornò indietro per ricercare eventuali superstiti: raccoglierà soltanto quattro persone di cui una morì un'ora dopo.
La prima barca ad essere recuperata dalla *Carpathia* fu la scialuppa N° 2, alle 4 circa della mattina del 15 aprile. L'ultima barca raggiunta la nave soccorritrice fu la N° 12 verso le 8. Dopo che tutti i superstiti furono issati a bordo, l'equipaggio della *Carpathia* abbandonò alla deriva le barche N° 4, 14 e 15, ed il canotto D. Sette furono le barche del **TITANIC** portate a bordo dalla nave soccoritrice, altre 6 furono attaccate sul castello di prua. Riassumendo, 13 furono le scialuppe riportate a New York dalla *Carpathia*.
Occorsero oltre 4 ore alla *Carpathia* per recuperare a bordo tutti i sopravvissuti, poiché le barche erano disperse su un raggio di circa 3,5 miglia (6,5 km). La nave arrivò a New York la sera del 18 aprile ed attraccò al molo della White Star Line dove scaricò le scialuppe del **TITANIC** prima di tornare verso alle 21:30 all'imbarcadero della Cunard Line per far scendere i passeggeri.
La tabella seguente conta i numeri dei sopravvissuti a bordo delle barche di salvataggio, al momento della loro messa in mare. Questi numeri, stabiliti dalla Commissione britannica d'indagine che si riunì dopo il naufragio, sono stabiliti secondo le testimonianze. Nell'ultima colonna, si trovano invece i numeri reali dei sopravvissuti, cifre molto inferiori.

Babordo / Tribordo	Babordo										Tribordo										TOTALE superstiti (Capacità: 1178)	
N° della scialuppa	B	D	2	4	6	8	10	12	14	16	A	C	1	3	5	7	9	11	13	15	Secondo i testimoni	Numero reale
Ora di partenza	*	2h 05	1h 45	1h 55	0h 55	1h 10	1h 20	1h 25	1h 30	1h 35	*	1h 40	1h 10	1h 00	0h 55	0h 45	1h 20	1h 25	1h 35	1h 35		
Posti	47	47	40	65	65	65	65	65	65	65	47	47	40	65	65	65	65	65	65	65		
Donne + Bambini	*	40	21	36	24	35	50	40	53	50	*	64	2	25	30	20	42	60	59	53	704	353
Uomini	*	2	1	0	2	0	0	0	2	0	*	2	3	10	6	4	6	1	0	4	43	146
Equipaggio	*	2	4	4	2	4	5	2	8	6	*	5	7	15	5	3	8	9	5	13	107	212
TOTALE	*	44	26	40	28	39	55	42	63	56	*	71	12	50	41	27	56	70	64	70	854	711
TOTALE	Totale babordo: 393										Totale tribordo: 461										854	711 Nota ...
	* I canotti A e B non furono utilizzati perché si capovolsero nella fase di messa in mare																					

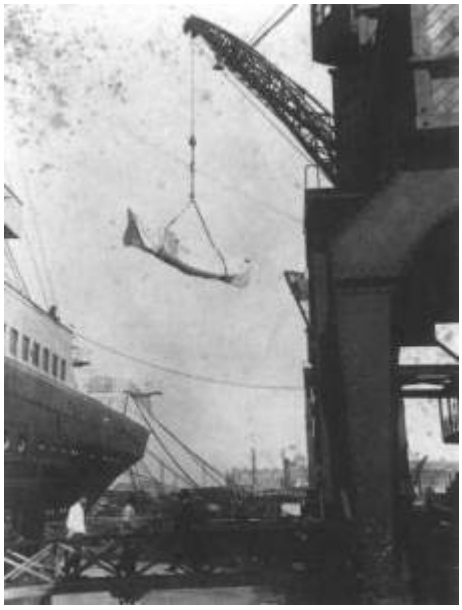
Secondo alcuni membri dell'equipaggio, 854 persone sarebbero riuscite a prendere posto a bordo delle scialuppe, ma, secondo la relazione della Commissione Britannica d'indagine, il numero totale dei sopravvissuti fu di 711. Questa differenza è spiegata con il semplice fatto che essi non vollero essere accusati di avere deliberatamente lasciato gente ad annegare. Effettivamente, le barche di salvataggio raccolsero 719 persone delle quali 8 morirono prima del loro rimpatrio a New York,
1 passeggero di prima classe e 3 passeggeri di terza classe, a bordo della canotto A,
1 steward a bordo della barca numero 4,
1 passeggero di prima classe a bordo della barca numero 14,
1 passeggero di terza classe a bordo del canotto B,
1 marinaio a bordo della *Carpathia* (era stato prima tratto in salvo dalla scialuppa numero 4).
Ciò porta a 711 il numero di superstiti.
La composizione delle barche e canotti tra i passeggeri ed i membri dell'equipaggio deriva dalle testimonianze ed è, come detto, in parte, vaga. È, infatti, impossibile redigere con esattezza, per ogni barca, un elenco esatto di nomi. Le prove raccolte tra i sopravvissuti furono insufficienti per redigere tali elenchi, tanto per la composizione delle barche al momento della loro partenza tanto per quella del loro recupero da parte della *Carpathia*. D'altra parte, tra il momento in cui le barche furono calate in mare e quello quando accostarono alla *Carpathia*, la loro composizione cambiò: ad esempio, sopravvissuti (che si buttarono in acqua al momento del naufragio) furono raccolti successivamente, ed altri furono trasferiti da una barca ad un'altra. Ogni elenco redatto può dunque essere soltanto ipotetico e discutibile. La relazione della Commissione Britannica d'indagine parla dei commenti seguenti riguardanti lo sgombero dei passeggeri nelle barche; nel momento in cui la nave iniziava ad affondare, le prime barche messe in mare (N° 7,.5,.6,.3,.1,.8, ecc....) erano pressoché vuote.
Tenuto conto che essere calate in acqua le barche dovettero compiere una discesa di 20 metri verso il mare, le donne ebbero paura e rifiutarono di lasciare la nave, credendosi più in sicure sul **TITANIC**. Alcune non vollero lasciare i loro consorti, non prioritari nell'abbandono della nave. Era tuttavia possibile fare scendere i passeggeri dalle porte tagliate delle situate sui lati della nave ma sembra che queste non furono state mai aperte.
Si è detto, anche che gli ufficiali temettero che riempire completamente le scialuppe avrebbe potuto causare qualche incidente, ma il fatto che alcune barche partirono carciche prova l'opposto. Se le ultime barche partirono piene, certamente è perché i passeggeri videro le luci del *Californian* (che peraltro non venne mai incontro al **TITANIC**) e che furono informati del messaggio d'arrivo della *Carpathia* (che però arrivò soltanto molte ore più tardi), attenuando così i loro timori.
Occorre anche considerare la notte nera, il rumore terrificante che regnava, la presenza del pericolo, l'incomprensione della lingua inglese da parte di numerosi immigranti, furono altrettanti fattori che sfavorirono, nei primi momenti, uno sgombero sereno. Numero di osservazioni furono formulate sulle insufficienze dell'organizzazione, sulla condotta dell'equipaggio e sulle condizioni dell'abbandono della nave da parte dei passeggeri, in particolare di quelli di terza classe. È impossibile riferirli tutti.
Nei fatti, il bilancio triste del salvataggio si tradusse in soltanto di 711 sopravvissuti cioè il 60% dei 1178 posti disponibili nelle scialuppe di salvataggio che furono installate. Fra le 20 barche messe in mare al momento del naufragio, 19 raggiunsero la *Carpathia*. Solo il canotto pieghevole A fu abbandonato alla deriva (conteneva 3 cadaveri) da parte del quinto ufficiale Harold Lowe, che aveva trasferito i suoi passeggeri nel canotto D.
Dopo avere raccolto i superstiti, la *Carpathia* abbandonò alla deriva sei barche: le scialuppe numero 4,14,15 ed i canotti B,C,D. Riportò così a New York le scialuppe numero 1,2,3,5,6,7,8,9,10,11,12,13,16. Durante la notte che seguì il ritorno delle barche nel porto di New York, cacciatori di curiosità saccheggiarono le stesse, alla ricerca di "souvenirs". Molte targhe S.S **TITANIC,** le insegne che recavano i numeri delle scialuppe oppure i loghi della White Star Line furono rubate. Già nelle prime ore della mattina successiva, queste "reliquie" furono vendute lungo i marciapiedi della città a prezzi che variavano dai 5 ai 25 dollari. Successivamente a questo fatto, dei poliziotti furono inviati per effettuare servizio di sorveglianza.

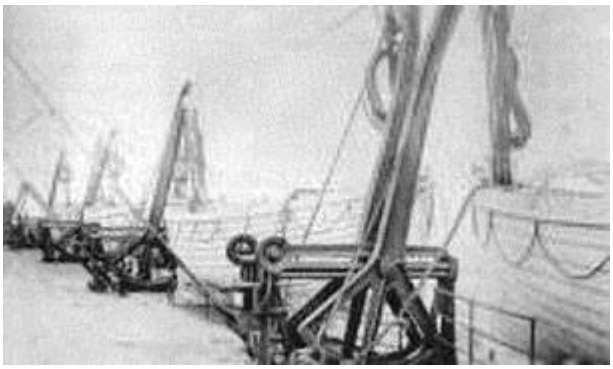
Il 20 aprile, la White Star Line fece effettuare ad un gruppo di ispettori del C.M. Lane Lifeboat Company, con sede a Brooklyn, l'inventario e quindi valutare il contenuto delle tredici barche: il valore totale delle scialuppe e della loro attrezzatura fu stimato a 5446,31 dollari. Le barche furono poi ricoverate al secondo piano di una soffitta dell'imbarcadero della White Star Line.
In seguito, nessuno sa veramente che fine fecero queste imbarcazioni ed i pareri furono divergenti. Alcuni pensano che le barche furono abbandonate o che marcirono in un cantiere di Brooklyn. Altri, ed è l'ipotesi più plausibile, affermano che siano state rimesse in servizio dalla White Star Line. Sarebbero state così riparate, ridipinte, e destinate ad navi.

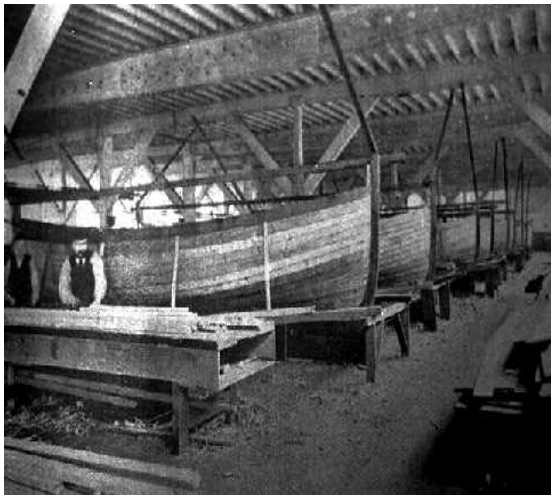


Dislocazione delle scialuppe di salvataggio

TITANIC di claudio bossi







"L'inaffondabile Molly Brown"

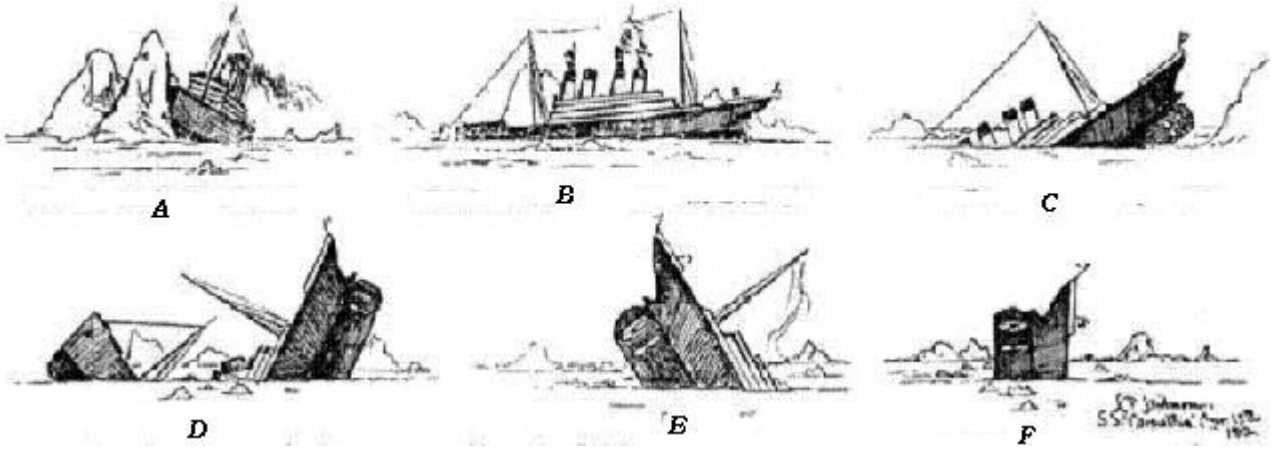
Il suo nome vero era Margaret Tobin. Discendente da immigranti irlandesi, nacque nel 1867 ad Hannibal, Missouri, negli Stati Uniti ed in questa città, trascorse la sua umile infanzia. Finita la scuola a 13 anni, la giovane "Maggie", dovette cercarsi lavoro, ottenendo un posto di cameriera in un hotel. Nel 1886 contrò matrimonio con James Joseph Brown, che era direttore in una miniera d'oro. Grazie alle sue capacità, James divenne ricco nel giro di poco tempo, ed i due si trasferirono in una casa lussuosa a Capitol Hill, Denver. Là, Margaret incominciò incontrare l'alta società e fece frequentare ai suoi figli i migliori collegi. Dopo poco si separò dal marito. Si trasferì a Newport ed iniziò a viaggiare frequentemente in Europa per comperarsi i migliori abiti. Nell'aprile 1912, mentre si trovava a Parigi, ricevette notizia che uno dei suoi nipoti era ammalato e prese la decisione di tornare a casa. Allora prenotò a Cherbourg la prima nave disponibile: il **TITANIC**.
Al momento della tragedia, Margaret salì su una scialuppa di salvataggio, la numero 6, nella quale si trovarono soltanto venti donne, due membri dell'equipaggio, la vedetta Frederick Fleet e l'altro era il timoniere Robert Hitchens, ed il maggiore Arthur Peuchen: la capacità della scialuppa era di sessantacinque posti! Una volta in mare alcune donne, visto i posti vuoti, chiesero di tornare indietro sul luogo del disastro per recuperare altri superstiti. Hitchens si rifiutò, paventando ciò che sarebbe successo allorché i naufraghi, aggrappandosi alla scialuppa, l'avrebbero capovolta ed avvertendo del grave pericolo nel caso di un forte risucchio dovuto all'inabissamento del **TITANIC**. "Maggie" prese in pugno la situazione, afferrò un remo e cominciò a vogare. Tra le grida, invitò le donne a seguire il suo esempio ed esortò le donne a remare per avere più caldo e per allontanarsi dal **TITANIC**, ormai prossimo all'affondamento. Fu in quel momento che scoppiò il diverbio tra Margaret ed il timoniere Hitchens, che venne minacciato di essere buttato a mare. Hitchens si chiuse in se stesso e Margaret Brown divenne di fatto la guida della scialuppa numero 6.
Una volta salvata ed a bordo della *Carpathia*, approfittando che parlasse molte lingue, Margaret aiutò a preparare l'elenco dei superstiti e si rese utile ad assistere molte donne che avevano perso i loro cari.
Margaret si era comportata splendidamente quella notte, e meritava un'elogio: al suo arrivo a New York fu corteggiata da cronisti e fotografi.
Essendo donna, "Maggie" non fu ammessa a testimoniare davanti alla Commissione d'Inchiesta. In tutta risposta ella fece pubblicare la propria versione dei fatti dalla stampa internazionale.
Margaret "Maggie" Brown, che in realtà non fu mai conosciuta con il soprannome di "l'inaffondabile Molly Brown" (che è un invenzione di Broadway), morì nel 1932 all'età di 65 anni.

La testimonianza di Jack Thayer

John Borland Thayer, 49 anni, era vicepresidente della società delle ferrovie della Pennsylvania. Con la sua famiglia, ritornava da un viaggio in Europa dove era stato l'ospite del console generale americano a Berlino.Era accompagnato dalla moglie Marian, 39 anni, e da uno dei loro quattro figli, Jack John Borland Jr., di 17 anni. Tutti tre si erano imbarcati a Cherbourg, ed occupavano due cabine di prima classe, la C68 e la C70.
Questa è la testimonianza del giovane Jack circa l'affondamento del **TITANIC**.
"Mio padre era coricato, e mia madre ed io stesso erano sul punto di fare altrettanto. Non ci fu di grande sballottamento. Ero in piedi in quel momento e non credo che l'urto fosse sufficiente per fare cadere qualcuno. Indossai un soprabito e salii precipitosamente sul ponte A del lato di babordo. Non vidi nulla. Allora mi recai verso poppa per vedere se ci fossero tracce di ghiaccio. Il solo ghiaccio che vidi si trovava sul ponte. Non potevo vedere molto lontano.
Ritornai alla mia cabina ed accompagnai mio padre e mia madre sul ponte A, dal lato di tribordo. Non vedemmo nulla di che. Mio padre credette di vedere galleggiare di piccoli pezzi di ghiaccio, ma io ne non vidi. Non c'era traccia di iceberg.
Andammo a babordo e fu allora che realizzai che la nave era leggermente inclinata da quel lato. Rimanemmo lì circa cinque minuti. L'inclinazione sembrò accentuarsi molto lentamente. Ritornammo allora nelle nostre camere sul ponte C, indossammo i nostri giubbotti di salvataggio. Quindi risalimmo sul ponte A e attendemmo il momento in cui ordinarono alle donne di radunarsi a babordo. Mio padre ed io salutammo mia madre in cima alle scale del ponte A. Con la sua domestica, uscì direttamente sul ponte A, a babordo, e noi andammo a dritta. In quel mentre, non avevamo idea che la nave avrebbe potuto affondare e passeggiammo sul ponte A quindi scendemmo sul ponte B. Qui incontrammo un cameriere della nostra sala pranzo che ci informò che mia madre non era ancora salita sulla scialuppa e ci condusse fino ad essa.
Mio padre e la mia madre erano davanti ed io li seguivo. Scesero sul ponte B e mi trovai di fronte ad una moltitudine di persone che mi impedì di raggiungerli. Li persi di vista. Fu l'ultima volta che vidi mio padre. Appena riuscii a svincolarmi, provai a cercarli sul ponte B, ma senza successo. Questo accadde circa una mezz'ora prima dell'affondamento. Andai allora a tribordo, pensando che mio padre e mia madre avessero preso posto in qualche scialuppa. Durante tutto questo tempo, ero in compagnia di un tale chiamato Milton Long, di New York, che avevano appena conosciuto quella sera.
A tribordo, le scialuppe vennero calate in mare rapidamente. Alcune di queste erano già fuori di vista. Pensavamo di potere prendere posto in una di queste, l'ultima che partì dal lato tribordo, ma vi fu una tale folla che pensavo fosse imprudente tentare di salirci. Ero vicino ad una delle gru che servivano per calare le scialuppe: mi guardai intorno ma non c'era nessuno di mia conoscenza, eccetto il sig. Linley (?!), che anch'egli avevo conosciuto quella sera. Lo persi di vista nel giro di alcuni minuti.
Long ed io eravamo vicino al parapetto, vicino alla parte posteriore del ponte di comando. L'inclinazione a babordo non aveva cessato di aumentare. Intanto, alcune persone iniziavano a buttarsi in acqua dalla prua. Pensai di fare altrettanto, ma ebbi il timore di essere colpito. Tre volte mi decisi di saltare, lasciarmi scivolare dalle funi della gru ed quindi di provare a nuotare verso le barche, ormai già distanti dalla nave. Indeciso sul da farsi, allora rimasi ad attendere. Anche allora, si pensava che il **TITANIC** *fosse inaffondabile.*
Vidi, tra una fune delle gru, una stella ed osservai che questa si abbassava progressivamente: in quel momento, il **TITANIC** *iniziò ad affondare abbastanza rapidamente, con un angolo di circa 30 gradi. Siccome cominciava ad affondare, lasciammo quel posto ed andammo vicino al parapetto del secondo fumaiolo. Qui Long ed io ci salutammo e saltammo dal parapetto: Long scavalcò la*

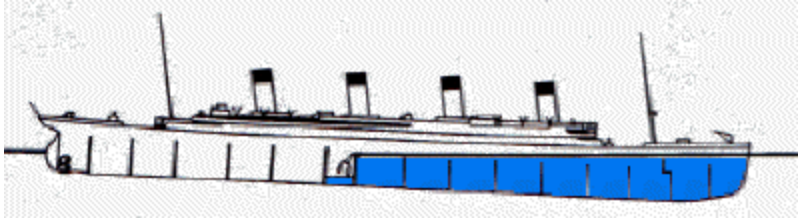
ringhiera, attese un minuto e mi decidevo venire. Gli risposi che arrivavo tra un momento. Long non saltò realmente ma scivolò lungo la nave. Non lo rividi più.
Circa cinque secondi dopo di lui, saltai.
La nave sembrava circondata da un bagliore abbagliante che illuminava quella notte, quasi come se fosse in fiamme. L'acqua lambiva ormai il piede del primo fumaiolo. A bordo, una calca di gente si precipitò verso la parte posterioredella nave, sempre più indietro, per raggiungere la poppa che emergeva.
Il gran rumore e le urla continuarono, ogni tanto si udirono delle detonazioni e gli stridii sordi delle caldaie e dei motori che si strappavano dalle loro invasature e dalle loro basi.
Improvvisamente, tutta la struttura del **TITANIC** *sembrò rompersi in due, abbastanza chiaramente sulla parte anteriore, una parte s'inclinava e l'altra si ergeva verso il cielo. Il secondo fumaiolo si strappò dalla sua base lanciando un fascio di scintille. Io credetti che mi stette piombando addosso e, di fatto, mi mancò di una decina di metri. Il risucchio che provocò mi trascinò verso il fondo e dovetti dibattermi nuotando, completamente esausto. Mentre fui trascinato verso il fondo e, poiché la corrente mi fece risalire, fui spinto da una grande onda, che si alzò, in mezzo ad una grande quantità di piccoli rottami. Ritirando la mano dalla mia testa, toccai il bordo di un canotto di salvataggio (canotto B). Aprii gli occhi e vidi sopra alcuni uomini e chiesi loro di tendermi la mano. Uno di loro, un fuochista, mi aiutò a salire. In poco tempo, il fondo (il canotto B era rovesciato!) fu coperto da una trentina di uomini. Quando vi montai, avevo di fronte la nave.*
I ponti del **TITANIC** *erano leggermente orientati verso noi. Si poteva vedere la gran massa delle migliaia di persone ancora a bordo, che assicurata, le une alle altre, in gruppi, come uno sciame di api, caddero in massa, da un'altezza di una settantina di metri, mentre la poppa della nave si stagliava nel cielo fino a raggiungere ad un angolo di 65 o 70 gradi.*
Là, la nave sembrò immobile, come se fosse sospesa, durante ciò che mi parve durare molti minuti. Gradualmente si girò, come per nascondere alla nostra vista questo spettacolo terribile. Osservai verso l'alto. Ero giusto al di sotto delle tre enormi eliche. Durante quel momento, io credetti che queste mi schiacciarono. Poi, udii il rumore terrificante dell'implosione di tutte le ultime zavorre, ed il **TITANIC** *scivolò delicatamente nel mare.*
Quando la poppa affondò, fummi aspirati verso essa, e poiché avevamo soltanto un remo, potevamo soltanto avvicinarci. Non mi sembrò essere stato molto risucchio e la maggior parte di noi decise di restare lì fermo sul fondo della nostra zattera.
Eravamo allora giusto in mezzo a grandi resti, con la gente che nuotava ovunque attorno a noi. Il mare era molto calmo e mantenemmo la zattera in equilibrio abbastanza stabile, ma in qualsiasi momento un'onda ci poteva spazzare via. Cantammo tutti e dicemmo una preghiera, quindi attendemmo l'arrivo dell'alba.
Ogni volta che vedemmo le altre barche, urlavamo ma non poterono distinguere le nostre grida fra le altre e dunque ci mettemmo il cuore in pace, pensando che ciò fosse inutile.
Faceva molto freddo e nessuno era capace di muoversi per acquistare un pò di calore, l'acqua ci bagnava per quasi tutto il tempo.
Verso l'alba, il vento si alzò, e rese il mare si fece increspato. Ciò rese difficile il controllo del canotto. L'operatore radio che era con noi (Harold Bride) ravvivò le nostre speranze dicendoci che la Carpathia sarebbe stata qui tra circa tre ore. Verso 3:30 o alle 4, alcuni uomini, della nostra zattera, scorsero le lanterne del suo albero. Non le vidi.
Avevamo a bordo con noi il secondo ufficiale Lightoller. Aveva un fischio d'ufficiale e lo usò affinché le barche ci venissero in soccorso. Occorse circa un'ora e mezza prima che le scialuppe arrivarono. Due, la numero 4 e la numero 12, di queste si avvicinarono: la numero 4 prese a bordo umn parte di noi, la seconda scialuppa il resto, tra cui io stesso. Noi avemmo molte difficoltà ad equilibrare il canotto, ma tutti alla fine fummo presi a bordo; circa mezz'ora o tre quarti d'ora più tardi, fummo recuperati dalla Carpathia.
" Avevo osservato", testimoniò il secondo ufficiale Lightoller, che "J. B. Thayer si trovava sulla nostra zattera, e credetti che fosse il padre". Si rese conto più tardi che ero io, poiché ebbe la notizia del mio nome soltanto nel corso di un'ulteriore conversazione a bordo della Carpathia.

Quando la zattera B fu raggiunta dalle scialuppe 4 e 12, ero così impegnato a salire nella scialuppa che non osservai che sua madre era a bordo della numero 4, ed ella era così intorpidita dal freddo che lo mi vide.
A bordo della Carpathia, un passeggero gentile mi diede un pigiama ed il suo letto. Mi trascinai dicendo che il brandy che avevo bevuto prima di saltare dal **TITANIC** *era il rpimo bicchiere d'alcool che bevevo, e miaddormentai".*
Sulla **Carpathia** *Jack Thayer vi trovò sua madre che gli chiese: "Dove è papà?". Jack rispose "Non sanno, madre.": il corpo di John B. Thayer padre, se fu trovato, non fu mai identificato. Successivamente Jack Thayer descrisse il naufragio al passeggero della Carpathia Lewis Palmer Skidmore che disegnò gli schizzi che qui vediamo riprodotti. Il fatto interessante è che in questi disegni il* **TITANIC,** *prima di affondare, si spezza in due, invece di affondare intatto come sostennero a suo tempo sia Archibald Gracie che Lawrence Beesley: solo la scoperta del prua nel 1985 risolse definitivamente la controversia, proprio come Jack Thayer aveva asserito.*

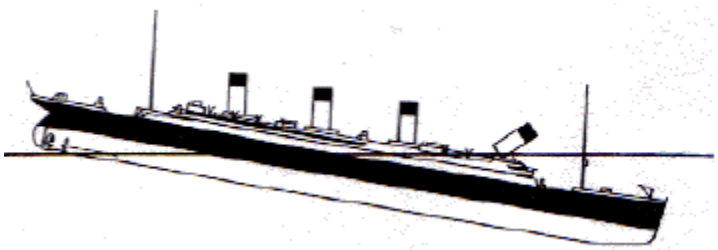


A) La collisione con l'iceberg.
B) Il **TITANIC** *imbarca acqua: vengono calate in mare le scialuppe.*
C) Il **TITANIC** *s'inclina in avanti.*
D) La nave si spezza in due parti.
E) La poppa del **TITANIC** *s'innalza verso l'alto.*
F) La poppa s'inalbera verticalmente: dopo cinque minuti il TITANIC sparisce per sempre sul fondo dell'oceano.

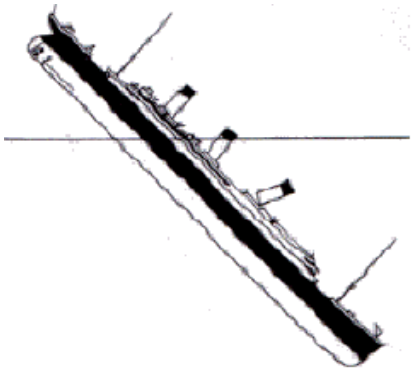
L'affondamento del TITANIC



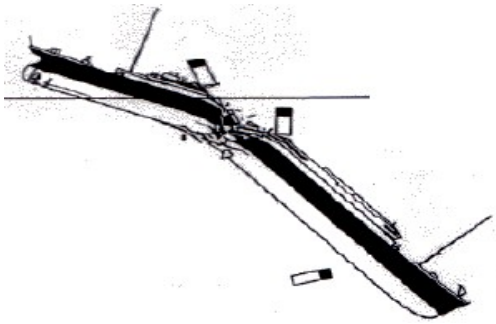
1 -Circa un'ora e mezzo dopo la collisione con l'iceberg, la prua risulta fortemente inclinata: i compartimenti stagni si alla gano un dopo l'altro, verso poppa, perché l'acqua supera le paratie



2 -La velocità di allagamento aumenta in modo sensibile: il ponte di comando viene sommerso ed una grande ondata si propaga verso poppa. Il primo fumaiolo precipita in avanti; gli alloggi ufficiali sono schiacciati dalla pressione dell'acqua. Poco dopo l'acqua si riversa nel grande scalone di prima classe e la cupola dello stesso cede.

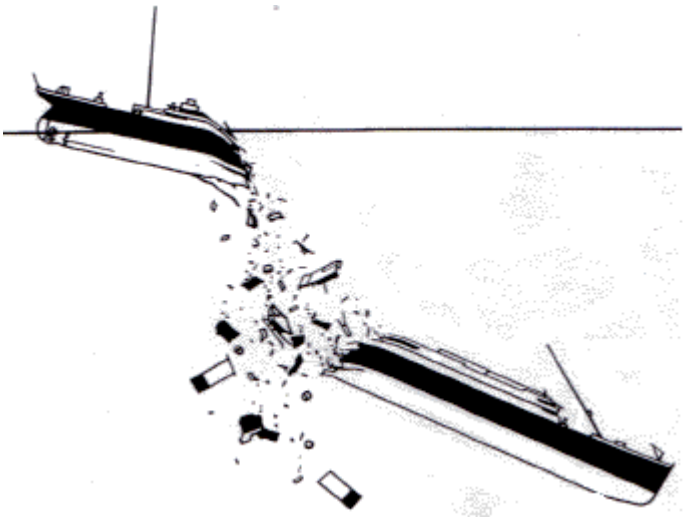


3 -La parte di poppa s'innalza fino a formare un angolo di 45° con la superficie dell'oceano. Le sollecitazioni dello scafo in queste condizioni sono assai superiori a quelle previste dai costruttori per il normale esercizio: lo sforzo si sacrica soprattutto sulla chiglia, nella parte strutturalmente più debole di tutta la nave.

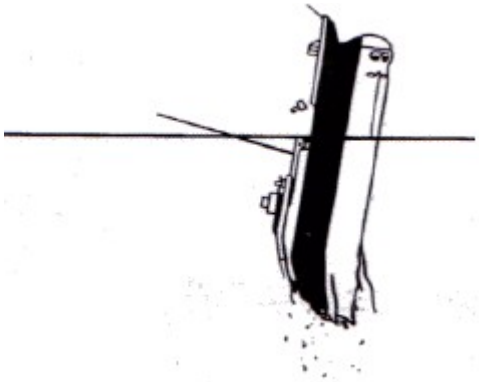


4 -I testimoni, vedono, prima dell'affondamento, diminuire l'inclinazione della poppa. Ciò si verifica mentr il **TITANIC** si spezza, all'incirca, tra il terzo ed il quarto fumaiolo. La prua, staccandosi, strappa via una considerevole parte dell'opera viva verso poppa. Forse il troncone di prua rimane per qualche istante attaccato con il resto per mezzo della chiglia. I ponti superiori, in seguito alla frattura, si accasciano gli uni sugli altri. Si spezza e si staccano il terzo fumaiolo

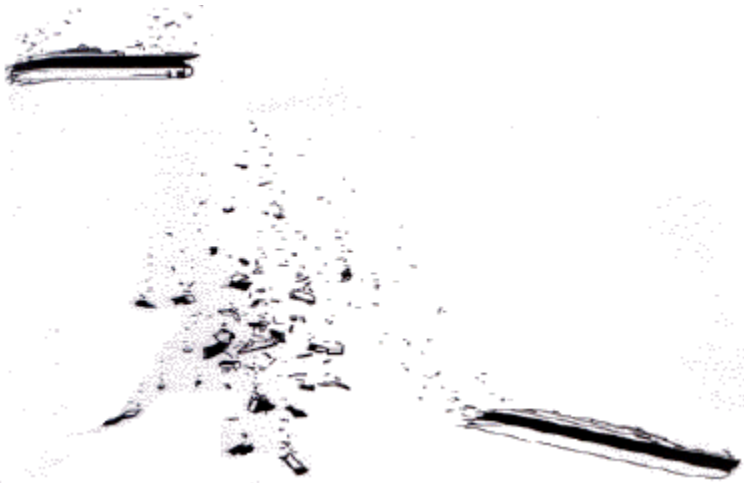
ed il quarto crolla verso poppa schiacciando il salone fumatori di prima classe.



5 -Il troncone di poppa si allaga ed affonda. Dalla zona della frattura cadono verso il fondale moltissimi oggetti che si sparpaglieranno in un vasto campo di detriti. L'inclinazione del troncone di prua, ormai del tutto staccato, diminuisce e questo pezzo affonda con velocità crescente. L'albero verso poppa si piega all'altezza del castello di prua, ma si spezza soltanto dove cade, sulla plancia; la timoniera è spazzata via, forse dopo essere stata colpita dall'albero o dal primo fumaiolo; i bracci delle gru di carico si deformano.

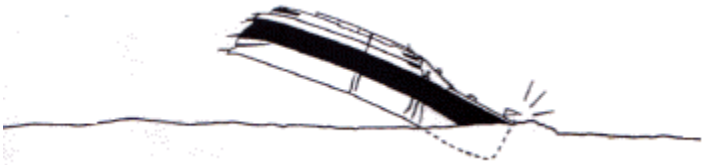


6 - Il troncone di poppa si raddrizza notevolmente e ruota su se stesso. I motori, molto massicci, raddrizzano ulteriormente questa parte che appare ai testimoni verticale. In tale posizione il troncone rimane per poco più di un minuto poi sparisce sott'acqua.



7 - Appena sott'acqua il troncone di poppa tende assumere una posizione quasi orizzontale e scende quasi secondo la sua verticale. Forse nella discesa ruota leggermente, di fatto arriverà sul fondale rotato di 180°. Il troncone di prua

scende continuando probabilmente a seguire una traettoria un po' inclinata.



8- La prua ha arato il fondale con una forza tale da produrre, per inerzia, notevoli pieghe nelle lamiere dello scafo.

9- Si alzano sedimenti e parecchie masse di fango sono scagliate tutt'attorno: la parte di prua del troncone si accascia infine nel fango e i ponti si schiacciano.

10- Il troncone di poppa giunge sul fondale quasi orizzontalmente. Vari pezzi di caldaie, cilindri dei giganteschi motori risultano trovarsi vicino ad esso. Per inerzia, l'impatto provoca lo schiacciamento dei ponti ed il distacco di molte lamiere. Il timone affonda di una ventina di metri. Nelle ore seguenti molti altri rottami, meno massicci, raggiungeranno il fondale e si disporanno nel campo detriti, assai vasto, attorno alle due parti principali del relitto, distanti tra loro di circa 600 metri. Nulla si troverà della parte centrale del **TITANIC**!

L'inno finale

La notte tra il 14 ed il 15 aprile 1912, mentre il **TITANIC** affondava in seguito alla collisione con un iceberg, l'orchestra suonava sul ponte durante l'imbarco dei passeggeri sulle scialuppe di salvataggio.
L'inno "Più vicino a te, il mio Dio", (in inglese: "Nearer, my God to Thee"), è stato spesso considerato l'ultima aria suonata dai musicisti del **TITANIC**. Le testimonianze dei superstiti furono, però, contraddittorie circa l'aria che fu suonata. Certi citarono "Londonderry Aria", altri sopravvissuti menzionarono "Sogno di autunno", un valzer sentimentale, lento e commovente, molto popolare nei balli inglesi dell'epoca. Altre persone ancora, tra cui l'operatore radio Harold Bride, dissero il cantico "Autunno", ed ancora chi, tra i quali maggiore Arthur Peuchen, sostenne che fu l'aria di ragtime "Alexander's Ragtime Band".
La controversia sull'ultima aria realmente suonata dall'orchestra del **TITANIC** ci sarà sempre, perché, come abbiamo visto, le opinioni e le testimonianze differirono.
Qualunque fosse stata l'ultima aria suonata dai musicisti del **TITANIC**, dovette essere comunque un pezzo conosciuto da tutti, che poteva essere cantato nell'oscurità del ponte inclinato. Secondo qualche musicista dell'epoca, l'inno "Autunno" non soddisfaceva queste condizioni, neanche il " Nearer, my God to Thee" non era conosciuto ai più, al contrario del valzer popolare "Sogno di Autunno".
Tuttavia, sono "Più vicino a te, il mio Dio" fu l'ipotesi, o la leggenda, più comunemente ammessa dagli altri passeggeri e di cui la stampa dell'epoca fece eco.
Esistono differenti versioni di questo inno: tutte furono composte su dei versi scritti nel 1841 dalla poetessa inglese Sarah Fuller Adams. Esiste una versione inglese anglicana sull'aria "Horbury" composta nel 1861 da John Bacco Dykes. I metodisti utilizzarono invece come musica di accompagnamento il "Proprior Deo", composta da Sir Arthur Seymour Sullivan, mentre una versione americana fu cantata sull'aria "Bethany", scritta nel 1859 da Lowell Mason.

Se "Nearer, my God to Thee" si trattava del cantico suonato dai musicisti del **TITANIC**, quale delle tre versioni i poveri rassegnati, rimasti sulla nave, interpretarono? Secondo il padre di Wallace Hartley, il capo degli orchestrali del **TITANIC**, che era stato capocoro della chiesa metodista di Colne in Inghilterra, dove la famiglia abitava, fu la versione "Proprior Deo" che fu quella che si cantava comunemente. Si può supporre dunque, a rigor di logica, che sia questa sia la stessa versione che suonò l'orchestra e le cui prime note furono incise sulla pietra tombale di Wallace Hartley.
Dopo il naufragio del **TITANIC**, questo inno ebbe uno straordinario successo poiché più di cinquamila spartizioni furono vendute nel giro di alcune settimane.
E' per questo motivo che accetto di seguire "Più vicino a te, il mio Dio" come ciò che forse fu soltanto una leggenda.
La musica che sentite in sottofondo è giustappunto "Nearer, my God to Thee": qui sotto, le strofe della poesia inglese, scritte da Sarah Fuller Adams.

1. Nearer, my God to Thee,
Nearer to Thee.
E'en though it be a cross
That raiseth me,
Still all my song shall be.
Nearer, my God, to Thee,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer to Thee.

2. Though like the wanderer,
The sun gone down,
Darkness be over me,
My rest a stone,
Yet in my dreams I'd be
Nearer, my God, to Thee,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer to Thee.

3. There let my way appear
Steps unto heaven;
All that Thou sendest me
In mercy given;
Angels to beckon me
Nearer, my God, to Thee,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer to Thee.

4. Then with my waking thoughts
Bright with Thy praise,
Out of my stony griefs
Bethel I'll raise,
So by my woes to be
Nearer, my God, to Thee,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer to Thee.

5. Or if on joyful wing,
Cleaving the sky,
Sun, moon, and stars forgot,
Upward I fly,
Still all my song shall be,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer to Thee.

6. There in my Father's home,
Safe and at rest,
There in my Saviour's love,
Perfectly blest;
Age after age to be,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer, my God, to Thee,
Nearer to Thee.

7.

I deceduti

Abbott, E.
Abbing, Anthony
Abbott, Eugene
Abbott, Rossmore
Abelson, Mr. Samson
Abraham, C.
Adahl, Mauritz
Adams, J.
Adams, R.
Adolf, Humblin
Ahier, P.
Ahlin, Johanna
Ahmed, Ali
Akerman, J.
Akermann, A.
Aldworth, Mr. Charles
Alexander, William
Alhomaki, Ilmari
Ali, William
Allan, F.
Allan, R.
Allaria, Baptiste
Allen, E.
Allen, H.
Allen, William

Allison, Miss Helen Lorraine
Allison, Mr. Hudson Joshua Creighton
Allison, Mrs. Waldo Daniels Bessie
Allsop, F.
Allum, Owen G.
Alsopp, Alfred S.
Anderson, Albert
Anderson, Alfreda
Anderson, Anders
Anderson, Ebba
Anderson, Ellis
Anderson, Ida Augusta
Anderson, Ingeborg
Anderson, Paul Edvin
Anderson, Samuel
Anderson, Sigrid
Anderson, Sigvard
Anderson, Thor
Anderson, W.
Andrew, Mr. Edgar
Andrew, Mr. Frank
Andrews, Mr. Thomas
Angheloff, Minko
Angle, Mr. William
Arnold, Joseph
Arnold, Josephine
Aronsson, Ernest Axel A.
Artagaveytia, Mr. Ramon
Ashby, Mr. John
Ashcroft, A.
Ashe, H.
Asim, Adola
Aspelagi, G.
Asplund, Gustaf
Asplund, Master Felix Edvin Rojj
Asplund, Oscar
Assam, Ali
Astor, John Jacob
Attala, Malake
Augustsan, Albert
Ayling, E.
Back, C.
Backstrom, Karl
Badt, Mohamed
Bagley, E.
Bailey, G.
Bailey, G. W.
Baily, Mr. Percy
Baimbridge, Mr. Chas. R.
Baines, Rich
Balkic, Cerin
Ball, W.

Banfi
Banfield, Mr. Frederick J.
Bannon, John
Banous, Elias
Barbara, Catherine
Barbara, Saude
Barker, A.
Barker, E.
Barker, Reginald L.
Barker, T.
Barlow, C.
Barlow, G.
Barnes, Chas
Barnes, J.
Barnes, W.
Barrett, A.
Barrett, F. W.
Barringer, A.
Barrow, H.
Barrows, W.
Barry, Julia
Barton David
Barton, S.
Basilico, G.
Bateman, Mr. Robert J.
Baumann, Mr. J.
Baxter, F.
Baxter, H. R.
Baxter, Mr. Quigg
Bazzi, L.
Beattie, F.
Beattie, Mr. Thomson
Beauchamp, Mr. H. J.
Beavan, W. T.
Beedman, G.
Beere, William
Bell, Joseph
Bendell, T.
Benhem, T.
Bennett, G.
Benson, John Viktor
Benville, E.
Berglund, Ivar
Berkeland, Hans
Bernardi, B.
Berriman, Mr. William
Berthold, Florentini
Bessant, E.
Bessant, W.
Best, E.
Betros, Seman
Beux, D.

Bevis, J.
Biddlecombe, C.
Bietrix, G.
Biggs, E.
Billiard, van A.
Billiard, van James William
Billiard, van Walter John
Billows, J.
Bishop, W.
Bjorklund, Ernst
Black, A.
Black, D.
Blackman, H.
Blackwell, Mr. Stephen Weart
Blake, Seaton
Blake, T.
Blancy, J.
Blann, Eustace
Blumet, J.
Bochet, G.
Bochetez, J.
Bogie, L.
Bolhens, H.
Bond, W.
Boothby, W.
Borebank, Mr. Jones James
Bostandyeff, Guentcho
Boston, W.
Botsford, Mr. W. Hull
Bott, W.
Boughton, E.
Boulos, Akar
Boulos, Hanna
Boulos, Nourelain
Boulos, Sultani
Bourke, Catherine
Bourke, John
Bowen, David
Bowenur, Mr. Solomon
Boyd, J.
Boyes, H.
Bracken, Mr. Jas. H.
Bradley, F.
Bradley, P.
Bradshaw, J.
Brady, Mr. John Bertram
Braf, Elin Ester
Brailey, Theodore
Brandeis, Mr. Emil
Braund, Lewis
Braund, Owen
Brewe, Mr. Arthur Jackson

Brewer, H.
Brewster, G. H.
Bricoux, Roger
Brigge, W.
Bristow, Robert C.
Bristowe, H.
Brito, Mr. Jose de
Brobek, Carl R.
Brocklebank, William
Brookman, J.
Brooks, J.
Broom, H.
Broome, Athol
Brown, J.
Brown, Mr. Solomon Thomas William
Brown, Mrs. J. J.
Brown, W.
Browne, Mr. Francis M.
Bryhl, Mr. Curt
Buckley, H.
Buckley, Katherine
Bull, W.
Bully, H.
Bunmell, F.
Burke, Jeremiak
Burke, Mary
Burke, R.
Burns, Mary
Burr, E.
Burroughs, A.
Burton, E.
Butler, Mr. Reginald
Butt, Mr. Archibald Willingham
Butt, Robert
Butt, W.
Butterworth, J.
Byles, Rev.nomas R. D.
Byrne, J.
Cacic, Grego
Cacic, Luka
Cacic, Manda
Cacic, Maria
Cairns, Mr. Alexander
Calderwood, H.
Calie, Peter
Camner, J.
Campbell, D. S.
Canavan, Mary
Canavan, Pat
Cann, Erenst
Car, Jeannie
Caram, Joseph

Caram, Maria
Carbines, Mr. William
Carlson, Carl R.
Carlson, Mr. Frank
Carlsson, August Sigfrid
Carlsson, Julius
Carney, William
Carr, R.
Carran, Mr. F. M.
Carran, Mr. J. P.
Carter, F.
Carter, Mrs. Lillian
Carter, Rev. Ernest C.
Cartwright, J.
Carver, A.
Case, Mr. Howard B.
Casey, T.
Casswill, C.
Castleman, E.
Caunt, W.
Cave, Herbert
Cavendish, Mr. T.W.
Cecil, C.
Celotti, Francesco
Chaffee, Mr. Herbert Fuller
Chapman, Mr. Charles
Chapman, Mr. John H.
Chapman, Mrs. Elizabeth
Charboison, A.
Chartens, David
Chehab, Emir Farres
Cherrett, W.
Cheverton, W. F.
Chisholm, Mr. Robert
Chisnall, G.
Chitty, G.
Chitty, G.
Chorley, J.
Christmann, Emil
Christmas, H.
Christy, Miss Juli
Chronopoulos, Apostolos
Chronopoulos, Demetrios
Church, G.
Clark, T.
Clarke, J. Fred C.
Clarke, Mr. Charles V.
Clifford, Mr. George Quincy
Coe, H.
Coelho, Domingos Fernardeo
Coffey, John
Colbert, Patrick

Coleff, Fotio
Coleff, Peyo
Coleman, A.
Coleman, J.
Coleridge, Mr. R. C.
Collander, Mr. Erik
Colley, Mr. Edward Pomeroy
Collyer, Mr. Harvey
Collyer, Mrs. Charlotte
Compton, Mr. Alexander Taylor, Jr.
Conlin, Thos. H.
Connaghton, Michel
Connolly, Kate
Connors, Pat
Conway, P.
Cook, George
Cook, Jacob
Coombs, C.
Cooper, H.
Cooper, J.
Copperthwaite, B.
Cor, Bartol
Cor, Ivan
Cor, Ludovik
Corben, E. T.
Corbett, Mrs. Irene
Corcoran, D.
Corey, Mrs. C. P.
Corey, Mrs. Mary
Corn, Harry
Cornaire, M.
Cotterill, Mr. Harry
Cotton, A.
Couch, F.
Couch, J.
Coutin, A.
Cox, Denton
Coxon, Daniel
Coy, F. E. G.
Crabb, H.
Crafton, Mr. John B.
Crease, Ernest James
Creese, H.
Cribb, John Hatfield
Crisp, H.
Crispin, W.
Crosbie, J. B.
Cross, W.
Crovelle, Louis
Crumplin, C.
Cummings, Mr. John Bradley
Cunningham, B.

Cunningham, Mr. Alfred Fleming
Curtis, A.
Dahl, Mauritz
Dahlberg, Gerda
Dakic, Branko
Danbom, Ernest
Danbom, Gilbert
Danoff, Sigrid
Danoff, Yoto
Dantchoff, Khristo
Dashwood, W.
Davidson, Mr. Thornton
Davies, Alfred
Davies, Evan
Davies, Gordon
Davies, J.
Davies, John
Davies, Joseph
Davies, Mr. Charles
Davies, R. J.
Davies, T.
Davison, Mary
Davison, Thomas H.
Dawson, J.
De Breucq, M.
Deacon, Mr. Percy
Dean, G.
Deeble, A.
del Carlo, Mr. Sebastiano
Delalic, Regyo
Denbou, Mr. Herbert
Denison, ?
Denkoff, Mito
Dennarsico
Dennis, Samuel
Dennis, William
Derrett, A.
Deslands, P.
Desvernini, L.
Dewan, Frank
Diaper, J.
Dibden, Mr. William
Dibo, Elias
Dickson, W.
Dilley, J.
Dimic, Jovan
Dineage, J.
Dintcheff, Valtcho
Dodd, E. C.
Dodd, George
Dodd, R.
Dolby, J.

Donati, Italo
Donoghue, F.
Dooley, Patrick
Dore, A.
Dornier, S.
Doughty, W.
Douglas, Mr. Walter Donald
Downton, Mr. William J.
Doyle, Elin
Doyle, F.
Drapkin, Jenie
Drazenovie, Josip
Duffy, William
Dulles, Mr. William Crothers
Dunford, W.
Dyer, Henry Ryland
Dyker, Adolf
Dymond, Frank
Eagle, A. J.
Eastman, C.
Ecimovic, Joso
Edbrooke, F.
Ede, G. B.
Edge, F.
Edwards, C.
Edwardsson, Gustaf
Egg, W. H.
Eitemiller, Mr. G. F.
Eklunz, Hans
Ekstrom, Johan
Elias, Joseph
Elias, Joseph
Elliott, Everett Edward
Elsbury, James
Emmeth, Thomas
Enander, Mr. Ingvar
Ennis, W.
Ervine, George
Evans, George
Evans, Miss Edith Corse
Evans, W.
Everett, Thomas J.
Fahlstrom Mr. Arne J.
Fairall, H.
Fanette, M.
Farquharson, W.
Farrell, James
Farrendon, E.
Farting John
Fat-ma, Mustmani
Faunthorpe, Mr. Harry
Fay, F.

