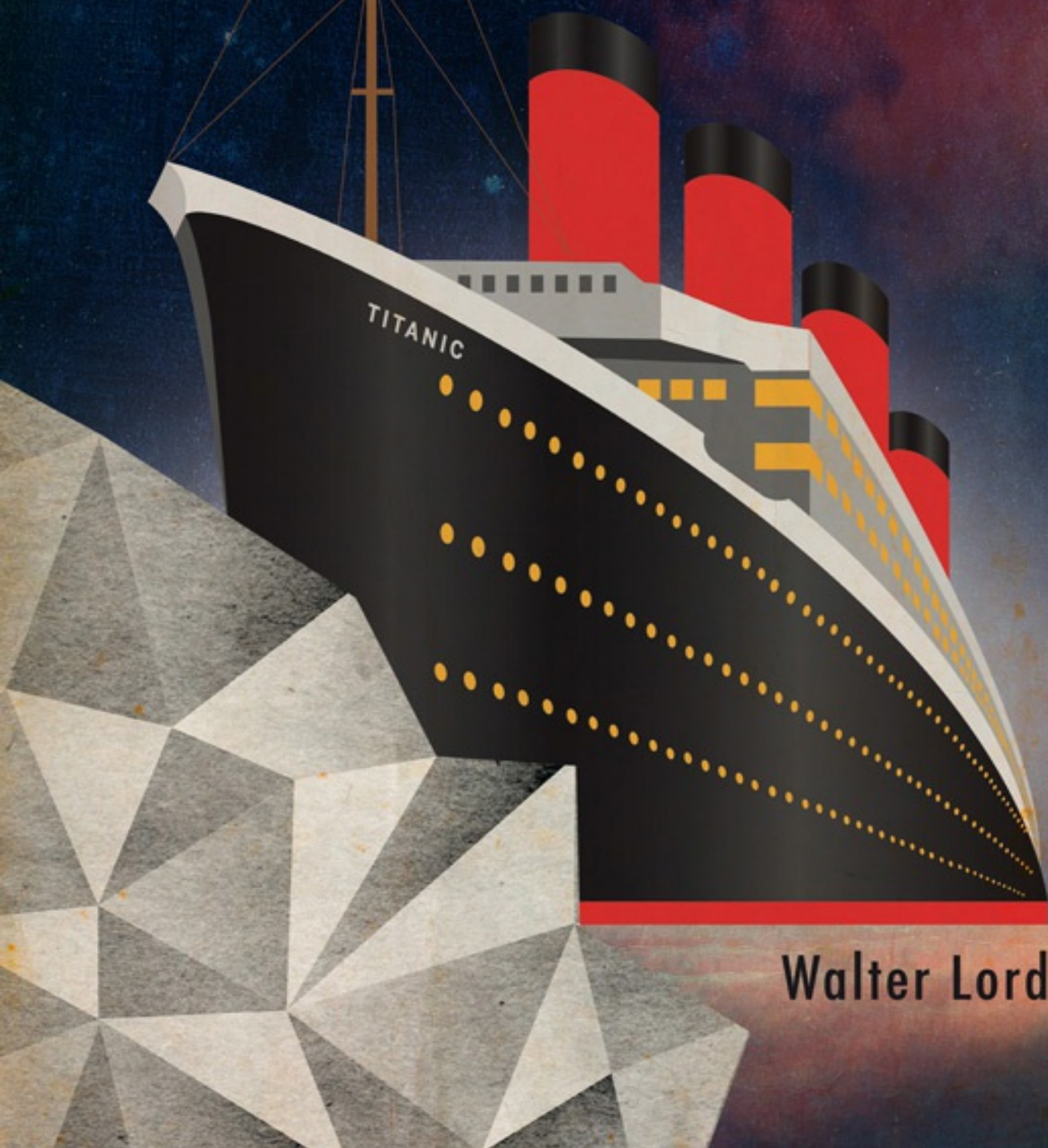


# TITANIC

PAMIĘTNA NOC



Walter Lord

WALTER LORD

TITANIC  
PAMIĘTNA NOC

Przełożyła  
**Maria Zawadzka**

Tytuł oryginału: *A night to remember*

Redakcja: **Roman** Imielski

Korekta: **Monika** Ochnik

Infografiki: **Wawrzyniec** Świącicki

Projekt okładki: **Bartosz** Tymosiewicz

Projekt graficzny makiety oraz skład i łamanie: **Paweł Panczakiewicz/PANCZAKIEWICZ**  
ART.DESIGN

[www.panczakiewicz.pl](http://www.panczakiewicz.pl)

**AGORA**<sup>SA</sup>

ul. Czerska 8/10, 00-732 Warszawa

WYDAWNICTWO KSIĄŻKOWE:

Dyrektor wydawniczy: **Małgorzata Skowrońska**

Redaktor naczelny: **Paweł Goźliński**

Koordinacja projektu: **Magdalena** Kosińska

A NIGHT TO REMEMBER by Walter Lord

Copyright © 1955 by Walter Lord

Published by arrangement with Henry Holt and Company, LLC, New York.

© Copyright by Agora SA 2016

Wszelkie prawa zastrzeżone

Warszawa 2016

ISBN: 978-83-268-1839-4 (epub), 978-83-268-1840-0 (mobi)

**prawolubni**

Książka, którą nabyłeś, jest dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, abyś przestrzegał praw, jakie im przysługują. Jej zawartość możesz udostępnić nieodpłatnie osobom bliskim lub osobiście znanym. Ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz jej fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A kopiując ją, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy cudzą własność i prawo!

**Polska Izba Książki**

Konwersja publikacji do wersji elektronicznej

 **publio**

## Spis treści

Wstęp do polskiego wydania

Wprowadzenie do wydania z okazji pięćdziesiątej rocznicy pierwszej publikacji  
„Pamiętnej nocy” Waltera Lorda

Przedmowa

1. Jeszcze jeden rejs do Belfastu

2. Mówi się coś o górze lodowej, proszę pani

3. Nawet Bóg nie potrafiłby zatopić tego statku

4. Idź, a ja tu jeszcze chwilę zostanę

5. Wydaje mi się, że już po nim, Hardy

6. W takich chwilach to naturalna kolej rzeczy

7. Już po twojej pięknej koszuli nocnej

8. To mi przypomina cholerny piknik

9. Płyniemy na północ, cała naprzód!

10. Proszę odejść – właśnie patrzyliśmy, jak toną nasi mężowie

Titanic: podstawowe fakty

Podziękowania

Lista pasażerów

Lista członków załogi

Poszukiwanie ciał ofiar

O autorze

Bibliografia

Przypisy

## **Mojej Matce**

## Wstęp do polskiego wydania

Książka Waltera Lorda to najlepszy zapis tragicznej nocy, gdy niezatopialny – jak sądzono w 1912 roku – *Titanic* uderzył w górę lodową. Do dziś jest to najśłynniejsza katastrofa morska w historii, co jakiś czas rozpalająca zainteresowanie publiczności na całym świecie.

Lord latami zbierał materiał do *A Night to Remember*. Żyło jeszcze wtedy wielu naocznych świadków, którzy przeżyli zatonięcie statku. Lord rozmawiał z 63 z nich i właśnie na podstawie tych opowieści napisał świetną książkę z kategorii non-fiction. Sam był zafascynowany losem *Titanica*, jako dziecko płynął bliźniaczym liniowcem *Olympic*.

Lordowi udało się doskonale pokazać nie tylko atmosferę, jaka panowała na pokładzie pasażerskiego kolosa, ale też sugestywnie przedstawić zachowania ludzi, którzy znaleźli się w ekstremalnej sytuacji. Niezależnie od pozycji społecznej czy zasobności portfela można wtedy tak samo łatwo zostać tchórzem, jak i bohaterem. I takie są postaci w książce Lorda.

Książka spotkała się z bardzo dobrym przyjęciem tak przez czytelników (przez pół roku była na pierwszym miejscu listy bestsellerów), jak i krytyków. Już w 1956 roku telewizja NBC zaadaptowała *A Night to Remember* do swojego teatru telewizyjnego. Wyłożyła na to 95 tysięcy dolarów (blisko 830 tysięcy dzisiejszych cenach) a zagrało w nim 107 aktorów, a w różnych scenach użyto ponad 10 tysięcy litrów wody.

W 1958 roku książka Lorda została sfilmowana – pod tym samym tytułem – przez reżysera Roya Warda Bakera (polski tytuł to *SOS Titanic*). Film otrzymał w 1959 roku Złoty Glob i jest uznawany za najlepsze filmowe dzieło do czasu *Titanica* Jamesa Camerona. Przy tym ostatnim dziele blisko 80-letni Lord pracował zresztą jako konsultant.

Zmarł w 2002 roku, został pochowany w rodzinnej kwaterze na cmentarzu w Baltimore. Na znajdującej się przed grobem Lorda kamiennej ławeczce wyryto tytuły wszystkich jego książek.

Roman Imielski

## Wprowadzenie do wydania z okazji 50. rocznicy pierwszej publikacji „Pamiętnej nocy” Waltera Lorda

Minęły już dziewięćdziesiąt trzy lata, odkąd zatonął ten wspaniały statek, ale wszystko wskazuje na to, że fascynacja *Titanikiem* nie słabnie. Zorganizowana ostatnio aukcja pamiątek pochodzących z *Titanica* wzbudziła zainteresowanie na całym świecie, a sprzedawane na niej przedmioty osiągały rekordowe ceny. Wrak, spoczywający blisko cztery kilometry pod powierzchnią oceanu, odwiedziło tylu turystów i poszukiwaczy skarbów, że konieczne stało się wprowadzenie międzynarodowych regulacji, które ograniczyłyby takie wyprawy. Pewna para pobrała się nawet na pokładzie batyskafu, który usiadł na dziobie wraku – państwo młodzi chcieli w ten sposób odtworzyć słynną scenę z Leonardem DiCaprio i Kate Winslet, którzy zagrali w filmie *Titanic* Jamesa Camerona z 1997 roku.

Zanim jednak pojawił się Wrak, odkryty przez Roberta Ballarda w 1985 roku, zanim nakręcono Film – zdobywcę jedenastu Oscarów w 1998 roku, ukazała się Książka: *Pamiętna noc* Waltera Lorda, wydana w 1955 roku. Niewykluczone, że pokoleniu wychowanemu na fikcyjnym romansie Kate i Leo, na niezwykle realistycznych obrazach *Titanica*, gdzie jawił się on jako podwodne mauzoleum, trudno będzie docenić niezwykłą siłę książki Lorda, którą porównać można do misternie oszlifowanego diamentu. Nie dość, że *Pamiętna noc* szybko trafiła na listy bestsellerów i stała się inspiracją dla twórców specjalnego, nadawanego na żywo programu, który zgromadził przed telewizorami dwadzieścia osiem milionów widzów, to jeszcze wytworzyła modę, która dała impuls do poszukiwań wraku i ostatecznie doprowadziła do jego odnalezienia. Jak pisze Steven Biel w książce *Down with the Old Canoe: A Cultural History of the Titanic Disaster*, „dwie przełomowe daty wpłynęły na powstanie mitu *Titanica*: rzecz jasna 1912, ale także 1955 rok”. Dzisiaj, pięćdziesiąt lat po pierwszym wydaniu, *Pamiętna noc* pozostaje niedoścignionym wzorem, bezkonkurencyjnym opisem tamtych dramatycznych wydarzeń.

Lord określił katastrofę *Titanica* mianem „najwspanialszej sensacji współczesności: oto największy statek na świecie, powszechnie uznawany za niezatapialny, uderza w górę lodową podczas swojego dziewiczego rejsu i idzie na dno, zabierając ze sobą wiele znanych postaci tamtego okresu”. Może się to dziś wydawać zadziwiające, ale mimo że *Titanic* zatonął czterdzieści trzy lata wcześniej, *Pamiętna noc* była pierwszą poważną pozycją poświęconą tej katastrofie. Lord zdążył jeszcze przeprowadzić wywiady z ponad sześćdziesięcioma ocalałymi pasażerami. Na jego korzyść działało jednak dużo więcej niż tylko czas oraz pogłębione badania nad katastrofą. Trudno wyobrazić sobie lepszego autora tego typu książki. Jako dziecko Lord płynął transatlantykiem *Olympic*, siostrzanym statkiem *Titanica*, a podczas rejsu wyobrażał sobie, co czuli pasażerowie skazanego na zagładę liniowca. *Titanic* przez wiele lat

pozostawał obsesją Lorda, który po odbyciu służby wojskowej podczas drugiej wojny światowej podjął pracę jako adiustator w nowojorskiej agencji reklamowej i zaczął jednocześnie pisać *Pamiętną noc*.

Wiele miejsca poświęcono już temu, z jakim kunsztem Lord opisał – minuta po minucie – dramatyczne losy tonącego statku, oddając przy tym skalę i złożoność tej katastrofy. Jednak tym, co najbardziej wyróżnia tę książkę, jest powściągliwość i oszczędność narracji. Lord, który poświęcił *Titanicowi* całe dziesięciolecie, mógł przecież z łatwością ulec pokusie i przekazać czytelnikowi zdecydowanie więcej niż to konieczne. Ale nie znajdziemy tu nawet jednego fragmentu, w którym drobiazgowo ustalenia zakłóciłyby bieg opowieści. Autor ma pełną świadomość tego, że zdecydował się poruszyć temat tak obszerny i budzący tak wielkie zainteresowanie, że niełatwo mu będzie usatysfakcjonować czytelnika. Dlatego też realizuje temat z godną podziwu dyscypliną. Niemal każdy element *Pamiętnej nocy* – jej zwięzłość, potoczny styl, a nawet zaskakująco przyziemny tytuł – sprawia, że autor z powodzeniem omija zastawioną na niego pułapkę hiperboli. Lord nie podąża ślepo za obfitością zebranego przez siebie materiału i właśnie dzięki temu tworzy książkę, która weszła do kanonu literatury faktu.

*Pamiętną noc* otwiera wzmianka o trzeciorzędnym pisarzu, który pod koniec XIX wieku wydał zapomnianą książkę. W tekście tym została zawarta niezwykle w swej wymowie zapowiedź katastrofy *Titanica* (wraz z takimi szczegółami jak tonaż statku). Niezależnie od tego, czy potraktujemy to jako ponurą zapowiedź czy jako sugestię, że to, co wydarzyło się 14 kwietnia 1912 roku, przeszło nawet najśmielsze wyobrażenia – przedmowa Lorda, zarazem swobodna, zajmująca i tajemnicza – jest liczącym cztery akapity majstersztykiem.

Lord natychmiast wrzuca nas w sam środek akcji. Towarzyszymy obserwatorowi Frederickowi Fleetowi, który siedząc na bocianim gnieździe, wpatruje się w połykającą statek ciemność. *Titanic* jest pływającą lokomotywą, mknącą ku swojemu przeznaczeniu z prędkością 22,5 węzła – jest też statkiem, który wyróżniał się jedynym w swoim rodzaju przepychem. Podczas charakterystycznej dla siebie krótkiej dygresji Lord opowiada nam o egzotycznych rasach psów, które zabrali ze sobą w podróż pasażerowie pierwszej klasy. Ledwo jednak zdążymy zarejestrować te strzępy informacji, a już wracamy do obserwatora siedzącego na bocianim gnieździe: „Nagle Fleet dostrzegł przed statkiem jakiś obiekt – jeszcze ciemniejszy niż ciemność panująca dokoła”. To była oczywiście góra lodowa.

W tym punkcie opowieść zostaje zatrzymana aż do końca rozdziału – Lord będzie bowiem odtwarzał moment zderzenia przynajmniej dwadzieścia razy. Stanley Walker, który opublikował recenzję *Pamiętnej nocy* na łamach „New York Herald Tribune”, opisał technikę Lorda jako „rodzaj literackiego puentylizmu, łączenia kontrastujących ze sobą skrawków faktów i emocji w taki sposób, że czytelnik otrzymuje barwny i żywy obraz wydarzenia”. Ta metoda jest jednocześnie niezwykle skutecznym sposobem budowania napięcia. W miarę jak poznajemy kolejnych bohaterów, czekamy z zapartym tchem na dalszy rozwój wypadków. W międzyczasie przyjmujemy – właściwie mimochodem, nie do końca zdając sobie z tego sprawę – niezwykle liczbę informacji o statku i jego pasażerach. Co ważniejsze, przywiązujemy się do tych ludzi i zaczynamy się zastanawiać: *Kto przeżyje?* Przez całą książkę towarzyszy nam jeszcze



jedno pytanie: *Co zrobiłbym w tej sytuacji?* W konsekwencji przestajemy być wyłącznie obserwatorami, śledzącymi losy bohaterów i wydarzenia, do jakich doszło tamtej pamiętnej nocy – stajemy się uczestnikami rozpaczliwej i poruszającej szamotaniny, walki o miejsce w szalupach.

W kolejnym rozdziale pasażerowie dowiadują się, że stało się to, w co nikt nie wierzył: *Titanic* idzie na dno. To konstruktor statku Thomas Andrews jako pierwszy uświadamia sobie skalę zniszczeń dokonanych przez górę lodową. „To matematyczna pewność, nic poza tym – pisze Lord. – Nie było odwrotu”.

Na przeciwnym biegunie niż Andrews, który natychmiast rozpoznaje skalę zagrożenia, znajdują się oficerowie z parowca *Californian*, przeczekującego noc w pobliżu tego samego pola gór lodowych. Lord kończy zarówno ten, jak i większość rozdziałów książki akapitem poświęconym pomocy, której mogła udzielić załoga tego statku, i nieudolności, jaką wykazali się oficerowie *Californiana* w obliczu rozgrywającej się na ich oczach katastrofy. To całe wielkie „co by było, gdyby” tej opowieści – a ilekroć Lord powraca do kompromitującego braku zainteresowania wykazanego przez załogę *Californiana*, napięcie jeszcze bardziej się intensyfikuje.

Dopiero w rozdziale czwartym szalupy ratunkowe zostają opuszczone – wiele z nich w połowie pustych. Po raz pierwszy widzimy zraniony już statek w przedśmiertnych drgawkach. Choć Lord rozmawiał z dziesiątkami ocalałych, ogranicza cytaty do minimum. „Z szalup – pisze – widzieli ludzi tłoczących się przy relingu; słyszeli melodię *ragtime’u* niosącą się w tę spokojną noc. Wydawało się nieprawdopodobne, że cokolwiek może zagrozić parowcowi. A mimo to znajdowali się przecież na oceanie, a statek tonął. Rozświetlony od dziobu do rufy, przypominał zapadający się pod własnym ciężarem tort urodzinowy”.

To prawdziwie natchnione porównanie. Nic nie może się wydawać bardziej odległe od tonącego statku niż tort urodzinowy – i to właśnie Lord stara się podkreślić. *Titanic* stał się parodią samego siebie: napierający bezlitośnie żywioł przemienił cały przepych i fanfaronadę w efekciarską parodię.

W rozdziale szóstym każdy już zdaje sobie sprawę, jak to wszystko się skończy – oto bowiem rufa *Titanica* przez moment wystaje z wody, by po chwili zniknąć pod jej powierzchnią. Po raz kolejny Lord posługuje się zaskakująco łagodnym obrazem, który ma wydobyć grozę tej chwili: „Zgromadzeni w szalupach ludzie nie wierzyli własnym oczom. Przez ponad dwie godziny, nie porzucając do końca nadziei, patrzyli, jak *Titanic* zanurzał się coraz głębiej i głębiej. Kiedy woda dosięgła czerwonych i zielonych lamp burtowych, wiedzieli, że koniec jest już bliski... ale nikt nie przypuszczał, że wydarzy się to właśnie w ten sposób: nieziemski harmider, czarny kadłub wiszący pod kątem prostym na tle nieba rozświetlonego gwiazdami, które do złudzenia przypominało kartkę bożonarodzeniową”.

Dopiero po opisanu zatonięcia statku Lord wychodzi po raz pierwszy poza relację samego wydarzenia, by przedstawić kulturowy oraz społeczny kontekst tej katastrofy. Jego zdaniem katastrofa *Titanica* „oznaczała kres powszechnego poczucia bezpieczeństwa. Do tamtej chwili ludziom wydawało się, że odkryli sposób na spokojne, uporządkowane, cywilizowane życie... *Titanic* ich przebudził. Już nigdy nie mieli być tak pewni siebie”. Gdyby Lord przedstawił tę tezę na początku książki, łatwo byłoby mu zarzucić, że wyciąga zbyt daleko idące wnioski z katastrofy. Ale

ponieważ czytamy te słowa po wyjątkowo sugestywnym opisie zatopienia, traktujemy je naprawdę poważnie.

Dalej następuje prawdopodobnie najbardziej zatrważająca część *Pamiętnej nocy*. Pasażerowie siedzą w szalupach, osłupiali i przerażeni, słuchając zdesperowanych krzyków setek tonących ludzi – a tymczasem *Californian* nadal znajduje się zaledwie szesnaście kilometrów dalej. Do tej rozdzierającej sceny pełnej cierpienia i rozpaczycy Lord wprowadza morski odpowiednik kawaleryjskiej szarży – szaleńczy pościg *Carpathii* przez pełen gór lodowych północny Atlantyk. Po straszliwych opisach niekompetencji, bólu i nieszczęścia z ogromną ulgą przyjmujemy pojawienie się statku dowodzonego przez kapitana, który ma konkretny plan działania – nawet jeśli wiemy, że *Carpathia* przybędzie na miejsce katastrofy kilka godzin za późno.

Moim ulubionym wątkiem jest historia impulsywnego piątego oficera *Titanica* Harolda Godfrey'a Lowe'a z szalupy nr 14. To jedyna osoba, która wraca na tonący statek, by szukać ocalałych. To także jedyny oficer, który umie postawić maszt i obchodzić się z żaglami znajdującymi się na każdej z szalup. Podczas gdy pozostali mozolnie wiosłują w kierunku *Carpathii*, Lowe – relikw minionej epoki, w której wszystko wydawało się prostsze – zaczyna żeglować. „Opłaciły się wreszcie lata spędzone na żaglowcach pływających wzdłuż Złotego Wybrzeża. Halsował, dziób uderzał o fale, a krople wody lśniły w świetle wschodzącego słońca. Szalupa nr 14 mknęła przed siebie z prędkością czterech węzłów”.

Lowe ratuje grupę ocalałych pasażerów stojących po kolana w wodzie w nieszczęsnej łodzi ratunkowej, a następnie bierze na hol kolejną szalupę. Zamiast skupiać się na porażającej liczbie ofiar (w katastrofie zginęło ponad półtora tysiąca ludzi), Lord kieruje naszą uwagę na tych, którzy przeżyli – zwłaszcza osoby, które tak jak Lowe dzielnie walczyły dalej.

*Pamiętna noc* nie jest, jak podkreśla Lord w podziękowaniach, opowieścią o zatonięciu statku. „To tak naprawdę książka o ostatniej nocy pewnego miasteczka”. Wierny temu stwierdzeniu autor zamyka zatem książkę opisem „społeczności” ocalałych pasażerów *Titanica*, których miał okazję poznać. „Po pierwsze, wyglądają wspaniale – zapewnia. – Tak jakby po przeżyciu tej straszliwej męki bez trudu pokonywali wszystkie inne przeszkody, które napotkali na swojej drodze, i z cichą gracją zmierzali w stronę starości”. Lord, dotychczas świadek katastrofy *Titanica*, staje się teraz częścią własnej opowieści.

Od pierwszej do ostatniej strony *Pamiętna noc* to historia ludzi, którzy przez krótki czas zamieszkiwali *Titanica* – a żaden autor nie będzie miał już nigdy okazji przemawiać do tak wielu spośród nich. W tym sensie książki Lorda nie da się prześcignąć, co czyni *Pamiętną noc* najwspanialszą opowieścią o przetrwaniu.

Nathaniel Philbrick

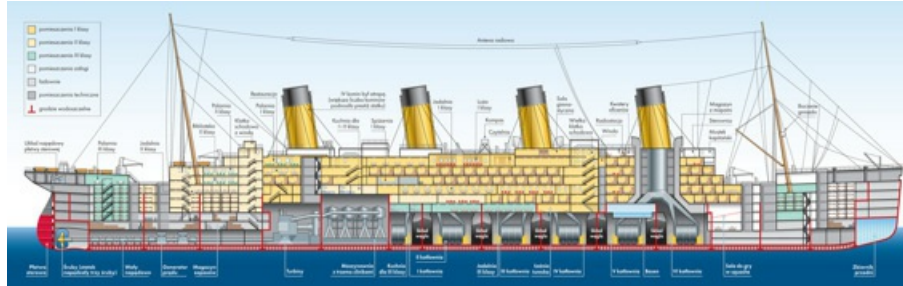
## Przedmowa

W 1898 roku pewien desperacko walczący o uznanie pisarz, niejaki Morgan Robertson, napisał powieść o wspaniałym transatlantyku, dużo większym niż wszystkie budowane do tej pory statki. Na jego pokład Robertson wpuścił bogatych, pełnych samozadowolenia pasażerów, a następnie, pewnej mroźnej kwietniowej nocy, doprowadził do zderzenia statku z górą lodową. To wydarzenie obrazowało w pewien sposób daremność ludzkich wysiłków – i rzeczywiście książka, którą wydawnictwo M.F. Mansfield wydało w tym samym roku, nosiła tytuł *Daremność*.

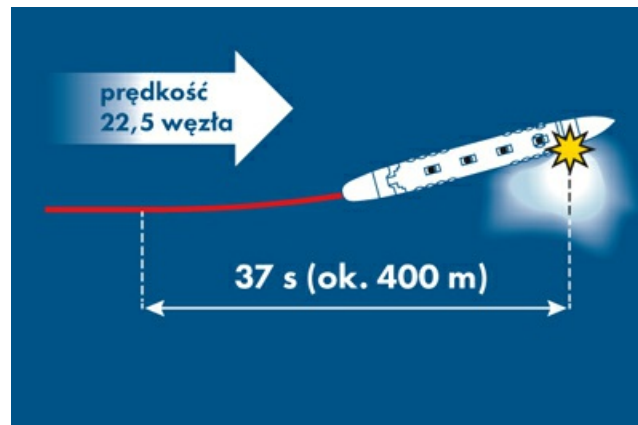
Piętnaście lat później brytyjska linia żegluga White Star Line skonstruowała parowiec zadziwiająco podobny do tego, który opisywał Robertson. Tonaż nowego liniowca wynosił 66 tysięcy ton, tonaż statku Robertsona – 70 tysięcy. Rzeczywisty statek miał długość 268,99 m, a ten fikcyjny – 243,84 m. Oba miały trzy śruby napędowe i mogły osiągać prędkość 24–25 węzłów. Oba mogły przyjąć na swój pokład trzy tysiące pasażerów, przy czym miały tylko tyle szalup, że zmieściłyby się w nich ułamek tej liczby. Wtedy jednak nikt się tym nie przejmował, bo oba statki uznawano za „niezatapialne”.

10 kwietnia 1912 roku prawdziwy statek wyruszył z Southampton w swój dziewiczy rejs do Nowego Jorku. Pośród przewożonego na jego pokładzie ładunku znajdowała się między innymi bezcenna kopia *Rubajjatów* Omara Chajjama oraz lista pasażerów, wartych łącznie dwieście pięćdziesiąt milionów dolarów. Także i ten statek uderzył w górę lodową i zatonął pewnej mroźnej kwietniowej nocy.

Robertson nazwał swój statek *Titan*, linia White Star Line swój – *Titanic*. Oto opowieść o jego ostatniej nocy.

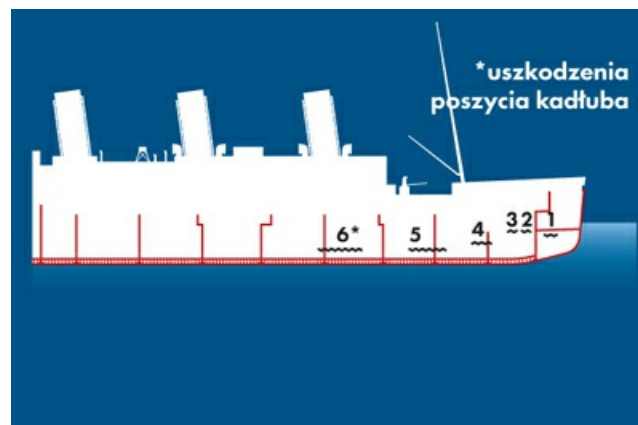


## JAK TONAŁ TITANIC



### Godz. 23.40

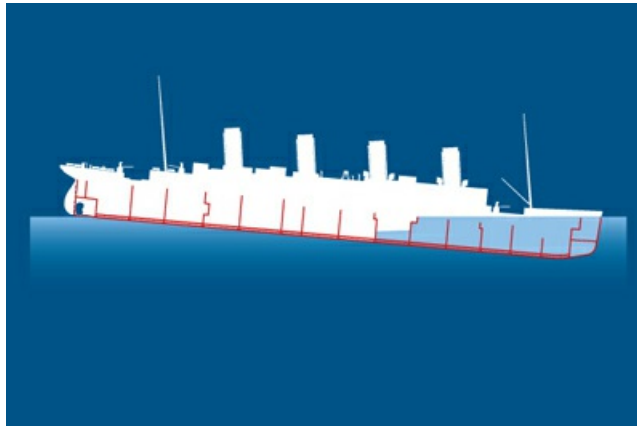
Na bocianim gnieździe Titanica dwaj marynarze dostrzegają górę lodową i alarmują mostek kapitański. Aby uniknąć zderzenia, pierwszy oficer William Murdoch wydaje komendy: „Prawo na burt” (czyli skręcać w lewo), a następnie „Cała wstecz”. Po niespełna 40 sekundach następuje zderzenie statku z przeszkodą.



### Godz. 23.41–00.26

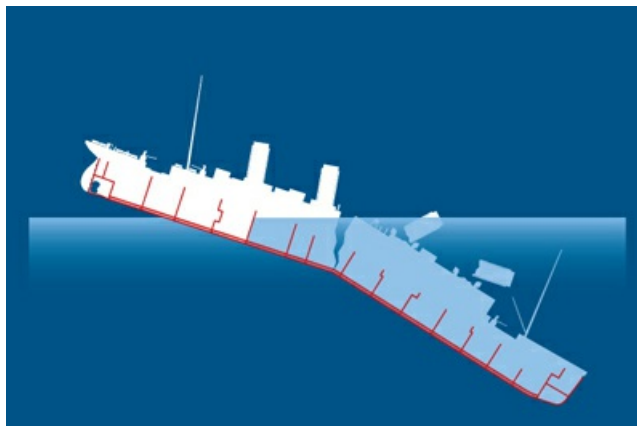
Gdyby statek nie skręcił, tylko wbił się w górę dziobem, najpewniej by nie zatonął. Tymczasem otarcie się o lód wywołuje serię niezbyt wielkich rozszczelnień, co jest

groźniejsze od jednej, nawet wielkiej, dziury w dziobie. Kapitan Smith, który wraz z konstruktorem statku Thomasem Andrewsem ogląda zniszczenia, szacuje, że Titanic zatonie mniej więcej w ciągu półtorej godziny.



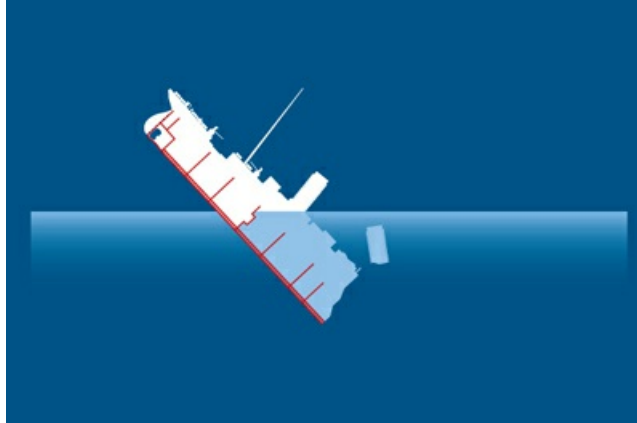
#### **Godz. 00.27–2.10**

Nabierający wody Titanic mocno się przechyla. Kolejne szalupy z kobietami i dziećmi – wśród coraz większego chaosu – odbijają od burty. Z dwóch ostatnich łodzi zrzuconych na ocean z pominięciem dźwigów jedna pada do góry dnem, druga napełnia się wodą do połowy. Przechył na dziób przekracza już 30 stopni. Ludzie i nieprzymocowane sprzęty spadają z pokładów do wody.



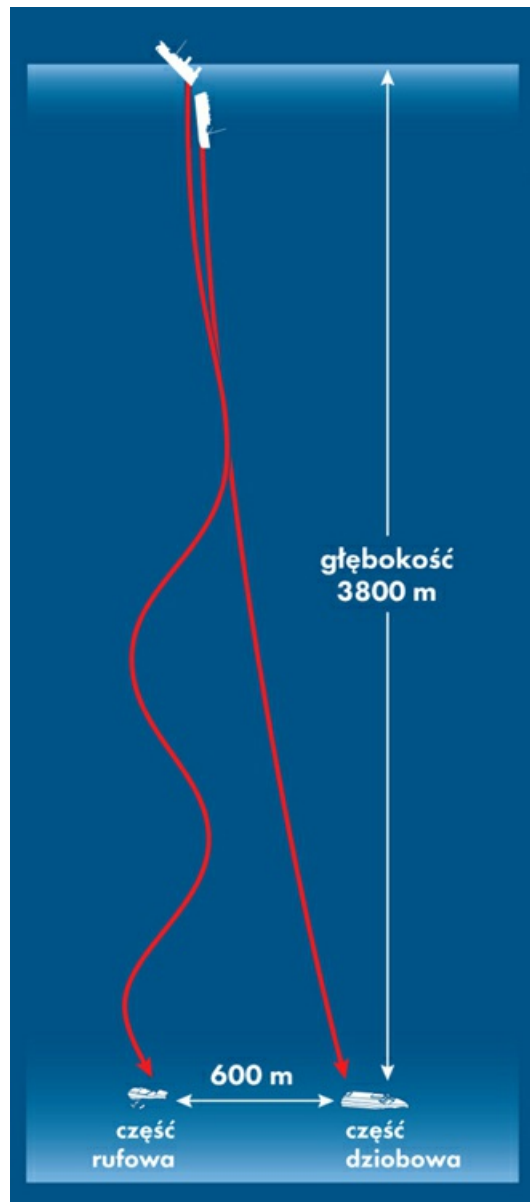
#### **Godz. 2.11–2.18**

Woda sięga przedniej części górnego pokładu spacerowego. Przewraca się pierwszy komin, przygniatając kabiny oficerów i rozbitków na wodzie. Pada drugi komin. Część rufowa sterczy w powietrzu. Słychać zapewne odgłosy z kadłuba – rosnące naprężenia powodują przełamanie się konstrukcji na pół. Przednia część statku idzie na dno.



### **Godz. 2.19–2.21**

Część rufowa unosi się jeszcze chwilę na powierzchni, po czym śladem części dziobowej idzie na dno. W trakcie osiadania obie części wirują, rufa się rozpada – ogromne masy powietrza uwalnianego się z jej środka wyrrywają m.in. tłoki gigantycznej maszyny parowej. Wiry wywołane tonięciem kadłuba wciągają pod wodę wielu unoszących się na powierzchni rozbitków.



**Godz. 2.21–2.26**

Po blisko 5 minutach obie części kadłuba spoczywają na dnie.

**NAJWIĘKSZY TRANSANTLANTYK**



„Titanic” był jednym z trzech siostrzanych statków – obok „Olympika” i „Britannika”. Koszt wybudowania każdego z nich wyniósł 7,5 mln dolarów (ok. 166 mln dolarów w cenach obecnych). „Britannic” w trakcie I wojny światowej służył jako statek szpitalny. 21 listopada 1916 r. wpadł na minę i zatonął. „Olympic” woził pasażerów do 1935 r., gdy został przeznaczony na złom.

### TRASA REJSU TITANICA

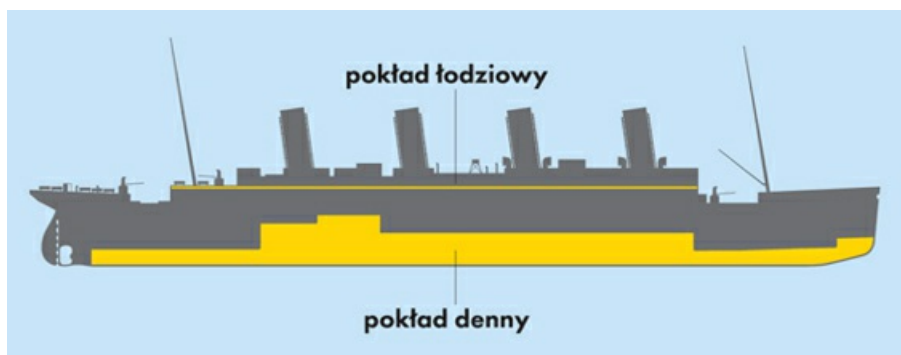




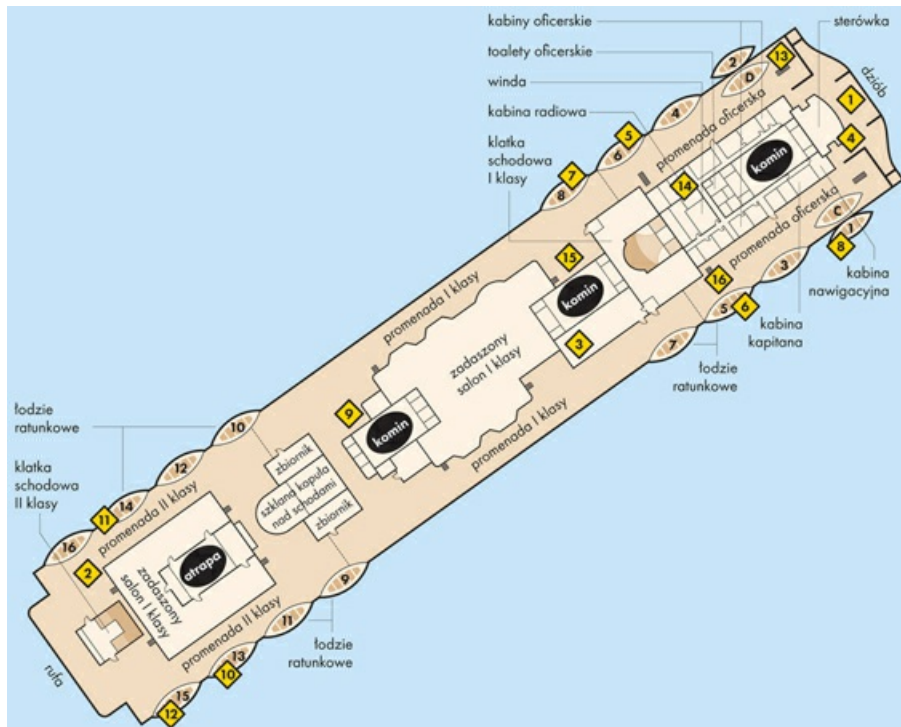
## Zatonięcie *Titanica*: kolejność wydarzeń

### Największa rodzinna tragedia w historii

Walter Lord nie wymienił w swoim opisie katastrofy 11-osobowej rodziny Sage'ów z angielskiego Peterborough (najmłodszy był pięcioletni Thomas), która pierwotnie miała popłynąć do USA parowcem *Philadelphia* z Liverpoolu, ale z powodu strajku górników rejs został odwołany. Na *Titanicu* podróżowała w trzeciej klasie, wszyscy zginęli. Po zatonięciu statku z oceanu wyłowiono jedynie ciało 13-letniego Willa.



### Plan pokładu łodziowego



### Wydarzenia na pokładzie łodziowym

1

23.40 Mostek dziękuje bocianiemu gniazdu za informację o górze lodowej.

2

00.00 Lawrence Beesley zauważa, że pokład zaczął się przechylać.

3

00.30 John Jacob Astor rozcina pas ratunkowy, żeby pokazać żonie jego konstrukcję.

4

00.45 Wystrzelenie pierwszej rakiety.

5

00.55 Major Peuchen udowadnia, że żeglarz może stać się marynarzem.

6

00.55 Piąty oficer Lowe udziela reprimendy dyrektorowi linii żeglugowej.

7

01.10 Pani Straus nie zgadza się na rozstanie z mężem Isidorem.

8

01.15 „Skoro już wodują łodzie, mogliby przynajmniej umieścić w nich trochę ludzi”.

9

01.20 Ben Guggenheim pojawia się w stroju wieczorowym, by odejść jak przystało na dżentelmena.

10

01.25 Steward Ray przypomina sobie, że namówił jedną z rodzin na rejs Titanikiem.

11

01.30 Piąty oficer Lowe zostaje zmuszony do użycia broni.

12

01.35 Pierwszy oficer Murdoch zapobiega szamotaninie przy łodzi nr 15.

13

02.05 Edith Evans rezygnuje z miejsca w łodzi, żeby ratować kobietę, która ma męża i dzieci.

14

**02.10** Udaje się zapobiec próbie kradzieży pasa ratunkowego radiotelegrafisty Phillipa.

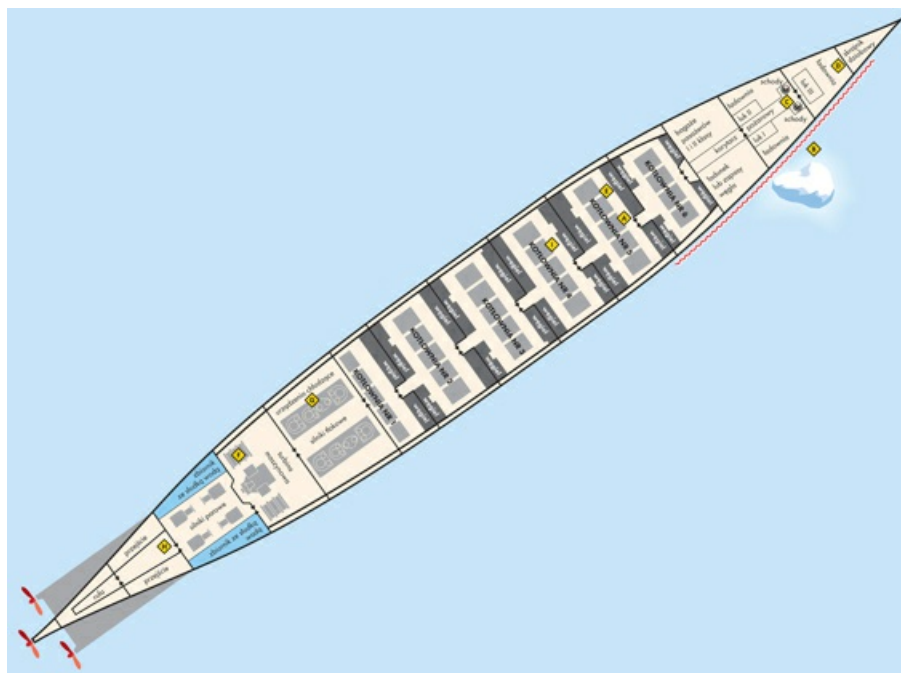
15

**02.15** Orkiestra pokładowa wykonuje hymn Jesień.

16

**02.18** Pułkownik Gracie przypomina sobie trik, którego nauczył się na wybrzeżu.

### Plan pokładu dennego



### Wydarzenia na pokładzie dennym

A

**23.40** Mechanik Hesketh i palacz Barrett przedostają się przez drzwi wodoszczelne.

B

**23.40** W wyniku zderzenia z górą lodową powstaje dziewięćdziesięciometrowe pęknięcie, dochodzi do rozdarcia poszycia na długości sześciu przedziałów wodoszczelnych.