Fei, Carlo
Fellows, A.
Feltham, G.
Fenton, F.
Ferris, W.
Fillbrook, Mr. Charles
Finch, H.
Fischer, Mr. Eberhard
Fitzpatrick, H.
Flarty, E.
Fletcher, P. W.
Flynn, Mr. J. I.
Ford, Arthur
Ford, E.
Ford, F.
Ford, H.
Ford, Mr. E. W.
Ford, Mrs. D. M.
Ford, Thomas
Foreman, Mr. B. L.
Fortune, Mr. Charles Alexander
Fortune, Mr. Mark
Foster, A.
Fox, Mr. Stanley H.
Fox, Patrick
Fox, W. T.
Frankin, A.
Franklin, Charles
Franklin, Mr. Thomas Parnham
Fraser, J.
Fraser, J.
Freeman, Ernest E. S.
Frost, Mr. Wood Anthony
Fry Richard
Futrelle, Mr. Jacques
Fynney, Mr. Jos.
Gale, Mr. Harry
Gale, Mr. Shadrach
Gallagher, Martin
Gardner, F.
Garthfirth, John
Gaskell, Mr. Alfred
Gatti, L.
Gavey, Mr. Lawrence
Geddes, R.
Gee, Mr. Arthur H.
Geer, A.
Gerios, Assaf
Gerios, Youssef
Gerios, Youssef
Gheorgheff, Stanio
Giglio, Mr. Victor

Gilardino, V.
Gilbert, Mr. William
Giles, J.
Giles, Mr. Edgar
Giles, Mr. Fred
Giles, Mr. Ralph
Gilinski, Leslie
Gill, Mr. John
Gill, P.
Gill, S.
Gillespie, Mr. William
Givard, Mr. Hans K.
Godley, G.
Golder, M. W.
Goldschmidt, Mr. George B.
Goldsmith, Nathan
Gollop, C.
Goncalves, Manoel E.
Goodwin, Augusta
Goodwin, Charles E.
Goodwin, Frederick
Goodwin, Harold
Goodwin, Jessie
Goodwin, Lillian A.
Goodwin, Sidney
Goodwin, William F.
Gordon, J.
Goree, F.
Goshawk, A.
Gosling, B.
Gosling, S.
Graham, Mr. Thompson William
Graham, T.
Graves, S.
Green, G.
Green, George
Greenberg, Mr. Samuel
Gregory, D.
Grodidge, E.
Gronnestad, Daniel D.
Gros, Claude G.
Guest, Robert
Guggenheim, Mr Benjamin
Guggenheim, Servitore
Gullio, Casali
Gunn, J.
Gunnery, G.
Gustafson, Alfred Ossia
Gustafson, Anders
Gustafson, Johan Birger
Gustafsson, Gideon Karl
Gwinn, William Logan

Haas, Aloisia
Hagan, John
Hagardon, Kate
Hagarty, Nora
Hagland, Ingvald O.
Hagland, Konrad R.
Hakkarainen, Pekko Pietari
Hale, Mr. Reginald
Hall, F.
Hall, J.
Hallett, G.
Halloway, S.
Hamblyn, Ernest William
Hamilton, E.
Hampe, Leon
Hands, B.
Hanna, Mansour
Hannam, G.
Hansen, Henry Damgavd
Harbeck, Mr. William H.
Harding, A.
Harknett, Alice
Harmer, Mr. Abraham
Harper, Rev. John
Harrigthon, Mr. Charles
Harris, C. H.
Harris, C. W.
Harris, E.
Harris, F.
Harris, Mr. Henry Burkhardt
Harris, Mr. Walter
Harrison, Mr. William Henry
Harrison, N.
Hart, Henry
Hart, Mr. Benjamin
Hart, Thomas
Hartley, Wallace Henry
Harvey, Herbert G.
Hasgood, R.
Haslin, J.
Hatch, H.
Hawkesworth, John
Hawkesworth, W.
Hays, Mr. Charles Melville
Hayter, A.
Head, A.
Head, Mr. Christopher
Heininen, Wendla
Helnen, J.
Hemming, Norah
Hendekevoic, Ignaz
Hendy, E.

Henery, Delia
Henriksson, Jenny
Henry, W.
Hensford, J.
Herman, Mr. Samuel
Hersh L. Siebald
Hesketh, James H.
Hewett, T.
Hickman, Mr. Leonard
Hickman, Mr. Lewis
Hickman, Mr. Stanley
Hill, H.
Hill, J.
Hill, J.
Hilliard, Mr. Herbert Henry
Hiltunen, Miss Martha
Hinckley, G.
Hines, G.
Hinton, W.
Hipkins, Mr. W. E.
Hiscock, S.
Hoare, Leo
Hocking, Mr. George
Hocking, Mr. Samuel J.
Hodge, C.
Hodges, Mr. Henry P.
Hodges, W.
Hodgkinson, L.
Hoffman, Mr. Louis
Hogg, C.
Hogue, E.
Hold, Mr. Stephen
Holland, T.
Holm, John F. A.
Holman, H.
Holt, Mr. W. F.
Holten, Johan
Holverson, Mr. Alexander Oscar
Hood, Mr. Ambrose
Hopkins, F.
Horgan, John
Hosgood, R.
Hosking. G. F.
House, W.
Howard, Mr. Benjamin
Howard, Mrs. Ellen T.
Howell, A.
Hoyt, Mr. William Fisher
Hughes, H.
Humblen, Adolf Mathias Nicolai Olsen
Humby, F.
Hume, Jock Law

Humphreys, H.
Hunt, Mr. George
Hunt, T.
Hurst, C. J.
Hutchinson, J.
Hutchinson, John H.
Ide, H.
Ilieff, Ylio
Ilmakangas, Ida
Ilmakangas, Pista
Ingram, C.
Ingrouville, H.
Ings, W.
Instance, T.
Isham, Mrs. Ann Elisabeth
Ivanoff, Konio
Jackson, H.
Jacobsohn Mr. Sidney S.
Jacobson, John
Jago, J.
Jaillet, H.
Jakob, Mr. Birnbaum
James, Thos
Janaway, W.
Janin, C.
Jardin, Jose Netto
Jarvis, Mr. John D.
Jarvis, W.
Jean Nassr, Saade
Jeffery, W.
Jefferys, Mr. Clifford
Jefferys, Mr. Ernest
Jenkin, Mr. Stephen
Jenner, H.
Jensen, Hans Peter
Jensen, Nilho R.
Jensen, Svenst L.
Jenson, C. V.
Joas, N.
Johann, Markim
Johannessen, Elias
Johansen, Nils
Johansson, Erik
Johansson, Gustaf
Johnson, A.
Johnson, Alice
Johnson, H.
Johnson, Jakob A.
Johnson, Mr. A.
Johnson, Mr. W.
Johnson, W.
Johnsson, Malkolm

Johnston, Catherine Nellie
Johnston, Mrs.
Johnston, Mrs. C. H.
Johnston, William Andrew
Jones, A.
Jones, A.
Jones, H.
Jones, Mr. C. C
Jones, Reginald V.
Jonkoff, Lazor
Jonsson, Nielo H.
Jouanmault, G.
Jukes, J.
Julian, Mr. Henry Forbes
Jupe, Herbert
Jusila, Katrina
Jusila, Mari
Jutel, Henrik Hansen
Kalil, Betros
Kallio, Nikolai
Kalvig Johannes H.
Kantor, Mr. Sehua
Karajic, Milan
Karlson, Nils August
Karnes, Mrs. J. F.
Kassem, Fared
Keane, Mr. Daniel
Kearl, C.
Kearl, G.
Keefe, Arthur
Keegan, Jas
Keeping, Mr. Edwin
Kekic, Tido
Kelland, T.
Kelly, James
Kelly, James
Kelly, Jas
Kelly, William
Kemp, Thos
Kenchenten, Fredrick
Kennell, C.
Kent, Mr. Edward Austin
Kenyon, Mr. Frederick R.
Kenzler, A.
Kerane, Andy
Kerley, W. T.
Kerr, T.
Ketchley, H.
Khalil, Zahie
Kieran, M.
Kiernan, James W.
Kiernan, John

Kiernan, Phillip
Kilgannon, Thomas
King, A.
King, Ernest Waldron
King, G.
King, T. W.
Kingscote, W. F.
Kink, Miss Maria
Kink, Vincenz
Kinsella, L.
Kirkham, J.
Kirkland, Rev. Charles L.
Kitching, A.
Klaber, Mr. Herman
Klasen, Gertrud Emilia
Klasen, Hilda
Klasen, Klas A.Mona, Mae A.
Klein, H.
Knight, L
Knight, Mr. Robert
Kraeff, Thodor
Krins, George
Kvillner, Mr. John Henrik
Lacey, Bert W.
Lahtinen, Mr. William
Lahtinen, Mrs. Anna
Lahy, T.
Laitinen, Sofia
Lake, W.
Laleff, Kristo
Lam, Len
Lambert-Williams, Mr. Fletcher Fellows
Lane, A. E.
Lane, Patrick
Laroche, Mr. Joseph
Larson, Viktor
Larsson, Bengt Edvin
Larsson, Edvard
Latimer, Andrew J.
Lawrence, A.
Leader, A.
Lee, H.
Lefebvre, Frances
Lefebvre, Henry
Lefebvre, Ida
Lefebvre, Jeanne
Lefebvre, Mathilde
Lefever, G.
Leinonen, Antti
Lemberopoulos, Peter
Lennon, Denis
Lennon, Mary

Leonard, L.
Leonard, M.
Leonard, Mr. L
Lester, James
Levett, G.
Levy, Mr. R. J.
Lewy, Mr. E. G.
Leyson, Mr. Robert W. N.
Light, C.
Light, C.
Light, W.
Lindablom, August
Lindahl, Agda
Lindell, Edvard Bengstsson
Lindell, Gerda Elin
Linehan, Michel
Ling, Lee
Lingan, Mr. John
Lingrey Mr Edward
Lithman, Simon
Lloyd, H.
Lloyd, W.
Lobb, Cordelia
Lobb, William A.
Lock, A.
Lockyer, Edward
Long, F.
Long, Mr. Milton Clyde
Long, W.
Longley, Miss Gretchen Fiske
Longmiur, J.
Loring, Mr. Joseph H.
Louch, Mr. Charles Alexander
Lovell, J.
Lovell, John
Lundahl, John
Lundstripm, Jan
Lurette, Miss Elise Eugenie
Lydiatt, C.
Lyons, William Henry
Mabey, J.
Mack, Mrs. Mary
MacKay, George W.
Mackie, W. D.
Maenpaa, Matti
Magee, W.
Maguire, Mr. J. E.
Mahon, Delia
Maisner, Simon
Major, E.
Makinen, Kalle
Malachard, Mr. Noel

Malinoff, Nicola
Mampe, Leon
Mangan, Mary
Mangiavacchi, Mr. Emilio
Mantle, R.
Mantvila, Mr. Joseph
Marinko, Dmitri
Markoff, Marin
Marks, J.
Marrett, G.
Marriott, J. W.
Marsh, F.
Marvin, Mr. Daniel Warner
Maskell, L.
Matherson, D.
Matthews, Mr. W. J.
May, A. W.
Maybery, Mr. Frank H.
Mayo, W.
Maytum, Alfred
McAndrew, Thos
McAndrews, W.
McCaffry. Mr. Thomas Francis
McCarthy, Mr. Timothy J.
McCastlen, W.
McCawley, T. W.
McCrae, Mr. Arthur G.
McCrie, Mr. James
McElroy, Herbert Walter
McElroy, Michel
McGarvey, E.
McGaw, E.
McGowan, Annie
McGowan, Katherine
McGrady, James
McGregor, J.
McKane, Mr. Peter D.
McMahon, Martin
McMullen, J.
McMurray, W.
McNamee, Eileen
McNamee, Neal
McQuillan, William
McRae, William
McReynolds, W.
Meanwell, Marian O.
Mechan, John
Meek, Annie L.
Melkebuk, Philemon
Mellor, A.
Meo, Alfonso
Meyer, Mr. August

Meyer, Mr. Edgar Joseph
Middleton, Alfred Pirrie
Middleton, M. V.
Miles, Frank
Milford, George
Millar, R.
Millar, T.
Millet, Mr. Frank D.
Milling, Mr. Jacob C.
Minahan, Dr. William Edward
Minkoff, Lazar
Mintram, W.
Mirko, Dika
Mishellany, A.
Misseff, Ivan
Mitchell, B.
Mitchell, Mr. Henry
Mitkoff, Mito
Moch, Mr. Pkdtp E.
Moen, Sigurd Hansen
Molson, Mr. H. Markland
Monbarek, Hanna
Monoros, J.
Monteverdi, J.
Moody, James Pell
Moore, A.
Moore, Leonard C.
Moore, Mr. Clarence
Moore, R.
Moores, R.
Moran, James
Morawick, Mr. Ernest
Morgan, A.
Morgan, Daniel J.
Morgan, T.
Morgan, W.
Morley, William
Morrell, R.
Morris, A.
Morris, W.
Morrow, Thomas
Moss, William
Moussa, Mantoura
Moutal, Rahamin
Mudd, Mr. Thomas C.
Mullen, T.
Muller, L.
Murdlin, Joseph
Murdoch, William McMaster
Myhrman, Oliver
Myles, Mr. Thomas F.
Naidenoff, Penko

Nancarrow, W. H.
Nankoff, Minko
Nannini, F.
Nasr, Mustafa
Nasser, Mr. Nicolas
Nasser, Mrs. Adele
Natsch, Mr. Charles
Navratil, Mr. Louis
Nedeco, Petroff
Nemagh, Robert
Nenkoff, Christo
Nesson, Mr. Israel
Nettleton, G.
Newell, Mr. Arthur Webster
Newman, C.
Nicholls, Mr. Joseph C.
Nicholls, T.
Nichols, A.
Nichols, Alfred
Nicholson, Mr. A. S.
Nieminen, Manta
Niklasen, Sander
Nirva, Isak
Noon, John
Norman, Mr. Robert D.
Norris, J.
Noss, B.
Nosworthy, Richard C.
Novel, Mansouer
O’Brien, Denis
O’Brien, Thomas
O’Connell, Pat D.
O’Connor, Maurice
O’Connor, Pat
O’Donaghue, Bert
O’Neill, Bridget
O’Sullivan, Bridget
O'Connor, T.
Odahl, Martin
Olive, C.
Olive, E. R.
O'Loughlin, William F. H.
Olsen, Arthur
Olsen, Henry
Olsen, Ole M.
Olson, Elon
Olsson, Elida
Olsson, John
Oreskovic, Jeko
Oreskovic, Luka
Oreskovic, Maria
Orman, Velin

Orpet, W.
Orr, J.
Orsen, Sirayanian
Ortin, Zakarian
Osborne, W.
Ostby, Mr. Engelhart Cornelius
Othen, C.
Otter, Mr. Richard
Ovies Rodriguez, Mr. Servando
Owens, L.
Pacey, R.
Pacherat, J.
Pacruic, Mate
Pacruic, Tome
Paice, R.
Painter, Charles
Painter, F.
Painton, J. A.
Palles, T.
Pand, G.
Panula, Eino
Panula, Ernesti
Panula, Juho
Panula, Maria
Panula, Sanni
Panula, Urhu
Panula, William
Parkes, Mr. Francis
Parks, Sam
Parr, Mr. Marsh Henry William
Parsons, E.
Parsons, F. A.
Parsons, R.
Partner, Mr. Austin
Pasic, Jakob
Paulsson, Alma
Paulsson, Gosta
Paulsson, Paul
Paulsson, Stina
Paulsson, Torborg Danira
Pavlovic, Stefo
Payne, Mr. V.
Peacock, Alfred
Peacock, Treasteall
Pearce, A.
Pearce, Ernest
Pears, Mr. Thomas
Pedrini, Alex
Peduzzi, Joseph
Pekonemi, E.
Pelsmaker, Alfons de
Peltomaki, Nikolai

Peñasco, Mr. Victor de Sato
Pengelly, Mr. Frederick
Pennell, F.
Penny, W.
Penrose, J.
Pentcho, Petroff
Perkin, John Henry
Perkins, L.
Pernot, Mr. Rene
Perotti, Alfonsi
Perrin, W.
Perriton, H.
Perry, H.
Peruschitz, Rev. Jos. M.
Petagna, R.
Peter, Catherine Joseph
Peters, Katie
Peterson, Ellen
Peterson, Johan
Peterson, Marius
Petrachio, A.
Petrachio, S.
Petranec, Matilda
Petterson, Olaf
Petty, Edwin Henry
Phillips, G.
Phillips, J.
Phillips, John George
Phillips, Mr. Robert
Piatti, L.
Piazza, P.
Pitfield, W.
Platt, W.
Plotcharsky, Vasil
Poggi, E.
Ponesell, Mr. Martin
Pook, R.
Porter, Mr. Walter Chamberlain
Potchett, George
Preston, Thomas
Price, E.
Proctor, Chester
Proudfoot, R.
Pugh, Alfred
Pugh, P.
Pulbaun, Mr. Frank
Pusey, Robert
Radeff, Alexander
Rafoul, Baccos
Raibid, Razi
Randall, F.
Ranson, Jas

Rath, Sarah
Ratti, E.
Read, J.
Reed, C.
Reed, James George
Reed, R.
Reeves, F.
Reeves, Mr. David
Renouf, Mr. Peter H.
Reuchlin, Mr. Jonkheer, J. G.
Revall, W.
Reynolds, Harold
Ricardona, R.
Rice, Albert
Rice, Arthur
Rice, Eric
Rice, Eugene
Rice, George
Rice, J. R.
Rice, Margaret
Rice, P.
Richard, Mr. Emile
Richards, H.
Rickman, G.
Ricks, Cyril S.
Ridout, W.
Rigozzi, A.
Rintamaki, Matti
Risien, Samuel
Robbins, Mr. Victor
Roberts, F.
Roberts, G.
Roberts, H.
Robertson, G.
Robins, Alexander
Robins, Charity
Robinson, J.
Roebling, Mr. Washington Augustus
Rogers, E. J.
Rogers, M.
Rogers, Mr. Harry
Rogers, William John
Rood, Mr. Hugh R.
Rosblom, Helene
Rosblom, Salfi
Rosblom, Viktor
Ross, Mr. J. Hugo
Rothschild, Mr. Martin
Rotto, Angelo
Rous, A.
Rouse, Richard H.
Rousseau, P.

Rowe, Mr. Alfred
Rudd, Henry
Rummer, G.
Rummstvedt, Kristian
Rush, Alfred George J.
Russell, R.
Ryan, T.
Ryerson, Mr. Arthur Larned
Saad, Amin
Saad, Khalil
Sacaggi, G.
Sadlier, Matt
Sadowitz, Harry
Sage, Ada
Sage, Annie
Sage, Constance
Sage, Dorothy
Sage, Douglas
Sage, Frederick
Sage, George
Sage, John
Sage, Stella
Sage, Thomas
Sage, William
Salander, Carl
Salussolia, Giovenz
Samaan, Elias
Samaan, Hanna
Samaan, Youssef
Samuels, W.
Sandman, Johan
Sangster, C.
Sarkis, Lahowd
Sarkis, Mardirosian
Sather, Sinon
Saundercock, W. H.
Saunders, D. E.
Saunders, T.
Saunders, W.
Saunders, W.
Sawyer, Frederick
Sawyer, R. J.
Scanlan, James
Scavino, C.
Scott
Scott, Archibald
Scovell, R.
Scrota, Maurice
Sdycoff, Todor
Sedgwick, Mr. C. F. W.
Sedunary, Sidney
Self, E.

Seman, Betros
Sesea, Gino
Sevier, W.
Shabini, Georges
Sharp, Mr. Percival
Shaughnesay, Pat
Shaw, H.
Shea, J.
Shea, Thos
Shedid, Daher
Shellard, Frederick
Shepherd, Jonathan
Shilaber, C.
Shine, Ellen
Shorney, Charles
Siebert, Sidney C.
Sihvola, Antti
Silvey, Mr. William Baird
Simmons, F. G.
Simmons, John
Simmons, W.
Simpson, J. Edward
Sivic, Husen
Sjostedt, Mr. Ernest A.
Skeats, W.
Skinner, E.
Skoog, Anna
Skoog, Carl
Skoog, Harald
Skoog, Mabel
Skoog, Margret
Skoog, William
Slabenoff, Petco
Sleiman, Attalla
Slemen, Mr. Richard J.
Slight, H. J.
Slight, W.
Slocovski, Selman
Small, William
Smart, Mr. John M.
Smiljanic, Mile
Smith, C.
Smith, C.
Smith, E.
Smith, Edward John
Smith, F.
Smith, J.
Smith, James M.
Smith, John Richard Jago
Smith, Mr. Augustus
Smith, Mr. James Clinch
Smith, Mr. Lucien Philip

Smith, Mr. Richard William
Smith, R. G.
Smither, H.
Snellgrove, G.
Snooks, W.
Sobey, Mr. Hayden
Soholt, Peter Andreas Lauritz Andersen
Soloman, Mr. A. L.
Solvang, Lena Jacobsen
Somerton, Francis W.
Sop, Jules
Spector, Woolf
Spencer, Mr. William August
Spinner, Henry
Stafford, M.
Stagg, J. H.
Stanbrook, Augustus
Staneff, Ivan
Stankovic, Jovan
Stanley, E. R.
Stanton, Mr. S. Ward
Stead, Mr. William Thomas
Steffanon, W. B.
Steffanson, Hokan Bjornstrom
Stewart, Mr. A. Albert
Stocker, H.
Stokes, Mr. Phillip J.
Stone, E.
Stone, E.
Storey, T.
Stoyehoff, Ilia
Stoytcho, Mihoff
Strandberg, Ida
Straus, Mr. Isidor
Straus, Mrs. Isidor
Strilic, Ivan
Strom, Matilda
Strom, Selma
Stroud, E. A.
Stroud, H.
Stubbings, H.
Stubbs, H.
Sullivan, S.
Sutehall, Henry
Sutton, Mr. Frederick
Svensen, Olaf
Svensson, Coverin
Swan, W.
Swane, Mr. George
Sweet, Mr. George
Symonds, J.
Syntakoff, Stanko

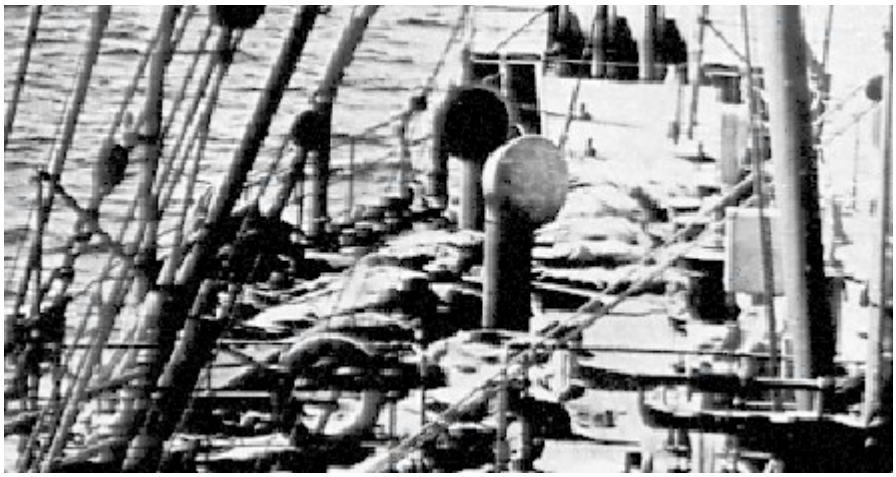
Talbot, George Fredrick Charles
Tamlyn, Fredrick
Tannous, Alexander
Tannous, Daler
Tannous, Thomas
Taussig, Mr. Emil
Taylor, C.
Taylor, C.
Taylor, J.
Taylor, L.
Taylor, Percy, C.
Taylor, T.
Taylor, W.
Terrell, Bertram
Testoni, Ercole
Thayer, Mr. John Borland
Thayler, M.
Theobald, Thomas
Thomas, Charles P.
Thomas, J.
Thomas, John
Thomas, Tamin
Thompson, H.
Thorley, W.
Thorne, Mr. G.
Thorneycrolt, Percival
Tietz, C.
Tikkanen, Juho
Tizard, A.
Tobin, Roger
Todoroff, Lalio
Tomlin, Ernest P.
Tonfik, Nahli
Tonglin, Gunner
Topp, T.
Torber, Ernest
Torfa, Assad
Toung, F.
Tozer, J.
Tronpiansky, Mr. Moses A.
Tucker, B.
Tupin, M. Dorothy
Turcin, Stefan
Turley, R.
Turner, G. F.
Turner, L.
Turnquist, W.
Turpin, Mr. William J.
Turvey, C.
Urbini, R.
Uruchurtu, Mr. M. R.
Useher,Baulner

Uzelas, Jovo
Vagil, Adele Jane
Valassori, Ettera
Van de Velde, Joseph
Van de Walle, Nestor
Van der Hoef, Mr. Wyckoff
Van der Planke, Augusta Vander
Van der Planke, Emilie Marie
Van der Planke, Jules
Van der Planke, Leon Vander
Van der Steen, Leo
Van Impe, Catharine
Van Impe, Jacob
Van Impe, Rosalie
Vassilios, Catavelas
Veal, A.
Veal, T.
Veale, Mr. James
Vear, H.
Vear, W.
Vereruysse, Victor
Vestrom, Huld A. A.
Vicat, J.
Vilvarlarge, P.
Vine, H.
Vioni, R.
Voegelin, H.
Vook, Janko
Waelens, Achille
Wake, S.
Walker, Mr. William Anderson
Wallis, Mrs.
Walpole, John
Walsh, Miss
Ward, Arthur
Ward, E.
Ward, J.
Ward, P.
Wardner, F.
Ware, Frederick
Ware, Mr. John James
Ware, Mr. William J.
Wareham, R.
Warren, Mr. Charles W.
Warren, Mr. Frank Manley
Warwick, F.
Wateridge, E.
Watson, W.
Watson, W.
Watt, Miss Bertha
Wazli, Yousif
Weatherstone, T.

Webb, Brooke
Webb, S.
Webber, F.
Webber, James
Weisz, Mr. Leopold
Welch, W. H.
Wende, Olof Edvin
Wenzel, Zinhart
West, Mr. E. Arthur
Wheadon, Mr. Edward
Wheeler, Mr. Edwin
White, A.
White, Alfred
White, Alfred
White, F.
White, J.
White, L.
White, Mr. Percival Wayland
White, Mr. Richard Frasar
White, Servitore
Whitford, A.
Wick, Mr. George Dennick
Widegrin, Charles
Widener, Mr. George Dunton
Widener, Mr. Harry
Wiklund, Jacob A.
Wiklund, Karl F.
Wilde, Henry Tingle
Willey, Edward
Williams, A.
Williams, E.
Williams, Harry
Williams, Leslie
Williams, Mr. Duane
Williamson, James Bertram
Willis, W.
Wilson, Bertie
Wilton, William
Wiltshire, W.
Windelov, Einar
Wirz, Albert
Wiseman, Philip
Witcher, A.
Witt, F.
Witt, H.
Wittenrongel, Camille
Wittman, H.
Wood, J. T.
Woodford, H.
Woods, H.
Woodward, J. W.
Woody, Oscar S.

Wormald, T.
Wrapson, H.
Wright, Fredrick
Wright, Mr. George
Wyeth, J.
Yazbeck, Antoni
Yoshack, J.
Young, Francis
Youssef, Brahim
Youssef, Hanne
Zabour, Hileni
Zabour. Tamini
Zakarian, Maprieder
Zarracchi, L.
Zievens, Renee
Zimmermann, Leo

I cadaveri



Giovedì 17 aprile 1912 la White Star Line inviò la prima nave, la *Mackay Bennett*, con l'intento di recuperare i corpi nell'area dell'affondamento: 304 furono i corpi recuperati 115 dei quali vennero sepolti in mare. Venerdì 25 aprile fu la volta del *Minia*. Dopo sette giorni di ricerche furono recuperati 15 corpi (2 vennero sepolti in mare). Il 6 maggio salpò il *Montmagny* che trovò solo 4 cadaveri: 1 venne sepolto in mare. La settimana successiva, il 15 maggio, fu la volta dell'*Algerine* che recuperò 1 solo corpo: in relazione a questo le operazioni vennero sospese. Complessivamente nelle sei settimane di ricerca furono recuperati 326 cadaveri; altri corpi continuarono ad essere individuati da navi di passaggio: 3 (tutti sepolti in mare) dall'*Oceanic* ed 1 (anch'esso sepolto in mare) dall'*Ilford*. Le navi, adibite al macabro lavoro di recupero dei cadaveri, tennero a bordo solo i corpi identificabili o in condizioni abbastanza buone da essere imbalsamati. I passeggeri di prima classe furono riposti nelle bare e stivati sul ponte, mentre tutti gli altri furono chiusi in sacchi di tela pesante e messi nella ghiacciaia. Tutte le salme furono contrassegnate da un numero e, ove possibile, fatta una sommaria descrizione della persona, indicandone generalità anagrafiche, abbigliamento ed effetti personali trovati indosso: indizi atti al riconoscimento.

Questo un quadro riassuntivo:

Prima classe	32 corpi identificati	3 sepolti in mare
Seconda classe	30 corpi identificati	6 sepolti in mare
Terza classe	63 corpi identificati	29 sepolti in mare
Equipaggio	113 corpi identificati	35 sepolti in mare
Non identificati	90	46 sepolti in mare

Complessivamente dei 328 corpi recuperati,

119 vennero sepolti in mare

209 salme vennero portate ad Halifax e successivamente 59 cadaveri vennero sepolti a casa loro,

i rimanenti 150 furono sepolti a Halifax, Nuova Scozia, Canada.

Lista dei corpi non identificati

Questa è la lista ufficiale, così come fu redatta nel 1912 in inglese, dei passeggeri o membri dell'equipaggio non identificati vittime del naufragio del **TITANIC**: il numero iniziale identifica il numero del corpo, se maschio o femmina e l'età stimata e dove il cadavere ha ricevuto sepoltura (sia in mare sia nei cimiteri di Halifax). Ci sono poi indicati segni particolari come colore dei capelli, barba o baffi ed eventuali tatuaggi ed una sommaria descrizione degli abiti trovati indosso e degli oggetti rinvenuti. In alcuni casi non fu possibile nemmeno una descrizione del cadavere essendo lo stesso in cattivo stato.

3 Female – Age, 30.
Hair, Brown.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore chemise marked "J.H." in red. Other clothing: Gray cloth jacket, red jersey jacket, blue alpaca blouse, blue serge skirt, woolen combinations, black stockings, black boots, gray cholera belt.

5 Female – Age, 40.
Hair, Dark Brown.
Marks, Buried at Mount Olivet Cemetery, Halifax, N.S. Effects include: Crucifix, snuff box and medallion, two silver rings and one turquoise ring.

6 Male – Age, 22.
Hair, Black.
Marks, Buried at sea. Blue tattoo mark, and wore copper wire ring on thumb of right hand. Nothing else to identify.
8 Female – Age, 25.
Hair, Fair.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore chemise marked "B.H." in red on front. Wore boots, size No 8. Sum of 150 Finnish marks sewed in clothing.
12 Female – Age, 40.
Hair, Black, turning gray.
Marks, False Upper Teeth Buried at Mount Olivet Cemetery, Halifax, N.S. Shoes marked "Parsons Sons, Athlone"; medallion round neck marked "B.V.M." ; wore wedding ring, keeper and another gold ring; locket and photo; one jet and one bead necklace.
13 Female – Age, 34.
Hair, Dark Brown.
Marks, False Upper Teeth (partial) Buried at Mount Olivet Cemetery, Halifax, N.S. Probably an Italian; wore two green cotton blouses, green cotton skirt, striped petticoat; nothing else to identify.

20 Male – Age, 28.
Hair, Brown, also moustache.
Marks, Buried at sea. Wore badge of Sailors' and Firemen's Union; blue coat and blue White Star jersey. No aids to identification. Probably sailor.
21 Male – Age, 27.
Hair, Dark; moustache, light.
Marks, Buried at sea. Had paper reading "Dec. to Jan. 1911; First Saloon waiter S.S. Majestic," also keys marked "locker 7 E. Deck." Wore steward's jacket, vest and trousers; laundry mark "E."
24 Male – Age, 20.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Blue jersey; blue and red flannel shirt; green trousers; black boots. Probably a sailor.
26 Male – Age, 32.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Addresses found on body: "Mr. Freyer Lawrence Villa, Stephenson Road, Cowes"; also "G. R. Barnes, 22 Sidney St., Cambridge." Wore blue serge jacket and steward's white coat. Probably an Italian cook.
28 Male – Age, 30.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. No effects but address of Shakin Bros., 155 Broad St., Ottawa, on body.
29 Male – Age, 30.
Hair, Very fair.
Marks, Very faint tattoo mark on left forearm; looks as though attempt was made to have same obliterated. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Nothing to aid in identification.
30 Male – Age, 22.
Hair, Fair, also moustache.
Marks, Buried at sea. Wore badge of Sailors' and Firemen's Union. Nothing to aid in identification. Possibly a fireman.
33 Male – Age, 30.
Hair, Brown; also moustache
Marks, Buried at sea. Nothing to aid in identification. Clothes indicated oiler.
36 Male – Age, 35.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Steward's uniform. Left arm tattooed all over; right arm, clasped hands and heart, breast, Japanese fans. Gold ring engraved "Madge."
39 Male – Age, 25.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore evening dress; trousers; black double-breasted overcoat; brown jacket an dvest. Silver watch and a sovereign case. Nothing else to aid indentification.
40 Male – Age, 28.
Hair, Fair.
Marks, Buried at sea. Nothing to aid in identification. Probably sailor.
42 Male – Age, 45.
Hair, Black; growing gray
Marks, Buried at sea. Lining torn from clothing, marked "Kinos Successors, 322-323 High Holborn, W.C. City Branch, 14 Cheapside, No. 4058. A 217/5/10. Name, Mr. Mayer.
44 Male – Age, 21.
Hair, Light.
Marks, Buried at sea. Steward's coat and trousers; white shirt marked "F.W.I.", keys marked "C Deck"; linen locker.
48 Male – Age, 35.
Hair, Light; and moustache.

Marks, Buried at sea. Steward's coat, vest and trousers; flannel shirt. Nothing to aid identification.
54 Female – Age, 40.
Hair, Brown.
Marks, Buried at sea. Wore wedding ring and keeper. Had one gold upper tooth.
55 Female – Age, 30.
Hair, Brown.
Marks, Buried at sea. Had among effects, gold watch marked on back "C.K.S.," pinned on left breast. Opal and pearl rings, also garnet ring, engraved "H.N. to D.S." Wedding ring engraved "A.L. to C.S., April 21st, '09." (All rings left on fingers).
56 Male – Age, 40.
Hair, Dark; and moustache
Marks, Buried at sea. Wore half hunter gold watch No. 5,119 English make, and gold chain. False teeth, upper jaw.
57 Male – Age, 35.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore vest marked "H.L." Letter in pocket to "Dear Humph," from "Dick," possibly a steward.
60 Male – Age, 45.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore company's uniform; probably steward for rooms 82, etc.; no other marks to aid to identification.
63 Female – Age, 22.
Hair, Black.
Marks, Buried at sea. Had purse with miniature photo of young man and a photo locket. No other aid to identification.
65 Male – Age, 25.
Hair, Light.
Marks, Buried at sea. Tattoo on right forearm; three dots.
71 Male – Age, 45.
Hair, Medium; Clean shaven.
Marks, Buried at sea. Coat marked "Hospital Attendant"; trousers marked "M.O." key ring with address Mrs. Van Push, 732 E. 15th St., New York City.
73 Male – Age, 35.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Handkerchief marked "H.J."; silver watch; engineer's uniform. Nothing else to aid in identification.
74 Male – Age, 36.
Hair, Fair; moustache light
Marks, Buried at sea. Nothing to aid in identification.
76 Female – Age, 24.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Possibly Italian; name "Ethel" inside of watch; garnet ring on watch chain, originally two stones, one missing.
78 Male – Age, 45.
Hair, Slightly gray; moustache, red; eyebrows, red and long
Marks, Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Tattoo marks on left arm, "E.G., anchor, clasped hands and heart and sailor;" on right arm, "anchor and woman."
84 Male – Age, 25.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore dungaree coat and trousers, and gray flannel shirt. Nothing to aid identification.
86 Male – Age, 23.

Hair, Light.
Marks, Buried at sea. Had keys marked "Engineers' Storekeeper." Nothing else to identify.
87 Male – Age, 30.
Hair, Light; and moustache.
Marks, Buried at sea. Wore badge, "Riverside and Dock Workers' Union." No other aid to identification, possibly a fireman.
88 Male – Age, 50.
Hair, Dark; moustache, light.
Marks, Buried at sea. No aids to identification; probably a fireman.
92 Male – Age, 36.
Hair, Light Brown; Moustache, red, rather long.
Marks, Good set of coarse teeth Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. No aids to identification; probably a fireman.
94 Male – Age, 46.
Hair, Auburn also moustache.
Marks, Somewhat receeding chin; Hazel eyes; robust; bridge of nose somewhat sharp. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. No aids to identification; probably a fireman.
95 Male – Age, 20.
Hair, Fair.
Marks, Buried at sea. Tattooed right arm: woman, butterfly and anchor; left arm: butterfly, knight's head, and lady. Probably a fireman.
99 Male – Age, 29.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Tattooed-right arm: clasped hands and heart, American flag and lady; left arm: "Dieu et mon droit." No other aid to identification. Probably a fireman.
102 Male – Age, 34.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore uniform, vest and white jacket. No other aid to identification.
104 Male – Age, 38.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore gray suit, also plain ring, left on finger. Effects include gold engraved ring and memo book. No further aids to identification.
105 Male – Age, 30.
Hair, Dark; and moustache.
Marks, Buried at sea. Wore blue serge suit and striped shirt marked "B.D." No other aids to identification.
106 Male – Age, 35.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Tattooed: Right arm, "Aggie"; left arm, crossed hands and heart. No other aids to identification. Possibly a sailor.
112 Male – Age, 45.
Hair, Fair.
Marks, Buried at sea. Steward's uniform and ship's badge No. 42 No other aids to identification.
113 Male – Age, 42.
Hair, Fair.
Marks, Buried at sea. Tattooed: Right arm, angel of love with thistle below; left arm, girl's head in centre of anchor, a ship, and flower with "Flo." in centre. No other aids to identification. Probably a fireman.
114 Male – Age, 40.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. No aid to identification. Possibly a fireman.
117 Male – Age, 40.

Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Effects included silver watch and chain, and purse of French gold. No marks to aid in identification.
118 Male – Age, 52.
Hair, Fair.
Marks, Buried at sea. No aids to identification. Possibly an oiler.
125 Male – Age, 17.
Hair, Brown.
Marks, Buried at sea. Steward's uniform, washing mark "G.V.N." Wore company's badge, No. 37.
128 Male – Age, 24.
Hair, Sandy; Clean shaven.
Marks, False teeth, upper Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Ship's uniform. Carried open-faie watch, made by Thomas Howard, 157 Kirkdale Road and 200 Rice Lane, Liverpool; stamped "German make." Had post card with picture of 4 little girls on reverse side. Also 1x2 instantaneous snapshot of boy or young man.
129 Male – Age, 25.
Hair, Brown; Clean shaven.
Marks, High forehead; good teeth; picture with "Cissie" underneath, tattooed on right arm. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Tattooed right arm: girls' bust; "Cissie" below. No other aids to identification.
132 Female – Age, 40.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. No other aids to identification. Probably third class passenger list.
134 Male – Age, 25.
Hair, Fair; Brown moustache.
Marks, Two prominent upper teeth Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Jacket marked "A." No other aids to identification. Possibly a steward.
136 Male – Age, 38.
Hair, Black; close cut black moustache.
Marks, fine set of teeth, slightly discolored Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. No aids to identification. Possibly a fireman.
137 Male – Age, 50.
Hair, Dark brown; long reddish moustache.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Tattooed: Right arm, British and American flags. No other aids to identification. Possibly a fireman.
139 Male – Age, 30.
Hair, Light brown; clean shaven.
Marks, A gold tooth, 3rd from centre, on each side; scar on left small knuckle. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore boiler suit and jacket. No other aids to identification. Possibly an engineer.
141 Male – Age, 50.
Hair, Sandy, very thin on top of head; moustache very light.
Marks, Second and fourth upper teeth, left side, missing. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore white coat marked "A. May." Carried keys marked "Butcher." Effects include picture post card, addressed Mrs. Kempsey, 83 Antrim Place, Antrim Road, Belfast.
154 Male – Age, 32.
Hair, Brown; and moustache.
Marks, False upper teeth Buried at sea. Wore blue jacket, gray vest and black trousers. No other aids to identifcation.
157 Male – Age, 32.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore ship's uniform. Key, tagged linen locker No. I C Deck. Address found

in effects: Miss McElroy, Layton, Spottisbury, Dorset.
160 Male – Age, 42.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore bracelet. No other aids to identification. Possibly a sailor.
162 Male – Age, 42.
Hair, Dark; moustache, light.
Marks, Buried at sea. No aids to identification. Possibly a fireman.
164 Male – Age, 34.
Hair, Dark; moustache, light.
Marks, Buried at sea. No aids to identification. Possibly a fireman.
170 Male – Age, 25.
Hair, Light.
Marks, Buried at sea. Carried key No. 73, marked "Carpenter's Locker." Silver watch and chain; memo book. No other aids to identification. Possibly carpenter's mate.
178 Male – Age, 25.
Hair, Brown, moustache, light.
Marks, Buried at sea. Tattooed, right arm: "anchor and rose," wife's name "Madge." Six pawn tickets in possession, and following addresses: Henry Murray, Sailor's Home, Southampton, and 45 Fir Grove Road, Southampton; Sidney Sedunary, 47 Fir Grove Road and 98 N'land Road, S
179 Male – Age, 26.
Hair, Very light; small light moustache.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. No aids to identification. Possibly a fireman.
180 Male – Age, 40.
Hair, Dark.
Marks, Buried at sea. Wore steward's white coat; black coat and dungaree trousers. No other aids to identification.
182 Male – Age, 45.
Hair, Dark; and moustache.
Marks, Buried at sea. No aids to identification. Possibly a fireman.
185 Male – Age, 25.
Hair, Fair.
Marks, Scar on right and lower jaw Buried at sea. Wore blue coat with brass buttons; trousers; steward's white coat; green singlet; green jersey with white bands. Probably second class steward.
193 Male – Age, 28.
Hair, Light curly, clean shaven.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore light rain coat; uniform jacket with green facing and vest; purple muffler; carried cigarette case; silver watch; knife with carved pearl handle, and brass button marked "African Royal Mail"; also English lever watch.
194 Male – Age, 35.
Hair, Light.
Marks, Buried at sea. Gray overcoat Artex singlet; nightshirt; dress, trousers. Wore gold ring marked "H.B." or "B.H."
198 Male – Age, 37.
Hair, Brown; moustache, sandy.
Marks, Nail on index finger left hand broken. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. No aids to identification. Possibly a fireman.
203 Male – Age, 45.
Hair, Brown; also brown moustache.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore blue serge suit, union cable belt and striped flannel shirt. Tattooed right arm: snake around cocoanut palm, hand with bouquet of roses; left arm, woman's bust over wreath and dagger. Probably a fireman.
210 Female – Age, 32.

Hair, Brown.
Marks, False upper teeth Buried at Mount Olivet Cemetery, Halifax, N.S. Wore long green overcoat; purple jacket; skirt; no corsets; brown shoes; black stockings.
212 Male – Age, 40.
Hair, Dark; moustache, very thin.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Steward's uniform; first saloon steward's badge, No. 73.
213 Male – Age, 30.
Hair, Light; clean shaven.
Marks, Freckles on face and forearms. Two prominent upper front teeth. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore mixture suit; green shirt; no coat. Effects include keys, pocket scissors, knife and about $45.00 money in American and Canadian bills.
214 Male – Age, 26.
Hair, Brown; light eyebrows; clean shaven.
Marks, Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's badge No. 41. Nothing else to aid in identification.
216 Male – Age, 35.
Hair, Red; moustache, thin.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's uniform; truss, and black boots. Nothing to aid in identification.

220 Male – Age, 35
Hair, Light; clean shaven.
Marks, Large scroll, girls head and a heart tattooed on right arm. "bird and plant" with "jamaica" under, and "rose" tattooed on left arm. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore black coat; flannel singlet and dungaree trousers.

223 Male – Age, 20.
Hair, Brown.
Marks, Eye teeth extra long. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's uniform. Nothing to aid in identification.
228 Male – Age, 45.
Hair, Black; moustache, grayish.
Marks, Cross and anchor on left arm; Girl, J.O.A., Cluster of roses and scroll on right arm. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore dungaree coat and trousers; grey shirt and drawers; body belt. No other aids to identification.
229 Male – Age, 26.
Hair, Brown; light brown eyebrows.
Marks, Upper teeth widely separated; high protruding forehead; clean shaven. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Nothing to aid in identification.
233 Male – Age, 25.

Hair, Black; eyebrows, black (look like Japanese).
Marks, Low forehead; prominent eyebrows; very large head Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. No aids to identification.
237 Male – Age, 20.
Hair, Sandy; clean shaven.
Marks, Shoulders very square Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore dark gray suit; letters "F.H." on shirt. Effects included openface nickel watch and silver chain with match box attached; tortoise-shell tobacco pouch; two little pictures-one of town hall, Portsmouth, and one of Portsmouth coat of arms.
240 Male – Age, 24.
Hair, Auburn.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore gray overcoat; blue serge suit and white sweater. Efects included nickel or silver box purse for coins; silver maltese cross of coronation of Edward VII, 1902, attached to watch chain; silver watch with three photos (enclosed in back thereof), of tw
243 Male – Age, 24.
Hair, Dark brown; clean shaven.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore black cloth overcoat; steward's vest and trousers marked "Stone." Effects included gold double-headed snake ring; ship's keys marked second staterooms E 99-107. Tattooed on left arm: Chinese dragon; on right arm: American flag and clasped hands.
248 Male – Age, 35.
Hair, Very black, brushed back from forehead; moustache, brown.
Marks, No upper teeth Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Wore dungaree trousers and gray striped jacket. Nothing to aid in identification. Probably member of cook's department.
254 Male – Age, 45.
Hair, Sandy; moustache sand.
Marks, Two sailors holding english flag tattooed on right arm, girls bust. With english flag under, under which is girl on left arm. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Tattooed on left arm: Woman's bust and Union Jack; also woman in kilts, and on right arm: Man's head (cowboy); clasped hands and heart (true love), and flower. Nothing else to aid identification. Probably a sailor.
257 Male – Age, 38.
Hair, Dark brown; eyebrows, light; clean shaven.
Marks, Very large forehead Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore boiler suit; uniform jacket (double-breasted); green striped flannel shirt. Nothing found to aid identification. Possibly an engineer.
262 Male – Age, 21.
Hair, Very light; no moustache.
Marks, Prominent nose; receeding chin. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's coat, vest trousers, green overcoat, with tag "Miller & Son, Southampton"; shirt marked "A. Franklin." Effects included nickel watch stamped "Joe Meyer's Special" on face. Bunch of keys, including key of stateroom 38; wire spring belt wit
264 Male – Age, 30.
Hair, Dark; no moustache.
Marks, Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's white coat; blue coat and trousers; uniform vest; blue jersey; black boots; drawers were marked "H. Lyon." Effects included brass watch stamped on face "Evening Times"; gold-rimmed spectacles, and tickets for "second stateroom D 51 to D 89
265 Male – Age, 28.
Hair, Dark; moustache, light.
Marks, One lower tooth missing. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's uniform. Effects included silver watch; keys marked Nos. 7 and 9. Nothing further to aid

identification. Probably a steward.
274 Male – Age, 45.
Hair, Light brown, tinged with gray; moustache, light.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore blue suit; pajamas and drawers marked "L. B." Effects included key with tag marked second staterooms "F1 to F14." No further aid to identification. Possibly a steward.
278 Male – Age, 21.
Hair, Sandy.
Marks, Two large prominent front teeth Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Wore dungaree coat and trousers; gray flannel drawers. No aids to identification. Possibly a fireman.
279 Male – Age, 45.
Hair, Sandy; moustache, sandy.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore blue serge suit; white shirt; underclothes marked "B. C." Tattooed on right arm, a monument (a cross in memory to my dear mother), and on left arm "B. C." Clothing made by Wolf Bros., 50 East Street, Southampton). Possibly a steward.
281 Female – Age, 35.
Hair, Light Brown
Marks, Large wart on index finger of left hand. Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Wore black coat; blue shirt; red jersey; green blouse; wollen singlet; gray underskirt; black boots and stockings. No other aids of identification.
288 Male – Age, 50.
Hair, Black, slightly gray; moustache the same; hair very thin in front.
Marks, Buried at Mount Olivet Cemetery, Halifax, N.S. Wore two gold rings, one a chain ring; white shirt with fancy front. Carried gun-metal watch. No other aids to identification. Probably a Greek.
289 Male – Age, 24.
Hair, Black
Marks, Large front upper teeth Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Wore steward's uniform, and gold ring with green stone; ship's key, No. 37. Tattooed: left arm, anchor, cross and heart (all in one).
291 Male – Age, 33.
Hair, Sandy; thin sandy moustache.
Marks, Only four upper teeth Buried at Hebrew Cemetery, Halifax, N.S. Wore two pairs pants; pajamas; blue suit; dark overcoat; uniform buttons on vest; blue striped woolen vest; wrist watch. No other aids to identification.
296 Male – Age, 25.
Hair, Sandy; short sandy moustache.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Tattooed: Right arm, ship on back of hand; girl and snake on arm, left arm, girl's bust. No other aids to identification. Possibly a fireman.
303 Male – Age, 25.
Hair, Sandy, Clean shaven.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Tattooed: Right arm, clasped hands across heart, girl's bust with wreath beneath. Left arm, life belt with "Good Hope" ship in centre.
308 Male – Age, 50.
Hair, Dark, partly bald; sandy moustache.
Marks, Buried at Fairview Cemetery, Halifax, N.S. Handkerchief marked "A.H.F." No other aids to identification.
310 Male – Age,
Hair,
Marks, Buried at sea. No aids to identification. Probably a fireman.
318 Male – Age,
Hair, Brown and smooth

Marks, Smooth face Buried at sea. Wore brass watch and chain. No other aids to identification. Probably a fireman.
326 Male – Age, 50.
Hair, Light, partly bald.
Marks, Buried at sea. Wore steward's white coat; light check overalls; coatmaker's mark. "Baker & Co., Southampton." No further aids to identification. Possibly a steward.
328 Female – Age, 14.
Hair, Golden brown.
Marks, Very dark skin, refined features Buried at Mount Olivet Cemetery, Halifax, N.S. Wore lace trimmed red and black overdress; black underdress; green striped underskirt; black woolen shawl and black slippers. No further aids to identification. Probably a third class passenger.