C

**23.50** Woda dociera do stóp spiralnych schodów.

D

**23.50** Woda wdziera się do wnętrza statku z taką prędkością, że wypycha powietrze

pod ogromnym ciśnieniem.



**00.45** Mechanik Shepherd łamie nogę.



**00.45** Elektryk Alfred White parzy kawę.



**01.00** Mechanik Thomas Ranger wyłącza 45 wentylatorów.



**01.15** Mechanik Fred Scott uwalnia uwięzionego przyjaciela.



**01.20** Woda sięga trymerowi George'owi Cavellowi do kolan.

## ROZDZIAŁ PIERWSZY

### Jeszcze jeden rejs do Belfastu



Wysoko w bocianim gnieździe nowego liniowca *Titanic*, który należał do towarzystwa okrętowego White Star Line, obserwator Frederick Fleet wpatrywał się w olśniewająco piękną noc. Była spokojna i przejmująco zimna. Na bezchmurnym niebie nie dało się zauważyć księżyca, ale rozświetlało je mocne światło gwiazd. Atlantyk wyglądał jak wypolerowana tafla. Ludzie wspominali później, że nigdy nie widzieli tak gładkiego oceanu.

Mijała już piąta noc dziewiczego rejsu *Titanica* do Nowego Jorku. Nikt nie miał wątpliwości – był to nie tylko największy, ale także najwspanialszy statek na świecie. Nawet psy towarzyszące pasażerom wydawały się wyjątkowe. John Jacob Astor zabrał ze sobą sukę rasy airedale terrier o imieniu Kitty. Henry Sleeper Harper – pochodzący ze znanej rodziny wydawców – płynął z obsypywanym medalami pekińczykiem Sun Yat-senem. Robert W. Daniel, bankier z Filadelfii, wracał do domu z kupionym niedawno w Wielkiej Brytanii czempionem – buldogiem francuskim. Clarence Moore z Waszyngtonu również wszedł w posiadanie nowych psów, ale pięćdziesiąt par foxhoundów angielskich nie towarzyszyło mu podczas podróży.

Wszystko to nie dotyczyło Fredericka Fleeta. Był on jednym z sześciu obserwatorów na pokładzie *Titanica* – a obserwatorzy pozostawali całkowicie odcięci od spraw zajmujących pasażerów. Nazywano ich „oczami statku”. Tej nocy Fleet został poinformowany, że ma ze szczególną uwagą wypatrywać gór lodowych.

Do tego momentu wszystko szło dobrze. Zaczął wachtę o dziesiątej wieczorem, wymienił kilka uwag na temat gór lodowych z innym obserwatorem, Reginaldem Lee,

który pełnił służbę w tym samym czasie. Jeszcze parę zdań na temat przejmującego zimna... Poza tym raczej się do siebie nie odzywali. W milczeniu wpatrywali się w ciemność.

Wachta dobiegała już końca. Nadal nie wydarzyło się nic godnego uwagi. Noc, gwiazdy, wyjątkowo dotkliwe zimno i świst wiatru poruszającego olinowanie. *Titanic* mknął z prędkością dwudziestu dwóch i pół węzła po czarnej, niewzruszonej tafli oceanu. Był 14 kwietnia 1912 roku, za dwadzieścia minut miała nadejść północ.

Nagle Fleet dostrzegł przed statkiem jakiś obiekt – jeszcze ciemniejszy niż ciemność panująca dokoła. W pierwszej chwili odniósł wrażenie, że ma do czynienia z czymś małym (pomyślał, że można to porównać do dwóch złączonych ze sobą stołów), ale z każdą sekundą bryła stawała się większa, a odległość dzieląca ją od statku malała. Fleet trzykrotnie uderzył w znajdujący się na bocianim gnieździe dzwon. Sygnał ten stanowił ostrzeżenie: przed dziobem znajdowała się przeszkoda. Niemal w tej samej chwili Frederick podniósł słuchawkę i połączył się z mostkiem kapitańskim.

– Co widzisz? – usłyszał spokojny głos na drugim końcu linii.

– Płyniemy wprost na górę lodową – odpowiedział Fleet.

– Dziękuję – odparł kurtuazyjnie niewzruszony rozmówca.

Potem nie padły już żadne słowa.

Przez kolejne trzydzieści siedem sekund Fleet i Lee w milczeniu obserwowali zbliżającą się do nich bryłę lodu. Mieli ją na wyciągnięcie ręki, a statek wciąż nie zmieniał kursu. Góra lodowa – wilgotna i połyskująca – wznosiła się wysoko ponad pokładem dziobówki. Obaj wiedzieli, co za chwilę nastąpi. Ale wtedy, niemal cudem, statek zaczął przesuwać się w lewo. Dziób minął przeszkodę z dużą prędkością, a lód otarł się o prawą burtę. Fleet zdawał sobie sprawę, że naprawdę niewiele brakowało.

W tym samym czasie kwatermistrz George Thomas Rowe pełnił wachtę na mostku rufowym. On także nie zauważył niczego nadzwyczajnego. Miał przed sobą tylko ocean i gwiazdy, poza tym odczuwał wyjątkowo dotkliwe zimno. Przemierzając pokład, Rowe dostrzegł jednak coś, co on sam oraz jego koledzy określali mianem „rozświetlonych kocich wąsów”: małe okruchy lodu, drobne niczym kurz, które w poświacie lamp pokładowych mieniły się miliardami rozbłysków.

Nagle Rowe zauważył, że jakiś dziwny ruch zaburzył jednostajny rytm pracy silników statku. Przypominało to sytuację, gdy statek dość gwałtownie styka się z nabrzeżem przy wejściu do doku. Rowe spojrzął przed siebie – starał się objąć wzrokiem to, co znajdowało się naprzeciw niego. Wydawało mu się, że wzdłuż prawej burty przepływa statek handlowy pod pełnymi żaglami. Dopiero po chwili zrozumiał, że ma przed sobą górę lodową wystającą jakieś trzydzieści metrów nad wodę. Po sekundzie już jej nie było – statek minął ją, odpływając w znajdującą się przed nim ciemność.

W tym samym czasie czterech innych członków załogi *Titanica* siedziało przy jednym ze stołów w jadalni pierwszej klasy, która znajdowała się na pokładzie D. Ostatni z gości dawno już stamtąd wyszedł i teraz przestronna, biała, urządzona w stylu z czasów Jakuba Stuarta sala pozostawała pusta, jeśli nie liczyć wspomnianej już wcześniej grupy. Tworzyli ją stewardzi, którzy oddawali się uświęconej tradycją rozrywce, ciesząc się popularnością wśród stewardów na całym świecie: na koniec dnia pracy plotkowali na temat pasażerów.

Byli pogrążeni w rozmowie, gdy poczuli lekkie szarpnięcie. Towarzyszył mu dochodzący z oddali ledwo słyszalny zgrzyt. Choć wstrząs nie wydawał się silny, stewardzi natychmiast zamilkli, a przygotowane do śniadania sztuce wydały metaliczny dźwięk.

Steward James Johnson był przekonany, że wie, skąd dobiegł ten dziwny odgłos. Rozpoznał bowiem rodzaj drgań, w które wpada statek, kiedy straci jedną z łopatek śruby. Wiedział też, że takie zdarzenie oznacza powrót do stoczni Harland & Wolff w Belfaście – i mnóstwo wolnego czasu, który można spędzić, korzystając z gościnności portu. Jeden z jego towarzyszy przyznał mu rację i zaśpiewał radośnie: „Jeszcze jeden rejs do Belfastu!”.

W kambuzie przy rufie szef nocnej zmiany piekarzy Walter Belford przygotowywał rogaliki na kolejny dzień (zaszczyt pieczenia bardziej wyrafinowanych ciastek przysługiwał zmianie dziennej). Niespodziewany wstrząs zrobił na Belfordzie zdecydowanie większe wrażenie niż na Johnsonie – być może stało się tak dlatego, że pełna świeżych wypieków blacha wysunęła się wprost na podłogę.

Pasażerowie w kabinach odczuli ten sam wstrząs. Starali się go przyrównać do znanych sobie doświadczeń. Margaritha Frölicher, młoda dziewczyna ze Szwajcarii, towarzysząca ojcu w podróży służbowej, została wyrwana ze snu. Jeszcze na dobre się nie obudziła, a jedyne skojarzenie, jakie przychodziło jej na myśl, to promy niezdarne przybijające do nabrzeża w Zurychu. Kiedy o tym pomyślała, łagodnym głosem powiedziała do siebie:

– Czy to nie zabawne...? Przybijamy!

Z kolei major Arthur Godfrey Peuchen, który właśnie zaczął przygotowywać się do snu, pomyślał o potężnej fali uderzającej w statek. Żona pana J. Stuarta White'a siedziała akurat na brzegu łóżka i wyciągała rękę, żeby zgasić światło, gdy statek zachował się tak, jakby „przeturlał się po tysiącach szklanych kulek”. Lady Gordon, żona lorda Cosmo Duffa Gordona, gwałtownie przebudzona w wyniku wstrząsu, odniosła wrażenie, że „ktoś przejechał przez kadłub potężnym palcem”. Natomiast żona Johna Jacoba Astora pomyślała, że w kuchni doszło do jakiegoś niefortunnego wypadku.

Niektórzy pasażerowie opisywali to szarpnięcie jako naprawdę silne. Pani Caldwell wyobraziła sobie wielkiego psa potrząsającego trzymanym w zębach szczeniakiem. Pani Stephenson wróciła pamięcią do pierwszego złowieszczonego wstrząsu zapowiadającego trzęsienie ziemi w San Francisco, ale po chwili uznała, że nie może być aż tak źle. Z kolei pani Appleton, choć prawie nie poczuła uderzenia, usłyszała nieprzyjemny odgłos, jakby w pobliżu ktoś rozrywał kawałek tkaniny... Skojarzyło jej się to z darcim bardzo długiego pasa kretonu.

J. Bruce Ismay, dyrektor zarządzający kompanii żeglugowej White Star Line, który dotychczas beztrąsko uczestniczył w dziewiczym rejsie *Titanica*, podszedł do tego wstrząsu ze zdecydowanie większą powagą. Zerwał się na równe nogi w swym znajdującym się na pokładzie B luksusowym apartamencie, przekonany, że statek musiał się z czymś zderzyć. Nie wiedział jeszcze tylko z czym.

Część pasażerów znała już odpowiedź na to pytanie. George A. Harder i towarzysząca mu żona – młoda para w podróży poślubnej, zajmująca położoną na niższym pokładzie kabinę E-50 – nie zdążyli jeszcze zasnąć, kiedy do ich uszu

dobiegł głuchy odgłos uderzenia. Następnie poczuli drgania i usłyszeli „coś w rodzaju przeciągłego zgrzytu” dochodzącego od bocznej strony kadłuba. Pan Harder wyskoczył z łóżka i podbiegł do iluminatora. Za szybą przesuwała się ściana lodu.

To samo przeżył James B. McGough, handlowiec pracujący dla Gimbelów<sup>[1]</sup>, ale w jego przypadku wyglądało to znacznie groźniej. Iluminator w jego kajucie był otwarty, skutkiem czego odłamki przesuwającej się wzdłuż statku góry lodowej wpadały do środka.

W momencie, gdy nastąpił wstrząs, większość pasażerów *Titanica* – także pan McGough – zdążyła się już położyć. Czy istniało lepsze miejsce, by spędzić spokojny niedzielny wieczór, niż ciepła i przytulna koja? Znalazło się oczywiście kilku wytrwałych podróżnych, którzy nie zamierzali się jeszcze kłaść. Jak zwykle większość z nich zebrała się w palarni pierwszej klasy na pokładzie A.

Tak jak bywa w podobnych przypadkach, stanowili oni dość różnorodną grupę. Przy jednym ze stołów znaleźli się Archie Butt, doradca wojskowy prezydenta USA Williama Tafta; Clarence Moore, wracający z Europy główny łowczy Chevy Chase Club<sup>[2]</sup>; Harry Widener, syn filadelfijskiego magnata tramwajowego, oraz William Carter, jeszcze jeden mieszkaniec filadelfijskiej dzielnicy Main Line<sup>[3]</sup>. Mężczyźni kończyli właśnie kolację wydaną przez starego Widenera na cześć kapitana statku Edwarda J. Smitha. Kapitan opuścił ich dość wcześnie, panie udały się już na spoczynek, a oni rozkoszowali się jeszcze ostatnim cygarem. Przedmiotem rozmowy były polityka i przygody, jakich doświadczył Clarence Moore w Zachodniej Wirginii, gdzie swego czasu próbował pomagać w przesłuchaniu starego Anse’a Hatfielda, głowy górskiego klanu uwikłanego w krwawy konflikt z klanem McCoyów.

W stojącym nieopodal obszytym skórą fotelu rozsiadł się Spencer V. Silverthorne, młody handlowiec z domu towarowego Nugent z Saint Louis. Przeglądał właśnie wydany ostatnio bestseller *The Virginian*. Nieco dalej inny filadelfijczyk Lucien P. Smith dzielnie zmagał się z problemami natury językowej, które występowały podczas partii brydża rozgrywanej przez niego w towarzystwie trzech Francuzów.

Przy kolejnym stoliku grała w brydża grupa młodych ludzi, którzy zachowywali się zdecydowanie głośniejsze od pozostałych. Zazwyczaj woleli spędzać czas w znanym z żywszej atmosfery Café Parisien, który znajdował się niżej, na pokładzie B. Wszystko wskazywało na to, że i tego niedzielnego wieczoru postąpią podobnie, ale po pewnym czasie zrobiło się tak zimno, że trzydzieści minut przed północą dziewczęta postanowiły udać się do swoich kabin, a ich towarzysze przeszli na ostatniego drinka do palarni. Większość z nich zamówiła koktajle. Wyjątek stanowili Hugh Woolner, syn angielskiego rzeźbiarza, który wybrał whisky z wodą, oraz porucznik Hakan Björnström-Steffansson, młody szwedzki attaché wojskowy podróżujący do Waszyngtonu, który poprosił o gorącą lemoniadę.

Ktoś wyjął talię kart, gracze usiedli do stołu – i właśnie w tamtej chwili poczuli szarpnięcie, któremu towarzyszył zgrzyt. Wstrząs nie był przesadnie silny, ale okazał się wystarczająco sugestywny, żeby przestraszyć dorosłego człowieka: pan Silverstone do dzisiaj podrywa się z krzesła, kiedy wspomina tamten moment. W jednej chwili razem z pracującym w palarni stewardem zerwali się na równe nogi, wybiegli przez drzwi rufowe, minęli palarnię i wypadli na pokład. Pojawili się tam na tyle szybko,



że zdołali zobaczyć, jak góra lodowa, sięgająca niewiele ponad pokład łodziowy, ociera się o prawą burtę statku. Obserwowali bryły, które odrywały się od lodowej masy i spadały do wody. Zaraz potem góra zniknęła w kompletnej ciemności rozciągającej się za rufą.

Zgromadzeni w palarni pasażerowie ruszyli na pokład. Zmierzający w tamtą stronę Hugh Woolner usłyszał, jak ktoś krzyczy:

– Wpadliśmy na górę lodową! Tam jest!

Woolner zmrużył oczy i zaczął wpatrywać się w mrok. Mniej więcej sto pięćdziesiąt metrów za rufą dostrzegł zarys góry, której czarna sylwetka była widoczna na tle rozświetlonego gwiazdami nieba. Po chwili kształt ten rozplynął się w ciemności.

Rozgorączkowni pasażerowie stosunkowo szybko się uspokoili. *Titanic* nadal wyglądał solidnie, a przenikliwy chłód nie skłaniał do stania na pokładzie. Wszyscy postanowili wrócić do przerwanych niespodziewanie zajęć. Woolner wziął do ręki odłożone na stół karty i rozgrywka brydżowa potoczyła się dalej. Ostatni z wracających z pokładu mężczyźni odniósł jednak wrażenie, że silniki wytracają prędkość.

Nie mylił się. Wysoko na mostku kapitańskim pierwszy oficer William M. Murdoch ustawił właśnie dźwignię telegrafu, za pomocą którego łączył się z maszynownią, w pozycję „Stop”. W trakcie wachty na Murdochu spoczywała odpowiedzialność za to, co działo się na mostku. Kiedy otrzymał ostrzeżenie od Fleeta, musiał zacząć działać. Od momentu, gdy wydał sternikowi Hitchensowi komendę „Ster w prawo na burtę!” (co oznaczało skręt okrętu w lewo), minęła pełna napięcia minuta... Potem nastąpiło szarpnięcie telegrafu maszynowego, który znalazł się w pozycji „Cała wstecz”... Następnie z niemałą siłą Murdoch wcisnął guzik służący do zamykania wodoszczelnych grodzi, a przez kolejnych trzydzieści siedem sekund wstrzymywał oddech i zastygł w oczekiwaniu.

Po chwili stało się jasne, że jest już za późno. W momencie, gdy słabł już zgrzytliwy odgłos ścierającego się z kadłubem lodu, na mostek wpadł kapitan Smith, który dobiegł na miejsce ze swojej położonej obok sterowni kabiny. Na mostku wymieniono kilka szybkich uwag:

– Panie Murdoch, co to było?

– Góra lodowa, panie kapitanie. Dałem dyspozycję: „Ster w prawo na burtę i silniki wstecz”. Chciałem ją opłynąć, ale była za blisko. Nie zdążyłem nic więcej zrobić.

– Zamknąć drzwi awaryjne.

– Są już zamknięte.

Istotnie były zamknięte. Na dole, w kotłowni numer 6, palacz Fred Barrett rozmawiał właśnie z zastępcą drugiego oficera Jamesem Heskethem, kiedy rozległ się dzwonek alarmowy, a nad wodoszczelnymi drzwiami prowadzącymi na rufę rozbłysło czerwone światło. Wtedy rozległ się ostrzegawczy krzyk, a zaraz po nim nastąpił ogłuszający huk zderzenia. Wydawało się, że cała prawa część statku ustępuje pod naporem oceanu. Woda wdierała się do środka, wirując wokół rur i zaworów; a mężczyźni zdążyli w ostatniej chwili wyskoczyć z zalewanego pomieszczenia – drzwi zatrzasnęły się tuż za nimi.

Barrett uświadomił sobie, że w miejscu, w którym się teraz znalazł, czyli w kotłowni numer 5, sytuacja wcale nie była lepsza. Pęknięcie poszycia dało się zauważyć także

i tam, znajdowało się ono mniej więcej półtora metra nad zamkniętymi drzwiami. Przez otwór wlewał się do środka potężny strumień morskiej wody. Niewiele dalej pomocnik palacza George Cavell próbował wydostać się spod lawiny węgla, który wysypał się z ładowni. Inny palacz wpatrywał się ze smutkiem w wywróconą miskę zupy, którą podgrzewał na rozgrzanej maszynerii.

W dalszych, położonych bliżej rufy kotłowniach było jeszcze sucho, ale wszędzie dało się zaobserwować podobne sceny: pośród wszechobecnego harmidru mężczyźni próbowali podnosić się z podłogi i dociekali, co się stało. Nikt jednak nie znał odpowiedzi. Do tej chwili podróż *Titanikiem* przypominała piknik. Na nowym statku, który wyruszył w dziewiczy rejs, panowały wspaniałe warunki. W późniejszych wspomnieniach palacz George Kemish zaznaczał, że „to była naprawdę solidna robota, nie to co na starych statkach, gdzie człowiek wypruwał sobie żyły i pracował jak w piekle”.

Palacze musieli dbać jedynie o to, żeby należycie napełnić paleniska. Praca ożogami, pogrzebaczami czy grabiami nie była w tym przypadku konieczna. W związku z tym podchodzili oni do swoich zadań dość luźno. Pod tym względem tamta noc nie różniła się niczym od poprzednich. Siedzieli na odwróconych wiadrach oraz żelaznych taczkach, których używali pomocnicy palaczy, i rozmawiali, czekając, aż zmienią ich koledzy z następnej zmiany, trwającej od północy do czwartej rano.

Właśnie wtedy rozległo się to głucho uderzenie... Zgrzyt rozdzieranego poszycia... Telegrafy rozdzwoniły się jak oszalałe... A wodoszczelne drzwi zamykały się z trzaskiem. Większość z tych mężczyzn nie rozumiała, co się dzieje: rozeszła się plotka, że *Titanic* osiadł na mieliźnie u wybrzeży Nowej Fundlandii, i wielu ze zgromadzonych w kotłowni dało wiarę tym wyjaśnieniom. Nie odrzucili ich nawet wtedy, gdy z góry wrócił jeden z pomocników palaczy i krzyżąc, przekazał nowe informacje:

– O rany! Uderzyliśmy w górę lodową!

W odległości mniej więcej dziesięciu mil od *Titanica* trzeci oficer Charles Victor Groves stał na mostku liniowca *Californian*, który należał do armatora Leyland Line. Pokonywał on trasę z Londynu do Bostonu. Na dość ociążalym sześciotysięczniku mogło zmieścić się czterdziestu siedmiu pasażerów, ale wtedy na statku nie było nikogo poza załogą. Tamtej niedzielnej nocy od 22.30 *Californian* został całkowicie unieruchomiony przez dryfujące masy lodu.

Około 23.10 Groves zauważył za prawą burtą światła innej szybko płynącej ze wschodu jednostki. Kiedy zbliżyła się ona do pozostającego w bezruchu *Californiana*, blask jej świateł pokładowych pozwalał stwierdzić, że jest to duży liniowiec pasażerski. Trzydzieści minut przed północą Groves zapukał do kabiny nawigacyjnej i poinformował o tym zdarzeniu kapitana Stanleya Lorda. Ten zaś polecił, by nawiązać kontakt ze zbliżającym się statkiem za pomocą lampy sygnałowej Morse'a. W tej sytuacji Groves ruszył, żeby przygotować się do tego zadania.

Zaraz potem, mniej więcej dwadzieścia minut przed północą, duży statek nagle się zatrzymał i wygasił większość świateł. Groves nie był tym zaskoczony. Spędził wiele lat, pływając po Dalekim Wschodzie, gdzie zwykle o północy wygaszano światła pokładowe, by w ten sposób ograniczyć aktywność pasażerów. Nie podejrzewał, że światła, które obserwował, pozostały zapalone, a jemu tylko się wydawało, że zgasły, bo drugi statek nie był już ustawiony do *Californiana* prawą burtą, gdyż

skręcił gwałtownie w lewo.

## ROZDZIAŁ DRUGI

### Mówi się coś o górze lodowej, proszę pani



Obserwator Fleet nadal pełnił wachtę tak, jakby nic się nie wydarzyło. Pani Astor ułożyła się z powrotem na koi, a porucznik Steffannson wrócił do swej gorącej lemoniady.

Na prośbę kilku pasażerów steward z palarni drugiej klasy James Witter oddalił się, żeby sprawdzić, jakie były przyczyny wstrząsu. Na statkach linii White Star zabraniano zwykle gry w karty w niedzielę, ale tego wieczoru pasażerowie chętnie korzystali z nieoczekiwanej łaskowości szefa zespołu stewardów.

W salonie drugiej klasy nie było już nikogo, kto mógłby skorzystać z usług bibliotekarza. Miał on więc czas, żeby spokojnie usiąść i policzyć pokwitowania wydane w ciągu dnia czytelnikom, którzy zdecydowali się wypożyczyć książki.

W długich białych korytarzach, wzdłuż których ciągnęły się prywatne kabiny, dało się słyszeć ciche odgłosy rozmów pasażerów. Czasami rozlegało się trzaśnięcie drzwiczek pokładowej spiżarni, kiedy indziej ciszę przerywał stukot butów na obcasach... Jednym słowem nic nadzwyczajnego – typowe dźwięki, które mogłyby się o podobnej porze pojawić na każdym innym liniowcu.

Wydawało się, że wszystko przebiega normalnie. Nie była to jednak cała prawda. W jednej z kabin na pokładzie B siedemnastoletni Jack Thayer krzyknął właśnie „Dobranoc!” do swoich rodziców Johna B. Thayera i jego żony. Thayerowie zajmowali dwie połączone ze sobą kabiny – tego typu wybór odzwierciedlał pozycję społeczną drugiego wiceprezesa zarządu Kolei Pensylwańskiej. Jack zapinał właśnie piżamę, kiedy uświadomił sobie, że szum bryzy docierający do jego kabiny przez uchylony

iluminator nagle ucichł.

Henry B. Harris wraz z żoną znajdowali się w kajucie usytuowanej poziom niżej, na pokładzie C. Układali właśnie pasjansa. Pan Harris, producent przedstawień na Broadwayu, był tego dnia wyjątkowo zmęczony, a pani Harris w ostatnim czasie złamała rękę. Nie mówili zbyt wiele. Pani Harris bezrefleksyjnie wpatrywała się w swoje kołyszające się na wieszakach sukienki, które w ruch wprawiały drgania statku. W pewnym momencie sukienki zatrzymały się.

Lawrence Beesley, świeżo upieczony absolwent londyńskiej prestiżowej prywatnej szkoły Dulwich College, leżał na koi w kabinie na pokładzie położonym o jeszcze jeden poziom niżej. Czytał książkę, a rytmicznie poruszający się materac powoli go usypiał. W pewnej chwili materac niespodziewanie znieruchomiał.

Trzeszcząca boazeria, odległy rytm pracy silników, miarowe grzechotanie szklanej kopuły nad holem znajdującym się na poziomie A – wszystkie typowe dla tego statku odgłosy ucichły, gdy *Titanic* zaczął wytracać prędkość. Zapadła cisza, która zaniepokoiła pasażerów znacznie bardziej niż jakiegokolwiek wstrząsy.

Rozległy się dźwięki dzwonek wzywających stewardów, ale trudno było się od nich czegokolwiek dowiedzieć.

– Dlaczego się zatrzymaliśmy? – zapytał Lawrence Beesley przechodzącego obok stewarda.

– Nie wiem, proszę pana – padła powtarzana zwykle w takich sytuacjach odpowiedź.

– Ale nie sądzę, żeby to było coś poważnego.

Pani Ryerson, z rodziny stalowych magnatów, miała więcej szczęścia. – Mówi się coś o górze lodowej, proszę pani – wyjaśnił jej steward Bishop. – Zatrzymaliśmy się, żeby się z nią nie zderzyć.

Francuska pokojówka Victorine krzątała się w głębi kabiny, a pani Ryerson zastanawiała się, jaką decyzję powinna w tej sytuacji podjąć. Jej mąż zdołał zasnąć po raz pierwszy od początku rejsu, a ona nie miała serca go budzić. Podeszła do kwadratowego okna z szybą z grubego szkła i spojrzała na morze. Jej oczom ukazała się spokojna, piękna noc. Postanowiła nie przerywać mężowi snu.

Inni nie chcieli jednak pozostawiać spraw ich własnemu biegowi. Część pasażerów *Titanica*, niesiona ciekawością właściwą tym, którzy podróżują statkami, postanowiła dowiedzieć się czegoś na własną rękę.

W kabinie C-51 został zakwaterowany pułkownik Archibald Gracie, który dzięki wykształceniu zdobytemu w amerykańskiej akademii wojskowej West Point oraz niezależnym dochodom mógł pozwolić sobie na to, by bez przeszkód oddawać się swej pasji – historii wojskowości. Pułkownik zaczął się starannie ubierać: najpierw podkolanówki, potem spodnie, buty i na koniec marynarka Norfolk. Kiedy strój był już kompletny, ruszył dostojnym krokiem na pokład łodziowy.

W przeciwieństwie do niego Jack Thayer narzucił na pizamę płaszcz i też ruszył do wyjścia, wołając do rodziców, że „idzie zobaczyć to całe zamieszanie”.

Ale na pokładzie próżno było szukać zamieszania. Nie dało się też zauważyć jakichkolwiek oznak niebezpieczeństwa. Ci, którzy podjęli próbę poszukiwania odpowiedzi na nurtujące ich pytania, krążyli teraz tam i z powrotem albo stali przy relingu, wpatrzeni w pustkę nocy, usiłując dostrzec tam przyczyny tego, że *Titanic* znieruchomiał. Trzy spośród czterech kominów z rykiem wypluwały kłęby pary,

zakłócając ciszę rozświetlonej gwiazdami nocy. Poza tym w zasadzie nic nie odbiegało od normy. W rufowej części pokładu łodziowego stała para w podeszłym wieku. Nie zwracali oni uwagi na wyrzucane z hukiem kłęby pary i otaczających ich ludzi.

Dokuczało przenikliwie zimno, a poza tym nie było na co patrzeć i w końcu większość ludzi zaczęła wracać do wnętrza statku. Wchodząc do wspaniałego holu na pokładzie A, spotkali tam innych, którzy również wstali z łóżek, ale woleli pozostać w ciepłym pomieszczeniu.

Wszyscy oni stanowili grupę dość osobliwą. Ich stroje jaskrawo ze sobą kontrastowały: szlafroki obok wieczorowych kreacji, futra tuż przy golfach. Sceneria też była zjawiskowa: wielka szklana kopuła nad ich głowami, reprezentacyjna dębowa boazeria, wspaniałe balustrady z żeliwnymi ślimacznicami oraz imponujący zegar ścienny ozdobiony dwiema nimfami z brązu symbolizującymi Honor i Chwałę – koronę Czasu, który spoglądał z góry na całe to zgromadzenie.

– Och, za kilka godzin znowu ruszymy – jeden ze stewardów ogólnikowo odpowiadał na pytania pasażera pierwszej klasy George’a Hardera.

– Wygląda na to, że straciliśmy śrubę, ale to nam daje więcej czasu na brydża – krzyknął Howard Case, londyński kierownik firmy Vacuum Oil, do nowojorskiego prawnika Freda Sewarda. Być może Case przejął tę interpretację od stewarda Johnsona, który wciąż rozmyślał o powrocie do Belfastu. W każdym razie na tym etapie większość pasażerów miała już bardziej precyzyjne informacje.

– Wyobrażasz sobie? – wykrzyknął do żony Harvey Collyer, wracając do kabiny z przechadzki po pokładzie. – Uderzyliśmy w wielką górę lodową, ale nie ma niebezpieczeństwa. Powiedział mi to pewien oficer!

Collyersowie zajmowali kabinę drugiej klasy. Podróżowali z Wielkiej Brytanii na niedawno kupioną farmę owocową Fayette Valley w stanie Idaho. Po raz pierwszy wybrali się w podróż atlantycką; wiadomość przyniesiona przez męża skłoniłaby może panią Collyer do wstania z łóżka, gdyby kolacja tego wieczoru nie była tak ciężka. Spytała więc tylko, czy inni pasażerowie wyglądają na zaniepokojonych, a kiedy zaprzeczył, ułożyła się znów wygodnie na swojej koi.

John Jacob Astor też się tym wszystkim przesadnie nie przejmował. Kiedy wrócił do apartamentu ze swych peregrynacji po pokładzie, wyjaśnił żonie, że statek wpłynął na górę lodową, ale sprawa nie wydaje się warta uwagi. Powiedział to na tyle spokojnie, że pani Astor nawet się nie zdenerwowała.

– Więc co mówią? Że co się stało? – pytał William T. Stead, czołowy brytyjski spirytysta, reformator, ewangelista i redaktor w jednej osobie. Był on wręcz modelowym przykładem indywidualisty. Wydawało się, że celowo odłożył on moment wyjścia na pokład do czasu, aż zdążą się tam zebrać inni pasażerowie.

– Góra lodowa – wyjaśnił krótko Frank Millet, ceniony amerykański malarz.

– Cóż, przypuszczam, że to nic poważnego – wzruszył ramionami Stead. – Wracam poczytać do kabiny.

Podobnie zareagowali Dickinson Bishop i jego żona, mieszkańcy Dowagiac w stanie Michigan. Steward pokładowy zapewnił ich: – Uderzyliśmy tylko w nieduży kawałek lodu i minęliśmy go.

Po tych słowach Bishopowie wrócili do kabiny i ponownie zaczęli przygotowywać się do snu. Pan Bishop wziął do ręki książkę i zaczął czytać. Wkrótce jednak jego

spokój zakłóciło pukanie do drzwi. Stał za nimi Albert A. Stewart, tryskający energią starszy jegomość, który żywo interesował się przedsiębiorstwem cyrkowym Barnum & Bailey.

– Chodź się trochę zabawić! – namawiał Bishopa.

Inni wpadli na ten sam pomysł. Pasażer pierwszej klasy Peter Daly usłyszał, jak jedna młoda dama mówiła do drugiej: – Och, chodź, obejrzymy górę, nigdy dotąd czegoś takiego nie widziałyśmy!

W palarni drugiej klasy ktoś żartem zapytał, czy mógłby dostać pochodzący z góry lodowej odprysk do swojego drinka.

I rzeczywiście istniała taka możliwość. Kiedy *Titanic* ścierał się z górą, ukruszyło się z niej kilka ton lodu, który wylądował na prawej części pokładu studniowego, naprzeciwko fokmasztu. Miejsce to pełniło funkcję przestrzeni rekreacyjnej dla podróżujących trzecią klasą. Zgromadzony tam lód niebawem odkryli pasażerowie, którzy wybrali się na rekonesans. Z okna swej kabiny, usytuowanej na pokładzie B, Natalie Wick obserwowała ludzi, którzy dla zabawy rzucali w siebie kawałkami lodu.

Lód wkrótce stał się swoistą atrakcją. Major Arthur Godfrey Peuchen, przemysłowiec w średnim wieku z branży chemicznej, mieszkający w Toronto, wykorzystał okazję, żeby zaczepić bardziej dystyngowanego krajana Charlesa M. Haysa, prezesa zarządu kolei Grand Trunk.

– Panie Hays! – krzyknął Peuchen. – Czy widział pan lód?

Kiedy Hays zaprzeczył, Peuchen ciągnął dalej: – Jeśli ma pan ochotę zobaczyć, zaprowadzę pana na pokład.

Obaj mężczyźni dotarli aż na pokład A, skąd mogli obserwować odbywające się poniżej harce.

Niebawem dostęp do lodu przestał być przywilejem podróżujących trzecią klasą. Pułkownik Gracie, który stał w holu na pokładzie A, w pewnej chwili poczuł, że ktoś stuknął go w ramię. Odwrócił się i zobaczył Clincha Smitha, postać znaną w kręgach nowojorskiej socjety. Smith uczestniczył między innymi w kolacji, podczas której Harry K. Thaw zastrzelił Stanforda White'a<sup>[4]</sup>.

– Ma pan ochotę zabrać do Nowego Jorku małą pamiątkę? – zapytał Smith, po czym otworzył dłoń i pokazał niewielki kawałek lodu, płaski jak zegarek kieszonkowy.

To kolekcjonerskie zacięcie nie ominęło też innych. Starszy marynarz John Poingdestre również zabrał z pokładu bryłkę i pokazywał ją kolegom w messie. Jeden z pasażerów trzeciej klasy podarował czwartemu oficerowi Boxhallowi kawał lodu wielkości małej miski. Mechanik Walter Hurst prawie już spał, kiedy jego teść – dzielący z nim tę samą kwaterę – wrzucił na jego koję bryłkę lodu. Jakiś mężczyzna wszedł do pomieszczenia stewardów, pokazując jednemu z nich – F. Dentowi Rayowi – lodowy okruch wielkości filiżanki.

– Bliżej dziobu leżą tony lodu!

– Aha – ziewnął Ray. – To nam nie może zaszkodzić – powiedział i zaczął układać się do snu.

Nieco więcej ciekawości wykazał steward obsługujący podróżnych z pierwszej klasy Henry Samuel Etches. W momencie zderzenia był już po służbie. Szedł w kierunku dziobu przejściem ciągnącym się wzdłuż pokładu E, żeby dowiedzieć się, o co w tym

wszystkim chodzi, i natknął się na jednego z pasażerów trzeciej klasy, idącego w przeciwnym kierunku. Zanim Etches zdążył cokolwiek powiedzieć, pasażer – który sprawiał wrażenie, jakby tylko czekał, by przedstawić stewardowi dowód, który rozwiałby wszelkie wątpliwości pojawiające się w bliżej nieokreślonym sporze – rzucił na pokład bryłę lodu i wykrzyknął: – I co, teraz pan uwierzy?

Wkrótce pojawiły się też bardziej niepokojące dowody, że nie wszystko odbywa się tak, jak powinno. O 23.50 – dziesięć minut po zderzeniu – w pierwszych sześciu z szesnastu wodoszczelnych przedziałów *Titanica* dało się zauważyć niepokojące symptomy.

Odpowiedzialny za oświetlenie statku Samuel Hemming, leżąc po służbie na koi, usłyszał dziwny syk dobiegający ze skrajnika dziobowego – najdalej do przodu wysuniętego przedziału. Zerwał się na równe nogi, pobiegł w kierunku dziobu najdalej, jak mógł, i ustalił, że syczy powietrze uciekające ze znajdującej się w skrajniku komory do składowania łańcucha kotwicznego. Znacznie niżej woda wdierała się do wnętrza statku z dużą prędkością i wypychała powietrze pod ogromnym ciśnieniem.

W sąsiednim przedziale, położonym nieco dalej od dziobu, znajdowały się kwatery palaczy oraz luk ładunkowy numer 1. Szefa palaczy Charlesa Hendricksona również obudziły niepokojące dźwięki. Ale w tym przypadku nie chodziło o powietrze, tylko o wodę. Kiedy Hendrickson spojrział w dół spiralnych schodów prowadzących do korytarza łączącego kwatery palaczy z kotłowniami, zobaczył zieloną morską wodę wirującą wokół najniższych, żeliwnych stopni.

Jeszcze bardziej niepokojące zdarzenie spotkało pasażera trzeciej klasy Carla Johnsona, który znajdował się w trzecim przedziale od strony dziobu. Usytuowano tam najtańsze kajuty. Były to najniżej położone pomieszczenia na całym statku i jednocześnie od dziobu dzieliła je najmniejsza możliwa odległość. Kiedy Johnson wstał, żeby sprawdzić, co jest przyczyną dziwnych odgłosów dobiegających spoza kabiny, uświadomił sobie, że woda przepływa pod drzwiami i zalewa mu stopy. Po chwili, gdy zdążył się już ubrać, poziom wody podniósł się i Carl miał mokre buty. Inny pasażer podróżujący trzecią klasą Daniel Buckley, zakwaterowany niedaleko Johnsona, zareagował na to wszystko nieco bardziej opieszale i kiedy wreszcie zeskoczył z koi, wpadł w wodę po kostki.

Pięciu urzędników pocztowych, zgromadzonych w czwartym przedziale, zmokło znacznie bardziej. Urząd pocztowy *Titanica* położony był na dwóch pokładach: przesyłki składowano w bagażowni pierwszej klasy na najniższym pokładzie, gdzie znajdował się kubryk, a sortowano je poziom wyżej, na pokładzie G. Pokłady te łączyła szeroka żelazna zejściówka, prowadząca na pokład F i dalej w stronę kolejnych poziomów statku. Już pięć minut po wystąpieniu przecieku woda sięgała pocztowcom do kolan. Mężczyźni podjęli jeszcze próbę przeciągnięcia 200 worków z listami poleconymi przez wejściówkę na wyższy pokład, do sortowni, w której póki co panowały znacznie lepsze warunki.

Mogli oszczędzić sobie tego wysiłku: po kolejnych pięciu minutach woda zalała schody prowadzące na pokład G i zaczęła się na niego wdziarać. Pocztowcy zdecydowali się porzucić przesyłki i wycofali się na pokład F.

Na schodach ponad ich głowami stało małżeństwo przyglądające im się z góry.



Nowojorczyk Norman Campbell Chambers wraz z żoną szukali źródła hałasów, które usłyszeli, wracając z bezwocnej wyprawy na pokład spacerowy. Chambersowie i pocztowcy patrzyli teraz na to, co wydarzyło się poniżej, i zabawiali się żartami dotyczącymi przemokniętych bagaży, a także zastanawiali się, co napisano w listach, które pływały po opuszczonych pomieszczeniach pocztowych.

Przy tej grupie przystawali także i inni uczestnicy rejsu: czwarty oficer Boxhall, drugi steward Wheat, a nawet sam kapitan Smith. Chambersowie nawet przez chwilę nie zdawali sobie sprawy, że to, na co patrzą, może nieść ze sobą prawdziwe zagrożenie.

W piątym, licząc od dziobu, przedziale wodoszczelnym znajdowała się kotłownia numer 6. To właśnie stamtąd palacz Barrett i zastępca drugiego mechanika Hesketh wybiegli zaraz po zderzeniu przez zatraskujące się za ich plecami drzwi. Inni, którzy nie mieli tyle szczęścia, wspinali się teraz po drabinach ewakuacyjnych ciągnących się w górę statku. Niektórzy jednak zdecydowali się zostać na dole, a kilku zawróciło.