Sepolti in mare

elenco di 116 corpi dei 119 sepolti in mare

numero	cognome e nome	classe	giorno di sepoltura
6	Non identificato		
14	Williams, Mr. Leslie	3	22 aprile 1912
20	Non identificato		
21	Non identificato		
23	Turner, G. F.	equipaggio	21 aprile 1912
24	Non identificato		
25	Hayter, A.	equipaggio	21 aprile 1912
26	Non identificato		
27	Monoros, J.	equipaggio	21 aprile 1912
28	Non identificato		
30	Non identificato		
31	Evans, W.	equipaggio	21 aprile 1912
33	Non identificato		
36	Non identificato		
39	Non identificato		
40	Non identificato		
41	Stone, E.	equipaggio	21 aprile 1912
42	Non identificato		
44	Non identificato		

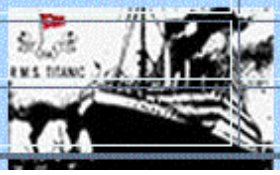
45	Keeping, Mr. Edwin	1	21 aprile 1912
46	Sutton, Mr. Frederick	1	21 aprile 1912
47	Gilinski, Mr. Leslie	3	21 aprile 1912
48	Non identificato		
49	Gill, S.	equipaggio	21 aprile 1912
50	Tomlin, Mr Ernest P.	3	21 aprile 1912
51	Drazenovie, Mr Josip	3	21 aprile 1912
52	Mack, Mrs Mary	2	22 aprile 1912
53	McNamee, Mrs Eileen	3	22 aprile 1912
54	Non identificato		
55	Lobb, Mrs Cordelia	3	
56	Non identificato		
57	Lloyd, H.	equipaggio	
58	Vassilios, Mr Catavelas	3	22 aprile 1912
59	Vear, W.	equipaggio	22 aprile 1912
60	Non identificato		
61	Mangan, Miss Mary	3	22 aprile 1912
63	Non identificato		
65	Non identificato		
66	Hinckley, G.	3	22 aprile 1912

67	Sage, William Henry	equipaggio	22 aprile 1912
68	Farrell, Mr James	3	24 aprile 1912
69	Hansen, Mr Henry Damgavd	3	24 aprile 1912
70	Kelly, Mr James	3	24 aprile 1912
71	Dunford, W.	equipaggio	
72	Adahl, Mr Mauritz	3	24 aprile 1912
73	Jupe, H.	equipaggio	24 aprile 1912
74	Non identificato		
75	Hale, Mr Reginald	2	24 aprile 1912
76	Non identificato		
77	Butt, W.	equipaggio	24 aprile 1912
81	Stokes, Mr Philip	1	24 aprile 1912
82	Petty, Edwin Henry	equipaggio	24 aprile 1912
84	Non identificato		
85	Hinton, W.	equipaggio	24 aprile 1912
86	Rudd, Henry	equipaggio	
87	Non identificato		
88	Non identificato		
89	Anderson, Mr Thor	3	24 aprile 1912
91	Smillie, J.	equipaggio	23 aprile 1912
93	Roberts, H.	equipaggio	23 aprile 1912

95	Non identificato		
98	Gustafsson, Mr Anders	2	24 aprile 1912
99	Non identificato		
100	Ricks, Cyril S.	equipaggio	24 aprile 1912
101	Nicholls, Mr Joseph C.	2	23 aprile 1912
102	Non identificato		
103	Adams, Mr J.		24 aprile 1912
104	Pedrini, Alex	equipaggio	24 aprile 1912
105	Non identificato		
106	Non identificato		
107	Boothby, W.	equipaggio	24 aprile 1912
108	Leyson, Mr Robert W. N.	2	24 aprile 1912
111	Chisnall, G.	equipaggio	23 aprile 1912
112	Non identificato		
113	Non identificato		
114	Non identificato		
115	Rigozzi, A.	equipaggio	24 aprile 1912
116	Butterworth, J.	equipaggio	24 aprile 1912
117	Non identificato		
118	Non identificato		

120	Humblen, Mr Adolf Mathias Nicolai Olsen	3	24 aprile 1912
121	Louch, Mr Charles Alexander	2	24 aprile 1912
123	Tamlyn, Fredrick	equipaggio	24 aprile 1912
125	Non identificato		
127	Robertson, George	equipaggio	23 aprile 1912
132	Non identificato		
146	Anderson, W.	equipaggio	24 aprile 1912
151	Robinson, J.	equipaggio	24 aprile 1912
152	Hill, J.	equipaggio	24 aprile 1912
153	Lockyer, Mr Edward	equipaggio	24 aprile 1912
154	Non identificato		
155	Gill, Mr John	2	24 aprile 1912
156	Johansson, Mr Erik	3	24 aprile 1912
157	McElroy, Herbert Walter	equipaggio	24 aprile 1912
158	Watson, W.	equipaggio	24 aprile 1912
159	Barker, E.	equipaggio	24 aprile 1912
160	Non identificato		
162	Non identificato		
164	Non identificato		
167	Woody, Oscar S.	equipaggio	24 aprile 1912

168	Hewett, T.	equipaggio	24 aprile 1912
170	Non identificato		
171	Connors, Mr Pat	3	24 aprile 1912
173	Olsen, Mr Henry	3	24 aprile 1912
176	Theobald, Mr Thomas	3	24 aprile 1912
177	Mayo, W.	equipaggio	24 aprile 1912
178	Sedunary, Sidney	equipaggio	
180	Non identificato		
181	Novel, Mr Mansouer	3	24 aprile 1912
182	Non identificato		
184	Saunders, W.	equipaggio	24 aprile 1912
185	Non identificato		
194	Abbott, Mr Rossmore	3	24 aprile 1912
199	Non identificato		
200	Non identificato		
310	Davies, J.	3	24 aprile 1912
318	Non identificato		
326	Non identificato		



Sepolti a casa loro

Vennero portati a Halifax 209 corpi recuperati, 59 (nel mio elenco sono 54) sono stati successivamente inviati a casa loro:

Elenco disposto per numero, nome, cognome, classe e luogo di sepoltura.

1 Billiard, Walter 3
Uniil Cemetery, Ziil Lutheran Church, Flourtown, Pennsylvania

7 Robins, Mrs Charity 3
Oakland Cemetery, Yilkers, New York, USA

9 Shedid, Mr. Daher 3
Mount Carmel, Pennsylvania, USA, il 4 maggio 1912

18 Carbines, Mr William 2
Barnoil Cemetery, St Ives, Cornwall, Inghilterra, il 30 maggio 1912

19 Greenberg, Mr Samuel 2
Brilx, New York, USA, il 3 maggio 1912

22 Artagaveytia, Mr Ramon 1
Cemeterio Central, Miltevideo, Uruguay, il 18 giugno 1912

35Harbeck, Mr William H. 2
Toledo, Ohio, USA, il 4 maggio 1912

38 Holverson, Mr Alexander Oscar 1
Woodlawn Cemetery, Brilx, New York, USA

43 Nasser, Mr Nicolas 2
New York City, USA, il 3 maggio 1912

62 Douglas, Mr Walter Donald 1
Oak Hill Cemetery, Cedar Rapids, Iowa, USA

80 Jones, Mr C. C. 1
Old Cilgregaliilal Church Cemetery, Benningtil, Vermilt, USA

90 Lawrence, A. equipaggio
West Derby Cemetery, Liverpool, Inghilterra

96 Straus, Mr Isidor 1
Woodlawn Cemetery, Brilx, New York, USA

109 Rowe, Mr Alfred 1
Sepolto in Inghilterra

119 Robins, Mr Alexander 3
Oakland Cemetery, Yilkers, New York, USA

122 Newell, Mr Arthur Webster 1
Mount Auburn Cemetery, Cambridge, Massachusetts, USA

124 Astor, Mr. John Jacob 1
Trinity Cemetery, New York, USA

126 Long, Mr Milton Clyde 1
Springfield Cemetery, Springfield, Massachusetts, USA

130 Chapman, Mr Charles 2
Woodlawn Cemetery, Brilx, New York, USA

131 Wirz, Mr Albert 3
Beloit, Wisconsin, USA, il 12 maggio 1912

133 Dulles, Mr William Crothers 1
Laurel Hill Cemetery, Philadelphia, Pennsylvania, USA

135 Allison, Mr Hudson Joshua Creighton 1
Maple Ridge Cemetery, Winchester, Iltario, Canada

142 Asplund, Mr Gustaf 3
Swedish Cemetery, Worcester, Massachusetts, USA

148 Birnbaum, Mr Jakob 1
Jewish Cemetery in Putte, Olanda

166 Partner, Mr Austin 1
The Churchyard, Lilg Dittil, Surrey, Inghilterra

169 White, Mr Richard Frasar 1
The Town Cemetery, Winchendil Springs, Massachusetts, USA

172 Cavendish, Mr T. W. 1
Trasferito il 3 maggio 1912

174 Bateman, Rev Robert J. 2
Evergreen Cemetery, Jacksilville, Florida, USA il 12 maggio 1912

175 McCarthy, Mr Timothy J. 1
Trasferito il 30 aprile 1912 a Bostil, Massachusetts, USA

197 Danbom, Mr Gillbert 3
Trasferito a Stantil, Iowa, USA, il 3 maggio 1912

207 Porter, Mr Walter Chamberlain 1
Mount Hope Cemetery, Worcester, Massachusetts, USA

208 Brandeis, Mr Emil 1
Omaha, Nebraska, USA, il 2 maggio 1912

224 Hartley, Wallace Henry equipaggio
Sepolto a Colne, Lancashire, Inghilterra

225 March, John Starr equipaggio
Evergreen Cemetery, Hillside, New Jersey, USA

230 Minahan, Dr William Edward 1
Green Bay, Wiscilsin, il 2 maggio 1912

234 Ostby, Mr Engelhart Cornelius 1
Swan Point, Providence, Rhode Island, USA, il 11 maggio 1912

236 Fox, Mr Stanley H. 2
Trasferito a Rochester, New York, USA, il 3 maggio 1912

245 Van der Hoef, Mr Wyckoff 1
Green Wood Cemetery, Brooklyn, New York, USA

249 Millet, Mr Franck D. 1
East Bridgwaler Central Cemetery, Massachusetts, USA

255 Van Billiard, Mr A. 3
Uniil Cemetery, Ziil Lutheran Church, Flourtown, Pennsylvania, USA

256 Hickman, Mr Lewis 2
Riverside Cemetery, Neepawa, Manitoba, Canada, 10 maggio 1912

258 Kent, Mr Edward Austin 1
Forest Lawn Cemetery, Buffalo, New York, USA

259 Allum, Mr Owen G. 3
Windsor, Berkshire, Inghilterra, il 22 maggio 1912

263 Nicholson, Mr A. S. 1
Woodlawn Cemetery, Brilx, New York, USA

271 Milling, Mr Jacob C. 2
Cremato al Assistens Kirkegard, Kapelvej, Copenhagen, Danimarca

275 Gee, Mr Arthur H. 1
The Church Cemetery, Irlam O'The Heights, Manchester, Inghilterra

283 Kantor, Mr Sehua 2
Mount Ziil Cemetery, Queens, New York, USA

286 Faunthorpe, Mr Harry 2
Philadelphia, Pennsylvania, USA

292 McCaffry, Mr T. 1
Notre Dame des Neiges Cemetery, Miltreal, Canada

295 del Carlo, Mr Sebastiano 2
Sepolto in Italia

299 Buckley, Miss Katherine 3
Trasferita a Bostil, Massachusetts, USA, il 3 maggio 1912

307 Hays, Mr Charles Melville 1
Mount Royal Cemetery, Miltreal, Canada

309 Moen, Mr Sigurd Hansen 3
Trasferito a New York il 10 maggio poi trasferito in Norvegia

322 Fynney, Mr Jos. 2
Mount Royal Cemetery, Miltreal, Canada

Sepolti ad Halifax

Sono stati sepolti 150 cadaveri nei tre cimiteri della città di Halifax, Nuova Scozia, Canada:
10 al Baron de Hirsch Cemetery:

numero	cognome e nome	classe	Sepolto il
15	Hoffman, Mr Louis	2	15 maggio 1912
78	Non identificato		
144	Wormald, T.	equipaggio	3 maggio 1912
214	Non identificato		
248	Non identificato		
264	Non identificato		
278	Non identificato		
289	Non identificato		
291	Non identificato		
293	Weisz, Mr Leopold	2	

121 al Fairview Cemetery:

numero	cognome e nome	classe	Sepolto il
3	Henriksson, Miss Jenny	3	
4	Panula, Eino	3	4 maggio 1912
8	Heininen, Miss Wendla	3	
10	Butt, R.	equipaggio	8 maggio 1912
11	Shea, J.	equipaggio	7 maggio 1912
17	Chapman, Mr John H.	2	10 maggio 1912
29	Non identificato		
32	Sather, Mr Simon	3	10 maggio 1912
34	Ashe, H.	equipaggio	8 maggio 1912
37	Johnsonn, Mr Malkolm	3	10 maggio 1912
64	Rice, J. R.	equipaggio	8 maggio 1912
83	Dashwood, W.	Equipaggio	6 maggio 1912
92	Non identificato		
94	Non identificato		
97	Butler, Mr Reginald	2	3 maggio 1912
110	Harrison, Mr William Henry	1	1 maggio 1912
128	Non identificato		
129	Non identificato		
134	Non identificato		
136	Non identificato		
137	Non identificato		
138	Fellows, A.	equipaggio	6 maggio 1912
139	Non identificato		
140	Waelens, Mr Achille	3	3 maggio 1912
141	Maytum, Alfred	equipaggio	8 maggio 1912
143	Johanson, Mr Jakob A.	3	10 maggio 1912
145	Allen, H.	equipaggio	8 maggio 1912
149	Hodges, Mr Henry P.	2	10 maggio 1912

150	Talbot, G. F. Charles	equipaggio	8 maggio 1912
161	Bailey, G.	equipaggio	8 maggio 1912
163	Woodford, H.	equipaggio	6 maggio 1912
165	Kvillner, Mr John Henrik	2	10 maggio 1912
179	Non identificato		
183	McQuillan, William	equipaggio	6 maggio 1912
186	Price, E.	equipaggio	8 maggio 1912
187	Everett, Mr Thomas J.	3	10 maggio 1912
191	Davies, R. J.	equipaggio	8 maggio 1912
192	Matherson, D.	equipaggio	8 maggio 1912
193	Hume, Jock Law	equipaggio	8 maggio 1912
195	Shilaber, C.	equipaggio	8 maggio 1912
198	Non identificato		
201	Meo, Mr Alfonso	3	10 maggio 1912
203	Non identificato		
204	Ingram, C.	equipaggio	6 maggio 1912
205	Akerman, J.	equipaggio	6 maggio 1912
206	Paulsson, Miss Alma C.	3	8 maggio 1912
209	McCrae, Mr Arthur G.	2	11 maggio 1912
211	Lefevre, Paul Georges	equipaggio	6 maggio 1912
212	Deslands, P.	equipaggio	6 maggio 1912
213	Non identificato		
216	Non identificato		
217	Samuels, W.	equipaggio	8 maggio 1912
218	Cave, Herbert	equipaggio	8 maggio 1912
219	Non identificato		6 maggio 1912
220	Non identificato		
221	Allaria, Baptiste	equipaggio	6 maggio 1912
222	Goree, F.	equipaggio	6 maggio 1912
223	Non identificato		
226	Preston, Thomas	equipaggio	10 maggio 1912
227	Dawson, J.	equipaggio	8 maggio 1912
228	Non identificato		
229	Non identificato		
231	Roberts, F.	equipaggio	8 maggio 1912
233	Non identificato		
235	Baxter, F.	equipaggio	6 maggio 1912
237	Non identificato		
238	King, A.	equipaggio	8 maggio 1912
239	Freeman, Ernest E. S.	equipaggio	10 maggio 1912
240	Non identificato		
241	Non identificato		6 maggio 1912
242	Hosgood, R.	equipaggio	6 maggio 1912
243	Stone, E.	equipaggio	
246	Wareham, R.	equipaggio	6 maggio 1912
247	White, A.	equipaggio	8 maggio 1912
250	Hutchinson, J.	equipaggio	10 maggio 1912
251	Carney, William	equipaggio	6 maggio 1912
252	Dean, G.	equipaggio	6 maggio 1912
253	Couch, F.	equipaggio	6 maggio 1912
254	Non identificato		
257	Non identificato		

260	Anderson, Mr Albert	3	10 maggio 1912
261	Storey, Mr T.	3	10 maggio 1912
262	Franklin, A.	equipaggio	
265	Non identificato		
267	Brown, J.	equipaggio	6 maggio 1912
268	Marsk, J.	equipaggio	8 maggio 1912
270	Deeble, A.	equipaggio	3 maggio 1912
272	White, J.	equipaggio	8 maggio 1912
273	Halloway, S.	equipaggio	6 maggio 1912
274	Bogie, L.	equipaggio	8 maggio 1912
276	Grodidge, E.	equipaggio	6 maggio 1912
279	Non identificato		
280	Reeves, F.	equipaggio	7 maggio 1912
281	Non identificato		
282	Rogers, E. J.	equipaggio	8 maggio 1912
284	Sawyer, Mr Frederick	3	10 maggio 1912
285	Johansson, Mr Gustaf	3	10 maggio 1912
287	Norman, Mr Robert D.	2	6 maggio 1912
290	Bristow, Robert C.	equipaggio	6 maggio 1912
294	Swane, Mr George	2	6 maggio 1912
296	Non identificato		
297	Giles, Mr Ralph	2	8 maggio 1912
300	Cox, Denton	equipaggio	7 maggio 1912
301	Poggi, E.	equipaggio	8 maggio 1912
303	Non identificato		
304	Zakarian, Mr Maprieder	3	10 maggio 1912
305	Givard, Mr Hans K.	2	10 maggio 1912
308	Non identificato		
311	Donati, Italo	equipaggio	10 maggio 1912
313	Gatti, L.	equipaggio	10 maggio 1912
314	Wiklund, Mr Jakob A.	3	11 maggio 1912
315	Wittman, H.	equipaggio	10 maggio 1912
316	Stanbrook, Augustus	equipaggio	10 maggio 1912
317	Elliott, Everett Edward	equipaggio	10 maggio 1912
319	Howell, A.	equipaggio	10 maggio 1912
320	Cartwright, J.	Equipaggio	10 maggio 1912
321	King, Ernest Waldron	equipaggio	10 maggio 1912
323	Mullen, T.	equipaggio	10 maggio 1912
327	Reynolds, Mr Harold	3	22 maggio 1912
329	Smith, C.	equipaggio	20 maggio 1912
330	McGrady, James	equipaggio	12 giugno 1912

19 al Mount Olivet Cemetery:

numero	cognome e nome	classe	Sepolto il
5	Non identificata		
12	Rice, Miss Margaret	3	3 maggio 1912
13	Non identificata		
79	Ali, Mr William	3	10 maggio 1912
188	Hanna, Mr Mansour	3	10 maggio 1912
189	Ovies Rodriguez, Mr Servando	1	15 maggio 1912
196	Lemberopolous, Mr Peter	3	10 maggio 1912
202	Clarke J. Fred.	equipaggio	8 maggio 1912
210	Non identificata	equipaggio	8 maggio 1912
215	Bernardi, B.	equipaggio	8 maggio 1912
244	De Breucq, M.	equipaggio	10 maggio 1912
266	Piazza, P.	equipaggio	10 maggio 1912
277	Jaillet, H.		
288	Non identificato		8 maggio 1912
298	Wenzel, Mr Zinhart	equipaggio	8 maggio 1912
302	Morgan, T.	equipaggio	10 maggio 1912
306	Hendekevoic, Ignaz	3	10 maggio 1912
312	Youseff, Mr Georges	3	
328	Zabour, Miss Hileni		

Il "bambino sconosciuto"

Titanic victims exhumed as families bid to identify bodies

Nel 2002, quasi 90 anni dopo il naufragio e per la prima volta nella storia del **TITANIC**, la scienza fu utilizzata come ultimo ricorso per identificare le vittime della tragedia. Nonostante le motivazioni delle famiglie di molti dispersi e le molteplici precauzioni prese nel corso del processo di ricerca, i fatti enunciati qui di seguito suscitano tuttavia riflessioni di ordine etico. Spetta a ciascuno di noi apprezzare, in libera coscienza, i passi fondamenti che permisero di arrivare ad una conclusione sorprendente. Dopo il naufragio del **TITANIC**, il 15 aprile 1912, 4 navi (il *Mackay-Bennett*, la *Minia*, il *Montmagny* e l'*Algerine*), parteciparono ad una campagna di ricerca, dei passeggeri e dei membri d'equipaggio scomparsi, per un periodo di sei settimane. Fra i 326 corpi che trovarono 43 rimasero sconosciuti.
L'oggetto di questa pagina riguarda la ricerca dell'identità di tre di queste 43 vittime non identificate.
Per numerose persone, le perdite umane subite in occasione del naufragio del **TITANIC** sono, oggi ancora, vivamente risentite.Negli ultimi anni, molti parenti di vittime si sono impegnate nelle ricerche per dare una degna sepoltura ad un loro caro scomparso nella tragedia. Tre famiglie canadesi, inglesi e svedesi, non riuscirono purtroppo in questo scopo ed ebbero qualche disappunto sull'attribuzione dell'anonimato delle tombe, nella sezione **TITANIC** del cimitero di Fairview ad Halifax (ricordo che in questo cimitero su 121 tombe, 31 delle quali sono quelle di persone di identità sconosciuta). Ciascuna di queste famiglie, nonostante le ricerche genealogiche effettuate, aveva la convinzione intima che il corpo del genitore che ricercavano si trovava in una delle tombe del cimitero di Fairview. Desiderando porre fine ad un mistero, queste famiglie si appellarono all'analisi del DNA quale unica sola speranza per l'identificazione del loro congiunto.
Il progetto d'identificazione cominciò nel 1998 quando un sacerdote prese contatto con le autorità di Halifax per conto di una famiglia che pensava che in una delle tombe contenesse il corpo di un loro caro. La città rifiutò la domanda di incidere un nome sulla lapide, ritenendo che le prove esibite non erano sufficientemente convincenti. Le argomentazioni del sacerdote beneficiarono tuttavia di un ascolto comprensivo da parte degli scienziati canadesi (in particolare del dr. Ryan Parr, co-direttore del laboratorio DNA dell'università Lakehead, a Thunder Bay, Ontario) che propose di effettuare prove del DNA sui resti.

Questa ricerca d'identità tramite analisi del DNA fu così oggetto di un progetto scientifico medico-legale che si dispiegò su quattro anni ed al quale partecipò un gruppo di ricercatori canadesi. Il progetto fu intrapreso soltanto previa consultazione approfondita delle famiglie delle vittime. I ricercatori si assicurarono che queste famiglie desiderassero potere confermare, con l'esumazione e l'analisi del DNA, i loro legami di relazione con le vittime non identificate, e che lo stabilire la loro identità rivestisse una grande importanza. Il gruppo di ricercatori era composto dal dr. Scott I. Fairgrieve, professore di biologia medico-legale e direttore del laboratorio di osteologia medico-legale dell'università Laurentienne, a Sudbury, Ontario, responsabile dell'esumazione parziale dei corpi e del prelievo di campioni di tessuti per l'analisi del DNA e dell'analisi medico-legale; dalla dr.a Tracy Oost, capo del medesimo laboratorio; dal dr. Ryan Parr (responsabile del progetto) e dal dr. El Molto, direttori del laboratorio di DNA della stessa università di Lakehead, per l'analisi del DNA. Partecipò anche al progetto anche Alan Ruffman, il presidente della Geomarine Associates Ltd (specializzato in geologia marina e geofisica), ad Halifax, membro della **TITANIC** Historical Society, ed autore del libro "**TITANIC** Remembered: The Unsinkable Ship and Halifax ". Il progetto scientifico prevedeva le esumazioni parziali dei resti di una donna di una trentina di anni, di un giovane uomo di una ventina di anni e di un bambino di due anni, le cui le tombe, nel cimitero di Fairview recavano semplicemente inciso rispettivamente i numeri 281, 240 e 4. Per questi tre casi, i responsabili del progetto ritenevano che esistesse una "possibilità ragionevole" di poter effettuare le identificazioni. Il lavoro di ricerca fu seguito dall'Ufficio di Etica della ricerca dell'università Lakehead per assicurarsi che tutto fosse conforme all'enunciato sull'etica della ricerca di esseri umani.
Basato sulla verifica meticolosa dei registri redatti nel 1912 dal Coroner, e conservati dagli archivi pubblici della Nuova Scozia, e dalla ricerca congiunta condotta dai membri delle famiglie e dal gruppo di ricercatori, un'esumazione parziale per effettuare prelievi fu disposta per le tre tombe. In tutti gli aspetti del progetto, comprese le esumazioni parziali, il gruppo di ricercatori si impegnò a rispettare i desideri d'anonimato delle famiglie. "La conferma possibile dell'identità di queste vittime era molto importante per quelli che desideravano chiarire un aspetto della storia delle loro famiglie e che è sfuggita loro quasi per un secolo" dichiararono i ricercatori. La Applied Biosystems (società che sviluppa e che commercializza sistemi a base di strumenti, dei reattivi e dei software, e che propone i suoi servizi all'industria delle scienze biologiche ed nel campo della ricerca) ed il Patrimoine du Nord de l'Ontario coprì una grande parte delle spese del progetto. Il dr. Parr, il dr. Scott Fairgrieve ed Alan Ruffman trascorsero circa 18 mesi a ricercare le tombe delle famiglie: le loro ricerche li condussero effettivamente di fronte all'anonimato delle tombe di Halifax. La realizzazione del progetto richiese quindi l'autorizzazione da parte delle autorità mediche canadesi. Tutti i dati raccolti dai ricercatori furono trasmessi al dr. Robert Strang, ufficiale medico della Nuova Scozia, per l'approvazione di ciascuna delle tre esumazioni parziali. Alla fine del 1999, il dr. Robert Strang ricevette la visita delle famiglie che gli esposero le loro richieste. Chiese loro di motivare per iscritto la loro domanda di ricerca d'identità e dare il loro accordo formale sul processo d'esumazione. Si assicurò, inoltre, che il progetto fosse basato dal punto della vista della ricerca propriamente detta, e non ad uno scopo lucrativo o pubblicitario sotto il pretesto storico del **TITANIC**. Quando tutti gli elementi necessari furono riuniti, il dr. Robert Strang diede il suo assenso e l'ordine di procedere alle esumazioni parziali.
Una volta effettuati i prelievi sui corpi delle vittime, le tombe dovevano essere richiuse. Il progetto prevedeva che i risultati sarebbero stati comunicati alle famiglie e, con il loro permesso, presentati in conferenze universitarie e pubblicati in riviste scientifiche. La comunicazione dei risultati alla Comunità scientifica, ai mass media ed al pubblico sarebbe stata fatta in modo da preservare l'anonimato delle famiglie dei defunti. Benché un'analisi del DNA sia capace di portare la prova ultima dell'identità delle vittime, gli scienziati sfruttarono tutti i dati conosciuti dalle famiglie.
Quando scoprì il corpo del bambino di circa due anni, nelle prime ore del mattino del 21 aprile 1912, l'equipaggio del *Mackay-Bennett* fu profondamente toccato: fu il solo bambino trovato durante le operazioni di ricerca. Il piccolo bimbo, il cui cadavere non fu richiesto da alcuno dei familiari e quindi apparentemente dimenticato, dovette essere sepolto, poiché tutti gli sforzi

d'identificazione fallirono. Questa situazione triste aveva commosso tanto gente che la White Star Line e le autorità provinciali furono inondate di offerte per assumersi l'onore della sepoltura del piccolo fanciullo. La decisione fu facilitata dalla domanda del capitano F. H. Lardner e dell'equipaggio del *Mackay-Bennett*, di prendersi la responsabilità dei funerali. Questa richiesta fu accettata. In occasione delle cerimonie di sepoltura, sei marinai del *Mackay-Bennett* portarono la piccola bara bianca, coperta di fiori, fino al carro funebre che condusse il bambino alla sua ultima residenza, nel cimitero di Fairview. Il capitano Lardner ed il suo equipaggio pagarono di tasca propria la piccola stele della tomba.
I registri del Coroner di Halifax e gli elenchi della White Star Line suppongono che il bambino sconosciuto potesse essere Gosta Paulsson, svedese di 2 anni e 3 mesi al momento del naufragio.
Le esumazioni parziali si svolsero il 17 ed il 18 maggio 2001, nel cimitero di Fairview, a Halifax, e durarono 29 ore. Il comune regionale di Halifax, come proprietario del cimitero di Fairview, effettuò l'ordine d'esumazione dato dal dr. Robert Strang e le tombe furono aperte quindi richiuse a cura del personale del cimitero. Secondo il progetto, il settore delle tombe fu protetto, durante le esumazioni parziali ed i prelievi, per preservare la dignità delle tombe e quella del cimitero. Affinché le esumazioni potessero svolgersi al riparo dagli sguardi indiscreti del pubblico, la polizia organizzò anche un servizio di sicurezza. Dopo che fu osservato un minuto di silenzio alla memoria delle vittime, il dr Fairgrieve, la dr.a Tracy Oost ed i dipendenti del cimitero di Fairview procedettero all'esumazione parziale dei tre corpi e al prelievo di campioni di tessuti per l'analisi del DNA. Un minuscolo frammento d'osso (di 6 cm e del peso di 7 grammi) fu prelevato dalla tomba del bambino per essere in seguito ridotto in polvere onde permettere agli scienziati di estrarre i caratteri del DNA, così pure tre denti destinati ad una competenza odontoiatrica. Si trattava dei soli resti delle spoglie del bambino.
Alan Ruffman dichiarò successivamente che i ricercatori credettero inizialmente che le tre salme fossero in buono stato di conservazione. Ma appena le bare furono scoperte, si resero conto che infiltrazioni d'acqua avevano danneggiato i resti. "La parte bassa del cimitero di Fairview, dove è situata la sezione **TITANIC**, è una zona molto umida e lo era probabilmente anche nel 1912", commentò Alan Ruffman. I campioni prelevati furono rimessi ai dr. Parr e dr. Molto, con per le analisi del DNA, e le loro spoglie furono quindi inumate nuovamente nelle loro tombe. Molti mass media nazionali, regionali e locali si trovarono sul posto per riferire l'evento che fu anche riportato dalla stampa internazionale (vdi foto in apertura). L'indomani delle esumazioni, i ricercatori dell'università Lakehead, dichiararono: "I resti estratti delle tombe non sono tali da consentire un'analisi del DNA". Il progetto era sul punto di fallire. "Era impossibile", dichiarò Nancy Angus dell'Università Lakehead. Aggiunse: "Tutti sapevano dall'inizio che esisteva un rischio di non potere effettuare le analisi del DNA". Per le vittime inumate quindi nelle tombe numero 240 e numero 281, qualsiasi identificazione era definitivamente impossibile. "Tuttavia, i ricercatori speravano comunque che i prelievi effettuati nella tomba numero 4, quella del bambino di 2 anni, potevano condurre alla sua identificazione" dichiarò Alan Ruffman. Dichiarò inoltre che le famiglie informate dei risultati deludenti erano state tuttavia riconoscenti che tutti gli sforzi necessari erano stati compiuti. Il 10 agosto 2001, 3 mesi dopo l'esumazione, Alan Ruffman annunciò che l'analisi del DNA effettuata sui resti del bambino dimostrava, con un'affidabilità del 99%, che si trattava del piccolo Eugene Rice, 2 anni, passeggero di terza classe. In ogni caso, non poteva trattarsi del piccolo Gosta Paulsson,come si era sempre supposto, e che prove complementari tuttavia erano in ancora corso. Si prevedeva che il dr. Ruffman entrasse in contatto con la famiglia appena fosse provato definitivamente che il bambino era Eugene Rice. (Margaret Rice, la madre di Eugene Rice, anch'ella vittima del naufragio e della quale il *Mackay-Bennett* trovò il corpo, è inumata in un altro cimitero di Halifax, il cimitero cattolico di Mount Olivet: la sua tomba reca il numero 12).
Dopo che i risultati preliminari dell'identificazione del "bambino sconosciuto" furono resi noti, un certo numero di informazioni filtrarono. Si apprese quindi che le famiglie in ricerca dei loro cari erano: per la tomba N° 4: i parenti di Gosta Paulsson; per la tomba N° 240: i parenti di Charles Shorney, 23 anni, passeggero inglese di terza classe; per la tomba N° 281: i parenti di Katherine Jane Wallis, 35 anni, inglese, hostess di bordo.

Si apprese anche che Alan Ruffman aveva fatto pubblicare un avviso in un giornale diffuso nella contea di Westmeath, in Irlanda, regione d'origine della famiglia di Margaret Rice nata Norton. In risposta a questo annuncio, Patsy Norton, nipote di Margaret Rice, si presentò ed accettò di donare un campione del suo sangue. Questo costituì un elemento capitale nella scoperta dell'identità del bambino. All'annuncio dei risultati delle analisi, si formulò la seguente osservazione: "Le prove sono state effettuate ed il dr. Ruffman ha dichiarato che con il 99% di certezza, che il corpo è quello di Eugene. Ma attendiamo ora un risultato finale per confermare che le prove sono definitive ". Ed aggiunse: "Se sarà il caso, cercheremo di fare inumare nella stessa tomba il piccolo Eugene e sua madre Margaret. Sarà la fine meravigliosa di un mistero che è stato tale per molto tempo". Sembra che, durante molti mesi, le diverse dichiarazioni effettuate non furono smentite, in particolare dai responsabili del progetto dell'università Lakehead, cosa che contribuì a rafforzare la speranza della famiglia Rice. Benché l'affidabilità dei primi risultati fosse annunciata come ottimale, esisteva tuttavia una ragionevole parte di dubbio... Ecco che allora, il 3 maggio 2002, contro qualsiasi attesa, l'università Lakehead pubblicò un comunicato così redatto: "L'identificazione del "bambino sconosciuto" del **TITANIC** continua. A causa della natura e delle caratteristiche del suolo del cimitero, i resti delle tombe N° 240 e N° 281 sono completamente decomposti, incluso i tessuti duri come ossa e denti, ciò che ha reso le analisi del DNA impossibili. Fortunatamente, un piccolo frammento d'osso e tre denti, furono trovati nella tomba N° 4, quella del "bambino sconosciuto". Questi quattro elementi erano i soli resti umani presenti nella tomba. L'identificazione si è concentrata sull'analisi del DNA, di cui ereditiamo tutti i caratteri esclusivamente da nostra madre... Quest'impressione è stabile e persiste nelle stirpi materne delle famiglie per numerose generazioni. Per tentare di identificare il "bambino sconosciuto" come Gosta Paulsson, un cugino materno si è offerto per compararlo… Inoltre, l'analisi dei denti praticata da due esperti odontotecnici, conferma che i resti sono quelli di un bimbo di meno di un anno, probabilmente di circa sei mesi. Così il "bambino sconosciuto" non può essere il bambino svedese Gosta Paulsson, non può essere neanche il bambino irlandese Eugene Rice, e non può nemmeno essere il figlio di Sidney Goodwin... Con l'età del "bambino sconosciuto", ormai definita come essere inferiore, poco più o poco meno, all'anno di vita, la ricerca si è ora concentrata su un bambino svedese di cinque mesi, un bambino inglese di sette mesi ed un bambino finlandese di tredici mesi. Tutti e tre erano figli di passeggeri di terza classe…".

Tutte le informazioni conosciute fino allora furono così rimesse in discussione con i risultati delle competenze dentarie e le ipotesi, che riguardano inizialmente piccolo Gosta Paulsson, quindi il piccolo Eugene Rice, si trovarono contraddette. Non si trascurava di osservare che il comunicato, che se indicava i risultati delle analisi dentarie, non conteneva gli esiti ottenuti grazie alle analisi del DNA.

Le ricerche d'identificazione continuarono e, tenuto conto delle informazioni fornite dal precedente comunicato, il "bambino sconosciuto" sarebbe stato ricercato tra una delle piccole vittime maschili di età inferiore all'anno al momento del naufragio. Poteva dunque essere uno di questi tre piccoli passeggeri maschili di terza classe ancora supposti persi in mare: Gilbert Danbom, bambino svedese di 5 mesi, Alfred Peacock, bambino inglese di 7 mesi ed Eino Panula, bambino finlandese di 13 mesi. I ricercatori si interessarono in particolare al piccolo Danbom, che fu la più giovane vittima maschile. Tentano di ricostituire l'albero genealogico della famiglia Danbom tentando di trovare discendenti materni. La descrizione degli abiti portati dal piccolo bimbo, così come appare sui registri degli archivi pubblici della Nuova Scozia, comporta tuttavia un dettaglio che avrebbe dovuto attirare l'attenzione: per un'età stimata di 2 anni, era vestito di un abito e di una gonna (frock, petticoat). Nonostante l'epoca, è molto poco probabile che a 2 anni un fanciullo vestisse così. Questa incoerenza tra l'età e gli abiti avrebbe dovuto fare pensare che il bambino doveva molto certamente essere molto più giovane. Il 6 novembre 2002, dopo quattro anni di sforzi e di ricerche, il dr. Ryan Parr e lo storico Alan Ruffman, annunciavano: "Le prove, terminate il mese scorso, dimostrano che il bambino sconosciuto è Eino Panula", pur precisando che se le analisi del DNA dimostrano che si tratta del piccolo Panula, dimostrano anche che non poteva trattarsi degli altri bambini possibili. Come si era arrivati a quest'identificazione? Con il contributo di uno esperto di

genealogia, i registri parrocchiali delle chiese della Finlandia, della Svezia, dell'Inghilterra e degli Stati Uniti furono esaminati. Dopo aver proceduto per eliminazioni, i ricercatori finirono per trovare in Finlandia una nipote di Maria Panula la madre del piccolo Eino Panula, 13 mesi al momento del naufragio del **TITANIC**.
La donna era Magda Helena Schleifer, 68 anni, dipendente di banca in pensione, abitante a Helsinki, e la cui nonna era la sorella di Maria Panula. Appena intese parlare del "bambino sconosciuto", dichiarò avrebbe fatto del suo meglio per aiutare la ricerca, soprattutto perché questo bambino aveva quasi la stessa età della sua nipotina. I ricercatori gli chiesero di fornire un campione sanguigno, ed accettò. Dopo avere stabilito il profilo del DNA di Magda Schleifer ed averlo comparato a quello estratto dalla polpa dei tre piccoli denti e del frammento osseo del polso del "bambino sconosciuto", la coincidenza portò alla prova delle loro origini comuni.
Alla conferenza stampa durante la quale annunciò pubblicamente i risultati, Alan Ruffman dichiarò: "Siamo veramentemolto felici di dividere questo avvenimento non soltanto con la famiglia che è direttamente interessata, ma con tutte le altre famiglie con le quali abbiamo lavorato nel processo d'eliminazione". Quando le notizie dell'identificazione furono annunciate a Magda Schleifer, ella fece le seguenti dichiarazioni : "La nostra famiglia ha sempre saputo che "nonna" Maria ed i suoi cinque bambini furono vittime (...) l'identificazione di Eino fu una grande sorpresa. Pensavamo che tutti fossero scomparsi in mare (...)".
Da bambina, Magda avevano inteso sua nonna dire che aveva avuto la visione di Maria Panula nella loro casa dopo la partenza del **TITANIC**. Un superstite finlandese aveva anche fatto un resoconto straziante alla sua nonna. Dopo aver proposto a Maria un posto in una delle scialuppe di salvataggio, ella aveva rifiutato di lasciare la nave con soltanto Eino, mentre i suoi quattro altri bambini erano da un'altra parte della nave.
Magda Schleifer, fotografia qui a destra, accompagnata dalla figlia, dal genero e dalla sua nipotina, si recarono ad Halifax alcuni giorni prima dell'annuncio ufficiale, per partecipare alla proiezione della pellicola documentaria "**TITANIC**'s Ghosts", ma anche per vedere il luogo della sua sepoltura e raccogliersi. Dichiarò che, mentre si inginocchiava dinanzi alla lapide dove il bambino è sepolto, provò la soddisfazione che il mistero sia giunto a termine. "E' un momento molto commovente" disse. "Abbiamo difficoltà a credere che per 90 anni dopo l'incidente non si sapeva nulla del "bambino sconosciuto" ed ora apprendiamo che siamo la sua famiglia". Magda Schleifer dichiarò che stele non avrebbe dovuto essere cambiata, ma che il nome del piccolo ragazzo potrebbe essere aggiunto. Per concludere il resoconto di questo lungo mistero, cito semplicemente le parole del dr. Ryan Parr che coordinò il loro lavoro: "Il "bambino sconosciuto" ormai è conosciuto, identificato e reso alla sua famiglia".
Nel 2002, Earle Northover, nipote di Clarence Northover, sergente dei servizi di polizia di Halifax nel 1912, contattò il Musée Maritime dell'Atlantic di Halifax e si propose di offrire al museo una paio di scarpe da bambino che il suo nonno aveva conservato, nel cassetto del suo ufficio, quando i corpi delle vittime del naufragio del **TITANIC** ed i loro effetti personali furono riportati ad Halifax dal *Mackay-Bennett*. Il museo ricevette numerose proposte di questo tipo, tuttavia le prove dell'appartenenza di queste scarpe ad una vittima del **TITANIC** dovevano tuttavia essere accertate. All'epoca, molti abiti portati dalle vittime trovati furono bruciati, per paura che i predatori di reliquie se ne impadronissero. Non fu così per la piccola vittima numero 4, battezzata il "bambino sconosciuto" della quale Clarence Northover conservò soltanto le scarpe, nella speranza che la sua famiglia venisse a chiederle. Come provare che il paio di scarpe appartenessero al "bambino sconosciuto"? L'elenco degli effetti che portava include delle scarpe marrone. L'analisi delle scarpe proposte da Earle Northover ed controllata grazie alla relazione del Coroner dell'epoca, ai cataloghi di scarpe e con l'aiuto di storici dell'industria della scarpa, ha condotto a caratteristiche che dimostravano che questo tipo di scarpe appartenessero effettivamente ad un bimbo la cui età corrispondeva con quello della piccola vittima.Benché il "bambino sconosciuto" sia stato il solo bambino, in così tenera età, ritrovato dal *Mackay-Bennett*, questi elementi furono considerati insufficienti come prove d'autenticità. Si riuscì solo a dimostrare, da un lato, che Clarence Northover faceva parte del gruppo che era adibito all'accudimento dei cadaveri sulla banchina,

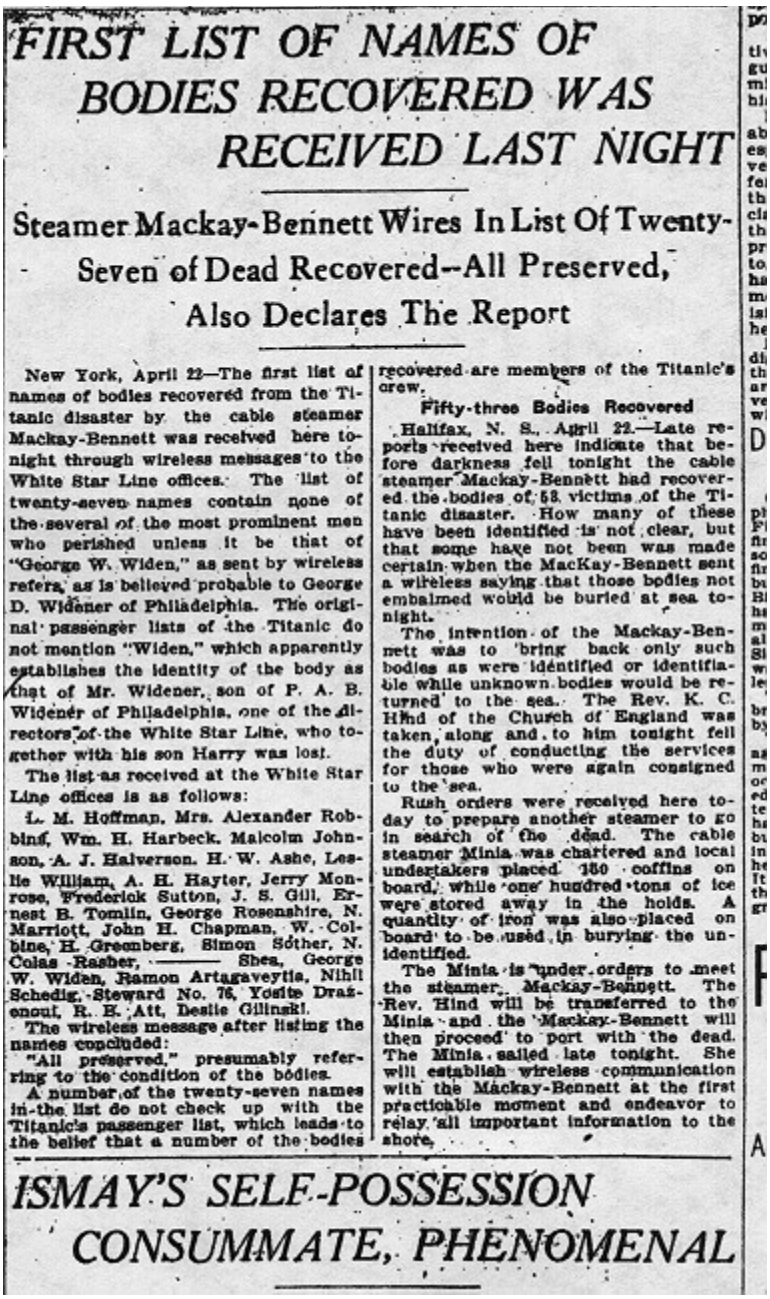
quando le vittime furono riportate a Halifax, quando i loro effetti furono tolti e catalogati, e d'altra parte, che il cuoio delle scarpe conteneva microbi presenti nell'acqua salata. Si è provato così che le scarpe appartenevano ad Eino Panula.

Dal luglio 2005, le scarpe sono esposte al Museo Marittimo dell'Atlantico, a Halifax. Il regalo fatto da Earle Northover al museo è stato un gesto molto profondo, di rispetto e di onestà, quando si sa che oggetti recuperati sul **TITANIC** si vendono alle aste pubbliche e che alcuni raggiungono molte decine di migliaia di dollari. Le piccole scarpe sono esposte accanto ai guanti di un milionario anch'egli vittima del naufragio, Charles Hays, Presidente della società canadese Grand Trunk Pacific Railway

I superstiti

I corpi galleggiano sul mare

Alle ore 12 del 17 aprile 1912 la nave posa cavi *Mackay Bennett* lasciò il porto di Halifax, a nord di Boston, per raggiungere la zona dell'affondamento del **TITANIC**. Noleggiata dalla compagnia di navigazione White Star Line, la *Mackay Bennett* aveva un mandato preciso: recuperare i corpi delle vittime.
Nei tre giorni successivi al naufragio molte navi evitarono la zona; temevano di incontrare iceberg ma volevano anche evitare, soprattutto le navi passeggeri, uno spettacolo che alcune testimonianze avevano descritto in tutta la sua tragicità.
Il transatlantico *Bremen* non cambiò rotta, passò per i 41° N, 51° O, ed un passeggero che si trovava sul ponte principale raccontò di aver visto galleggiare il corpo di una giovane donna. Indossava la camicia da notte e teneva fra le braccia un bambino. Un altro corpo di donna galleggiava nelle vicinanze; teneva un cane stretto a sé. Centinaia di sedie a sdraio di legno erano distribuite in un'ampia zona di mare.
Il *Mackay Bennett* giunse sul luogo del naufragio all'alba del 21 aprile. A bordo aveva un centinaio di bare, sacchi di tela, ghiaccio, materiali per preservare i corpi.
Durante la prima giornata furono recuperati circa 50 corpi. Sui resti venne fatta un'ispezione la più accurata possibile, cercando di raccogliere documenti ed oggetti personali.
Sulla base, evidentemente, di un preciso mandato, l'equipaggio del *Mackay Bennett* cercò di distinguere il più possibile i passeggeri di Prima Classe fra tutti gli altri. I primi erano puntualmente depositati nelle bare di legno; gli altri erano inseriti in sacchi di tela ma, soprattutto, restituiti al mare, seppure con quelle cerimonie religiose tipiche della marineria: avvolti in un telo ed agganciati ad un peso, i corpi scivolavano in mare su un piano inclinato.
C'era, del resto, anche un problema di spazio per le salme a bordo della nave. Con il passare dei giorni il numero dei corpi ritrovati aumentava. Fu chiesto l'invio di un'altra nave, la *Minia*, che giunse in zona il 26 aprile.
Il giorno dopo il *Mackay Bennet*t fece rotta verso Halifax con 190 salme a bordo.



FIRST LIST OF NAMES OF BODIES RECOVERED WAS RECEIVED LAST NIGHT

Steamer Mackay-Bennett Wires In List Of Twenty-Seven of Dead Recovered--All Preserved, Also Declares The Report

New York, April 22—The first list of names of bodies recovered from the Titanic disaster by the cable steamer Mackay-Bennett was received here tonight through wireless messages to the White Star Line offices. The list of twenty-seven names contain none of the several of the most prominent men who perished unless it be that of "George W. Widen," as sent by wireless refers, as is believed probable to George D. Widener of Philadelphia. The original passenger lists of the Titanic do not mention "Widen," which apparently establishes the identity of the body as that of Mr. Widener, son of P. A. B. Widener of Philadelphia, one of the directors of the White Star Line, who together with his son Harry was lost.

The list as received at the White Star Line offices is as follows:

L. M. Hoffman, Mrs. Alexander Robbins, Wm. H. Harbeck, Malcolm Johnson, A. J. Halverson, H. W. Ashe, Leslie William, A. H. Hayter, Jerry Monrose, Frederick Sutton, J. S. Gill, Ernest B. Tomlin, George Rosenshire, N. Marriott, John H. Chapman, W. Colbine, H. Greenberg, Simon Sother, N. Colas Rasher, ——— Shea, George W. Widen, Ramon Artagaveytia, Nihil Schedig, Steward No. 76, Yosite Drazenoui, R. B. Att, Deslie Gilinski.

The wireless message after listing the names concluded:

"All preserved," presumably referring to the condition of the bodies.

A number of the twenty-seven names in the list do not check up with the Titanic's passenger list, which leads to the belief that a number of the bodies recovered are members of the Titanic's crew.

Fifty-three Bodies Recovered

Halifax, N. S., April 22.—Late reports received here indicate that before darkness fell tonight the cable steamer Mackay-Bennett had recovered the bodies of 53 victims of the Titanic disaster. How many of these have been identified is not clear, but that some have not been was made certain when the MacKay-Bennett sent a wireless saying that those bodies not embalmed would be buried at sea tonight.

The intention of the Mackay-Bennett was to bring back only such bodies as were identified or identifiable while unknown bodies would be returned to the sea. The Rev. K. C. Hind of the Church of England was taken along and to him tonight fell the duty of conducting the services for those who were again consigned to the sea.

Rush orders were received here today to prepare another steamer to go in search of the dead. The cable steamer Minia was chartered and local undertakers placed 150 coffins on board, while one hundred tons of ice were stored away in the holds. A quantity of iron was also placed on board to be used in burying the unidentified.

The Minia is under orders to meet the steamer Mackay-Bennett. The Rev. Hind will be transferred to the Minia and the Mackay-Bennett will then proceed to port with the dead. The Minia sailed late tonight. She will establish wireless communication with the Mackay-Bennett at the first practicable moment and endeavor to relay all important information to the shore.

ISMAY'S SELF-POSSESSION CONSUMMATE, PHENOMENAL

Il tempo peggiorò, rendendo impossibile il recupero di altri corpi. Con 15 salme a bordo la *Minia* tornò a Halifax. Nelle settimane successive alcune navi di passaggio trovarono altri corpi. Il 14 maggio l'*Algerine* recuperò i resti di James McGrady, uno dei camerieri del ristorante di prima classe. L'ultimo recupero avvenne da parte della nave passeggeri *Oceanic*, in una zona lontana dal luogo del naufragio circa 200 miglia. Fu avvistata una scialuppa di salvataggio; al suo interno, invaso da 3 centimetri d'acqua, si trovavano tre corpi, quelli di un passeggero di Chicago e di due membri dell'equipaggio.

Nessuna altra vittima fu più ritrovata. In totale i corpi recuperati furono 328.

All'impresa John Snow and Co. è stata appaltata la triste incombenza di imbalsamare e preparare i morti per la sepoltura. I corpi, caricati sulle carrette trainate da cavalli, sono stati presi nella processione lungo la via del nord ad un obitorio provvisorio situato nella pista di pattinaggio di Mayflower.

Gli impresari delle pompe funebri hanno svolto un diligente lavoro per identificare ogni vittima basata sugli effetti personali, sui referti medici e sui documenti ufficiali.
Il lavoro di riconoscimento delle salme ha richiesto due settimane.
Halifax ha commemorato la perdita del **TITANIC** con una serie di servizi religiosi attraverso la città. I servizi di sepoltura si sono tenuti tra il 30 maggio ed il 12 giugno in tre cimiteri differenti; Halifax è diventato, nelle parole di un medico, "una città dei funerali"

Le due morti del Colonnello John Jacob Astor

Per molti anni, un dato di fatto, fra i ricercatori del **TITANIC**, fu che il colonnello John Jacob Astor abbia perso la sua vita in seguito alla caduta di un fumaiolo mentre lui stava lottando per la sopravvivenza in mare, vicino al luogo dell'affondamento. Questa ipotesi si era sempre basata sul fatto che il corpo del Col. Astor, quando fu recuperato dal Mackay Bennett alcuni giorni dopo il disastro, era stato deformato ed impregnato di uno strato di fuliggine. Ma questa affermazione è esatta?
Malgrado un'ampia ricerca del rapporto originale, che indicò come il corpo del Col. Astor fosse stato schiacciato ed annerito da uno strato di fuliggine, solo un sopravvissuto, sostenne questa tesi. Archibald Gracie scrisse: "Per il fatto che io non vidi mai più tardi il Colonnello Astor sul ponte delle imbarcazioni, ed anche perché il suo corpo, quando il **TITANIC** affondò, fu schiacciato, io sono dell'opinione che lui incontrò il suo fato quando le caldaie si strapparono dalle loro sedi."
Il lettore immediatamente noterà che Archibald Gracie non ci suggerisce affatto che il corpo fu annerito da fuliggine. Il particolare circa la fuliggine può essere giusto un'aggiunta letteraria successiva del Gracie alla quale aderirono diversi storici circa la causa esatta della morte del colonnello Astor. Malgrado l'affermazione di Archibald Gracie che il corpo del colonnello Astor era stato schiacciato, tuttavia, sono riuscito a individuare alcuni dettagli, sconosciuti al testimone oculare, che hanno fatto sorgere un dubbio serio sulla morte del colonnello Astor.
Esaminiamo questi elementi.
Gerald Ross (un elettricista del *Mackay-Bennett*) dichiarò: "Ho assistito al recupero del corpo del Col. Astor." (Il cadavere venne recuperato il 22 aprile e contrassegnato con il numero 124). Come gli altri, galleggiava ed indossava un giubbotto di salvataggio. Entrambe le braccia era distese verso l'alto. La faccia era gonfia ed una mascella era malconcia. Era vestito da uomo di affari. Il suo orologio, una cosa costosa, coperto con i diamanti, penzolava dalla sua tasca. Si era fermato alle 3:20. Praticamente tutti gli altri orologi sui corpi che abbiamo recuperato si erano fermati alle 2:10. La catena dell'orologio era di platino."