Z oddali dochodziły okrzyki „Zamknąć szybry!”, a potem „Wygasić ogień!”. Palacz George Beauchamp pracował gorączkowo, podczas gdy ocean wlewał się do kotłowni przez drzwi zasobni węglowej i przez płytę podłogową. Po pięciu minutach woda – czarna i tłusta od smaru – sięgała mu już do pasa. Powietrze zrobiło się ciężkie od pary. Beauchamp nigdy nie dowiedział się, kto wykrzyczał wyczekiwane przez niego słowa: „Dobra, wystarczy!”. Nie było to dla niego ważne. Z ulgą rzucił się w kierunku drabiny i pomknął w górę.

Trochę dalej w kierunku rufy zastępca drugiego mechanika Hesketh, znajdujący się po suchej stronie grodzi, starał się doprowadzić do porządku kotłownię nr 5. Ocean wciąż napierał na ponad półmetrowe rozcięcie, które powstało w pobliżu zamkniętych wcześniej drzwi, ale młodszy mechanik Harvey i Wilson zdołali uruchomić pompę, która okazała się szybsza od napływającej wody.

Przez kilka minut palacze stali i przyglądali się bezczynnie, jak mechanicy pracują przy pompach. Potem zadzwoniono z maszynowni i polecono palaczom udać się na pokład łodziowy. Ruszyli w górę po drabinie ewakuacyjnej, ale z mostka nadszedł rozkaz, żeby jednak wracali na dół. Przez chwilę miotali się bezładnie po przejściu służbowym na pokładzie E – w połowie drogi między najwyższym i najniższym poziomem – unieruchomieni przez sprzeczne rozkazy płynące od różnych przedstawicieli dowództwa wielkiego statku i zastanawiając się, co robić.

W tym czasie w kotłowni numer 5 zgasły światła. Mechanik Harvey polecił palaczowi Barrettowi, który pozostał w kotłowni, żeby poszedł w kierunku rufy do maszynowni i przyniósł stamtąd latarnie. Wszystkie drzwi w grodziach były zamknięte. Barrett musiał więc wspiąć się na szczyt drabiny ewakuacyjnej, przejść górą na drugą stronę grodzi i zejść z powrotem na dół. Kiedy wracał do kotłowni, mechanicy zdołali już przywrócić oświetlenie i latarnie okazały się niepotrzebne.

Następnie Harvey kazał Barrettowi wygasić ogień pod kotłami. Utrzymywanie wysokiego ciśnienia pary wodnej było istotne w sytuacji, gdy statek płynął z maksymalną prędkością. Teraz para wydostawała się przez zawory bezpieczeństwa, a to groziło eksplozją. Barrett ruszył więc znów na górę. Na pokładzie E udało mu się zebrać grupę piętnastu-dwudziestu palaczy. Po chwili wszyscy zbiegli na dół i zaczęli zalewać paleniska. Gaszenie ognia i zamykanie szybrów – dzięki tym działaniom para nie mogła przedostać się do dalszych części instalacji – było katorżniczą pracą. Palacz

Kemish nadal to pamięta: „Przy wygaszaniu palenisk czuliśmy się jak w piekle...”.

Kłęby pary buchały przez drzwi kotłowni, a pracujący tam marynarze spływali potem. Oświetlenie funkcjonowało już prawidłowo, z pomieszczenia usunięto wodę i wydawało się, że – przynajmniej w kotłowni numer 5 – sytuacja została opanowana. W wyniku tych wydarzeń wzmożł się optymizm, który szybko przerodził się w prawdziwą pewność siebie. Kiedy zaczęto mówić, że marynarze ze zmiany pracującej od północy do czwartej rano wciągają swoje materace na pokład wypoczynkowy, bo ich kwatery zostały zalane, ci, którzy pracowali podczas zmiany od ósmej wieczorem do północy, porzucili na chwilę swoje obowiązki, żeby pośmiać się z tego, co w ich mniemaniu wydawało się świetnym dowcipem.

Wysoko na mostku kapitan Smith analizował docierające do niego sygnały. Starał się z nich zbudować pełny obraz ostatnich wydarzeń. Nikt nie nadawał się do tego lepiej niż on. Po trzydziestu ośmiu latach służby w White Star Line Edward Smith był zdecydowanie kimś więcej niż tylko najstarszym oficerem tej kompanii żeglugowej. Zyskał status brodatego patriarchy, uwielbianego zarówno przez członków załogi, jak i przez pasażerów. Wszystko, co robił, spotykało się z niekłamanym zachwytem, a szczególnie ceniono charakterystyczne dla niego połączenie stanowczości i wielkiej kultury osobistej. Osobowość tę dobrze ilustruje stosunek do cygar. „Cygara – wspomina córka kapitana – to była dla niego przyjemność. Gdy siedział w swoim pokoju, pozwalał dotrzymywać sobie towarzystwa, pod warunkiem że pozostawało się w bezruchu, tak by niebieskawa chmura nad głową ojca w ogóle się nie poruszała”.

Kapitan Smith był urodzonym przywódcą. Po zderzeniu od razu ruszył do sterowni, a po dotarciu szybko przeszedł na prawo, żeby przekonać się, czy zdoła jeszcze dostrzec górę lodową. Pierwszy oficer Murdoch i czwarty oficer Boxhall podążali za nim. Na chwilę wszyscy się zatrzymali i wpatrywali w ciemność. Boxhall odniósł wrażenie, że daleko za rufą widzi ciemny kształt – ale nie miał co do tego pewności.

Później wszystko odbywało się zgodnie z należnym w takich sytuacjach porządkiem. Kapitan Smith wysłał Boxhalla na szybki obchód. Czwarty oficer wrócił po kilku minutach i zameldował, że dotarł do najniższego pokładu – najdalej, jak tylko mógł – i nie zauważył żadnych uszkodzeń. Była to ostatnia dobra wiadomość, jaką kapitan otrzymał tej nocy.

Wciąż zaniepokojony Smith wydał Boxhallowi kolejny rozkaz: – Proszę teraz zejść na dół, znaleźć cieślę i kazać mu osłuchać statek.

Boxhall nie zdążył nawet opuścić mostka, a już natknął się na cieślę J. Hutchinsona, który pędził w przeciwnym kierunku. Przepychając się obok oficera, Hutchinson wyrzucił z siebie: – Statek szybko nabiera wody!

Za cieślą podążał urzędnik pocztowy Iago Smith. On także wypadł na mostek i powiedział: – Przedział pocztowy wypełnia się wodą.

Następnym, który się tam pojawił, był Bruce Ismay, który włożył na pizamę garnitur i w kapciach ruszył na mostek, żeby ustalić, czy wydarzyło się coś, o czym prezes linii żeglugowej powinien wiedzieć. Kapitan Smith przekazał mu informację o zderzeniu z górą lodową.

– Czy sądzi pan, że statek jest poważnie uszkodzony?

Po chwili milczenia kapitan powoli odpowiedział: – Obawiam się, że tak.

Niebawem wszystko miało stać się jasne. Posłano bowiem po Thomasa Andrewsa,

dyrektora zarządzającego stoczni Harland & Wolff. Andrews brał udział w dziewiczym rejsie *Titanica*, żeby w razie jakichkolwiek usterek służyć załodze pomocą. Jeśli istniał człowiek, który potrafił właściwie ocenić sytuację, był nim bez wątpienia Andrews.

Chodziło w istocie o postać wyjątkową: Andrews, który posiadał szczegółową wiedzę dotyczącą *Titanica*, miał też coś znacznie cenniejszego. Wykazywał się imponującą przenikliwością, zarówno w sprawach najważniejszych, jak i w tych całkiem błahych. Wydawało się, że przewidzi, jak zachowa się statek w każdym możliwym położeniu. Znał się na jednostkach pływających tak, jak niektórzy znają się na koniach.

Miał też wspaniały kontakt z załogą. Wszyscy zwracali się do niego ze swoimi problemami. Mógł być to na przykład pierwszy oficer Murdoch zaniepokojony faktem, że starszy oficer Wilde próbuje odsunąć go na boczny tor, albo dwie skonfliktowane ze sobą stewardesy, które widziały w osobie Andersa instancję równą Sądowi Najwyższemu. Wieczorem tego dnia, kiedy statek zderzył się z górą lodową, główny piekarz Charles Joughin przyniósł mu specjalnie dla niego upieczony bochenek chleba.

Do tej pory rejs *Titanica* przebiegał zgodnie z oczekiwaniami Andrewsa. Konstruktor całe dni spędzał na peregrynacjach po statku, podczas których sporządzał obszerne notatki. Każdego wieczoru, kwadrans przed 19, zakładał strój wieczorowy i udawał się na kolację. Przy stole towarzyszył mu zwykle doktor O'Loughlin, lekarz pokładowy, który miał bardzo dobry kontakt ze stewardesami. Po kolacji Andrews wracał do swojego apartamentu A-36, gdzie znajdowały się niezliczone plany, wykresy i rysunki techniczne. Przeglądał wówczas notatki i przygotowywał rekomendacje.

Tego wieczoru zajmowały go błahе sprawy, takie jak kłopoty z prasownią w kambuzie, zbyt ciemny kolor tynku kamyczkowego na pokładzie spacerowym zarezerwowanym dla pasażerów pierwszej klasy czy zbyt wiele śrub przy wieszakach na kapelusze w apartamentach. Pojawił się też pomysł, żeby przerobić część gabinetu na dwa dodatkowe apartamenty. Początkowo gabinet zaprojektowano z myślą o damach, które miały tam odpoczywać po kolacji. Ale w XX wieku obyczaje się zmieniły i damy straciły zainteresowanie tego typu odpoczynkiem. Z pewnością mniejszy gabinet by im wystarczył.

Pochłonięty podobnymi sprawami Andrews ledwo zwrócił uwagę na wstrząs, do którego doszło na statku. Oderwał się od rysunków technicznych dopiero wtedy, gdy kapitan Smith wezwał go na mostek.

Kilka minut później wyruszyli razem na obchód. Zeszli na dół schodami dla załogi, żeby nie skupiać na sobie uwagi pasażerów. Przemierzyli labirynt korytarzy na niższych poziomach, widzieli zalany przedział pocztowy i minęli kort do gry w squash, gdzie woda kołysała się na wysokości wyrysowanej na tylnej ścianie linii autowej.

Wracając na mostek, przeszli przez hol znajdujący się na pokładzie A. Cały czas stali tam pasażerowie, którzy wpatrywali się w twarze obu mężczyzn, szukając na nich oznak pomyślnych bądź niepokojących rozstrzygnięć. Nikt jednak nie zdołał się w ten sposób czegokolwiek dowiedzieć.

Ale nie cała załoga była tak oszczędna w reakcjach. W kabinie D-60 żona Henry'ego SLEEPERA Harpera nalegała, żeby doktor O'Loughlin przekonał jej chorego męża

do pozostania w łóżku. Zamiast spełnić jej prośbę, stary lekarz wykrzyknął: – Słyszałem, że w luku bagażowym zgromadziło się już tyle wody, że kufry mogą swobodnie pływać. W tej sytuacji nie widzę żadnych przeciwwskazań, żebyście ruszyli państwo na pokład!

W kabinie C-51 młoda guwernantka Elizabeth Shutes siedziała ze swoją podopieczną, dziesięcioletnią Margaret Graham. Widząc przechodzącego obok drzwi kabiny oficera, panna Shutes spytała go, czy znajdują się w niebezpieczeństwie. Oficer beztrząsco zaprzeczył, ale po chwili guwernantka usłyszała, jak mówił do kogoś: – Jeszcze przez jakiś czas będziemy się w stanie bronić przed naporem wody.

Panna Shutes spojrzała na Margaret, która cała w nerwach próbowała jeść kanapkę z kurczakiem. Ręka trzęsła jej się do tego stopnia, że z kanapki co i rusz wypadały kawałki mięsa.

Nikt z zebranych w przejściu służbowym na pokładzie E nie próbował zadawać jakichkolwiek pytań. Szeroki korytarz, w którym się teraz znajdowali, pozwalał w najkrótszym możliwym czasie pokonać drogę z jednego krańca statku na drugi. Oficerowie nazywali tę trasę „Park Line”, a reszta załogi mówiła na nią „Scotland Road”. Teraz znaleźli się tam napierający na siebie ludzie. Byli wprawdzie wśród nich palacze z kotłowni numer 6, ale przede wszystkim zgromadzili się tam pasażerowie z trzeciej klasy, którzy torowali sobie drogę w kierunku rufy pudłami, torbami, a nawet kuframi.

Tych ludzi nie trzeba było informować, że pojawiły się problemy. Dla podróżujących w kajutach położonych przy prawej burcie na najniższym pokładzie zderzenie z górą lodową nie przedstawiało się jako „coś w rodzaju przeciągniętego zgrzytu”, ale „potwornego hałasu”, w następstwie którego wypadali z łóżek.

Selini Yasbeck, która zaledwie pięćdziesiąt dni temu wzięła ślub, wybiegła wraz z mężem na korytarz. Zamiast ruszać w długą drogę na pokład, zdecydowanie lepiej było spojrzeć w dół i przekonać się, na czym polega problem. Państwo Yasbeckowie udali się w nocnych strojach do drzwi prowadzących do kotłowni i otworzyli je. Zobaczyli tam zmagających się z pompami mechaników, którzy starali się usunąć awarię, by je powtórnie uruchomić. Małżonkowie nie musieli długo przyglądać się tej scenie: natychmiast zawrócili do kabiny, żeby się jak najszybciej przebrać.

Znacznie wyżej, na pokładzie A, pasażerowi drugiej klasy Lawrence'owi Beesley'owi rzuciło się w oczy coś dziwnego. Kiedy ruszył na dół, żeby sprawdzić, co dzieje się w jego kabinie, poczuł, że ze schodami „coś jest nie tak”. Wydawało się, że ich położenie się nie zmieniło, ale Beesley nie mógł trafić w poszczególne stopnie. Jego stopy ślizgały się w jakiś trudny do wytłumaczenia sposób, uniemożliwiając mu utrzymanie równowagi – tak jakby stopnie zostały zdeformowane, a ich frontowe krawędzie nieco opadły.

Major Peuchen odniósł podobne wrażenie. Stojąc z panem Haysem na pokładzie A w części znajdującej się bliżej dziobu i obserwując pasażerów, którzy przybyli tu z najniższego poziomu i grali teraz w piłkę kawałkami lodu, poczuł ledwo odczuwalne pochylenie statku.

– Jak to mamy przegłębienie?! – wykrzyknął do Haysa. – Nie powinno tak być! Morze jest wyjątkowo spokojne, a statek nie płynie.

– Och, nie wiem – odpowiedział spokojnie pan Hays. – Przecież nie da się zatopić

tego statku.

Inni pasażerowie też odczuli pochylenie, ale poruszanie tego tematu postrzegano w tamtej sytuacji w kategoriach nietaktu. W kotłowni numer 5 palacz Barrett postanowił o niczym nie mówić mechanikom pracującym przy naprawie pomp. Pułkownik Gracie i Clinch Smith mieli w tej sprawie podobną intuicję. Znajdujący się na mostku klinometr wskazywał, że *Titanic* lekko pochyła się dziobem do dołu, a oprócz tego ma przechył na prawo wynoszący około pięciu stopni.

Stojąc w pobliżu przyrządów pomiarowych, Andrews i kapitan Smith wykonywali szybkie obliczenia. Woda w skrajniku dziobowym, potem w przedziale numer 1, w przedziale numer 2, w pomieszczeniu pocztowym, wreszcie w kotłowni numer 6 i numer 5. Wszędzie tam – z wyjątkiem kotłowni numer 5 – woda w ciągu pierwszych dziesięciu minut dotarła do poziomu czternastu stóp powyżej stępki. W oparciu o te informacje można było przypuszczać, że doszło do rozcięcia na długości blisko stu metrów. Pierwszych pięć przedziałów od strony dziobu należało spisać na straty.

Jakie pociągało to za sobą konsekwencje? Andrews błyskawicznie udzielił odpowiedzi na to pytanie: *Titanic* mógł utrzymać się na powierzchni w sytuacji, gdy zalaniu uległy dwa spośród szesnastu wodoszczelnych przedziałów. Mógł też przetrwać zalanie trzech z pierwszych pięciu przedziałów. Nawet gdyby wodą zostały wypełnione pierwsze cztery przedziały, statek nadal zachowałby zdolność utrzymywania się na powierzchni. Jednak – jakby nie liczyć – okręt nie miał szans na przetrwanie, gdy woda znajdowała się już w pierwszych pięciu przedziałach.

Gródź między piątym a szóstym przedziałem sięgała jedynie do poziomu pokładu E. W sytuacji gdy pierwszych pięć przedziałów zostało zalanych, dziób pochylił się już tak bardzo, że woda z przedziału piątego musiała przelać się do szóstego. Po pewnym czasie miał wypełnić się i siódmy – a po nim kolejne. To matematyczna pewność, nic poza tym. Nie było odwrotu.

Mimo tak oczywistych przesłanek podobne informacje nie przestawały szokować. *Titanic* uważano przecież za statek niezatapialny. Nie pisano tak jedynie w broszurach biur podróży. W branżowym magazynie „Shipbuilder”, w specjalnym numerze wydanym w 1911 roku, przedstawiony został znajdujący się na *Titanicu* system przedziałów wodoszczelnych. Według autora artykułu „kapitan mógł – jednym ruchem elektrycznego przełącznika – zamknąć wszystkie drzwi wodoszczelne i na dobrą sprawę zabezpieczyć w ten sposób statek przed groźbą zatonięcia”.

Teraz jednak, choć wszystkie przełączniki zostały przesunięte, Andrews oświadczył, że nie ma to już żadnego znaczenia.

Dla każdego były to trudne do przyjęcia słowa. Kapitan Smith znajdował się jednak w szczególnym położeniu. W wieku pięćdziesięciu dziewięciu lat wyruszył w swój ostatni rejs – *Titanikiem* – po którym miał przejść na emeryturę. Właściwie mógł tę decyzję podjąć już wcześniej, ale zgodnie ze zwyczajem wypływał w dziewiczy rejs każdego nowego statku White Star Line. Zaledwie sześć lat wcześniej, kiedy zakończył tego typu rejs na pokładzie statku *Adriatic*, wypowiedział znamienne – jak się później okazało – słowa: „Nie potrafię sobie wyobrazić okoliczności, w których ten statek mógłby zatonać. Powiem więcej, trudno przypuszczać, żeby mogła go spotkać jakakolwiek poważna katastrofa. Współczesny przemysł stoczniowy wkroczył już w kolejną fazę swojego rozwoju”.

A teraz kapitan Smith stał na mostku dwa razy większego i dwa razy bezpieczniejszego liniowca, którego konstruktor właśnie przekazywał mu informację, że statek nie zdoła utrzymać się na wodzie.

Pięć minut po północy i dwadzieścia pięć minut po gwałtownym wstrząsie pasażerskiego olbrzyma kapitan Smith wydał starszemu oficerowi Wilde'owi polecenie, by przygotowano łodzie do zwodowania. Pierwszy oficer Murdoch miał zająć się pasażerami. Szósty oficer Moody stanął przed koniecznością sporządzenia list, na podstawie których podróźni będą kierowani do odpowiednich łodzi. Czwarty oficer Boxhall został wysłany, żeby obudzić drugiego oficera Lightollera i trzeciego oficera Pitmana. Po wydaniu tych rozkazów kapitan pokonał drogę wzdłuż lewej części pokładu szalupowego, liczącą około dwudziestu metrów, i dotarł do kabiny radiotelegrafistów.

Znajdujący się tam pierwszy radiotelegrafista John George Phillips i drugi radiotelegrafista Harold Bride zdawali się nie rozumieć powagi sytuacji. Mieli za sobą naprawdę ciężki dzień. W 1912 roku komunikacja radiowa wciąż jeszcze jawiła się jako zawodna nowinka techniczna: krótki zasięg, mało doświadczeni radiooperatorzy, trudne do wychwycenia sygnały. Trzeba było korzystać z wielu przekaźników, nieustannie powtarzać sygnał, a eter aż huczał od błahych prywatnych komunikatów. Pasażerowie oszaleli na punkcie tego cudu techniki i nie mogli się powstrzymać od wysyłania wiadomości do bliskich pozostających w domach albo do znajomych podróżujących na innych statkach.

Przez całą niedzielę stos wiadomości przeznaczonych do wysłania nie przestawał rosnać. Podobny widok nadszarpnęłyby nerwy każdego, kto musiał w takich warunkach pracować czternaście godzin na dobę i otrzymywał wynagrodzenie w wysokości trzydziestu dolarów miesięcznie. To był właśnie przypadek Phillipsa. Zbliżał się wieczór, a nadchodzące wiadomości nie przestawały się piętrzyć. I wciąż te zakłócenia... Niecałą godzinę temu – kiedy właśnie udało mu się połączyć z Cape Race – wtrącił się *Californian* z jakąś tam informacją dotyczącą gór lodowych. Ze względu na to, że wiadomość ta została nadana z tak małej odległości, huknęła ona z taką siłą, że Phillipsowi mało nie popękały bębenki. Nic dziwnego, że zareagował dość nerwowo: – Zamknij się, zamknij się! Jestem zajęty. Rozmawiam z Cape Race!

Dzień był na tyle ciężki, że drugi radiotelegrafista postanowił zmienić Phillipsa już o północy, chociaż według planu jego dyżur miał się zacząć dopiero za dwie godziny. Bride obudził się pięć minut wcześniej i wyłonił się zza zielonej kotary, oddzielającej część sypialnianą od „biura”, po czym spytał Phillipsa, jak mu idzie. Ten odpowiedział, że właśnie zakończył połączenie z Cape Race. Bride niemal bezgłośnie wrócił do koi i zdjął piżamę, a Phillips krzyknął za nim, że statek uległ chyba jakimś uszkodzeniom i będą musieli zawrócić do Belfastu.

Kilka minut później Bride, który zdążył się już przebrać, przejął słuchawki radiotelegrafisty. Phillips właśnie zniknął za zieloną kotarą, gdy do kabiny wkroczył kapitan Smith: – Zderzyliśmy się z górą lodową. W tej chwili przeprowadzam inspekcję, żeby ustalić skalę zniszczeń. Proszę pozostać w pełnej gotowości, zapewne będziemy musieli wezwać pomoc, ale sygnał wyślemy dopiero, kiedy osobiście wydam polecenie.

Po tych słowach kapitan opuścił kabinę, ale po upływie kilku minut znowu się

pojawił. Tym razem uchylił tylko drzwi i wsunął głowę do pomieszczenia: – Wzywamy pomoc.

Phillips, który zdążył już wrócić na swoje stanowisko, zapytał, czy ma nadać oficjalny sygnał ratunkowy. – Tak, niezwłocznie! – odpowiedział Smith.

Kapitan wręczył radiotelegrafiście kartkę z aktualnymi współrzędnymi *Titanica*. Phillips przejął słuchawki od Bride'a i kwadrans po północy zaczął wystukiwać litery CQD – w owym czasie był to powszechny sygnał służący do wzywania pomocy na morzu – a następnie skrót MGY, czyli kod wywoławczy *Titanica*. Powtarzany sześciokrotnie sygnał przedzierał się przez zimną atlantycką noc.

W odległości dziesięciu mil od *Titanica Groves*, trzeci oficer *Californiana*, siedział na koi radiotelegrafisty Cyryla F. Evansa. Groves był młody, bystry i zawsze interesował się tym, co działo się na świecie. Po skończonej służbie lubił odwiedzać Evansa i śledzić najświeższe wiadomości, jakie pojawiły się w eterze. Sam próbował nawet bawić się radiotelegrafem.

Evans nie miał nic przeciwko temu. Na trzeciorzędnych liniowcach rzadko zdarzali się oficerowie o szerszych zainteresowaniach, a szczególnie tacy, którzy pasjonowali się radiotelegrafią. Gdyby się chwilę zastanowić, trzeba było przyznać, że wśród członków załogi *Californiana* nie znalazłoby się drugiej takiej osoby. Może dlatego Evans chętnie gościł u siebie Grovesa.

Ale tego wieczoru radiotelegrafista stracił ochotę na przyjmowanie odwiedzin. Właśnie kończył ciężki dzień pracy, ale nie miał zamiennika, który mógłby go zastąpić. Ponadto, około godziny 23.00, został dość opryskliwie potraktowany, kiedy próbował nawiązać łączność z *Titanikiem*, żeby przekazać jego załodze ostrzeżenie dotyczące lodu, z powodu którego *Californian* musiał przerwać swój rejs. Trzydzieści minut później – w chwili, kiedy kończyła się jego służba – Evans natychmiast zdjął słuchawki. Padał na twarz i nie miał ochoty rozmawiać z kimkolwiek. Groves jednak znalazł w sobie tyle odwagi, żeby rozpocząć rozmowę:

- Radiooficerze, z jakimi statkami rozmawiałeś?
- Tylko z *Titanikiem*.

Evans nie zadał sobie nawet trudu, żeby podnieść wzrok znad magazynu, który czytał.

Informacja ta nie zdziwiła Grovesa. Przypomniał sobie, że kiedy zwrócił uwagę kapitana na dziwny liniowiec, który zatrzymał się w pobliżu ich statku, dowódca powiedział: – To musi być *Titanic*. Płynie w dziewiczy rejs.

Groves włożył zatem słuchawki i przystąpił do poszukiwania ciekawszych nowin. Ostatnio zrobił w tej materii niemałe postępy i samodzielnie potrafił odebrać proste komunikaty. Tego dnia popełnił jednak szkolny błąd. Radiotelegraf *Californiana* był wyposażony w detektor magnetyczny wprawiany w ruch przez sprężynę. Groves jej nie nakręcił.

Po bezowocnych próbach połączenia się z kimkolwiek oficer poddał się i zrezygnowany odłożył słuchawki. Następnie opuścił kabinę w nadziei, że zdoła jeszcze znaleźć jakieś żywsze towarzystwo. Był kwadrans po północy.

## ROZDZIAŁ TRZECI

### Nawet Bóg nie potrafiłby zatopić tego statku



Drzwi do kwatery kucharzy otworzyły się z hukiem, uderzając w żelazną koję pomocnika piekarza Charlesa Burgessa. Mężczyzna natychmiast się obudził i zobaczył stojącego w progu drugiego stewarda George'a Dodda. Był on zazwyczaj wesołym członkiem załogi, ale teraz na jego twarzy malowała się powaga. Po chwili w pomieszczeniu dało się słyszeć krzyk: – Wstawać, panowie, toniemy!

Następnie Dodd ruszył do kwatery kelnerów, gdzie zastał stewarda salonowego Williama Mossa, który zaczął już budzić śpiących tam ludzi. Większość z nich była w bardzo dobrym nastroju, śmiali się i żartowali. Wtedy wkroczył tam Dodd i podniesionym głosem oznajmił: – Wszyscy wstawać! Nikt tu nie zostaje!

Kiedy już to ogłosił, skierował się szybko do pomieszczenia przeznaczonego dla stewardów. Po drodze na korytarzu zauważył Wittera, stewarda z palarni, który słuchał informacji przekazywanych przez cieślę Hutchinsona: – Pieprzony przedział pocztowy jest pełen wody.

Moss podszedł do nich i dodał: – Jim, to poważna sprawa.

Pierwsze ostrzeżenia zbywano żartami, ale teraz nikomu już nie było do śmiechu. Członkowie załogi zaczęli podnosić się z koi. Piekarz Burgess nie mógł się dobudzić. Ubierając się, pamiętał wprawdzie o spodniach i koszuli, ale zapomniał o kamizelce ratunkowej. Walter Belford przywdział spodnie i biały kubrak piekarza, ale pominął bieliznę. Steward Ray zachowywał się bardziej opieszale – zarzekał się, że nerwy w tej sytuacji są mu obce, ale ostatecznie oświadczył, że decyduje się na strój plażowy. Steward Witter w momencie, gdy skończył się ubierać, zaczął wypełniać kieszenie



papierosami. Ponadto postanowił zabrać czepek noworodka, należący do jego pierwszego dziecka – nigdy się z nim nie rozstawał. Gdy już miał papierosy i czepek, ruszył wraz z tłumem mężczyzn do przejścia służbowego i pospieszył w kierunku szalup.

Daleko od tych wszystkich wydarzeń, w pobliżu dziobu, pomocnik palacza Samuel Hemming ułożył się z powrotem na położonej dość wysoko koi. Cieszył się, że sykk dobiegający ze skrajnika dziobowego nie oznacza poważnego zagrożenia. Miał właśnie zapaść w sen, kiedy w drzwiach pojawił się stolarz okrętowy: – Na twoim miejscu nie kładłbym się do łóżka. Nabieramy wody w zastraszającym tempie, a na boisku do *racketsa*<sup>[5]</sup> wszystko zaczyna pływać.

Chwilę później pojawił się bosman: – Zbierać się, chłopaki. Macie przed sobą nie więcej niż pół godziny życia. Ta wiadomość pochodzi od pana Andrewsa, ale zatrzymajcie ją dla siebie.

Z pewnością wiedzy tej byli pozbawieni podróżni zgromadzeni w palarni przeznaczonej dla pasażerów pierwszej klasy. Rozgrywka brydżowa toczyła się tam w najlepsze. Porucznik Steffannson nadal sączył gorącą lemoniadę. Właśnie nadszedł czas na kolejne rozdanie, kiedy w drzwiach pojawił się jeden z oficerów: – Panowie, proszę założyć kamizelki ratunkowe. Czekają nas kłopoty.

W apartamencie położonym na pokładzie A znajdowała się pani Dodge. Leżała w łóżku, czekając, aż jej mąż, doktor Washington Dodge, asesor z San Francisco, wróci z nowymi informacjami. W pewnym momencie drzwi otworzyły się i doktor wszedł cicho do środka: – Ruth, wypadek wydaje się poważny. Sądzę, że powinnaś jak najszybciej udać się na pokład.

Dwa poziomy niżej, na pokładzie C, pani Smith – zmęczona czekaniem, aż pan Lucien Smith wreszcie zakończy swój obchód statku – udała się w końcu na spoczynek. Nagle zapaliło się światło i kobieta spostrzegła, że mąż stoi przy jej łóżku i uśmiecha się. Po chwili zaczął niespiesznie przedstawiać jej sytuację, w której się znajdowali: – Jesteśmy na północy i doszło do zderzenia z górą lodową. To nie jest wielki problem, ale prawdopodobnie w Nowym Jorku pojawimy się z pewnym opóźnieniem. Prawdę mówiąc, kapitan polecił, żeby wszystkie damy niezwłocznie stawiły się na pokładzie.

Tak to się odbywało. Bez dzwonów i syren. Bez powszechnie ogłoszonego alarmu. Mimo to w ten czy inny sposób wiadomości szybko rozchodziły się po *Titanicu*.

Dla ośmioletniego Marshalla Druwa to było ogromne przeżycie. Początkowo, kiedy został obudzony przez ciotkę i usłyszał, że muszą natychmiast udać się na pokład, zaczął protestować. Nie miał najmniejszej ochoty wstawać, ale pani Drew nie zwracała uwagi na te protesty.

Nie mniej poruszony wydawał się major Arthur Peuchen – a przecież podczas swojej eskapady na pokład zetknął się już z lodowymi odłamkami. Teraz dowiedział się wszystkiego, stojąc na głównych schodach, i nie mógł uwierzyć w to, co usłyszał. Kompletnie zszokowany i roztrzęsiony, udał się do swojej kabiny. Planował zdjąć strój wieczorowy i przebrać się w coś ciepłego.

Wielu podróżnych dowiedziało się o wszystkim z ust stewardów. Na przykład John Hardy, przełożony stewardów z drugiej klasy, sam zaalarmował pasażerów pozostających w dwudziestu – a może nawet w dwudziestu czterech – kabinach.

Za każdym razem stosował tę samą metodę. Otwierał drzwi na oścież i krzyczał: – Wszyscy na pokład z założonymi kamizelkami ratunkowymi! Natychmiast!

W pierwszej klasie odbywało się to nieco uprzejmiej. Pukano. Były to czasy, kiedy na eleganckim liniowcu jednego stewarda przydzielano do ośmiu lub co najwyżej do dziesięciu kabin. Stawał się on dla powierzonych sobie pasażerów kimś w rodzaju kwoki, za którą podążają kurczęta.

Takim stewardem był Alfred Crawford. Przez trzydzieści jeden lat zajmował się wymagającymi pasażerami. Dzięki temu doskonale wiedział, w jaki sposób powinien próbować nakłonić Alberta Stewarda do założenia kamizelki ratunkowej. Kiedy już się z tym uporał, pochylił się, żeby zawiązać sznurowadła będącemu już w podeszłym wieku pasażerowi.

W kabynie C-89 steward Andrew Cunningham pomagał uporać się z kamizelką ratunkową Williamowi T. Steadowi. Wybitny dziennikarz nieśmiało zauważył, że to wszystko wygląda mu na kompletną bzdurę. W kabynie B-84 steward Henry Samuel Etches pracował niczym troskliwy krawiec, starając się dopasować kamizelkę ratunkową do potrzeb Benjamina Guggenheima.

– Protestuję, to będzie bolało – odezwał się król hutnictwa. Po tej sugestii Etches zdjął z niego kamizelkę, poczynił niezbędne poprawki i ponownie założył ją pasażerowi. Guggenheim zapragnął wyjść na pokład w stroju, który aktualnie miał na sobie, ale steward nie dawał za wygraną – było zdecydowanie za zimno. W końcu Guggenheim ustąpił. Etches pomógł mu włożyć gruby sweter i wyekspediował go na górę.

Niektórzy pasażerowie sprawiali jeszcze większe trudności. W kabynie C-78 Etches zastał zamknięte drzwi. Uderzył w nie dość mocno obiema rękami. Wtedy usłyszał męski głos: – Kto tam?

Po chwili jakaś kobieta dodała: – Proszę powiedzieć, o co chodzi.

Etches poinformował ich, jak wygląda sytuacja, i przeszedł do daremnych, jak się po chwili okazało, prób przekonania pasażerów do otworzenia drzwi. Po kilku spędzonych w ten sposób minutach zdecydował się odejść.

W innej części statku problemy z zamkniętymi drzwiami miały zgoła inną naturę: drzwi się zatrzasnęły i grupa pasażerów była zmuszona je wyważyć, żeby uwolnić uwięzionego w kabynie człowieka. Gdy już tego dokonali, pojawił się steward, który poinformował ich, że gdy tylko *Titanic* dopłyne do Nowego Jorku, wszyscy zostaną aresztowani pod zarzutem zniszczenia mienia należącego do linii żeglugowej.

Kwadrans po północy trudno było rozstrzygnąć, czy lepiej do tego wszystkiego podchodzić z dystansem, czy jednak próbować zachować powagę. Wyważać drzwi, by stać się bohaterem, czy też wyważać je i potem stanąć przed sądem. Ostatecznie każdy reagował na swój sposób.

Żona Arhura Ryersona czuła, że nie ma ani chwili do stracenia. Dawno już zrozumiała, że będzie musiała obudzić męża. Teraz myślała tylko o tym, żeby jej rodzina nie została rozdzielona. Musiała przygotować do drogi sześć osób: męża, troje dzieci, guwernantkę i służącą. Dzieci strasznie się ociągały. W końcu pani Ryerson uznała, że nie ma czasu, by walczyć o każdą część garderoby z najmłodszą córką. Zarzuciła jej futrzany płaszcz na koszulę nocną i poleciła, aby ruszyła do wyjścia.

Mary Eloise Smith miała wrażenie, że dysponuje nieograniczonym zapasem czasu.

Powoli i z największą starannością dobierała strój na wszelkie ewentualne sytuacje, które mogła przynieść noc: gruba wełniana sukienka, wysokie buty, dwa płaszcze i wysoki, zrobiony na drutach kaptur. W tym czasie jej mąż wciąż mówił o przyplłynięciu do Nowego Jorku, o przesiadce do pociągu jadącego na południe – w ogóle nie wspominając o górze lodowej. Kiedy oboje wychodzili już na pokład, pani Smith postanowiła jeszcze wrócić po jakąś biżuterię. Pan Smith sprzeciwił się kategorycznie – stwierdził, że rozsądniej będzie nie zawracać sobie głowy błahostkami. W końcu zawarli kompromis: żona zabrała dwa ulubione pierścionki. Zamknąwszy za sobą starannie drzwi, młoda para udała się na pokład łodziowy.

W tamtej chwili każdy dokonywał jakiegoś wyboru. Ludzie decydowali, co ze sobą zabiorą – a decyzje te wskazywały, w jakim stanie się wtedy znajdowali. Adolf Dyker wręczył żonie niewielką torebkę na ramię, a w niej dwa złote zegarki, dwa pierścionki z diamentem, szafirowy naszyjnik i dwieście koron szwedzkich. Edith Russell miała przy sobie zabawkę – grającą świnkę (odtwarzała ona melodię tańca *maxixe*). Stewart Collett, młody student teologii podróżujący drugą klasą, wziął na pokład Biblię, z którą – zgodnie z obietnicą daną bratu – postanowił nie rozstawać się aż do ich ponownego spotkania. Lawrence Beesley wypchał kieszenie marynarki Norfolk książkami, które zwykł czytać przed snem. Norman Campbell włożył do kieszeni dwie rzeczy: rewolwer i kompas. Steward Johnson, przygotowujący się teraz do czegoś zupełnie innego niż „jeszcze jeden rejs do Belfastu”, schował pod bluzą cztery pomarańcze. Pani Bishop zostawiła w kabinie biżuterię wartą jedenaście tysięcy dolarów, po czym zawróciła męża Dickinsona Bishopa, prosząc, żeby przyniósł jej mufkę.

Major Arthur Peuchen przyglądał się blaszanej puszcze leżącej na stole w kabinie C-104. W środku znajdowało się dwieście tysięcy dolarów w obligacjach i sto tysięcy w uprzywilejowanych akcjach. Zastanawiał się, co z tym robić, podczas gdy zdejmował wieczorową marynarkę i zakładał dwie pary długich kalesonów oraz inne ciepłe ubrania.

Potem po raz ostatni rozejrzał się po kabinie: prawdziwe mosiężne łóżko, zamocowana przy ścianie zielona torba z plecionki, w której na czas snu umieszczało się kosztowności, marmurowa umywalka, wiklinowy fotel, sofa z końskiego włosia, wentylator przy suficie, dzwonki i elementy oświetlenia, które na liniowcach zawsze wyglądają, jakby instalowano je po głębokim namyśle.

W końcu podjął decyzję. Zatrzaskał drzwi, zostawiając blaszane pudełko na stole. Po minucie jednak zawrócił. Chwycił spinkę, która przynosiła mu zwykle szczęście, oraz trzy pomarańcze. Kiedy opuszczał kabinę po raz ostatni, puszka wciąż leżała na stole.

W holu na pokładzie C steward Herbert McElroy starał się przekonywać wszystkich tam zgromadzonych, że w obecnej sytuacji nie powinni stać bezczynnie. W pewnym momencie zwrócił się do przechodzącej tamtędy księżnej Rothes: – Droga pani, proszę się pospieszyć, nie mamy wiele czasu. Wspaniale, że księżna nie pragnie, bym w tej chwili ruszył ratować jej biżuterię, miałem już i takie przypadki.

Pasażerowie opuszczali swoje kabiny i wychodzili na korytarze. Czekający tam członkowie załogi delikatnie ich pospieszali. Jeden ze stewardów kabinowych dostrzegł na korytarzu Margarithę Frölicher. Jeszcze cztery dni temu ucięli sobie

żartobliwą pogawędkę. Rozmawiali o kamizelce ratunkowej, którą steward miał obowiązek umieścić w jej apartamencie. „Przecież ten statek jest niezatapialny” – zauważyła przekornie panna Frölicher. Wtedy Herbert McElroy śmiał się razem z nią i zapewniał, że w tym przypadku chodzi tylko o formalność. Kamizelka z pewnością nie okaże się potrzebna. Steward pamiętał tamtą wymianę zdań. Uśmiechnął się teraz do Margarithy i powiedział:

– Proszę się nie obawiać. Wszystko będzie dobrze.

– Ja się nie obawiam – odpowiedziała. – Cierpię na chorobę morską.

Ludzie kierowali się w swej masie ku szczytowi schodów – w nowej sytuacji stanowili zdeorientowany, przypadkowo uformowany tłum. Jack Thayer szedł w płaszczu, pod którym miał garnitur uszyty z zielonkawego tweedu i pochodzącą z tego samego kompletu kamizelkę, a pod nią, na wszelki wypadek, jeszcze jedną kamizelkę z moherowej wełny. Natomiast Robert Daniel, bankier z Filadelfii, miał na sobie jedynie wełnianą piżamę. Pani Cavendish ubrana była w szlafrok i płaszcz męża, żona Johna C. Hogebooma narzuciła futro na koszulę nocną, a Ada Clark opuściła swą kabinę tylko w koszuli nocnej. Pani Dodge nie zadała sobie trudu, żeby przywdziać pończochy, zanim zdecydowała się włożyć wysokie buty, których cholewy teraz opadały, ponieważ znajdujące się na nich guziki pozostały niezapięte. Za to pani Astor wyglądała wspaniale w swej jasnej sukni. Pani Brown – ekscentryczna milionerka z Denver – była ubrana równie stylowo. Tego dnia wybrała czarny dwuczęściowy kostium z welwetu z biało-czarnymi, wykonanymi z jedwabiu klapami.

Stroje wielu dam odzwierciedlały wpływ automobilizmu na ówczesną modę. Twarz żony C.E. Henry’ego Stengela przysłaniała woalka starannie przypięta do zdobionego motywami florystycznymi kapelusza. Natomiast madame de Villiers postanowiła włożyć wełniany płaszcz do jazdy samochodem wprost na koszulę nocną, a na nogach miała tylko kapcie.

Alfred von Drachstedt, dwudziestoletni młody człowiek pochodzący z Kolonii, ubrał się jedynie w sweter i spodnie, porzucając swą nową, wartą dwa tysiące sto trzydzieści trzy dolary garderobę, która obejmowała między innymi komplet lasek i wieczne pióro. Ten ostatni element von Drachstedt uważał za szczególny przejaw wytworności.

W drugiej klasie także panował zamęt, ale jeżeli chodzi o eleganckie stroje, sytuacja przedstawiała się nieco gorzej. Albert Caldwell wraz z żoną wracali z Syjamu, gdzie prowadzili w Bangkoku wykłady na Uniwersytecie Katolickim. Po drodze zdążyli kupić w Londynie nowe stroje, ale tego wieczoru włożyli stare i znoszone ubrania, a ich maleńki syn Alden był zawinięty w koc. Elizabeth Nye szła w prostej spódnicy, płaszczu i pantoflach. A Charlotte Collyer nie skupiała się tego dnia na układaniu włosów, tylko przewiązała je wstążką z tyłu głowy. Na ramionach jej ośmioletniej córki Marjorie spoczywał pled stanowiący część wyposażenia kajuty. Pan Collyer niemal w ogóle nie skupiał się na problemie doboru stroju, ponieważ sądził, że nie wychodzi na długo. Postanowił nie brać nawet zegarka, który zostawił na poduszce w kabinie.

W trzeciej klasie wielu podróżnych znalazło się w dość trudnym położeniu, ponieważ kompania White Star Line, hołdując ówczesnemu modelowi moralności, przydzielała samotnie podróżującym mężczyznom i znajdującym się w podobnej sytuacji kobietom kwatery usytuowane na dwóch krańcach statku. Ze względu na to

mężczyźni śpiący w części dziobowej śpieszyli teraz do części rufowej, żeby towarzyszyć poznanym podczas rejsu dziewczętom.

Katherine Gilnagh, młoda i zadziorna Irlandka, która nie skończyła jeszcze szesnastu lat, usłyszała nagle pukanie do drzwi. Stał w nich młody człowiek, który tego dnia zrobił na niej niemałe wrażenie. Zwróciła na niego uwagę, gdy grał na dudach. Teraz ten sam człowiek kazał jej wstawać, ponieważ coś niepokojącego działo się ze statkiem. Anna Sjöblom, osiemnastoletnia Finka, która docelowo miała dotrzeć na Wybrzeże Północno-Zachodnie, obudziła się, kiedy pewien młody Duńczyk przyszedł ostrzec nowo poznaną dziewczynę, która dzieliła z nią kajutę. Przyniósł kamizelkę ratunkową także dla Anny i zaczął ją namawiać, żeby wraz z innymi pospieszyła na pokład. Finka jednak cierpiała na chorobę morską i zdawała się nie przejmować panującym wokół zgiełkiem. W końcu, choć nadal czuła się okropnie, skapitulowała. Kamizelkę ratunkową pomógł Annie założyć jej szkolny kolega Alfred Wicklund.

Jeden z podróżujących *Titanikiem* młodych mężczyzn znalazł się w doprawdy niełatwej sytuacji. Był nim Olaus Abelseth, dwudziestosześcioletni Norweg zmierzający do Dakoty Południowej, w której jako osadnik miał przejąć nadaną mu ziemię. Stary przyjaciel jego rodziny powierzył mu opiekę nad szesnastoletnią córką, prosząc, by Olaus opiekował się nią w czasie podróży aż do chwili, gdy oboje dotrą do Minneapolis. Ale podczas gdy Norweg przedzierał się w kierunku rufy, korzystając z przejścia służbowego ciągnącego się wzdłuż pokładu E, Minneapolis wydawało się miejscem wyjątkowo odległym.

Abelseth znalazł wreszcie powierzoną jego opiece dziewczynę w głównym holu dla pasażerów trzeciej klasy na pokładzie E. Razem z nią, swoim szwagrem, kuzynką i jeszcze jedną młodą damą ruszył schodami w kierunku nadbudówki rufowej położonej na krańcu statku.

Na zewnątrz kłębiły się tłumy pasażerów, a noc była przeraźliwie zimna. Podróżni z każdej z klas instynktownie pozostawali na przypisanych sobie pokładach: ci z pierwszej klasy w środkowej części statku, pasażerowie z drugiej klasy znajdowali się nieco dalej w kierunku rufy, a ludzie, którzy wykupili rejs trzecią klasą, ulokowali się na pokładzie studniowym albo w okolicach rufy. Wszyscy stali w pełnej napięcia ciszy, czekając na dalsze polecenia. Cały czas ufali załodze, ale na ich twarzach zaczynał malować się niepokój. Przyglądali się sobie wzajemnie z pewnym rozbawieniem, zastanawiając się, jak wyglądają poszczególni pasażerowie w kamizelkach ratunkowych. Niektórzy próbowali nawet żartować, ale i oni wydawali się zrezygnowani.

– No – odezwał się Clinch Smith na widok przechodzącej obok niego dziewczyny, która niosła na rękach małego szpica – chyba temu pieskowi też powinniśmy założyć koło ratunkowe.

– Proszę przymierzyć – zwrócił się do Very Dick jakiś mężczyzna, zapinający jej kamizelkę ratunkową. – To ostatni krzyk mody. Wszyscy je teraz noszą.

– Nawet jeżeli nie będzie pani musiała tego używać, to przynajmniej ochroni panią przed zimnem – wyjaśnił kapitan Smith żonie Alexandra T. Comptona z Nowego Orleanu.

Około wpół do pierwszej w nocy pułkownik Gracie wpadł na Freda Wrighta,

pracującego na *Titanicu* trenera squasha. Przypomniał sobie, że zarezerwował wcześniej klatkę do gry na 7.30 rano, Gracie zażartował: – Może powinienem odwołać rezerwację?

– Tak byłoby chyba najlepiej – odpowiedział Wright.

W jego głosie słyhać było rezygnację i przygnębienie. Zadziwiające wydawało się to, że w ogóle zareagował na tak postawione pytanie. Wiedział przecież doskonale, że w klatce do squasha woda sięgała już po sufit.

W jasno oświetlonej siłowni, znajdującej się tuż obok pokładu łodziowego, na służących do ćwiczeń koniach mechanicznych siedzieli obok siebie państwo Astorowie. Włożyli już wcześniej kamizelki ratunkowe, a trzecią, dodatkową, pan Astor trzymał na kolanach. Dla zabicia czasu postanowił rozciąć ją lekko scyzorykiem, żeby pokazać żonie jej budowę.

Podczas gdy pasażerowie oddawali się żartom, rozmowom, a przede wszystkim czekali na dalszy rozwój wydarzeń, członkowie załogi w pośpiechu zajmowali pozycje. Na pokładzie łodziowym znajdowało się teraz wielu marynarzy, stewardów, palaczy i wezwanych z dołu kucharzy.

Zadziwiająco późno przybył na wyznaczone miejsce piąty oficer Harold Godfrey Lowe. Tego porywczego młodego Walińczyka niełatwo było okiełznać. Kiedy skończył czternaście lat, ojciec postanowił oddać go na terminowanie pewnemu liverpoolskiemu przedsiębiorcy, ale Lowe oświadczył, że „nie będzie pracował za darmo dla obcego człowieka”. Uciekł wtedy i rozpoczął życie na morzu, które od razu przypadło mu do gustu: szkunery, ożaglowanie rejowe, pięć lat na parowcach wzdłuż wybrzeży Afryki Zachodniej...

Teraz, w wieku dwudziestu ośmiu lat, po raz pierwszy płynął przez Atlantyk. Tamtej niedzielnej nocy nie pełnił służby. W trakcie zderzenia spał, a obudziły go dopiero głosy dochodzące do jego kabiny z pokładu łodziowego. Wyjrzał przez iluminator i spostrzegł, że wszyscy mają na sobie kamizelki ratunkowe. Czym prędzej się ubrał i wybiegł na zewnątrz, żeby włączyć się do akcji ratunkowej. Nie był to wymarzony początek tego typu działań, ale – jak tłumaczył w późniejszym czasie amerykańskiemu senatorowi o nazwisku Smith: – Trzeba pamiętać, że my tam nigdy nie mamy za dużo snu, więc kiedy już uda nam się zasnąć, to śpimy jak zabici.

Drugi oficer Charles Herbert Lightoller też się spóźnił, ale z całkiem innego powodu. Podobnie jak Lowe w chwili zderzenia był po służbie i spał w swojej kabynie. W momencie, gdy się obudził, bez chwili zwłoki ruszył boso na pokład łodziowy. Chciał zobaczyć, co się stało. Niczego jednak nie był w stanie dojrzeć ani za lewą, ani za prawą burtą. Jedynie po prawej stronie mostku zauważył sylwetki dwóch osób: kapitana Smitha i pierwszego oficera Murdocha. Oni także wpatrywali się w ciemność, którą mieli przed sobą.

Lightoller wrócił do swojej kabiny i zaczął zastanawiać się nad tym, co przed chwilą zobaczył. Nie ulegało wątpliwości, że coś niepokojącego musiało stać się ze statkiem. Najpierw nastąpił wstrząs, potem zatrzymały się silniki, ale gdy to się wydarzyło, Lightoller był już po służbie. Teraz powinien czekać, aż zostanie wezwany. Sam, bez rozkazu, nie miał prawa nic zrobić. Jedyne, co mu w tej sytuacji pozostało, to czekać w miejscu, gdzie łatwo będzie go znaleźć. Lightoller postanowił zatem wrócić do łóżka. Leżał, ale nie przestawał czuwać...

Minęło pięć, piętnaście, a potem trzydzieści minut. Słyszał teraz odgłos wypuszczanej z kominów pary, krzyki, szczękanie sprzętu używanego do obsługi szalup. Ale zgodnie z przepisami wciąż trwał w miejscu, gdzie można go było łatwo znaleźć.

Dziesięć minut po północy czwarty oficer Boxhall pojawił się wreszcie w jego kabynie: – Zdajesz sobie sprawę, że uderzyliśmy w górę lodową?

– Zdaję sobie sprawę, że w coś uderzyliśmy – odpowiedział Lightoller, wstając i zaczynając się ubierać.

– W przedziale pocztowym woda sięga na wysokość pokładu D – ciągnął Boxhall, starając się uświadomić rozmówcy, jak poważna jest sytuacja.

Lightollerowi nie trzeba było jednak nic tłumaczyć. Od razu ruszył na pokład. Opanowany, sumienny i rozważny – doskonale wiedział, co w tej sytuacji powinien robić. Stanowił wzór dla każdego oficera.

Na pokładzie łodziowym załoga zaczęła przygotowywać szesnaście drewnianych łodzi ratunkowych. Były one rozmieszczone symetrycznie, po osiem z każdej strony statku – po cztery bliżej dziobu, potem sześćdziesiąt metrów przerwy i po cztery blisko rufy. Te znajdujące się przy lewej burcie miały numery parzyste, a przy prawej – nieparzyste. Im bliżej dziobu, tym niższy numer. Poza tym na pokładzie czekały jeszcze cztery składane szalupy, zwane łodziami Engelhardta. Pasowały one do pustych żurawików po opuszczeniu pierwszych dwóch łodzi od strony dziobowej. Składane szalupy oznaczone były literami A, B, C i D.

Na wszystkich tych łodziach mogło się zmieścić tysiąc sto siedemdziesiąt osiem osób. A w tę niedzielną noc na pokładzie *Titanica* znajdowało się dwa tysiące dwieście siedem osób.

O tej arytmetycznej rozbieżności nie wiedziała żadna z nich. Co ciekawe, świadomość tę posiadali tylko nieliczni członkowie załogi. Można jednak przypuszczać, że nawet gdyby ta informacja była powszechnie znana, mało kto zaprzętałby sobie tym faktem głowę. *Titanic* uważano za okręt niezatopialny. Wszyscy to powtarzali. Kiedy pani Caldwell obserwowała w Southampton, jak tragarze pokładowi wnoszą na pokład bagaże, zapytała jednego z nich: – Czy ten statek naprawdę jest niezatopialny?

– Tak, proszę pani – usłyszała w odpowiedzi. – Nawet Bóg nie dałby rady go zatopić.

Takie zapewnienia sprawiły, że pasażerowie stali spokojnie na pokładzie łodziowym – wprawdzie się nie zamartwiali, ale wydawali się coraz bardziej zdezorientowani. Nie przeszli wcześniej żadnego szkolenia poświęconego ewakuacji z wykorzystaniem szalup. Nie dostali przydziałów do konkretnych łodzi. Choć członkowie załogi dysponowali takimi przydziałami, nikt nie zadawał sobie trudu, żeby sprawdzić, co ma napisane na konkretnej liście. Wszystko odbywało się tu bez planu, ale jakimś cudem członkowie personelu pokładowego umieli przewidzieć, gdzie mogą okazać się potrzebni. Lata dyscypliny, która stanowiła nieodłączny element służby, przynosiły teraz efekty.

Wokół każdej z łodzi uwijały się grupy ludzi, którzy zdejmowali brezentowe pokrowce, usuwali maszty oraz inne niepotrzebne elementy, a na koniec umieszczali w środku latarnie i puszki z sucharami. Inni członkowie załogi pracowali przy żurawikach, instalowali korby i rozwijali liny. Korby – jedna po drugiej – zaczynały się

obracać. Żurawiki skrzypiały, kołowrotki pracowały z piskiem, a łodzie powoli przenosiły się poza burty statku. Wydano parę metrów liny, tak aby każda z szalup zrównała się z poziomem pokładu łodziowego albo pokładem spacerowym A, znajdującym się tuż pod pokładem łodziowym.

Wszystkie te działania szły dość wolno. Drugi oficer Lightoller, odpowiedzialny za to, co działo się przy lewej burcie, chciał działać zgodnie z procedurami, ale hamował go główny oficer Wilde. Kiedy Lightoller poprosił o pozwolenie na przygotowanie szalup, Wilde odpowiedział: „Nie, proszę czekać”.

Lightoller udał się w końcu na mostek i przyjął rozkaz bezpośrednio od kapitana Smitha. Nieco później zwrócił się do oficera Wilde’a z pytaniem, czy może zacząć kierować ludźmi do szalup. I znów Wilde odpowiedział: „Nie”. Wtedy Lightoller raz jeszcze poszedł na mostek, a kapitan ponownie pokiwał głową: „Tak, proszę zacząć od kobiet i dzieci, a następnie opuścić szalupy”.

Lightoller ustawił więc szalupę nr 4 równo z pokładem A, po czym ogłosił, że została ona przeznaczona dla kobiet i dzieci. Wydawało się, że takie rozwiązanie okaże się bezpieczniejsze, niż prowadzenie ludzi na znajdujący się wyżej pokład łodziowy. Pozwalało bowiem ograniczyć ryzyko wypadnięcia pasażerów za burtę. Szalupy znalazły się bliżej poziomu wody, można też było opróżnić pokład łodziowy i przygotować go do kolejnych etapów ewakuacji. Lightoller za późno uświadomił sobie, że znajdujący się na poziomie A pokład spacerowy pozostawał zamknięty, podobnie jak wychodzące nań okna. Niezwłocznie posłano po człowieka, który miał zająć się otwieraniem okien, a drugi oficer przywołał do siebie wszystkich i polecił, żeby ruszyli w kierunku rufy do łodzi nr 6.

Stojąc jedną nogą w szalupie nr 6, a drugą na pokładzie statku, Lightoller wezwał do siebie kobiety i dzieci. Reakcja była daleka od entuzjazmu. Kto bowiem chciałby zamienić miejsce na rozświetlonym *Titanicu* na kilka mrocznych godzin w łodzi wiosłowej? Nawet John Astor wyśmiał ten pomysł: – Jesteśmy tu bezpieczniejsi niż w tamtej łupinie.

Gdy pani White wsiadała do łodzi nr 8, któryś z jej przyjaciół zawołał: – Kiedy będziesz jutro rano wracać, musisz mieć przepustkę. Nie wsiądziesz bez przepustki!

Widząc, że Constance Willard kategorycznie odmawia zajęcia miejsca w łodzi, zirytowany oficer wzruszył w końcu ramionami i powiedział do marynarza: – Nie trać czasu. Pozwól jej odejść, jeśli nie chce wsiadać.

Tamtego wieczoru zadbano też o muzykę, która miała uspić czujność pasażerów. Dyrektor Wallace Henry Hartley zebrał członków orkiestry pokładowej i wkrótce zaczęli grać ragtime’y. Znajdowali się w salonie, gdzie wielu pasażerów oczekiwało na przydział miejsca w szalupach. Później przeszli na pokład łodziowy i ustawili się w pobliżu wejścia na główną klatkę schodową. Wyglądali dość osobliwie – jedni mieli na sobie niebieskie płaszcze stanowiące część umundurowania, inni postanowili włożyć białe marynarki – ale muzyka, którą grali, była wspaniała.

Dołożono wszelkich starań, żeby zapewnić *Titanicowi* najlepszą orkiestrę na Atlantyku. Linia White Star zdołała nawet przejąć Hartleya ze statku *Mauretania*, należącego do konkurencyjnej kompanii Cunard. Pianistę Theodore’a Brailey’a i wiolonczelistę Rogera Bricoux przesunięto z kolei z *Carpathii*.

– No cóż, stewardzie – oznajmili radośnie obaj muzycy Robertowi Vaughanowi,



który obsługiwał ich w trakcie posiłku na *Carpathii*, niewielkiej jednostce Cunarda – niedługo będziemy już pływać na porządnym statku, z porządnym żarciem.

Basista Fred Clark nigdy wcześniej nie grał na statku, ale był za to znany w całej Szkocji jako muzyk koncertowy, więc linia White Star pozyskała także i jego. A pierwszy skrzypek John „Jock” Hume wprawdzie wcześniej nie dawał koncertów, ale jego skrzypce charakteryzowały się radosnym brzmieniem, które pasażerowie wręcz uwielbiali. Tym sposobem zebrano ośmiu muzyków, którzy doskonale wiedzieli, czego się od nich oczekuje. W niedzielną noc, kiedy doszło do zderzenia z górą lodową, grano skoczne, wesołe melodie.

Przy prawej burcie prace szły nieco sprawniej – choć prezes Ismay nie był o tym do końca przekonany. Biegał w tę i z powrotem, pospieszając członków załogi. – Nie mamy ani chwili do stracenia – strofował trzeciego oficera Pitmana, który robił, co mógł, przy łodzi nr 5.

Pitman jednak go zlekceważył: nie wiedział, jak wygląda Ismay i na pewno nie miał teraz czasu na dyskusje z nadgorliwym jegomościem w kapciach. Ale tamten nie zrezygnował i po chwili wydał polecenie, żeby do szalup prowadzić tylko kobiety i dzieci. Tego już było dla Pitmana za wiele. – Rozkazy wydaje dowódca – oświadczył.

Nagle trzeci oficer uświadomił sobie, z kim mógł mieć do czynienia. Ruszył więc do kapitana Smitha. Kiedy dotarł na miejsce, nachylił się nad nim i zapytał, czy powinien wykonywać rozkazy Ismaya. Kapitan odpowiedział krótko: – Proszę kontynuować.

Wracając do łodzi nr 5, Pitman wykrzyknął: – Proszę wsiadać, drogie panie!

Pani Catherine Crosby wraz z córką Harriet została wepchnięta do łodzi zdecydowanym ruchem przez męża, kapitana Edwarda Gifforda Crosby’ego, doświadczonego marynarza z Milwaukee, który przez wiele lat pływał jako szyper po Wielkich Jeziorach. Kapitan Crosby doskonale znał się na swoim fachu. Zaraz po zderzeniu, jeszcze w kabinie, napomniał żonę: „Będziesz tu leżeć i utoniesz!”. Potem oświadczył: – Statek jest poważnie uszkodzony, ale przypuszczam, że przedziały wodoszczelne zdołają utrzymać go na powierzchni.

Teraz wiedział, że nie warto podejmować ryzyka.

Stopniowo do przodu przesuwwały się też inne kobiety: Helen Ostby, F.M. Warren, pani Dodge z pięcioletnim synem, młoda stewardesa... Kiedy nie było już kobiet gotowych do samotnej ewakuacji, wpuszczono do łodzi kilka par. A potem jeszcze kilku samotnych mężczyzn. Przy prawej burcie stosowano przez cały czas tę samą zasadę: najpierw kobiety, ale potem również mężczyźni, pod warunkiem że zostało miejsce w łodzi.

Trochę dalej w kierunku rufy pierwszy oficer Murdoch, który odpowiadał za przebieg ewakuacji przy prawej burcie statku, spotkał się z podobnymi problemami w momencie, gdy zaczęto wprowadzać pasażerów na łódź nr 7. Pierwsza wskoczyła do niej gwiazda filmowa Dorothy Gibson, za którą natychmiast pospieszyła jej matka. Później kobiety nalegały, żeby to samo uczynili ich partnerzy brydżowi William Sloper i Fred Seward. Potem pojawiali się kolejni chętni, aż w łodzi znalazło się dziewiętnaście albo dwadzieścia osób. Murdoch sądził, że nie może dłużej czekać. Trzy kwadransy po północy zdecydował się dać ostateczny sygnał i łódź nr 7 jako pierwsza została opuszczona na wodę.

Potem kazał Pitmanowi zająć się szalupą nr 5 i powiedział, żeby pozostał w pobliżu tylnego trapu. Uścisnął mu dłoń i uśmiechnął się: – Do widzenia, życzę szczęścia.

Szalupa nr 5 zaskrzybiała, po czym ruszyła w dół, powoli zbliżając się do lustra wody. Bruce Ismay niemal wychodził z siebie. – Opuszczać! Opuszczać! Opuszczać! Opuszczać! – wykrzykiwał. Jedną ręką zataczał w powietrzu ogromne koła, a drugą trzymał się żurawika.

– Jeśli zejdzie mi pan z drogi, to może zdołam coś zrobić! – wybuchnął piąty oficer Lowe, który zajmował się obsługą żurawika. – Chce pan, żebyśmy szybko opuszczała? Mam ich wszystkich utopić?

Ismay strasznie się zmieszał. Odwrócił się bez słowa i ruszył w kierunku dziobu, gdzie znajdowała się łódź nr 3. Starsi członkowie załogi głęboko westchnęli. Byli przekonani, że impulsywne zachowanie Lowe'a stanowiło najbardziej dramatyczne wydarzenie, do którego mogło dojść w tym momencie. Piąty oficer nie może bowiem bezkarnie krzyknąć na prezesa zarządu kompanii żeglugowej. Nie mieli wątpliwości, że gdy tylko dopłyną do Nowego Jorku, przyjdzie czas na odwet.

W tym momencie niemal wszyscy wierzyli, że zdołają dotrzeć do Ameryki. W najgorszym wypadku miały ich tam po prostu zabrać inne statki.

– Peuchen, ten statek wytrzyma jeszcze co najwyżej osiem godzin – odezwał się Charles M. Hays, widząc, że major postanowił zaangażować się w prace prowadzone przy łodziach. – Dowiedziałem się tego właśnie od jednego z najbardziej doświadczonych ludzi morza, pana Crosby'ego z Milwaukee.

Monsieur Gatti, *maitre* okrętowej restauracji francuskiej *à la carte*, także zachował absolutny spokój. Stał samotnie na pokładzie łodziowym i wyglądał jak uosobienie godności, z jaką dżentelmen powinien zmagać się z przeciwnościami losu: na głowie miał cylinder, torbę trzymał w ręku, a starannie ułożony koc spoczywał na jego ramionach.

Lucian Smith i Sleeper Harper wraz z towarzyszącymi im żonami prowadzili spokojną rozmowę w siłowni znajdującej się w pobliżu pokładu łodziowego. Przeznaczonych do ćwiczeń mechanicznych koni nikt już nie dosiadał – państwo Astorowie udali się najwyraźniej w inne miejsce. Nikt też nie ćwiczył na zwykle popularnych rowerach przeznaczonych do treningu stacjonarnego. Pasażerowie lubili na nich jeździć, pedałując zgodnie z rytmem, który wyznaczał ruch czerwonych i niebieskich wskazówek przesuwających się po tarczy dużego białego zegara. Nie ulegało wątpliwości, że sala, w której podłoga została wyłożona jasnym linoleum i w której znajdowały się wygodne wiklinowe fotele, była znacznie przyjemniejsza niż pokład łodziowy. Dodatkowy atut tego pomieszczenia stanowiło ogrzewanie, a przecież nikomu się w obecnej sytuacji nie spieszyło.

Na pokładzie A, w pustej niemal palarni, przy jednym ze stołów siedziało czterech mężczyzn. Archie Butt, Clarence Moore, Frank Millet i Arthur Ryerson próbowali najwyraźniej uniknąć zgiełku panującego na pokładzie łodziowym.

W położonej znacznie niżej części statku mechanik Thomas Ranger zaczął właśnie wyłączać czterdzieści pięć elektrycznych wentylatorów znajdujących się w maszynowni. Myślał o tych, które przyjdzie mu naprawiać nazajutrz. W tym czasie elektryk Alfred White, który na co dzień zajmował się prądnicami, parzył kawę przy swoim stanowisku pracy.

Na rufie *Titanica* kwatermistrz George Thomas Rowe nadal samotnie pełnił wachtę. Chodził w tę i z powrotem. Minęła już godzina, odkąd w burtę statku uderzyła góra lodowa. Rowe jednak nikogo nie widział ani niczego nie słyszał. W pewnym momencie ze zdziwieniem spostrzegł, że za prawą burtą dryfuje szalupa ratunkowa. Widząc to, niezwłocznie połączył się z mostkiem, chcąc sprawdzić, czy wiedzą tam, że łódź została opuszczona na wodę. W odpowiedzi na zadane przez niego pytanie ktoś pełnym niedowierzania głosem próbował ustalić, z kim ma do czynienia. Rowe pospieszył z wyjaśnieniami i dopiero wtedy na mostku uświadomiono sobie, że wszyscy zapomnieli o kwatermistrzu. Polecono mu, żeby wziął rakiety i natychmiast stawił się na mostku. Rowe zszedł na niższy pokład, zabrał stamtąd blaszane pudło z dwunastoma raketami i ruszył z powrotem na górę. O tym, co się wydarzyło, dowiedział się jako ostatni na statku.

Inni wiedzieli o tym aż za dobrze. Stary doktor O'Loughlin szepnął do stewardesy Mary Sloan: – Moje dziecko, to wszystko idzie w bardzo złym kierunku.

Stewardesa Annie Robinson stała w pobliżu pomieszczenia pocztowego i obserwowała, jak szybko na pokładzie F przybrywa wody. Zastanawiała się też, co należy zrobić z walizką porzuconą na korytarzu przez któregoś z pasażerów. W pewnej chwili minął ją cieśla Hutchinson trzymający w ręku specjalną linę służącą do sprawdzania głębokości. Wydawał się oszołomiony, przygnębiony, a także wyjątkowo zdenerwowany. Niedługo potem na pokładzie A panna Robinson przypadkiem wpadła na Thomasa Andrewsa, który powitał ją niczym zagniewany rodzic:

- Chyba już pani mówiłem, że trzeba założyć pas ratunkowy!
- Tak – odpowiedziała – ale wydawało mi się, że to nie wypada.
- Niech się pani nie przejmuję. Proszę założyć pas i go nie zdejmować. W ten sposób da pani przykład pasażerom.
- To nie wygląda najlepiej.
- Niech pani założy... Niech pani założy ten pas, jeśli pani życie miłe.

Andrews miał świetny kontakt z ludźmi. Rozumiał ich potrzeby. Ten czarujący i energiczny mężczyzna był wszędzie i każdemu służył pomocą. Ludzie obdarzali go wielkim zaufaniem i zawsze stosowali się do jego rad. A on do każdego podchodził inaczej, kierując się przy tym imponującą empatią. Gadatliwemu stewardowi Johnsonowi powiedział po prostu, że wszystko będzie dobrze. Albertowi Dickowi i jego żonie, swym przypadkowym towarzyszą, z którymi dzielił stół w restauracji, wyjaśnił: – W dolnych partiach kadłub jest cały poszarpany, ale statek nie zatoni, jeśli tylko tylne grodzie wytrzymają.

Z kolei świetnie wykwalifikowanej stewardesie Mary Sloan powiedział: – Sytuacja jest bardzo poważna, ale proszę zachować spokój. Obawiam się wybuchu paniki.

Johna B. Thayera, któremu bezgranicznie ufał, poinformował, że „nie daje statkowi wiele więcej niż godzinę”.

Niektórym członkom załogi żadne wyjaśnienia nie były potrzebne. Mniej więcej trzy kwadransy po północy mat John Poingdestre opuścił pokład łodziowy – chciał przynieść sobie kalosze. Znajdowały się one w dziobówce na pokładzie E. W momencie, gdy ruszał już w drogę powrotną, zawałiła się nagle drewniana ściana oddzielająca należącą do niego kwaterę od przestrzeni przeznaczonej dla pasażerów

z trzeciej klasy. Ocean wdarł się do środka i Poingdestre musiał brnąć przez sięgającą mu do pasa wodę.

Również na pokładzie E, tylko nieco dalej w kierunku rufy, pojawił się steward restauracyjny Ray, który postanowił udać się do swojej kwatery, żeby zabrać stamtąd ciepły płaszcz. Wracął, idąc przez „Scotland Road”, w stronę głównych schodów. Próżno było tam szukać teraz tłoczących się palaczy i pasażerów trzeciej klasy. Szerokie przejście służbowe pozostawało puste, a jedyny odgłos, jaki się w nim rozlegał, stanowił chłopot wody płynącej w kierunku dziobu.

Dalej w kierunku rufy zastępca drugiego stewarda Joseph Thomas Wheat zbiegał na dół po jakieś kosztowności, które chciał zabrać ze swojej kabiny znajdującej się po lewej stronie pokładu F. Kwatera Wheata sąsiadowała z łaznią turecką ciągiem imponujących pomieszczeń utrzymanych w jaskrawych kolorach, zaprojektowanych w stylu, który stanowił pomost między epoką wiktoriańską a erą Rudolpha Valentino. Pokryta mozaiką podłoga, niebiesko-zielone kafle zdobiące ściany, pozłacane belki na matowym, utrzymanym w czerwieniach suficie, słupki obłożone rzeźbionym drewnem tekowym – wszystkie te elementy były całkowicie suche.

Kiedy jednak Wheat przeszedł kilka metrów korytarzem i znalazł się już na schodach, jego oczom ukazał się dziwny widok: wąski strumień wody spływał z położonego wyżej pokładu E. Wydawał się płytki – jego głębokość wynosiła zaledwie pół centymetra – tyle, by obcas butów mogły się w nim całkowicie zanurzyć. Wheat szedł, rozchlapując wodę, a w momencie, gdy znalazł się już na górze, spostrzegł, że strumień płynie od strony dziobu.

Wtedy zrozumiał, co musiało się wydarzyć: woda gromadząca się w części dziobowej pokładu F podniosła się aż do poziomu pokładu E, dokąd nie sięgały grodzie, i teraz wpływała do następnego przedziału wodoszczelnego, który znajdował się bliżej rufy.

Kotłownia nr 5 była jedynym miejscem na statku, w którym mogło się wydawać, że wszystko pozostaje pod kontrolą. Po wygaszeniu palenisk główny palacz Barrett wysłał większość swoich ludzi na górę do przydzielonych im szalup. Zostało z nim tylko kilka osób. Miały pomagać mechanikom Harveyowi i Shepherdowi, którzy pracowali przy pompach.

Na prośbę Harveya Barrett podniósł pokrywę studzienki włączowej, która znajdowała się w podłodze po prawej stronie kotłowni. W ten sposób umożliwił mechanikowi dostęp do zaworów służących do regulacji pomp.

Kotłownię wypełniała para wodna powstała po zalaniu palenisk. Członkowie załogi pracowali bez przerwy w rozproszonym świetle własnej łazni tureckiej – niczym ledwo widoczne cienie pośród mgieł.

Niedługo potem Shepherd, przebiegając przez kotłownię, wpadł do odkrytej studzienki i złamał nogę. Harvey, Barrett i palacz George Kemish natychmiast pospieszyli mu z pomocą. Ponieśli poszkodowanego i zabrali go do pompowni stanowiącej wyizolowane pomieszczenie na końcu kotłowni.

Nie było czasu, żeby zrobić dla niego coś więcej, niż tylko zabrać go w bezpieczne miejsce. Zaraz potem jego dobroczyńcy musieli wracać między kłęby pary. Wkrótce nadeszły nowe, pochodzące z mostka kapitańskiego, rozkazy: „Wszyscy do szalup!”. Członkowie załogi kolejno ruszali na górę, a Shepherd nadal leżał w pompowni.

Barrett i Harvey wciąż zmagali się z zaworami, ale niedługo potem nastrój im się poprawił – pompy zaczęły pracować w szybkim, regularnym tempie.

I już mogło się wydawać, że sytuacja została opanowana, gdy nagle do kotłowni z ogłuszającym rykiem wdarł się ocean. Woda wlewała się przez wyrwę powstałą między kotłami a frontową częścią pomieszczenia. Zwaliła się cała gródź wzniesiona między przedziałami nr 5 i 6.

Harvey krzyknął do Barretta, żeby uciekał po drabinie ewakuacyjnej. Barrett ruszył w górę, patrząc, jak woda wiruje tuż pod jego stopami. Harvey natomiast zwrócił się w stronę pompowni, w której leżał Shepherd. Cały czas szedł w jego stronę aż do chwili, gdy zniknął pod powierzchnią wzbierającej wody.

Cisza w kabinie radiotelegrafistów była przerywana jedynie przez chrypiące sygnały telegrafu. Phillips wystukiwał wezwania o pomoc i notował nadchodzące odpowiedzi. Bride wciąż walczył z ubraniami, a poza tym musiał ciągle biegać na mostek.

Dotychczas na pokład *Titanica* napływały same budujące sygnały. Pierwszym parowcem, który odpowiedział, okazał się *Frankfurt* należący do niemieckiej kompanii Norddeutscher Lloyd. Osiemnaście minut po północy nadszedł stamtąd dość suchy komunikat: „Przyjęliśmy... pozostajemy w pogotowiu”. Niestety, nie podano położenia statku. Po upływie zaledwie minuty zareagowało kilka innych jednostek: *Mt. Temple* należący do Canadian Pacific, liniowiec *Virginian* kompani Allan oraz rosyjski *Burma*.

Tę noc wypełniały trzaski nadawanych sygnałów. Statki, które nie mogły nawiązać bezpośredniej łączności z *Titanikiem*, odbierały nadaną z jego pokładu wiadomość od innych jednostek. Informacja ta zataczała coraz szersze kręgi. Na przylądku Cape Race odebrano ją bezpośrednio z *Titanica* i niezwłocznie przekazano w głąb lądu. Na szczycie domu towarowego Wanamaker w Nowym Jorku młody radiotelegrafista David Sarnoff zdołał złapać słaby sygnał i przekazał go dalej. Powoli cały świat zaczynał nasłuchiwać tych wstrząsających doniesień.

Należąca do Cunarda *Carpathia* płynęła na południe z maksymalną prędkością. Nikt na jej pokładzie nie zdawał sobie sprawy, że niedaleko doszło do tak strasznego wypadku. W momencie, gdy Phillips nadawał sygnał CQD, jedyny tamtejszy radiotelegrafista Harold Thomas Cottam szedł właśnie na mostek kapitański. Cottam usiadł ponownie przy aparaturze i starał się jak zwykle wykazywać dobrymi manierami i uczynnością. Czy na *Titanic* nie dotarła wiadomość – zapytywał uprzejmie – że Cape Race ma dla nich kolejną porcję prywatnej korespondencji?

Było dwadzieścia pięć minut po północy, kiedy Phillips wystukał odpowiedź, która miała dać załodze *Carpathii* do zrozumienia, że nie czas na kurtuazję: „Przychodźcie z pomocą. Natychmiast. Uderzyliśmy w górę lodową. To jest CQD. Pozycja 41.46 N, 50.14 W”.

Po tym komunikacie nastąpiła chwila pełnej napięcia ciszy... Potem Cottam zadał pytanie, czy ma przekazać te informacje swojemu kapitanowi. Phillips bez wahania odpowiedział: – Tak. Byle szybko.

Po pięciu minutach nadeszła wyczekiwana na *Titanicu* odpowiedź: *Carpathia* znajdowała się w odległości zaledwie dziewięćdziesięciu trzech kilometrów i „robiła, co w jej mocy”.

Trzydzieści cztery minuty po północy odezwał się *Frankfurt*, oddalony o dwieście

czterdzieści kilometrów. Phillips zapytał: – Czy płyniecie nam pomóc?

*Frankfurt*: – Co się z wami dzieje?

Phillips: – Powiedz swojemu kapitanowi, żeby ruszył z pomocą. Wpadliśmy na lód.

Kapitan Smith zjawił się w kabinie radiotelegrafistów, bo chciał mieć informacje z pierwszej ręki. Właśnie wtedy udało się nawiązać połączenie z *Olimpikiem* – potężnym siostrzanym statkiem *Titanica*. Był on oddalony o osiemset kilometrów, ale jego radiotelegraf miał ogromny zasięg. *Olimpic* mógł koordynować akcję ratunkową na wielką skalę. Poza tym oba statki łączyła silna więź. Phillips nieustannie kontaktował się z *Olimpikiem*, choć przede wszystkim zabiegał o uwagę położonych bliżej jednostek.

– Jaki sygnał pan wysyła? – zapytał Smith.

– CQD – odpowiedział Phillips.

W tym momencie Bride wpadł na doskonały pomysł. CQD był starym, dobrze znanym kodem, ale zgodnie z niedawno przyjętą konwencją międzynarodową miano go zastąpić nowym sygnałem SOS. Sygnał ten był na tyle łatwy do odebrania, że potrafił go wychwycić niemal każdy. Bride powiedział więc: – Nadaj SOS, to nowy sygnał. Być może masz ostatnią okazję, żeby to zrobić.

Phillipsa szczerze rozbawiły te słowa, ale zmienił treść nadawanego komunikatu. Gdy z *Titanica* wysłano pierwszy w historii sygnał SOS, na zegarze w kabinie radiotelegrafistów do pierwszej pozostał już tylko kwadrans.

Z żadnym ze statków, z którymi udało się nawiązać łączność radiową, nie wiązano na *Titanicu* tylu nadziei co z jednostką, której światła widać było wyraźnie z odległości szesnastu kilometrów na lewo od dziobu liniowca. Czwarty oficer Bøxhall wpatrywał się w nie przez lornetkę i w końcu nabrał pewności, że to jakiś parowiec. Podjął więc próbę nawiązania z nim kontaktu za pomocą lampy Morse'a. W pewnym momencie odniósł nawet wrażenie, że ktoś próbuje mu odpowiedzieć. Ale, niestety, nie potrafił zrozumieć treści tego komunikatu i w końcu pomyślał, że ma do czynienia ze światłem odbijającym się od masztu drugiego statku.

Trzeba było podjąć bardziej zdecydowane kroki. Kiedy tylko kwatermistrz Rowe dotarł do mostka, kapitan Smith spytał go, czy przyniósł rakietę. Kiedy Rowe potwierdził, kapitan wydał rozkaz: – Proszę wystrzelić jedną, a potem powtarzać ten manewr co pięć czy sześć minut.

Trzy kwadransy po północy oślepiający błysk rozdarł noc. Pierwszą raketę wystrzelono z prawej części mostka. Poleciała wysoko, zostawiając za sobą maszty i sploty olinowania. W końcu eksplodowała. Wydała głuchy, dochodzący z oddali odgłos, po czym rozerwała się, uwalniając mnóstwo świetlistych białych gwiazd, które wolno opadały na powierzchnię oceanu. W ich niebiesko-białym świetle piąty oficer Lowe dostrzegł – i zapamiętał – zaskoczenie malujące się na twarzy Bruce'a Ismay'a.

Szesnaście kilometrów stamtąd, na mostku parowca *Californian*, stał praktykant James Gibson. Wpatrywał się z zainteresowaniem w dziwny statek, który przypłynął ze wschodu i od godziny nie zmienił położenia. Dzięki lornetce mógł dostrzec boczne światła tej jednostki, a także poświatę nad rufową częścią pokładu. W pewnej chwili wydało mu się, że z tamtej strony podjęto próbę wysłania jakiegoś sygnału za pomocą lampy Morse'a. Starł się odpowiedzieć w ten sam sposób, ale wkrótce zrezygnował. Doszedł do wniosku, że musiały go zmylić odbłaski światła pochodzące ze szczytu

masztu tamtego statku.

Drugi oficer Herbert Stone, przechadzając się po mostku *Californiana*, także przypatrywał się dziwnemu parowcowi. Trzy kwadransy po północy zobaczył nad nim nagły rozbłysk jasnego światła. Dziwne – pomyślał – że statek wystrzelił o tej porze rakiety.

## ROZDZIAŁ CZWARTY

### Idź, a ja tu jeszcze chwilę zostanę



Pasażer drugiej klasy Lawrence Beesley uważał się za szczura lądowego, ale nawet on wiedział, co oznaczają rakiety. *Titanic* potrzebował pomocy – i to tak pilnie, że załoga zdecydowała się wezwać dowolny statek znajdujący się na tyle blisko, by dostrzec wystrzały.

Pozostali pasażerowie przebywający akurat na pokładzie łodziowym również to rozumieli. Nikt już nie żartował, nikt się nie ociągał. Ludzie żegnali się w pośpiechu.

– Nie martw się, moja mała – zawołał Dan Marvin, odprowadzając niedawno poślubioną żonę do łodzi ratunkowej. – Idź, a ja tu jeszcze chwilę zostanę.

Kiedy wsiadała, posłał jej ostatniego całusa.

– Do zobaczenia! – Adolf Dyker uśmiechnął się, po czym pomógł żonie przejść przez górną część nadburcia.

– Bądź dzielna. Cokolwiek się stanie, bądź dzielna – zaklinał żonę doktor W.T. Minahan, cofając się w głąb pokładu razem z pozostałymi mężczyznami.

Turrell Cavendish nie odezwał się ani słowem do pani Cavendish. Poprzestał na pocałunku, przeciągłym spojrzeniu, kolejnym pocałunku... A po chwili zniknął w tłumie.

Mark Fortune wziął od żony kosztowności, a potem wraz z synem Charlesem pożegnał się z panią Fortune i trzema córkami. – Zajmę się nim. Wsiądziemy do następnej łodzi – zapewnił. – Charles, opiekuj się tatą! – zawołała do brata jedna z dziewczynek.

– Walterze, musisz płynąć ze mną – błagała tymczasem żona Waltera D. Douglasa.



– Nie – odpowiedział jej mąż. – Muszę zachować się jak przystało na dżentelmena.

– Trzymaj się majora Butta i pana Moore’a – taką radę usłyszał na koniec od swojej żony. – To rośli, silni mężczyźni, na pewno wyjdą z tego cało.