NO. 124 – MALE – ESTIMATED AGE 50 – LIGHT HAIR & MOUSTACHE

CLOTHING – Blue serge suit; blue handkerchief with "A.V."; belt with gold buckle; brown boots with red rubber soles; brown flannel shirt; "J.J.A." on back of collar.

EFFECTS – Gold watch; cuff links, gold with diamond; diamond ring with three stones; £225 in English notes; $2440 in notes; £5 in gold; 7s. in silver; 5 ten franc pieces; gold pencil; pocketbook.

FIRST CLASS NAME–J.J.ASTOR

John Snow (l'impresario di pompe funebri che serviva a bordo sempre del *Mackay-Bennett*) fece la seguente osservazione: "Il corpo del colonnello Astor era in un eccellente stato di conservazione. Era vestito in abito da sera. Il suo bell'orologio d'oro penzolava da una delle sue tasche, come se la avesse guardato appena prima dell'affondamento. C'erano 2.500 dollari nelle sue tasche."
Il capitano Richard Roberts (il comandante dello yacht degli Astor) fu il primo ad osservare il corpo del suo datore di lavoro quando fu portato a Halifax. "Le sue caratteristiche fisiche", egli affermò, "erano intatte, la faccia era scolorita soltanto un pò dall'acqua. Quando il corpo è stato recuperato era abbigliato come era solito vestire il Colonnello, e sugli abiti vi erano le sue iniziali. Aveva

diversi contanti. Il Col. Astor aveva anche una cintura con una fibbia d'oro, che era nella famiglia da anni. E' da questi elementi e dai documenti trovati nelle sue tasche che fu identificato."
Anche se le tre testimonianze differiscono in qualche particolare, tutti e tre sembrano però confermare il fatto che il corpo del Colonnello Astor non fu schiacciato, annerito da fuliggine o sfigurato in un modo da suggerire che fosse stato ucciso da una caldaia piuttosto da un fumaiolo. Anzi l'opposto.
Il certificato di morte redatto reca:
Name of deceased — John Jacob Astor.
Sex — M.
Age — 47.
Date of death — April 15, 1912.
Residence, street, etc. — 840 Fifth Av.,. N.Y.C.
Occupation — Gentleman. Married.
Cause — Accidental drowning. S. S. **TITANIC** at sea.
Length of illness — Suddenly.
Name of physician in attendance.

La famiglia Allison

La storia della famiglia Allison costituisce un esempio caratteristico del panico, dell'isteria, ma anche del sangue freddo, di cui diedero prova i passeggeri che, per la maggior parte la conoscenza del pericolo che corsero, giocarono la loro vita contro il tempo, al momento del naufragio del **TITANIC**.
È anche un esempio che colpì famiglie; calunnie e menzogne che durarono molti anni dopo il dramma.

Il 10 aprile 1912, la famiglia Allison imbarcò sul **TITANIC**, a Southampton: era composta Hudson Allison, la moglie Bessie, i loro due bambini ed i loro quattro domestici. Del gruppo di otto persone, quattro soltanto raggiunsero New York.
Ecco la loro commuovente storia.
Hudson Joshua Creighton Allison, nacque nel 1881 a Chesterville, Ontario, nel Canada, era un giovane e brillante intermediario di banca di Montreal. Nel dicembre 1907, aveva sposato Bessie Waldo Daniels, nata nel 1886 a Milkwaukee, Wisconsin. Dalla loro unione erano nati due bambini: Helen Lorraine, nata nel 1909, e Hudson Trevor, nato nel 1911. Gli Allison ed i loro figli si erano recati in Inghilterra dove Hudson, doveva partecipare ad un consiglio d'amministrazione della British Canadian Lumber Corporation a Londra. Durante il suo soggiorno, la coppia aveva fatto battezzare piccolo Trevor ed aveva comperato dei cavalli. Allo stesso tempo, aveva assunto dei domestici: George Swane, 18 anni, che era stato impiegato come autista, Amelia Mildred Brown, coetanea di George, in qualità di cuoca, Sarah Daniels, 33 anni, come cameriera personale di Bessie Allison, ed Alice Cleaver, 22 anni, come nursey di Trevor. Alice Cleaver era stata assunta di tutta fretta, in sostituzione della bambinaia che si era licenziata pochi giorni prima. Come numerosi altri passeggeri, gli Allison aveva modificato i loro progetti di ritorno negli Stati Uniti in modo da viaggiare sul **TITANIC** con amici. Occupavano, sul ponte C, le camere di prima classe C22-C24-C26 composta da 3 camere: la coppia Allison e Lorraine probabilmente nella C24-26), ed Alice Cleaver e Trevor probabilmente C22 mentre Sarah Daniels occupava probabilmente una camera vicina: la D22. I due domestici George e Mildred occupavano cabine di seconda classe sul ponte F. Durante la traversata, Alice Cleaver manifestò un costante nervosismo. Bessie Allison dovette spesso ripetergli le sue istruzioni ed aiutarla a prendere cura dei bambini. Lorraine giocava nel Caffè Veranda con gli altri bambini di prima classe. Hudson e Bessie prendevano parte ai pranzi nella sala di prima classe, sul ponte D. La sera del 14 aprile 1912, i due coniugi cenarono insieme al maggiore Arthur Peuchen ed a Harry Molson, entrambi originari di Montreal. Bessie condusse

Lorraine per un breve momento nella sala da pranzo per mostrarle come era era grazioso questo posto.
Quando tutti erano coricati, vi fu l'impatto con un iceberg. Nessuno degli Allison fu svegliato dalla collisione, ma quando la nave si fermò, Sarah Daniels avvertì che qualcosa non andava. Si alzò ed andò a bussare alla porta della camera dei coniugi Allison. Hudson Allison sonnolente gli rispose e la riassicurò dicendo che tutto andava bene e che, in qualunque caso, la nave non poteva affondare. Tuttavia, Sarah Daniels non fu convinta. Iniziò ad informarsi e quindi bussò nuovamente alla porta dei suoi padroni. Hudson Allison rispose nuovamente ma, questa volta, Sarah Daniels lo afferrò la braccio per persuaderlo. Allison irritato, gli rimproverò che così facendo poteva svegliare la famiglia e gli disse di tornare a dormire. Sarah tornò nella sua camera ma, questa volta, mise il suo cappotto. Alice Cleaver era sveglia, ma esitò a svegliare piccolo Trevor; poiché nessuno non si interessava veramente di sapere ciò chi avveniva, Sarah Daniels uscì. Precipitandosi nella corridoio, la domestica di casa Allison urtò uno steward che, di fretta, gli sistemò il giubbotto di salvataggio attorno alla vita. Protestò e gli disse che doveva tornare informare i suoi datori di lavoro. Lo steward la riassicurò subito dicendogli che lo avrebbe fatto lui stesso e Sarah continuò il suo cammino fino al ponte delle imbarcazioni. Quando raggiunse il ponte, un membro d'equipaggio la prese con un braccio e la spinse verso la scialuppa numero 8. Sarah Daniels protestò nuovamente, dicendo nuovamente che aveva bisogno di informare i suoi datori di lavoro. L'uomo d'equipaggio la riassicurò dicendo che si trattava soltanto di una misura precauzionale e che in un secondo momento si sarebbe occupata dei propri padroni. Infine Sarah accettò di essere aiutata a salire nella barca. Alle 1:10, la scialuppa 8 fu messa in mare.
Sul ponte C, Hudson Allison si era infine reso conto che qualcosa di grave si stava accadendo. Lasciò la sua famiglia ed uscì per valutare la situazione; durante l'assenza del marito, Bessie Allison cominciò a vestirsi nella sua camera. Era tuttavia troppo nervosa; Alice Cleaver entrò ed aiutò la sua padrona ad indossare una camicia ed un completo e la pelliccia. Abbottonò i suoi stivaletti e gli versò un bicchiere di cognac.
I due bambini, Lorraine e Trevor dormivano sempre. Uno steward entrò in camera e chiese a tutti di indossare i giubbotti di salvataggio e salire sul ponte, ordine del capitano. Le due donne iniziarono maggiormente ad avere paura, in particolare Bessie, fu presa da isteria. Alice Cleaver non aveva la minima idea dove si trovavano Sarah Daniels ed Hudson Allison, e Bessie Allison era risoluta a non lasciare la cabina. Alice Cleaver decise di agire di propria iniziativa. Incapace di calmare la sua padrona, prese il piccolo Trevor, lo avvolse in una coperta che si trovava sulla sua culla e, prima che Bessie Allison potesse fermarla, uscì nel corridoio, e lasciò sole Bessie e Lorraine. La Cleaver incrociò Hudson Allison che sembrava completamente smarrito, e non la riconobbe. Alice Cleaver raggiunse il ponte delle barche, fino alla scialuppa N° 11. Il bambino fu consegnato allo steward William Faulkner. Siccome teneva il bambino, Faulkner poté prendere posto nella barca. La barca era scesa con Alice Cleaver, Trevor Allison e Mildred Brown, la cuoca, che aveva per un caso fortuito si imbarcata nella stessa barca. Quando la scialuppa fu messa al mare, erano la 1:45 della notte.
Hudson Allison cercò sui ponti il piccolo Trevor ed Alice Cleaver. Invano.
Bessie Allison fu molto probabilmente invitata a prendere posto, con Lorraine, a bordo di una scialuppa di salvataggio, cosa che fece. Ma all'ultimo momento, rifiutò di lasciare la nave senza il suo bambino. Tirò fuori Lorraine dalla barca e si mise a cercare Alice e Trevor. Secondo una dichiarazione all'inchiesta americana il maggiore Arthur Peuchen, diede una versione leggermente diversa: "Bessie Allison avrebbe potuto lasciare la nave in sicurezza perfetta. Ma qualcuno gli annunciò che suo marito si trovava in una scialuppa che stava scendendo sul bordo opposto e, con la sua piccola figlia, ella si precipitò fuori della barca. Apparentemente, guadagnò l'altro bordo e constatò che il marito non era lì. Durante questo tempo, la nostra barca era partita." Quando la scialuppa numero 6 fu messa in mare, erano le 0:55.
Hudson, Bessie e Lorraine Allison non lasciarono la nave e tutti tre furono vittime del naufragio. Lorraine Allison fu la sola bambina di prima classe ad avere così perso la vita. Il corpo di Hudson Allison fu trovato i giorni seguenti dalla *Mackay-Bennett*. Quello di Bessie Allison, se fu trovato,

non fu mai identificato. Quello di Lorraine Allison non fu mai trovato. Il corpo di George Swane, l'autista degli Allison, fu trovato dal *Mackay-Bennett* ed inumato, tomba 294, al cimitero di Fairview ad Halifax. Il giorno dopo della tragedia, a bordo della nave soccorritrice *Carpathia*, Alice Cleaver e Sarah Daniels si resero conto che con Trevor Allison e la cuoca Mildred Brown, erano le sole sopravvissute del gruppo. Alice rifiutò di lasciare a chiunque occuparsi del piccolo Trevor. Il 18 aprile 1912, quando la *Carpathia* attraccò a New York, i giornalisti scorsero nella folla Alice Cleaver che recava con sè Trevor e presentirono notizie interessanti. Quando si rivolsero ad ella, Alice Cleaver disse loro che si chiamava "Jane". Non sospettarono nulla e la salutarono, nei loro articoli, come un'eroina che hanno appena salvato un bambino. Abbastanza stranamente, la stampa notò che questa "Jane" non era molto diversa da Miss K. T. Andrews, il cui nome appariva come "sig. Allison e la sua bambinaia" sull'elenco dei superstiti. Per dargli un volto più piacevole, la maggior parte dei giornali modificò la fotografia di Alice. Il giornale della città natale degli Allison mostrò tuttavia il suo vero aspetto. Il 24 aprile 1912, il New York Herald pubblicò un articolo che riferì (nonostante alcune inesattezze) il salvataggio del piccolo Trevor. Agli occhi delle famiglie di Hudson e Bessie Allison, non c'era tuttavia nulla di eroico nella condotta di Alice Cleaver. La accusarono di essere indirettamente responsabile dei decessi di Hudson e Bessie come pure della piccola Lorraine. Le due famiglie erano persuase che Hudson e Bessie Allison avessero passato gli ultimi momenti della loro esistenza a cercare freneticamente il loro bambino. Non avrebbero mai abbandonato la nave senza sapere con certezza che il loro figlio non si trovava più a bordo.
Sulle circostanze della scomparsa della famiglia Allison, molte questioni rimangono aperte ancora oggi. Bessie e Lorraine Allison presero posto nella scialuppa N° 6 ma la lasciarono per cercare Hudson. Questa barca partì senza di loro alle 0:55. Si può dunque supporre che Bessie fosse stato fortemente invitata a partire e che Hudson avesse contribuito a persuaderla. Una volta nella barca, cambiò parere per raggiungere suo marito. L'ultima scialuppa che partire fu il canotto pieghevole D, alle 2:05. Ci fu dunque un intervallo di più di un'ora che permise molto certamente a Bessie di trovare Hudson, e durante il quale altre scialuppe partirono. Si sa che Bessie si trovava in uno stato di grande panico e d'isteria ma che Hudson era probabilmente più in grado di valutare ragionevolmente la situazione. Come spiegare allora, nonostante la volontà di Bessie di restare con lui e trovare piccolo Trevor, Hudson non abbia potuto persuadere Bessie ad imbarcarsi nuovamente? Cosa avvenne che gli impedì di agire così? Accettando il fatto di restare tutti e tre insieme e sperando di trovare Trevor, Hudson e Bessie non condannarono anche Lorraine? Non esistono probabilmente risposte esatte a tutte queste domande.
Alice Catherine Cleaver, 22 anni, iniziò a lavorare come bambinaia a servizio di famiglie inglesi in vista. Fu impegnata per una sostituzione all'ultimo minuto da Hudson e Bessie Allison come nursey del loro bambino Trevor.
Nel libro "**TITANIC**, la grande storia illustrata" di cui è l'autore, Don Lynch afferma che Alice Cleaver fu accusata, nel 1909, dell'omicidio di un bambino che aveva messo al mondo fuori dal matrimonio. Egli riprese le insinuazioni che corsero all'epoca sulla bambinaia di Trevor Allison. Sembrò, tuttavia, che Alice Cleaver (la sopravvissuta del **TITANIC**) era stata confusa con un'altra donna chiamata Alice Mary Cleaver. L'errore manifesto indusse i membri della famiglia, in Inghilterra, ad intentare un'azione giudiziaria contro coloro che pubblicarono notizie così tendenziose. Per ragioni ancora non chiarite, questa sfida giuridica fu, più tardi, abbandonata. Benché la questione rimanga ancora aperta oggi, si può affermare che non esistette alcuna prova che dimostrò che la Alice Cleaver, che si trovava a bordo del **TITANIC**, non era altro che "nursey competente" e, più tardi, coniuge ed madre completamente rispettabile. Nulla, effettivamente, permetteva di calunniare la sua persona. Il 10 aprile 1912, quando il **TITANIC** era in procinto per partire da Southampton per l'America, questa Alice Mary Cleaver, si trovava in prigione in Inghilterra dove scontava la sua pena. Evidentemente, non avrebbe potuto essere quella che si imbarcò come bambinaia degli Allison. Ha dunque in comune soltanto l'omonimia con la Cleaver nursey.
Il 21 aprile 1912, una cerimonia religiosa alla memoria della famiglia Allison ebbe luogo nella Eglise Méthodiste Douglas di Montreal. Il corpo di Hudson Allison (N° 135) fu riportato nella sua

città di Chesterville dove fu inumato nel Maple Ridge Cemetery. Il monumento funebre ricorda anche la moglie Bessie e sua figlia Lorraine.
La storia degli Allison è ben lungi da apporre la parola fine. Nel corso dell'autunno 1940, una storia apparve sul Philadelphia Inquirer sotto il titolo "Alien Told She Escaped From the **TITANIC**" ("Una straniera dice che è sfuggita al naufragio del **TITANIC**"). Riferiva che una cittadina britannica chiamata Lorraine Kramer aveva creduto, per 28 anni, di essere figlia di genitori inglesi. Si presentò anche in occasione di un'emissione radiofonica americana, ed affermò essere Lorraine Allison. Sostenne che al momento del naufragio del **TITANIC**, era stata affidata ad un uomo chiamato Hyde che l'aveva messa in salvo e l'aveva in seguito portata nel Mid West americano. La questa signora Kramer si mise immediatamente in relazione con i due rami della famiglia di Lorraine Allison. Le sue pretese furono contestate dalla signora Lilian Allison di Montreal, la vedova di George, fratello di Hudson Allison. Nella loro qualità di tutori di Trevor Allison, George e Lilian avevano ereditato parte principale della fortuna immobiliare dei genitori del bambino dopo il decesso di quest'ultimo nel 1929. Se Lorraine Kramer fosse stata realmente Lorraine Allison, poteva pretendere alla successione dei "genitori", a scapito di Lilian. Lorraine Kramer insistette tuttavia, affermando che desiderò soltanto trovare una famiglia. A sostegno del suo reclamo, tenne conto di memorie straordinariamente precise di un bambino di 2 anni e mezzo, ed affermò di possedere ancora molti gioielli di famiglia. Pretese anche di essere in possesso del diario che il suo soccorritore, il sig. Hyde, avrebbe tenuto durante quegli anni. Lorraine Kramer affidò i suoi interessi ad un uomo di legge, Arthur Flynn. A seguito delle "ricerche" di quest'ultimo, l'affare diventò sempre più rocambolesco. Il "sig. Hyde" che aveva salvato Lorraine sarebbe stato Thomas Andrews, il progettista del **TITANIC**. Andrews avrebbe diviso la cabina del medico della *Carpathia*, con la ragazza e con Bruce Ismay. Quest'ultimo avrebbe pagato Andrews perché "scomparisse" affinché nessuno non potesse affermare che il **TITANIC** navigasse troppo veloce. Più tardi, mentre Lorraine ed Andrews traslocarono di città in città, avrebbero ricevuto le visite di Bruce Ismay, di George Allison (che avrebbe anche pagato Hyde/Andrews perché dissimulasse Lorraine ed le fosse impedito di ereditare della fortuna degli Allison), e della sorella di Andrews, una certa "signora Gray". L'indice rivelatore fu che questa "signora Gray" portava lo stesso pseudonimo di quello della donna sconosciuta alla quale Alice Mary Cleaver aveva dichiarato di aver affidato il suo bambino in occasione del suo processo in 1909.
Lilian Allison, la zia del bambino, dichiarò che era stata in contatto con Alice Cleaver e che la vecchia nursey gli aveva confermato che non aveva potuto salvare Lorraine dal naufragio del **TITANIC**. Tuttavia, nessuna lettera, nessun indirizzo di questa Alice Cleaver poté essere prodotto. Sembra più probabile che, a causa del legame con questo nome della "signora Gray", che Alice Cleaver aveva fornito a Lorraine Kramer delle informazioni sulla famiglia Allison. In ogni caso, presunta Lorraine Allison persistette nella sua rivendicazione per oltre dieci anni fino alla morte del suo consulente, Arthur Flynn, verificatasi nel 1951. Affermò, allora, che le sue cartelle, compreso il "diario" di Hyde/Andrews, erano andate distrutte in un incendio. Quindi partì nell'Ovest e la famiglia Allison ne non intese più mai parlare di questa storia.
Un'altra storia incredibile corse sulla piccola Lorraine Allison... Ella sarebbe stata la figlia naturale di Thomas Andrews e di Florence Maybrick e sarebbe stata introdotta illegalmente negli Stati Uniti da una certa Bessie Allison, secondo ordini dati nientemeno che dalla regina Alexandra, moglie del re Edoardo VII. Questo fu il motivo per cui Lorraine Allison, Thomas Andrews ed il comandante Edward J. Smith, tutti e tre furono così abilmente nascosti per anni.

Ciò supera l'intendimento... Non era tuttavia scopo di questa pagina le soluzioni di questi "misteri" che, menzogne, falsità e calunnie, hanno mantenuto in vita per tanti anni...

La storia di Rhoda Abbott

Rhoda Abbott era una superstite del **TITANIC**. Rhoda si è distinta, in quella notte fatale, per il fatto di essere stata l'unica donna sopravvissuta realmente dall'acqua fredda dell'Atlantico: tutte le altre donne scampate alla tragedia occupavano posto nelle scialuppe di salvataggio. Rhoda è sopravvissuta, ma ha sofferto mentalmente per il resto della sua vita: aveva già sofferto una separazione ed un difficile divorzio un anno prima.
Ella aveva comprato i biglietti per fare ritorno negli Stati Uniti a bordo del *Providence* nell'aprile del 1912 quando, a causa dello sciopero nazionale del carbone in Inghilterra, si rese necessario prelevare il carbone da altre navi per permettere al **TITANIC** di salpare, e quindi le sistemazioni di Rhoda furono cambiate: da un vecchio e piccolo bastimento al magnifico e gigantesco **TITANIC**!

La famiglia Abbott viaggiò in treno fino a Southampton e qui si imbarcò sul favoloso **TITANIC**, seppur in terza classe.Dopo l'imbarco, Rhoda ed i suoi figli, Eugene (tredici anni) e Rossmore (nella fotografia qui a destra, sedici anni), trovarono le loro sistemazioni nelle cuccette a loro riservate a poppa della nave. Mentre Rhoda fu impegnata nel disimpegno della cabina per i prossimi giorni, i ragazzi dedicarono il loro tempo ad esplorare l'enorme nave. Rhoda fece la conoscenza di Amy Stanley, Emily Goldsmith e May Howard che occuparono le cabine vicine. Il viaggio fu abbastanza tranquillo con i ragazzi vagarono per i corridoi ed i ponti della nave e Rhoda che passò il tempo conversando con le signore da poco conosciute.

La famiglia si era appena ritirata per la notte la domenica del 14 aprile, quando furono svegliati da una scossa improvvisa, da un rumore terribile e da un suono raschiante che proveniva dal lato della nave. Hanno subito ipotizzato che qualcosa non andava, i ragazzi percepirono l'inizio di un'avventura e che fu così che si recarono sul ponte per scoprire che cosa era accaduto. Rhoda preferì aspettare qualche inserviente. Qualcuno nel corridoio gli riferì che tutto era sotto controllo e che poteva tornare a dormire. Con loro disappunto, Eugene e Rossmore furono invitati, dagli uomini in servizio, a tornare alle loro cuccette e rimanere lì con la loro madre. All'incirca alle 0:15, Rhoda ed i ragazzi furono destati improvvisamente da un cameriere che aprì di scatto la loro porta gridando loro di salire sui ponti e di indossare i giubbotti di salvataggio. La serietà della situazione non fu realizzata subito da Rhoda ed i ragazzi: con indifferenza si vestirono ed indossarono i giubbotti di salvataggio. Una volta nel corridoio trovarono tantissime altre persone e decisero di seguire la catena umana che si muoveva, e passando attraverso una paratia stagna aperta salirono uno scalone che conduceva al ponte superiore. Qui si ritrovarono insieme a uomini, donne e bambini di terza classe nella zona del salone di seconda classe. Soltanto alle donne ed i bambini fu permesso oltrepassare il cancello di accesso, che era sorvegliato da parecchi uomini dell'equipaggio. In qualche modo, Rhoda riuscì a passare con i due figli dal cancello. Dopo, essere saliti sul ponte delle imbarcazioni, furono condotti lentamente in avanti, facendo attenzione a muoversi per non inciampare nelle corde lasciate dalle scialuppe di salvataggio già calate in mare. Nel frattempo l'ultimo dei razzi di segnalazione fu sparato dalla zona del ponte di comando della nave. Raggiunsero infine la scialuppa di salvataggio dal lato di dritta della nave: era l'ultima, il canotto pieghevole C. Soltanto le donne ed i bambini furono fatti passare attraverso un cordone umano predisposto da un gruppo di uomini dell'equipaggio, responsabili del carico della questa barca.

Rhoda guardò ansiosamente se Emily e Frankie Goldsmith, May Howard, e Amy Stanley erano nella lancia di salvataggio. Come entrò nella barca, il suo instinto materno ha subito cercato i suoi figli. Amy Stanley si è ricordata della tristezza di quello sguardo ed ha ritenuto che Rhoda volesse stare unita ai suoi figli e perire, se necessario, con loro. Il canotto pieghevole C fu calato nelle scure acque atlantiche alle 2:00 circa senza Rhoda, che nel frattempo era scesa, Eugene e Rossmore. Tutti e tre gli Abbott erano in piedi sul ponte inclinato del **TITANIC** con l'acqua che lentamente montava sempre più vicino alla loro posizione. Nel frattempo un gruppo di membri dell'equipaggio stava provando a calare in mare il pieghevole A, collocato in cima al tetto del quartiere degli ufficiali. I teloni furono rimossi e la barca era quasi pronta per l'imbarco quando **TITANIC** iniziò la sua immersione finale. I passeggeri, Rhoda ed i suoi figli inclusi, e la squadra che erano in procinto di imbarcarsi sul pieghevole A, furono travolti dall'acqua. Rhoda ebbe appena il tempo di stringere le mani dei figli prima che essi fossero spazzati via dall'inizio dell'affondamento. Ha lottato per tenerle strette ma inutilmente, e fu inghiottita spietatamente dal mare. Lottando per la sopravvivenza e con il respiro affannoso, Rhoda provò vanamente di individuare i suoi figli nella massa di persone che la circondavano nelle gelide acque. Una mano forte afferrò il suo braccio: Rhoda fu presa a bordo del pieghevole A che contava già oltre venti persone nella barca. Le ore passarono inesorabilmente e l'ipotermia richiese il relativo tributo. Uno per uno, i morti furono gettati in mare. August Wennerstrom, uno degli occupanti del pieghevole, più successivamente dichiarò: "Tutta la sensibilità ci ha lasciò, quando qualcuno morì, lo abbiamo gettato immediatamente fuori bordo per dare meno tensione alle persone a bordo, un poco più spazio ed allo stesso tempo per alleggerire il peso della barca". Quando l'ufficiale Lowe infine arrivò con la scialuppa di salvataggio 14, solo venti erano sopravvissuti a questa ardua prova e Rhoda fu uno di loro.
Gli occupanti del pieghevole A vennero trasferiti sulla scialuppa facente capo all'ufficiale Lowe ed il pieghevole A fu abbandonato alla deriva, con altri morti a bordo. Rhoda era quasi incosciente durante il nuovo trasferimento a bordo della *Carpathia*: fu il fuochista del **TITANIC** Thomas Threlfall ad aiutarla a salire sulla nave di salvataggio. Rhoda fu in delirio per gran parte del viaggio della *Carpathia* verso New York: Amy Stanley si occupò gentilmente di lei. All'arrivo a New York, Rhoda fu una degli ultimi superstiti a sbarcare e venne poi trasportata all'ospedale St. Vincent a Manhattan. Ha vissuto, per il resto della sua vita, con gravi problemi respiratori come conseguenza della sua esperienza del **TITANIC**. Il suo recupero fu molto lento. L'esperienza l'aveva segnata fisicamente e svuotata mentalmente. Passò molti mesi ad addolorandosi per i figli persi: il corpo di Eugene non fu mai recuperato mentre il corpo di Rossmore, contrassegnato con il numero 190, fu sepolto in mare il 24 aprile

M 14488

LIVERPOOL, April 16th, 1912.

Sir Walter J. Howell, K.C.B.,
Marine Department, Board of Trade,
7, Whitehall Gardens,
London, S.W.

Dear Sir,

Further to our communication of yesterday we were extremely sorry to have to send you the following wire this morning :-

"Referring telegram yesterday 'Titanic' deeply grieved
"say that during night we received word steamer foundered
"about 675 souls mostly women and children saved".

which we now beg to confirm.

Yours faithfully,

For ISMAY, IMRIE & CO.

The New York Times.

TITANIC SINKS FOUR HOURS AFTER HITTING ICEBERG; 866 RESCUED BY CARPATHIA, PROBABLY 1250 PERISH; ISMAY SAFE, MRS. ASTOR MAYBE, NOTED NAMES MISSING

The Lost Titanic Being Towed Out of Belfast Harbor.

PARTIAL LIST OF THE SAVED.

New York American

J. J. ASTOR LOST ON TITANIC

1,500 TO 1,800 DEAD

John Jacob Astor was among the passengers who went down with the ship, according to a wireless dispatch received by Bradstreets last night from the liner Olympic. Mrs. Astor was saved and is being brought to shore by the Carpathia.

The Wireless Operator at Cape Race, Newfoundland, Flashes: "Eighteen Hundred Lives Have Been Lost in the Wreck of the Titanic."

LEWISTON EVENING JOURNAL

LATEST NEWS FROM WRECKED TITANIC DOES NOT LESSEN ITS MAGNITUDE

SKELTON TO RUN FOR CONGRESS

Lewiston Man Decides to Go into the Republican Primaries.

Will Stand on a Platform That Advocates the People's Cause.

THE ILL-FATED TITANIC.

WHERE THE TITANIC SANK

Over Thirteen Hundred People Still Remain Unaccounted For.

Most of the Eight Hundred Saved Were Women and Children.

Every Male Passenger Who Remained Aboard Believed to Have Gone Down.

UNDERWRITERS AT LLOYDS STAGGERED AT THE NEWS

FORMER LEWISTON WOMAN AMONG THE SURVIVORS

The World.

TITANIC SINKS; FEAR 1,500 LOST; ONLY 675 ARE KNOWN TO BE SAVED

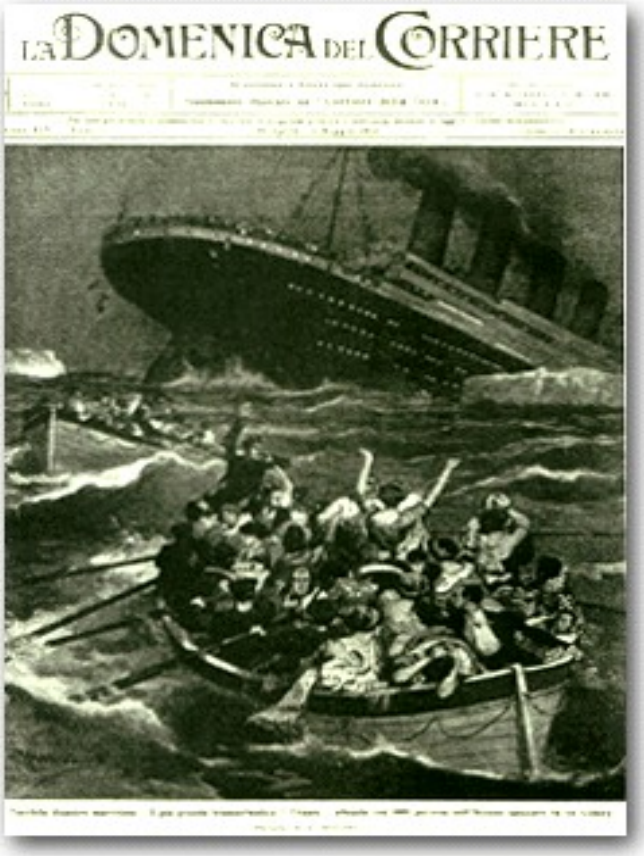
THE LOST LINER, HER POSITION AND THAT OF OTHER SHIPS WHEN SHE HIT ICEBERG

White Star Official Admits Probability of the Greatest Disaster in Marine History—Rescued Are Mostly Women and Children—J. J. Astor Rumored Lost But Bride Saved.

MANY NOTED MEN ARE FEARED TO BE DROWNED

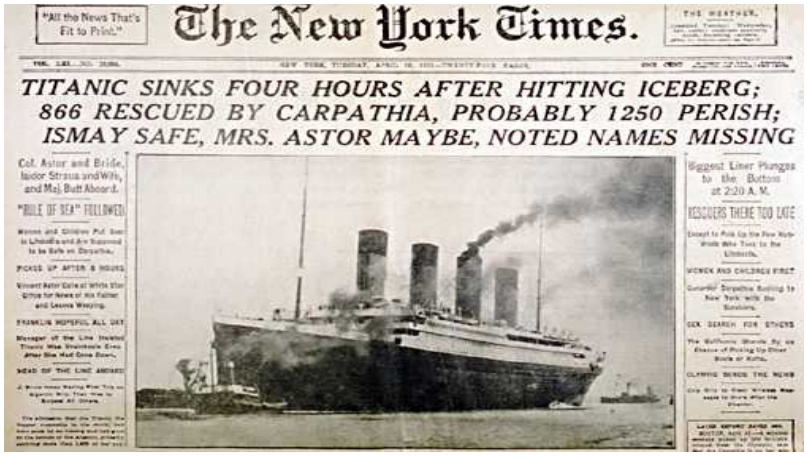
SHIP THOUGHT UNSINKABLE DUE TO MANY BULKHEADS

LINE'S OFFICIALS BELITTLED DISASTER, REASSURED ALL INQUIRERS UNTIL 7 P. M.



LA DOMENICA DEL CORRIERE

Il ruolo dei media


"All the News That's Fit to Print."

The New York Times.

TITANIC SINKS FOUR HOURS AFTER HITTING ICEBERG; 866 RESCUED BY CARPATHIA, PROBABLY 1250 PERISH; ISMAY SAFE, MRS. ASTOR MAYBE, NOTED NAMES MISSING

Col. Astor and Bride, Isidor Straus and Wife, and Maj. Butt Aboard.

"RULE OF SEA" FOLLOWED

Biggest Liner Plunges to the Bottom at 2:20 A. M.

RESCUERS THERE TOO LATE

Circa 1.500 persone persero la vita quando il 15 aprile 1912 il **TITANIC** affondò.
Durante i tre giorni fino a che la *Carpathia* non entrò nel porto di New York con i 705 superstiti, l'interesse maggiore dei media fu nel sapere i particolari dell'incidente, chi era sopravvissuto e chi era morto. Poiché il broadcasting non esisteva ancora come lo intendiamo attualmente, i giornali "maneggiarono" alcune delle notizie trapelate.
Il New York Herald fu interessato specialmente ad esporre i fatti mentre il New York Times, secondo una testimonianza successiva di Guglielmo Marconi, riuscì ad ottenere i diritti esclusivi della storia del telegrafista del **TITANIC** Harold Bride pagando la cifra di 500 dollari. L'uso della radio per la comunicazione durante il disastro ha generato una vasta pubblicità circa il grande valore di una tecnologia che era ancora molto nuova per la maggior parte della gente.
Robert Huntson fu il responsabile della stazione radio di Cape Race durante il disastro del **TITANIC** e fu colui che ricevette i messaggi dalla nave e prese le note dei messaggi intercorsi fra la *Carpathia* ed il **TITANIC**. Quando fu noto che la *Carpathia* stava trasmettendo a Cape Race le liste dei superstiti, diverse stazioni radio di molti luoghi, che avevano apparecchi radioriceventi, furono mobilitate.
Tra i luoghi di ricezione ci fu la stazione radio American Marconi, situata in cima ai grandi magazzini Wanamaker di New York. Secondo David Sarnoff, responsabile di quella stazione e futuro presidente della Radio Corporation America, fu lui, dalla sua sede di New York, il primo a sapere la notizia dell'affondamento del **TITANIC**. Le azioni di Sarnoff furono lodevoli e riconosciute dallo stesso Guglielmo Marconi, ma al contrario la sua leggenda fu autogenerata: Sarnoff non fu però quasi certamente il primo a ricevere la notizia del disastro: tuttavia è difficile stabilire chi, in America in primo luogo, sentì queste notizie.
Tornando a Sarnoff egli raccontò che, qualche giorno dopo l'affondamento del **TITANIC** e prima che la *Carpathia* giungesse a New York, Vincent Astor, padre di John Jacob Astor, ed i figli di Isidor Straus furono fra coloro che lo osservarono mentre fu intento a trascrivere la lista dei superstiti.
Come scritto altre persone si accreditarono erroneamente come essere state le prime persone, negli Stati Uniti, ad aver sentito parlare dell'affondamento del **TITANIC** ed anche di essere state la sola fonte di informazioni. Nella realtà la sola American Marconi ebbe un accordo a fornire ai giornali della Hearst Corporation le informazioni ricevute dalla stazione Wanamaker di New York. In quella stazione almeno tre operatori qualificati erano di servizio: ognuno provò ad ottenere e trasmettere i messaggi. Il clamore della notizia si sviluppò così forte che le stazioni ufficiali cercarono di far tacere (un'operazione impossibile) in qualche modo i dilettanti.
Molte persone che ebbero parenti o amici a bordo del **TITANIC** e fecero di tutto per sapere qualche notizia dei propri cari. Fu così, che il presidente degli Stati Uniti William Howard Taft, che vedendosi a sua volta negata la richiesta di informazioni su di un suo consigliere (Archibald Butt) che era a bordo del **TITANIC**, ordinò a tutte le altre stazioni di non interferire nella ricezione delle notizie ufficiali.

Arrivano i superstiti

Molti testimoni di quell'alba piovosa del 18 aprile 1912 ricordarono, nei decenni successivi, che l'odore del magnesio esploso dai flash delle macchine fotografiche aveva occupato tutta l'area del molo 54. Centinaia di reporter e, soprattutto, diecimila persone stazionavano nella zona dei Battery Garden fin dalle 6 del mattino. Alle 8 erano già trentamila.
Lentamente, accerchiata da centinaia di barche, la motonave *Carpathia* percorreva la riva occidentale della penisola di Manhattan. Portava con sé i 705 superstiti dell'affondamento del **TITANIC**.
Erano circa le 9,30 quando la nave riuscì ad attraccare al molo 54. Sulla riva, nelle immediate vicinanze della nave, qualche migliaio di persone aveva ottenuto il permesso di attendere i superstiti. Erano loro parenti.
Nei giorni precedenti erano apparse sui giornali alcune liste di sopravvissuti e dispersi, sostanzialmente basate sui messaggi radiotelegrafici che la *Carpathia*, in navigazione verso New York, riuscì a inviare. Tuttavia, il dato reale sui vivi ed i morti prese forma lungo quel molo.
I superstiti scendevano dalla nave sperando che a terra qualcuno potesse dir loro che altre navi erano giunte sul luogo dell'affondamento. E invece scoprivano che era stato solo la *Carpathia*.
La gente in attesa sul molo, allo stesso tempo, lentamente realizzava che fra le persone salvate non c'erano i propri cari. Che i superstiti fossero in gran parte donne e bambini è cosa nota. Che le vittime non fossero, di conseguenza, soltanto uomini, è un dato altrettanto conosciuto. Infatti, fra i 1.518 morti si deve registrare la presenza, quasi al completo, dei passeggeri di terza classe, volutamente bloccati nei ponti inferiori durante le operazioni di evacuazione della nave.
Sul **TITANIC** erano disponibili scialuppe di salvataggio in numero pari a un terzo dei passeggeri. Non si trattava di una violazione delle leggi della navigazione. Anzi, il regolamento dell'epoca prevedeva 1.178 posti sulle scialuppe per una nave, come il **TITANIC**, che poteva imbarcare 3.547 persone. Il periodo di bassa stagione aveva portato a bordo solo 2.223 passeggeri. Le vittime, quindi, avrebbero potuto essere ben più numerose.

Le considerazioni di Guglielmo Marconi

Ad attendere i superstiti **TITANIC** al molo 42 di New York vi fu, fra gli altri, anche Guglielmo Marconi (nella fotografia qui a destra), il quale si fece faticosamente varco tra un viavai continuo di sopravvissuti, che venivano portati via in automobile, e di parenti in lacrime. "Visione tragica", confidò al momento ad un giornalista."Come può essere vero?". La partecipazione dello scienziato al dolore dei passeggeri era tanto maggiore in quanto soltanto per un caso fortuito egli e sua moglie Beatrice non si erano imbarcati sul **TITANIC**. La White Star Line infatti, sapendo della sua necessità di recarsi a New York, lo aveva invitato a viaggiare, a titolo gratuito, sul prestigioso transatlantico per aumentare il numero dei passeggeri con l'attrattiva della sua presenza a bordo. Lo scienziato aveva invece optato per salire sul *Lusitania*, che salpava due giorni prima e che disponeva di una stenografa particolarmente efficiente, che lo avrebbe aiutato a sbrigare un monte di corrispondenza arretrata; mentre la consorte Beatrice, che avrebbe dovuto viaggiare sul **TITANIC** e raggiungere il marito in America, era stata costretta a rinunciare alla traversata a causa di una malattia che aveva colpito il figlio Giulio.
Nella medesima circostanza, Marconi rilasciò un'altra commossa dichiarazione: "Vale la pena di avere vissuto per aver dato a questa gente la possibilità di essere salvata". In effetti una delle più eclatanti (e di utilità più immediatamente percepibile) applicazioni della radiotelegrafia consistette per l'appunto nella possibilità di stabilire un contatto fra coloro che viaggiavano per mare, consentendo così l'invio di un soccorso a chi si trovava in pericolo. Lo stesso segnale SOS (Save Our Souls) è ancora oggi una sorta di invocazione alla Provvidenza, della quale la radio si fa prezioso strumento. Guglielmo Marconi espresse poi privatamente ad un suo amico la speranza che il disastro servisse almeno a provare finalmente la necessità di dotare tutte le navi di ricetrasmettitori e di radiogoniometro, con un servizio continuo.

Il carico dichiarato perso

Nella stiva del **TITANIC**, tra l'altro, c'erano alcune cose che, dopo il naufragio, i legittimi proprietari ebbero dichiarato perse.
Questo è l'elenco: 3.364 sacchi di posta e tra i 700 e 800 pacchi. Una automobile Renault 35 hp., di proprietà del passeggero William Carter; una macchina per marmellata d'arance, di proprietà della passeggera Edwina Troutt; un dipinto ad olio di Blondel dal titolo "La Circasienne Au Bain", di proprietà di Steffanson Hokan Bjornstrom ; 7 pacchi di pergamena di Torah, proprietà di Hersh L. Siebald; 3 antichi modelli di gabbie per il Denver Museum; 50 casse di dentifricio per Park & Tilford; 11 balle di gomma per la National City Bank di New York; 8 dozzine di palle da tennis perdute che andavano a R. F. Downey & Co.; una botte di porcellana intestata a Tiffany; 5 grandi pianoforti; 30 casse di mazze da golf e racchette per A.G. Spalding; una preziosa copia di The Rubáiyát di Omar Khayyám, con illustrazioni di Eliku Vedder venduta per 405 sterline all'asta nel marzo 1912 ad un offerente americano. Per eseguire la rilegatura di questo libro ci vollero due anni, e la decorazione comprese non meno di 1.500 pietre preziose ognuna incastonata separatamente in oro.

Le inchieste sul naufragio

Chi fu il responsabile del naufragio del **TITANIC**?
È a quest'interrogativo che furono incaricate di rispondere due commissioni d'indagine: le udienze della commissione americana si prefissero di rispondere alla domanda "perché?", mentre quelle della commissione britannica furono di rispondere alla domanda "come?".
L'inchiesta americana. - Il **TITANIC** navigava sotto bandiera britannica, apparteneva ad una compagnia americana, aveva navigato in acque internazionali ed aveva destinazione New York dove i sopravvissuti furono sbarcati. È su questa base, che si ritenne sufficiente, affinché il congresso americano avviò un'indagine (risoluzione n° 283 del 17 aprile 1912) con il diritto di citare ad apparire degli argomenti britannici. Si basava così sulla legge Harter del 1898, ai sensi della quale una società marittima doveva essere obbligata, in caso d'incidente o di naufragio, a versare danni ed interessi ai suoi passeggeri od coloro aventi diritto se si stabilisce che questa società si sia resa colpevole di difetto o di negligenza.
Il congresso installò dunque una commissione presieduta dal senatore repubblicano del Michigan William Alden Smith di 53 anni, che raccolse di tutta fretta sei altri senatori. Tutti questi parlamentari mancavano tuttavia di conoscenze specifiche in materia di navi e di navigazione commerciale. Il senatore Smith sperava di provare che la nave avesse operato con negligenza e fornire così ai suoi elettori americani il diritto di proseguire e far risarcire i danni dai proprietari del **TITANIC**.
L'indagine cominciò quattro giorni dopo il naufragio, il venerdì 19 aprile 1912, e durò fino al sabato 25 maggio. Le udienze furono condotte dal senatore Smith che interrogò, senza sosta, la maggioranza dei testimoni, uno dopo l'altro. Le udienze si svolsero inizialmente nel East Room quindi, a partire dal 20 aprile, nella Myrtle Room dell'hotel Waldorf-Astoria, a New York, a causa del gran numero degli spettatori e dei giornalisti. Ironia della sorte, John Jacob Astor, vittima del naufragio, era uno dei proprietari di questo grande hotel. La domenica 21 aprile, la commissione fu trasferita nei locali del senato americano, a Washington, dove continuarono le udienze. Misure insolite furono adottate per garantire che i testimoni restassero sul suolo americano.

L'equipaggio del TITANIC a New York attende di testimoniare

Dall'arrivo della *Carpathia* a New York, i membri dell'equipaggio sopravvissuti del **TITANIC** restarono a bordo del *Lapland* della Red Star Line, e speravano di rientrare per l'Inghilterra a bordo di questa nave, alla mattina del sabato 20 aprile. Quel giorno, tuttavia, poca prima della partenza della nave, 29 di questi ricevettero un ordine di comparizione e furono costretti a restare negli Stati Uniti. Per una disattenzione, cinque altri non ricevettero convocazioni e lasciarono New York a bordo del *Lapland*. Un ufficiale federale fu inviato a bordo del rimorchiatore Barrett per intercettare il *Lapland* a Sandy Hook e recuperare i 5 membri dell'equipaggio del **TITANIC**. Joseph Bruce Ismay fu anche lui costretto a restare negli Stati Uniti durante l'indagine in occasione della quale fu destinato a testimoniare. Il giovedì 2 maggio, s'imbarcò finalmente per l'Inghilterra a bordo

dell'*Adriatic*, con i membri dell'equipaggio del **TITANIC** trattenuti fino allora, per quindi raggiungere Liverpool sabato 11 maggio. Martedì 28 maggio 1912, il senatore Smith si rivolse al Senato per presentare un riassunto delle attività della commissione: "Abbiamo interrogato 82 testimoni sulle varie fasi della catastrofe, di cui 53 cittadini britannici e 29 cittadini degli Stati Uniti... dirigenti dell'International Mercantile Marine... tutti gli ufficiali sopravvissuti, cioè quattro in tutto... e 34 membri dell'equipaggio... Abbiamo ricevuto la testimonianza di 21 passeggeri di qualsiasi classe e 23 altri testimoni su argomenti legati alla nostra indagine. Le nostre sessioni si sono tenute a New York ed a Washington...". Le prove e le dichiarazioni sotto giuramento riempirono 1.145 pagine. La relazione al Senato del senatore Smith era lunga 19 pagine, e gli allegati rappresentavano 44 altre pagine. L'indagine costò ai contribuenti americani la somma di 6.600 dollari; la relazione fece l'elogio del comandante Arthur Henry Rostron della *Carpathia* e della sua corsa eroica per salvare i passeggeri del **TITANIC**; trattò dei limiti della radiotelegrafia, tra le ore ed i giorni che avevano seguito il disastro. Smith condannò il comandante Stanley Lord del *Californian*, con parole dure per non avere risposto alle segnalazioni apparentemente d'emergenza del **TITANIC**, e ciò diede vita ad anni di discussione.
La condotta del comandante del **TITANIC** Edward John Smith fu oggetto di ammonimento rigoroso, la commissione lo ritenne colpevole di gravi errori per il fatto di non aver tenuto conto alcuno dei messaggi di molte navi che annunciano la presenza di iceberg sulla rotta che stava seguendo, non riducendo in alcun momento la velocità della nave, non dando alcun allarme sulla nave e adottando le misure di abbandono del **TITANIC** soltanto oltre 20 minuti dopo la collisione. La White Star Line, infine, fu riconosciuta colpevole non di avere rivelato le notizie del naufragio della nave.
Le raccomandazioni del senatore Smith furono poco numerose, ma di una portata considerevole. Per le scialuppe di salvataggio: aumento della capacità, una sede per ogni persona imbarcata; armamento adeguato del personale di bordo; esercizio di salvataggio obbligatorio per l'equipaggio ed i passeggeri. Per i radiotelegrafisti: ascolto permanente, prosecuzioni contro le interferenze dei radioamatori; generatori ausiliari e mantenimento del segreto dei messaggi.

L'inchiesta britannica

L'inchiesta britannica. - Sebbene appartenendo per contratto ad una società americana, il **TITANIC** era una nave immatricolata in Gran Bretagna, costruita secondo le norme britanniche, e navigava secondo le regolamentazioni britanniche con un equipaggio britannico. Queste le basi che autorizzarono la Wreck Commissioners' Court dell'apertura di una procedura sulla perdita del **TITANIC**, che fu preparata dal Board of Trade (Ministero Britannico del Commercio) e firmata il martedì 30 aprile 1912. Fu deciso la creazione di una commissione britannica di inchiesta che avrebbe dovuto studiare il disastro e prendere atto delle misure affinché nessun'altra nave britannica non abbia mai più ad incontrare una sorte simile. La Commissione di inchiesta fu presieduta da John Charles Bigham, barone Mersey of Tixteh, detto Lord Mersey, di 71 anni, che allora fungeva le veci di Commissario ai naufragi. È con una comunicazione che reca data del 23 aprile 1912, e firmata da Robert Threshire (ministro della Giustizia), che fu investito della sua missione; i nomi dei cinque assessori nominati per aiutare Lord Mersey furono approvati dal Ministro degli Interni, lo stesso giorno, 23 aprile.

L'inchiesta britannica ufficiale sulla catastrofe del **TITANIC** si svolse a Londra: iniziò giovedì 2 maggio e proseguì sino a mercoledì 3 luglio, nel Drill Hall, sala di ripetizioni del London Scottish Reggimento a Buckingham Gâté, non lontano dal Palazzo di Buckingham, poi al Caxton Hall per gli ultimi due giorni. Durante questo periodo di 63 giorni che coincise in parte con quella dello svolgimento dell'inchiesta americana, la Commissione tenne 36 sedute pubbliche nel corso delle quali 97 testimoni prestarono giuramento.
Al loro arrivo dagli Stati Uniti a Plymouth, il 29 aprile, i membri dell'equipaggio del **TITANIC** furono trasferiti a terra e trattenuti nella stazione marittima per essere poi interrogati dal Board of Trade. L'avvocato generale sottomise alla commissione un elenco di ventisei domande alle quali il personale di bordo del **TITANIC** dovette rispondere: queste domande si riferivano essenzialmente alla costruzione, alla navigazione ed agli avvertimenti ricevuti dal **TITANIC**, sulla situazione dei campi di ghiaccio. Un'ultima domanda fu aggiunta: si riferiva alla posizione del *Californian*.
Determinare la colpevolezza o l'innocenza non costituiva l'oggetto della commissione. Quest'ultima doveva stabilire ciò che era corretto e normale e ciò che non lo era; accettare e fare l'elogio di ciò che era buono e criticare ciò che non lo era. Per aiutare alla comprensione dei dibattimenti, si installò nella sala pubblica:
a) una grande carta marina rappresentante le rotte del Nord Atlantico;
b) un modellino, lungo di 6 metri, in scala ridotta del **TITANIC**, fornito dai Cantieri Harland & Wolff;
c) un piano, a grande scala, che rappresenta un taglio longitudinale di quasi 12 metri di lunghezza, per comprendere la complessità della struttura del **TITANIC**.
Giovedì 25 aprile, una settimana prima dell'inizio dell'inchiesta, il Board of Trade aveva ordinato anche una prova delle scialuppe di salvataggio installate a bordo dell'*Olympic*. Il 6 maggio, Lord Mersey ed i suoi assessori si spostarono a Southampton dove ebbe luogo una dimostrazione di salvataggio sempre effettuata a bordo dell'*Olympic*, con l'aiuto del canotto numero 9. Tornarono lì il lunedì successivo, 13 maggio.
Il 30 luglio 1912, all'uscita della sua inchiesta, la Commissione scrisse un rapporto di 74 pagine chiamate comunemente "Rapporto Mersey." Questo rapporto era corredato da una serie di allegati che nella sola trascrizione delle testimonianze era costituita da ben 25622 domande e risposte raccolte in 962 pagine a doppie colonne. L'insieme dell'inchiesta costò ai contribuenti britannici la somma di 20.213 lire sterline. La commissione concluse "che la collisione del **TITANIC** con l'iceberg fu dovuta alla velocità eccessiva alla quale la nave navigava; che una sorveglianza corretta non era assicurata; che le scialuppe della nave furono calate correttamente, ma che il personale non era sufficientemente preparato; che il piroscafo *Californian*, avrebbe potuto raggiungere il **TITANIC** se avesse tentato di farlo; che la rotta seguita era ragionevolmente sicura; che nessuna discriminazione contro i passeggeri di terza classe a bordo aveva avuto luogo."
Lord Mersey lodò la condotta generale dei passeggeri e dell'equipaggio, ma si rammaricò che nessuna delle imbarcazioni, in particolare la scialuppa numero 1, messa in mare con solamente 12 persone a bordo, non abbia provato a salvare coloro che stavano annegando. Fece un elogio molto vivo del capitano Rostron, comandante della *Carpathia*. La Commissione discolpò Joseph Bruce Ismay delle affermazioni di condotta sconveniente e lo esonerò di ogni errore. Sebbene ritenne reo il comandante Edward J. Smith di aver sbagliato ad non avere modificato la rotta o rallentato la velocità, si rifiutò di pronunciare un biasimo. La sentenza pronunciata raccomandò: "... Oltre di compartimenti stagni sulle navi di alto mare, l'installazione di scialuppe di salvataggio in numero sufficiente per prendere ogni persona che si trova a bordo, ed un migliore sistema di sorveglianza... ".

La nave del mistero

Sebbene sia l'inchiesta americana che quella inglese condannassero il capitano Stanley Lord del *Californian* per non aver prestato soccorsi al **TITANIC**, il suo caso però continua a suscitare controversie. Era effettivamente il **TITANIC** la nave che, il comandante ed i suoi ufficiali, videro quella notte? In caso contrario poteva esserci stata una terza nave nella zona, vista sia dal **TITANIC** che dal *Californian*, che non si è mai identificata e si è allontanata ignorando la richiesta di soccorso? Qualunque sia la risposta, un esame accurato delle prove mostra numerose discordanze nel caso intentato contro il capitano Lord.
La notte del 14 aprile 1912, attorno alle 23, il *Californian* vide avvicinarsi le luci di una nave. Nessuno su il **TITANIC** vide le luci di un'altra nave se non un'ora dopo che il transatlantico si era fermato. Il *Californian* rimase immobile nell'oceano per tutta la notte; molti testimoni del **TITANIC** affermarono che la nave del mistero sembrava avvicinarsi. Questo è anche supportato da una certa logica: se la nave del mistero apparve dopo che il **TITANIC** si era fermato, era senz'altro in movimento, nonostante sia il **TITANIC** sia il *Californian* fossero fermi, la nave vista da entrambi si muoveva.
Altre grandi discrepanze non hanno avuto spiegazioni. Solo un ufficiale del *Californian* pensò che la nave da lui vista fosse una nave passeggeri, ed il **TITANIC**, grande il doppio di una qualsiasi altra nave passeggeri, avrebbe dovuto essere inconfondibile ad una distanza così ravvicinata. Il capitano Lord non tentò di comunicare via radio con la nave vicina perché l'operatore gli disse che l'unica nave in contatto radio nell'area era il **TITANIC**. E questa non era chiaramente l'enorme transatlantico.
Il capitano Smith, credendo che la sua nave avesse meno un'ora di vita, ritenne che la nave del mistero fosse così vicina da ordinare alle prime scialuppe di raggiungerla a remi, scaricare i passeggeri e ritornare.
I razzi di soccorso sparati dal **TITANIC** esplosero in una cascata di luce colorata, mentre i razzi visti dal *Californian* erano bianchi; in una notte così calma, il fragore dei razzi del **TITANIC** avrebbero dovuto essere udibile a qualsiasi nave nelle vicinanze, ma quelli a bordo del *Californian* non li udirono affatto.
In seguito, i sopravissuti del **TITANIC** dichiararono che udirono i razzi della *Carpathia* ancora prima di vedere la nave. Tutto questo mi suggerisce che un'altra nave poteva trovarsi nelle vicinanze, tra il **TITANIC** ed il *Californian*.
Certamente c'erano molte navi quella mattina nella zona dove la *Carpathia* recuperava i superstiti. Duranti gli anni molte persone si sono fatte avanti dichiarando di essere a bordo della misteriosa nave di quella notte chiamata *Mount Temple*, *Virginian* o, la più probabile *Samson*, un veliero norvegese che stava navigando illegamente nell'area.
Nel 1962, mezzo secolo dopo il naufragio del **TITANIC**, Hendrik Naess del *Samson*, poco prima della sua scomparsa, resa pubblica una relazione che descrisse (sempre ammesso che fosse veritiera) con molti dettagli come il *Samson*, poteva trovarsi vicino al luogo dell'affondamento del **TITANIC**, abbastanza vicino per vedere i fuochi ed i razzi d'emergenza. Naess dichiarò che, nella notte dal 14 al 15 aprile 1912, appena prima della mezzanotte, era sul ponte quando ad un certo punto osservò due grandi stelle nel cielo. Queste stelle erano molto basse. Riferì ciò che vide al ponte di comando quindi, cercò di vedere ciò poteva essere: non erano stelle. Quindi, improvvisamente, alcuni razzi apparirono e subito, tutte le luci si spensero e tutto ricadde nella oscurità. Il comandante del *Samson*, Carl Johann Ring, si astenne dall'intervenire poiché temeva che la sua nave fosse in violazione della regolamentazione territoriale sulla caccia alle foche. Dopo avere visto i razzi, il *Samson* avrebbe dunque cambiato rotta.
Nel 1963, un elemento nuovo sollevò il dubbio che Naess avesse detto la verità. In occasione di ricerche effettuate si scoprì che il *Samson* si trovava in porto il 6 aprile 1912 e nuovamente il 20 aprile. In queste condizioni, come poteva essere che una nave, che navigava a 6 nodi, aveva potuto coprire 3.000 miglia tra il 6 ed il 14 aprile per arrivare sui luoghi del naufragio del **TITANIC**: quindi non poteva essere presente!

Nonostante si condanni l'atteggiamento del capitano Lord per non avere soccorso in seguito ai razzi di soccorso, un rapporto redatto di recente dal "Board of Trade" discolpa in parte il capitano del *Californian*: la posizione del Californian fu tra le 17 e le 20 miglia quindi fuori dal raggio visivo del **TITANIC**.
Non solo questo rafforza la teoria della nave misteriosa, ma conferma che se anche il capitano del *Californian* avesse agito immediatamente non sarebbe arrivato al **TITANIC** in tempo: in piena luce del giorno, in grado quindi di vedere il ghiaccio, il *Californian* impiegò due ore per raggiungere la *Carpathia*.
Il primo razzo fu visto dal *Californian* alle 0:40, due ore più tardi anche coloro che cercarono di sopravvivere nell'acqua gelata sarebbero comunque morti.

Il **TITANIC** *e le assicurazioni*

La costruzione del **TITANIC** costò un milione e mezzo di lire sterline. Per garantire la sua ultima creatura, la White Star Line non si rivolse ad una vera e propria società di assicurazioni, ma ad un intermediario, la Willis Faber & Company Limited, la cui origine risale a 1828, che è ancora oggi uno dei più importanti intermediari al mondo in materia di gestione di rischi e di assicurazioni. Questa società agisce, appunto, come intermediario per conto di molte grandi società di assicurazioni e di numerosi piccoli assicuratori; sii fa carico di una parte dei rischi in proporzione del capitale che gli assicurati garantivano. Ogni assicuratore si impegna dunque a finanziare la parte del rischio che accetta, nell'intenzione di condividere i profitti costituiti dai premi d'assicurazione ma anche dalle perdite da assumere in caso di sinistro.
La White Star Line, da parte della sua società madre la Internazional Mercantile Marine Company, garantì il **TITANIC** per un capitale di un milione di sterline.

Quest'importo copriva la nave, struttura e macchinario, per soltanto per i due terzi del suo costo totale. L'ultimo terzo (500.000 lire sterline), che corrispondeva ai arredi ed altre attrezzature, fu preso in carico della White Star Line medesima, ciò fece si che riduceva il premio dell'assicurazione. Né il carico, né i beni personali trasportati dai passeggeri, furono quindi coperti dalla società marittima o dai suoi assicuratori.
(Nota dell'autore: tutti gli importi indicati in quest'articolo sono espressi in lire sterline del 1912: per attualizzarli in lire sterline d'oggi, occorre moltiplicare l'importo per 63).
All'inizio del 1912, quando fu lanciata la sottoscrizione, la Willis Faber & CO. Ltd. stabilì per il **TITANIC** una scheda d'assicurazione sulla quale furono consegnati la natura del bene garantito, i nomi delle grandi società ma anche tutti quelli dei piccoli assicuratori, le loro firme e le quote del capitale garantite. Il tasso del premio d'assicurazione del **TITANIC** fu stabilito allo 0,75% del capitale, da cui un premio globale di 7500 sterline, importo che sembra irrisorio in raffronto alla responsabilità dell'emittente. È ovvio che tutti gli assicuratori ponevano la loro fiducia nel fatto che il **TITANIC** fosse inaffondabile.
Il giorno stesso della sottoscrizione, il 58% del capitale (cioè 580.000 sterline) furono garantiti da grandi società, ed il rimanente 22% (ossia 220.000 sterline) da diversi altri assicuratori. C'era così soltanto poco tempo affinché il 20% restante fosse coperto. La Commercial Union Assurance Company si fece carico di un capitale di 75.000 sterline: fra gli assicuratori più piccoli, numerosi furono coloro che contribuirono ad alzare di il premio di 500 o 1000 sterline.
Il **TITANIC** fu registrato allo Lloyd's Register of Shipping sotto il numero 131428.
Come risaputo, il **TITANIC** affondò, in Atlantico pieno, il lunedì 15 aprile 1912, alle 2:20 e nel mese che seguì, tutti gli assicuratori adempirono ai loro obblighi ed il capitale di 1 milione di sterline fu versato alla White Star Line.

Essendo la società marittima risarcita, intervenne allora la nozione di trasferimento di proprietà: il relitto, infrastruttura e macchinario, appartenevano ormai agli assicuratori. La scheda d'assicurazione del **TITANIC** mostrava che sette grandi società si dividevano insieme un capitale di 380.000 sterline, che li resero così proprietari del 38% del relitto. Fra esse, tre società, ancora in attività oggi, avevano un diritto di proprietà pari al 22,5 %. Il 62% restante ritornavano almeno a 70 piccole società e piccoli partecipanti, quest'ultimi rappresentanti di più di un centinaio di persone. Nessuno, tuttavia, non esercitò i suoi diritti legali di proprietà e, in particolare, le tre società che detenevano le più grandi parti si sono sempre rifiutate di farle valere. In compenso, non esiste alcun documento di nessun tipo che attestò che, fra gli assicuratori del **TITANIC,** qualcuno abbia legalmente fatto atto d'abbandono della sua parte di proprietà del relitto. Al contrario, questa parte sarebbe stata considerata come "res nullis", cioè come non appartenente a nessuno.
La situazione del relitto è dunque ancor oggi sempre in quella situazione: appartiene all'insieme degli assicuratori od ai loro eredi.
In queste condizioni, una delicata domanda si pone: chi è proprietario? Se, come si può facilmente constatare, il frazionamento del capitale garantito è complesso, il relitto del **TITANIC** è un'entità indivisibile e si può immaginare altrettanto facilmente un imbroglio giuridico da parte degli assicuratori qualora manifestassero l'intenzione di utilizzare i diritti di proprietà. D'altra parte, trovare oggi tutti gli eredi di un centinaio di piccoli assicuratori sarebbe oggi un compito quasi irrealizzabile.
Inoltre la White Star Line non esercitò mai il suo diritto di proprietà sui mobili e sulle attrezzature e ne non fece neanche atto d'abbandono. La società non esiste più oggi: il 1 gennaio 1934, la White Star Line si fuse con la sua concorrente, la Canard Line, per costituire la Cunard White Star Line.
Dopo il naufragio, numerosi superstiti, parenti di vittime, uomini di affari ed imprese, non coperti da un'assicurazione, si rivoltarono contro la White Star Line e depositarono, presso i tribunali americani, domande di compensazione per la perdita dei loro genitori, dei loro beni personali e delle loro merci. La somma totale delle loro domande ammontò a 3.464.765 sterline. Gli avvocati dei querelanti fecero valere che la negligenza della White Star Line fu la causa della catastrofe mentre gli avvocati della società marittima cercarono di provare il contrario affermando che ciò non aveva esercitato alcun ruolo nel naufragio.
La White Star Line introdusse, inoltre, un'istanza in limitazione di responsabilità per limitarsi finanziariamente all'importo del suo attivo, cioè ai valori salvati. Queste comprendevano il valore delle 13 scialuppe di salvataggio recuperate dalla *Carpathia* e quella dei biglietti pagati dai passeggeri. Di fronte all'importo delle compensazioni richieste, la White Star Line propose così la somma irrisoria di 20.159 sterline, vale a dire lo 0,58% del totale richiesto. I negoziati furono molto lunghi e solo il 28 luglio 1916, oltre 4 anni dopo la tragedia, e dopo che un accordo fu infine concluso tra le parti, il giudice della Corte Federale degli Stati Uniti Julius Mayer, a New York, firmò il decreto che mise il punto finale a tutte le procedure. L'importo globale delle compensazioni fu stabilito a 136.701 sterline, appena il 4% del totale richiesto, da distribuire tra le quote proporzionali delle società reclamanti. Dal momento che le società reclamanti furono compensate dalla White Star Line, la proprietà dei loro beni, di fatto, fu trasferita alla società marittima che, come nel caso del relitto, non esercitò mai i suoi diritti e non fece mai atto d'abbandono.
Quanto alle società che non fecero reclami, i loro beni e le merci perse, rimasero sempre di loro proprietà o quella dei loro eredi, o, se nel caso fossero assicurati, la proprietà fu delle loro società di assicurazioni. Nessuna dichiarazione d'abbandono di proprietà fu formulata da parte loro. Ad esempio, nessuna assicurazione copriva quel capolavoro che era la sontuosa legatura della copia del Rubaiyat (un libro di poesie persiane scritte da Omar Khayyam nell'undicesimo secolo) decorato da 1050 pietre preziose, come pure della cassa di diamanti che appartennero alla società mineraria di Beers.
In tutti i casi, infrastruttura e macchinario, mobili ed attrezzature del **TITANIC**, beni dei passeggeri, carico, chiunque ne siano oggi i proprietari, nessuno non rivendicò il suo diritto di proprietà. Ciò lascia purtroppo la porta aperta all'inaccettabile: il saccheggio del relitto e degli oggetti in fondo all'Atlantico. Numerosi esempi ne testimoniano.

La importante domanda di risarcimento, fu per il decesso del marito, Henry Burkhardt Harris, produttore di teatrodi New York, depositato dalla sua vedova, René Harris, per un importo di 1 milione di dollari (206.185 sterline). La signora Charlotte Drake Cardeza, miliardaria divorziata, richiese la più forte somma di risarcimento per la perdita dei suoi effetti personali, 177.352,24 dollari (circa 36.567 sterline).

Le ipotesi di un complotto

Alle 23:40 del 14 aprile 1912, al largo di Terranova, un iceberg aprì la fiancata del **TITANIC** in sei punti, aprendo degli squarci in sei compartimenti stagni. La nave impiegerà allora due ore trenta ad affondare.
Parecchie domande restano ancora oggi con risposte alquanto evasive sulle circostanze del naufragio, gli stati di servizio del capitano, delle prove che spariscono e dei testimoni che tacciono.
Il capitano Edward John Smith era ufficiale più noto della compagnia White Star Line ed i suoi incidenti per eccesso di velocità erano numerosi. Allora perché si è sostenuto che questo signore fosse un asso della navigazione? Poco prima la partenza, un incendio covava nel deposito a carbone per una settimana. Perché il capitano Smith non ha detto niente?
Sempre il capitano Smith ha aumentato la velocità della nave dopo avere appreso la presenza di ghiaccio sulla rotta: per quale ragione ha adottato un atteggiamento contrario alla logica?
I binocoli delle vedette, essenziali per prevenire le collisioni, erano spariti. Questa scomparsa fu dovuta solo alla sfortuna?
Cinquantacinque passeggeri, tra cui il principale armatore della White Star Line, John Pierpont Morgan, hanno annullato il loro viaggio sul **TITANIC**. Felice intuizione o premeditazione?
Una nave presente sui luoghi del dramma (la famosa nave del mistero?), non ha portato soccorre ai naufraghi. Per quali ragioni?
Ad alcune di questi quesiti rimando una mia personale risposta ad altre pagine del sito. Qui, però, vorrei solo sottolineare un paio di cose inquietanti ed ancora oggi non del tutto chiarite.
L'armatore americano John Pierpont Morgan architettò un frode gigantesca? Di certo, l'anno prima, Morgan aveva subito un grosso rovescio finanziario.
Le inchieste, americana ed inglese, che furono state fatte sul naufragio, furono poi sigillate: degli elementi, come il misterioso squarcio presso la sala comando che sarebbe potuto essere stato provocato da un'esplosione, non furono mai menzionati.
Robert Ballard, che era il responsabile della squadra americana che ha condotto la prima esplorazione al relitto, nel 1986, notò che le disposizioni interne non corrispondevano a quelle previste sui piani. Questi piani sono spariti misteriosamente dall'ufficio della compagnia marittima White Star Line.
Sono questi elementi sufficienti che fanno dire che la nave che colò a picco quella notte non fu il **TITANIC**, ma l'*Olympic*, sua gemella?
A questo proposito dell'*Olympic* si può affermare che era costituito di un acciaio fragile come la fusione, e che fu obbligato a restare al molo dopo avere subito un'avaria che l'assicurazione non copriva. Si videro, fianco a fianco, le due navi a Belfast, nel marzo 1912. Fu allora facile cambiare il numero di immatricolazione, le stoviglie, l'argenteria e la biancheria. Sarebbe allora l'*Olympic* che prese il mare e che affondò, vittima della collisione con un iceberg ed aiutata da una piccola esplosione: i passeggeri sarebbero stati recuperati dalle navi che incrociavano nei dintorni e la White Star Line avrebbe potuto intascare il favoloso premio assicurativo? L'incidente ha avuto luogo troppo presto, e molto prima della zona dove delle navi sarebbero potute venire in aiuto ai passeggeri. E che dire di questa strana mail ricevuta tempo fa?

Caro Claudio,
oggi finalmente,dopo tantissimi anni di intenzioni, ho fatto una ricerca più approfondita sul Titanic ed ho visitato il tuo sito. Mi chiamo Majda Slama sono nata e vivo a Trieste, ho parecchi anni, e vorrei raccontarti la mia storia. Avevo una prozia di nome Angiolina che ci raccontava spessissimo dell'avventura di suo marito Nikola Gregoric imbarcato sul Titanic come lavoratore, non so cosa facesse mi pare fosse mozzo o qualcosa del genere, e che si salvò e fu testimone al processo che si tenne a Londra in quegli anni, profumatamente pagato dalla società assicuratrice, conosceva la lingua inglese, e dichiarava di essersi salvato assieme ad altri due suoi colleghi su una scialuppa la notte prima dell'incidente perché aveva sentito del complotto che certe persone mettevano a punto in una zona della stiva o che ne so. Infatti questi tre sono

stati trovati dopo un mese alla deriva su una barchetta , vivi. Egli affermava che l'affondamento della nave era organizzato per incassare la grossa somma assicurata ecc.
Mia mamma se lo ricordava che faceva la spola Trieste - Londra, ricco ed elegantissimo.
Navigando nel tuo sito il suo nome non appare e tu ci racconti della zattera con i tre morti (non si sa chi fossero?). Forse i tre sulla zattera erano loro ma vivi?
Ciao, Majda

Una cosa è certa: **TITANIC** è sinonimo di mistero, tuttavia io resto dell'avviso che il relitto in fondo all'Oceano è quello del **TITANIC** e non della sua nave gemella.

Uno spillo in una botte di paglia

Facendo tesoro delle esperienze e dei tentativi altrui falliti, il dr. Robert G. Ballard si trasformò in uno straordinario detective, seguendo indizi storici e scientifici che sperava lo portassero al **TITANIC**. Ma era come cercare uno spillo in una botte di paglia, considerando oltrettutto che quel fondo marino rivelava l'esistenza di profondi canyons, dove il **TITANIC** poteva anche essere andato a nascondersi, affondando. Un altro timore di Ballard era che il relitto potesse essere stato sotterrato da un forte terremoto che scosse tutta quell'area nel 1929. Senza contare che la sua impresa sarebbe stata ostacolata dalle forti correnti e dagli uragani atlantici. In compenso Ballard aveva gli ultimi ritrovati della teconologia ed un equipaggiamento senza pari aiutarlo nella sua ricerca.
Ballard non volle perdere tempo a cercare il relitto in quelle zone di mare che altre missioni avevano già perlustrato. Dove cercare allora? La più grossa difficoltà che dovettero affrontare i suoi predecessori era quella di dover situare la zona da dove i radio operatori del **TITANIC** avevano lanciato i loro ultimi, disperati SOS. Non ci sono pietre di confine in mare; una volta che una nave si è allontanata dalla costa, i suoi navigatori devono fidarsi dei loro strumenti di navigazione, osservare la posizione del sole e della luna e fare complicati calcoli per capire esattamente dove sono. I navigatori del **TITANIC** si servivano delle stelle per misurare la loro posizione; tanto per fare un paragone con il satellite di navigazione di cui poteva fare uso Ballard, la posizione che diedero era sbagliata di circa 12 miglia. Gli esploratori che avevano anticipato Ballard avevano tutti mancato il relitto a causa di questo errore. Ballard rifece i calcoli di dove supponeva il **TITANIC** si trovasse quella notte al momento del disastro, usando metodi moderni, ed individuò una zona di mare più ampia per le ricerche. Tracciò la sua rotta utilizzando le tecniche più all'avanguardia dei satelliti di telecomunicazione e fece rotta verso la sua destinazione.
Ballard fece anche uso del sonar (simile a quelli utilizzati per individuare i sottomarini sott'acqua) per posizionare con grande precisione una telecamera subacquea telecomandata dal suo battello, il Knorr. Equipaggiata con potenti luci stroboscopiche per frugare le buie profondità, la telecamera trasmise le immagine rubate al fondo marino al monitor installato a bordo. Giorno e notte Ballard ed i suoi assistenti controllarono lo schermo del monitor mentre la telecamera subacquea esplorava lentamente il fondale, cercando la minima traccia di rottami che svelassero la posizione del relitto. Dopo alcune settimane di ricerche infruttuose, Ballard e la sua équipe di subacquei fu sul punto di tornare a casa. Ma improvvisamente, il 1 settembre 1985, l'immagine sfocata d'una caldaia apparve sul monitor. Questa volta non c'erano più dubbi; dopo tanti falsi allarmi, il **TITANIC** era stato trovato! Nei giorni seguenti, la telecamera esplorò metro per metro tutta l'area, rivelando la presenza di vari oggetti: bottiglie, piatti, strumentazioni rotte, ed anche la "coffa" da dove Frederick Fleet trasmise il suo tardivo allarme.
La parte anteriore della nave giaceva con la prua sepolta dalla melma. Mentre la poppa si trovava a più di duemila piedi, in mezzo ai rottami sparsi di quella che una volta era un orgoglio transatlantico; il **TITANIC** si era effettivamente spaccato in due affondando.
Un anno dopo Ballard tornò ad ispezionare il relitto usando un battello diverso ed un particolare sottomarino per tre persone, l'Alvin. Dalle tante fotografie scattate durante le precedenti missioni, gli scienziati poterono stabilire in modo definitivo come era affondato il **TITANIC** mentre veniva risucchiato dal fondale.
Le fotografie di una bambola e di un paio di stivali sono i tristi ricordi di persone che quella fredda notte dell'aprile 1912 persero la vita.

L'acqua ghiacciata aveva conservato piuttosto bene gli oggetti di metallo, nonostante la maggior parte dei rottami fosse ornata con depositi di ruggine che pendevano simili a ghiaccioli. Ma dei tanti passeggeri intrappolati nella nave non c'era più nessuna traccia. Il tempo lì aveva già da tempo dissolti, come gli stessi oggetti in legno, in cuoio od in tessuto.
Ballard ha detto alla fine della sua esplorazione: "Il fondo dell'oceano è un posto tranquillo, pieno di pace, degno monumento commemorativo per tutti coloro che sono affondati con il **TITANIC**". E' chiaro il significato di queste parole: nessuno deve mai più disturbare quella quiete.

E' stato trovato il relitto!

1 settembre 1985: è stato trovato il relitto del **TITANIC**!
Un famoso libro ed un altrettanto famoso film sul disastro del **TITANIC** portano lo stesso titolo "A night to remember" (Una notte da ricordare). Ma molti altri libri e films sono stati scritti e girati su quella tragedia, per coloro che non hanno dimenticato il **TITANIC**. Molte persone hanno passato la loro vita a studiarlo ed altri hanno persino cercato di ritrovare il suo relitto in fondo all'oceano e tentato di recuperarlo. Ci sono stati diversi motivi per questo: alcuni sono stati spinti dall'ingordigia, ritrovare il tesoro che si dice avrebbe dovuto essere stato ancora all'interno del relitto; altri ancora hanno voluto farsi pubblicità e sfruttarla a fini economici; altri sono stati preda d'una curiosità morbosa. Altri infine lo hanno fatto con sincero spirito scientifico e con lo scopo di capire esattamente quello che era successo, e così rispondere ad alcune domande su un naufragio che ci lascia ancora perplessi, dopo tanti anni dalla tragedia del **TITANIC**.

Questa fotografia del 1911, scattata durante l'assemblaggio delle caldaie del **TITANIC** in cantiere, ha aiutato Robert D. Ballard ad identificare l'immagine del primo frammento scoperto, appunto il portellone di una caldaia a fronte singola. L'immagine, qui sotto, comparve sui monitor dei ricercatori all'1:05 del 1° settembre 1985.

La caccia al relitto più famoso del mondo era in pratica finita! Da qualche parte c'era anche la RMS **TITANIC**!
Su quel fondale marino non c'era soltanto il cimitero della grande nave, ma anche l'unico "vero" monumento funebre alle millecinquecento persone che erano morte con essa. L'equipe del dr. Ballard era la prima a vedere, 73 anni dopo, questi resti, i primi a far visita in qualche modo al grande cimitero.

Il relitto

Mentre il gigante ferito sollevava la poppa per sprofondare nelle acque gelide dell'oceano assieme al Capitano ed a 1.518 persone, il presidente della White Star, Bruce Ismay, si allontanava vigliaccamente su di una lancia di salvataggio semivuota, diventando oggetto di violento, quanto meritato dileggio, da parte della stampa americana al suo arrivo a New York.

Il naufragio del **TITANIC** ebbe una forte influenza sulle misure di sicurezza della navigazione imposte in seguito dai governi.

Da quel giorno il controllo dei movimenti dei ghiacci fu continuo e sulle navi venne reso obbligatorio l'ascolto 24 ore su 24 delle comunicazioni. Inoltre fu finalmente imposto agli armatori di dotare le navi di una quantità di scialuppe e zattere di salvataggio adeguata al numero di persone trasportate.

Il relitto del **TITANIC**, fu localizzato dalla spedizione di Robert G. Ballard l'1 settembre 1985 ad una profondità di circa 4.000 metri, nella posizione di 41° 46' N 50° 14' W.

L'anno seguente una seconda visita permise uno studio approfondito dei resti dello scafo. Ballard scoprì che la sezione prodiera del relitto era rimasta per la maggior parte intatta e che la sezione di poppa era a circa 600 metri di distanza, inoltre il fondale attorno al **TITANIC** era disseminato da migliaia di pezzi e di oggetti appartenenti alla nave.

Le sostanze organiche, come i cibi e i corpi dei passeggeri, erano state eliminate dalla fauna delle profondità marine, mentre i frammenti di ossa risparmiati erano stati dissolti nei decenni successivi dagli elementi presenti nell'acqua salata.

Un'altra spedizione, forse più commerciale che scientifica, consentì di portare in superficie diverse centinaia di pezzi tra porcellane, attrezzature della nave ed effetti personali dei passeggeri, come capi di abbigliamento o lettere, rimasti miracolosamente intatti dopo più di 80 anni di permanenza in fondo all'oceano.

In una mostra allestita al Museo Marittimo Nazionale di Greenwich, che ha attirato un numero straordinario di visitatori, furono esposti tutti i reperti della nave. All'uscita della mostra vennero messi in vendita decine di oggetti più o meno banali che si fregiavano della sagoma inconfondibile dello sfortunato transatlantico. Non tutti però hanno apprezzato l'idea di sfruttare a fini commerciali il naufragio del **TITANIC**.

Uscendo dalla mostra ci si ricorda dei dubbi avuti da Robert Ballard: "Il **TITANIC** era stato trovato e visitato con rispetto. Avevamo finalmente messo "a riposo" la famosa nave, o semplicemente aperto una nuova era di speculazioni sul suo destino e di tentativi di saccheggio della sua profondissima tomba?".

Perché lì sotto, a 4.000 metri, non c'è solo il relitto di un enorme transatlantico, ma anche il mito distrutto inaffondabilità di una nave. Un mito collegato alla falsa idea di uno sviluppo tecnico illimitato che poteva competere sempre ed ovunque con le forze della natura.

In un'altra delle spedizioni successive, vennero recuperati anche dei frammenti dello scafo, per poter fare un'analisi dell'acciaio e capire che tipo di danni poteva aver subito la nave dopo la collisione con l'iceberg.

A 3810 metri

Molta gente si domanda: "Ci saranno dei cadaveri lì sotto?". La risposta è: "No".
Ci sono diversi motivi per la mancanza di resti umani nel luogo del naufragio; poche persone sono morte affondando con la nave: nei giorni che seguirono al disastro 328 corpi furono recuperati e tutti provvisti di salvagente. Coloro che eseguirono le ricerche credettero che la maggior parte dei corpi erano stati scaraventati in acqua da una tempesta proveniente da nord. Ad ogni modo pochi annegarono: ad una temperatura dell'acqua di meno 2° C la maggior parte morì, velocemente e soffrendo relativamente, di ipotermia. Per quanto concerne questi corpi, furono sicuramente presi in considerazione dagli "spazzini" degli abissi che vivono senza risorse alimentari provenienti dalla superficie dell'oceano. E come sembrano dimostrare gli esperimenti dell'ecologista microbiologico Roy Cullimore, con il naufragio c'è stata una notevole attività microbiologica che ha portato ad una rapida decomposizione della carne e delle ossa: l'acqua con i suoi acidi (che a quella profondità è pH 4) ed anche la melma contribuì a questo processo.

Ci sono state circa una dozzina di scarpe emerse dal fondo marino, la loro pelle conciata (cuoio) le ha preservate dalla decomposizione. Dopo la sua visita sul luogo del naufragio, Robert Ballard divulgò l'ipotesi che le scarpe erano arrivate sul fondo ancora ai piedi dei loro proprietari. Successivamente, dopo altre discese al **TITANIC** si notò che alcune delle scarpe erano accoppiate: la spiegazione più logica sembrerebbe questa. La notte del disastro molti passeggeri si erano ritirati per la notte ed avevano lasciato le scarpe fuori dalla porta delle proprie cabine per farle lucidare. Quando la nave affondò, centinaia di paia di scarpe scivolarono giù per il corridoio e caddero in mare.

Recuperare il* TITANIC*?

Sono in molti a pensare che sarebbe meglio lasciare perdere il relitto. Dopo tutto il **TITANIC**, oltre ad essere un relitto è anche una tomba, e sarebbe forse il caso di rispettare la sua privacy e di lasciare i morti in pace. Molti scienziati hanno abbandonato l'idea di recuperare il **TITANIC**, ritenendo l'impresa pocco fattibile. Il fondo dell'oceano dove è affondato si trova a due miglia e mezzo ed i fragili rottami non resisteranno allo sforzo d'un recupero per riportarli in superficie. In ogni modo, come potrebbe avvenire un simile lavoro? Ingegneri dei più eccentrici hanno suggerito le idee più pazze a questo proposito, quali ad esempio riempirlo di vaselina! Oppure di avvoggerlo di ghiaccio in modo di farlo galleggiare sull'acqua, come un immenso cubetto di ghiaccio in un bicchiere d'aperitivo. Ma nessuno ha mai tentato.
Ci sono stati comunque dei tentativi di ritrovare il **TITANIC** e, possibilmente, di ispezionare il suo relitto che giace sul fondo marino. All'inizio degli anni Ottanta, un ricco petroliere finanziò un gruppo di esploratori americani. I loro lunghi e costosi sforzi fallirono, ma convisnero uno dei maggiori scienziati subacquei negli Stati Uniti, il dr. Robert G. Ballard, ad usare una nuova tecnica per andare a vedere l'interno dello scafo.

La spedizione del 1997

Ciò che accadde al **TITANIC** è oggetto di accesi dibattiti e le ipotesi formulate sono due, tra le quali la seconda è più attendibile perché provata da risultati scientifici:

- l'ipotesi che ebbe credito per quasi novant'anni si basava molto sulle testimonianze dei sopravvissuti, testimonianze fallate dai momenti di panico vissuti in quella occasione. Tale ipotesi sosteneva che il risultato dell'urto fu una tremenda strisciata che ferì il fianco destro della nave nella sua parte anteriore, aprendo una falla lunga quasi 90 metri.

La spedizione francese avvenuta nel 1997, ha fornito anche dati convincenti che sembrerebbero proporre una nuova interpretazione dell'accaduto; gli studiosi con una lunga serie di immersioni, hanno studiato il relitto con il sonar, in modo tale da poter "vedere" anche la parte coperta dal fango, che è anche la più importante perché è proprio quella che entrò in contatto con l'iceberg.

Questa iniziativa partì da una considerazione ormai consolidata e cioè dal fatto che i sei compartimenti si allagarono in misure diverse, fatto che non avrebbe dovuto accadere se la falla fosse stata unica; tale spedizione rivelò che la ferita del **TITANIC** era composita, era formata cioè da sei falle minori con una lunghezza che andavano da un metro a più di una decina di metri. L'entità del danno fu quindi molto più lieve di quanto non si pensasse, ma ciò nonostante il transatlantico affondò molto rapidamente, perché la posizione degli squarci fu tale da dare il via ad una serie di allagamenti progressivi che portarono in breve la nave sul fondo degli abissi.

L'analisi dell'acciaio

Sei anni dopo la spedizione di Ballard, nel 1991, una squadra di ricercatori ed ingegneri visitò il punto del naufragio. Li comandava Steve Blasco, geologo marino canadese.

Per l'occasione vennero usati un paio di batiscafi in grado di resistere a grandi profondità per 20 ore e più. In una delle loro immersioni gli esperti recuperarono un pezzo dello scafo del diametro di circa 25 centimetri, spesso quasi 2 centimetri e mezzo ed aveva tre fori per i rivetti, ognuno largo circa 3 centimetri. Una volta portato in laboratorio, il pezzo venne accuratamente ripulito. I ricercatori trovarono tracce della vernice originale. Dopo tanto tempo trascorso sott'acqua, quel pezzo di acciaio avrebbe dovuto subire una forte corrosione. Perché non era accaduto?

"Questo è in qualche modo dovuto alla temperatura ed alla pressione" afferma Blasco. "Non è granché come spiegazione ma per ora è l'unica che abbiamo". Più importanti per i ricercatori erano le condizioni dei bordi del frammento: dentellati, praticamente spezzettati, quasi si fosse trattato di porcellana scheggiata. Eppure l'acciaio navale di alta qualità è molto duro, gli esperti di metallurgia lo sanno. Cos'era accaduto?

Tre anni più tardi, nel laboratorio di Halifax, il pezzo del **TITANIC** era su un tavolo da lavoro. La sua vernice, vecchia di 80 anni, era marrone a chiazze, con macchie sottostanti di ossido di piombo, ora bianco rosate. Un bordo era dritto e lucido; da lì è stata tagliata una striscia metallica per ricavarne altre delle dimensioni di una sigaretta. Queste striscioline servirono per le prove successive. Una fu montata su un apparecchio per il "charpy test".

Nel laboratorio si trovarono Blasco e Duncan Ferguson, ingegnere meccanico, che partecipò allo studio. L'esperto di metallurgia che manovrò lo strumento "charpy" era Ken Karis Allen, specialista in fratture e corrosione. Il test serviva a misurare la fragilità del metallo mediante un pendolo. Il metodo era semplice: si assicurava una striscia del frammento in un morsetto d'acciaio ed il pendolo, di circa 30 chilogrammi, oscillava e si abbatteva sul campione, talvolta rompendolo. Il punto di contatto, a strumenti elettronici, documentano il vigore dell'impatto al microsecondo.

Karis Allen esaminò due strisce : una dell'acciaio utilizzato per le navi moderne; l'altra, di acciaio del **TITANIC**. Entrambe furono immerse in un bagno di alcol raffreddato sottozero, in modo da simulare la temperatura dell'acqua nella notte del naufragio. Trasferita la striscia nuova dal bagno al morsetto (operazione questa da compiere in cinque secondi), si iniziò l'esperimento.

Il pendolo oscillò e si fermò con un tonfo sordo. Il campione si piegò a "V". Ora ripetè il processo con l'altro campione. Questa volta il pendolo colpì con un suono acuto, a malapena rallentò, e proseguì la sua corsa mentre la striscia, spezzata in due, schizzò via e finì contro un cestino di metallo.

I tracciati al computer e le analisi successive lo confermeranno: l'acciaio adoperato per il **TITANIC** era eccezionalmente fragile. Quando la nave colpì l'iceberg, le lastre dello scafo non si limitarono a piegarsi in dentro: si ruppero!

Il pezzo del **TITANIC** non deve la sua fragilità alla sosta prolungata sul fondo dell'oceano: è un campione ricavato da uno spezzone trovato nel cantiere dove venne costruito il **TITANIC.** L'acciaio era già fragile in quella fase, e nell'acqua ghiacciata lo diventò ancora di più.

"Per rendere altrettanto fragile l'acciaio moderno di alta qualità" spiega l'esperto in fratture Karis Allen "dovrei abbassare la sua temperatura a -60° o -70° centigradi". A quei tempi non capivano il concetto di frattura per fragilità, non sapevano che un alto contenuto di zolfo rende fragile l'acciaio. E quello del TITANIC era alto perfino per quell'epoca. "E' pieno di inclusioni di solfito. Oggi una qualità del genere non potrebbe mai uscire da un cantiere".

Alla luce di quanto emerso da questa analisi sull'acciaio del **TITANIC** e dalle ricerche condotte sul relitto, William Garzke, ingegnere navale della Gibbs & Cox Inc. di New York, cercò di ricostruire i fatti di quella notte. Ore 23:40 del 14 aprile. La nave sfiorò l'iceberg. Se avesse contenuto meno

zolfo, l'acciaio dello scafo si sarebbe piegato e deformato, ma non spezzato. Dopo che i rivetti fossero saltati, le giunture si sarebbero aperte lasciando entrare l'acqua, ma l'acciaio avrebbe assorbito grandi quantità di energia. La nave avrebbe potuto rallentare di colpo, forse perfino rimbalzare. Probabilmente il **TITANIC** sarebbe rimasto ferito a morte, ma avrebbe resistito a galla fino all'arrivo dei soccorsi. Invece, il ghiaccio che strisciò contro la murata spezzò lo scafo. Quei primi sei compartimenti si allagarono, e l'acqua sommerse le paratie.

Dalle 2 alle 2:20 del 15 aprile il **TITANIC** si inclinò di circa 45 gradi e la poppa salì fino all'altezza di un edificio di 20 piani. La pressione al centro della nave raggiunse le 15 tonnellate per centimetro quadrato. All'improvviso, in superficie o appena sotto, la sovrastruttura si ruppe e contemporaneamente al centro della nave lo scafo cedette. La chiglia si piegò, le lastre inferiori si deformarono. Secondo Garzke, quando le gelide acque del mare inondarono la nave si assistette a "un cedimento spettacolare, con la frammentazione dell'acciaio delle strutture superiori".

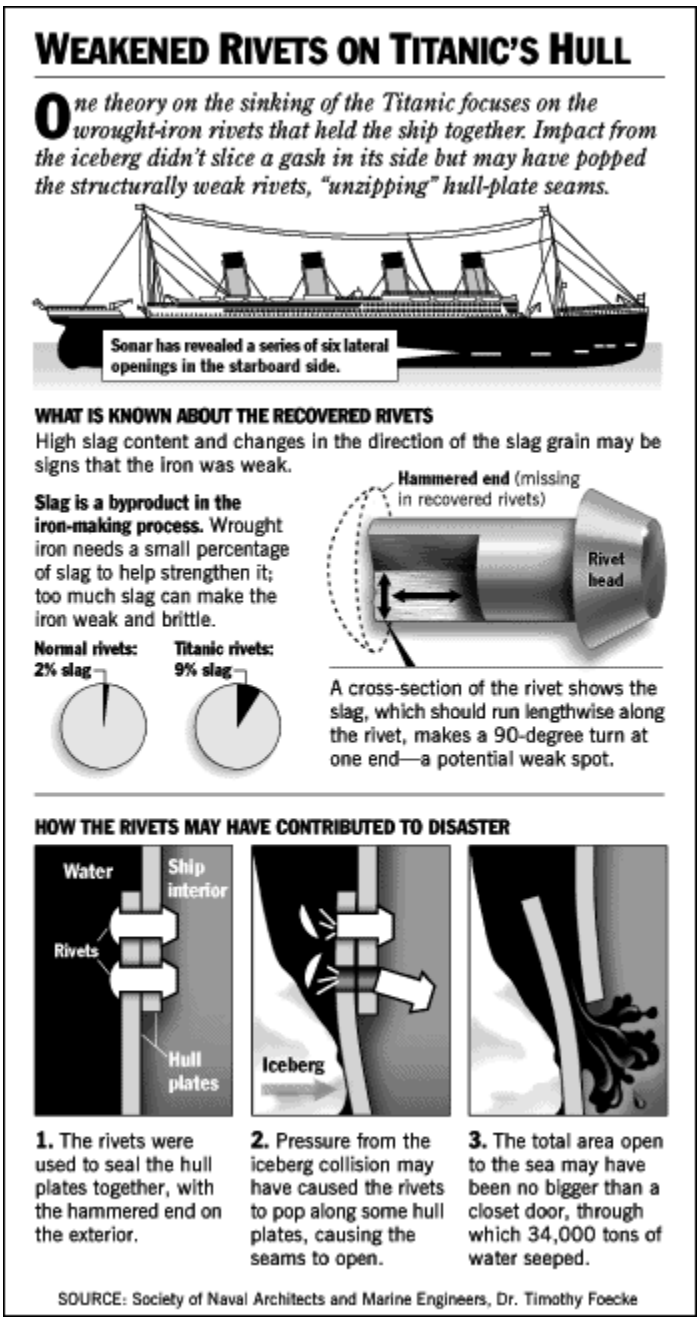
Il rombo cupo udito dalle scialuppe probabilmente era provocato dall'acciaio che si frantumava.

La prora poi si staccò dalla poppa. La poppa sembrò tornare a posto, poi di colpo assunse una posizione quasi verticale, e infine scomparì sott'acqua. Poco sotto la superficie, le sezioni che contennero ancora aria cedettero alla pressione dell'acqua: un'implosione disseminò ovunque tonnellate di rottami.

Acciaio o rivetti?

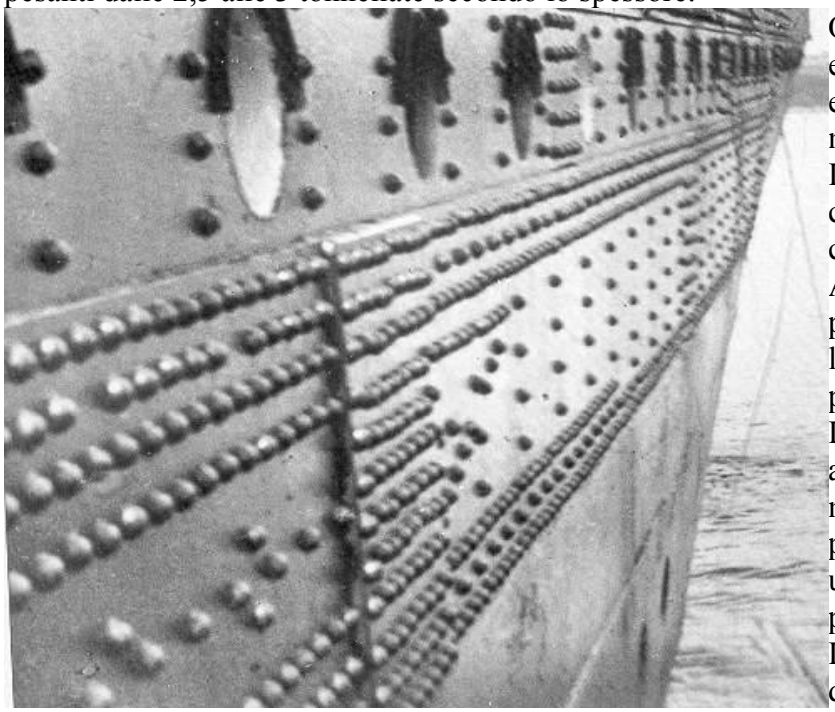
I passeggeri del **TITANIC** sono morti d'ipotermia, non per annegamento: la maggior parte di essi, che avevano il giubbotto di salvataggio, avrebbe potuto essere salvata. I marinai della *Carpathia*, sui luoghi un'ora e cinquanta minuti dopo il naufragio, portarono aiuto soltanto alle persone nelle scialuppe di salvataggio ed abbandonarono al loro destino, dando per scontato che erano morti, tutti i passeggeri che si trovavano nell'oceano (ad una temperatura di meno 2,2 gradi centigradi) anche se la loro testa affiorava dall'acqua.
Come mai questo gigante dei mari, frutto del "know-how" dell'epoca, ha potuto affondare? In altre pagine del sito ho accennato qua e là ad alcune delle principali cause della tragedia: condizioni meteorologiche, difetti di progettazione e costruzione, condizioni di navigazioni rischiose, errori e negligenza dell'equipaggio. Vediamo di farne una rapida sintesi:
a) l'inverno del 1912 fu di una calma eccezionale nei mari polari: numerose banchise si staccarono dai ghiacciai della Groenlandia, facendo deriva verso sud, a latitudini normalmente basse;
b) gli operatori radiofonici non trasmisero tempestivamente agli ufficiali, tutti i messaggi che segnalarono la presenza di iceberg sulla rotta;
c) la velocità del **TITANIC** (22,5 nodi, cioè 41,7 km/h) era troppo elevata per quella zona di mare considerata pericolosa. A quella velocità, una nave di 270 metri e 46.000 tonnellate non poteva virare in meno di 500 metri ed, a oltre 22 nodi, richiedeva oltre un chilometro e mezzo per fermarsi!
d) il mare era troppo calmo per permettere di vedere l'iceberg con anticipo, poiché nelle normali condizioni, il vento sul mare causa alcune frange di schiuma sul bordo degli iceberg e ciò li rende visibili da distanza;
e) le vedette non avevano i binocoli di sorveglianza;
f) il tempo di reazione del **TITANIC,** tra il comando della barra e la manovra della nave era troppo lungo (35 secondi);
g) le divisioni trasversali che separavano i compartimenti stagni non erano abbastanza alti, ciò permise all'acqua di passare da un compartimento all'altro;
h) la capacità delle scialuppe di salvataggio (20 barche che potevano contenere 1.178 posti) era molto inferiore al numero di passeggeri (2201);
i) la maggior parte del personale di bordo era stata reclutata poco tempo prima della partenza ed era insufficientemente addestrata;
l) le prime scialuppe di salvataggio partirono quasi vuote;
m) numerose porte della terza classe erano chiuse a chiave, queste erano conservate dagli uomini dell'equipaggio che erano armati;
n) la posizione comunicata dal **TITANIC** era inesatta;
o) la struttura della nave era troppo fragile tra il terzo ed il quarto fumaiolo: è questa la zona dove si è prodotta la rottura della nave in due tronconi;
p) l'acciaio utilizzato per realizzare le lamiere della carena (25,4 mm di spessore) ed i rivetti di collegamento era di qualità mediocre ed assai fragile alle basse temperature;
Ma un dettaglio è sfuggito ai più: come mai la nave più grande ed inaffondabile, concepita e disegnata per resistere 72 ore alla peggiore delle catastrofi, è andata a fondo in meno di tre ore? Si sa che, in occasione della collisione con l'iceberg, lo speronamento di quest'ultimo sul lato tribordo del **TITANIC** causò
l'inghiottimento dell'acqua di mare nelle strutture basse della nave. Due fattori furono messi sotto accusa: le lamiere che componevano la murata della nave ed i rivetti d'assemblaggio.
Ma quali erano i colpevoli: le lamiere, i rivetti, o tutti e due?
In occasione delle immersioni effettuate sul relitto dal 1996 si osservò, grazie ad un sonar, che non c'erano né fratture né squarci nella nave. Oggetto dell'attenzione, le sei aperture laterali sul lato tribordo del **TITANIC**. Queste aperture che vennero a contatto con l'iceberg mostravano in realtà che i giunti tra le lamiere erano saltati. Vennero trovati i resti dei rivetti, che furono strappati dalla murata, poiché la loro parte appiattita era scomparsa.