Niektóre żony w ogóle nie chciały wsiadać do łodzi ratunkowych. Edgar Meyer z Nowego Jorku spierał się z tego powodu z panią Meyer. W pewnym momencie poczuli się na tyle zażenowani tą sceną, że wrócili na dół do kabiny, by prowadzić dalszą dyskusję bez świadków. Ostatecznie ustalili, że zdecydują się na rozłąkę ze względu na dobro dziecka.

Arthur Ryerson musiał narzucić żonie swoją wolę: – Powinnaś słuchać rozkazów. Mówią: „Kobiety i dzieci do łodzi”, więc musisz wsiąść, kiedy nadejdzie twoja kolej. Zostanę tu z Jackiem Thayerem. Nic nam się nie stanie.

Alexander T. Compton Jr. wykazał się podobną stanowczością, kiedy jego matka oznajmiła, że woli poczekać i że nie może go w takiej sytuacji zostawić: – Nie bądź głupia, mamó. Ty i siostra wsiadajcie do łodzi. Nie martw się, poradzę sobie.

Z żoną boje toczył także Lucian Smith. Dostrzegając kapitana, który stał w pobliżu z megafonem, pani Smith doznała nagle olśnienia. Podeszła do niego, zaczęła tłumaczyć, że jest sama na świecie, i zapytała, czy mąż mógłby popłynąć razem z nią. Ale stary kapitan zignorował ją, przyłożył do ust megafon i zawołał: – Kobiety i dzieci przodem!

W tym momencie wtrącił się pan Smith: – Proszę nie zwracać na nią uwagi, panie kapitanie. Dopilnuję, żeby wsiadła do łodzi.

Następnie zwrócił się do żony: – W innej sytuacji nigdy bym cię nie prosił o okazanie mi posłuszeństwa, ale w tym przypadku musisz się podporządkować. Kobiety i dzieci mają iść przodem, to standardowa procedura. Ten statek jest doskonale przygotowany na takie okazje i wszyscy zostaniemy uratowani.

Pani Smith zapytała męża, czy mówi to szczerze, on zaś zdecydowanie potwierdził. Pocałowali się więc na pożegnanie, a kiedy wodowano szalupę, Lucian Smith zawołał do żony: – Trzymaj ręce w kieszeniach. Jest bardzo zimno.

Czasem drobne kłamstwa okazywały się niewystarczające. Żona Emila Taussiga wczepiła się w męża, kiedy załoga rozpoczęła wodowanie łodzi nr 8, w której znajdowała się jej córka. Pani Taussig odwróciła się i krzyknęła „Ruth!”. Chwila nieuwagi wystarczyła: dwaj mężczyźni wyrwali panią Taussig z objęć męża i umieścili ją w szalupie.

Charlotte Collyer odciągało od męża Harveya dwóch marynarzy: jeden złapał ją za ramię, a drugi chwycił w pasie. Kiedy zaczęła się wyrывać, Harvey Collyer zawołał: – Idź, Lottie! Na litość boską, bądź dzielna i idź! Znajdę miejsce w następnej szalupie!

Kiedy Selini Yasbeck zorientowała się, że musi wsiąść do łodzi sama, zaczęła krzyczeć, płakać i domagać się, by pozwolono jej wrócić do męża. Szalupa została jednak opuszczona na wodę, a ona nie zdołała się już z niej wydostać.

Żadne argumenty nie mogły przekonać pani Allison z Montrealu do rozstania się z mężem, Hudsonem J. Allisonem. Nie pomagały namowy ani perswazje. Ich córeczka Loraine stała obok, wczepiona w spódnicę matki.

Do łodzi nie chciała też wsiąść żona Isidora Strausa: – Zawsze pozostawałam u boku męża. Dlaczego miałabym go teraz opuścić?

Istotnie, przebyli razem długą drogę: popioły Konfederacji, niewielka firma

handlująca porcelaną w Filadelfii, przekształcenie domu handlowego Macy's w narodową niemal instytucję, Kongres, a teraz radosny schyłek życia, który stanowił ukoronowanie tej pełnej sukcesów drogi – stanowiska w rozmaitych radach i zarządach, organizacje charytatywne, hobby, podróże. Tej zimy odwiedzili wspólnie Cap Martin, a dziewiczy rejs *Titanica* wydawał im się przyjemnym zwieńczeniem tej wyprawy.

Tego wieczoru Strausowie wyszli na pokład razem z innymi pasażerami. Z początku pani Straus nie wiedziała, co robić. W pewnym momencie przekazała niewielki klejnot swojej służącej Ellen Bird, potem jednak go odebrała. Następnie przeszła na drugą stronę pokładu łodziowego i prawie wsiadła do łodzi nr 8, ale po chwili zawróciła i ponownie dołączyła do pana Strausa. Wreszcie podjęła ostateczną decyzję: – Spędziliśmy razem wiele lat. Tam, dokąd ty idziesz, idę i ja.

Archibald Gracie, Hugh Woolner oraz ich znajomi usiłovali skłonić panią Straus do zmiany decyzji – na próżno. W pewnej chwili Woolner zwrócił się do Isidora Strausa: – Jestem przekonany, że nikt nie będzie protestował, jeżeli starszy dżentelmen taki jak pan wsiądzie do łodzi...

– W żadnym wypadku. Nie zamierzam wsiadać przed innymi mężczyznami – oznajmił stanowczo Isidor Straus, ucinając wszelkie dyskusje. A potem ruszył z żoną w stronę pokładowych leżaków.

Większość kobiet zdecydowała się jednak wsiąść do łodzi: żony odprowadzali mężowie, a samotne damy mężczyźni, którzy postanowili roztoczyć nad nimi opiekę. Była to epoka, w której dżentelmeni spieszyli z pomocą „samotnym damom” już na początku rejsu przez Atlantyk. A tego wieczoru zasady dobrego wychowania okazały się wyjątkowo cenne.

Żonie Williama T. Grahama, ich córce – dziewiętnastoletniej Margaret – oraz guwernantce, pannie Shutes, pomogli wsiąść do łodzi ratunkowej nr 8 Howard Case, londyński dyrektor Vacuum Oil, oraz Washington Augustus Roebling, młody dziedzic stalowego imperium, który postanowił założyć własną firmę i został kierownikiem Mercer Automobile Works w Trenton w stanie New Jersey. Podczas gdy wodowano łódź nr 8, pani Graham obserwowała, jak Case opiera się o reling, zapala papierosa i macha jej na pożegnanie.

Panie Appleton, Cornell i Brown oraz Edith Evans, wracające z rodzinnego pogrzebu, który odbył się niedawno w Wielkiej Brytanii, wzięły pod swoje skrzydła pułkownik Gracie. W tłumie zgromadzonym na pokładzie stracił je jednak z oczu i odnalazł dopiero po dłuższym czasie. Być może stało się tak dlatego, że uwagę pułkownika odciągnęły inne obowiązki: starał się jednocześnie otoczyć opieką Helen Churchill Candee, która siedziała z Graciem przy jednym stole w jadalni pierwszej klasy. Pani Candee wracała właśnie z Paryża. Zamierzała odwiedzić syna, który przeżył wypadek samolotowy. Musiała być niezwykle atrakcyjną kobietą, bo prawie wszyscy dżentelmeni na statku chcieli przyjść jej z pomocą.

Kiedy Edward A. Kent, również zajmujący miejsce przy tym samym stole w jadalni, odnalazł ją po tym, jak statek uderzył w górę lodową, poprosiła go o przechowanie należącej do jej matki kamei z kości słoniowej. Następnie zjawili się Hugh Woolner i Björnström-Steffansson, którzy pomogli pani Candee wsiąść do łodzi nr 6. Woolner pomachał do niej na pożegnanie, zapewniając, że na pewno pomogą jej dostać się

z powrotem na pokład, kiedy sytuacja na *Titanicu* „zostanie opanowana”. Nieco później zjawili się Gracie oraz Clinch Smith, którzy również szukali pani Candee, ale Woolner poinformował ich – zapewne ze złośliwą satysfakcją – że jego podopieczna została już bezpiecznie odeskortowana do łodzi.

Dobrze się stało, bo w międzyczasie wzrosło nachylenie pokładu. Nawet ci, którzy dotąd zachowywali się beztrzesko, zaczęli się teraz niepokoić. Część pasażerów, którzy porzucili wcześniej cały dobytek w kabinach, zmieniła teraz zdanie i postanowiła wrócić po kosztowności. Czekwały ich niezbyt przyjemne niespodzianki. Selini Yasbeck przekonała się, że jej kabina została całkowicie zalana. Gus Cohen przeżył podobne zaskoczenie. Victorine, francuska służąca Ryersonów, spotkała zdecydowanie bardziej niebezpieczną przygodę. Jej kabina nie została jeszcze zalana, ale w czasie, gdy po niej krążyła, usłyszała nagle chrzęst klucza w zamku i uświadomiła sobie, że steward zamykał właśnie drzwi od zewnątrz, chcąc zapobiec kradzieżom. Na szczęście Victorine natychmiast krzyknęła i nie została dzięki temu uwięziona w pomieszczeniu. Postanowiła, że nie będzie dłużej kusić losu, i wróciła na górę z pustymi rękami.

Wszystko wskazywało na to, że czas się kończył. Thomas Andrews krążył między łodziami ratunkowymi, pospieszając kobiety: – Drogie panie, proszę natychmiast wsiadać. Proszę nie tracić czasu na wybieranie szalupy. Niech panie wsiadają!

Zniecierpliwienie Andrewsa wydawało się zrozumiałe. Kobiety jeszcze nigdy nie były tak nieprzewidywalne. Dziewczyna, która wsiadała właśnie do łodzi nr 8, zawołała nagle: „Zapomniałam zdjęcia Jacka, muszę po nie wracać!”. Wszyscy zaczęli protestować, ale ona zdołała wyskoczyć. Po chwili wróciła i została szybko umieszczona w łodzi.

Wszystko toczyło się coraz szybciej, ale mimo to panował niezwykle spokojny. Kiedy drugi oficer Lightoller został poproszony przez starszego oficera Wilde’a o pomoc w przyniesieniu broni palnej, uznał to za stratę czasu. Spełnił jednak polecenie i zaprowadził kapitana Wilde’a oraz pierwszego oficera Murdocha do schowka, w którym ją przechowywano. Wilde podał Lightollerowi broń, uprzedzając: „Może się to panu przydać”. Drugi oficer umieścił broń w kieszeni i czym prędzej wrócił na swoje stanowisko przy łodziach.

Wodowano teraz kolejne szalupy: nr 6 pięćdziesiąt pięć minut po północy, nr 3 o pierwszej, nr 8 o pierwszej dziesiątej. Odprowadzając je wzrokiem, pasażer pierwszej klasy William Carter poradził Harry’emu Widenerowi, żeby i on poszukał sobie miejsca w jednej z szalup. Widener potrząsnął głową: – Zaryzykuję i na razie będę się trzymał statku, Billy.

Część załogi nie wykazywała się tak daleko posuniętym optymizmem. Kiedy zastępca drugiego stewarda Wheat zauważył, że główny steward Latimer włożył kamizelkę ratunkową na płaszcz, przekonał go, żeby wsunął go pod spód – manewr ten miał mu potem ułatwić poruszanie się w wodzie.

Stojący na mostku czwarty oficer Boxhall oraz kwatermistrz Rowe wystrzelili kolejne rakiety. Boxhall nadal nie mógł uwierzyć w to, co się wydarzyło.

– Kapitanie – zapytał. – Czy sytuacja jest naprawdę poważna?

– Pan Andrews daje statkowi godzinę, najwyżej półtorej.

Lightoller dysponował lepszym narzędziem pomiarowym: co jakiś czas podchodził do stromych, wąskich schodów ewakuacyjnych, które prowadziły z pokładu

łodziowego na sam dół statku, aż do pokładu E. Woda powolipełzała w górę, a Lightoller sprawdzał, jaką liczbę stopni zdołała pokonać. Widział wszystko dokładnie, bo światła nie przestały się żarzyć pod bładozieloną wodą. Z jego pomiarów wynikało jedno: czas uciekał. Ewakuacja pasażerów przebiegała coraz szybciej – i coraz bardziej chaotycznie. Pewna ładna Francuzka potknęła się i upadła, próbując wsiąść do łodzi nr 9. Starsza kobieta w czarnej sukni nie zdołała dostać się do szalupy nr 10 i runęła w dół, spadając w przestrzeń między dziobem a burtą statku. Tłum wydał cichy okrzyk przerażenia, ale ktoś zdołał ją w ostatniej chwili złapać za kostkę, a inni pasażerowie wciągnęli kobietę na znajdujący się poniżej pokład spacerowy. Po chwili wróciła na pokład łodziowy, by podjąć jeszcze jedną próbę. Tym razem jej się udało.

Niektórzy tracili zimną krew. Pewna kobieta w podeszłym wieku zrobiła scenę w łodzi nr 9, po czym odepchnęła innych pasażerów i uciekła. Inna dama wpadła w histerię i zaczęła się bezradnie szarpać, usiłując dostać się do łodzi nr 11. Steward Witter stanął na relingu, by jej pomóc, ona jednak straciła równowagę i oboje wpadli do łodzi. W pobliżu szalupy nr 13 jakaś otyła kobieta płakała i prosiła: – Nie każcie mi tam wsiadać. Nie chcę tego robić! Jeszcze nigdy w życiu nie siedziałam w łodzi!

Steward Ray stłumił jej protesty: – Musi pani wsiąść. Proszę się uspokoić!

Nie powiódł się plan, który zakładał, że do części szalup pasażerowie wsiądą z niższego pokładu. Przejście, które miało zostać do tego wykorzystane, było zablokowane. Łodzie odpłynęły, a ludzie, którzy zamierzali do nich wsiąść, pozostali na pokładzie. Kiedy Caldwellowie wraz z kilkorgiem innych pasażerów zeszli niżej i dotarli do zamkniętego przejścia prowadzącego na pokład C, ktoś, kto nie wiedział o całym planie, zamknął za nimi drzwi na klucz. Zdezorientowaną grupę pasażerów dostrzegli nieco później ludzie stojący bezpośrednio nad nimi. Spuścili drabinę i Caldwellowie zdołali w ten sposób wrócić na pokład łodziowy.

Narastał chaos i brakowało odpowiednio przeszkolonych marynarzy. Najbardziej doświadczeni ludzie opuścili już *Titanica*, by dowodzić pierwszymi łodziami ratunkowymi. Innym członkom załogi przydzielono specjalne zadania: gromadzili latarnie, otwierali okna na pokładzie A, wystrzelili rakiety. Przepadło sześciu marynarzy, którzy zeszli na dół, żeby otworzyć jeden z korytarzy. Najprawdopodobniej zostali uwięzieni gdzieś w trzewiach statku. Lightoller postanowił, że zacznie ostrożniej dysponować ludźmi, którzy mu pozostali – przydzielał tylko po dwóch członków załogi na każdą łódź ratunkową.

Zaczęto właśnie opuszczać łódź nr 6, tylko do połowy wypełnioną ludźmi, kiedy jedna z pasażerek krzyknęła w stronę pokładu łodziowego: – Mamy w szalupie tylko jednego marynarza!

– Czy są tu jacyś ludzie z doświadczeniem na morzu? – zawołał Lightoller, patrząc na pasażerów zgromadzonych wokół niego na pokładzie.

– Jeżeli pan chce, mogę wsiąść do łodzi – odezwał się ktoś z tłumu.

– Czy jest pan marynarzem?

– Jestem żeglarzem.

– Jeżeli zdoła pan spuścić się na linie do łodzi, może pan płynąć.

Major Arthur Godfrey Peuchen, wicekomodor Królewskiego Kanadyjskiego Klubu Jachtowego, zjechał na linie do łodzi. Był jedynym mężczyzną, którego tamtej nocy

Lightoller wpuścił na pokład szalupy ratunkowej.

Mężczyźni stojący przy prawej burcie mieli więcej szczęścia. Murdoch pozwalał im wsiadać do łodzi, o ile było w nich miejsce. Francuski lotnik Pierre Maréchal oraz rzeźbiarz Paul Chevré dostali się do szalupy nr 7. Kilku handlowców zatrudnianych przez domy towarowe Gimbelów znalazło się w łodzi nr 5. Kiedy nadszedł czas, by zwodować szalupę nr 3, Henry Sleeper Harper nie tylko dołączył do żony, ale też zabrał ze sobą swojego pekińczyka Sun Yat-sena oraz dragomana Hammada Hassaba, którego poznał w Kairze i zabrał ze sobą dla hecy.

Przy prawej burcie, w cieniu łodzi nr 13, stał niepewnie doktor Washington Dodge. W pewnej chwili zauważył go pracujący w jadalni steward Ray. Steward zapytał, czy żona i syn doktora wsiedli już do łodzi, a Dodge potwierdził. Ray przyjął tę wiadomość z ulgą, bo osobiście interesowały go ich losy. Obsługiwał Dodge'ów, kiedy płynęli w przeciwnym kierunku na pokładzie statku *Olympic*, i to właśnie on przekonał ich, by wybrali się w drogę powrotną *Titanikiem*. W pewnym sensie z jego powodu Dodge'owie znaleźli się na pokładzie... Ray uznał teraz, że nie ma chwili do stracenia, i zawołał: „Proszę szybko wsiadać!”, po czym wepchnął doktora do łodzi.

Do łodzi nr 1 podeszli sir Cosmo Duff Gordon, jego żona oraz jej sekretarka panna Francatelli, którą lady Duff Gordon lubiła nazywać panną Franks. Zapytali Murdocha, czy mogą wsiąść do szalupy. – Och, proszę bardzo, to będzie dla mnie zaszczyt – odpowiedział pierwszy oficer według sir Cosmy (stojącemu w pobliżu obserwatorowi George'owi Symonsowi wydawało się, że Murdoch zawołał tylko: „Tak, proszę wskakiwać!”).

Dwaj Amerykanie – Abraham Solomon oraz C.E.H. Stengel – również zbliżyli się do Murdocha i zostali przez niego wpuszczeni do łodzi. Stengel miał pewne trudności z przedostaniem się przez reling. Ostatecznie wspiął się na niego i zsunął bezwładnie do wnętrza łodzi. Murdoch, człowiek o sprawności godnej teriera, szczerze się roześmiał i skwitował tę scenę następującymi słowami: – To najzabawniejsza rzecz, jaką widziałem tego wieczoru.

Ta część pokładu opustoszała – pozostałe łodzie odpłynęły, a przez ten czas tłum zdążył przenieść się na rufę. Dotychczas do szalupy wsiadło pięciu pasażerów. W końcu Murdoch zdecydował się wpuścić na jej pokład jeszcze sześciu palaczy, a dowódcą uczynił obserwatora Symonsa.

– Oddalcie się od statku, ale pozostaniecie na tyle blisko, żeby móc zawrócić, kiedy wyślemy sygnał – nakazał Murdoch. Po czym machnął do mężczyzn, którzy stali przy żurawikach, dając im znak, żeby rozpoczęli wodowanie łodzi nr 1. Na jej pokładzie mogło zmieścić się czterdzieści osób, ale było ich tylko dwanaście.

Szalupa zaskrzybiała i ruszyła w dół. Obserwował ją z pokładu studniowego mechanik Walter Hurst. Jak wspomina, podsumował ten widok nieco kąśliwie: – Skoro już wodują łodzie, mogliby przynajmniej umieścić w nich trochę ludzi.

W dole, na niższych pokładach, zgromadzili się pasażerowie trzeciej klasy, którzy nie mieli nawet pojęcia, że rozpoczęło się wodowanie szalup. Mrowie mężczyzn i kobiet wirowało u podnóża głównych schodów usytuowanych na rufie statku, na pokładzie E. Czekali tam od momentu, gdy zostali obudzeni przez stewardów. Na początku pojawiły się głównie kobiety i pary małżeńskie, wkrótce jednak dołączyli do nich samotni mężczyźni, którzy docierali tam, taszcząc ze sobą bagaże przez korytarz

„Scotland Road”. Utknęli w tym miejscu wszyscy razem, hałaśliwi i zniecierpliwieni. Zgromadzeni pośród niskich sufitów, nagich żarówek i rozpaczliwie pustych białych ścian, przypominali raczej więźniów niż pasażerów liniowca.

Steward trzeciej klasy John Edward Hart usiłował ich przekonać, że powinni włożyć kamizelki ratunkowe. Nie było to jednak łatwe. Po pierwsze, musiał równolegle zapewniać, że nie istnieje żadne zagrożenie. Po drugie, wielu pasażerów nie znało angielskiego, co znacznie utrudniało komunikację. Tłumacz Muller miał pełne ręce roboty: starał się za wszelką cenę dotrzeć z niezbędnymi informacjami do dziesiątków Finów i Szwedów.

Trzydzieści minut po północy przyszedł z góry rozkaz, by skierować na pokład łodziowy kobiety i dzieci. Ponieważ nie można było liczyć na to, że zdołają samodzielnie odnaleźć drogę, przedzierając się przez labirynt przejść i korytarzy, do których pasażerowie trzeciej klasy nie mieli zwykle dostępu – Hart zdecydował, że zacznie eskortować na górę kolejne grupy. Zanim zdołał podzielić powierzonych sobie ludzi, minęło wiele czasu. W końcu jednak udało mu się wyruszyć z pierwszą grupą w kierunku pokładu łodziowego.

Czekała ich długa droga. Ruszyli w górę do salonu trzeciej klasy, który znajdował się na pokładzie C, przeszli przez pokład studniowy, minęli bibliotekę drugiej klasy i znaleźli się w części statku zajmowanej przeważnie przez pasażerów pierwszej klasy. Skręcili w długi korytarz, przy którym znajdowały się gabinet lekarski oraz prywatny salon oddany do dyspozycji służących pasażerów pierwszej klasy, i wreszcie główną klatką schodową dotarli na pokład łodziowy.

Hart przyprowadził pierwszą grupę do łodzi nr 8 – ale na tym jego zadanie się nie zakończyło. Ledwo zdążył ulokować kobiety w szalupie, a te wyskoczyły z niej i udały się pod pokład, by schronić się przed zimnem.

Kiedy Hart dotarł z powrotem na pokład E, minęła już pierwsza. Od razu zaczął formować kolejną grupę, ale i to nie okazało się łatwe. Wiele kobiet nawet nie chciało słyszeć o tym, że miałyby opuścić dotychczasowe miejsce pobytu, za to niektórzy mężczyźni rwali się, żeby natychmiast ruszać na górę. To jednak, w myśl rozkazów, które obowiązywały w tamtym czasie na statku, nie wchodziło w rachubę.

Wreszcie, po niemałych trudach, steward trzeciej klasy ruszył z następną grupą tą samą drogą co za pierwszym razem. Na pokład wszedł dwadzieścia po pierwszej i skierował się do łodzi nr 15. Nie wrócił już po żadnego z pasażerów trzeciej klasy, ponieważ Murdoch kazał mu wsiąść do łodzi. Około w pół do drugiej Hart odpłynął z drugą grupą przyprowadzoną przez siebie z pokładu E.

Na *Titanicu* nie przestrzegano żadnych procedur. Nie było mowy o jakichkolwiek skoordynowanych czy planowanych działaniach. Pasażerowie trzeciej klasy, którzy nie znaleźli się przy wyjściu z pokładu E, krążyli bezradnie po korytarzach, czekając, aż ktoś wskaże im drogę. Nikt jednak nie zaprzętał sobie nimi głowy. Niektóre drzwi, w normalnych warunkach oddzielające sektory trzeciej klasy od pozostałych części statku, zostały teraz otwarte. Ludzie, którzy zdołali się tamtędy przedostać, kierowali się w stronę wyższych pokładów. Niektórzy docierali w końcu na pokład łodziowy.

Jednak większość drzwi i przejść nadal pozostawała zamknięta. Podróżujący trzecią klasą, którzy zdali sobie sprawę z tego, w jakim niebezpieczeństwie się znaleźli, i próbowali znaleźć drogę do szalup ratunkowych, byli zdani wyłącznie na siebie.

Posuwali się naprzód niczym kolumna mrówek. Niektórzy przeczołgali się pod liną, którą rozciągnięto w poprzek pokładu studniowego, i bez większych trudności dotarli do schodów przeznaczonych dla pasażerów drugiej klasy – a stamtąd do łodzi. Inni zdołali dostać się na znajdującą się na pokładzie B promenadę, tam jednak utknęli, nie mogąc znaleźć dalszej drogi. W akcie desperacji postanowili wykorzystać przeznaczoną dla załogi drabinę ewakuacyjną. Była ona usytuowana w taki sposób, że z jej szczebli można było zobaczyć rozświetlone okna restauracji *à la carte*, w której jadali zwykle pasażerowie pierwszej klasy.

Anna Sjöblom i jej towarzyszka zamierzały właśnie zacząć się wspinać, gdy spojrzały w stronę okien. Panujący tam przepych zrobił na nich ogromne wrażenie: z zachwytem patrzyły na nakryte już na następny dzień stoły ze wspaniałą porcelaną i srebrami. Towarzyszka Anny chciała już wybić szybę, by dostać się do środka, ale panna Sjöblom ją powstrzymała. Tłumaczyła, że kompania żeglugowa mogłaby je potem obciążyć kosztami za powstałe szkody.

Wielu mężczyzn z trzeciej klasy wspinało się inną drabiną ewakuacyjną z pokładu studniowego. Dalej kierowali się zejściówką pierwszej klasy i docierali do łodzi.

Jeszcze inni napierali na okratowane drzwi, domagając się, żeby ich przepuszczono. Kiedy pasażer trzeciej klasy Daniel Buckley brnął po schodach w kierunku przejścia do sektora pierwszej klasy, mężczyzna, który biegł przed nim, został odepchnięty przez strzegącego drzwi marynarza. Rozjuszony pasażer zerwał się na równe nogi i znowu ruszył na górę. Marynarz spojrział na niego z niepokojem, pospiesznie zamknął drzwi na klucz i rzucił się do ucieczki. Niesiony gniewem mężczyzna w jednej chwili sforsował zamek i zaczął gonić oddalającego się członka załogi, wrzeszcząc i grożąc mu zapamiętane. W momencie, gdy drzwi przestały stanowić przeszkodę, dziesiątki pasażerów – w tym Buckley – wdarli się do sektora pierwszej klasy.

Przez inne drzwi bez powodzenia usiłowały przedostać się Kathy Gilnagh, Kate Mullin i Kate Murphy (można było odnieść wrażenie, że wszystkie płynące *Titanikiem* irlandzkie dziewczęta miały na imię Katherine). Nagle pasażer trzeciej klasy Jim Farrell, potężny Irlandczyk pochodzący z tego samego hrabstwa co one, ryknął na strzegącego przejścia marynarza: „Dobry Boże! Człowieku, przepuść te dziewczęta!”. Siła jego głosu okazała się ogromna. Ku zaskoczeniu młodych Irlandek marynarz natychmiast ustąpił.

Poza tymi pasażerami trzeciej klasy, którzy docierali na górę, setki innych błąkały się po pokładzie studniowym, pokładzie rufowym albo bezradnie gromadziły się u podnóża schodów na pokładzie E. Niektórzy szukali schronienia w kabinach. To właśnie w kabine młody Martin Gallagher odnalazł Mary Agathę Glynn i cztery inne zdezorientowane dziewczęta, z którymi podróżowała. Bez chwili zwłoki odprowadził je do łodzi nr 13, po czym wrócił na dół.

Byli też tacy, którzy w tych trudnych chwilach zaczęli się modlić. Kiedy podróżujący trzecią klasą Gus Cohen przechodził obok jadalni przeznaczonej dla pasażerów z jego pokładu, zauważył tam sporą grupę modlących się ludzi. Wielu z nich trzymało w rękach różańce.

Pracownicy restauracji *à la carte* znajdowali się w wyjątkowo trudnym położeniu. Nikt nie miał wątpliwości, że nie byli oni pasażerami, ale nie należeli też do załogi statku, przynajmniej w ścisłym rozumieniu tego terminu. Restauracja nie podlegała bowiem bezpośrednio White Star Line – została oddana w ajencję *monsieur* Gattiemu.

Nie dość, że pracownicy *à la carte* mieli nieokreślony status, to jeszcze byli Włochami i Francuzami – a w tym okresie, w 1912 roku, Anglosasi podchodzili do tych nacji ze szczególną podejrzliwością.

Ludzie ci od samego początku byli pozbawieni szans na przeżycie. Steward Johnson wspomina, że zbili się w ciasną grupę w pobliżu kwater położonych w części rufowej na pokładzie E. Z nich wszystkich na pokład łodziowy dotarli jedynie szef kuchni *monsieur* Gatti i jego pomocnik Paul Maugé, ponieważ nie byli ubrani w stroje służbowe i załoga wzięła ich za pasażerów.

Tymczasem w maszynowni nikt nie zaprzętał sobie głowy problemem ucieczki. Cały czas trwała tam rozpaczliwa walka: ciśnienie pary musiało pozostawać na określonym poziomie, światła miały być zapalone, a pompy nie mogły się zatrzymać. Główny inżynier Bell polecił otworzyć wszystkie grodzie znajdujące się za kotłownią nr 4. Założył, że rozwiązanie to znacznie ułatwi poruszanie się między kotłowniami, a gdy pojawi się w tym miejscu woda, pozostanie wystarczająco dużo czasu, żeby zamknąć grodzie.

Mechanik Fred Scott starał się uwolnić kolegę uwięzionego w przejściu za jedną z grodzi. Mechanik Thomas Ranger wyłączył ostatnie spośród czterdziestu pięciu wentylatorów – zużywały zbyt wiele prądu. Trymer Thomas Patrick Dillon pomógł przenieść z rufy długie przewody ssące, które zostały następnie przyłączone do pompy w kotłowni nr 4 tak, by umożliwić jej dalszą pracę.

Trymer George Cavell zajmował się tymczasem wygaszaniem kotłów. Działania te musiały spowodować dalsze ograniczenie rezerw energii elektrycznej, ale ich celem było zapobieżenie eksplozji, do której bez wątpienia by doszło, gdyby woda wdarła się do kotłowni nr 4. Było mniej więcej dwadzieścia po pierwszej, kiedy Cavell zauważył, że spod metalowych płyt w podłodze zaczyna sączyć się woda. Zaczął pracować jeszcze szybciej. Zatrzymał się dopiero, kiedy woda sięgała mu już do kolan. W momencie, gdy znalazł się prawie na szczycie drabiny ewakuacyjnej, uświadomił sobie, że zapomniał o swoich towarzyszach. Zszedł na dół tylko po to, by przekonać się, że kotłownie już opustoszały. Wtedy z czystym sumieniem ponownie ruszył na górę – tym razem nie zamierzał już wracać.

Większość łodzi ratunkowych zdążyła już odpłynąć. Jedna po drugiej oddalały się od burt *Titanica*, a wiosła uderzały z pluskiem w gładką taflę oceanu. – Nigdy wcześniej nie miałem w ręku wiosła, ale myślę, że dam sobie radę – wyznał jeden ze stewardów żonie J. Stuarta White'a, kiedy wodowano szalupę nr 8.

Wszyscy pasażerowie znajdujący się w łodziach ratunkowych utkwili wzrok w *Titanicu*. Czerń jego wysokich masztów i czterech potężnych kominów wyraźnie odznaczała się na jasnym niebie. Patrzyli na rozświetlone pokłady spacerowe i długie rzędy rozjarzonych iluminatorów. Z szalup widzieli ludzi tłoczących się przy relingu, słyszeli melodię ragtime'u niosącą się w tę spokojną noc. Wydawało się nieprawdopodobne, że cokolwiek może zagrozić parowcowi. A mimo to znajdowali się przecież na oceanie, a statek tonął. Rozświetlony od dziobu do rufy, przypominał zapadający się pod własnym ciężarem tort urodzinowy.

Łodzie niezdarnie oddalały się od burt statku. Części z nich nakazano zatrzymać się w bezpiecznej odległości od *Titanica*, pozostałe zaś miały płynąć w kierunku parowca, którego światła majaczyły gdzieś w oddali. Ta druga grupa właśnie rozpoczęła żmudną



tułaczkę.

Wszystkim wydawało się, że tamten statek znajduje się wyjątkowo blisko. Na tyle blisko, że kapitan Smith wydał załodze szalupy nr 8 rozkaz, by dopłynęła do tamtej jednostki, zostawiła pasażerów i natychmiast zawróciła po kolejnych. Niedługo potem dowódca zapytał kwatermistrza Rowe'a, który obsługiwał wyrzutnię rakiet, czy potrafi nadawać sygnał lampą Morse'a. Rowe odpowiedział, że zapewne dałby sobie z tym radę. Wtedy kapitan oznajmił: – Proszę wezwać ten statek i nadać następującą wiadomość: „Tu *Titanic*. Toniemy, proszę przygotować wszystkie łodzie”.

Choć Boxhall usiłował już wcześniej nawiązać kontakt z pozostającym w zasięgu wzroku statkiem, to Rowe postanowił spróbować jeszcze raz – najwyraźniej liczył na to, że los się do niego uśmiechnie. Kwatermistrz nadal zajmował się raketami, a w przerwach między kolejnymi wystrzałami zaczął nadawać sygnał. Nie doczekał się jednak żadnej odpowiedzi. W pewnej chwili poinformował nawet kapitana, że dostrzegł jakieś światło od strony sterburty. Stary Edward Smith zmrugał oczyma, spojrzął przez lornetkę i uprzejmie poinformował Rowe'a, że musiało mu się wydawać i z pewnością rzuciła mu się w oczy jaśniejsza gwiazda. Docenił jednak zapał młodego kwatermistrza, więc podał mu lornetkę, żeby ten mógł sam się o tym przekonać.

Tymczasem Boxhall posyłał w niebo kolejne rakietki. Wierzył, że prędzej czy później zdołają one zwrócić uwagę załogi widocznego na horyzoncie statku.

Na mostku *Californiana* drugi oficer Stone oraz niedoświadczony marynarz Gibson obserwowali rakietki: na kilka minut przed pierwszą zdążyli naliczyć ich już pięć. Gibson podjął kolejną próbę porozumienia się z nieznaną jednostką przy pomocy sygnałów nadawanych lampą Morse'a, a o pierwszej w nocy raz jeszcze sięgnął po lornetkę i spojrzął w ciemność. W tej samej chwili z *Titanica* wystrzelono szóstą raketkę.

Dziesięć minut po pierwszej Stone zadzwonił do kajuty nawigacyjnej, by poinformować o tym kapitana Lorda, który zapytał: – Czy to któryś z oficjalnie zarejestrowanych sygnałów?

– Nie wiem – odparł Stone. – Ale wygląda mi to na białe rakietki.

Kapitan polecił, by dalej próbował nadać sygnał lampą Morse'a. Nieco później Stone przekazał lornetkę Gibsonowi i powiedział: – Spójrz. To bardzo dziwnie wygląda. Przyjrzyj się jego światłom.

Gibson uważnie przypatrywał się statkowi, który majaczył na horyzoncie. Miał wrażenie, że ten się przechyla. A stojący obok niego Stone zauważył, że czerwone światło burtowe po prostu zniknęło.

## ROZDZIAŁ PIĄTY

### Wydaje mi się, że już po nim, Hardy



Załogi pozostałych statków zdawały się nie rozumieć powagi sytuacji. O pierwszej dwadzieścia pięć *Olympic* nadał wiadomość: „Czy płyniecie na północ, w naszym kierunku?”. Radiooperator Phillips cierpliwie tłumaczył: „Wodujemy szalupy ratunkowe z kobietami i dziećmi”.

Następnie odpowiedział *Frankfurt*: „Czy są przy was jakieś jednostki?”. Zniecierpliwiony Phillips zignorował ten komunikat. Po chwili znowu odezwał się *Frankfurt* z pytaniem o kolejne szczegóły. Tego było już za wiele. Phillips podskoczył z wściekłości i zawołał: „Przeklęty głupiec! »Co u ciebie, staruszkule?«”. Po czym z wściekłością wystukał: „Durnie, pozostawajcie w pogotowiu i trzymajcie się z daleka”.

Od czasu do czasu w kabinie radiowej zjawiał się kapitan Smith. Najpierw ostrzegł, że zaczyna brakować energii elektrycznej... Potem, że statek długo już nie wytrzyma... I wreszcie przyszedł z informacją, że woda wdarła się do maszynowni. Kwadrans przed drugą Phillips nadał rozpaczliwą wiadomość do *Carpathii*: „Płynicie do nas jak najszybciej. Maszynownia zalana”.

Tymczasem Bride narzucił Phillipsowi na ramiona płaszcz, a potem założył mu kamizelkę ratunkową. Gdy chciał zająć się butami, okazało się, że nie będzie to takie proste. Pierwszy radiotelegrafista zapytał, czy na statku zostały jeszcze jakieś szalupy, bo całkiem poważnie zastanawiał się, czy będą mu potrzebne buty.

Po pewnym czasie Phillips poprosił Bride'a, by ten go zastąpił. Postanowił opuścić kabinę radiową i sprawdzić, co się dzieje na zewnątrz. Wrócił, potrząsając głową:

„Sytuacja nie wygląda dobrze”.

I rzeczywiście sytuacja nie wyglądała dobrze. Dziób *Titanica* znajdował się już niemal całkowicie pod powierzchnią, woda podchodziła pod maszt, obmywając podstawę nadbudówki. Świst pary ucichł, umilkły niepokojące wystrzały raket, a pokład coraz bardziej przechylał się na lewą burtę.

Około pierwszej czterdzieści główny oficer Wilde zawołał: „Wszyscy na sterburtę! Trzeba zmniejszyć przechył!”. Pasażerowie i załoga skierowali się tłumnie na prawą burtę, a *Titanic* ospale się wyprostował. Wkrótce potem zaczęto znowu kierować pasażerów do łodzi ratunkowych.

Kwadrans przed drugą, kiedy rozpoczęto wodowanie szalupy nr 2, steward Johnson, który jakiś czas temu wypełnił kieszenie pomarańczami, krzyknął do ludzi stojących na pokładzie łodziowym, żeby rzucili mu nóż – musiał bowiem przeciąć liny. McAuliffe spełnił jego prośbę i zaraz potem zawołał: „Pamiętaj, że w Southampton masz mi go oddać!”. McAuliffe był prawdopodobnie ostatnim człowiekiem na pokładzie *Titanica*, który szczerze wierzył, że wróci do Southampton.

Pierwszy oficer Murdoch wiedział jednak swoje. Idąc wzdłuż pokładu w towarzystwie szefa stewardów drugiej klasy Hardy’ego, westchnął i powiedział: – Wydaje mi się, że już po nim, Hardy.

Przekonywanie ludzi do opuszczania pokładu przestało nastęrczać jakichkolwiek trudności. Paul Maugé, pomocnik szefa kuchni, zdecydował się skoczyć trzy metry w dół, by dostać się do jednej z właśnie wodowanych łodzi ratunkowych. Ktoś z niższego pokładu usiłował go jeszcze stamtąd wyciągnąć, ale Maugé zdołał się wyrwać i pozostał w szalupie.

Pasażer trzeciej klasy Daniel Buckley, który przez wyważone drzwi dotarł na pokład łodziowy, uznał, że nie ma co dalej ryzykować i wraz z kilkoma innymi mężczyznami wskoczył do szalupy. Prawie wszystkich wyciągnięto stamtąd siłą, ale Buckley’owi udało się zdobyć kobiecy szal. Twierdził później, że przykryła go nim pani Astor. Niezależnie od tego, jak było, przebranie okazało się skuteczne.

Inny młody człowiek nie miał tyle szczęścia – piąty oficer Lowe dostrzegł go na dnie łodzi nr 14, gdzie tamten ukrył się pod jedną z ławek. Błagał, by pozwolono mu zostać, i zapewniał, że nie zajmie dużo miejsca. Lowe sięgnął po broń, ale chłopak nadal błagał o litość. Lowe zmienił więc taktykę i zaczął go namawiać, by zachował się, jak przystało na mężczyznę. Wreszcie zdołał przekonać chłopaka, by wyszedł spod ławki – wtedy jednak Charlotte Collyer i pozostałe kobiety siedzące w łodzi zaczęły łkać. Płaczem wybuchła też ośmioletnia córka pani Collyer, Marjorie, która ciągnęła Lowe’a za rękaw i prosiła: – Och, niech pan nie strzela. Proszę, niech pan nie strzela do tego biedaka!

Lowe spokojnie skinął głową, chcąc ją w ten sposób uspokoić. W tym czasie chłopak leżał na dnie łodzi, skulony obok zwoju lin.

Nie był to wcale koniec kłopotów łodzi nr 14. Wkrótce podbiegła do niej kolejna grupa mężczyzn, którzy usiłowali wdrzeć się do środka. Starszy marynarz Scarrott zaczął wymachiwać rumplem, próbując ich odgonić, a Lowe wyciągnął broń i krzyknął: „Jeżeli ktoś jeszcze spróbuje wsiąść bez pozwolenia do szalupy, oto, co go spotka!”. Wystrzelił trzy razy w powietrze. Wreszcie rozpoczęło się wodowanie łodzi.

Murdoch tymczasem ledwo zdołał powstrzymać szamotaninę, do której doszło przy

szalupie nr 15: – Cofnąć się! Cofnąć się! Kobiety przodem!

Jeszcze większe zamieszanie wybuchło przy składanej szalupie C, która została umieszczona na żurawikach używanych wcześniej do zwodowania łodzi nr 1. Tłum napierał na nią coraz mocniej i pasażerowie usiłowali dostać się do środka. Dwóch mężczyzn zdołało tego dokonać. Główny steward Herbert McElroy dwukrotnie wystrzelił w powietrze, a Murdoch krzyknął: „Natychmiast wychodzić!”. Hugh Woolner i Björnström-Steffannson, zaalarmowani wystrzałami, podbiegli do szalupy, żeby pomóc wyciągać mężczyzn – schwycili ich za ramiona i za nogi, a następnie wyrzucili na pokład. Murdoch dał sygnał, żeby czym prędzej powrócić do ewakuacji kobiet i dzieci.