Questi rivetti furono affidati al dottor Timothy Foecke, esperto di metallurgia americano del Laboratorio di Scienze e Tecniche dei materiali dell'Istituto Nazionale di Tecnologia (l'Institut national of Tecnology, organismo governativo americano, con sede a Gaithersburg, Maryland). Il dottor Foecke studiò la loro struttura e la loro composizione utilizzando mezzi d'analisi sofisticati: metallografia microscopica, spettrografia ai raggi gamma o reazioni chimiche di superficie.
I risultati furono stupefacenti. Le scorie contenevano impurità che provenivano dalla ghisa del minerale metallifero, per rafforzare il ferro forgiato: una debole percentuale di scorie è necessaria e, in compenso, un eccesso di scorie rende il ferro fragile e facilmente soggetto alle rotture. I rivetti normali contenevano il 2% di scorie, i rivetti analizzati ne contenevano, viceversa, in media il 9,3% (19 rivetti su 48 analizzati presentavano un eccesso di scorie, di cui qualcuno addirittura con un tasso del 17 %!). Il taglio trasversale di un rivetto mostrò che le scorie erano distribuite su tutta la lunghezza e che il filo (ossia la direzione delle fibre) girava ad angolo diritto rispetto all'asse del gambo, e ciò costituiva una zona di grande fragilità. Questi risultati dimostrarono che l'impatto dell'iceberg non causò rotture sul lato tribordo della nave come si è a lungo pensato, ma che ha probabilmente fece saltare i rivetti strutturalmente fragili. Per l'effetto “bastone a leva” in occasione della ribattitura a mano della murata del **TITANIC**, ogni rivetto, venne era appiattito con la martellata, nel caso in cui il colpo di martello fosse stato troppo violento, la parte appiattita diventava assai debole. In occasione dell’impatto, l'iceberg piegò dapprima una lamiera, che a sua volta piegata ha agito come una leva sui rivetti, e così altre lamiere.



1) I rivetti erano utilizzati per mantenere insieme le lastre d'acciaio della nave;
2) la pressione dell'iceberg in occasione della collisione ha certamente fatto saltare i rivetti;
3) le lastre si sono allontanate l'una dall'altra, facendo filtrare l'acqua.

La costruzione del TITANIC aveva necessitato tre milioni di rivetti che pesavano circa 1200 tonnellate. Il doppio fondoera costituito di lamiere di acciaio assemblate per mezzo di ribattitrici idrauliche che pesavano ciascuna 7 tonnellate ed erano sospese alle gru scorrevoli.
Al di sotto del doppio scafo, la carena era composta da un insieme di lamiere di acciaio generalmente larghe di 1,83 metri, lunghe di circa 9,14 metri, spesse di circa 2,54 centimetri e pesanti dalle 2,5 alle 3 tonnellate secondo lo spessore.



Queste placche, quelle che entrarono in contatto con l'iceberg, erano fissate con una ribattitura manuale a doppia od a triplice riga. I rivetti di acciaio misuravano 2,5 centimetri di diametro e 7,5 centimetri di lunghezza.
Alcuni operai erano incaricati di perforare i buchi necessari in tutte le parti metalliche della nave, in particolare nelle placche di murata. Le placche potevano essere bucate anche in anticipo in laboratorio per mezzo di speciali trapani, ma la perforazione sul cantiere garantiva una maggiore rifinita dei fori sulle placche da assemblare.
La ribattitura di queste lastre d'acciaio fu effettuata da squadre composte da almeno cinque operai. Un operaio scaldava il rivetto in un braciere poi, con l'aiuto di pinze, un altro operaio lo ricuperava e lo porgeva a due addetti alla ribattitura. Qui il rivetto veniva introdotto in uno dei buchi realizzati nella carena della nave. Raffreddando, il rivetto stringeva le due placche con una forza considerevole. L'impermeabilità era assicurata dalla estrema vicinanza dei rivetti.
A ribattitura finita, degli operai erano incaricati di contare i rivetti posti per assicurarsi che tutti i rivetti previsti dai piani erano stati fissati.

Momenti finali del TITANIC

Nel mese di agosto del 2005, una spedizione ha fatto una scoperta scioccante a più di due miglia sotto l'Oceano Atlantico: le grandi parti mancanti della parte inferiore del **TITANIC**, situate a più di 1.500 piedi dal resto della nave, e conservate in modo sconcertante tanto che persino la vernice rossa originale è ancora chiaramente visibile. Queste parti, grandi ciascuna di circa 12 metri per 28 metri, poco conosciute e mai esaminate per il loro ruolo nell'affondamento, ci permettono di riscrivere una nuova storia sui terrificanti momenti finali del **TITANIC**. I ritrovamenti si pensa possano essere localizzati proprio dove il **TITANIC** realmente ha colpito l'iceberg e suggeriscono che la nave fosse stata danneggiata molto più nello scontro di quanto precedentemente realizzato. Per mezzo di apparecchiature fotografiche ad alta definizione, la squadra della Woods Hole Oceanographic Institution ha documentato ed analizzato le parti mancanti della nave la cui esistenza era ritenuta soltanto ipotizzata: le sezioni mancanti si erano credute spezzettate in centinaia di piccole parti.
Dopo diverse escursioni con i sommergibili, questa scoperta può cambiare la storia: l'intera parte inferiore mancante della nave ha aperto un mondo di nuove possibilità circa che cosa realmente è accaduto quando **TITANIC** è affondato nell'oceano.
Il gruppo ha catalogato i relativi risultati e li ha studiati per i mesi, quindi una volta messi insieme la Woods Hole ha analizzato il loro significato. Quando i ricercatori hanno visto le sezioni mancanti (della lunghezza circa 70 piedi, in due sezioni perfettamente intatte) della parte inferiore del **TITANIC**, hanno cambiato il loro punto di vista di come e di perché la nave sia affondata così rapidamente. Mills Simon, storico del **TITANIC** ha riferito come "... possibilmente una delle prove più significative che sono state scoperte da quando il luogo del naufragio è stato trovato nel 1985". L'architetto navale Roger Long, a sua volta, ha affermato che ci sono dei punti di prova che il **TITANIC** si ruppe a metà molto prima del processo d'affondamento precedentemente creduto. Questa teoria genera un'esperienza d'affondamento significativamente diversa dalle precedenti. "Il break up, ossia la spaccatura in due del **TITANIC**, è cominciato durante la discesa sul fondo dell'oceano," dice Long. Con una spiegazione dettagliata del perché l'acciaio si ruppe, con la testimonianza dei superstiti che nessun'onda significativa ha scosso le scialuppe di salvataggio mentre il **TITANIC** è affondato, Long ha proposto un nuovo piano d'azione in cui la nave è rimasta ad un angolo ragionevolmente basso rispetto all'acqua, spiegando così perché tanti passeggeri non riuscirono per rendersi conto che la nave, persino quando si fosse rotta, continuava ad affondare. Le nuove informazioni ci suggeriscono che la poppa era probabilmente inclinata di 10 gradi piuttosto che dei 30 gradi, come si è generalmente sempre supposto. Questo nuovo scenario è stato presentato con un'animazione, dal gruppo Woods Hole. L'animazione unisce i particolari recentemente scoperti alle testimonianze legali preesistenti, ai ricordi dei superstiti, per dare un'immagine equilibrata usando tutte le informazioni disponibili. La poppa era ancora capace di galleggiare e, probabilmente è affondata in circa cinque minuti. "Fu sicuramente terrificante," ha detto Long. Secondo la nuova teoria il **TITANIC** fu squarciato nella parte inferiore contro la sezione sommersa dell'iceberg. Mentre si riempiva di acqua, la parte di sotto fu strappata letteralmente dalle forze della natura.
La parte inferiore della nave recuperata dalla spedizione proviene esattamente dove la nave si ruppe a metà. Hanno detto i due ricercatori John Chatterton e Richie Kohler: "I tagli sulla parte inferiore erano molto puliti. Gli esperti di metallurgia ci hanno detto che quei tagli puliti provengono da un genere particolare di sforzo, non da una rottura come si vedrebbe quando una nave si rompe in due". Il risultato, dicono Chatterton e Kohler, fu che la nave affondò ancora più velocemente del previsto. In incidenti simili, le navi potevano rimanere a galla per parecchie ore, consentendo che i passeggeri fosse tratti in salvo. Ma il **TITANIC** e la maggior parte dei relativi passeggeri sono stati persi in due ore. Se la teoria di Chatterton e Kohler è corretta, il tempo impiegato dal **TITANIC** ad affondare ha avuto un effetto enorme sulla gente sopravvissuta. "Il disfacimento ha causato l'affondamento," ha detto Long Roger, "e questo si è determinato quando la nave è affondata ed ha determinato la morte di diverse persone". Quando l'incidente è accaduto, gli uomini dell'equipaggio hanno creduto che dovessero occorrere ore per perdere la nave od addirittura non affondare affatto.

Quello fu un motivo per cui soltanto la metà dei posti sulle scialuppe di salvataggio furono occupati".
Mentre non potremo conoscere mai la storia completa per certo, ogni volta che si trova una nuova prova si contraddice la prova precedente. I nuovi risultati comunque sono estremamente importanti per chiunque nutre un interesse storico nel disastro del **TITANIC**.

Leggende e voci

Nel 1898, 14 anni prima della tragedia del **TITANIC**, lo scrittore americano Morgan Robertson scrisse un libro intitolato "The Wreck On The Titan".

Il libro racconta la storia di una grandissima nave passeggeri lunga più di 250 metri ed estremamente lussuosa, chiamata Titan e definita "inaffondabile". Durante il suo viaggio inaugurale, partenza in Inghilterra arrivo a New York, ospitava passeggeri importanti, famosi ed estremamente ricchi. Arrivati a nord dell'Oceano Atlantico urta un iceberg che la ferisce mortalmente in una fredda notte d'aprile. Morirono circa 3.000 persone perché le scialuppe di salvataggio non erano sufficienti a mettere in salvo tutti i passeggeri.

Alcuni dicono che si tratta di coincidenza in quanto due anni prima dell'uscita di questo libro la White Star Line aveva annunciato l'imminente costruzione di tre piroscafi grandiosi e ne aveva dato anche le misure approssimative. Inoltre il problema della poche scialuppe a bordo delle navi era un problema già sentito.

Dopo la tremenda sciagura del **TITANIC** vi fu la nascita di numerose leggende e voci alimentate dai racconti strazianti ad in disaccordo dei superstiti: qui ne troverete alcune.

Si diceva che Joughin, il panettiere di bordo, si fosse arrampicato fino al cassero di poppa riuscendo a mantenersi aggrappato alla ringhiera mentre il troncone di poppa s'innalzava verticalmente per poi sprofondare negli abissi, e nel momento in cui fu recuperato pare avesse i capelli ancora asciutti.

Walter Lord, racconta che dopo la pubblicazione del suo libro "A Night To Remember" ricevette numerose lettere provenienti dall'Irlanda che spiegavano perché il **TITANIC** affondò.

Sembra che il numero assegnato allo scafo nei cantieri di Belfast avesse un significato recondito. Se si traccia il numero 390904 a mano, con il 4 dalle linee spigolose ed esagerate, si aggiunge uno spazio dopo il secondo "9" e si legge il numero riflesso in uno specchio, ne emerge la scritta "no pope" cioè "no papa". Questo sarebbe stato fatto dai protestanti dell'Ulster irlandese ed avrebbe dovuto scatenare il castigo divino. Ma in contrapposizione di queste dichiarazione c'è il fatto che sul **TITANIC** ci furono moltissimi metalmeccanici di Belfast che ovviamente perirono.

Una leggendaria reliquia scampata al disastro fu il violino di un membro dell'orchestra, che suonava per tranquillizzare i passeggeri, che girò anni ed anni per le case d'asta ma la sua provenienza rimase dubbia dato che nessun orchestrale scampò al naufragio.

Un punto su cui i superstiti furono nettamente in contrasto per anni fu la fine del **TITANIC**. Secondo alcuni la nave si sarebbe spezzata in due mentre altri affermano di no. Il diciassettenne Jack Thayer asseriva che la nave si era spezzata in due tronconi ma molti illustri scrittori e studiosi, sapendo che il giovane era finito sott'acqua proprio nei momenti cruciali dell'inabissamento del transatlantico affermavano che si era confuso con la caduta di uno dei fumaioli. Per molti anni si pensò che il giovane avesse una grande confusione in testa. Solo nel 1985 con il ritrovamento del relitto diviso in due tronconi lontani 600 metri ci si adeguò senza più problemi a ciò che il giovane Thayer aveva visto con i propri occhi.

La fine delle scialuppe di salvataggio resta un mistero minore. Le scialuppe furono radunate dalla *Carpathia* e rimorchiate fino a New York dove rimasero alcuni giorni ormeggiate sul molo della White Star Line ma poi se ne persero le tracce. Molto probabilmente la compagnia navale ne fece cancellare il nome e le impiegò su altre navi, visto che da quel giorno ci fu una richiesta molto superiore delle scialuppe.

L'unica scialuppa non ricondotta a terra fu la pieghevole "A". La zattera, dopo che i naufraghi si furono trasferiti su un imbarcazione più solida, fu abbandonata e ritrovata un mese più tardi: conteneva tre cadaveri ed un vasto assortimento di gioielli ed effetti personali sparsi sul fondo.

Comunque lascio trarre a voi le giuste conclusione insistendo nel dire che nella storia del **TITANIC** c'è qualcosa di magico.

L'uomo vestito da donna

E' soltanto una leggenda.
Questa era un'opinione generalmente tenuta per quanto riguarda la vecchia storia che, per salvare la propria vita, un uomo (non identificato) si fosse travestito da donna per assicurarsi un posto in una delle scialuppe di salvataggio del **TITANIC**.
Ma questa storia è realmente una leggenda? No, non lo è.
Come nel caso di altre cosiddette "leggende" che circondano la tragedia del **TITANIC**, la leggenda dell'"uomo vestito da donna" è basata su un avvenimento. Infatti, come si potrà evincere dal testo, qui sotto, furono forse addirittura tre gli uomini che usarono questo stratagemma per salvare la propria vita quella tragica notte del 1912. Due, degli uomini in questione, hanno ammesso liberamente che uno scialle fu lo strumento per consentire a ciascuno loro di trovare un posto nella scialuppa di salvataggio.
Esaminiamo i fatti relativi ad ogni singolo avvenimento.
Daniel Buckley era un giovane passeggero irlandese della terza classe del **TITANIC**. Dopo lo scontro con l'iceberg, Buckley si recò fino al ponte delle imbarcazioni e si mise vicino a varie scialuppe di salvataggio, mentre avveniva lo sgombero della nave. Durante le fasi dell'affondamento una gran folla di uomini era prsente vicino alla scialuppa di salvataggio numero 13 che stava per essere messa in mare, quando un certo numero di questi ha tentato di salvarsi saltando dentro la barca. Daniel Buckley decise anch'egli di tentare le sue probabilità di salvezza lanciandosi nella barca con loro. Improvvisamente due ufficiali del **TITANIC** si avvicinarono alla lancia di salvataggio, che aveva a bordo numerosi passeggeri di terza classe di entrambi i sessi. I due ufficiali ordinarono agli uomini che erano già nella barca di scendere per far posto alle signore. La maggior parte degli uomini aderì all'ordine degli ufficiali, ma altri si rifiutarono di lasciare la scialuppa e rimasero dove erano. Buckley decise di rimanere nella barca. In una lettera ai suoi genitori, scritta a bordo della *Carpathia* il 18 aprile, scrisse che "... mi sono nascosto nella parte più bassa della barca." La testimonianza successiva di Buckley, resa nel corso dell'inchiesta del Senato degli Stati Uniti, ha rivelato che cosa è accaduto dopo: "Gli ufficiali stavano gridando... C'era una donna nella barca e mi aveva gettato il suo scialle addosso e mi ha detto di rimanere dentro là. Credo che sia stata la signora Astor. Allora non mi hanno visto e la barca è stata calata in acqua e ce ne siamo andati remando." (NB: la signora Astor, per la cronaca, era a bordo della scialuppa numero 4!).
Edward Ryan era un altro giovane irlandese, che si era imbarcato sul **TITANIC**, a Queenstown, nella speranza di cominciare una nuova vita in America. Ryan fu uno dei pochi passeggeri di terza classe fortunati a sopravvivere nella tragedia del **TITANIC** ed il 6 maggio 1912 scrisse una lettera ai suoi genitori descrivendo come si era salvato dal naufragio: "… L'ultima barca stava per essere calata in mare, quando non ci ho pensato un secondo a saltarvi dentro. Avevo indosso il mio soprabito ed avevo, intorno al collo, un tovagliolo, che ho messo in testa. Allora ho camminato, con aria indifferente, davanti gli ufficiali, che avvertirono che avrebbero sparato agli uomini che avrebbero tentato di salire a bordo delle scialuppe. Non mi hanno notato. Hanno pensato che fossi una donna. Ho chiamato vicino a me una ragazza che era in attesa di salire e sono salito sulla scialuppa con lei." (La scialuppa in questione era la numero 14).
Il senatore William Alden Smith, incaricato di condurre l'inchiesta sull'affondamento del **TITANIC** stava sentendo il quinto ufficiale Lowe per quanto riguarda partecipazione di quest'ultimo all'evacuazione della nave. Lowe, che era incaricato della scialuppa di salvataggio numero 14, dichiarò al senatore Smith che la barca aveva a bordo 44 persone ed il senatore gli chiese se tutta quella gente erano donne. L'ufficiale Lowe affermò che erano tutti donne e bambini, escluso un passeggero, un italiano (quindi non poteva trattarsi di Edward Ryan anche se la scialuppa era la medesima!) e che si era nascosto vestito da donna. Il Senatore Smith gli chiese una descrizione e Lowe aggiunse che aveva uno scialle sopra la sua testa. Lowe allora disse come scoprì l'uomo in questione soltanto all'ultimo momento. Quando chiese aiuto a dei volontari per aiutarlo nelle manovre, Lowe disse che una persona era venuta presso lui ed aveva uno scialle sopra la sua

testa: fu allora che l'ufficiale, tirando sbadatamente questo scialle, si accorse che questi era un uomo.
I tre avvenimenti sono la prova inconfutabile che la leggenda dell'"uomo vestito da donna" è basata su fatti realmente accaduti.
Il ponte delle imbarcazioni del **TITANIC**, in quei momenti prossimi all'affondamento, quella notte era chiaramente così male illuminato che uno scialle sul capo alterò abbastanza l'apparenza di uomo per disarmare il sospetto degli uomini dell'equipaggio, già preoccupati di riempire le scialuppe di salvataggio con donne e bambini.

La mummia del TITANIC

Al momento del naufragio il **TITANIC** trasportava anche una mummia egiziana: la vera causa potrebbe risiedere in un'antica maledizione...
Facciamo un salto a Il Cairo nell'anno 1910, due anni prima della disgrazia del **TITANIC**, quando un americano, di cui non fu reso noto il nome, avvicinò l'egittologo inglese Douglas Murray, proponendogli l'acquisto di un prezioso reperto. Si trattava di un sarcofago rinvenuto nel tempio di Ammon-ra, appartenente ad una principessa di rango vissuta a Tebe attorno al 1600 a.C. All'esterno del sarcofago erano raffigurate, in smalto e oro, con tecnica raffinata, le fattezze della principessa. Il sarcofago si presentava in perfette condizioni di conservazione. Murray non si lasciò sfuggire l'occasione e staccò subito un assegno all'americano, il quale non arrivò mai ad incassarlo perché morì la sera stessa. Nel frattempo Murray aveva già preso provvedimenti affinché il sarcofago venisse spedito a sua casa a Londra. Un altro egittologo, che si trovava nella capitale egiziana, raccontò a Murray la sinistra storia legata al sarcofago. La principessa di Ammon-ra, sacerdotessa del culto dei morti, aveva fatto incidere sulle pareti della sua camera mortuaria un inquietante monito: su chiunque avesse spogliato il suo sacello si sarebbero abbattute disgrazie e terrore. Douglas Murray, però, si fece beffe di quella superstizione fino a tre giorni dopo, quando un fucile gli esplose misteriosamente in mano, durante una battuta di caccia lungo il Nilo.

Dopo una settimana di atroci sofferenze in ospedale, il braccio rimastogli ferito dovette essere amputato all'altezza del gomito. Quello non fu che l'inizio. Durante il suo viaggio di ritorno in Gran Bretagna, due amici di Murray morirono per "cause ignote". Inoltre i due domestici egiziani che avevano trasportato la mummia morirono nel giro di un anno o poco più. Per Murray quel sarcofago diventò un'ossessione. Quando vi posava gli occhi, il viso modellato della principessa sembrava tornare in vita con uno sguardo che gelava il sangue. Alla fine decise di disfarsene ma una sua amica lo convinse a consegnarglielo. In poche settimane la madre della donna morì, lei fu abbandonata dal suo innamorato e in seguito venne colpita da una sconosciuta malattia da deperimento. Alla fine lasciò come disposizione testamentaria che il sarcofago dovesse ritornare a Douglas Murray. Però Murray, ormai malridotto, non ne volle più sapere e donò il sarcofago al British Museum.
Anche all'interno di questa istituzione, ben nota per il suo rigore scientifico, il sarcofago acquistò un'oscura fama. Un fotografo che aveva scattato alcune foto morì sul colpo, mentre un egittologo responsabile di quel sinistro reperto fu trovato morto nel suo letto. A questo punto gli amministratori del museo si riunirono in gran segreto, votando all'unanimità di spedire il sarcofago ad un museo di New York, che aveva accettato il dono a patto che però venisse consegnato senza troppa pubblicità e con un mezzo fra i più sicuri.Il sarcofago non raggiunse mai New York, perché si trovava proprio nella stiva del **TITANIC** quando affondò. Coincidenza? Disgrazia? O la maledizione della principessa aveva colpito ancora una volta?Un'altra storia circa la mummia, cominciata forse da alcuni giornali a New York, ha cominciato girare intorno al fatto che il motivo reale dell'affondamento del **TITANIC** fosse una mummia che era nella sua stiva del carico. Secondo la storia il sarcofago di un re egiziano antico, stava per essere contrabbandato in America da un commerciante d'arte senza scrupoli. Il commerciante d'arte stava recandosi negli Stati Uniti per vendere il prezioso carico ad un museo celebre a New York per 50 milioni di dollari (ovviamente del 1912). Quando il **TITANIC** stava per affondare i ladri cercarono di rovistare per trovare il prezioso sarcofago di questo re egiziano.
Sembra che il dio, Anubis, non fosse soddisfatto di questa cosa e sembra che gli dei egiziani non gradissero vedere vendere le spoglie mortali di un loro re all'più alto offerente. Nella rappresaglia per questi pochi chiari atti sporchi, Anubis avesse affondato il **TITANIC** e la mummia fosse andata persa nel mare per l'eterno riposo.

Ci sono inoltre storie, anche altri libri di tutto rispetto sul **TITANIC**, che perpetuano

questa storia. In una di queste, sembrerebbe che la mummia non fosse affondata con il **TITANIC**. Si afferma che il contrabbandiere avesse corrotto uno degli ufficiali del **TITANIC** per poter collocare la mummia su di una lancia di salvataggio. La storia continua affermando che una volta che la mummia arrivò a New York, tutti coloro che vennero in qualche modo a contatto con il sarcofago, fossero stati "contagiati" da una maledetta sfortuna. Di conseguenza, la mummia fu restituita all'Egitto sulla nave, l'*Empress of Ireland*, che in seguito affondò con diversi periti. Di nuovo, la mummia è "sopravvissuta" e fu messa su di una delle lance di salvataggio. Fu spedita una seconda volta in Egitto. Questa volta la nave era il *Lusitania*, ma anche questa volta la mummia non si salvò ed ora giace indisturbata nella stretta del carico del *Lusitania*.
Ancora un'altra storia ci parla che questa mummia apparteneva alla collezione inglese di Lord Canterville, che la trasportava a New York per una mostra sui tesori egizi. Era una mummia di una veggente, ricoperta da numerosi amuleti, tra i quali un amuleto raffigurante il dio Osiride, con la seguente iscrizione: "Svegliati dal sonno in cui sei piombata; lo sguardo dei tuoi occhi trionferà su tutto quello che viene intrapreso contro di te". Inoltre dato il valore immenso del reperto si preferì non sistemarlo nella stiva. Fu sistemato in un baule di legno e deposto proprio dietro il ponte di comando. A questo proposito, ed in riferimento al naufragio analogo di circa un secolo prima, nacque la teoria della radioattività avanzata da un giornalista John Newbargton: "Fu questa mummia che provocò la follia del capitano Smith. Munita senza dubbio di un sistema di protezione a base d'irradiazioni radioattive, essa guastò anche tutti gli strumenti del **TITANIC**". Lo stesso giornalista sostenne che gli egiziani, già dai tempi dell'Antico Egitto, erano molto abili nella estrazione, lavorazione ed utilizzo dell'uranio. Questa stravagante ipotesi è affermata anche da un fisico spagnolo che riteneva che gli antichi egizi, avessero scoperto i poteri dell'uranio e lo utilizzassero per proteggere i loro templi, piramidi e simili. Secondo questo studioso hanno ricoperto i pavimenti di lastre di uranio, o hanno applicato alcune di queste lastre alle pareti, per causare - ancora oggi - o la morte o gravi lesioni fisiologiche.

Il recupero della prora

Nell'agosto 1998, con grande enfasi pubblicitaria da parte dei mass media, si è svolta la più impegnativa missione di esplorazione del relitto che sia mai stata intrapresa. Gli scopi erano prettamente scientifici, almeno nelle dichiarazioni esplicite degli autori del progetto, però era previsto un finale "ad effetto", ovvero il tentativo di agganciare e riportare in superficie una parte dello scafo del **TITANIC**. Il pezzo, ripescato in presenza dei pochi superstiti al naufragio ancora in vita, avrebbe dovuto poi essere condotto nel porto di New York per terminare simbolicamente il viaggio iniziato 84 anni prima a Southampton. Sappiamo dalle cronache che il tentativo è fallito a causa delle pessime condizioni dell'oceano, dopo che un pezzo era stato agganciato e portato quasi in superficie.

Il relitto, lungo 26 metri e dal peso di 10 tonnellate, era stato agganciato a cavi sottomarini, tirato in superficie e messo su una chiatta che lo avrebbe trasportato a New York al museo del **TITANIC**. Avevano assistito al recupero, da due navi noleggiate per l'occasione, almeno 1.500 persone tra cui 3 degli 8 superstiti del naufragio ancora in vita.

Ma anche quest'ultima spedizione di recupero, la missione Tulloch, ha perso contro la forza dell'oceano. I segreti della nave sommersa ancora nessuno è riuscito a svelarli ed il relitto continua ad opporsi ad ogni tentativo di riportarlo in superficie.

Considerazioni finali

La spedizione del 1997, quella che fornì prove che avvaloravano una ipotesi rivoluzionaria sui danni subiti dallo scafo al momento dell'impatto, portò alla luce una questione fondamentale; un biologo che aveva preso parte agli studi ipotizzò che una colonia di microbi avesse attaccato lo scafo del **TITANIC** sul fondo dell'oceano; dopo aver allestito alcune "trappole batteriche" per catturarli, ebbe la conferma delle sue teorie e poté sostenere con tutta certezza che una colonia di batteri si insediò sul **TITANIC** molti anni fa e sta tuttora nutrendosi del ferro dello scafo, tramutandolo in ossido di ferro complesso.

Questo fatto è più grave di quello che sembra, perché con la intensa attività batterica lo scafo della nave diventa estremamente fragile e, considerato il fatto che già il 25 % ha già subito la trasformazione, se non si fa qualcosa, ed al più presto, nel giro di poco tempo il **TITANIC** verrà condotto alla distruzione totale.

Le cause dell'impatto e della successiva sciagura sono molteplici e, forse, alcune di esse sono sconosciute; tuttavia volendo fare un sommario di tali cause posso elencarle.

1) Insufficiente numero di scialuppe di salvataggio; tali imbarcazioni, sebbene a norma di regolamento, erano assai insufficienti considerate le dimensioni della nave ed il numero di passeggeri che poteva ospitare.

2) Elevata velocità al momento dell'impatto; i dirigenti della White Star Line e lo stesso Capitano Smith volevano aumentare il proprio prestigio giungendo in America con diverse ore di anticipo, senza tenere conto della presenza di numerosi iceberg.

3) Scarsa qualità dell'acciaio costituente lo scafo; l'acciaio con cui era costruito lo scafo aveva una quantità molto elevata di solfuro manganese, il che lo rendeva, come abbiamo visto, incredibilmente fragile: va detto che l'industria metallurgica nel 1912 non era ancora sufficientemente avanzata da esserne a conoscenza.

4) Avventatezza delle decisioni; gran parte del danno derivante dall'urto, non dipese tanto dalla forza dell'urto stesso, quanto piuttosto dalla sua durata; in parole povere i danni sarebbero stati certamente minori se l'iceberg anziché strisciare contro la nave, avesse semplicemente colliso con essa; considerando la velocità del **TITANIC** in quell'istante ed il possibile rallentamento, un urto frontale sarebbe stato sì grave (e forse avrebbe anche comportato la perdita della nave), ma avrebbe sicuramente lasciato il tempo alle navi vicine di sopraggiungere e prestare soccorso.

5) La fama dell'inaffondabilità del **TITANIC** che comportò una scarsa considerazione del tema della sicurezza. Le considerazioni fin qui fatte non devono in alcun modo far pensare al **TITANIC** come ad una nave mal progettata e poco sicura, dal momento che essa era in quel momento quella che dava maggiori garanzie; tuttavia un iceberg è un oggetto incredibilmente grosso e resistente, tanto che al giorno d'oggi la sola cosa in grado di distruggerlo è una bomba nucleare. Il **TITANIC** insomma era realmente difficile da affondare ed un suo affondamento si sarebbe verificato solo in seguito a circostanze eccezionali: una di queste circostanze, purtroppo, si è avverata.

Tutti i numeri

6/9/1869 Nasce la White Star Line.

31/7/1908 Venne firmata la lettera - contratto per la costruzione della **ROYALMAIL STEAMER TITANIC**.

16/3/1909 Dai cantieri Harland & Wolff di Belfast, venne posta la prima lastra della chiglia del **TITANIC**.

1.500.000 Sterline, pari a

7.500.000 dollari, cioè

400.000.000 dollari di oggi, ossia

14 miliardi di lire dell'epoca pari a

550 miliardi di lire di oggi: fu il costo previsto per la realizzazione del **TITANIC**.

11.300 Il numero degli operai della Harland & Wolff che lavorarono alla costruzione del **TITANIC**.

2 Sterline era la paga base settimanale degli operai del cantiere.

17 Gli operai morti per incidenti sul lavoro.

4 Gli anni che occorsero per la costruzione del **TITANIC**.

131428 Il numero di matricola del **TITANIC**.

390904 Era il numero dello scafo del **TITANIC**.

401 Numero del bacino dove avvenne la costruzione del **TITANIC**.

500 Mila rivetti pari a

274 tonnellate, furono impiegati per la fiancata del **TITANIC**.

46 Centimetri erano alte le lettere goffrate, con il nome **TITANIC**, situate a prora della nave.

268,83 Metri: la lunghezza del **TITANIC**.

28,40 Metri: la larghezza del **TITANIC**.

31 Metri: l'altezza, dal bordo libero, del **TITANIC**.

53,34 Metri: dalla chiglia alla cima dei fumaioli.

18 Metri: dalla linea di galleggiamento al ponte lance.

11 Metri: dalla linea di galleggiamento alla chiglia.

9 Il numero dei ponti.

4 I fumaioli che svettavano a

24,68 metri sul ponte.

20 Cavalli trainarono l'ancora centrale del **TITANIC**.

15,810 Tonnellate era il peso dell'ancora: ogni anello della catena aveva

1 metro di diametro e pesava

80 chilogrammi.

385 Kg. il peso della maglia di ciascuna delle

3 possenti ancore.

31 Tonnellate il peso complessivo delle ancore.

46.328 Tonnellate, di stazza lorda il peso dello scafo del **TITANIC**.

21.831 Tonnellate era viceversa la stazza netta.

46.000 HP,

29 caldaie,

54 bifronti e

5 monofronti, che contevano

159 focolari, era la potenza installata sul **TITANIC**.

100 Tonnellate il peso di ciascuna caldaia, che misurava

6,1 metri di lunghezza e

4,8 metri di diametro e con

3 forni all'estremità.

15 Kg/cmq la pressione prodotta da queste caldaie che consumavano

825 tonnellate di carbone in un giorno.

45 I ventilatori, di cui erano equipaggiate le caldaie, per permettere ai fuochisti di soffrire un po' meno il caldo.

101 Tonnellate era il peso del timone.

6 Gli elementi che componevano il timone.

3 Eliche:

2 laterali mosse dalle

2 macchine alternative a

4 cilindri a triplice espansione.

10 Metri era l'altezza delle motrici alternative.

22 Tonnellate era il peso dell'elica centrale,

5 metri il suo diametro;

38 tonnellate il peso di ognuna delle eliche laterali e

7 metri il diametro di ciascuna pala delle medesime eliche.

1,5 Tonnellata il peso massimo che potava sopportare la gru usata per il carico nella stiva.

24 Nodi: la velocità massima che poteva essere raggiunta dal **TITANIC**.

77 Giri/motore al minuto dei motori a triplice espansione.

127 Giri al munito raggiungeva la turbina a vapore a bassa pressione.

15 Paratie traversali stagne in

16 compartimenti "a prova d'acqua";

1,83 Metri misurava il doppio fondo cellulare che si estendeva per tutta la lunghezza della nave.

12 Le porte a tenuta stagna.

31/5/1911 John Pierpont Morgan, Bruce Joseph Ismay, Lord James William e Lady Pirrie, proprietari della White Star Line, assistettero alla cerimonia del varo.

3 Tribune ospitarono il Sindaco di Belfast, numerosi dignitari, oltre ai numerosi membri accreditati della stampa.

100.000 Le persone che per assistettero al varo.

2 Numero degli ospedali pediatrici a cui fu devoluto l'intero incasso per assistere al varo del **TITANIC**.

1 Minuto durò il varo della nave.

00:13 p.m. L'ora in cui il **TITANIC** cominciò a muovere.

600 Piedi, la distanza che il **TITANIC** percorse.

12 Nodi la velocità raggiunta.

1,2 Chilometri la misura dell'arco della virata a quella velocità;

780 metri occorrevano alla nave per fermarsi.

6 Le ancore che trattennero poi il **TITANIC**,

2 Le masse di cavi tiranti.

23 Tonnellate di sego, olio di balena e sapone in pasta, occorsero per ingrassare il percorso del varo del **TITANIC**.

19 Tonnellate per cm/2 la pressione dell'attrito.

60.000 Tonnellate d'acqua, secondo una stima, venivano spostate dalla nave a carico completo.

1 Operaio del cantiere rimase ucciso dal crollo di un supporto del scafo.

10 I mesi che occorsero poi per l'installazione di macchinari ed il completamento interno.

300 Pagine erano il contenuto di un volume sulla lista delle indicazioni per attrezzare il **TITANIC**.

1.004 Le tonnellate in più del **TITANIC** rispetto alla sua gemella *Olympic*.

3 Campane vennero installate,

1 del diametro di

58 centimetri ai piedi dell'albero di trinchetto;

1 del diametro di

43 centimetri nella gabbia dello stesso albero e

1 del diametro di

23 centimetri sulla plancia.

3.547 Numero massimo autorizzato di persone che, tra passeggeri ed equipaggio, il **TITANIC** poteva trasportare.

3.560 Salvagenti individuali vennero messi a bordo.

64 Il numero delle scialuppe previste, dal progetto originario, a bordo del **TITANIC**;

40 il numero delle scialuppe successivamente variato e

32 le scialuppe che potevano sostenere le gru Welin ma solo

16 furono quelle installate, comunque un numero superiore rispetto alle vigenti leggi dell'epoca.

14 Scialuppe di legno misuravano

9 metri di lunghezza e

3 metri di larghezza e potevano ospitare

65 persone.

2 Lance misuravano

8 metri di lunghezza per

2 metri di larghezza e potevano contenere

40 persone.

4 Engelhardt (canotti) dotate di lati pieghevoli in tela, lunghe

8 metri e larghe

2,5 metri, che erano in grado di trasportare

47 persone ciascuna.

1.178 I posti sui mezzi di salvataggio in totale.

23% In più di quanto, secondo le vecchie norme di sicurezza, era richiesto!

2.369 Posti in difetto rispetto il numero totale di persone che potevano essere trasportate dal **TITANIC**.

13/6/1911 Cadendo dallo scafo del **TITANIC**,

1 ribattino rimase perse la vita.

11/7/1911 In questo giorno fu preso l'accordo di massima sulla data del viaggio inaugurale del **TITANIC**:

20/3/1912 fu la data iniziale fissata per il viaggio inaugurale.

11/10/1911 La White Star Line fissò la nuova data del viaggio inaugurale del **TITANIC**,

alla luce dell'incidente dell'*Olympic*.

10/4/1912 Fu la nuova data definitiva fissata per il viaggio inaugurale.

03/2/1912 Nel bacino di carenaggio Belfast Harbour Commission venne applicata l'ultima mano di vernice.

3 In quel mese del

1912 il personale tecnico del **TITANIC** incominciò a radunarsi a Belfast: molti dipendenti vivevano già a bordo.

25/3/1912 Vennero collaudate le gru e le scialuppe.

1/4/1912 Le prove in mare furono rinviate a causa del maltempo.

2/4/1912 Vennero installate le apparecchiature radio; il **TITANIC** salpò da Belfast per il collaudo in mare.

06:00 a.m. E' a quell'ora che il **TITANIC** iniziò le prove in mare:

40 miglia al largo del Mare d'Irlanda il luogo prescelto.

20 Nodi avanti tutta all'arresto, macchina indietro tutta: fu la prova sulla rapidità di arresto.

02:00 p.m. Iniziarono le prove di navigazione.

2 Ore: è il tempo che il **TITANIC** impiegò per compiere un tragitto di

60 miglia a

18 nodi di velocità media e quindi altre

2 ore e rientrò a Belfast.

1.910 Le tonnellate di carbone caricate e

23 ¼ nodi la massima velocità che avrebbe mai più ottenuto.

08:00 p.m. Il **TITANIC** lasciò Belfast e raggiunse, dopo un tragitto di
570 miglia, il porto di Southampton.
3/4/1912 Il **TITANIC** alle
10:00 a.m. era ormeggiato al molo numero
54 della White Star Line a Southampton.
5.080 Tonnellate di carbone caricate qui a Southampton e stivate negli
11 carbonili che contenevano ciascuno
172 tonnellate.
100 Tonnellate di carbone venivano prese dalle stive durante ogni turno.
6 A questa caldaia divampò un incendio che venne domato
10 giorni dopo cioè il sabato successivo.
6/4/1912 Si completò l'equipaggio e venne stivato il carico.
559 Tonnellate fu quanto caricò complessivamente il **TITANIC**.
11.524 Colli distinti registrati e caricati.
8/4/1912 Vennero caricate le scorte alimentari: tra le altre
40.000 Uova fresche,
40.000 salsicce
36.000 arance,
36.000 mele,
16.000 limoni e
13.000 pompelmi.
40.000 Kg. di patate,
34.000 kg. di carne fresca,
5.000 kg. di pesce fresco
4.500 kg. di cereali,
4.500 kg. di riso e fagioli secchi,
4.500 kg. di zucchero,
3.400 kg. di prosciutto e pancetta,
2.700 kg. di burro fresco,
1.800 kg. di pesce secco e salato,
1.600 kg. di cipolle,
1.600 kg. di pomodori,
1.200 kg. di piselli freschi,
1.100 kg. di salsicce,
1.000 kg. di caffè,
800 kg. di gelato,
450 kg. di uva e

360 kg. di tè.
550 kg. di marmellata
500 kg. di agnello
25.000 capi di pollame e selvaggina
7.000 Mazzi di lattuga e
800 mazzi di asparagi freschi.
250 Sacchi di farina,
6.800 litri di latte fresco e
2.700 litri di latte condensato,
15.000 bottiglie di birra,
1.000 casse di vino ed anche
8.000 sigari.
1.200 Bottiglie di acqua minerale.
850 Bottiglie di liquori.
2.000 Bicchieri da vino,
1.500 bicchieri da champagne e
3.000 tazzine da the.
5.500 Coppe per gelato.
57.600 Stoviglie,
44.000 posate e
29.000 pezzi di cristalleria.
12.000 Piatti,
6.000 tovaglie e
45.000 tovaglioli,
1.000 forchette per le ostriche e
400 pinze per gli asparagi.
50.500 Asciugamani,
1.800 lenzuola,
7.000 coperte di lana e
15.000 cuscini.
500 Vasi da fiori.
10/4/1912 Mercoledì: fu il gran giorno della partenza.
5 Giorni, per complessive
3.189 miglia sarebbe durato il viaggio.
06:00 a.m. L'equipaggio s'imbarcò.
06:30 a.m. Thomas Andrews, il progettista del **TITANIC**, salì a bordo.
07:30 a.m. Il Capitano Edward John Smith,

59 anni, al suo ultimo comando, salì a bordo del **TITANIC**.

60 Metri distava il ponte di comando dalla prora della nave.

38 Gli anni del Capitano in seconda Henry Tingle Wilde.

08:00 a.m. Venne passato in rivista l'equipaggio ed a poppa venne issata la bandiera della nave.

11 Questa lancia e la numero

15 vennero utilizzate per una breve esercitazione.

09:30 a.m. Salirono a bordo i passeggeri della seconda e della terza classe.

11:30 a.m. S'imbarcarono i passeggeri di prima classe.

1.846 Il totale dei passeggeri a bordo fino a quel momento.

24 I grandi bauli caricati per conto di una passeggera;

300 milioni di dollari di oggi la ricchezza dei passeggeri stimata a bordo della nave:

1 milione di dollari dell'epoca era il valore del gioiello (una collana di perle a due fili) al collo della Sig.ra Eleanor Widener.

1 Canile ospitava i

35 cani dei passeggeri di prima classe.

2 Cani sopravvissero.

12:06 p.m. Il **TITANIC** mollò gli ormeggi.

6 Rimorchiatori fecero uscire il **TITANIC** dal bacino, profondo

12 metri: il forte risucchio provocato dall'enorme carena spezzò i

6 cavi d'ormeggio della nave *New York*.

1 Solo metro e le due navi, **TITANIC** e *New York*, si sarebbero urtate.

1 Ora: il ritardo con cui il **TITANIC** poté ripartire.

01:00 p.m. Il **TITANIC** si diresse verso Cherbourg, il tragitto fu di

82 miglia.

06:30 p.m. Il **TITANIC** era all'ancora nel porto di Cherbourg.

22 I passeggeri che sbarcarono,

15 di prima classe e

7 di seconda.

274 I passeggeri che salirono a bordo a Cherbourg. Così suddivisi:

142 di prima classe,

30 di seconda e

102 di terza.

08:10 p.m. Il **TITANIC** levò le ancore da Cherbourg.

11/4/1912 Il **TITANIC** arrivò sulla costa meridionale dell'Irlanda, dopo

315 miglia percorse.

11:30 a.m. Il **TITANIC** gettò le ancore a Queenstown, in rada, a

2 miglia dalla costa.

7 Furono i passeggeri di prima classe che scesero;

113 passeggeri di terza classe e

7 di seconda classe, salirono a bordo, con

1.385 colli di bagagli e

1.400 sacchi di posta.

3.814 Il totale dei sacchi postali.

1 Uomo dell'equipaggio disertò.

1.30 p.m. **TITANIC** mise la prora verso l'Atlantico alla volta di New York.

248° Fu la rotta del **TITANIC**.

2.058 Il numero della carta del Nord Atlantico a cui si affidarono gli ufficiali di rotta del **TITANIC**.

153 Metri era lungo il principale ponte di prima classe; nella parte anteriore

34 alloggi riservati alle personalità di rango.

2.223 Il numero totale delle persone a bordo secondo gli elenchi della White Star Line.

899 I membri dell'equipaggio, suddivisi in

876 uomini e

23 donne, così ripartiti:

73 nella sezione di coperta tra cui

1 Capitano,

7 ufficiali in seconda,

2 medici,

7 commissari di bordo e impiegati,

2 carpentieri,

1 nostromo,

8 tra l'aiutante del nostromo ed il secondo capo timoniere,

7 timonieri,

6 vedette,

26 marinai,

2 steward per gli ufficiali,

2 assistenti di bordo,

2 maestri d'armi.

325 Erano addetti alla sezione macchine, tra cui

28 motoristi,

8 esperti di sistemi elettrici e di raffreddamento, e

289 membri d'equipaggio della sala macchine, di cui

71 stivatori,

33 ingrassatori.

501 Appartenevano al reparto assistenti di bordo, di cui
2 telegrafisti,
8 musicisti,
1 direttore ristorante,
1 chef,
1 capo cameriere,
2 cassiere,
20 camerieri,
15 lavapiatti,
14 fornai,
7 macellai e
1 governante.
429 Era il numero del personale di sussidio.
24 Persone, regolarmente assunte, non partirono con il **TITANIC**.
4.350 Dollari il costo di una suite in prima classe;
150 dollari il costo del biglietto di prima classe;
60 dollari quello di seconda e
40 dollari, infine quello di terza classe.
329 Passeggeri di prima classe, di cui
173 uomini e
156 tra donne e bambini.
12 I passeggeri miliardari della prima classe;
250 milioni di dollari era il patrimonio complessivo stimato di un gruppo di passeggeri;
5 milioni di dollari in diamanti ed altri oggetti preziosi, a quanto si dice vi fossero a bordo.
190 Le famiglie di prima classe erano servite da
23 cameriere e
8 domestici e varie bambinaie, oltre agli inservienti di bordo.
285 Passeggeri di seconda classe, di cui
157 uomini e
128 tra donne e bambini.
710 Passeggeri di terza classe, di cui
486 uomini e
224 tra donne e bambini.
55 Passeggeri cambiarono idea all'ultimo momento:
8 Erano le coppie in viaggio di nozze.
1 Sola coppia, quella dei coniugi Harder, si salverà.
1 Mummia egiziana era a bordo del **TITANIC**.

520 Stufe elettriche in dotazione del **TITANIC**: elementi destinati ad aumentare il comfort.

3 Gli ascensori elettrici in dotazione sul **TITANIC**.

100 Piedi era lunga la sala da pranzo.

532 Persone: tante ne poteva ospitare il salone da pranzo di prima classe, sul ponte D.

6 I posti al tavolo del Capitano.

394 I posti nella sala da pranzo della seconda classe e

473 persone potevano trovare posto contemporaneamente nella sala da pranzo della terza classe.

08:30-10:30 Gli orari della colazione,

13:00-14:30 del pranzo e

18:00-19:00 della cena. Il Ristorante à la Carte della prima classe era attivo dalle

08:00 del mattino alle

11:00 di sera.

20% Lo sconto praticato per chi intendeva utilizzare il Ristorante à la Carte per l'intero viaggio.

2 I bar esistenti uno sul ponte C e l'altro sul ponte D.

6 Penny era il costo del boccale da mezzo litro della birra alla spina tedesca nel salone di prima classe.

4 Erano le suite private che costituivano la sistemazione più costosa. Questi appartamenti erano costituiti da

1 soggiorno,

2 camere da letto,

2 guardaroba ed

1 bagno privato.

2 Suite possedevano anche la passeggiata privata.

58/60 B. Questa suite, lunga

15 metri, era occupata dai coniugi Baxter di Montreal.

1 Palestra;

1 campo di squash, che misurava

9 metri di lunghezza e

6 di larghezza;

2 scellini il costo di mezz'ora di squash.

1 Bagno turco, il cui costo d'accesso era di

4 scellini, poteva ospitare comodamente sino a

20 persone.

1 Piscina, lunga

10 metri per

5 metri di larghezza, accedervi costava

1 dollaro o

4 scellini; l'apertura, riservata ai soli passeggeri della Prima classe, era dalle ore

10 a.m. alla

1 p.m. per le donne, e dalle

2 p.m. alle

6 p.m. per gli uomini, i quali però potevano accedere gratuitamente se vi recavano dalle ore

6 a.m.

9 a.m.

2 Stanze sui due lati della nave: così era costituita la "veranda" o "giardino d'inverno".

2 Barbieri. Il servizio era assicurato da uno in prima classe, l'altro in seconda.

8 I componenti dell'orchestra del maestro Wallace Hartley.

33 Gli anni del direttore d'orchestra.

16 I pianoforti a bordo della nave.

1 Organo elettrico era sul ponte A.

305 I motivi contenuti nel canzoniere della White Star Line.

4 Le dinamo della potenza di

400 kilowatt ciascuna che assicuravano l'illuminazione di oltre

10.000 lampadine.

8 Gli uomini della Island di Belfast che seguivano il progettista Thomas Andrews nei suoi giri di

perlustrazione sulla nave.

11:00 a.m. L'*Empresse Britain* segnalò ghiaccio a

43° 28' nord e

49° 36' ovest.

484 Miglia percorse dal **TITANIC** da mezzogiorno dell'11 aprile a mezzogiorno del 12 aprile, pari a

70 giri motore.

12/4/1912 Il *Loraine* fece una segnalazione di campi di ghiaccio compatto a

44° 55' nord e

50° 40' ovest.

11:00 p.m. Il trasmettitore in uscita si ruppe e ci vollero

6 ore per ripararlo.

25 Gli anni di Jack John Phillips e

21 gli anni di Harold Bride, impiegati dell'azienda Marconi che operavano all'impianto radio. Dalle

250 alle

400 miglia era la portata della stazione radiotelegrafica del **TITANIC**; portata che di notte raggiungeva le

2.000 miglia.

50 Kilowatt era la potenza del generatore dell'impianto radio.

2 Alberi dell'altezza di

60 metri e collocati a una distanza di

180 metri costituivano l'impianto dell'antenna.

50 Le linee telefoniche installate a bordo del **TITANIC**.

12,60 Scellini era la tariffa minima, per

10 parole e

9 penny a parola il costo del marconigramma.

13/4/1912 Alle

05:00 a.m. Il trasmettitore ricominciò ad essere utilizzato. Reca questa data la

1^ segnalazione di una banchisa da parte della nave *Rappahannock*.

09:00 a.m. Venne effettuata la quotidiana ispezione della nave.

12:00 a.m. L'incendio nel deposito carbone venne definitivamente spento.

519 Miglia percorse tra venerdì e sabato, pari a

72 giri motore, con

24 caldaie in funzione.

14/4/1912 La fatidica domenica.

546 Miglia percorse tra sabato e domenica, pari a

75 giri motore, con

24 caldaie in funzione.

22 Nodi: questa era la velocità del **TITANIC** nell'approssimarsi a Terranova.

09:00 a.m. Il **TITANIC** ricevette un messaggio radio dal *Caronia* che segnalava banchise e iceberg a

42° nord, da

49° ovest, a

51° ovest.

10:30 a.m. La *Rappahannock* segnala che è stata danneggiata dai ghiacci. Alla stessa ora il Capitano Smith fece un giro d'ispezione.

11:00 a.m. Nel salone da pranzo della prima classe si tenne una funzione religiosa.

11:40 a.m. Segnalazioni di iceberg, all'incirca nella stessa posizione, anche dalla *Noordam*.

12:00 a.m. Venne calcolato il punto nave e valutata la distanza percorsa:

546 miglia dal mezzogiorno di sabato.

11:42 a.m. Messaggio dal *Baltic*.

41° 51' Latitudine nord,

49° 52' longitudine ovest, le coordinate, di iceberg e di vaste quantità di lastre di ghiaccio, segnalate dal *Baltic*: la nota venne consegnata al Capitano Smith, il quale la mostrò a Bruce Ismay.

250 Miglia sulla rotta del **TITANIC** si trovavano questi banchise.

6 Ore che esattamente questa nota rimase in tasca ad Bruce Ismay. Nessuno degli ufficiali in servizio seppe nulla.

01:45 p.m. Grandi iceberg vennero segnalati a

41° 27' nord

50° 08' ovest dalla nave tedesca *Amerika*.

02:00 p.m. Il Capitano Smith mostrò al secondo ufficiale Charles Herbert Lightoller il messaggio del *Baltic*.

242° Era la rotta del **TITANIC** in quel momento.

05:00 p.m. Il **TITANIC** raggiunse "l'angolo", ma solo alle

05:45 p.m. Il Capitano Smith ordinò

246° questa fu la nuova rotta.

3^ Ufficiale Herbert John Pitman calcolò che quando il **TITANIC** svoltò "l'angolo", la nave era

10 miglia a sud rispetto alla normale rotta.

06:00 p.m. Prese servizio anche il secondo ufficiale Lightoller.

4 Ore sarebbe durato il suo turno di guardia.

07:15 p.m. La temperatura dell'acqua era di

6° ed alle

07:30 p.m. era di

4° Intanto ingenti formazioni di ghiaccio erano segnalate a

42° 03' nord e

49° 09' ovest dalla nave *Californian*.

80 Miglia separarono il **TITANIC** dai ghiacci.

07:30 p.m. Sempre a quell'ora il Capitano Smith era a tavola con i signori Carter: questi ultimi trasportavano una Renault di

25 cavalli, il cui valore in seguito venne dichiarato essere di

5.000 dollari.

2 Il numero dei sigari che il Capitano Smith fumò quella sera.

08:40 p.m. Lightoller fece controllare la provvista d'acqua dolce poiché avrebbe potuto gelare.

08:55 p.m. Il Capitano Smith dialogò in plancia, delle eccellenti condizioni atmosferiche, con Lightoller.

09:00 p.m. La temperatura dell'aria era di

1,5° centigradi.

09:20 p.m. Il Capitano Smith si ritirò per la notte.

09:30 p.m. Lightoller comunicò con la coffa di prestare massima attenzione agli iceberg.

09:40 p.m. Il *Mesaba* segnalò grandi banchise ed iceberg da

42° nord a

41° 25' nord e da

49° ovest a

50° 30' ovest: il messaggio fu trascurato e mai consegnato in plancia, i marconisti erano troppi indaffarati ad inviare messaggi privati!

250 Marconigrammi erano stati inviati dalla partenza da Southampton.

10:00 p.m. Il

1^ ufficiale William McMaster Murdoch diede il cambio a Lightoller.

61° A ovest: fu la rotta settentrionale che Lightoller comunicò a Murdoch.

289° Era la rotta in quel momento del **TITANIC**.

11:00 p.m. Fu l'ora stimata da Lightoller, e comunicata a Murdoch, per l'incontro con i ghiacci.

10:00 p.m. Sulla coffa le vedette Frederick Fleet e Reginald Robinson Lee sostituirono George Symons e Archie Jewell.

10:30 p.m.:

1° la temperatura dell'aria; cielo sereno ed aria limpida.

2° La probabile temperatura dell'acqua.

40 Km/ora il flusso dell'aria gelida.

10:30 p.m. Il pericolo iceberg si trovava a

25 miglia di prora.

10:55 p.m. Il *Californian* avvertì Phillips che la nave era bloccata dal ghiaccio. Il marconista del **TITANIC** zittì il collega! Tra le

16 e le

25 miglia fu stimata la distanza tra il *Californian* ed il **TITANIC**.

7 Avvisi indicarono un enorme banco di ghiacci lungo almeno

120 miglia proprio sulla rotta del **TITANIC**.

11:00 p.m. Le sale comuni del **TITANIC** si erano ormai svuotate e molti passeggeri stavano ritirandosi per la notte o dormendo.

11:40 p.m. Le vedette Fleet e Lee in coffa, dalla loro gabbia alta

23 metri, notarono un bagliore dritto di prora.

22,5 Nodi era la velocità in quel momento del **TITANIC**.

450 Metri: l'iceberg era questa distanza ed emergeva di

20 metri dall'acqua, quando le vedette con

3 rintocchi di campana comunicarono telefonicamente al

6^ ufficiale James Moody, "Iceberg dritto di prora!".

20 Minuti dopo le vedette avrebbero ricevuto il cambio.

1^ Ufficiale Murdoch comunicò al

2^ capotimoniere Robert Hitchens di virare

40° a sud

3,5 punti di bussola. Troppo tardi: la nave era virata di

2 punti di bussola e

22,5° a babordo. Evitata la collisione frontale il **TITANIC** urtò l'iceberg di striscio con la prora dalla parte a dritta. Erano trascorsi soltanto

37 secondi tra l'avvistamento dell'iceberg e la collisione.

260 Miglia erano state percorse tra mezzogiorno e l'ora della collisione.

45 Miglia erano state percorse nelle

2 ore precedenti alla collisione e la direzione era

71° nord - ovest.

10 Secondi: in poco meno di questo tempo lo spuntone dell'iceberg aveva provocato uno squarcio di

3 metri sopra la chiglia,

90 metri di lunghezza e soli

15 centimetri di larghezza, squarcio che causò l'allagamento di

5 compartimenti stagni.

11:41 p.m. Il Capitano Smith fu sul ponte di comando ed ascoltò il ragguaglio dal primo ufficiale William Murdoch.

5 Minuti durò l'operazione di fermo motori e spegnimento delle caldaie.

10 In questa sala macchine il fuochista George Beauchamp udì "un boato simile a quello di un tuono".

16.000 Metri cubici d'acqua entrarono, secondo i calcoli, nei primi

40 minuti e

31 tonnellate d'acqua due ore dopo l'urto.

2^ Ufficiale macchine inferiore James H. Hesketh ed il capofuochista Frederick Barrett furono investiti da uno spruzzo d'acqua ghiacciata.

3 Le stive allagate, la numero

1 la numero

2 e la numero

3

1 compartimento di prora era anch'esso allagato.

6 In questo locale caldaie gli uomini si affrettarono a spegnere i fuochi e raggiunsero il ponte E, più sicuro.

5 L'acqua penetrava già in questo locale caldaie ed era alta quasi

2 metri al di là della paratia.

15 Paratie traversali stagne in

16 compartimenti "a prova d'acqua", il **TITANIC** era stato progettato per essere in grado di galleggiare con

4 Compartimenti stagni: il **TITANIC** non avrebbe dovuto essere in pericolo, ma non con

5 di questi. Il compartimento critico era appunto il numero

6 locale caldaie.

1 Solo pulsante comandava elettronicamente la chiusura di tutti i compartimenti stagni.

11:48 p.m. Il Capitano Smith ed il progettista Thomas Andrews si avviarono ad ispezionare il danno subito.

5° A dritta risultò essere lo sbandamento del **TITANIC**.

1 Ora o al massimo

2 ore, fu quanto avrebbe impiegato inesorabilmente ad affondare il **TITANIC**,

secondo i calcoli di Thomas Andrews.

2 Ore erano trascorse dal messaggio del *Mesaba* ed

1 ora da quando era stata data risposta al *Rappahanock.*

3 Americani e

2 inglesi, impiegati all'ufficio postale, riuscirono a trasportare

200 pesanti sacchi di posta fino ad uno dei ponti più alti.

10 Minuti dopo l'incidente l'acqua aveva già raggiunto la terza classe.

12:00 p.m. La maggior parte delle caldaie di prora erano state spente.

12:00 p. m. Il Capitano Smith fece preparare le lance di salvataggio ed ordinò di riunire i passeggeri.

15/4/1912 Il **TITANIC** stava affondando lentamente ed alle

12:14 p.m. Il Capitano Smith fece diramare, via radio, la richiesta d'aiuto.

12:15 p.m. Il campo da squash era inondato fino a

10 metri sopra la chiglia.

41° 46' Nord

54° 24' ovest, era il punto nave comunicato dal quarto ufficiale Joseph Groves Boxall al marconista Phillips.

13,5 Miglia est sud-est. Questa la posizione che in effetti era rispetto a quella comunicata ai soccorsi.

41° 43' 57" Nord e

49° 56' 49" ovest era in effetti la reale localizzazione del **TITANIC**.

270 Miglia a sud di Terranova.

2,30 Ore: per più di questo tempo dopo la collisione gli impianti di illuminazione e radiotelegrafici funzionarono.

6 Volte fu diramata la richiesta di soccorso seguita dal nominativo MGY, **TITANIC**.

20 Fu il numero di volte che la nave *Y Piranga* sentì il TITANIC trasmettere la sua posizione.

12:25 p.m. Tutto il personale del **TITANIC** era in servizio.

50° 14' Il Capitano Smith fece correggere le coordinate del punto nave.

12:25 p.m. Iniziò l'evacuazione del **TITANIC**, prima le donne ed i bambini.

12:30 p.m. Lightoller ordinò al nostromo Alfred Nichols di aprire il portello di murata di sinistra

a fianco del boccaporto numero

2 Il nostromo ed i suoi

5 uomini obbedirono: fu l'ultima volta che qualcuno li vide, rimasero intrappolati dall'irrompere dell'acqua.

3 Metri: tanto era sotto la superficie dell'acqua il castello di prora.

12:25 p.m.

7 Il numero della prima scialuppa ad essere calata in mare.

65 Era il numero di passeggeri che poteva ospitare ma

28 persone solamente vi salirono.

12:30 p.m. Boxall fece inviare dal timoniere George Thomas Rowe segnalazioni con la lampada Morse alla nave avvistata a prora.

12:40 p.m. Fu visto

1 degli orchestrali che correva lungo il ponte: nessuno degli

8 orchestrali si salvò.

1 Ora dopo la collisione il Capitano Smith diede l'ordine di sparare

1 razzo segnalatore ogni

5 minuti: ogni tentativo via radio era fallito, e questo era l'ultimo disperato atto.

1 Nave visibile dalla prora non rispose all'appello.

12:45 p.m. Il **TITANIC** chiamò l'*Olympic*: "SOS". E' il primo SOS della storia.

10 Miglia, tanto distava la luce che il quarto ufficiale Boxall scrutò con il cannocchiale.

3 Le navi che nel frattempo avevano risposto alla richiesta d'aiuto: il *Frankfurt* che si trovava ad oltre

170 miglia, l'*Olympic* che si trovava ad

1 giorno di navigazione, e la *Carpathia* che a

58 miglia era la nave più vicina.

4 Ore: tanto avrebbe impiegato la *Carpathia* per giungere al **TITANIC**.

12:55 p.m. Venne calata in mare la scialuppa numero

5 con

35 in totale le persone a bordo.

12:55 a.m. A quell'ora venne calata in mare la barca numero

4 che ospitò Madeleine Astor, Emily Ryerson, e Lucile Carter con i suoi

2 figli Lucile e William.

12:55 p.m. Fu ammainata la scialuppa numero

6 dove trovarono posto la vedetta Fleet, il timoniere Hitchens e l' "inaffondabile" Molly Brown.

65 Era il numero di posti ma solo

20 le donne che vi erano a bordo. Al

53 Gli anni del maggiore canadese Arthur Peuchen al quale fu concesso di salire sulla scialuppa. Nel

1987 durante una spedizione sul luogo della tragedia, venne ritrovato il portafoglio appartenuto al

maggiore.

01:00 a.m. La scialuppa numero

3 lasciò la nave con

40 persone tra cui

13 membri dell'equipaggio. Fu poi la volta della numero

1 con solo

12 occupanti, tra cui Gordon Duff Cosmo, Henry Steingel e Abraham Salomon,

2 donne e

7 membri dell'equipaggio, compreso il capofuochista Charles Hendrickson.

01:15 a.m. L'acqua sommerse la scritta **TITANIC** posta a prua della nave. Alla stessa ora scese in mare la scialuppa numero

8 con a bordo

23 passeggeri in tutto, compresi

5 membri dell'equipaggio: su questa scialuppa venne invitata a salire la signora Straus, la quale rifiutò per rimanere con il marito.

2 In questo locale caldaie ed anche nel

3 locale caldaie, gli uomini della ciurma tennero alta la pressione per mantenere le luci accese.

8 Ore: tanto è il tempo che ci volle al **TITANIC** per affondare: questa falsa notizia ed il falso arrivo da lì a

1 ora dell'*Olympic* contribuirono ad un falso senso di sicurezza.

2 Sacerdoti dei

3 preti cattolici di seconda classe scesero in terza classe tra i passeggeri offrendo conforto.

1 Cancello, per impedire ai passeggeri della

3^ classe di accedere ai ponti superiori venne abbattuto parecchio tempo dopo la collisione.

01:20 a.m. Presero il mare le scialuppe numero

10 con

4 marinai e

29 passeggeri e la scialuppa numero

9 Il numero della scialuppa che si allontanò, al comando di Albert Haines,

2^ del nostromo, con

16 membri dell'equipaggio ed aveva in tutto

43 occupanti.

01:25 a.m. I marconisti del **TITANIC** inviarono il seguente messaggio. "Stiamo caricando le donne nelle scialuppe".

01:25 a.m. Venne messa in mare la scialuppa numero

12 dove vi trovarono posto

22 passeggeri:

19 donne e

3 marinai.

70 Persone vi erano a bordo della scialuppa quando questa raggiunse la nave di soccorso *Carpathia*.

01:30 a.m. Il Capitano Smith avvertì i marconisti che la dinamo avrebbe funzionato ancora per poco tempo.

28 Anni del quinto ufficiale Harold Godfrey Lowe, di servizio alla scialuppa numero

14 In quest'altra imbarcazione a bordo c'erano

42 passeggeri di cui

9 membri dell'equipaggio.

01:35 a.m. la scialuppa numero

15 con

65 persone a bordo, compresi

25 membri dell'equipaggio. Questa scialuppa fu quasi sul punto di schiacciare la numero

13 Questa scialuppa, sotto il comando del sesto ufficiale William Moody aveva in tutto

62 persone.

2 Colpi di pistola sparò in aria il quinto ufficiale Lowe per far arretrare la folla.

16 Questa barca venne calata con

40 persone a bordo, di cui

15 componenti l'equipaggio.

01:40 a.m. E' quell'ora in cui il pieghevole C venne calato in mare con

31 persone a bordo, tra cui Bruce Ismay, e

3 membri dell'equipaggio.

01:40 a.m. Tutte le lance della parte destra erano state ammainate; il castello di prora era ormai sommerso. Venne lanciato l'ultimo razzo.

01:45 a.m. La sala macchine era piena d'acqua fino alle caldaie: solo a quell'ora fu ordinato ai

35 macchinisti di salire in coperta: nessuno si salvò.

18 Erano gli anni di Alfred Rush: si rifiutò di salire con le donne e i bambini, perché ormai era un uomo.

18 Persone risultarono a bordo della scialuppa numero

2 che invece poteva ospitare almeno

40 passeggeri.

65 Persone: con questo suo carico umano la scialuppa numero

11 risultò fra le più cariche. Sono le

01.45 a.m.

02:00 a.m. La poppa del **TITANIC** era affiorata a sufficienza perché si vedessero le enormi eliche.

3 Metri, era la distanza del mare dal ponte A.

26 Persone, di cui

8 dell'equipaggio, erano a bordo della barca pieghevole D. Sono le

02:05 a.m. e il ponte scoperto di prora era completamente inondato.

02:10 a.m. Ultimo appello radio. La nave sbandò.

20 Persone furono a bordo della scialuppa di emergenza A di tribordo.

31 Persone trovarono rifugio sulla barca pieghevole B che si allontanò capovolta.

02:17 a.m. Il fumaiolo numero

1 ruppe i

2 cavi d'acciaio di

10 cm. di diametro e crollò a dritta schiantando l'ala di plancia uccidendo molte persone che erano in acqua.

02:18 a.m. L'acqua irruppe dalla cupola di vetro e ferro battuto della scalinata di

1^ classe. Improvvisamente il **TITANIC** si spezzò tra il terzo ed il quarto fumaiolo. Le luci si spensero.

30 Metri: di tanto il **TITANIC** s'alzava dalla superficie del mare, formando un angolo di

70° rimanendo in quella posizione per

30 secondi, poi la parte visibile della nave si adagiò sull'acqua prima di scomparire: questo significava che la nave si era spezzata in

2 tronconi.

02:20 a.m. E' finita.

02:40 a.m. La scialuppa numero

4 guidata dal timoniere Walter Perkis recuperò

8 naufraghi.

03:00 a.m. L'ufficiale Lowe andò alla ricerca di eventuali superstiti:

3 le persone recuperate.

03:00 a.m. i suoni provenienti dalle persone che lottavano contro l'oceano scemarono, finché cessarono.

04:00 a.m. La scialuppa numero

2 avvistò i fanali della *Carpathia*: iniziarono i soccorsi ai superstiti.

04:45 a.m. Furono accolti gli occupanti della scialuppa numero

13

05:10 a.m. Fu la volta delle persone a bordo della scialuppa numero

7 ad essere tratti in salvo, unitamente a quelle del canotto C.

07:00 a.m. Vennero recuperati i superstiti della scialuppa numero

14 e quelli del canotto D.

07:30 a.m. Fu il turno delle persone della scialuppa numero

4

08:00 a.m. Salirono a bordo della *Carpathia* gli occupanti della scialuppa

6

08:30 a.m. Fu raccolta l'ultima scialuppa: la numero

12

705 Il numero dei sopravvissuti recuperati dalla *Carpathia*;

703 il numero dei sopravvissuti secondo il Ministero del Commercio britannico;

757 il numero dei sopravvissuti secondo il documento ufficiale della White Star Line pubblicato il

20/4/1912

803 Il numero dei sopravvissuti secondo l'elenco della White Star Line, stando i testimoni all'inchiesta.

14 Le scialuppe recuperate.

209 Furono i corpi riportati ad Halifax, numero che sommato a quello dei sopravvissuti da

914 cioè il numero di persone contate sulle scialuppe dai testimoni sentiti nell'inchiesta britannica!

213 Il numero dei sopravvissuti tra l'equipaggio cioè il

24%

199 Furono i superstiti tra i passeggeri della prima classe di cui il

94% delle donne ed il

31% degli uomini; delle

143 donne delle prima classe ne perirono

4

119 I passeggeri sopravvissuti della seconda classe vale a dire il

42%

93 Donne in tutto a bordo della seconda classe ne morirono

15

174 Tra i passeggeri della terza classe scampati al disastro, cioè il

25% vi furono

81 donne morte su

179 a bordo.

30 Bambini in tutto tra la prima e la seconda classe: ne morì

1 mentre dei

76 bambini della terza classe ne perirono

53 in tutto.

328 Il numero complessivo dei cadaveri recuperati.

119 dei quali furono sepolti, di questi

49 salme non furono mai identificate.

209 Cadaveri vennero portati ad Halifax per il riconoscimento.

304 Corpi furono recuperati dalla *Mackay Bennett*,

15 I cadaveri recuperati dal *Minia*, di cui

2 quelli sepolti in mare;

3 i morti rinvenuti e sepolti in mare dall'*Oceanic*;

4 i morti recuperati dal *Montmagny*,

1 fu sepolto in mare.

1 Corpo è quanto recuperò l'*Algerine*, così pure

1 ne scoprì e lo seppellì in mare l'*Ilford*.

16 Il numero delle pagine, della lista oggetti, presentate dalla sig.ra Cardeza per ottenere il risarcimento dalla compagnia di assicurazione.

177.352,74 Dollari il valore dei beni dichiarati dalla sig.ra Cardeza.

750 Dollari era il valore assicurativo di

1 cane, razza bulldog, di proprietà di **Daniel, Mr. Robert William**

6 Milioni di dollari era il valore del **TITANIC** assicurato presso l'agenzia americana Johnson & Higgins, di cui

4,9 milioni per lo scafo e

700 mila dollari per interessi ed esborsi vari.

14/7/1986 Venne ritrovata, pressoché intatta, la prora del **TITANIC**, la cui punta era sprofondata di

18 metri nel limo, e giaceva ad una profondità di

3.810 metri sul fondo dell'oceano. Dista

600 metri dalla sezione di poppa, completamente squarciata.

180° E' l'angolo di rotazione della prora rispetto la poppa.

41° 43' 57" Nord e

49° 56' 49" ovest si trova la sezione di prora.

41° 43' 35" Nord e

49° 56' 54" ovest quella di poppa.

41° 43' 32" Nord e

49° 56' 49" ovest sono le coordinate dove si trovano le enormi caldaie.

1987 La RMS Titanic Inc., una società di New York, recuperò diversi manufatti dal relitto.

1997 Nel mese di aprile un équipe di scienziati scoprì che l'impatto con l'iceberg aveva provocato l'apertura di

6 fessure sulla fiancata destra, circa

7 metri sotto la linea di galleggiamento. L'acqua entrata provocò l'inabissamento della prora e la forte pressione spezzò poi la nave in

2 tronconi

Considerazioni matematiche...

Prima di ogni possibile considerazione voglio annotare sinteticamente alcuni dati in queste due tabelle

Classe dei viaggiatori	Viaggiatori alla partenza			Totale
	Uomini	Donne	Bambini	
1^ classe	173	143	6	322
2^ classe	157	93	24	274
3^ classe	486	148	76	710
Totale	816	384	106	1306

Tabella A

Classe dei viaggiatori	Sopravvissuti			Totale
	Uomini	Donne	Bambini	
1^ classe	57	139	6	202
2^ classe	7	78	23	108
3^ classe	84	67	23	174
Totale	148	284	52	484

Tabella B

Classe dei viaggiatori	Morti o Dispersi			
	Uomini	Donne	Bambini	Totale
1^ classe	116	4	0	120
2^ classe	150	15	1	166
3^ classe	402	81	53	536
Totale	668	100	54	822

Tabella C

Il **TITANIC** trasportava passeggeri in tre classi: 1^, 2^ e 3^ classe. Dopo l'affondamento fu stilata la relazione relativa all'incidente ed a tutte le operazioni di salvataggio successive. Mi sento di dover far osservare che i passeggeri delle tre classi non viaggiavano tutti nelle stesse condizioni. Ad esempio, i passeggeri di terza classe erano in gran parte emigranti con famiglia e figli, probabilmente non tutti erano perfettamente padroni della lingua inglese, ed inoltre, gli alloggi di terza erano collocati in luoghi della nave da cui non era immediato l'accesso al ponte dove si trovavano le lance di salvataggio. Al contrario, i passeggeri di prima erano persone facoltose abituate a parlare inglese, in generale coppie senza figli in viaggio di divertimento e gli alloggi di prima si affacciavano sul ponte od erano nelle vicinanze. Per dare forza all'osservazione che in terza classe c'erano molti più bambini che nelle altre classi, si può costruire la tabella qui sotto con i dati relativi ai bambini alla partenza

Classe	Viaggiatori alla partenza		
	Bambini	In totale	Percentuale
1^ classe	6	322	1.8%
2^ classe	24	274	8.7%
3^ classe	76	710	10.7%
Totale	106	1306	8.1%

Tabella D

Effettivamente, in terza classe i bambini erano molto più numerosi, rappresentavano l'10.7% dei passeggeri di quella classe, in seconda rappresentavano l'8.7% dei passeggeri ed in prima rappresentavano solo l'1.8% dei passeggeri. Mi sono posto alcune domande al fine di capire come stavano realmente le cose. Osservando i dati riportati nelle tabelle, posso affermare ovviamente che, a causa delle maggiori difficoltà incontrate nel salvataggio dei passeggeri di terza classe (con famiglie, con bambini, alloggiati in luoghi poco agevoli, con difficoltà di linguaggio), sono stati salvati più passeggeri di seconda e prima classe che di terza.

Questa è solo una impressione o può essere confermata da una analisi puntuale ed approfondita dei dati?

Vediamo alcune possibili risposte, suddivise per "categorie". Per rispondere alla domanda, incomincio a prendere in considerazione i soli maschi. Costruiamo la seguente tabella

Classe	Sopravvissuti Uomini	Ripartizione percentuale dei sopravvissuti uomini	Uomini alla partenza	Ripartizione percentuale degli uomini alla partenza	Percentuale di sopravvissuti sui partenti
1^ classe	57	28.2	173	53.7	32.9
2^ classe	7	6.4	157	57.2	4.4
3^ classe	84	48.2	486	68.4	17.2
Totale	146		816		

Tabella E

Leggendo la tabella posso affermare che anche alla partenza ci sono più uomini in terza classe, che non in seconda od in prima. A questo punto si può provare a dare una prima corretta risposta: tra gli uomini, alla partenza i viaggiatori di terza classe sono il 68.4%; tra i sopravvissuti, invece, gli uomini di terza classe sono solo il 48.2%. In seconda classe, invece: gli uomini sono il 28.2% dei partenti, ma il 6.4% dei sopravvissuti. Diversa ancora la situazione in prima: gli uomini sono il 28.2% dei partenti ed il 32.9% dei sopravvissuti. L'ultima colonna della Tab. E riporta, per i maschi, la percentuale di sopravvissuti sui partenti, classe per classe. Si può notare che in terza classe i sopravvissuti sono il 17.2% dei partenti, in seconda l'4.4% ed in prima il 32.9%.
Con quanto scritto finora, si può fare riferimento alle probabilità condizionante. Si provi immaginare di pescare a caso un nome dall'elenco dei viaggiatori: se si pesca tra i nomi di prima classe, la probabilità di trovare il nome di un sopravvissuto è dello 0.329; se si pesca tra i nomi di seconda classe la probabilità di trovare il nome di un sopravvissuto è 0.044; se si pesca tra i nomi di terza classe la probabilità è 0.172. Appare così chiaro che è molto più facile trovare il nome di un sopravvissuto in prima classe che non in terza perchè le probabilità condizionate di sopravvivenza erano diverse e dipendevano dalla classe del viaggiatore.

E le donne?

Costruiamo la tabella F

Classe	Sopravvissute Donne	Ripartizione percentuale delle sopravvissute donne	Donne alla partenza	Ripartizione percentuale delle donne alla partenza	Percentuale delle sopravvissute sulle partenti
1^ classe	139	68.8	143	44.4	97.2
2^ classe	78	72.2	93	33.9	83.8
3^ classe	98	56.3	148	20.8	66.2
Totale	315		384		

Tabella F

Tra le sopravvissute il 97.2% è di prima classe, l'83.8% è di seconda e solamente il 66.2% è di terza. Alla partenza, però, le percentuali erano molto diverse: il 44.4% delle donne ha viaggiato in prima, il 33.9% in seconda ed il 20.8% in terza. Se poi si va a vedere l'ultima colonna della Tab. F, che riporta per le donne la percentuale di sopravvissute sulle partenti, classe per classe, si può notare che in terza le sopravvissute sono il 66.2% delle partenti, in seconda classe sono l'83.8% ed in prima sono state salvate praticamente tutte le passeggere (139 su 143, pari al 97.2%). Anche adesso si potrebbe affermare che, se si pesca a caso un nome dall'elenco delle viaggiatrici, la probabilità di trovare il nome di una sopravvissuta è 0.972, se si pesca tra i nomi di prima classe; è 0.838, se si pesca tra i nomi di seconda classe; è infine 0.662, se si pesca tra i nomi di terza classe. Anche per le donne, è dunque molto più facile trovare il nome di una sopravvissuta in prima classe che non in terza. Osservazione: anche in questo caso si vede che le probabilità di sopravvivenza sono condizionate alla classe del viaggiatore.
Alla domanda di partenza, può essere risposto anche prendendo in considerazione tutti i passeggeri complessivamente considerati, maschi e femmine, compresi i bambini (vedi Tabella G).
La domanda di partenza può essere così riformulata nei seguenti modi alternativi fra loro equivalenti:

- i passeggeri delle tre classi hanno avuto le stesse opportunità di salvezza?

- l'appartenenza ad una classe ha modificato in meglio o in peggio le opportunità di salvezza?

- la conclusione favorevole del viaggio è dipesa dalla classe?

Se le opportunità di salvezza sono state, più o meno, uguali per tutti i passeggeri di tutte le classi, in tutte e tre le classi si deve trovare (più o meno) la stessa percentuale di sopravvissuti. Complessivamente, i sopravvissuti sono stati 484 su 1306 passeggeri, pari al 37%. La stessa percentuale di sopravvissuti si deve trovare in tutte tre le classi. Per quanto riguarda la prima classe, il 37% di 322 è 119.1: questo è il numero atteso di sopravvissuti nella prima classe, nella ipotesi che questi passeggeri abbiano avuto le stesse opportunità di salvezza degli altri. Per la seconda classe il

37% di 274 è 101.3: questo è il numero atteso di sopravvissuti in seconda, nella stessa ipotesi di indipendenza delle opportunità di salvezza dalla classe. Analogamente, per quanto riguarda la terza classe, il 37% di 710 è 262.7: questo è il numero atteso di sopravvissuti in terza. Allo stesso modo procedo al calcolo dei morti e dispersi per classe. Complessivamente, tra morti e dispersi ci sono stati 832 passeggeri su 1306, pari al 63.7%. La stessa percentuale di dispersi si dovrebbe trovare nelle tre classi. I numeri attesi, così calcolati, di sopravvissuti e di morti e dispersi sono riportati in ogni casella della tabella G, in basso a destra, in carattere corsivo. Si vede che in prima classe i sopravvissuti furono 202, più di quanti (122.5) risultano calcolati nella ipotesi di indipendenza tra esito del viaggio e classe. In terza classe, invece, i sopravvissuti furono 174, meno di quanti (261.6) risultano calcolati nella ipotesi di indipendenza tra esito del viaggio e classe. Per quanto riguarda i dispersi, avviene il contrario. In prima classe i dispersi furono 120, meno di quanti risultano calcolati nella ipotesi di indipendenza tra esito del viaggio e classe. In terza classe, invece, i dispersi sono 536, più di quanti (444.9) risultano nella ipotesi di indipendenza tra esito del viaggio e classe.

Classe dei viaggiatori	Sopravvissuti	Morti o dispersi	Totale
1^ classe	202 *122.5*	120 *198.4*	322
2^ classe	108 *98.9*	166 *175.8*	274
3^ classe	174 *261.6*	536 *444.9*	710
Totale	484	822	1306

Tabella G

Alla luce di questo mio esposto puramente matematico, mi permetto di affermare che

IL NUMERO DEI SOPRAVVISSUTI, DA UN LATO, E QUELLO DEI MORTI E DISPERSI, DALL'ALTRO, FURONO IN QUALCHE MODO COLLEGATI ALLA CLASSE DEI VIAGGIATORI.

Riepilogando

PRIMA CLASSE 329

sopravvissuti 199

SECONDA CLASSE 285
sopravvissuti 118

TERZA CLASSE 710
sopravvissuti 174

EQUIPAGGIO 899
sopravvissuti 214

TOTALE 2223
sopravvissuti 705

	totale	**1a classe**	**2a classe**	**3a classe**	**equipaggio**
totale a bordo	2223	329	285	710	899
a bordo%	100%	14,80%	12,82%	31,94%	40,44%
sopravvissuti	705	199	118	174	214
sopravvissuti%	31,71%	60,49%	41,40%	24,51%	23,80%
deceduti	1518	130	167	536	685
deceduti%	68,29%	39,51%	58,60%	75,49%	76,20%

Dettaglio degli occupanti delle scialuppe

SCIALUPPE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	A	B	C	D
capacità	40	40	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	47	47	47	47
a bordo	12	18	40	35	35	24	28	28	44	33	50	22	68	42	65	40	26	31	40	26
passeggeri 1a	5	8	26	24	27	21	24	23	6	8	7		1	5	1		3	1	2	8
passeggeri 2a			1	7			1		18	15	17	17	12	23	1	3		1		2
passeggeri 3a		6							3	6	17	2	26	5	38	22	11	7	26	8
equipaggio	7	4	13	4	8	2	3	5	16	4	24	3	23	9	25	15	10	22	3	8
naufraghi 1a														1						
naufraghi 2a														1						
naufraghi 3a														1						
naufraghi equip.				8																
deceduti 1a														1			1			
deceduti 2a																				
deceduti 3a																	3	1		
deceduti equip.				2														1		
totale sopravvissuti	12	18	40	41	35	23	28	28	43	33	65	22	62	44	65	40	20	29	31	26

Ad alcuni sopravvissuti non è stato possibile attribuire il numero della scialuppa occupata:

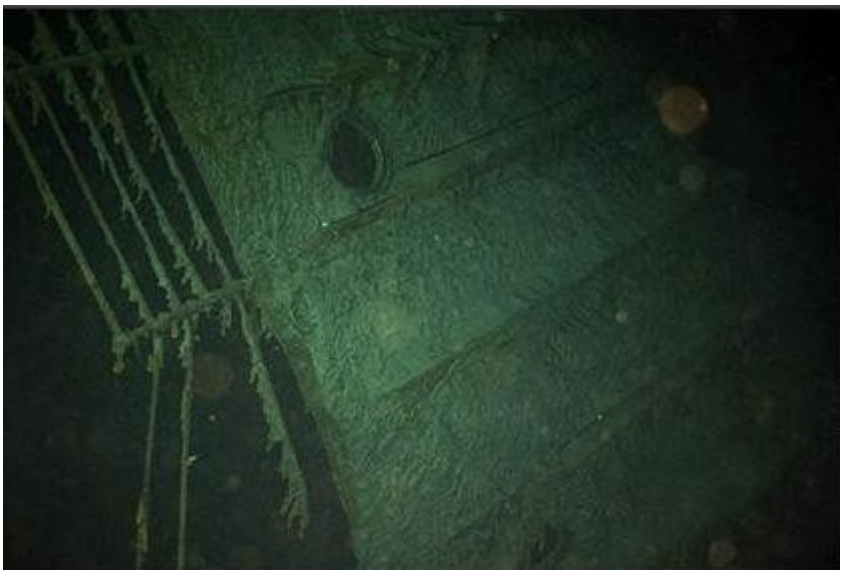
Asplund, Mrs. Johan Asplund, Mrs. Selma Belford, Walter Boulos, Mrs. Nourelain Bowker, Miss Ruth Burns, Miss Mary Bystrom, Miss Karolina Clark, Mr. Walter Miller Cohen, Mr. Gurshon Cribb, Mrs. Alice Laura Crosby, Mr. Edward Gifford Dahl, Mr. Charles Edward Daly, Mr. Peter Denis Daly, Miss Margaret Marcella Daly, Mr. Eugene Patrick Dean, Mr. Bertram F. Derkings, Mr. Edward Doling, Miss Elsie Doling, Mrs. Ada Foley, Mr. Joseph Foley, Mr. William Garrett, Miss Garrett, Mr. Lous Hadman, Mr. Osca Hankonen, Mrs. Eluna Hansen, Mrs. Howard Jennie L. Hart, Mrs. Esther Hickkinen, Mrs. Laina Ilett, Miss Bertha Jansen, Mr. Carl Kassan, Mr. Housseing Kassein, Mr. Hassef Kennedy, Mr. John Lundstrom, Mr. Jan Mallet, Mr. A. Marshall, Mr. Marshall, Mrs. Kate Martin, Miss Margaret McCormack, Mr. Thomas McGowan, Miss Annie Meeklave, Miss Ellie Meme, Miss Hanna Mikanen, Mr. John Naughton, Miss Hannah Nichan, Mr. Krikorian Nicola, Master Elias Nicola, Mrs. Jamila Nilsson, Mr. August F. Nyoven, Mrs. Johan O'Brien, Mrs. Hannah O'Dwyer, Mrs. Nellie Oliver, H. Osman, Mrs. Mara Pain, Mr. Alfred Perry, E. Rowe, M Self, A Sparkman, H. Thompson, Mr. Alvon Clarence Thresher, G. Trant, Miss Jessie Yalsevae, Mr. Ivan

Questa pagina è dedicata a quelli chel'avevano costruito, a quelli che ci avevano navigato ed erano morti quando eraaffondato. Il **TITANIC** era stato trovato e visitato da Robert Ballard con rispetto: aveva finalmente messo a riposola famosa nave, o semplicemente aperto una nuova era di speculazioni sul suo destino e di tentativi di saccheggio della sua profondissima tomba? Su proposta dello stesso Ballard, il relitto dovrebbe essere riconosciuto come monumento internazionale.

Argano

Bitta

Elica



Lamiera

Ancora

Bussola

Caldaia

Parapetto

Motore

Motore

Gru

Gru

Luci di posizione

Albero

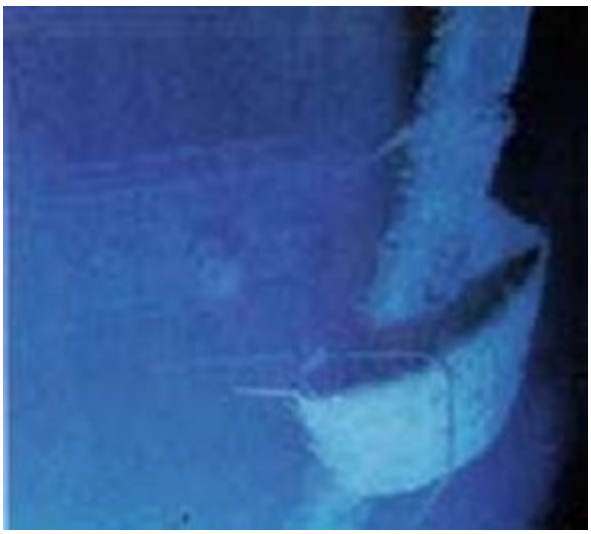
Ruota del timone

Barra del timone

Catena dell'ancora

Babordo

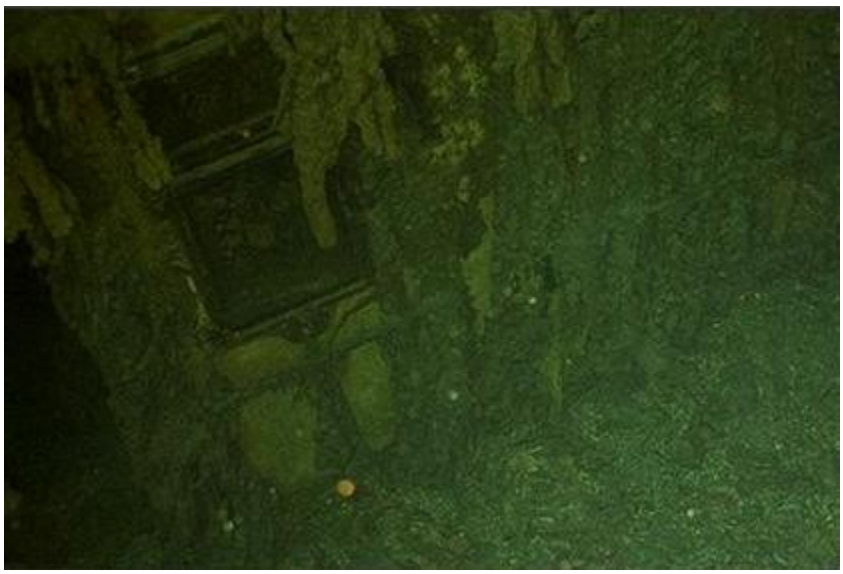
Prua



Coffa

Telgrafo di macchina

Portelloni di carico

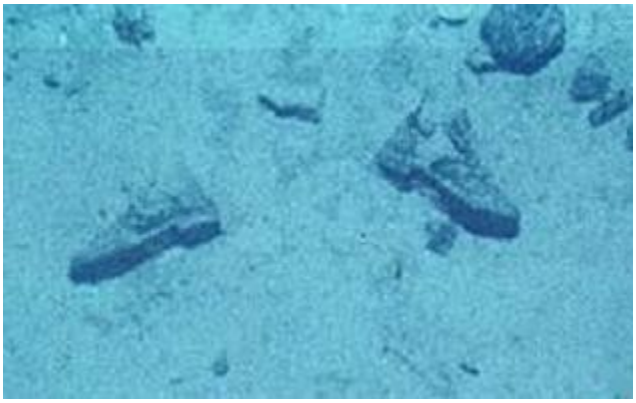


Alloggio ufficiali

Baule

Borsa

Cappello



Scarpe

Entrata Prima Classe

Lampadario Prima Classe

Passeggiata Prima Classe

Vasca da bagno

Vetrata

Lavabo

Panchina

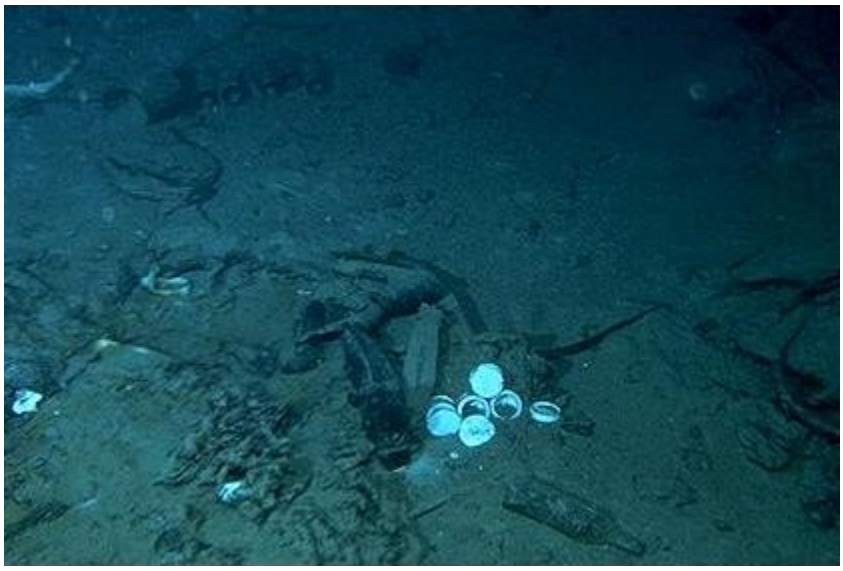
Megafono

Teiera

Piatto

Piatti

Bottiglie



Vettovaglie

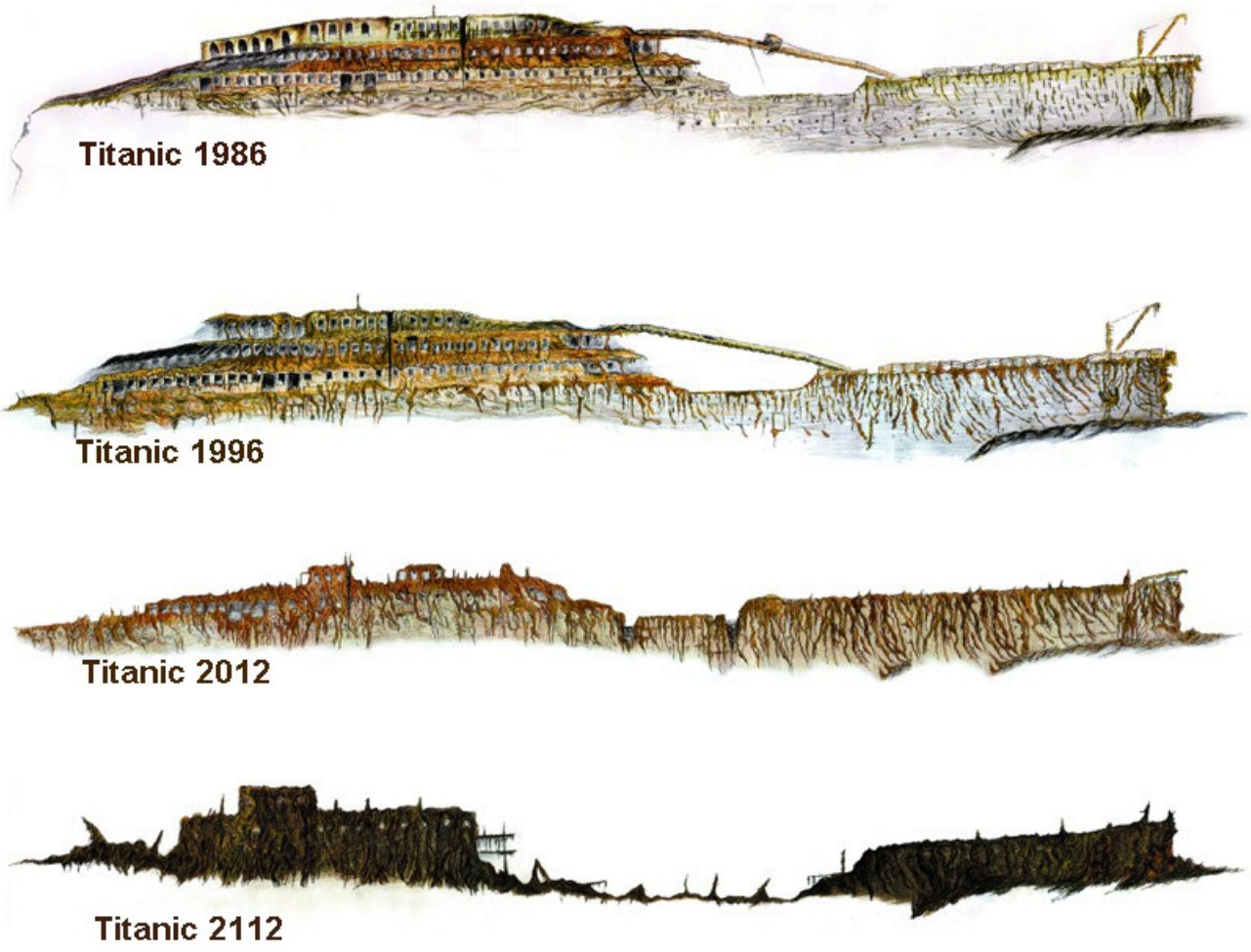
Pentole

Cassaforte

Tazzina

Ciò che resterà del TITANIC

Lori Johnston, uno scienziato canadese che ha più volte visitato il relitto del **TITANIC**, ha dichiarato, alla BBC, che ogni giorno i batteri spolpano il transatlantico di circa 300 chili di acciaio. Di questo passo, tra 80-100 anni, la nave collasserà su sé stessa.
Previsioni più pessimistiche parlano di 20-40 anni; questo perché il ritmo di erosione non cresce aritmeticamente, ma geometricamente. Si ritiene che tra 250 anni il relitto del **TITANIC** sarà solo un ricordo



Coscienza collettiva

Ci sono stati altri spaventosi incidenti da allora, ma lo spirito del **TITANIC** indugia ancora come un'ossessiva cattiva coscienza collettiva. Perchè mai? Forse perchè la nave era così grande, le storie di eroismo e di autosacrificio così commoventi, ed il numero di dispersi così importante? Forse perchè la tragedia poteva essere evitata se solo il comandante Edward J. Smith avesse fatto ridurre la velocità di crociera, o se a bordo ci fossero state più scialuppe di salvataggio ed i soccorsi fossero stati organizzati meglio? O forse perchè è stato un disastro che nessuno mai avrebbe potuto prevedere? La tragica fine del **TITANIC** ci insegna comunque che, malgrado tutte le nostre incredibili tecnologie, dobbiamo affrontare la realtà del mondo con grande rispetto ed umiltà.

Alla memoria

Subito dopo il disastro, il mondo intero sembrò catturato dall'eroismo di coloro che morirono sul **TITANIC**. Innumerevoli targhe, statue, fontane, monumenti ed edifici vennero eretti in memoria dei deceduti. Tra i numerosi monumenti commemorativi sorti in Inghilterra (argomento di questa pagina) a Southampton, città da dove il 10 aprile 1912 il **TITANIC** salpò per raggiungere New York, all'East Park c'è l'enorme monumento in bronzo e granito, di cui vediamo la fotografia sopra, che ricorda 35 meccanici macchinisti, che perirono tutti.
Il 22 aprile 1914, Sir Archibald Denny, Presidente dell'Institute of Marine Engineers, lo inaugurò davanti una folla straripante di oltre centomila persone.
Sotto la statua di bronzo al centro si trovano due rilievi, sempre in bronzo, rappresentanti due meccanici al lavoro. Al base del monumento è incisa una dedica alla memoria dei meccanici della R.M.S. **TITANIC**, che per mostrare la loro dedizione ed il loro coraggio restarono al loro posto di lavoro". Questa l'incisione: "GREATER LOVE HATH NO MAN THAN THIS. THAT A MAN LAY DOWN HIS LIFE FOR HIS FRIENDS 'TO THE MEMORY OF THE ENGINEER OFFICERS OF THE R.M.S. **TITANIC**, WHO SHOWED THEIR HIGH CONCEPTION OF DUTY AND THEIR HEROISM BY REMAINING AT THEIR POSTS 15TH APRIL 1912. ERECTED BY THEIR FELLOW ENGINEERS AND FRIENDS ON 22ND APRIL 1914."

All'interno dell'ufficio postale di Southampton, si trova la Postal Workers Memorial, vedi fotografia qui a sinistra, costituita da una targa in bronzo dedicata alla memoria degli addetti all'ufficio postale del **TITANIC**. Questa targa è stata fusa usando un frammento, donato dai Cantieri Harland & Wolff, della pala di un'elica di riserva del **TITANIC**. Tra le parole incise si cita l'inamovibilità in mezzo al pericolo degli impiegati postali.

Il **TITANIC** Musicians Memorial, nella fotografia qui a destra, dedicato in suffragio degli eroici otto orchestrali del **TITANIC** venne inaugurato il 19 aprile 1913 a Southampton. Andato distrutto nel corso della Seconda Guerra Mondiale fu ricostruito uguale all'originale e collocato sulla London Road, solo il 7 marzo 1990. Venne inaugurato da Elisabeth e Bertram Dean, e da Eva Hart, tre sopravvissuti al **TITANIC**.

Una fontana in pietra, dedicata ai camerieri del **TITANIC**, fu inaugurata sempre in quel di Southampton grazie ad una sottoscrizione pubblica lanciata dal municipio: vedi fotografia qui a sinistra. Alla sua base vennero incise di parole: "Questo monumento fu realizzato in memoria dell'equipaggio, dei camerieri, dei marinai e dei fuochisti, che persero la vita nel disastro del **TITANIC**, il 15 aprile 1912. Hanno sottoscritto le vedove, madri ed amici dell'equipaggio." Sul frontale del memoriale è scolpita una rappresentazione del **TITANIC**.

Alla The Philharmonic Hall in Hope Street a Liverpool, si trova una targa commemorativa dedicata agli orchestrali del **TITANIC**: fu messa nella sala il 4 novembre 1912. Anche se il suonatore di contrabbasso del **TITANIC** John Frederick Clarke non fu mai un membro dell'Orchestra della Philharmonic Hall, era un cittadino di Liverpool, egli aveva suonato nella Philharmonic Hall un paio di volte. In precedenza l'Orchestra della Philharmonic Hall tenne anche un concerto di beneficenza il 10 maggio 1912 per la vedova Frederick Clarke e per di sua sorella, che erano residenti in Liverpool.
La targa, raffigurata qui a destra, reca scritto quanto segue:

THIS TABLET IS DEDICATED TO THE MEMORY
OF
W.HARTLEY OF DEWSBURY
-BANDMASTER-
W.T.BRAILEY OF LONDON
R.BRICOUX OF LILLE,FRANCE
J.F.CLARKE OF LIVERPOOL
J.L.HUME OF DUMFRIES
G. KRINS OF LIEGE, BELGIUM
P.C.TAYLOR OF LONDON
J.W.WOODWARD OF HEADINGTON
MEMBERS OF THE BAND ON BOARD
THE "TITANIC"; THEY BRAVELY
CONTINUED PLAYING TO SOOTHE THE
ANGUISH OF THEIR FELLOW PASSENGERS
UNTIL THE SHIP SANK IN THE DEEP
APRIL 14TH 1912.
COURAGE AND COMPASSION JOINED
MAKE THE HERO AND THE MAN COMPLETE

La placca è di particolare interesse come descrive correttamente i musicisti come passeggeri, anche se gli appassionati del **TITANIC** obbietteranno: la nave affondò nelle prime ore del 15 aprile 1912.

Nella St. Joseph's Church, situata in Bugle Street, a Southampton, un'incisione è dedicata alla memoria del personale in servizio a Ristorante A' la Carte del **TITANIC**.

Anche l'intera comunità di Liverpool lanciò una sottoscrizione popolare per realizzare un monumento (vedi fotografia qui a sinistra), posto in Royal Liver Building, alla memoria dei meccanici del **TITANIC** scomparsi.

Una grande statua di bronzo che rappresenta il comandante Edward John Smith fu inaugurata da sua figlia Helen, il 29 luglio 1914, in Beacon Park a Lichfield, nella contea dello Staffordshire, a nord di Birmingham. La targa commemorativa al centro del piedistallo della statua, che vediamo qui a destra, reca queste parole:

CAPT. OF R..S. **TITANIC**

COMMANDER

EDWARD SMITH R.D. R.N.R.