Jack Thayer przyglądał się tej scenie z pewnej odległości. Towarzyszył mu Milton Long, młody człowiek pochodzący ze Springfield w stanie Massachusetts. Poznali się tego samego wieczoru, gdy postanowili wypić kawę po kolacji. Po zderzeniu Long, który podróżował w pojedynkę, starał się pozostawać w towarzystwie rodziny Thayerów. Rodzice Jacka zniknęli jednak gdzieś w tłumie zgromadzonym na pokładzie A. W tej sytuacji Thayer i Long zostali sami. Rozważali teraz, co powinni dalej robić. Wydawało im się, że państwo Thayerowie musieli już odpłynąć na którejś z łodzi ratunkowych. Ostatecznie postanowili trzymać się z dala od łodzi C, uznali bowiem, że na skutek całego tego zamieszania szalupa niechybnie się wyróci.

Mylili się. Po chwili sytuacja się uspokoiła i łódź C była gotowa do zwodowania. Główny oficer Wilde zapytał, kto obejmie nad nią dowództwo. Usłyszawszy to, kapitan Smith zwrócił się do kwatermistrza Rowe'a – który nadal próbował nadać sygnał lampą Morse'a – i polecił mu, żeby objął dowodzenie. Rowe posłusznie wskoczył do łodzi.

Stojący obok prezes kompani żeglugowej Bruce Ismay pomagał w przygotowaniach zmierzających do zwodowania szalupy. Uspokoił się, a jego zachowanie kontrastowało z tym, co wyczyniał tuż po zderzeniu, kiedy zrugął go Lowe. W obecnej sytuacji z powodzeniem można go było wziąć za członka załogi *Titanica*.

Ismay chętnie przyjmował rolę członka załogi, ale zdarzało się, że czasami zapragnął stać się na powrót pasażerem. Ta płynność statusów wyjątkowo mu odpowiadała. W zależności od upodobania wybierał, jako kto w danej chwili będzie występował.

W Queenstown stał się kimś, kogo należało określić mianem nadkapitana. Podał głównemu inżynierowi Bellowi prędkość, z jaką statek miał płynąć podczas poszczególnych etapów podróży. Zdecydował też, że *Titanic* powinien dotrzeć do Nowego Jorku nie we wtorek wieczorem, jak pierwotnie zakładano, tylko w środę rano. W tych wszystkich sprawach nie konsultował się nawet z kapitanem Smithem.

Później, na morzu, Ismay stał się znowu pasażerem i skrzętnie korzystał z oferowanych przez statek atrakcji: rozkoszował się wspaniałą kuchnią w restauracji *à la carte*, grał w *shuffleboarda*, uczestniczył w partyjkach brydża, a także pił herbatę i zajadał się bułeczkami maślanymi, wylegując się na leżaku, który ustawiono mu na lewej burcie pokładu A.

Tej niedzieli znowu przyjął rolę członka załogi. Chciał bowiem odczytać ostrzeżenie przed lodem przysłane *Titanicowi* przez załogę innego statku. W jasnej, pełnej promieni słonecznych palmiarni, w momencie, gdy zadzwoniono już na obiad, kapitan Smith przekazał Ismayowi telegram, który przyszedł przed chwilą z *Baltica*. Tego

samego popołudnia Ismay, który lubił epatować swoją pozycją i należnymi mu przywilejami, wyjął tę wiadomość z kieszeni i popisывał się nią przed paniami Ryerson i Thayer. Kapitan Smith odebrał od niego telegram w palmiarni przed kolacją, kiedy ostatnie promienie słońca przedzierały się przez bursztynowe okna. Po tym spotkaniu dyrektor kompanii White Star Line ruszył na dół do restauracji. Miał na sobie wspaniałą strój i znów wręcz idealnie odgrywał rolę pasażera pierwszej klasy.

Po zderzeniu z górą lodową znów stał się członkiem załogi. Dyskutował z kapitanem na mostku, konsultował się z głównym inżynierem Bellem, a teraz mimo utarczki, do której doszło z piątym oficerem Lowe'em, wykrzykiwał kolejne rozkazy i usiłował dowodzić ewakuacją.

Nagle zdecydował się na kolejną zmianę statusu i niespodziewanie wskoczył do łodzi C, która zaraz potem została zwodowana. Znajdowały się na niej czterdzieści dwie osoby, w tym Bruce Ismay – jeszcze jeden pasażer.

Większość podróżnych zachowywała się jednak inaczej. William T. Stead, jak zwykle niezależny, siedział w palarni pierwszej klasy i czytał książkę. Przechodzący obok niego palacz Kemish odniósł wrażenie, że Stead planował pozostać tam bez względu na wszystko.

Wielebny Robert J. Bateman z Jacksonville stał na pokładzie i patrzył, jak jego bratowa wsiadała do jednej z łodzi. „Jeżeli nie spotkamy się już na tym świecie – zawołał – zobaczymy się po drugiej stronie”. Kiedy łódź ruszyła w dół, zdjął krawat i rzucił go bratowej na pamiątkę.

George Widener i John B. Thayer opierali się o reling pokładu łodziowego, cicho analizując sytuację. Wbrew przypuszczeniom młodego Jacka jego ojciec wcale nie wsiadł do łodzi. Nieco dalej stali w ciszy Archie Butt, Clarence Moore, Arthur Ryerson i Walter Douglas. Major Butt milczał. Nie miał pistoletu i nie podejmował żadnych działań – wbrew temu, co później opowiadał, wcale nie postanowił wziąć spraw we własne ręce.

Nieco dalej na rufie stał samotnie Jay Yates – opisywany jako hazardzista, który miał nadzieję, że zbije fortunę podczas dziewiczego rejsu *Titanica*. Wręczył jednej z kobiet wsiadających do łodzi kartkę wyrwaną z notesu. Wiadomość, podpisana jednym z jego pseudonimów, brzmiała następująco: „Jeżeli zdoła pani przeżyć, proszę powiadomić moją siostrę, panią F.J. Adams z Findlay w stanie Ohio. J.H. Rogers”.

Benjamin Guggenheim napisał nieco bardziej konkretną informację: „Gdyby cokolwiek się stało, proszę przekazać mojej żonie, że robiłem wszystko, aby spełnić swój obowiązek”.

Guggenheim przeszedł samego siebie. Zdjął sweter, który kazał mu wcześniej włożyć steward Etches, pozbył się także kamizelki ratunkowej. On i jego służący mieli teraz na sobie wspaniałe stroje wieczorowe. – Ubraliśmy się, jak mogliśmy najlepiej – wyjaśniał. – I przygotowaliśmy się na to, by odejść, jak przystało na dżentelmenów.

Po pokładzie spacerowym krążyło też kilka par. Allisonowie stali uśmiechnięci obok siebie, a pani Allison jedną ręką ścisnęła małą Loraine, drugą zaś trzymała dłoń swojego męża. Strausowie obejmowali się, oparli o reling na pokładzie łodziowym. W pobliżu kręciła się też młoda para z Zachodu. Kiedy Lightoller zapytał dziewczynę, czy pójdzie z nim do łodzi, ona odparła radośnie: – W żadnym wypadku. Razem zaczęliśmy życie i jeżeli będzie trzeba, razem je zakończymy.

Archibald Gracie, Clinch Smith i dwunastu innych mężczyzn z pierwszej klasy pracowało wraz z załogą, prowadząc kobiety i dzieci do ostatnich łodzi. Pomogli Constance Willard z Duluth w stanie Minnesota, uśmiechnęli się do niej i poprosili, żeby była dzielna. Panna Willard dostrzegła na ich czołach krople potu.

Złany potem był również Lightoller, który zrzucił nawet płaszcz i miał teraz na sobie tylko sweter i piżamę. Tej chłodnej nocy wyglądał tak osobliwie, że asystent lekarza Simpson, którego humor nigdy nie opuszczał, zawołał do niego: – Co tam, Lights, nie jest ci za ciepło?

Simpsonowi towarzyszyli stary doktor O'Loughlin, główny steward McElroy i pomocnik stewarda Barker. Lightoller na chwilę do nich dołączył. Uścisnęli sobie dłonie i pożegnali się.

Nie było czasu na dłuższe pogawędki. Lightollerowi wystarczył rzut oka na schody ewakuacyjne, by zorientować się, że woda wdarła się już na pokład C i szybko się podnosi. Statek nadal jednak skrzył się światłami, orkiestra grała *ragtime'a*, w niebo niosła się wesoła melodia...

Jedna z szalup – nr 4 – powodowała liczne kłopoty przez całą noc. Ponad godzinę wcześniej Lightoller kazał opuścić ją na wysokość pokładu A. Chciał, żeby właśnie stamtąd wsiedli do niej pasażerowie. Okazało się jednak, że wszystkie okna są tam zamknięte. W pewnym momencie ktoś zauważył, że bezpośrednio pod łodzią znajduje się drążek sondy. Marynarz Sam Parks i właściciel sklepu Jack Foley zeszli na dół, żeby go odrąbać, ale nie mogli znaleźć siekiery. Czas biegł nieubłaganie. W tej sytuacji Lightoller postanowił zająć się pozostałymi szalupami, a nr 4 zostawił sobie na koniec.

Pasażerowie zgromadzeni przy łodzi nr 4 czekali zatem cierpliwie na dalsze instrukcje. Zebrali się tam przedstawiciele znamienitych rodzin, którzy, jak to zwykle bywa, woleli pozostawać we własnym towarzystwie: Astorowie, Widenerowie, Thayerowie, Carterowie i Ryersonowie. Na początku, kiedy Lightoller zarządził ewakuację pasażerów, żony, służące oraz dzieci wraz ze swoimi opiekunkami zeszły na pokład spacerowy, by stamtąd wsiąść do łodzi. Okazało się to jednak niemożliwe. Wkrótce dołączyli do nich mężowie i przez ponad godzinę przedstawiciele elit Nowego Jorku i Filadelfii czekali, aż okna zostaną otwarte, a drążek sondy odrąbany. W pewnej chwili wezwano ich z powrotem na górę na pokład łodziowy, a stamtąd drugi steward Dodd odesłał ich na dół. Zniecierpliwiona pani Thayer zawołała w końcu: – Zdecydujcie się, dokąd mamy iść! Najpierw skierowaliście nas tutaj, a teraz po raz kolejny nas odsyłacie.

Lightoller zszedł na pokład A kwadrans przed drugą. Jedną nogą opierał się o łódź nr 4, a drugą postawił na parapecie otwartego okna. Ktoś ułożył przy relingu leżaki, które miały posłużyć jako prowizoryczne stopnie. Mężczyźni czekali w pogotowiu, żeby służyć pomocą, gdyby okazała się ona potrzebna kobietom i dzieciom podczas wsiadania do łodzi.

John Jacob Astor umieścił w środku panią Astor, a następnie zapytał, czy nie mógłby do niej dołączyć. Pani Astor, jak to określił jej mąż, pozostawała w „delikatnym stanie”. – Nie, proszę pana – odpowiedział Lightoller. – Żaden mężczyzna nie może wsiąść do tych łodzi, zanim nie zostaną ewakuowane wszystkie kobiety.

Astor zapytał o numer szalupy, w której znalazła się jego żona, a Lightoller

poinformował go, że to łódź nr 4. Pułkownik Gracie był przekonany, że Astorowi chodziło po prostu o to, by później łatwiej odnaleźć żonę. Lightoller sądził jednak, że mężczyzna zamierzał złożyć skargę.

Następnie nadeszła kolej Ryersonów. Arthur Ryerson, widząc, że ich francuska służąca Victorine nie ma kamizelki ratunkowej, szybko zdjął własną i pomógł jej ją założyć. Pani Ryerson podeszła z synem Jackiem do okna, ale Lightoller zawołał: – Ten chłopiec nie może wsiąść do łodzi!

Oburzony pan Ryerson zrobił krok naprzód i oznajmił stanowczo: – Oczywiście, że ten chłopiec pójdzie z matką. Ma dopiero trzynaście lat.

Lightoller przepuścił go, mamrocząc tylko: – Nie wpuszczamy już żadnych chłopców.

Za pięć drugą zwodowano łódź nr 4. W momencie, gdy zaczynano ją opuszczać, znajdowała się ona cztery i pół metra nad powierzchnią oceanu. Pani Ryerson trudno było uwierzyć, że statek zdążył się już tak głęboko zanurzyć. Patrzyła, jak woda zalewa pokład C i pochłania stylowe meble z luksusowych apartamentów. Po chwili podniosła wzrok i spojrzała w stronę pokładu spacerowego. Pan Ryerson stał przy relingu obok Widenera i patrzył na oddalającą się łódź. Miała wrażenie, że zachowywali się bardzo cicho.

Ostatnią łodzią, która pozostała na statku, była szalupa D. Umieszczono ją na żurawikach, na których przedtem opuszczano łódź nr 2, i przygotowano się do przyjmowania nań pasażerów. Nie było ani chwili do stracenia. Światła powoli słabły i pojawiała się wokół nich czerwona łuna. Gdzieś w dole rozległ się odgłos tłuczonej porcelany. Jack Thayer zauważył jakiegoś mężczyznę, który szedł chwiejnym krokiem z pełną butelką ginu Gordon's. W pewnej chwili przyłożył butelkę do ust i opróżnił duszkiem. „Nawet jeżeli zdołam przeżyć – pomyślał Thayer – tego człowieka na pewno już nigdy nie zobaczę” (co ciekawe, mężczyzna ten okazał się jednym z pierwszych ocalałych, których Thayer spotkał na swej drodze).

Lightoller wolał nie ryzykować. Większość pasażerów przeniosła się co prawda na rufę, ale została już tylko jedna łódź – czterdzieści siedem miejsc na tysiąc sześćset osób. Z tego powodu drugi oficer rozkazał załodze wyciągnąć broń i uformować kordon wokół łodzi D. Miano przepuszczać tylko kobiety i dzieci.

Przed kordonem stanął wkrótce ojciec z dwoma małymi synami. Załoga umieściła ich w łodzi, a mężczyzna wycofał się i zniknął w tłumie. Podawał się za „pana Hoffmana” i twierdził, że zabiera chłopców w odwiedzinach do krewnych z Ameryki. Później wyszło jednak na jaw, że w rzeczywistości nazywał się Navratil i porwał własne dzieci, wykradłszy je żonie, która od niego odeszła.

Henry B. Harris, producent teatralny, odprowadził do łodzi panią Harris. Zatrzymali się przed kordonem, a ludzie strzegący szalupy poinformowali go, że nie może przejść dalej. Westchnął tylko i powiedział: – Tak, jestem tego świadomy. Zostanę tutaj.

Pułkownik Gracie podszedł do kordonu razem z żoną Johna Murraya Browna oraz Edith Evans, dwiema spośród pięciu „samotnych dam”, nad którymi postanowił rozłożyć opiekę podczas rejsu. Sam nie wsiadł do łodzi, ale zadbał o to, by kobiety zostały przepuszczone. Dotarły do szalupy D w momencie, w którym zaczęto ją opuszczać. Panna Evans zwróciła się do pani Brown: – Proszę iść przodem. W domu czekają na panią dzieci.

Błyskawicznie pomogła pani Brown przedostać się przez reling, a wtedy ktoś inny

krzyknął i dał sygnał ludziom obsługującym żurawiki. Pięć minut po drugiej łódź D – ostatnia z łodzi na *Titanicu* – zaczęła powoli zbliżać się do lustra wody. Nie znalazła się w niej panna Evans.

W dole, bezpośrednio pod nimi, Hugh Woolner i Björnström-Steffannson stali samotnie przy relingu. Mieli za sobą ciężką noc: zajmowali się panią Candee, usiłowali uratować Strausów, wyciągali tchórzy z łodzi C. Teraz znaleźli się na pokładzie A i szukali kolejnych osób, którym mogliby udzielić pomocy, ale pokład kompletnie opustoszał. A światła stawały się coraz bardziej czerwone. – Sytuacja robi się naprawdę nieciekawą – zauważył Woolner. – Wyjdźmy stąd drzwiami na końcu pokładu.

Ruszyli na koniec pokładu spacerowego. W tej samej chwili wdarł się tam ocean. Ich buty wieczorowe były kompletnie przemoczone, a woda sięgała im do kolan. Wskoczyli na reling. Niecałe trzy metry niżej dostrzegli łódź D, którą właśnie opuszczano wzdłuż burty statku. Jednego byli wtedy pewni: teraz albo nigdy. – Skaczmy! – krzyknął Woolner. – Na dziobie jest mnóstwo miejsca!

Steffannson rzucił się w dół i wylądował wprost na dziobie łodzi. Za nim skoczył Woolner, który wpadł do wody, ale został wciągnięty do szalupy. Po chwili łódź D zaczęła oddalać się od burty *Titanica*. Kiedy odpływała, marynarz William Lucas zawołał do panny Evans, która została na pokładzie: – Proszę się nie martwić, na pewno przybędzie po panią kolejna szalupa.



## ROZDZIAŁ SZÓSTY

### W takich chwilach to naturalna kolej rzeczy



Po tym jak wszystkie łodzie odpłynęły, na *Titanicu* zapanował osobliwy spokój. Chaos i dezorientacja przestały dominować, a setki ludzi, które pozostały na statku, gromadziły się w ciszy na górnych pokładach w środkowej części parowca, starając się pozostawać jak najdalej od burt.

Jack Thayer i Milton Long obserwowali jeden z żurawików i na podstawie jego położenia usiłowali określić, jak szybko tonie statek. Przyglądali się też rozpaczliwym próbom opuszczenia na pokład dwóch składanych łodzi przymocowanych do dachu kwater oficerskich. Wymieniali się wiadomościami, które chcieli przekazać swoim rodzinom. A co pewien czas po prostu milkli.

Thayer myślał o wszystkich pięknych chwilach, które przeżył, i o przyjemnościach, których już nie zakosztuje. Myślał o swoim ojcu, matce, o swoich siostrach i bracie. Ogarnęło go dziwne uczucie: miał wrażenie, że jest odcięty, tak jakby przyglądał się temu wszystkiemu z dużej odległości. I było mu siebie bardzo, bardzo żal.

Pułkownik Gracie, który stał nieco dalej, nie mógł złapać tchu. Tłumaczył później, że chodziło o to charakterystyczne uczucie, gdy „*vox faucibus haesit*, co tak często spotykało starego trojańskiego herosa, którego znamy ze szkolnych lat”. W tamtej chwili pomyślał tylko: „Żegnajcie wszyscy moi bliscy”.

W kabinie radiowej nikt nie miał czasu ani na uzalenie się nad sobą, ani na *vox faucibus haesit*. Phillips nadal obsługiwał radio, ale poziom energii elektrycznej był już bardzo niski. Bride stał obok niego, obserwując ludzi krążących po kwaterach oficerskich i siłowni w poszukiwaniu kamizelek ratunkowych.

Pięć po drugiej kapitan Smith po raz ostatni wszedł do kabiny radiowej: – Spełniliście swój obowiązek. Nic więcej nie możecie zrobić. Pora się ratować. Każdy musi teraz myśleć o sobie.

Phillips podniósł na moment wzrok, po czym znowu nachylił się nad odbiornikiem. Kapitan Smith podjął jeszcze jedną próbę: – Pomyślcie o sobie. Zwalniam was ze służby.

Po chwili dodał łagodnie: – W takich chwilach to naturalna kolej rzeczy...

Phillips pracował dalej, a Bride zajął się zbieraniem papierów. Kapitan Smith wrócił tymczasem na pokład łodziowy i zaczął rozmawiać z pasażerami. Na widok palacza Jamesa McGanna powiedział: „No cóż, panowie, teraz każdy musi już myśleć tylko o sobie”. To samo powtórzył elektrykowi Alfredowi White’owi. Potem zwrócił się do stewarda Edwarda Browna: „No cóż, panowie, pomóżcie kobietom i dzieciom, a potem zadbajcie o siebie”. Na koniec odezwał się do mężczyzn mocujących się z szalupami na dachu kwater oficerskich: „Spełniliście swoje obowiązki, panowie. Teraz każdy musi myśleć o sobie”. Następnie wrócił na mostek kapitański.

Niektórzy mężczyźni wzięli sobie słowa kapitana do serca i wyskoczyli za burtę. Piekarz z nocnej zmiany Walter Belford rzucił się tak daleko, jak tylko mógł, i wpadł do wody w pozycji siedzącej. Do dziś drży na wspomnienie przeszywającego zimna, które gwałtownie odebrało mu oddech. Mechanik Fred Scott, który przed chwilą wydostał się z kotłowni nr 4, usiłował ześlizgnąć się do oceanu po linach żurawika, dzięki któremu spuszczano wcześniej łódź, ale to mu się nie udało i uderzył brzuchem o lustro wody. Został po chwili wciągnięty do łodzi nr 4, która nie zdążyła się jeszcze oddalić od burty statku. Zgromadzeni w niej ludzie zaczęli gwałtownie wiosłować, usiłując odpłynąć na bezpieczną odległość od beczek i leżaków, które leciały teraz do wody. Na skok zdecydował się także steward Cunningham – on również zdołał dostać się do szalupy nr 4.

Większość załogi pozostała jednak na statku. Lightoller zauważył na dachu kwater oficerskich trymera Hemminga, który mocował się z jedną z przymocowanych tam składanych szalup... A przecież Hemming powinien był odpłynąć dużo wcześniej, w łodzi nr 6.

– Dlaczego nie popłynąłeś, Hemming?

– Och, zostało jeszcze mnóstwo czasu, sir.

Niedaleko stali dwaj młodzi stewardzi, którzy leniwie obserwowali Lightollera, Hemminga i pozostałych. Na tle gasnących powoli świateł pokładu łodziowego ich wykrochmalone, śnieżnobiałe stroje zdawały się niemal lśnić w ciemności. Oparli się o reling, rozważając, jak długo wytrzyma jeszcze statek. Po pokładzie łodziowym krążyło też około piętnastu boyów, którzy zachowywali się równie bez troski – wydawali się niemal zadowoleni, że wreszcie nikogo już nie obchodzi, czy palą papierosy. Kawalek dalej trener z siłowni *Titanica* T.W. Cawley, dziarski mały człowieczek we flanelowej pizamie, tłumaczył właśnie, dlaczego nie zamierza wkładać kamizelki ratunkowej – uważał, że co prawda utrzymuje ona człowieka na powierzchni, ale też bardzo go spowalnia. Przewidywał zatem, że bez niej będzie mógł płynąć dużo szybciej.

Przy wejściu na główną klatkę schodową, pomiędzy pierwszym a drugim kominem, stanęli muzycy z pokładowej orkiestry. Mieli teraz na płaszcach kamizelki ratunkowe

i grali skoczego *ragtime'a*.

Pasażerowie również zachowywali spokój, choć i wśród nich zdarzali się tacy, którzy zdecydowali się na skok za burtę. Frederick Hoyt dostrzegł swoją żonę w składanej szalupie D i rzucił się do wody, ku miejscu, w którym – jak zakładał – będzie ona przepływała. Nie pomylił się. Po kilku minutach dotarła do niego łódź D, a pasażerowie wciągnęli go do środka. Przez resztę nocy Hoyt siedział w niej przemoczony do suchej nitki. Bał się, że zamarźnie, więc wiosłował tak szybko, jak tylko mógł.

Jednak zdecydowana większość pasażerów stała nieruchomo albo spacerowała w ciszy po pokładzie łodziowym. Przedstawiciele nowojorskich i filadelfijskich elit – John B. Thayer, George i Harry Widenerowie oraz Duane Williams – nadal przebywali we własnym towarzystwie. W pobliżu kręcili się także Clinch Smith i pułkownik Gracie. Astor trzymał się na uboczu, a Strausowie siedzieli na leżakach.

Jack Thayer i Milton Long zastanawiali się nad skokiem za burtę. Żurawik, którego używali do pomiarów, wskazywał, że *Titanic* zanurza się coraz szybciej. Thayer chciał zjechać w dół na jednej z lin służących do wodowania szalup, a następnie ruszyć w kierunku łodzi, które majaczyły jakieś czterysta czy pięćset metrów dalej. Był dobrym pływakiem. Long, który pływał nieco gorzej, odwoził Thayera od tego pomysłu.

Nieco dalej pułkownik Gracie pożyczył scyzoryk mężczyznom, którzy szarpali się ze składanymi szalupami przymocowanymi do dachu kwater oficerskich. Nie mogli sobie z nimi poradzić, a Gracie zastanawiał się dlaczego.

Niektórzy pasażerowie trzeciej klasy zdołali tymczasem wydostać się na pokład łodziowy, inni zaś przenosili się na unoszącą się stopniowo rufę statku. Pokład rufowy, przestrzeń przeznaczona zwykle dla trzeciej klasy, zaczął nagle przyciągać także innych pasażerów.

Olaus Abelseth był jednym z tych, którzy dotarli z dołu na pokład łodziowy. Przez większą część wieczoru przebywał na rufie wraz ze swoim kuzynem, szwagrem oraz dwiema młodymi Norweżkami. Razem z innymi pasażerami i pasażerkami trzeciej klasy czekali beczynn timer, aż ktoś im powie, co robić.

Około pierwszej trzydzieści jeden z oficerów otworzył drzwi prowadzące do sektora pierwszej klasy i kazał kobietom udać się na pokład łodziowy. O drugiej pozwolono też ruszyć na górę mężczyznom. Wielu wolało jednak pozostać tam, gdzie byli – wszystko wskazywało bowiem na to, że to właśnie rufa statku najdłużej utrzyma się nad powierzchnią wody. Mimo to Abelseth, jego kuzyn i szwagier postanowili udać się na górę, licząc na to, że pozostała tam jeszcze jakaś szalupa ratunkowa. Ostatnia właśnie odpływała.

Stanęli więc bezradnie na pokładzie, w tym samym stopniu zaniepokojeni faktem, że znaleźli się w przestrzeni należącej do pierwszej klasy, jak i okolicznościami, które ich tam sprowadziły. Abelseth obserwował, jak załoga usiłuje zepchnąć z dachu składane szalupy. W pewnym momencie któryś z oficerów, szukający ludzi do pomocy, zawołał: – Czy są tu jacyś marynarze?

Abelseth spędził szesnaście z dwudziestu siedmiu lat swojego życia na morzu i czuł, że powinien się zgłosić. Ale jego kuzyn i szwagier powstrzymali go: – Zostańmy tu lepiej razem.

Tak więc zrobili. Byli nieco zdezorientowani i niewiele mówili. Poczuli się jeszcze dziwniej, kiedy zbliżyli się do nich państwo Strausowie.

– Proszę – mówił dżentelmen w podeszłym wieku. – Wsiądź do łodzi. Dzięki temu przeżyjesz.

– Nie, pozwól mi zostać z tobą – odpowiedziała jego żona.

Abelseth odwrócił wzrok.

We wnętrznościach statku, w nabrzmiałej ciszy opuszczonych pomieszczeń, rozgrywały się zgoła inne sceny. Kryształowe żyrandole w restauracji *à la carte* wisały pod szaleńczym kątem, ale nadal jasno lśniły, oświetlając różową wykładzinę i płowe panele z orzecha francuskiego. Ze stołów pospadało kilka lampek z abażurami z różowego jedwabiu, a w spiżarni rozlegały się jakieś hałasy – prawdopodobnie ktoś postanowił się w tych trudnych chwilach posilić.

W opustoszałym, urządzonym w stylu Ludwika XV salonie z wielkim kominkiem panowała teraz cisza. Pasażerowie zniknęli też z palmiarni – ktoś, kto tamtędy przechodził, nie mógł uwierzyć, że zaledwie cztery godziny wcześniej zgromadziły się tam wytworne damy i dżentelmeni popijający kawę po kolacji i słuchający muzyki kameralnej wykonywanej przez tych samych ludzi, którzy teraz grali radosne melodie na pokładzie łodziowym.

Palarnia stanowiła jednak pewien wyjątek – nawet w tej sytuacji nie była całkiem pusta. Steward, który zajrzał do niej dziesięć po drugiej, spotkał tam ku swojemu zaskoczeniu Thomasa Andrewsa, który stał samotnie na środku pomieszczenia. Jego kamizelka ratunkowa leżała na zielonym obrusie, którym przykryty był stół do gry w karty. Andrews skrzyżował ręce na piersi. Wyglądał na oszołomionego, pogrążonego w stanie otępienia. Wydawało się, że opuściły go resztki zapału i energii. Steward przyglądał mu się przez chwilę w pełnym zdziwienia milczeniu, a następnie nieśmiało zapytał: – Nie próbuje się pan ratować, panie Andrews?

Pytanie to pozostało bez odpowiedzi – wszystko wskazywało na to, że Andrews nawet go nie usłyszał. Konstruktor *Titanica* utkwiał wzrok w rufie statku. Przed nim, na pokrytej mahoniową boazerią ścianie, wisił duży obraz zatytułowany *W stronę Nowego Świata*.

Na zewnątrz, na pokładach, czekał nadal tłum pasażerów. Orkiestra grała w najlepsze. Kilku ludzi modliło się u boku wielebnego Thomasa R. Bylesa, który podróżował w drugiej klasie. Inni pogrążyli się w rozmyślaniach.

Mieli wiele do przemyślenia. Kapitan Smith mógł wspominać pięć wiadomości, w których ostrzegano go tego dnia przed górami lodowymi – ostatnia informowała dokładnie, gdzie może się ich spodziewać. Przypomniał sobie też gwałtowny spadek temperatury, który zanotowano na statku: o siódmej termometr wskazywał jeszcze sześć stopni, a o dziesiątej już zero. O dziesiątej trzydzieści temperatura spadła poniżej zera.

Radiooperator Jack Phillips mógł rozmyślać o szóstym ostrzeżeniu przed lodem, które przyszło z *Californiana* o jedenastej wieczorem. Zirytowany Phillips kazał im się wtedy zamknąć. Ta wiadomość nie dotarła nawet na mostek kapitański.

George Q. Clifford z Bostonu ze smutną satysfakcją przypomniał sobie, że przed rejssem podwyższył sumę swojej polisy ubezpieczeniowej o pięćdziesiąt tysięcy dolarów.

Isidor Straus rozważał ironię swojego testamentu. W jednym z paragrafów zachęcał panią Straus, by „zaczęła być choć trochę samolubna i przestała myśleć tylko o innych”. Przez lata decydowała się na poświęcenia i wyrzeczenia, a panu Strausowi zależało na tym, by po jego śmierci mogła cieszyć się życiem. Teraz jednak te cechy żony, które tak bardzo podziwiał, sprawiły, że jego ostatnia wola miała pozostać niespełniona.

W takiej chwili pasażerów dręczyły także pozornie nic nieznaczące drobiazgi. Edith Evans przypomniła sobie wróżkę, która radziła jej kiedyś „wystrzegać się wody”. Williamowi T. Steadowi stanął przed oczami często powtarzający się sen, w którym ktoś wyrzucał koty z okna na ostatnim piętrze jakiegoś budynku. Charles Hays jeszcze kilka godzin wcześniej zapowiadał, że wkrótce nadejdzie czas na „największą i najpotworniejszą z morskich katastrof”.

Dwaj mężczyźni rozmyślali zapewne o tym, dlaczego w ogóle znaleźli się na pokładzie *Titanica*. Archie Butt nie chciał wyjeżdżać za granicę, ale potrzebował odpoczynku. Frank Millet nakłonił prezydenta Tafta, by ten wysłał Butta z wizytą dyplomatyczną do papieża – wiązało się to ze służbowymi obowiązkami, ale oznaczało również wiosnę w Rzymie. Także główny oficer Wilde nie zamierzał znaleźć się na *Titanicu*. Regularnie pływał na pokładzie parowca *Olympic*, ale kompania White Star Line w ostatniej chwili przeniosła go na nowy statek. Uznano, że jego doświadczenie okaże się użyteczne podczas dziewiczego rejsu *Titanica*. Wilde'owie wydawało się wtedy, że los się do niego uśmiechnął.

W kabinie radiowej Phillips nadal walczył ze sprzętem. O drugiej dziesiątej nadał dwa krótkie sygnały, które zostały odebrane na pokładzie *Virginiana*. Bride ruszył na ostatni obchód. Kiedy wrócił, okazało się, że do kabiny radiowej została przeniesiona omdlała kobieta. Bride posadził ją na krzesło i podał szklanek wody. Z trudem łąpała powietrze, a mąż intensywnie ją wachlował. W końcu doszła do siebie i wyszli razem z kabiny.

Bride wszedł za kotarę, za którą spali razem z Phillipsem. Zaczął zbierać pieniądze, po raz ostatni rzucił okiem na swoją pomiętą koję, po czym wrócił do kabiny. Phillips nadal siedział przygarbiony nad radioodbiornikiem, całkowicie pochłonięty pracą. W międzyczasie do pomieszczenia dostał się też jakiś palacz, który ostrożnie zdejmował Phillipsowi kamizelkę ratunkową.

Bride rzucił się na intruza, Phillips podskoczył i trzech mężczyzn szamotali się przez dłuższą chwilę. W końcu Bride chwycił palacza za pas, a Phillips uderzał go tak długo, aż mężczyzna padł nieprzytomny na ziemię.

Minutę później usłyszeli, jak woda wdziera się z bulgotem po zejściówce pokładu A i zalewa mostek. Phillips krzyknął: „Biegiem! Uciekajmy!”. Bride czym prędzej porzucił palacza i obaj mężczyźni ruszyli biegiem na pokład łodziowy. Mężczyzna leżał nieruchomo na podłodze.

Phillips zniknął gdzieś na rufie, a Bride dołączył do ludzi, którzy starali się uwolnić składane szalupy A i B, przymocowane do dachu kwater oficerskich. Trudno wyobrazić sobie bardziej absurdałne miejsce instalowania łodzi tego typu – zwłaszcza gdy przewidziano ich tylko dwadzieścia na dwa tysiące dwustu siedmiu pasażerów. Przy rosnącym przechyle pokładu wystarczająco trudne okazało się już zwodowanie łodzi C i D, dwóch składanych szalup umocowanych tuż przy żurawikach w przedniej części

statku. Wydawało się, że z A i B nie da się już nic zrobić.

Członkowie załogi nie tracili jednak nadziei. Liczyli na to, że choć nie zwozują już łodzi przy użyciu żurawików, to zdołają po prostu zepchnąć je na wodę. Nie poddawali się zatem i pracowali w pocie czoła: Lightoller, Murdoch, trymer Hemming, steward Brown, mechanik Hurst i dziesiątki innych.

Z lewej burty Hemming zmagał się z olinowaniem łodzi B. W końcu mu się udało, łódź przeciągnięto na skraj dachu kwater oficerskich i zepchnięto na wiosłach na pokład. Wylądowała do góry dnem.

Z prawej burty podobnych trudności nastęrczała szalupa A. Ktoś oparł deski o ścianę kwater oficerskich i łódź została ściągnięta na pokład dziobem do dołu. Nikt jednak nie wiedział, co robić dalej, bo *Titanic* przechylał się coraz bardziej i nie dało się przepchnąć łodzi „w górę”, ku krańcowi pokładu.

Mężczyźni szarpali się właśnie z łodziami, kiedy kwadrans po drugiej mostek zanurzył się pod wodą, a przez pokład łodziowy przetoczyła się potężna fala. Pułkownik Gracie i Clinch Smith odwrócili się i ruszyli w kierunku rufy. Zdołali jednak zrobić tylko kilka kroków, kiedy drogę zagroził im tłum mężczyzn i kobiet, którzy wypadli z niżej położonych pokładów. Wyglądali na pasażerów trzeciej klasy.

W tej samej chwili stojący na czele orkiestry Hartley dotknął skrzypiec i rozległa się melodia protestanckiego hymnu *Jesień*. Uniosła się nad pokładem i popłynęła w spokojną noc, daleko od statku.

Siedzące w łodziach kobiety słuchały tych dźwięków ze zdumieniem. Z oddali ta chwila zdawała się przejmująca i dostojna. Z bliska jednak sytuacja wyglądała zgoła inaczej. Mężczyźni słyszeli co prawda muzykę, ale nie zwracali na nią uwagi. Zbyt wiele działo się wokół nich.

– Och, ratujcie mnie! Ratujcie mnie! – krzyknęła jakaś kobieta do Petera Daly’ego, przedstawiciela zlokalizowanego w Limie oddziału londyńskiej firmy Haes & Sons, który patrzył właśnie, jak woda wdziera się na pokład. – Droga pani – odpowiedział. – Proszę się ratować. Tylko Bóg może panią teraz uratować.

Ona jednak błagała Daly’ego, by pomógł jej skoczyć. Ten po chwili zastanowienia uznał, że nie upora się z tym problemem tak łatwo, jak sądził. Pospieszenie chwycił ją za ramię i pomógł jej przedostać się za burtę. W chwili, gdy sam zamierzał skoczyć, potężna fala załała pokład łodziowy i zmyła go ze statku.

Ocean pienił się i wirował u stóp stewarda Browna, który ze wszystkich sił starał się przeciągnąć łódź A na krawędź pokładu. Nagle zdał sobie sprawę, że nie musi się dłużej męczyć: łódź unosiła się na wodzie. Wskoczył do środka, odciął liny na rufie, krzyknął do kogoś, żeby przeciął olinowanie na dziobie, i po chwili został zmieciony przez tę samą falę, która porwała Petera Daly’ego.

Dziób *Titanica* zanurzał się coraz głębiej i głębiej, a jego rufa powoli unosiła się w górę. Statek zdawał się poruszać. Właśnie ten ruch wytworzył falę, która przetoczyła się przez pokład rufowy i uderzyła w Daly’ego, Browna i dziesiątki innych ludzi.

Lightoller dostrzegł falę z dachu kwater oficerskich. Widział tłumy uciekające przed nią w górę pokładu. Widział, jak tym sprawniejszym udało się przed nią uchronić i jak ci wolniejsi zostali przez nią porwani. Zdawał sobie sprawę, że ta gwałtowna ucieczka przedłużyła tylko ich cierpienia. Odwrócił się w stronę dziobu i wyskoczył za burtę. Kiedy wypłynął na powierzchnię, zobaczył tuż przed sobą bocianie gniazdo,

znajdujące się teraz na poziomie wody. Instynktownie zaczął płynąć w jego stronę. Zamierzał się go chwycić.

Po chwili jednak oprzytomniał i zrozumiał, że musi odpłynąć jak najdalej od statku. Ocean zalewał jednak wentylatory znajdujące się tuż przy przednim kominie i Lightoller został wessany w stronę kanału wentylacyjnego. Opadł na chroniące go kraty i złapał się ich z całej siły, modląc się, by nie ugięły się pod naporem wody. Przyszpilony w ten sposób zastanawiał się, ile zdoła tak wytrzymać.

Nie poznał odpowiedzi na to pytanie. Podmuch gorącego powietrza, który wydobył się gdzieś z głębin statku, oderwał Lightollera od wylotu kanału wentylacyjnego i wypchnął go z powrotem na powierzchnię. Z trudem łapiąc powietrze i kaszłąc, drugi oficer zdołał wreszcie odpłynąć na bezpieczną odległość.

Także Harold Bride zachował zimną krew. Kiedy przez pokład przetoczyła się fala, chwycił się dulki szalupy B, która nadal leżała do góry dnem na pokładzie łodziowym. Fala zmyła z pokładu zarówno łódź, jak i Bride'a oraz około dziesięciu innych osób. Szalupa wpadła do wody do góry dnem, a Bride został pod nią uwięziony.

Pułkownik Gracie nie miał tak dużego doświadczenia na morzu. Podobnie jak wielu innych pasażerów, skoczył wraz z nadejściem fali – czuł się prawie jak Newport. Chwycił się dolnego szczebla żelaznego relingu na dachu kwater oficerskich, podciągnął się i położył na brzuchu, dokładnie u podnóża drugiego komina.

Zanim zdołał się podnieść, dach również został zalany. Potężny wir zaczął wsysać Graciego pod powierzchnię wody. Pułkownik usiłował wczepić się w reling, ale zdał sobie sprawę, że ściąga go on jeszcze głębiej. Odepchnął się zatem, wyswobodził i zaczął płynąć przed siebie, oddalając się na bezpieczną odległość od statku.

Kiedy nadeszła fala, szef kuchni John Collins nie miał dużego pola manewru – trzymał w rękach niemowlę. Wcześniej, razem ze stewardem pokładowym, przez dobrych pięć minut usiłował pomóc kobiecie z trzeciej klasy, której towarzyszyła dwójka dzieci. Najpierw usłyszeli, że na lewej burcie została jeszcze jedna łódź. Pobiegli tam i dowiedzieli się, że łódź jest tak naprawdę na prawej burcie. Kiedy tam dotarli, ktoś ich poinformował, że powinni raczej skierować się na rufę. Stanęli, oszołomieni i zdezorientowani, zastanawiając się, co robić. Collins trzymał na rękach jedno z dzieci – kiedy fala wypchnęła ich wszystkich za burtę. Nigdy już nie zobaczył pasażerki ani jej dzieci. Woda wyrwała mu niemowlę z rąk.

Jack Thayer i Milton Long także dostrzegli nadchodzącą falę. Stali przy relingu naprzeciw drugiego komina, usiłując trzymać się z dala od tłumów znajdujących się na rufie. Zamiast próbować dotrzeć wyżej, uznali, że nadszedł czas, by wskoczyć do wody i odpłynąć jak najdalej od statku. Uścisnęli sobie dłonie i życzyli powodzenia. Long przełożył nogi za burtę, a Thayer usiadł na relingu okrakiem i zaczął rozpinać płaszcz. Long, trzymając się relingu z drugiej strony, podniósł wzrok, spojrzał na towarzysza i zapytał: – Ruszamy?

– Skacz pierwszy, zaraz do ciebie dołączę – zapewnił Thayer.

Long zsunął się w dół, twarzą do statku. Dziesięć sekund później Thayer przerzucił drugą nogę przez reling i usiadł na nim, plecami do pokładu. Znajdował się jakieś trzy metry nad poziomem wody. Następnie odepchnął się tak mocno, jak potrafił i wyskoczył daleko za burtę.

Z tych dwóch technik opuszczania statku skuteczna okazała się tylko ta, którą wybrał

Thayer.

Fala nie zdołała osiągnąć Olaus Abelsetha, który stał przy czwartym kominie. Ta część statku, zamiast zanurzać się pod powierzchnię, unosiła się coraz wyżej i wyżej.

Abelseth usłyszał nagle trzask, huk... Serię głuchych odgłosów... Brzęk tłuczonego szkła... Stukot zsuwających się po pokładzie leżaków.

Przechył stawał się tak duży, że ludzie nie mogli dłużej utrzymać się na nogach. Abelseth patrzył, jak spadali w dół i zsuwali się do wody. Razem z krewnymi kurczowo trzymał się liny jednego z żurawików.

– Powinniśmy skakać, inaczej wessie nas wir – zawołał jego szwagier.

– Nie – odpowiedział Abelseth. – Jeszcze nie. Lepiej pozostać na powierzchni tak długo, jak tylko się da.

– Trzeba skakać! – rozległ się kolejny krzyk. Abelseth jednak nie uległ.

– Nie, jeszcze nie – zdecydował.

Kilka minut później, kiedy woda znalazła się zaledwie półtora metra od nich, trzej mężczyźni wreszcie skoczyli, trzymając się za ręce. Wypłynęli na powierzchnię, zanosząc się kaszlem, a Abelseth zaplątał się w jakąś linę. Musiał wyswobodzić ręce, żeby ją rozplątać, a tymczasem fala porwała jego kuzyna i szwagra. Zdołał się uwolnić, ale pomyślał: „Już po mnie”.

Ludzie, którzy znaleźli się w wodzie w plątaninie lin, leżaków, desek i gwałtownych wirów, tracili natychmiast orientację. Tym, którzy siedzieli w łodziach ratunkowych, przypominali roje pszczoł, opadające na pokładówki, wciągarki i wentylatory. Rufa unosiła się coraz wyżej. Z bliska trudno było pojąć, co się działo, choć – o dziwo – światła nadal nie zgasły i biła od nich dziwna ponura łuna.

Według późniejszych relacji Archie Butt pożegnał się z życiem na dwanaście różnych sposobów – za każdym razem wykazywał się przy tym niezwykłą galanterią, choć żadnej z wersji nie udało się potwierdzić. Według jednej z gazet Marie Young, nauczycielka muzyki dzieci Teddy’ego Roosevelta, wspominała, jak Butt zawołał: „Do widzenia, panno Young, proszę pozdrowić ode mnie rodzinę”. Panna Young twierdziła również, że dostrzegła górę lodową na godzinę przed zderzeniem.

W wywiadzie przeprowadzonym z żoną Henry’ego B. Harrisa, Archie Butt został przedstawiony jako prawdziwa opoka, honorowy człowiek, który niczym starszy brat opiekował się słabszymi pasażerami. Jednak Lightoller, Gracie i pozostali mężczyźni pracujący przy łodziach w ogóle go nie widzieli. Pani Douglas twierdziła, że około pierwszej czterdzieści pięć dostrzegła go w pobliżu łodzi nr 2, on jednak trzymał się na uboczu.

Podobnie rzecz miała się z Johnem Jacobem Astorem. Fryzjer August H. Weikman opisywał ostatnie chwile spędzone u boku wielkiego milionera. Wspominał beztruską pogawędkę, którą sobie ucieli – taką, jakie prowadzi się zwykle na fotelu fryzjerskim: „Zapytałem go, czy uściśnie mi dłoń. Odpowiedział: »Z przyjemnością«...”. Fryzjer Weikman twierdził też, że opuścił statek za dziesięć druga, czyli dobre pół godziny wcześniej.

Losy Butta i Astora zostały połączone w relacji przypisywanej Washingtonowi Dodge’owi, asesorowi z San Francisco. „Poszli na dno, stojąc obok siebie na mostku. Z nikim bym ich nie pomylił” – cytowały gazety. A przecież doktor Dodge znajdował się w tym czasie w łodzi nr 13, dobrych osiemset metrów dalej.



Nikt też nie wiedział, co tak naprawdę stało się z kapitanem Smithem. Ludzie mówili później, że się zastrzelił, ale nie odnaleziono żadnych dowodów, które potwierdzałyby tę tezę. Na chwilę przed końcem steward Edward Brown widział, jak kapitan wchodzi na mostek, nadal trzymając w rękach megafon. Minutę później trymer Hemming znalazł się na mostku i nikogo tam nie zastał. Po tym, jak zatonął *Titanic*, palacz Harry Senior widział kapitana w wodzie, z dzieckiem w rękach. Ten obraz, zdecydowanie bardziej niż samobójstwo, pasuje do portretu odważnego człowieka, który powiedział kiedyś: „Pewien rodzaj zachwytu nigdy mnie nie opuszcza – zwłaszcza kiedy patrzę z mostku na statek przedzierający się przez morze i wspinający się na potężne fale. Człowiek nigdy z tego do końca nie wyrasta”.

Widziani i niezauważeni, wielcy i nieznani runęli w dół, kiedy dziób zanurzał się coraz niżej, a rufa wynurzała się coraz wyżej ponad powierzchnię oceanu. Takty *Jesieni* porwała ta sama fala, która zmiotła muzyków i ich instrumenty. Światła zamigotały, znowu się zapaliły i ostatecznie zgasły. Wysoko na maszcie rufowym lśniła samotna lampa naftowa.

Głuche odgłosy i brzęk tłuczonego szkła stawały się coraz głośniejsze. Pośród potężnego ryku do wody wpadały setki przedmiotów.

Jeszcze nigdy nie widziano takiej plątaniny. Dwadzieścia dziewięć kotłów... Wysadzana klejnotami kopia *Rubajjatów*... Osiemset skrzynek łuskanych orzechów włoskich... Piętnaście tysięcy butelek *ale* i *stouta*... Potężne łańcuchy kotwiczne (każde ogniwo ważyło osiemdziesiąt kilogramów)... Trzydzieści skrzyń kijów golfowych i rakiet tenisowych transportowanych dla Spaldinga... Wyprawa ślubna Eleanor Widener... Tony węgla... Puszka majora Peuchena... Trzydzieści tysięcy świeżych jajek... Dziesiątki palm w donicach... Pięć fortepianów... Mały zegar z kabiny B-38... Ogromna srebrna prasa do kaczki.

W wodzie gromadziło się coraz więcej rzeczy. Kraty, doniczki z bluszczem i wiklinowe fotele z Café Parisien... Krążki do gry w *shuffleboarda*... Tablica rozdzielcza... Dwa silniki tłokowe i rewolucyjna niskociśnieniowa turbina... Dziewięćdziesiąt sześć piłek tenisowych transportowanych na zamówienie R.F. Downey & Co., beczka z porcelaną dla Tiffany’ego, skrzynia rękawiczek dla Marshall Field... Wspaniała maszyna do robienia lodu na pokładzie G... Nowy angielski automobil Billy’ego Cartera... Szesnaście kufrów Ryersonów, tak wspaniale spakowanych przez służącą Victorine.

Statek przechylał się coraz bardziej, a pierwszy komin od strony dziobu runął do wody z potężnym hukiem. W górę podniosły się iskry. Mechanika Waltera Hursta, rozpaczliwie walczącego z wiirem wodnym, nagle oślepiła sadza. Miał jednak szczęście – wielu znajdujących się w wodzie ludzi przygniotły tony stali. Runięcie komina okazało się jednak błogosławieństwem dla Lightollera, Bride’a i innych, którzy trzymali się teraz przewróconej do góry dnem łodzi B. Komin zawałił się tuż przy szalupie, a fala porwała ją i odepchnęła jakieś trzydzieści metrów od zanurzającego się coraz głębiej i wyginającego się kadłuba.

*Titanic* stał teraz w wodzie pionowo. Na wysokości trzeciego komina wystrzelał w górę, a w ciemności lśniły trzy śruby napędowe. Obserwującej to wszystko z daleka lady Duff Grodon statek przypominał ciemny palec uniesiony w kierunku nieba. Haroldowi Bride’owi kojarzył się raczej z nurkującą kaczka.

Zgromadzeni w szalupach ludzie nie wierzyli własnym oczom. Przez ponad dwie godziny, nie porzucając do końca nadziei, patrzyli, jak *Titanic* zanurzał się coraz głębiej i głębiej. Kiedy woda dosięgła czerwonych i zielonych lamp burtowych, wiedzieli, że koniec jest już bliski... Ale nikt nie przypuszczał, że wydarzy się to właśnie w ten sposób – niezmiernie harmider, czarny kadłub wiszący pod kątem prostym na tle nieba rozświetlonego gwiazdami, które do złudzenia przypominało kartkę bożonarodzeniową.

Niektórzy nie byli w stanie tego oglądać. Siedzący w składanej łodzi C dyrektor Bruce Ismay zgarbił się i pochylił nisko nad wiosłem – nie chciał patrzeć na tonący statek. W łodzi nr 1 C.E. Henry Stengel odwrócił wzrok: „Nie mogę znieść tego widoku”. W łodzi nr 4 Elizabeth Eustis zakryła twarz dłońmi.

Minęły dwie minuty, huk w końcu ucichł, a rufa *Titanica* lekko się wyprostowała i przez chwilę zastygła w bezruchu. I wtedy statek zaczął zanurzać się pod wodę, mknąc w dół coraz szybciej i szybciej.

„Zniknął, to koniec” – zwrócił się ktoś do obserwatora Lee w łodzi nr 13. „Zatonął” – usłyszała Ada Clark w łodzi nr 4. Było jej jednak tak zimno, że ledwo zwróciła na to wszystko uwagę. Większość kobiet zachowywała się podobnie – siedziały po prostu w szalupach, oszołomione, ogłuszone, w stanie szoku, nie okazując żadnych emocji. W łodzi nr 5 trzeci oficer Pitman spojrzął na zegarek i oznajmił: – Jest druga dwadzieścia.

Szesnaście kilometrów dalej, na pokładzie *Californiana*, drugi oficer Stone i praktykant Gibson obserwowali powoli znikający statek. Ten osobliwy kształt fascynował ich niemal przez całą wachtę – ze zdziwieniem patrzyli na kolejne wystrzeliwane w niebo rakiety oraz na sposób, w jaki jednostka unosiła się na wodzie. Gibson zauważył, że rakiet z pewnością nie wystrzelono dla zabawy. Stone przyznał mu rację: – Nikt bez powodu nie decyduje się na wystrzelenie rakiet na oceanie.

O drugiej światła tajemniczego statku zaczęły przygasać, a dwaj mężczyźni uznali, że zapewne odpływa. – Trzeba poinformować kapitana – powiedział Stone – że statek znika na południowym zachodzie i że wystrzelono z niego w sumie osiem rakiet.

Gibson ruszył do kajuty nawigacyjnej i przekazał tę wiadomość kapitanowi Lordowi. Ten, zaspany, podniósł się lekko na kanapie i zapytał: – Czy to były białe rakiety?

Gibson potwierdził, a Lord zapytał o godzinę. Gibson odpowiedział, że zegar w sterówce wskazuje drugą pięć. Lord przewrócił się na drugi bok, a Gibson wrócił na mostek.

Dwadzieścia po drugiej Stone uznał, że tajemniczy statek z całą pewnością odpłynął, a o drugiej czterdzieści zdecydował, że musi osobiście poinformować o tym kapitana. Przekazał tę wiadomość i dalej wpatrywał się w ciemną noc.

## ROZDZIAŁ SIÓDMY

### Już po twojej pięknej koszuli nocnej



Kiedy ocean pochłaniał *Titanica*, lady Cosmo Duff Gordon, siedząca w łodzi nr 1, zwróciła się do swojej sekretarki, panny Francatelli: – Już po twojej pięknej koszuli nocnej.

W tę kwietniową noc przepadło dużo więcej niż tylko koszula nocna panny Francatelli. Przepadł największy liniowiec świata, cały jego ładunek, dobiegło końca życie tysiąca pięciuset dwóch osób.

Katastrofa miała też inne trwałe konsekwencje. Oznaczała, że ludzie już nigdy nie poślą statku na pole lodowe, nie zważając na ostrzeżenia i polegając wyłącznie na kilku tysiącach ton stali i nitów. Odtąd transatlantyki miały już traktować ostrzeżenia poważnie, trzymać się z dala od lodu i w razie potrzeby zwalniać. Nikt nie wierzył już w „niezatapialne statki”.

Także góry lodowe przestały swobodnie krążyć po morzach i oceanach. Po zatonięciu *Titanica* rządy amerykański i brytyjski powołały Międzynarodowy Patrol Lodowy, a straż przybrzeżna zaczęła kontrolować zbłąkane góry lodowe dryfujące w kierunku tras parowców. W ramach dodatkowych środków ostrożności zimowy szlak przesunięto bardziej na południe.

Odtąd nie wchodziło już w grę, by na liniowcach radiooperatorzy pełnili wachtę tylko przez część czasu. Każdy statek pasażerski musiał mieć całodobowy nadzór radiowy. Nie mogła powtórzyć się już sytuacja, w której świat runął w posadach, podczas gdy jakiś Cyril Evans spał po zakończeniu służby zaledwie szesnaście kilometrów dalej.

*Titanic* był również ostatnim liniowcem, który wyruszył w rejs, nie dysponując odpowiednią liczbą łodzi ratunkowych. Ważący czterdzieści sześć tysięcy trzysta dwadzieścia osiem ton statek obowiązywały niewiarygodnie przestarzałe przepisy bezpieczeństwa. Absurdalne zasady określały wymogi związane z szalupami ratunkowymi: wszystkie brytyjskie jednostki ważące powyżej dziesięciu tysięcy ton miały przewozić na swym pokładzie szesnaście łodzi ratunkowych o pojemności stu pięćdziesięciu pięciu metrów sześciennych, a do tego liczbę kamizelek ratunkowych odpowiadającą siedemdziesięciu pięciu procentom pojemności szalup.

W przypadku *Titanica* liczba ta wynosiła dwieście siedemdziesiąt dwa metry sześciennie. Oznaczało to, że statek musiał transportować szalupy zapewniające miejsca zaledwie dziewięciuset sześćdziesięciu dwóm osobom. Na statku przewidziano zresztą tysiąc sto siedemdziesiąt osiem miejsc w łodziach ratunkowych – przedstawiciele White Star Line skarżyli się, że nikt nie doceniał ich przezorności. Ta liczba odpowiadała zaledwie pięćdziesięciu dwóm procentom spośród dwóch tysięcy dwustu ludzi na pokładzie. Od czasu katastrofy wprowadzono bardzo proste zasady – w szalupach miało się znaleźć miejsce dla każdego pasażera.

Zniesiono też podział na klasy. Przedstawiciele White Star Line zawsze temu zaprzeczali – i poparli ich też śledczy badający przyczyny zatonięcia *Titanica* – ale wszystkie dowody wskazują na to, że pasażerowie trzeciej klasy znaleźli się w chwili katastrofy w dużo gorszej sytuacji. Daniel Buckley nie mógł dostać się do sektora pierwszej klasy, Olaus Abelseth został wpuszczony na pokład łodziowy dopiero wtedy, gdy odpływała ostatnia łódź, steward Hart prowadził na górę dwie małe grupy kobiet, podczas gdy setki z nich przetrzymywano na niższych poziomach, zdesperowani pasażerowie trzeciej klasy wspinali się po drabinach, żeby uciec z pokładu rufowego...

Nie można również zapomnieć o ludziach, którzy na oczach pułkownika Graciego, drugiego oficera Lightollera i innych wychynęli spod pokładu tuż przed zatonięciem statku. Do tamtej chwili Gracie był przekonany, że wszystkie kobiety dawno już odpłynęły na łodziach ratunkowych – przecież nie mogli ich znaleźć, kiedy przygotowywano do zwodowania ostatnie szalupy. Teraz jednak pułkownik patrzył z przerażeniem na dziesiątki pasażerek, które pojawiły się nagle na pokładzie. Statystyki nie pozostawiają żadnych wątpliwości – na liście ofiar, które zginęły w katastrofie, figurują cztery spośród stu czterdziestu trzech pasażerek pierwszej klasy (trzy same podjęły taką decyzję o pozostaniu na statku), piętnaście spośród dziewięćdziesięciu trzech pasażerek drugiej klasy i aż osiemdziesiąt jeden spośród stu siedemdziesięciu dziewięciu kobiet podróżujących trzecią klasą.

Podobnie prezentują się statystyki dotyczące dzieci. Z wyjątkiem Loraine Allison wszystkie spośród dwadzieścioro dziewięcioro dzieci w pierwszej i drugiej klasie zostały uratowane, ale z katastrofy uszło z życiem tylko dwadzieścioro troje spośród siedemdziesięcioro sześciorga dzieci podróżujących w trzeciej klasie. Najwyraźniej szansa na obcowanie z rycerską postawą i na owoce płynące z takiego nastawienia ominęła tych, którzy podróżowali trzecią klasą.

Sytuacja przedstawiała się zdecydowanie lepiej, choć nie idealnie, w drugiej klasie. Lawrence Beesley pamiętał, że jakiś oficer zatrzymał dwie kobiety, które ruszyły do drzwi prowadzących do pierwszej klasy.

- Czy możemy przejść do szalup ratunkowych?
- Nie, proszę pani. Państwa łodzie znajdują się na pokładzie drugiej klasy.

Trzeba przyznać, że te różnice nie wynikały z jasno określonej polityki White Star Line, tylko raczej z jej braku. W pewnych częściach statku załoga odcinała dostęp do pokładu łodziowego, w innych zaś otwierała drzwi, ale nie informowała o tym pasażerów. W kilku punktach podjęto wysiłki mające na celu doprowadzenie ich na pokład. Ale na ogół ludzi podróżujących w trzeciej klasie pozostawiano samym sobie. Niewielka ich część – ci najbardziej operatywni – zdołała sobie poradzić, ale większość błędziła bezradnie po korytarzach: pominięta, porzucona i zapomniana.

Na los pasażerów trzeciej klasy obojętna była nie tylko kompania White Star Line, ale też wszyscy, którzy śledzili katastrofę. Wyglądało na to, że nikt się tymi ludźmi nie interesował: ani prasa, ani przedstawiciele komisji prowadzących śledztwo w sprawie katastrofy, ani sami pasażerowie trzeciej klasy.

Bardzo niewielu reporterów zajmujących się historią *Titanica* zadało sobie trud, by o cokolwiek zapytać ocalałych należących do tej grupy. „New York Times” był dumny – zresztą słusznie – ze swojej obszernej relacji poświęconej katastrofie. Jednak w głośnym numerze, w którym opisywano przybycie *Carpathii* do Nowego Jorku, pojawiły się tylko dwa wywiady z pasażerami trzeciej klasy. Takie proporcje nie powinny zresztą dziwić – spośród czterdziestu trzech relacji ocalałych, zamieszczonych przez „New York Herald”, tylko dwie opowiedzieli ludzie podróżujący w trzeciej klasie.

Z pewnością ich doświadczenia nie stanowiły tak atrakcyjnego materiału na artykuł jak te, które opisywała lady Cosmo Duff Gordon (jedna z nowojorskich gazet cytowała jej słowa: „Ostatnią rzeczą, jaką usłyszałam, było wołanie jakiegoś mężczyzny: »Mój Boże, mój Boże!«”). Ale narzucił się przecież inny temat. Tamta noc stanowiła wspaniałą ilustrację zasady „kobiety i dzieci przodem”, a mimo to w jakiś sposób zginęło więcej dzieci z trzeciej klasy niż mężczyzn z klasy pierwszej. Tego kontrastu nigdy nie pominęłaby dzisiejsza prasa, cechująca się wrażliwością społeczną (oraz zamiłowaniem do sensacji).

Także amerykański Kongres nie wydawał się zainteresowany tym, co spotkało pasażerów trzeciej klasy. Podczas prowadzonego przez senatora Smitha śledztwa dotyczącego *Titanica* badano absolutnie każdy szczegół – zadano nawet pytanie o to, z czego składała się góra lodowa („Z lodu” – wyjaśnił piąty oficer Lowe), ale pasażerom trzeciej klasy poświęcono niewiele uwagi. Tylko trzech spośród nich powołano na świadków. Dwóch zeznało, że nie pozwalano im przejść na pokład łodziowy, ale podczas śledztwa nie zbadano dokładniej tej kwestii. Raz jeszcze warto podkreślić, że te zeznania nie sugerują celowych działań – wskazują raczej, że nikt nie interesował się pasażerami trzeciej klasy.

Brytyjska komisja śledcza przyjęła jeszcze bardziej niefrasobliwą postawę. W.D. Harbinson, który oficjalnie reprezentował interesy pasażerów trzeciej klasy, oświadczył, że nie odkrył żadnych śladów dyskryminacji. Podobne wnioski przedstawiono w raporcie sporządzonym przez lorda Merseya – mimo to przed komisją nie zeznawał ani jeden pasażer trzeciej klasy, a jedyny ocalały steward, którego kabina mieściła się w części należącej do trzeciej klasy, zeznał, że mężczyznom nie pozwalano wyjść na pokład jeszcze kwadrans po pierwszej.

Ten stan rzeczy zdawał się nie przeszkadzać nawet samym pasażerom trzeciej klasy.

Byli przyzwyczajeni do różnic klasowych i dobrze znali reguły tej gry. Olaus Abelseth uznawał na przykład dostęp do pokładu łodziowego za przywilej przysługujący jedynie pasażerom pierwszej i drugiej klasy – nawet kiedy statek tonął.

Nadchodziła nowa era i począwszy od tamtej nocy, pasażerowie trzeciej klasy przestali kierować się takimi przesłankami.

Z drugiej strony był to również ostatni raz, kiedy tak otwarcie i bez żadnych protestów przyjęto skrajne uprzywilejowanie pasażerów pierwszej klasy. Kiedy w 1908 roku zatonął *Republic*, inny transatlantyk kompanii White Star Line, kapitan Sealby informował pasażerów wsiadających do łodzi ratunkowych: „Proszę pamiętać! Kobiety i dzieci przodem. Potem pasażerowie pierwszej klasy, a potem cała reszta!”. Na *Titanicu* nie obowiązywała wspomniana zasada, ale sama ta koncepcja nadal pokutowała w powszechnej świadomości i z początku w prasie powstrzymywano się przed krytykowaniem postaw pasażerów pierwszej klasy. Kiedy okazało się, że Ismay ocalał, „New York Sun” pospieszenie ogłosił: „Ismay zachowywał się z niezwykłą galanterią i męstwem... Nikt nie wie, dlaczego pan Ismay wsiadł do łodzi, ale najprawdopodobniej chciał przedstawić swojej firmie dokładny raport z tych wydarzeń”.

Pasażerowie pierwszej klasy już nigdy nie mieli cieszyć się takimi przywilejami. Wkrótce sytuacja zmieniła się diametralnie. W ciągu kilku dni Ismay został napiętnowany przez prasę. W ciągu roku sławna pasażerka *Titanica* rozwiodła się z mężem tylko dlatego, że – jak głosiły plotki – wyszedł on cało z katastrofy. Tamta noc wyznaczyła nowe standardy zachowań i nowe kryteria oceny postępowania klas uprzywilejowanych w najtrudniejszych sytuacjach.

W dawnych czasach żyło się łatwiej... *Titanic* okazał się bowiem ostatnim przyczółkiem bogactwa i pozycji społecznej, który znalazł się w centrum zainteresowania opinii społecznej i budził tak wiele emocji. W 1912 roku nie było jeszcze prawdziwych gwiazd filmowych, radiowych ani telewizyjnych, postaci ze świata sportu pozostawały jeszcze na marginesie, a kawiarniane towarzystwo nie zdobyło jeszcze renomy. To właśnie wytworne, pełne splendoru życie najwyższych warstw społecznych budziło powszechną fascynację i pozwalało choć na chwilę zapomnieć o szarej, nudnej codzienności.

Prasa chętnie odpowiadała na takie potrzeby. Kiedy *Titanic* wypływał w dziewiczy rejs, „New York Times” wymieniał na pierwszej stronie prominentnych pasażerów. 16 kwietnia „New York American” poinformował o zatonięciu statku w artykule poświęconym niemal w całości Johnowi Jacobowi Astorowi. Pod koniec wspomniano, że zginęło też tysiąc ośmiuset innych pasażerów. W podobny sposób katastrofę relacjonował 18 kwietnia „New York Sun”. Większość tekstu dotyczyła pereł pani Widener.

Nigdy więcej opinii publicznej nie zajmowało już do tego stopnia bogactwo klas uprzywilejowanych. Nigdy zresztą bogactwo nie miało przybierać tak spektakularnych rozmiarów. John Jacob Astor bez mrugnięcia okiem wydał osiemset dolarów na marynarkę, którą jakiś handlarz wystawił na pokładzie podczas krótkiego postoju *Titanica* w Queenstown. Ryersonom podróżowanie z szesnastoma kuframi wydawało się absolutnie normalne. Stu dziewięćdziesięciu rodzinom z pierwszej klasy pomagały dwadzieścia trzy służące, ośmiu służących, opiekunki do dzieci i guwernantki –

a do tego oczywiście setki stewardów i stewardes zatrudnionych na *Titanicu*. Służba miała do dyspozycji własny salon położony na pokładzie C – dzięki temu nikt nie musiał przeżyć upokorzenia, gdyby rozpoczął pogawędkę z przystojnym nieznajomym, a następnie dowiedział się, że jest on dragomanem Henry’ego Sleepera Harpera.

Znamienny był też moment przybycia ocalałych do Nowego Jorku. Panią Astor powitały dwa automobile, w których czekali na nią dwaj lekarze, wyszkolona pielęgniarka, sekretarka oraz Vincent Astor. Po żonę George’a Widenera przyjechał nie automobil, tylko specjalny pociąg składający się z prywatnego pulmana, wagonu bagażowego oraz lokomotywy. Żona Charlesa Haysa również mogła liczyć na pociąg z dwoma prywatnymi wagonami.

To niewątpliwie powitanie godne ludzi, którzy mogli sobie pozwolić na luksusowe apartamenty za cztery tysiące trzysta pięćdziesiąt dolarów – i trzeba tu pamiętać, że chodzi o dolary z 1912 roku. Taki apartament dysponował nawet własną promenadą.

Do podobnych wygód nie wszyscy mieli oczywiście dostęp. Harold Bride, który zarabiał dwadzieścia dolarów miesięcznie, potrzebowałby osiemnastu lat, by móc przemierzyć ocean w godny sposób – a zatem ci, którzy wynajęli najlepsze apartamenty, byli członkami zamkniętej społeczności. Społeczności, która – jak się wydawało – zniknęła wraz z *Titanikiem*.

W tym hermetycznym świecie bogaczy ery edwardiańskiej panowało niezwykle poczucie intymności. Ludzie ci nie czuli zaskoczenia, kiedy spotykali się przypadkiem w różnych zakątkach świata – niezależnie od tego, czy chodziło o egipskie piramidy (cieszące się największą popularnością), regaty w Cowes czy wiosny w Baden-Baden. Wpadali na te same pomysły w tym samym czasie, a jednym z nich był dziewiczy rejs największym statkiem na świecie.

Rejs *Titanikiem* postrzegali oni raczej jako okazję do kolejnego spotkania towarzyskiego niż jako samą podróż przez ocean. Łączące tych ludzi relacje fascynowały żonę producenta teatralnego Henry’ego B. Harrisa, która z pewnością nie należała do ich świata. Nawet po upływie dwudziestu lat wspominała tamte chwile z niekłamanym podziwem: – Podczas rejsu panowało naprawdę niezwykle poczucie koleżeństwa i bliskości. Czegóż podobnego nie doświadczyłam podczas żadnej innej podróży. Pasażerów łączyła trudna do opisu braterska więź. Spotkali się na pokładzie statku i stanowili jedną wielką wspólnotę.

Członkowie tej wspólnoty świetnie znali załogę. Wydawało się nawet, że poświęcają personelowi pokładowemu niemal tyle samo uwagi co swoim towarzyszom. W tamtych czasach wybierało się raczej kapitana niż konkretny statek – a kapitan Smith skupiał wokół siebie wielu oddanych pasażerów, co z perspektywy zarządu kompanii White Star Line czyniło go wyjątkowo cennym pracownikiem. Kapitan odwdzięczał się pasażerom, wyświadczając im drobne przysługi, a oni znów lojalnie wyruszali z nim w kolejne rejsy. W dniu katastrofy John Jacob Astor dowiedział się o budzących niepokój sygnałach od samego Edwarda Smitha, zanim oficjalnie ogłoszono alarm.

Z drugiej strony, zgodnie z tą niepisaną umową, posiadający szczególny status pasażerowie nie nadużywali przysługujących im przywilejów. W konsekwencji w obliczu bezpośredniego zagrożenia życia żaden spośród nich nie wykorzystał swojej

wiedzy i płynącej z niej przewagi nad innymi pasażerami. Niemal żaden z mężczyzn należących do tej grupy nie zdołał się uratować.

Niezwykle bliskie relacje łączyły przedstawicieli wspomnianej wspólnoty również ze stewardami i kelnerami, którzy często sprawowali pieczę nad tymi samymi pasażerami podczas kolejnych rejsów. Członkowie załogi doskonale pamiętali, jakie potrzeby i upodobania mają konkretni podróżni. Na przykład steward Cunningham każdego wieczoru wchodził do kabiny A-36 i przygotowywał ubranie wyjściowe Thomasa Andrewsa dokładnie w taki sposób, jaki cenił sobie pan Andrews. Później, kwadrans przed siódmą, Cunningham wracał do kabiny i asystował Andrewsowi w trakcie ubierania się. Podobne relacje łączyły innych pasażerów i ich stewardów.

Kiedy *Titanic* miał pójść na dno, steward Etches ze szczerą troską przekonywał pana Guggenheima do włożenia swetra, steward Crawford zawiązał panu Stewartowi sznurowadła, drugi steward Dodd poinformował Johna B. Thayera, że jego żona nadal przebywa na statku – pan Thayer był przekonany, że dawno już odpłynęła. Wykazując się podobnym oddaniem, pracujący w jadalni steward Ray wepchnął Washingtona Dodge'a do łodzi nr 13. To właśnie on przekonał rodzinę Dodge'ów, by płynęli *Titanikiem*, i z tego powodu czuł się za nich odpowiedzialny.

Członkowie tej uprzywilejowanej grupy odwdzięczali się za okazywaną sobie lojalność wyjątkowym ciepłem i czułością, których raczej nie okazywali innym pasażerom. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że w ostatnich godzinach przed zatonięciem ludzie tacy jak Ben Guggenheim i Martin Rothschild chętniej przebywali w towarzystwie stewardów niż pozostałych pasażerów.

Katastrofa *Titanica* położyła kres takiemu modelowi życia. Tamte czasy nigdy już nie wróciły. Przyczyniły się do tego najpierw pierwsza wojna światowa, a potem podatek dochodowy.

Wraz z tym bezpowrotnie utraconym światem zniknęła część nierozzerwalnie związanych z nim mitów – przede wszystkim przekonanie o bezwzględnej wyższości anglosaskiej odwagi. Wystarczy powiedzieć, że wszystkich pasażerów na gapę, którym udało się znaleźć miejsce w łodziach ratunkowych, uznano za „Chińczyków” albo „Japończyków”, a tych, którzy zdecydowali się skakać za burtę, bez wyjątku określano mianem „Ormian”, „Francuzów” albo „Włochów”.

– Niektórzy pasażerowie, prawdopodobnie Włosi albo przedstawiciele jakiejś innej narodowości niż angielska czy amerykańska, próbowali bezprawnie wskakiwać do łodzi – oznajmił steward Crowe, zeznając przed amerykańską komisją badającą katastrofę. Crowe nie słyszał oczywiście, jakim językiem posługiwali się rzekomi sprawcy, i w konsekwencji nie mógł określić ich pochodzenia. Z powodu składanych podczas śledztwa zeznań ambasador Włoch zażądał oficjalnych przeprosin i uzyskał je – od piątego oficera Lowe'a, który słowa „Włoch” i „tchórz” traktował jak synonimy.

Powszechnie zakładano, że jeżeli w czyichś żyłach płynęła anglosaska krew, człowiek taki z definicji nie mógł zachować się niewłaściwie. Kiedy Bride opisywał atak jednego z palaczy na radiotelegrafistę Phillipsa, niektóre gazety, by wzmocnić wymowę tego wydarzenia, przedstawiały palacza jako czarnoskórego. Z kolei w opublikowanym przez „New York Sun” artykule zatytułowanym *Utrata pożądanых emigrantów* zauważono, że obok innych pasażerów w katastrofie zginęło siedemdziesięciu ośmiu Finów, którzy mogli przysłużyć się Ameryce.



Wraz z *Titanikiem* zniknęły nie tylko mity, ale także pewien szczególny rodzaj szlachetności. Mężczyźni pozostali odważni, ale ta odwaga miała już inny charakter. Było bez wątpienia coś niezwykłego w sposobie, w jaki Ben Guggenheim przebiegał się w ostatniej chwili w strój wieczorowy, w jaki Howard Case strząsnął popiół z papierosa i pomachał na pożegnanie pani Graham, a pułkownik Gracie przemierzał pokłady mężnie, choć bez powodzenia, próbując odnaleźć panią Candee. Dzisiaj nikt nie zdecydowałby się na takie gesty stanowiące wyraz niezwykłej galanterii – a owej nocy można było ich zauważyć naprawdę wiele.

Zniknęło też przekonanie, że *noblesse oblige*. Podczas koszmarnych, przepełnionych niepewnością dni spędzonych w Nowym Jorku Astorowie, Guggenheimowie i inni krewni podróżujących *Titanikiem* pasażerów nie poprzestali na siedzeniu przy telefonach albo wysyłaniu przyjaciół i służących do siedziby White Star Line. Stawiali się tam osobiście. Decydowali się na to nie dlatego, by w możliwie najskuteczniejszy sposób zdobyć niezbędne z ich perspektywy informacje, ale dlatego, że byli przekonani, iż właśnie tak należy postąpić.

W dzisiejszych czasach rodziny nadal troszczą się o losy swoich bliskich, ale mimo to wielu ludzi uznałoby, że w takiej sytuacji wystarczy telefon. Mało kto dążyłby do tego, żeby osobiście pojawić się w siedzibie kompanii żeglugowej i stanąć twarzą w twarz z panującym tam chaosem. Wtedy jednak nie wahano się ani przez chwilę, ponieważ funkcjonowały ściśle określone wzory zachowań. Owszem, Vincent Astor uzyskał bardziej szczegółowe informacje niż przedstawiciele pozostałych rodzin, a niektórzy zdołali spotkać się nawet z dyrektorem generalnym Franklinem, ale istotniejsze wydaje się to, że ci ludzie nie poprzestawali na standardowo używanej w takich sytuacjach formule. Nie wystarczyło im, że „pozostaną w kontakcie”. Wydawało im się oczywiste, że powinni po prostu tam być.

Przede wszystkim jednak katastrofa *Titanica* oznaczała kres powszechnego poczucia bezpieczeństwa. Do tamtej chwili ludziom wydawało się, że odkryli sposób na spokojne, uporządkowane, cywilizowane życie... Przez sto lat w zachodnim świecie zakładano, że nie może wydarzyć się nic złego. Przez sto lat technika konsekwentnie posuwała się naprzód. Przez sto lat społeczeństwo odczuwało korzyści płynące z braku działań wojennych i rozwoju przemysłu. Z perspektywy czasu przyjmowane ówczesnie założenia mogą wydawać się przesadnie optymistyczne, ale w tamtym okresie ludzie byli przekonani, że wszystko zmierza we właściwym kierunku.

Katastrofa *Titanica* była jak przebudzenie. Już nigdy nie mieli być tak pewni siebie. Tragedia ta stanowiła też cios w szeroko rozumianą technikę. Oto bowiem „niezatapialny statek” – być może największe osiągnięcie myśli inżynierskiej w historii ludzkości – zatonął podczas dziewiczego rejsu.

Chodziło jednak o coś więcej. Skoro to niezwykle osiągnięcie okazało się tak kruche, to jaką wartość miała wiara w cokolwiek innego? Skoro tamtej chłodnej kwietniowej nocy bogactwo znaczyło tak niewiele, to czy przez pozostałe dni w roku także było niczym? Dziesiątki duchownych głosiły z ambon, że *Titanic* to nic innego jak zesłana z nieba lekcja, która powinna pozwolić ludzkości się przebudzić, wyrwać ją z samozadowolenia. Twierdzono także, że ta katastrofa jest karą za zbyt głęboką wiarę w postęp materialny. Jeżeli rzeczywiście katastrofa stanowiła lekcję, to ta lekcja okazała się skuteczna – ludzie przestali być czegokolwiek pewni.

Nie można oczywiście obarczać *Titanica* winą za cały łańcuch rozczarowań, który później nastąpił – ale nie ulega wątpliwości, że zatonięcie statku stało się pierwszym akordem zmian. Przed *Titanikiem* panował błogi spokój. Potem pojawił się chaos. Właśnie z tego powodu dla wszystkich, którzy żyli w tamtych czasach, dramat *Titanica* w stopniu nieporównywalnym z jakimikolwiek innymi wydarzeniami wyznaczał kres dawnej ery oraz początek nowych, niespokojnych dni...

O 2.20 w poniedziałek 15 kwietnia 1912 roku nie było czasu na podobne rozważania. Nad grobowcem *Titanica* zawisła chmura dymu i pary, która przesłoniła jasne niebo. Na gładkiej tafli oceanu dryfowały skrzynki, leżaki, deski, pilastry i korkowe elementy, które wypływały gdzieś z głębin.

Setki ludzi pręży ramionami wodę i wieszali się na szczątkach statku lub na towarzyszach niedoli. Steward Edward Brown, z trudem łapiąc oddech, dostrzegł niezbyt wyraźną sylwetkę mężczyzny, który w najlepsze zrywał z niego ubrania. Z kolei pasażer trzeciej klasy Olaus Abelseth nagle poczuł, że na jego szyi zaciska się dłoń innego mężczyzny. Zdołał się w jakiś sposób wyswobodzić z tego niespodziewanego uścisku, ale w tym celu musiał wymierzyć nieznanemu solidnego kopniaka.

Ludzie przegrywali walkę nie tyle z innymi ludźmi co z oceanem. Temperatura wody była bliska zera stopni Celsjusza. Drugi oficer Lightoller czuł, jakby jego ciało „przeszywały tysiące noży”. W tak zimnej wodzie na nic zdawały się kamizelki ratunkowe.

Ale nawet w tak trudnych warunkach kilka osób zdołało zachować siły i zdrowy rozsądek. Dla nich ostatnią szansą na ratunek – pośród niezliczonych wypływających na powierzchnię przedmiotów – okazały się składane szalupy A i B. Obie zsunęły się do wody z tonącego pokładu łodziowego: szalupa A została zalana, a szalupa B obróciła się i dryfowała teraz do góry dnem. Fala, która podniosła się, gdy komin runął do oceanu, odrzuciła obie łodzie od burt statku. Ci, którzy zachowali najwięcej sił, zaczęli płynąć w ich kierunku.

Po około dwudziestu minutach do szalupy A dotarł Olaus Abelseth. W kołyszącej się łodzi leżało już wtedy około dwunastu na wpół żywych rozbitków. Nie pomogli mu, ale też nie powstrzymywali go, kiedy złapał burtę i podciągnął się, by wsiąść do szalupy. Wymamrotali tylko: – Nie wyróć łodzi.

Zjawiali się kolejni ludzie, aż w końcu w środku zgromadziło się około dwudziestu czterech rozbitków. Była to dziwna zbieranina: R. Norris Williams Jr., ówczesna gwiazda tenisa, leżał obok swojego przesiąkniętego wodą futra; znalazła się tam również para Szwedów; palacz John Thompson z poważnie poparzonymi dłońmi; jakiś pasażer pierwszej klasy w bieliźnie; steward Edward Brown; pasażerka trzeciej klasy pani Rosa Abbott...

Stopniowo szalupa A oddalała się od statku, a ludzie docierali do niej coraz rzadziej. W końcu przestali w ogóle się pojawiać, a do połowy wypełniona wodą łódź unosiła się na oceanie pośród cichej, spokojnej nocy.

Inni rozbitkowie usiłowali dopłynąć do wyróconej szalupy B, która znajdowała się dużo bliżej miejsca katastrofy. Wokół jej zakrzywionej stępki kłębiło się znacznie więcej ludzi, którzy zachowywali się też zdecydowanie głośniejsze. – Ratować się! Ratować się! – takie wołania słyszał Walter Hurst, kiedy dołączył do mężczyzn

usiłujących dostać się na szalupę.

Radiooperator Harold Bride znajdował się tam od samego początku, z tym że był uwięziony pod nią. Lightoller również dotarł w to miejsce jeszcze przed zatonięciem *Titanica* – w momencie, gdy komin statku runął do wody. Fala niemal go zmyła. Jednocześnie porwała młodego Jacka Thayera i rzuciła go prosto na łódź. Do tego czasu Hurst i trzech czy czterech innych rozbitków zdążyło już przykucnąć na stępce. Lightoller i Thayer również zdołali wspiąć się na szalupę. Tymczasem Bride nadal nie mógł się spod niej wydostać – leżał na plecach, uderzał głową w ławki i próbował złapać powietrze pośród otaczającej go gęstej ciemności.

Wkrótce zjawił się A.H. Barkworth, sędzieja pokoju z Yorkshire. Na kamizelkę ratunkową narzucił wcześniej potężne futro – o dziwo to śmiałe rozwiązanie pomogło mu się utrzymać na powierzchni. On również wdrapał się w mokrym futrze na wywróconą szalupę. Przypominał przemoczony, kudłate zwierzę.

Następnie do łodzi dotarł pułkownik Gracie. Próbował wcześniej chwycić się jakiejś samotnej deski, później drewnianej kraty – i wreszcie zauważył przewróconą szalupę. Kiedy tam dopłynął, leżało już na niej ponad dwunastu mężczyzn.

Nikt nie próbował mu pomóc. Wraz z każdym nowym rozbitkiem łódź zanurzała się nieco głębiej. Woda zaczynała już obmywać stępkę. Gracie nie przebył jednak tej drogi na próżno. Chwycił ramię jakiegoś człowieka, podciągnął się i wdrapał na szalupę. Wkrótce podpłynął do nich pomocnik kucharza John Collins i on również wspiął się na łódź, a po chwili Bride wydostał się wreszcie na powierzchnię i wdrapał się na rufę.

Kiedy dotarł tam steward Thomas Whiteley, szalupa B kołysała się już pod ciężarem trzydziestu mężczyzn. Whiteley usiłował się na nią wspiąć i choć najpierw ktoś zdzielił go wiosłem, ostatecznie mu się to udało. Palacz Harry Senior również został uderzony, ale opłynął szalupę i zdołał przekonać leżących po drugiej stronie rozbitków, by go wpuścili.