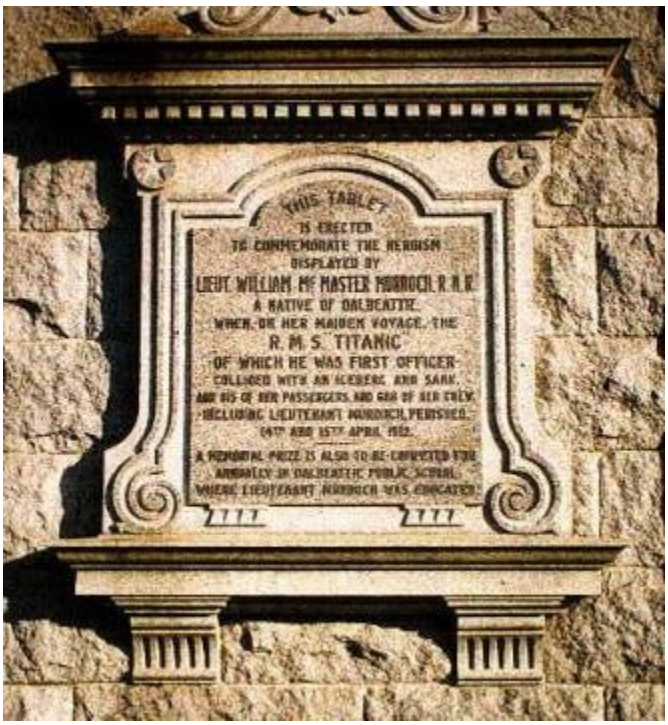
BORN JANUARY 27 1850 DIED APRIL 15 1912

BEQUEATHING TO HIS COUNTRYMEN

THE MEMORY & EXAMPLE OF A GREAT HEART

A BRAVE LIFE AND A HEROIC DEATH

" BE BRITISH "



A Dalbeattie, in Scozia, di dove originario, un memoriale fu dedicato alla memoria di William McMaster Murdoch, primo ufficiale del **TITANIC**. Si tratta, come possiamo vedere dalla fotografia qui a sinistra, di una lapide di granito. Venne collocata vicino all'entrata del municipio. Nell'epitaffio si legge, tra l'altro, che un premio letterario si terrà ogni anno nel collegio di Dalbeattie, dove l'allora tenente Murdoch fu allievo. Questo concorso ha luogo ancora oggi.

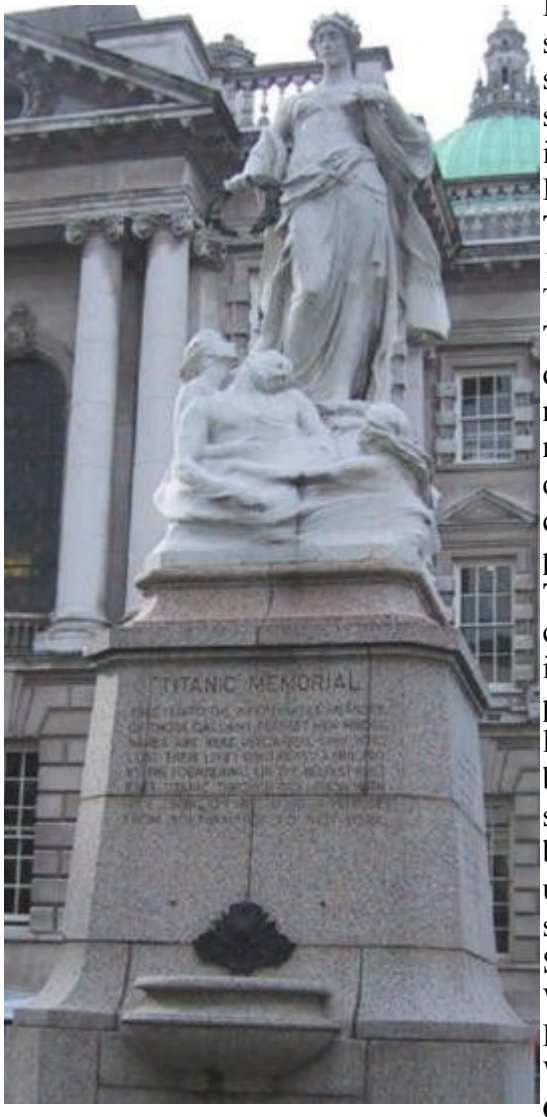
Nella contea del Surey, nella citta di Godalming venne eretto il Phillips Memorial Ground, un parco dove si trova un chiostro, il Phillips Memorial Cloister, dedicato alla memoria dell'operatore capo telegrafista del **TITANIC** John George Phillips. Su una parete, a perpetuarne la memoria, vi è una lastra scolpita, che a che vediamo nella fotografia qui a destra. Philipps morì al suo posto di lavoro mentre la nave affondava. Questo memoriale, è il più grande, eccetto la Biblioteca Widener dell'Universita di Harvard, costruito alla memoria di una sola vittima del **TITANIC**. Fra gli oblatori, l'operatore radiofonico aggiunto Harold Bride, che donò una lira sterlina e 5 scellini.

Nel parco di Colne, città dello Lancashire, vi è un busto di Wallace Hartley, nativo della città, che fu costruito alla memoria del capo degli orchestrali del **TITANIC**. Ai lati del busto in bronzo, si trovano due angeliche figure sedute. Questa l'iscrizione sul monumento:
"WALLACE HARTLEY
BANDMASTER OF
THE R.M.S. **TITANIC**
WHO PERISHED IN
THE FOUNDERING
OF THE VESSEL
APRIL 15TH 1912.
ERECTED BY VOLUNTARY
CONTRIBUTIONS TO COMME-
MORATE THE HEROISM
OF A NATIVE OF THIS
TOWN."
Il corpo di Wallace Hartley fu recuperato dal *Mackay-Bennett* il 4 maggio 1912, dopo quasi tre settimane dal naufragio. Portava ancora la sua uniforme da musicista e la corda della custodia del suo violino era appesa al suo petto. Rimpatriato il 12 maggio a Liverpool, il 18 maggio a Colne, trentamila persone parteciparono ai suoi funerali. Al momento della sua sepoltura nel piccolo cimitero di Colne, un'orchestra intonò l'inno "Nearer, my God to Thee", inno che si può ascoltare in sottofondo. Sulla sua tomba vennero incisi una partitura di questo inno ed un violino e questa iscrizione:
" IN LOVING MEMORY OF WALLACE HENRY
THE BELOVED SON OF
ALBION AND ELIZABETH
HARTLEY
FORMERLY OF COLNE
WHO LOST HIS LIFE IN THE
S.S. **TITANIC** DISASTER
ON APRIL 15TH, 1912
AGED 33 YEARS
AND WAS INTERRED
OM MAY 18TH 1912".

L'affondamento del **TITANIC** solo a Southampton e dintorni provocò la morte di quasi mezzo migliaio di uomini che risiedevano nella zona. Questo provocò la grande sconforto nella città e nelle aree circostanti. Ci furono anche tre uomini di Totton and Eling che furono a bordo del **TITANIC**. Il problema è che i loro nomi non appaiono in tutte le fonti ufficiali; sono riuscito ad identificare i tre uomini. Nella chiesa di St. Mary in Eling, nello Hampshire, una targa a ricordo della tragedia del **TITANIC**, vedi foto qui a destra, identifica tre uomini di Totton and Eling. Gli uomini elencati sono Frederick Godwin, 34 anni, Tom Warwick, 25 anni e W. T. Fox, 27 anni. La targa fu apposta sicuramente da persone del luogo, che conobbero personalmente questi uomini.
Frederick Godwin era un ingrassatore sul **TITANIC**: abbastanza stranamente quest'uomo non è menzionato nell'elenco dei membri dell'equipaggio mentre è menzionato nell'elenco dei passeggeri prodotti dalla White Star Line.
Tom Warwick e W. T. Fox prestarono entrambi servizio sul **TITANIC** in qualità di camerieri.

Nella capitale inglese nella sala d'ingresso del Memorial Building dell'Institute of Marine Engineers al 76 di Mark Lane, si trova una targa commemorativa, qui a raffigurata sinistra, dedicata al sacrificio dei meccanici del **TITANIC**.

I “Titanic Memorials”



In Irlanda, a cui è dedicata questa pagina, a Belfast una statua (fotografia qui a sinistra), il **TITANIC** Memorial situata nei giardini del municipio, fu eretta grazie ad una sottoscrizione alla quale aderirono la popolazione locale, i dipendenti dei cantieri Harland & Wolff, la White Star Line e la famiglia di Thomas Andrews, l'architetto del **TITANIC**. Il monumento, che fu inaugurato il 26 giugno 1920, al suono di molti inni tra cui "Nearer, my God to Thee", porta i nomi dei ventidue membri d'equipaggio del **TITANIC** e del Gruppo di Garanzia, tutti originari dell'Ulster e vittime del naufragio. Sul monumento, che rappresenta due sirene che implorano una vittima del mare, si può leggere un iscrizione che cita pressapoco in questi termini: "Alla memoria imperitura di quest'uomini coraggiosi di Belfast i cui nomi sono qui iscritti e che persero la vita il 15 aprile 1912 nel naufragio del **TITANIC**, costruito a Belfast, in occasione di una collisione con un iceberg, durante il suo viaggio inaugurale da Southampton a New York. La dedizione al proprio lavoro e la loro condotta eroica, grazie alla quale la vita di un gran numero di quelli che si trovavano a bordo fu salvata, ha lasciato la memoria di un coraggio sereno e di un'abnegazione che resteranno per sempre un brillante esempio per le generazioni future. Nessuno ha un amore più grande di colui, che lascia la sua vita per i suoi amici."
Sul retro sono iscritti i nomi di: Thomas Andrews, William H.M. Parr, Roderick Chisholm, Anthony Wood Frost, Robert Knight, William Campbell, Ennis H. Watson, Francis Parkes, Alfred F. Cunningham, Herbert G. Harvey, Albert G. Ervine, John E. Simpson, William McReynolds, Henry P. Creese, Thomas Millar, Hugh Fitzpatrick, Joseph Beattie, Matthew Leonard, Archibald Scott, Hugh Calderwood, Richard Turley, William McQuillan.

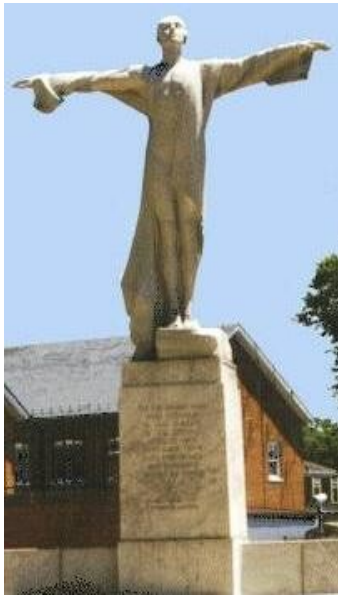
La città di Comber, a sud-est di Belfast, esaltò la memoria del suo figlio Thomas Andrews, l'architetto navale del **TITANIC** e direttore generale dei cantieri Harland & Wolff, con la Thomas Andrews Memorial Hall. Inaugurata dalla vedova di Andrews, Helen, nel febbraio 1915, la Memorial Hall, nella fotografia qui a sinistra, oggi è una scuola primaria.

La città cambiò il nome: Queenstown divenne Cobh, che è una parola di lingua irlandese che sta a significare piccola baia. Questo cippo commemorativo, nella fotografia di sinistra, fu scoperto il 7 luglio 1998 per iniziativa della "**TITANIC** Historical Society Inc" e della "Irish **TITANIC** Historical Society" e della cittadina di Cobn. Il monumento venne dedicato agli emigranti irlandesi vittime del **TITANIC**, che qui in queste acque mise la sua ancora per l'ultima volta e navigò fuori dall'Irlanda fino alla sua tragedia finale nell'Atlantico.

Ad Halifax, provincia della Nuova Scozia, in Canada, nei tre cimiteri della città, sono sepolte quasi centocinquanta vittime del naufragio del **TITANIC**.
In un'altra pagina del sito ne parlo più diffusamente.
Il monumento qui fotografato, era dedicato al "bambino sconosciuto": anche se nel 2002 la scienza, tramite l'esame del DNA, ha permesso di scoprire e quindi di assegnarli un'identità, questa immagine vuol rappresentare il mio piccolo e personale tributo a tutti i "bambini sconosciuti", della terza classe, vittime innocenti dell'immane della tragedia.
Sul cippo si può leggere:

Negli Stati Uniti d'America numerose furono le iniziative per ricordare le vittime del **TITANIC**. A New York il **TITANIC** Memorial Lighthouse, è un faro che fu edificato grazie ad una sottoscrizione pubblica e messo in cima allo Seamen's Church Institute. L'odierna collocazione (vedi foto qui a sinistra)è in South Street Seaport Museum. La placca (fotografia di destra) posta in basso al faro ricorda il tragico avvenimento.

Al 106 di West Street sempre a New York, si trova una fontana di granito e di bronzo (fotografia a sinistra) dedicata alla coppia Isidor ed Ida Straus. Il monumento fu eretto grazie ai fondi raccolti dai newyorchesi e dai dipendenti dei grandi magazzini Macy's di New York, di cui Isidor Straus era il fondatore. In occasione del naufragio del **TITANIC**, Ida Straus si rifiutò di salire sulla scialuppa di salvataggio senza il marito, il quale volle condividere la sorte degli altri uomini, e così il loro destino si compì. Sul memoriale, sono iscritte più o meno queste parole: "Furono educati e piacevoli da vivi e non furono separati nella morte".



A Washington venne realizzato una scultura commemorativa, che oggi si trova vicino a Fort McNair: come si può osservare nella fotografia qui a destra, è una statua alta sei metri che raffigura un uomo con le braccia protese. Come reca l'incisione scritta sul basamento davanti

"TO THE BRAVE MEN WHO PERISHED IN THE WRECK OF THE **TITANIC** APRIL 15 1912 THEY GAVE THEIR LIVES THAT AND CHILDREN MIGHT BE SAVED", ed l'altra incisa sul retro "TO THE YOUNG AND THE OLD THE TICH AND THE HOOR THE IGNORANT AND THE LEARNED ALL WHO GAVE THEIR LIVES NOBLY TO SAVE WOMEN AND CHILDREN",

il monumento è stato eretto in onore degli uomini, senza distinzioni di classe, che, non avendo alcuna possibilità di salvarsi, donarono la loro vita per la sopravvivenza delle donne e dei bambini.

Sempre a Washington fu costruita, con i finanziamenti privati dell'allora Presidente degli Stati Uniti Taft, una fontana in marmo dedicata al Maggiore Archibald Butt ed al suo amico Francis Millet, periti nella tragedia. La fontana, fotografia di sinistra, si trova in un parco nei pressi della Casa Bianca. L'opera è composta da una colonna su di un piedistallo ottagonale: sulla colonna, due rilievi scolpiti che rappresentano da un lato, un soldato recante spada e scudo (il maggiore Butt), dall'altro un artista con tavoletta e pennello (il pittore Millet).

Di tutti i monumenti funebri realizzati nel mondo in memoria della tragedia del **TITANIC**, il più grande e più suntuoso è senz'altro la Biblioteca della Widener Memorial, fotografia qui a destra, costruita all'Università di Harvard a Cambridge, Massachusetts, dalla signora Eleanor Widener in memoria di suo figlio Harry, laureato di Harvard nel 1907. Sulla cornice della biblioteca Widener è incisa l'iscrizione: "THE HARRY ELKINS WIDENER MEMORIAL LIBRARY AD MCMXIV".

Il William Thomas Stead Memorial, qui a destra, si trova al Central Park, Fifth Avenue e 91st. Street di Washington. Il memoriale, realizzato in bronzo, è una copia del 1920 di un originale sorto a Londra nel 1913. Il profilo del grande giornalista William T. Stead è equilibrato da un cavaliere che rappresenta la forza e da un angelo che rappresenta la compassione.

L'iscrizione recita:

W. T. STEAD
1849-1912
THIS TRIBUTE TO THE MEMORY OF A JOURNALIST OF WORDWIDE RENOWN IS ERECTED BY AMERICAN FRIENDS AND ADMIRERS. HE MET DEATH ABOARD THE **TITANIC** APRIL 15 1912 AND IS NUMBERED AMONGST THOSE WHO DYING NOBLY ENABLE OTHERS TO LIVE
FINIS CORONAT OPUS.

Il 19 aprile 1996, la passeggera di seconda classe Louise Laroche, sopravvissuta, ha devoluto una targa allo scalo di Cheborug, Francia, dove il **TITANIC** fece tappa la sera del 10 aprile 1912. Questa targa è stata apposta su una stele di granito e reca la presente incisione:

"R.M.S. **TITANIC**
Au cours de sa croisière inaugurale,
le paquebot **TITANIC** fit sa seule escale
à Cherbourg le 10 Avril 1912.
Il devait sombrer
dans la nuit du 14 au 15 Avril
au large de Terre-Neuve.
La Société Historique du **TITANIC** à Indian Orchard (Massachusetts USA)
et la Ville de Cherbourg ont commémoré ce tragique événement
le 19 Avril 1996".

Quando il **TITANIC** affondò, almeno cinquanta persone di nazionalità bulgara erano fra le 2223 a bordo. La memoria dolorosa della loro sfortuna ancora è viva nelle menti dei loro descendenti in questo paese. Secondo un'elenco, i bulgari che persero la vita nella catastrofe furono 38. Il monumento, qui a sinistra, eretto a memoria delle vittime del disastro nel villaggio di Goumoshtnik, vicino alla città di Troyan, porta i nomi di otto persone natie del luogo, però i loro nomi non figurano sugli elenchi ufficiali.
Si suppone che approssimativamente 15 bulgari sopravvissero e la maggior parte di loro scelsero di restare in America per il resto della loro esistenza.

In un'area di Johannesburg, alla destra dello Smit Street con la M1 North, c'è l'unico monumento dedicato alla tragedia del **TITANIC** presente in Sudafrica. Anche se non è un memoriale vero e proprio al **TITANIC**, qui sepolta è Mary Webber Griffin. La lapide, nella fotografia qui a destra, ricorda che il fratello di Mary Webber, James, si era imbarcato, diretto in America, come passeggero di terza classe sul TITANIC e perì nel disastro. L'iscrizione coperta muschio legge:

"IN LOVING MEMORY OF
MARY GRIFFIN
OF KEA, CORNWALL WHO DIED AT
JOHANNESBURG 17TH JUNE 1897
AGED 66 YEARS.
ALSO
JAMES WEBBER
BROTHER OF THE ABOVE WHO
WAS DROWNED ON THE
"**TITANIC**"

APRIL 15TH 1912.
AGED 62 YEARS.
SAFE IN THE ARMS OF JESUS".

Uno dei pochi memoriali nell'emisfero del sud del globo, si trova nella piccola città di Broken Hill, Nuovo Galles del Sud, Australia. È stato eretto nel parco principale della città quasi subito dopo l'affondamento del **TITANIC**. e venne dedicato ai suonatori d'orchestra. Gli orchestrali del **TITANIC**, condotti da Wallace Hartley, hanno realmente suonato fin quasi alla fine. Mai realmente sapremo l'ultima aria suonata, ma il loro coraggio non può essere in dubbio. Questa l'iscrizione della srele qui a sinistra:

"ERECTED BY
THE CITIZENS OF BROKEN HILL
AS A MEMORIAL
TO THE HEROIC BANDSMEN
OF THE STEAMSHIP **TITANIC**
WHO PLAYED TO THE END
FIRST FEW BARS OF NMGTT
CALMY FACED CERTAIN DEATH
WHILST WOMEN, CHILDREN AND
THEIR FELLOW MEN WERE BEING
RESCUED FROM THE WRECK OF
THAT ILL FATED VESSEL OFF
THE COAST OF NEWFOUNDLAND
ON APRIL 15TH 1912".

1. Perché fu chiamato così il TITANIC?

Il **TITANIC** trasse il suo nome da Titano, divinità greca primitiva, nato da Ouranos, il Cielo, e di Hestia, dea del Focolare.
Fratello di Cronos, il Tempo, Titano ebbe da Gaia, o Gê, la Terra, dodici bambini giganti chiamati Titani e di cui il maggiore era Oceano. Lottarono contro Zeus a cui disputarono l'impero del mondo e che li vinse.
Battezzato così di un nome molto presuntuoso, il TITANIC, fu concepito come una sfida scientifica, e poteva essere considerato come un'offesa a Dio.
Il seguente aneddoto illustra bene questo proposito... Che elogi e che lodi, il 31 maggio 1911 a Belfast, all'epoca del varo del TITANIC nei cantieri navali Harland & Wolff per il conto della compagnia marittima White Star Line, sotto gli occhi di più di 100000 spettatori! Il redattore capo dell'Irish News and Belfast Morning, appassionato di mitologia, non comprendeva la ragione per la quale la nave era stata battezzata TITANIC.
I Titani, fece notare l'indomani in un editoriale, erano una razza mitologica che dichiarò guerra a Zeus e firmarono così la loro perdita. Zeus castigò con un fulmine i potenti ed arditi Titani e li gettò nell'oblio eterno a più profondo del Tartaro. Il giornalista trovava strano battezzare questo gigante dei mari con il nome di una razza che simboleggiava i vani sforzi di una forza grezza che si oppone alle volontà più conformi alla buona creazione di Zeus, ed il loro nemico che trionfa.
Per finire, l'articolo affermava, non senza malafede, che il TITANIC era stato battezzato con un tratto di ironia, rappresentando il trionfo estremo dell'ordine e della civiltà moderna, e che i suoi costruttori ed i suoi proprietari non incarnavano certo una nuova razza di giganti mitologici che erano più avveduti dei loro titanici antenati. In altri termini, i costruttori ed i proprietari lo sapevano meglio che chiunque, e dovevano avere una buona ragione per battezzare la nave con questo nome apparentemente improprio.

2. Ma chi aveva deciso il nome di TITANIC?

Siamo nel 1907: William James Pirrie, Presidente dei Cantieri Harland e Wolff, e J. Bruce Ismay, Direttore Generale del White Star Line, compagnia che appartenne all'internazionale Mercantile Marina Company, di proprietà del finanziere americano John Pierpont Morgan, avevano lanciato l'idea della costruzione di due grandi transatlantici, più un terzo da aggiungere in seguito, per rivaleggiare con il lusso, la taglia e la velocità con quelli delle altre compagnie marittime. La scelta dei nomi *Olympic*, **TITANIC** e, più tardi, *Gigantic* (ribattezzato *Britannic*), fu opera dunque di questi uomini.

3. Il TITANIC era concepito come inaffondabile?

I cantieri Harland & Wolff, costruttori della nave, non l'hanno descritto mai come inaffondabile. Questa descrizione è stata data dalla stampa specializzata mentre la nave era ancora in costruzione. In particolare, le riviste The Shipbuilder e Engineering dichiararono: "Con i suoi compartimenti trasversali e le porte stagne del **TITANIC**, ciò rende praticamente questa nave inaffondabile." Né i cantieri Harland & Wolff, né il compagnia White Star Line, non hanno smentito questa notizia. Al contrario, tutti due hanno messo l'accento sulla presenza di compartimenti stagni in tutti i ponti inferiori, e di porte stagne che li collegano e comandate elettricamente dalla ponte di comando. La nave era stata concepita per rimanere a galla, in caso di collisione, con due compartimenti inondati, addirittura quattro se situati a prua; ma è la sua reputazione di inaffondabile, fatta dalla stampa focalizzò l'attenzione dell'opinione pubblica e non fu mai contraddetta.

4. Come funzionavano gli compartimenti stagni installati sul TITANIC?

Il **TITANIC** era attrezzato di quindici porte stagne che lo divisero in sedici compartimenti trasversali. Ciascuna di queste porte era mantenuta normalmente in posizione aperta grazie ad un sistema di innesto a frizione che poteva essere azionata istantaneamente per mezzo di un commutatore elettromagnetico situato sul ponte di comando. In caso di incidente od ad ogni volta che ciò poteva rivelarsi necessario, il Capitano o un Ufficiale potevano manovrare il commutatore che comandava immediatamente la chiusura di tutte le porte e rendevano praticamente la nave "inaffondabile." Ogni porta poteva essere chiusa anche sul posto ribaltando una leva collegata all'innesto a frizione.
Come precauzione supplementare, dei galleggianti erano posti sotto il livello del pavimento e, in caso di salita accidentale di acqua in uno degli compartimenti, salivano automaticamente e chiudevano di fatto le porte adiacenti a questo compartimento, se non fossero state chiuse già dalle persone incaricate della nave. Una scala metallica, o una scala di soccorso a chiocciola, era installato in ogni sala caldaie, sala macchine o compartimento stagno, così che chiudendo in ogni momento le porte, gli uomini non fossero chiusi dentro. Questo rischio era ridotto tuttavia grazie all'installazione di grosse campane di allarme collocate vicino ad ogni porta e che suonavano prima della chiusura.
Affinché gli compartimenti fossero considerati come veramente stagni, sarebbe occorso che si fossero altri verticalmente dal doppio fondo fino al ponte C mentre in realtà raggiungevano solamente il ponte E, alto circa tre metri al di sotto la linea di galleggiamento. La ragione è che un'installazione così tanto importante avrebbe disturbato considerevolmente l'accesso dei passeggeri alle differenti parti della nave, ciò che non era accettabile su una nave come il **TITANIC**.

5. Il quarto fumaiolo del TITANIC lasciava uscire del fumo?

Era utilizzato soprattutto per la ventilazione delle cucine, ciò che spiega che un leggero fumo poteva scappare. La sua funzione era, inoltre, di migliorare l'estetica della nave e di rinforzare la sua maestosità.
Le rappresentazioni del **TITANIC** che mostrano il quarto fumaiolo che lascia uscire dei fumi neri sono totalmente erronee dunque; si può ammettere solamente che i fumi che uscivano degli altri tre fumaioli situati davanti e il vento diedero l'illusione che il quarto fumaiolo facesse uscire del fumo.

6. Perché gli accessi alle zone di Terza Classe erano chiusi e bloccati?

In 1912, le leggi americane sull'immigrazione imponevano che le navi che trasportano degli emigranti fossero attrezzate di barriere per isolare l'interponte, in modo da dominare il flusso di malattie normalmente portate dalle categorie più povere della società.
Tutti gli immigranti erano condotti in Ellis Island, all'entrata del porto di New York, dietro la statua della Libertà, dove dovevano soddisfare ai controlli amministrativi e sanitari dei servizi americani di immigrazione.
Ogni nave non attrezzata di barriere, o che non rispettava questa legge, rischiava di essere trattenuta nel Centro di Quarantena, nel passaggio di Staten Island, vicino a New York, con l'impossibilità di sbarcare dei passeggeri finché gli Ispettori della Salute americana non avessero finito con la procedura, che consistette in esaminare ogni persona a bordo, e verificassero inoltre la salute dei passeggeri di Terza Classe, per assicurarsi che la nave era totalmente sana. Nei casi estremi, tutti i passeggeri potevano essere sbarcati su Fire Island, dove erano trattenuti in quarantena, 40 giorni effettivi, prima di potere finire il loro viaggio verso New York. Questo era costoso per la compagnia ed aveva un impatto negativo sulla reputazione della nave. La maggior parte delle compagnie transatlantiche tra cui la White Star Line, si assicuravano che le loro navi rispettavano appieno questa regolamentazione.

7. Quanti sopravvissuti del TITANIC sono ancora in vita oggi?

Secondo le mie informazioni, aggiornate all'8 maggio 2006, sono ancora in vita due donne inglesi:
Barbara Joyce WEST, nata l'11 marzo 1911 e residente a Plymouth (GB)
Elizabeth Gladys DEAN, nata il 2 febbraio1912 e residente a Southampton (GB).
L'ultima donna scomparsa, sopravvissuta alla tragedia del **TITANIC**, era Lillian Gertrud ASPLUND, nata il 21 ottobre 1906 e residente nel Massachusetts (USA) morta il 6 maggio 2006, all'età di 99 anni.
L'ultimo uomo scomparso, scampato al **TITANIC**, fu Michel Marcel NAVRATIL, francese, deceduto il 30 gennaio 2001 all'età di 92 anni.

8. Chi fu la prima persona scampata alla tragedia che fu salvata?

Il lunedì 15 aprile 1912, alle 4:10 della mattina, la scialuppa di salvataggio numero 2, con solamente 26 naufraghi, (la capienza era prevista per 40 persone!) di cui 21 donne, 1 uomo e 4 membri di equipaggio, sotto il comando del Quarto Ufficiale Joseph Boxhall, fu la prima ad accostare lungo i fianchi della *Carpathia*.
Elisabetta Walton Allen, 29 anni, passeggera di prima classe, fu la prima persona a salire a bordo della *Carpathia*: crollò nelle braccia del Commissario di bordo Brown che gli chiese dove era il **TITANIC**. Gli rispose che era affondato.

9. Chi fu ritrovata l'ultima vittima ritrovata?

L'8 giugno 1912, a due mesi dal naufragio, il cargo americano *Ilford*, diretto ad Amburgo, scoprì il corpo di W.F. Cheverton, di 27 anni, cameriere di sala di prima classe. Fu l'ultimo corpo ritrovato e, a causa del suo stato di avanzata decomposizione, fu rigettato al mare.

10. Perché non c'erano prima binocoli nella coffa delle vedette?

La White Star Line aveva previsto inizialmente che, sotto il comando di Edward John Smith, i principali membri dell'equipaggio del **TITANIC** sarebbero stati:
Secondo: William Murdoch; Primo Ufficiale: Charles Lightoller; Secondo Ufficiale: Davide Blair.
Questi signori furono tutti presenti all'epoca delle prove e del viaggio da Belfast a Southampton. Poco tempo prima della partenza da Southampton, la compagnia decise che Henry Wilde, Secondo dell'*Olympic,* avrebbe occupato il medesimo grado sul **TITANIC,** in virtù della propria esperienza.
Di questo fatto, gli Ufficiali già inquadrati sul **TITANIC** dovettero retrocedere di una riga e l'equipaggio diventò:
Secondo: Henry Wilde; Primo Ufficiale: William Murdoch, Secondo Ufficiale: Charles Lightoller.
Il 9 aprile 1912, vigilia della partenza da Southampton, Davide Blair, che era stato appena sostituito nel grado da Charles Lightoller, lasciò precipitosamente la nave. Nella fretta, si recò nella sua cabina, dove mise nelle valigie la chiave del telefono della coffa e i binocoli. Dunque dei binocoli, che abitualmente erano sistemati in un cofanetto nella coffa, Davide Blair era l'unica persona in grado di sapere dove si trovavano e oramai non l'aveva potuto dire ad un altro Ufficiale, avendo lasciato di premura il **TITANIC**.

11. È esatto che la chiave del telefono della coffa era sparita?

Difatti, questa chiave era sparita prima della partenza di Southampton. La ragione della sua scomparsa è data nello stesso momento in cui quella concernente la scomparsa dei binocoli.
Nell'ufficio del maestro d' armi, si trovava un armadio che rinchiudeva dei doppioni delle chiavi, in particolare di quelle delle attrezzature di sicurezza. Si suppone che l'equipaggio, essendo resosi conto, dopo la partenza, dell'assenza della chiave (il telefono di sicurezza era localizzato in un cofanetto metallico), l'abbia sostituita con una copia. Questo permise alle vedette di utilizzare il telefono per avvertire il ponte di comando dopo avere visto l'iceberg durante la notte del 14 aprile.

12. Perché nel tentativo di evitare l'iceberg, la nave vira mentre l'ordine dato da Murdoch era di mettere la barra a dritta?

Per rispondere a questa domanda ho chiesto aiuto a degli esperti: gli ordini di barra a dritta, dato al momento della collisione con l'iceberg, può causare malintesi. Difatti, la barra "a destra tutto" avrebbe dovuto fare urtare a tribordo l'ordine successivo "indietro tutto" avrebbe condotto la parte posteriore della nave allo scontro con l"iceberg invece di evitarlo. Ora, dopo il primo ordine, la ruota di prua della nave venne girata verso la sinistra, vale a dire in senso inverso. Questa apparente contraddizione si spiega per il fatto che all'epoca, in 1912, gli ordini in vigore a bordo di tutte le navi britanniche, militari come commerciali, erano ancora quelli praticati al tempo della vecchia marina a vela, quando il timone era comandato da una barra a mano. Bisognò aspettare il 1 gennaio 1933 affinché il governo britannico imponesse a tutte le sue navi di piegarsi all'uso internazionale. Questa decisione fece clamore all'epoca.
La manovra sul **TITANIC** si è svolta probabilmente così...
Il timoniere Robert Hitchens era al timone quando sopraggiunse l'incidente. Il Primo Ufficiale William Murdoch gli ordinò di mettere la barra "a destra tutto", ciò ebbe per effetto di deviare la prua della nave a babordo, per tentare di evitare l'ostacolo. Murdoch subito ordinò alla sala delle macchine l'ordine di invertire i motori, sperando di frenare sufficientemente la nave. Ma ciò non fu sufficiente per evitare la collisione.

13. Perché il TITANIC ha lanciato dei segnali di pericolo di due tipi, CQD e SOS?

Dall'inizio dei comunicazioni T.S.F., il codice CQ, adottato dal Compagnia Marconi Wireless Telegraph, era il segnale che significa alle navi che lo ricevevano, che dovevano fermare le loro trasmissioni e fare attenzione.
Tuttavia, nel gennaio 1904, fu ammesso che "La chiamata CQ, soddisfacente nei casi ordinari, non esprimeva abbastanza il carattere di emergenza indispensabile all'epoca di un segnale di pericolo."La lettera D fu aggiunta allora per significare "Sconforto" ("Distress"). Il codice CQD corrispondeva così ad una chiamata generale a tutte le navi, ed indicava che la nave emittitrice di tale segnale richiedeva assistenza immediata.
Il 3 ottobre 1906, la Convenzione Internazionale Radiotélégraphique di Berlino creò il segnale SOS come mezzo di chiamata ad assistenza. Queste tre lettere furono scelte per la semplicità della loro codificazione e per la loro riconoscenza istantanea in codice morse. Il segnale SOS doveva essere ripetuto a brevi intervalli.
Due anni più il 1 luglio 1908, SOS diventò il segnale di pericolo ufficiale.
Ma, fino al 1912, la predominanza di marconisti sulle navi utilizzavano ancora il CQD piuttosto che il segnale ufficiale SOS.
Si può constatarlo per le chiamate di "sconforto" del **TITANIC**: iniziale, alle 0:15 del 15 aprile 1912, e finale, alle 2:17. Jack Phillips, primo operatore radio del **TITANIC**, restò fedele al segnale CQD fino al momento estremo, dopo avere mandato parecchi SOS di cui il primo a 0:45.

14. È vero che dei passeggeri maschili si travestirono da donne per accedere alle scialuppe di salvataggio?

Sì, delle prove incontestabili e delle testimonianze dimostrano che due, addirittura tre, uomini ricorsero a questo stratagemma. Contrariamente a certe voci, il Direttore Generale del White Star Line, Joseph Bruce Ismay, non fu uno di questi.

15. I musicisti dell'orchestra del TITANIC hanno suonato fino all'ogni ultimo momento?

Dopo l'urto contro l'iceberg, i musicisti in uniforme si riunirono nel salone di prima classe per distrarre e calmare i passeggeri, suonando delle arie travolgenti. Più tardi, furono visti salire e mettersi vicino al foyer dell'entrata di prima classe, poi sul ponte delle imbarcazioni. Numerosi superstiti hanno affermato di avere sentito i musicisti suonare fino all'ogni ultimo momento. Esistono tuttavia delle testimonianze contraddittorie.
Lawrence Beesley si ricorda avere visto un violoncellista, alle 0:20, affrettandosi sul ponte delle imbarcazioni. Era probabilmente Roger Bricoux, il francese dell'orchestra.
Bertha Lehmann che si salverà dal naufragio, racconta che un musicista francese l'ha aiutata ad indossare il suo giubbotto di salvataggio e l'ha condotta poi ad una scialuppa.
Un altro superstite, il colonnello Archibald Gracie, afferma avere visto i musicisti sistemare i loro strumenti una mezz'ora prima del naufragio.
Poco tempo prima che il **TITANIC** affondò, Algernon H. Wilson Barkworth, raccontò che ridiscese nella sua cabina

per prendere i suoi documenti, ed affermò di aver visto i musicisti mentre suonarono un valzer. Quando ritornò sul ponte, l'orchestra è sparita. Sembra tuttavia accertato che i musicisti hanno persistito a suonare e, ad un certo momento, abbandonarono i loro strumenti per tentare di scappare. Sebbene non ci siano prove certe è plausibile che ciò avvenne quando l'inclinazione del ponte non permise loro più di tenere gli strumenti.
Qualunque sia la realtà, è incontestabile che questi uomini si sono comportati da eroi, confortando e calmando numerosi passeggeri grazie alla loro presenza.
Nessuna testimonianza ha sottolineato il fatto che nessuno di essi abbia cercato di prendere posto nelle scialuppe.
Nessuno dei musicisti è sopravvissuto.

16. " Nearer, my God to Thee (Più vicino a Te, il mio Dio)" fu l'ultima aria suonata dall'orchestra?

Parecchi passeggeri hanno dichiarato, dopo la catastrofe, che avevano sentito suonare "Più vicino a Te, il mio Dio" mentre la nave affondava e, secondo la leggenda, fu l'ultima aria dell'orchestra.
Il maggiore Peuchen disse avere sentito, da parte sua, il famoso "Alexander's Ragtime Band", mentre si trovava sulla scialuppa numero 6. Harold Bride affermerò, secondo lui, che al momento del naufragio l'orchestra suonava "Autumn" , valzer molto popolare nei balli dell'Inghilterra a quell'epoca.
Tuttavia è ammesso generalmente che "Più vicino a Te, il mio Dio" fu l'ultima aria suonata dall'orchestra.

17. Il Primo Ufficiale William Murdoch si è suicidato?

Nel 1912, in numerosi affermarono che il Primo Ufficiale William Murdoch si era suicidato, sebbene il Secondo Ufficiale Charles Lightoller sostenne che questi racconti erano falsi.
Nel suo libro "La verità sul **TITANIC**" stampato nel 1913, il Colonnello Archibald Gracie, scampato del naufragio, scrisse: "Non ho potuto scoprire mai una testimonianza autentica concernente il suicidio del Primo Ufficiale Murdoch. Al contrario, Murdoch era un ufficiale coraggioso ed efficace e nessuno motivo serio di suicidio non può essere avanzato. Compiva pienamente la sua missione nelle circostanze difficili, ed aveva diritto solamente alle lodi ed agli onori. Durante gli ultimi quindici minuti prima che la nave affondò, Murdoch dava degli ordini e l'equipaggio che dirigeva provava vanamente a mettere in acqua un canotto Engelhard. La detonazione di un colpo di pistola, sparato durante questi momenti, avrebbe attirato certamente la mia attenzione e, più tardi, quando mi spostai verso la parte posteriore, la distanza non fu abbastanza grande per impedirmi di sentirlo." Sebbene fu messo in dubbio, la testimonianza del Colonnello Gracie sembro più affidabile e, come disse, nessuna prova del suicidio di Murdoch non fu accertata.
.

18. Si può ricuperare il relitto del Titanic?

Il relitto del **TITANIC** riposa a 3810 metri di profondità. È rotto in due parti: la parte posteriore si è separata da lui prima di una distanza di 600 metri, e la punta della prua è piantata di 20 metri nei sedimenti.
Le sovrastrutture sono rose dai microrganismi ed il loro deterioramento si accelera molto velocemente.
A causa della fragilità del relitto, della profondità del posto e del costo generato da una tale operazione, è impossibile ricuperare il **TITANIC** che, in virtù delle leggi americane, resterà un santuario sottomarino.

19. Il TITANIC sarebbe restato molto tempo più a galla se la collisione contro l'iceberg fosse stata frontale?

La maggioranza dei periti ed ingegneri navali mi hanno risposto affermativamente.
Un gran numero di membri di equipaggio che erano di riposo, ed avevano le cuccette nella parte avanti della nave, sarebbero stati uccisi sul colpo, ma si pensa generalmente che il **TITANIC** probabilmente sarebbe restato molto a galla o comunque avrebbe messo più molto tempo ad affondare.
Attenzione tuttavia a questo tipo di speculazione: quale individuo sano di spirito e circospetto avrebbe mandato deliberatamente la nave contro l'iceberg?
Il Primo Ufficiale Murdoch ebbe solamente alcuni secondi per prendere una decisione e, istintivamente, tentò di evitare l'iceberg senza calcolare se le conseguenze di un scontro frontale fossero state meno gravi di queste di un urto laterale.

20. È sicuro che ci fu un incendio a bordo del TITANIC?

Mercoledì 10 aprile 1912, al momento della partenza di Southampton, si sentì un odore di zolfo nelle viscere della nave. Questo odore proveniva da una combustione spontanea che si era propagata nel deposito a carbone della sala caldaie N° 5, vicino alla sala N°6, sul lato di dritta.
Questo fuoco covava da parecchi giorni, e molto probabilmente, dal martedì 2 aprile, giorno in cui il **TITANIC** aveva effettuato le sue prove in mare a Belfast.
Fu dato l'ordine di non parlare di questo incidente per non allertare i passeggeri.
Fu necessaria la prestazione di una dozzina di uomini per dominare l'incendio. Questo focolare fu spento infine nel pomeriggio del 13 aprile, dopo che tutto il carbone del deposito fosse consumato. È escluso completamente che questo incidente abbia potuto avere un qualsiasi rapporto col naufragio.

21. Chi era il proprietario TITANIC?

Per abuso e comodità di linguaggio, l'autore di questo sito ha avuto costume di designare per "White Star Line" la compagnia alla quale apparteneva il **TITANIC**.
In realtà, "White Star Line" era solamente la marca commerciale, il suo logo era stampigliato su qualsiasi oggetto appertenuto al **TITANIC**, ed apparteneva ad una società commerciale con ragione sociale Oceanic Steam Navigazione Company Ltd.
La totalità del capitale di questa compagnia era detenuta dalla compagnia britannica Internazional Navigation Mercantile Company Ltd, il cui capitale era detenuto dalla compagnia americana Internazionale Mercantile Marine Company , essa stessa di proprietà del finanziere americano John Pierpont Morgan, e la cui la sede sociale era nello stato del New Jersey.
Joseph Bruce Ismay era il Presidente dell'Internazional Mercantile Marine Company ed il Direttore Generale dell'Oceanic Steam Navigazione Company Ltd, quindi come detto per abuso e comodità, si ha costume di dire che era il Direttore Generale della "White Star Line".

22. Che ne è stato delle scialuppe di salvataggio del TITANIC?

Durante la notte che seguì il ritorno delle imbarcazioni, dei cacciatori di curiosità saccheggiarono le scialuppe, alla ricerca di ricordi. Numerose placche contrassegnate "S.S **TITANIC**" furono rubate, come delle placche che recavano i numeri delle scialuppe, ed i loghi della White Star Line. All'alba, queste reliquie furono già in vendita a prezzi che variavano di 5 a 25 dollari.
Poco dopo, delle guardie furono incariche per effettuare una sorveglianza, e le placche nominative restanti, fatte di ottone, furono smontate dagli operai della White Star Line. Il 20 aprile 1912, la White Star fece chiamare una squadra di ispettori, del C.M. Lane Lifeboat Company, con sede a Brooklyn, per fare l'inventario e valutare il contenuto delle scialuppe; il valore totale dei canotti e della loro attrezzatura fu stimato a 5446,31 dollari.
Le scialuppe furono, sembra, depositate al secondo piano di un solaio al molo della White Star Line.
Nessuno sa veramente ciò che diventarono in seguito ed i pareri divergono.
Alcuni pensano che le scialuppe furono abbandonate o che marcirono nel cantiere di Brooklyn.
Altri, ed è l'ipotesi più plausibile, affermano che furono rimesse in servizio sempre dalla White Star Line.

23. Perchè si chiamavano "Bagni turchi ed Elettrici?"

Il termine "Bagni turchi" sono un termine generico che designa ciò che si chiamerebbe oggi una sauna o un bagno di vapore. A bordo del **TITANIC**, i bagni turchi costituivano una grande novità.
In un scenario di hammam, le installazioni erano localizzate a dritta, sul ponte F, erano accessibili per il prezzo di un dollaro e constavano di parecchie sale: sala di sudorazione, sala calda, sala temperata, sala fredda, sala di shampouinage, panca di massaggio e piscina per rinfrescarsi.
Tra i suoi moucharabiehs "egiziani" (dissimulando gli oblò), i suoi muri erano rivestiti di mosaici blu e verde, il soffitto a cassettoni rosso ed oro, le sue lanterne di bronzo dorato, la lastricatura era blu e bianca, i suoi tavolini rotondi ad intarsio, i suoi sofà e sulle sedie tese di stoffe marocchine; la sala di riposo rievocava un Oriente di pura fantasia.
Oltre a questa eccezionale installazione, esistevano anche dei "Bagni Elettrici" costituiti di due sale che disponevano ciascuna di un'attrezzatura che appare ancora oggi completamente stupefacente se si considera l'epoca in cui venne realizzata.
I "Bagni Elettrici" utilizzavano in effetti, al posto di un'atmosfera di vapore diffuso nel locale, del caldo prodotto grazie all'energia elettrica: è la ragione per la quale l'insieme dell'installazione dei Bagni era chiamato "Bagni turchi ed Elettrici."
A disposizione dei clienti anche la piscina della nave.

24. Il TITANIC tentò il record di traversata dell'Atlantico?

No, non l'ha tentato per la buona ragione che, per la sua concezione, le sue prestazioni non glielo permettevano.
Il Nastro Blu, record di traversata dell'Atlantico Nord, era detenuto da Settembre 1909 dal *Mauretania*, piroscafo della compagnia rivale Cunard Line, con una velocità media di 26,06 nodi ed una durata di 4 giorni 10 ore e 51 minuti su una distanza di 2784 miglia.
Il **TITANIC**, la cui velocità di crociera fu di 22 nodi poteva filare al massimo 23 a 24 nodi e, in nessun caso, non sarebbe stato capace di raggiungere una velocità di 26 nodi tutto lungo la traversata.
L'ipotesi secondo la quale avrebbe tentato di togliere il Nastro Blu al *Mauretania* non rialza dunque che la leggenda od è solamente pura fantasia.

25. Quali bandiere inalberava il TITANIC?

Dopo la sua partenza dallo scalo di Queenstown, il **TITANIC** inalberava tre bandiere, dall'alba al tramonto per non disturbare i suoi fari nella notte:
sull'albero di prua: la bandiera americana, paese di destinazione;
sull'albero di poppa: la bandiera della White Star Line;
sull'asta di poppa: il "Blue Ensign" ("Padiglione Blu" della Royal Naval Reserve alla quale apparteneva il comandante Smith). Su questo argomento clicca qui.

26. Quali erano i tassi di cambio ed i poteri di acquisto in 1912?

Legati alla storia del Titanic, un certo numero di stipendi, di costi, eccetera... sono espressi in motti dell'epoca, sterlina o dollaro. È interessante precisare il loro tasso di cambio e paragonare il potere di acquisto dell'epoca con quello di oggi:
• Tasso di cambio in 1912: 1 £ (lira sterlina inglese) = 4,87 US $ (dollari americani).
• Potere di acquisto del dollaro: 1 US $ nell'anno 1912 = 18,60 US $ nell'anno 2006
• Potere di acquisto della sterlina: 1 £ nell'anno 1912 = 60,50 £ nell'anno 2006
Certe sorgenti danno delle cifre leggermente differenti di questi. I paragoni saranno tuttavia pertinenti: l'ordine di grandezza sarà lo stesso...

27. Di quante ancore era attrezzato il TITANIC?

Il **TITANIC** era attrezzato di 5 ancore: 3 ancore principali e 2 ancore secondarie. Le 3 ancore principali, del peso complessivo di 31 tonnellate, furono fabbricate dalla Messrs. N. Hingley & Sons Ltd di Netherton, Dudley.
- 1 ancora centrale, pesante 15,5 tonnellate, posta a prua, era fissata ad un cavo di 7,7 centimetri di diametro che aveva 320 metri di lunghezza; questa enorme ancora, la più grossa fra tutte quelle sul **TITANIC**, necessitò per il trasporto un attacco di 20 cavalli da tiro per portarla fino al cantieri navali. Il cavo, le impiombature ed i fissaggi necessari furono garantiti dai fornitori per resistere alla rottura sotto un carico di 280 tonnellate.
L'ancora centrale non fu utilizzata mai dal **TITANIC**: furono utilizzate unicamente le due ancore laterali. Pesanti 7,75 tonnellate ciascuna, situate ad ogni lato di prua, avevano 550 metri di catena che pesava 97,5 tonnellate e aveva 9 centimetri di diametro, ogni anello pesava 80 chili, erano manovrate tramite l'aiuto di un argano.
Le 2 ancore secondarie erano le più piccole: una era situata a tribordo sul castello di prua, l'altra era posta sul cassero di poppa.

Bibliografia

Don Lynch - Ken Marschall

TITANIC - LA STORIA ILLUSTRATA

dal progetto iniziale al riposo finale

alberto maiolo editore

Robert D. Ballard

IL RITROVAMENTO DEL TITANIC

storia e immagini dell'esplorazione

editoriale giorgio mondadori

Geoffrey Marcus

IL VIAGGIO INAUGURALE DEL TITANIC

tutto ciò che si sa sul tragico avvenimento

ugo mursia editore

Walter Lord

TITANIC - LA VERA STORIA

la storia dell'ultima notte g

arzanti editore

Archibald Gracie

IL SOPRAVISSUTO DEL TITANIC

un testimone racconta la tragedia

rizzoli editore

Jean Pierre Keller

SUL PONTE DEL TITANIC

il perché di un mito

elèuthera edizioni

Robin Gardiner - Dan Van Der Vat

I DUE TITANIC

l'enigma di un disastro e di una truffa...

Piemme edizioni

Massimo Polidoro

LA MALEDIZIONE DEL TITANIC

premonizioni, fantasmi, presagi...

avverbi edizioni

Beryl Bainbridge

OGNUNO PER SE'

un romanzo di amore e morte sul TITANIC

fazi editore

Arthur C. Clarke

IL FANTASMA DEL TITANIC

2010: il TITANIC riaffiora dagli abissi

sonzogno editore

Clive Cussler

RECUPERATE IL TITANIC!

un'impresa impossibile

rizzoli editore

Alessandra Bellazzi

RITORNO SUL TITANIC

un salto nel prossimo secolo

tascabili la spiga

Danielle Steel

NESSUN AMORE PIU' GRANDE

una passione senza tempo sul TITANIC

sperling paperback

TITANIC - TUTTA LA VERITA'

la nave che non poteva affondare

edigamma

James Cameron

TITANIC

la ricostruzione cinematografica
piemme edizioni

Didier Decoin

LA CAMERIERA DEL TITANIC

una storia d'amore indimenticabile

marsilio

Erik Fosnes Hansen

CORALE ALLA FINE DEL VIAGGIO

eccezionale affresco di un'epoca

mondadori editore

Ocork Shannon

I SEGRETI DEL TITANIC

amori e illusioni incontro al destino

edizioni harlequin mondadori

Djana e Michel Pascal

TITANIC OLTRE LA MALEDIZIONE

i perchè di una tragedia corbaccio

Ellen Emerson White

VIAGGIO SUL GRANDE TITANIC

un'avventura pronta a trasformarsi in tragedia

fabbri editori

Will Osborne e Mary Pope Osborne

LA STORIA DEL TITANIC

un meraviglioso viaggio a bordo della leggendaria nave

piemme junior

Mary Pope Osborne

L'ULTIMA NOTTE DEL TITANIC

il TITANIC sta per affondare e le scialuppe...

fabbri editori

Joseph Conrad

IL TITANIC duro, sferzante, per niente epico

passigli editori

Ken Marschall

TITANIC

sali a bordo della nave più grande del mondo

Note