Przez cały ten czas ludzie, którzy siedzieli okrakiem na dziobie i rufie, młócili wodę deskami, wiosłując jak najszybciej, żeby oddalić się od miejsca katastrofy.

– Trzymajcie się tego, co macie pod ręką. Jeszcze jedna osoba i wszyscy zatoniemy! – krzyczeli rozbitkowie na łodzi do tych, którzy nadal znajdowali się w wodzie.

– W porządku, chłopaki – odpowiedział jakiś mężczyzna, po czym popłynął dalej, wołając: – Powodzenia. Bóg z wami!

Inny rozbitek dodawał im otuchy: – Brawo chłopaki! Dalej, dobra robota!

Miał pewny głos i nawet nie poprosił, by pozwolili mu wdrapać się na łódź. Choć na szalupie zgromadziło się już zbyt wielu ludzi i groziło jej pójście na dno, Walter Hurst nie mógł się oprzeć i wyciągnął wiosło w stronę tego człowieka, chcąc mu pomóc. Spóźnił się jednak. Gdy dotknął go wiosłem, mężczyzna zakręcił się jak korek i już się nie odezwał. Po dziś dzień Hurst jest przekonany, że był to kapitan Smith.

Kiedy wpływali w tę cichą noc, oddalając się jednocześnie od wraku i pozostałych w jego pobliżu rozbitków, jeden z marynarzy leżących na stępce zapytał niepewnie: – Nie sądzicie, że powinniśmy się pomodlić?

Wszyscy przyznali mu rację. Po szybkich ustaleniach okazało się, że na łodzi zgromadzili się katolicy, prezbiterianie, członkowie Kościoła episkopalnego i metodyści. W wyniku kompromisu wybrano modlitwę *Ojciec nasz*. Mężczyzna, który wystąpił z tą propozycją, rozpoczął modlitwę, a pozostali ją powtarzali.

Nie były to jednak jedyne dźwięki, które unosiły się nad wodą. Podczas gdy szalupy A i B wypełniały się ludźmi i mozolnie oddalały od miejsca katastrofy, setki znajdujących się w wodzie rozbiteków krzyczały i błagały o pomoc. Ich wezwania przekształciły się w potężny chór głosów. Palaczowi George'owi Kemishowi, wiosłującemu w łodzi nr 9, dźwięk ten kojarzył się z tysiącami brytyjskich kibiców oglądających finałowy mecz piłki nożnej. Jackowi Thayerowi, który leżał na stępce szalupy B, przywodził on na myśl muzykę świerszczy, wygrywaną podczas letnicy nocy w lasach Pensylwanii, z której pochodził.

## ROZDZIAŁ ÓSMY

### To mi przypomina cholerny piknik



Dla impulsywnego, pełnego energii piątego oficera Lowe'a niosące się w noc krzyki oznaczały jedno – konieczność powrotu na miejsce katastrofy i udzielenia rozbitkom pomocy.

W sytuacji, w której się znalazł, miał pewne pole manewru. Kiedy opuścił już *Titanica* na pokładzie łodzi nr 14, postanowił zgromadzić wokół siebie łodzie o numerach 10, 12, 4 i D, a następnie połączył je linami. Przypominały one teraz sznur koralików. – Przejmuję dowodzenie – oznajmił stanowczo, a następnie zorganizował flotyllę, która miała nieść pomoc rozbitkom.

Nie wszystkie łodzie mogły jednak wrócić na miejsce katastrofy. Wielu z ich pasażerów nie wytrzymałoby konfrontacji z tłumem zdesperowanych rozbitków. Co innego jedna łódź ze starannie dobraną załogą – ona mogłaby sprostać temu zadaniu. Lowe rozdzielił zatem pięćdziesiąt pięć osób, które znajdowały się w jego szalupie, pomiędzy pozostałe cztery łodzie. Po czym wybrał ochotników i doświadczonych wioślarzy, którym nakazał przejść na pokład szalupy nr 14.

To zadanie nie należało do łatwych – pasażerowie musieli przemieszczać się między szalupami o drugiej trzydzieści w nocy na środku Atlantyku. „Proszę skakać, na Boga! Niech pani skacze!” – krzyknął zniecierpliwiony Lowe do ociągającej się Daisy Minahan. Inna starsza kobieta w szalu wydała mu się z kolei zdecydowanie zbyt sprawną. Zerwał z niej szal i zobaczył przed sobą przerażonego chłopaka. Tym razem Lowe nic nie powiedział, ale z całej siły popchnął go do łodzi nr 10.

Przygotowania te zdawały się nie mieć końca. Kiedy już wszyscy znaleźli się

w odpowiednich szalupach, Lowe postanowił na wszelki wypadek odczekać, aż rozbitkowie się przersedzą – nie chciał ryzykować, że tłum zdesperowanych ludzi zatopi szalupę. Łódź nr 14 dotarła ostatecznie na miejsce katastrofy po trzeciej w nocy – prawie godzinę od chwili, w której zatonął *Titanic*.

Niewiele osób udało się uratować. Znaleźli stewarda Johna Stewarta, pasażera pierwszej klasy W.F. Hoyta, podróżującego trzecią klasą Japończyka, który przywiązał się do dryfujących na wodzie drzwi... Przez blisko godzinę łódź nr 14 bawiła się w ponurą ciuciubabkę – jej załoga uganiała się w ciemności za krzykami, nie wiedząc, skąd te krzyki dochodzą.

Wyłowiono tylko cztery osoby, a jedna z nich – pan Hoyt – zmarła już po godzinie. Lowe popełnił błąd: źle oszacował czas, jaki miała zająć droga na miejsce katastrofy, źle oszacował czas niezbędny do odnalezienia krzyczącego w ciemności człowieka i przede wszystkim źle oszacował czas, który można spędzić w wodzie, której temperatura jest bliska zera stopni Celsjusza. Jak się później okazało, wcale nie trzeba było czekać, aż tłum się „przersedzi”. Ale Lowe podjął przynajmniej próbę – wrócił i robił wszystko, by ratować rozbitków.

Trzeci oficer Pitman w łodzi nr 5 także słyszał rozpaczliwe krzyki. Zawrócił łódź i krzyknął: – Płyniemy w kierunku wraku!

Steward Etches chwycił wiosło, ale jakaś kobieta zaczęła go błagać: – Proszę, niech go pan od tego odwiedzie. Dlaczego mielibyśmy wszyscy tracić życie podczas beznadziejnej próby ratowania tamtych ludzi?

Inne kobiety również protestowały. Pitman był rozdarty. Nie wiedział, co robić. Ostatecznie cofnął rozkaz i kazał przestać wiosłować. Przez kolejną godzinę łódź nr 5 – w której znajdowało się czterdziestu rozbitków, choć mogła pomieścić sześćdziesiąt pięć osób – kołysała się łagodnie na Atlantyku, a pasażerowie słuchali krzyków rozbitków walczących o życie niespełna trzysta metrów dalej.

Steward Johnson wspominał, jak w łodzi nr 2 czwarty oficer Boxhall zapytał: – Wracamy po nich? Kobiety zaprotestowały. Także łódź nr 2 – wypełniona jedynie w sześćdziesięciu procentach – dryfowała zatem na wodzie, a jej pasażerowie słuchali krzyków tonących.

Kobiety z łodzi nr 6 zachowywały się zupełnie inaczej. Pani Smith nie mogła sobie wybaczyć, że uwierzyła w kłamstwo męża, który dzięki fortelowi nakłonił ją, by wsiadła do szalupy; Churchill Candee poruszyła galanteria, jaką wykazali się jej samozwańczy protektorzy; pani Brown była z natury odważna i żądna przygód. One wszystkie błagały kwatermistrza Hitchensa, by wrócił na miejsce katastrofy. Ale Hitchens odmówił. Przedstawił im niezwykle sugestywną scenę, w której rozbitkowie opadają łódź, która ostatecznie wyraca się i tonie. Kobiety nie ustawały w błaganiach, a dochodzące z oddali krzyki powoli milkły. Łódź nr 6, która mogła pomieścić sześćdziesiąt pięć osób, również nie wróciła na miejsce katastrofy. Na jej pokładzie znajdowało się dwadzieścia osiem osób.

W łodzi nr 1 palacz Charles Hendrickson zawołał: – Powinniśmy zawrócić i pomóc tonącym! Wszyscy milczeli. Obserwator George Symons, który dowodził szalupą, nie wykonał żadnego ruchu. Po chwili, kiedy temat powrócił, sir Cosmo Duff Gordon oznajmił, że jego zdaniem nie powinni tego robić, bo istnieje ryzyko, że łódź zostanie wyrwana. W łodzi nr 1 płynęło zaledwie dwanaście osób, choć jednostka ta mogła

pomieścić nawet czterdziestu pasażerów. Zdawało się, że oddalała się ona bez celu w kierunku bezkresnej ciemności.

Ten sam scenariusz powtarzał się w kolejnych szalupach – najpierw nieśmiałe pytania, później stanowcza odmowa i na koniec brak jakichkolwiek działań. Spośród tysiąca sześciuset osób, które znajdowały się na pokładzie *Titanica*, kiedy statek poszedł na dno, tylko trzynaście zostało wyłowionych przez osiemnaście łodzi ratunkowych znajdujących się w pobliżu. Pana Hoyta wciągnięto do szalupy D, ponieważ od początku do tego dążył. W szalupie nr 4 schronienie znalazło ośmiu rozbitków, ale bynajmniej nie dlatego, że jej załoga wyruszyła na poszukiwania zaginionych – znaleźli się po prostu wystarczająco blisko. Tylko łódź nr 14 wróciła na miejsce katastrofy.

Dlaczego pozostałe się na to nie zdecydowały? W tym miejscu powinniśmy sobie zadać pytanie, jak w rzeczywistości postępują odpowiednio przeszkoleni ludzie skonfrontowani z sytuacją graniczną.

Czas mijał, a krzyki powoli stawały się coraz słabsze. *Titanic* zniknął pod powierzchnią wody, a wraz z nim ustąpiło to niemożliwe do zniesienia, potworne napięcie. Szok związany z katastrofą, dezorientacja, emocje towarzyszące temu, co miało dopiero nadejść, oraz obezwładniająca świadomość, że tak niedawno w porażającej katastrofie zginęli bliscy i znajomi – to wszystko nie docierało jeszcze do ludzi zajmujących miejsca w łodziach ratunkowych. Zamiast tego w pierwszej chwili po zatonięciu statku ogarnął ich dziwny, niezrozumiały spokój.

Temu stanowi towarzyszyła też samotność. Lawrence Beesley zastanawiał się, dlaczego nawet śmiertelnie ranny *Titanic* dawał wszystkim poczucie bliskości i bezpieczeństwa – poczucie, którego nie mogła zapewnić żadna łódź ratunkowa. W szalupie nr 3 Elizabeth Shutes patrzyła na spadające gwiazdy i myślała o tym, jak mało znaczyły wystrzelowane z pokładu *Titanica* rakiety wobec potęgi natury. Usiłowała sobie wyobrazić, że znowu jest w Japonii. Tam również dwukrotnie doświadczała nocą samotności i strachu, ale ostatecznie wszystko dobrze się skończyło.

W łodzi nr 4 Jean Gertrude Hippach także przyglądała się spadającym gwiazdom. Nigdy nie widziała ich tak wielu. Przypomniła sobie podania mówiące o tym, że ilekroć na niebie pojawia się spadająca gwiazda, ktoś umiera.

Powoli – bardzo powoli – życie w łodziach ratunkowych zaczynało wracać na właściwe sobie tory. Siedzący w łodzi nr 2 czwarty oficer Boxhall wystrzelił w niebo zielone race. Ich rozbłyśki zdołały wyrwać ludzi z otępienia i dodały im otuchy. W nocy na oceanie trudno było oceniać odległość i niektórzy myśleli, że zielone race wystrzelono z przybywających im na ratunek statków.

Wiosła skrzypiały i z pluskiem uderzały o powierzchnię wody, a ilekroć szalupy spotykały się w ciemności, rozpoczynały się rozmowy. Łodzie nr 5 i 7 związane liną, podobnie jak łodzie nr 6 i 16. Na łódź nr 6, w której brakowało wiosłarzy, przesiadł się jeden z palaczy. Inne szalupy dryfowały samotnie z dala od pozostałych. W promieniu siedmiu czy ośmiu kilometrów osiemnaście małych łódek kołysało się na oceanie spokojnym jak lodowa pustynia. Palacz siedzący w łodzi nr 13 przypomniał sobie, jak pływał po stawie w londyńskim Regent's Park i zawołał: – To mi przypomina cholerny piknik.

Chwilami rzeczywiście wyglądało to jak piknik: niezobowiązujące wymiany zdań,

dzieci płaczące się pod nogami... Lawrence Beesley usiłował przykryć kocem płaczące niemowlę, a kiedy zaczął rozmawiać z jego matką, okazało się, że mają wspólnych znajomych w Clonmel w Irlandii. Edith Russell próbowała rozbawić inne dziecko swoją świnką, która wygrywała melodię *maxixe*, ilekroć pociągnęło się za jej ogon. Hugh Woolner karmił ciasteczkami trzyletniego Michela Navratila. Żona Johna Jacoba Astora pożyczyła pasażerce trzeciej klasy szal, by ta mogła okryć nim kwilącą, zmarzniętą córeczkę. Kobieta podziękowała pani Astor po szwedzku i czym prędzej opatuliła dziewczynkę.

W tym samym czasie Margaritha Frölicher, nadal zmagająca się z chorobą morską, zetknęła się bezpośrednio z jakże istotnym piknikowym rekwizytem. Uprzejmy dżentelmen, który siedział obok niej, wyciągnął z kieszeni srebrną piersiówkę i zasugerował, że mógłby jej pomóc łyk brandy. Skorzystała z tej rady i została natychmiast uleczona. Nie wiadomo, czy ulgę przyniosła jej sama brandy czy raczej świeżość tego doświadczenia – w ciągu dwudziestu dwóch lat swojego życia panna Frölicher nigdy jeszcze nie widziała piersiówki i od razu zafascynowała się tym dziwnym przedmiotem.

Na żadnym pikniku nie panował jednak taki chłód. W łodzi nr 5 pani Crosby drżała tak bardzo, że trzeci oficer Pitman owinął ją żaglem. Palacz w łodzi nr 6 szczekał zębami tak głośno, że siedząca obok niego pani Brown owinęła mu nogi sobolową etolą, którą zawiązała wokół jego kostek. W łodzi nr 16 jakiś mężczyzna w piżamie wyglądał na tak zmarzniętego, że przypominał pozostałym pasażerom bałwana. Charlotte Collyer tak bardzo zdrętwiała, że aż przewróciła się na pokładzie łodzi nr 14 – podczas upadku jej włosy zaczepiły o dulkę i duża ich część została wyrwana.

Załoga starała się zadbać o siedzące w szalupach kobiety. W łodzi nr 5 jeden z marynarzy zdjął skarpety i podał je pani Dodge. Kiedy ta spojrzała na niego z zaskoczeniem i wdzięcznością, pospiesznie zapewnił: – Droga pani, zapewniam, że są czyste. Włożyłem je dziś rano.

W łodzi nr 13 palacz Beauchamp drżał z zimna w cieniutkim swetrze, ale nie przyjął dodatkowego płaszcza, który podała mu starsza kobieta. Nalegał, by dała go młodej Irlandce. W pewnym momencie pasażerowie tej łodzi doświadczyli niespodziewanej ulgi. Kiedy steward Ray opuszczał swoją kabinę, zabrał sześć chustek, które leżały w jego kufrze. Rozdał je teraz pasażerom, doradzając, by zawiązali je sobie na głowach, przekształcając je tym sposobem w czapeczki. W rezultacie, jak wspomina z dumą Ray, „przykrytych zostało sześć głów”.

Przerażliwe zimno nie było w tej sytuacji jedynym elementem, którego nie spotyka się zwykle na piknikach. Nietypowa wydawała się także liczba siedzących przy wiosłach kobiet. W łodzi nr 4 żona Johna B. Thayera wiosłowała przez pięć kolejnych godzin, a woda sięgała jej do kolan. W szalupie nr 6 pani Brown, jak zwykle pełna energii, skierowała do każdego z wiosł po dwie kobiety. Pierwsza miała za zadanie podtrzymywać drzewiec, a druga wprawiała go w ruch. W ten sposób panie Brown, Meyer, Candee i ich współpasażerski zdołały przepłynąć pięć, a może nawet sześć kilometrów w kierunku świetlnego punktu, który przez całą noc majaczył na horyzoncie.

W łodzi nr 2 pani Douglas przekazała ster Boxhallowi, a następnie zaczęła wiosłować i pomagać przy wystrzeliwaniu zielonych rac. W szalupie nr 8 pani White



co prawda nie wiosłowała, ale postanowiła zostać sygnalistką – miała laskę z wbudowaną latarką i przez większą część nocy intensywnie nią machała, na przemian pomagając innym pasażerom i dezorientując ich.

W łodzi nr 8 Marie Young, Gladys Cherry, pani Smith i inne kobiety nie uchylały się od wioseł. Pani Bucknell zauważyła z dumą, że podczas gdy ona wiosłowała u boku hrabiny Rothes, w drugiej części łodzi jej służąca wiosłowała wraz ze służącą hrabiny. Przez większą część nocy hrabina siedziała u steru. Marynarz Jones, któremu powierzono dowodzenie łodzią, tłumaczył później tygodnikowi „The Sphere”, dlaczego ją tam umieścił: „Kiedy zobaczyłem, jak się zachowywała, i usłyszałem spokój i determinację, z jakimi mówiła do innych, zrozumiałem, że ma więcej z mężczyzny niż ktokolwiek inny w naszej łodzi”. Zeznając przed amerykańską komisją śledczą i mając do dyspozycji wypowiedzi dziennikarzy, Jones ujął to nieco mniej elegancko: – Miała tyle do powiedzenia, że przydzieliłem ją do steru.

Nie ma jednak wątpliwości co do jego uczuć. Po tym jak zostali uratowani, Jones zdjął cyfrę „8” z szalupy ratunkowej, oprawił ją i wysłał hrabinie, by wyrazić swój głęboki podziw. Ona z kolei do dziś pisze do niego co roku bożonarodzeniowe kartki.

Wraz z upływem czasu obserwowany tuż po katastrofie spokój rozbitków stopniowo zanikał. Pani Hays z łodzi nr 3, gdy tylko zauważała inną szalupę, zaczynała szukać męża i rozpaczliwie nawoływać: „Charlesie Haysie, jesteś tam?”. Powtarzała to pytanie wielokrotnie. W łodzi nr 8 Signora de Satode Peñasco wzywała męża Victora tak uporczywie, aż hrabina Rothes nie mogła już tego znieść. Przekazała stery swojej kuzynce Gladys Cherry, po czym przesiadła się do Signory i spędziła resztę nocy, starając się podnieść ją na duchu. W łodzi nr 6 Madame de Villiers nieustannie wołała syna, który nigdy nie wszedł na pokład *Titanica*.

Zaczęto też dochodzić do sprzeczek. Kobiety w łodzi nr 3 kłóciły się o błahostki, podczas gdy ich mężowie siedzieli obok w milczeniu, wyraźnie zażenowani. Pani Dodge, która wbrew wszystkim współpasażerom z łodzi nr 5 chciała wrócić na miejsce katastrofy, chowała do nich tak głęboką urazę, że kiedy podpłynęła szalupa nr 7, postanowiła czym prędzej się do niej przesiąść, nie zważając na to, że znajduje się na środku oceanu. Maud Slocombe, pełna energii masażystka z *Titanica*, nawrzeszczała na kobietę, która w łodzi nr 11 z nieznanymi powodami nieustannie nastawiała budzik. W szalupie nr 15 marynarz Diamond, twardy mężczyzna, który był kiedyś bokserem, klął tak siarczyście, że przemarznięci już na kość pasażerowie zaczęli sinieć w zastraszającym tempie.

Wiele kłótni wybuchło z powodu papierosów. W 1912 roku tytoń nie doczekał się jeszcze statusu wielkiego amerykańskiego panaceum, które pozwalało łagodzić stres i różnego rodzaju napięcia – kobiety stykające się z palaczami przeżywały głęboki szok. Elizabeth Shutes błagała dwóch mężczyzn, którzy siedzieli obok niej w łodzi nr 3, żeby przestali palić, oni jednak nic sobie z tego nie robili. Kwestia ta doskwierała żonie J. Stuarta White’a jeszcze w czasie śledztwa. Kiedy senator Smith zapytał, czy chciałyby ocenić zachowanie załogi, wybuchła: – Kiedy wreszcie udało nam się oddalić od statku, stewardzi wyciągnęli papierosy i zaczęli palić. W takiej chwili!

W łodzi nr 1 panowała nieco swobodniejsza atmosfera. Kiedy sir Cosmo Duff Gordon poczęstował palacza Hendricksona cygarem, żadna z kobiet nie zdecydowała się na protesty. Panna Francatelli pracowała dla żony sir Cosmy, a sama lady Duff

Gordon czuła się na tyle źle, że w ogóle jej to nie obchodziło. Wystawiała głowę za burtę i wymiotowała przez całą noc.

Ale i łódź nr 1 nie była wolna od sprzeczek. Sir Cosmo i C.E. Henry Stengel z Newark w stanie New Jersey nie mogli się porozumieć. Na zatłoczonym statku nie miałyoby to znaczenia, ale w szalupie, w której siedziało dwanaście osób, trudno to było bagatelizować. Według sir Cosmy pan Stengel nieustannie wrzeszczał: „Łódź ahoy!”. Przekazywał też siedzącemu u steru obserwatorowi Symonsowi sprzeczne komendy. Nikt nie zwracał na niego uwagi, ale pan Stengel irytował sir Cosmę do tego stopnia, że ten poprosił wreszcie o chwilę ciszy. Poczł się zapewne jeszcze bardziej dotknięty, kiedy pan Stengel zeznał później: – Razem z sir Cosmą decydowaliśmy, w którą stronę płynąć.

Tymczasem palacz Pusey dostawał szału, słysząc, jak lady Duff Gordon pocieszała pannę Francatelli zafrasowaną tym, że straciła koszulę nocną. W końcu nie wytrzymała i zawołał: – Co za różnica, przecież ocaliły panie życie! A my straciliśmy cały nasz ekwipunek!

Pół godziny później, nadal wściekły, Pusey zwrócił się do sir Cosmy:

– Przypuszczam, że wszystko pan stracił?

– Owszem.

– Ale może pan to odkupić?

– Tak.

– Widzi pan, my za to straciliśmy cały ekwipunek, a kompania na pewno nie da nam złamanego grosza.

Sir Cosmo postanowił zakończyć tę dyskusję: – Doskonale, wobec tego dam każdemu z was po pięć funtów, tak żebyście mogli kupić sobie nowy ekwipunek.

Spełnił swoją obietnicę, ale wkrótce tego pożałował. Fakt, że Duffowie Gordonowie niemal zmonopolizowali łódź nr 1 oraz to, że nie zawróciła ona po innych rozbitków, sprawiły, że ów podarunek mógł kojarzyć się jedynie z łapówką.

Wizerunkowi sir Cosmy nie przysłużyły się także późniejsze wydarzenia. Mężczyźni w kamizelkach ratunkowych, z którymi do zdjęcia – już po ocaleniu – pozowała lady Duff Gordon, do złudzenia przypominali prywatną załogę. Potem okazało się, że obserwator Symons – który przynajmniej w teorii dowodził łodzią – spędził cały dzień z prawnikiem sir Cosmy bezpośrednio przed tym, kiedy miał składać zeznania przed brytyjską komisją śledczą. Wyglądało to tak, jakby sir Cosmo pozyskał sobie też sternika.

Nie istnieją jednak dowody, które potwierdzałyby, że sir Cosmo ponosił jakąkolwiek winę. Pozostawał tylko niesmak.

Także alkohol budził pewne kontrowersje. Kiedy ludzie z łodzi nr 4 wyłowili z wody jednego z członków załogi *Titanica*, miał on w kieszeni buteleczkę brandy. Została ona wyrzucona, bo – jak wyjaśnił sam zainteresowany jednej z gazet – „obawiano się, że jeżeli dostanie ją w swoje ręce osoba ze skłonnościami do hysterii, to rezultat może być opłakany”. Panna Eustis przedstawiła jednak nieco inną wersję: – Jeden z mężczyzn był pijany i miał w kieszeni butelkę brandy. Kwatermistrz natychmiast wyrzucił ją za burtę, a mężczyznę ułożono na dnio łodzi...

W szalupie nr 6 wybuchło zamieszanie innego typu. Tarcia zaczęły się w momencie, gdy major Peuchen, przyzwyczajony do wydawania rozkazów, chciał przejąć

dowodzenie. Kwatermistrz Hitchens nie przyjął tego zbyt dobrze. Kiedy oddalali się od *Titanica*, Peuchen wiosłował, a Hitchens był u steru, ale w ciągu dziesięciu minut major nakazał kwatermistrzowi oddać ster którejś z kobiet i pomóc mu w wiosłowaniu. Hitchens odpowiedział, że to on tu dowodzi, a Peuchen ma robić swoje i siedzieć cicho.

Szalupa oddalała się wolno od statku, a wiosłowali major oraz obserwator Fleet. Kiedy kontrolę nad łodzią przejęła pani Brown, zaangażowała do pomocy większość kobiet, ale Hitchens ani na chwilę nie oderwał się od steru. Wydawał tylko komendy i wrzeszczał, żeby szybciej wiosłowały, jeśli nie chcą, żeby wessał je wir, który powstanie po zatonięciu *Titanica*.

Kobiety zaczęły coś odkrzykiwać, a w miarę jak szalupa sunęła z pluskiem po oceanie, noc rozbrzmiewała echem ich głosów. Przez większość czasu łódź nr 6 płynęła w kierunku odległego światła, które majaczyło na horyzoncie. Kiedy stało się jasne, że nie uda się do niego dotrzeć, Hitchens ogłosił, że wszystko stracone: nie mieli ani wody, ani jedzenia, ani kompasu, ani map. Znajdowali się setki kilometrów od lądu i nie wiedzieli nawet, dokąd płyną.

Major Peuchen zdążył już zrezygnować ze sporów z kwatermistrzem, ale kobiety nie poddały się tak łatwo. Pani Candee wskazała Hitchensowi Gwiazdę Polarną. Pani Brown poleciła mu się zamknąć i skupić na wiosłowaniu. A pani Meyer szydziła z jego tchórzostwa.

Po pewnym czasie łódź nr 6 została połączona z łodzią nr 16. Hitchens kazał im dryfować, ale kobiety nie mogły znieść zimna i chciały płynąć dalej, żeby się rozgrzać. Pani Brown przejęła kontrolę nad łodzią, wręczyła wiosło usmolonemu palaczowi, który przesiadł się do nich z szalupy nr 16, i kazała wszystkim wiosłować. Hitchens zamierzał ją powstrzymać, ale pani Brown zagroziła, że jeżeli się do niej zbliży, wyrzuci go za burtę.

Kwatermistrz cofnął się, narzucił na siebie koc i zaczął lżyć kobiety. W odwecie pani Meyer oskarżyła go o to, że zabrał wszystkie koce i wypił całą whisky. Hitchens odpowiedział na to stekiem wyzwisk. Palacz, który przesiadł się do nich z łodzi nr 16, widząc, że znalazł się w oku cyklonu, zawołał: – Wiesz, że rozmawiasz z damą?

– Wiem, z kim rozmawiam, i to ja dowodzę na tej łodzi! – odkrzyknął Hitchens.

Ale nagana palacza poskutkowała. Kwatermistrz zamilkł. Łódź nr 6 ruszyła w ciemność pod dowództwem pani Brown.

Nawet mężczyźni, którzy desperacko trzymali się wywróconej szalupy B, znaleźli czas na sprzeczki. Szczękający zębami pułkownik Gracie, którego wilgotne włosy kompletnie zamarzły, zauważył, że leżący obok niego mężczyzna ma na głowie suchą czapkę. Pułkownik zapytał, czy mógłby ją na chwilę pożyczyć, żeby choć odrobinę się ogrzać. „A co ja miałbym w tym czasie robić?” – odparował mężczyzna.

Na szalupie B napięcie rosło z każdą minutą – zresztą wydawało się to w pełni zrozumiałe. Spod kadłuba wydostawało się powietrze, a łódź zanurzała się nieco głębiej. Ocean co jakiś czas obmywał stępkę i wystarczył jeden gwałtowny ruch, żeby wszyscy wpadli do wody. W tej sytuacji rozpaczliwie rozglądano się za dowódcą z krwi i kości.

W tej samej chwili Gracie usłyszał głęboki głos Lightollera, drugiego oficera *Titanica*. Odetchnął z ulgą. Ucieszył się jeszcze bardziej, kiedy lekko podchmielony

członek załogi zawołał: – Wszyscy mają słuchać rozkazów oficera!

Lightoller natychmiast wkroczył do akcji. Uznał, że tylko wspólne skoordynowane działania pozwolą utrzymać łódź na powierzchni. Kazał wszystkim trzydziestu mężczyznom wstać, a następnie ustawił ich w dwóch kolumnach, twarzami do dziobu. Kiedy łódź zaczynała kołysać się na fali, wydawał komendy: „Pochylić się w lewo”, „Wyprostować się”, „Pochylić się w prawo”. Dzięki temu udało się opanować chybotańce łodzi.

Robiło się coraz zimniej. Pułkownik znowu poskarżył się, że marznie mu głowa – tym razem Lightollerowi. Jakiś mężczyzna zaproponował, żeby pociągnął łyk z jego piersiówki, on jednak podziękował i wskazał dygocącego z zimna Waltera Hursta. Mechanik, sądząc, że mężczyzna częstuje go brandy, wypił duży łyk. Prawie się zadławił: okazało się, że to olejek miętowy.

Zadziwiająco dużo rozmawiali. Pomocnik kucharza John Maynard opowiadał o tym, jak kapitan Smith podpłynął do ich łodzi tuż przed zatonięciem *Titanica*. Wciągnęli go, ale po chwili znowu zsunął się do wody. Palacz Harry Senior uważał, że kapitan zrobił to celowo, i twierdził, że słyszał, jak Smith zawołał: „Pójdę na dno razem ze statkiem!”. Nie dało się tego wykluczyć, ale Hurst jest przekonany, że kapitan nigdy nie dotarł do ich łodzi. Poza tym Senior dopłynął do niej jako jeden z ostatnich – prawdopodobnie za późno, żeby w ogóle móc zobaczyć kapitana.

Przed wszystkim jednak rozmawiali o szansach na ratunek. Siedzący na dziobie Lightoller wkrótce dostrzegł na rufie Harolda Bride'a, drugiego radiooperatora *Titanica*. Zapytał go, jakie statki ruszyły w ich stronę, a Bride odkrzyknął, że *Baltic*, *Olympic* i *Carpathia*. Lightoller przypuszczał, że *Carpathia* powinna zjawić się o świcie, i czym prędzej przekazał tę informację pozostałym pasażerom, starając się dodać im otuchy.

Zaczęli wpatrywać się w horyzont, szukając jakiegokolwiek znaku, który świadczyłby o tym, że zbliża się do nich statek. Od czasu do czasu podnosiły ich na duchu zielone race wystrzeliwane przez Boxhalla z łodzi nr 2. Nawet Lightoller uważał, że muszą one pochodzić z jakiejś jednostki, która przybyła im na ratunek.

Noc powoli mijała. O świcie zerwała się lekka bryza, powietrze zrobiło się chłodniejsze, a ocean zrobił się bardziej niespokojny. Zimne fale obmywały stopy, golenie i kolana mężczyzn, którzy schronili się w szalupie B. Krople lodowatej wody wbijały się w ich zmarznięte ciała jak sztylety. W pewnej chwili z rufy zsunął się jeden z mężczyzn, później zaś kolejny. Zniknęli pod wodą. Reszta milczała, całkowicie pochłonięta walką o życie.

Ucichł także ocean. Na niebie pojawiły się pierwsze promienie słońca, ale nikt nie dostrzegał śladu życia pośród drobnych fal, które marszczyły gładką powierzchnię Atlantyku.

Pewien człowiek nadal jednak żył – zawdzięczał to niezwykłemu połączeniu inicjatywy, szczęścia i alkoholu. Cztery godziny wcześniej głównego piekarza Charlesa Joughina obudził, podobnie jak wielu innych na statku, dziwny, przeciągły zgrzyt, któremu towarzyszył gwałtowny wstrząs. I podobnie jak wielu innych Joughin został wezwany na pokład łodziowy niedługo po północy.

Uznał, że skoro potrzebne są łodzie, tym ważniejsze okażą się odpowiednie zapasy. Z własnej inicjatywy zgromadził zatem trzynastu piekarzy i wraz z nimi zaczął przetrząsać spiżarnię *Titanica* w poszukiwaniu chleba. Każdy z piekarzy ruszył na górę,

niosąc po cztery bochenki.

Następnie Joughin pomknął do swojej kabiny na pokładzie E, na lewej burcie, i łyknął odrobinę whisky. Około wpół do pierwszej uznał, że posilił się na tyle, by móc wrócić schodami do łodzi nr 10, do której został przydzielony. Na tym etapie przekonywanie kobiet do ewakuacji nadal nastęczało pewnych trudności. Joughin postanowił zatem zastosować bardziej radykalne metody. Zszedł na pokład spacerowy i zaczął siłą ciągnąć pasażerki do szalup, a następnie, jak to opisał, „wrzucał” je do środka. Metoda ta, choć brutalna, okazała się skuteczna.

Joughin miał wsiąść do łodzi nr 10 i objąć nad nią dowodzenie, ale uznał, że jest tam już wystarczająca liczba mężczyzn, wyskoczył z niej i pomógł ją zwodować. Jak później tłumaczył, gdyby zdecydował się wsiąść i odpłynąć, „dałby zły przykład”.

Dwadzieścia po pierwszej ruszył truchtem do swojej kabiny znajdującej się na pokładzie E i nalał sobie następną kolejkę. Po czym usiadł na koi i zaczął beztrósko popijać. Widział sączącą się przez próg wodę, która rozlewała się po linoleum, a jej poziom wrastał w takim tempie, że w pewnej chwili sięgała mu ona powyżej kostek – niewiele sobie jednak z tego robił.

Za kwadrans druga Joughin postanowił wrócić na pokład łodziowy. Po drodze spotkał starego doktora O’Loughlina. Nie zastanawiał się, co ten stary dżentelmen robi na dole, ale bliskość spiżarni każe przypuszczać, że obaj mężczyźni myśleli w podobny sposób.

Joughin dotarł w końcu na pokład łodziowy. *Titanic* zdążył się już do tego czasu mocno przechylić. Jeszcze chwila i główny piekarz nie zdołałby wyjść na górę.

Choć wszystkie łodzie już odpłynęły, Joughin wcale się tym nie przejął. Zszedł na pokład B i zaczął wyrzucać leżaki przez okna zadaszanej promenady. Przyglądali mu się inni członkowie załogi, ale nikt nie przyszedł mu z pomocą. Zdołał w ten sposób wyrzucić za burtę około pięćdziesięciu leżaków.

Zadanie to okazało się na tyle wyczerpujące, że kiedy już cisnął ostatni leżak, Joughin skierował się do spiżarni na sterburcie pokładu A. Była druga dziesięć. Po tym, jak ugasił pragnienie – tym razem wodą – usłyszał potężny trzask. Filiżanki i spodki zaczęły latać wokół niego, a światła przygasły. Otoczyła je teraz czerwona łuna. Nad głową Joughin słyszał tupot ludzi, którzy w panice biegli na rufę.

Wypadł ze spiżarni i wraz z tłumem pasażerów pomknął w stronę rufy przez pokład A. Starał się trzymać z tyłu. Zbiegł po schodach na pokład B, a następnie dostał się na pokład studniowy. W chwili, gdy tam dotarł, *Titanic* przechylił się na lewą burtę, a większość ludzi runęła w stronę relingu.

Tylko Joughin zdołał utrzymać równowagę. Pozostał czujny, a zarazem spokojny. Pokład był teraz tak mocno przechylony, że nie dało się stać, więc Joughin przedostał się na drugą stronę relingu na prawej burcie statku i przesunął się wzdłuż niego do czasu, aż dotarł do pomalowanych na biało stalowych płyt nadbudówki rufowej. Stał na zaokrąglonej rufie, która wystawała jakieś czterdzieści pięć metrów nad wodę.

Joughin jakby nigdy nic poprawił kamizelkę ratunkową. Następnie zerknął na zegarek – wskazywał kwadrans po drugiej. Po zastanowieniu zdjął zegarek i schował go do kieszeni. Zaczął zastanawiać się nad kolejnym posunięciem, kiedy rufa zaczęła gwałtownie opadać – czuł się tak, jakby mknął w dół rozpędzoną windą. Kiedy

*Titanica* pochłaniał ocean, Joughin po prostu zsunął się do wody. Nie zmoczył nawet głowy.

Popłynął przed siebie, zanurzając się w noc. Nie zwracał większej uwagi na temperaturę wody. O czwartej nad ranem, kiedy zaczęło świtać, zobaczył coś, co wziął za szczątki statku. Wkrótce jednak przekonał się, że to wywrócona szalupa B.

Na stępce nie było już miejsca. Nie mógł się tam dostać, więc przez chwilę trzymał się łodzi w milczeniu, aż wreszcie dostrzegł starego znajomego – pomocnika kucharza Johna Maynarda. Maynard podał mu rękę, a Joughin złapał ją i w miejscu wykonywał pływackie ruchy. Cały czas pozostawał pod silnym wpływem alkoholu.

Inni pasażerowie go nie zauważyli... Byli zbyt odrętwiali, żeby zwrócić na niego uwagę, a poza tym wszyscy wpatrywali się teraz w horyzont. Tuż po trzeciej trzydziści dostrzegli na południowym wschodzie błysk, po którym dobiegł z oddali huk. Siedząca w łodzi nr 6 panna Norton zawołała: „Coś błysnęło na niebie!”. Hitchens mruknął tylko: „To spadająca gwiazda!”. Palacz, który leżał na dnem łodzi nr 13, niemal nieprzytomny z zimna, poderwał się i zakrzyknął: – To wystrzał armaty!

Wkrótce na horyzoncie pojawiło się pojedyncze światło, potem jeszcze jedno – a po chwili z ciemności zaczęły się wyłaniać kolejne rzędy świateł. Zbliżał się w ich stronę duży parowiec, a z jego pokładu wystrzelivano rakiety, które miały dodać rozbitkom otuchy i zasygnalizować, że wkrótce nadejdzie ratunek. W łodzi nr 9 marynarz Paddy McGough zagrzmiał: – Bogu niech będą dzięki! Na horyzoncie widać statek, który płynie w naszą stronę!

Mężczyźni na łodzi B wydali okrzyk radości i znowu zaczęli rozmawiać. Ktoś w łodzi nr 3 podpalił gazetę i zaczął nią gorączkowo wymachiwać. Następnie podpalono słomkowy kapelusz pani Davidson w nadziei, że będzie dłużej płonął. W szalupie, którą płynęła pani Jerwan, pasażerowie nasączali chustki naftą i podpalali je po kolei, żeby dać sygnał nadpływającemu statkowi. W łodzi nr 13 zrobiono prowizoryczną pochodnię z listów. Siedzący w szalupie nr 2 Bøxhall wystrzelił ostatnią zieloną raketę. W łodzi nr 8 pani White machała swoją wyposażoną w lampkę łaską energiczniej niż kiedykolwiek wcześniej.

Nad wodą uniosły się wiwaty i pełne ulgi okrzyki. Nawet natura wydawała się uradowana tym szczęśliwym finałem – ponura noc ustąpiła miejsca wspaniałemu, fioletoworóżowemu świtowi.

Nie wszyscy mieli jednak szansę go podziwiać. W zatopionej do połowy szalupie A Olaus Abelseth starał się rozbudzić wolę życia w na wpół zamarznętym mężczyźnie, który leżał obok niego. Chwytał go za ramię i lekko unióś, a następnie powiedział: – Proszę spojrzeć! Widać statek na horyzoncie. Niech pan się trzyma!

Złapał mężczyznę za rękę. Następnie potrząsnął go za ramię. Ten jednak odpowiedział tylko:

– Kim pan jest? Po chwili zaś dodał: – Niech mi pan da spokój... Kim pan jest?

Abelseth podtrzymał go przez chwilę, ale wymagało to od niego zbyt wiele wysiłku i w końcu oparł nieznanego na desce. Pół godziny później niebo rozświetliły wspaniałe odcienie złota i różu – ale dla tego mężczyzny było już za późno.

## ROZDZIAŁ DZIEWIĄTY

### **Płyniemy na północ, cała naprzód!**



Anne Crain zdziwił zapach kawy, który poczuła, leżąc w swojej kabinie na parowcu *Carpathia*, należącym do kompanii żeglugowej Cunard Line. Płynął on z Nowego Jorku w kierunku krajów położonych nad Morzem Śródziemnym. Dochodziła pierwsza. Mijała czwarta noc rejsu i pani Crain znała już ten cichy, niewielkich rozmiarów liniowiec na tyle dobrze, by wiedzieć, że jakkolwiek oznakę aktywności po północy trzeba było tam traktować jako zjawisko co najmniej niecodzienne – zwłaszcza jeżeli chodziło o parzenie kawy.

W innej kajucie usytuowanej w tym samym korytarzu Ann Peterson także leżała rozbudzona na swojej koi. Zastanawiała się, dlaczego na całym statku paliły się światła – zwykle przecież o tej porze na ciasnej *Carpathii* zapadała ciemność.

Howard M. Chapin był zaniepokojony. Leżał na górnej koi w swojej kabinie na pokładzie A, a jego twarz znajdowała się dosłownie kilka centymetrów od pokładu łodziowego. Po północy wyrwał go ze snu jakiś dziwny odgłos. Nie ulegało wątpliwości, że na pokładzie, bezpośrednio nad nim, klęczał jakiś człowiek. Dzień wcześniej pan Chapin zauważył tam szalupę ratunkową – a teraz nabrał pewności, że stało się coś złego.

Nieco dalej pani Ogden obudziła się w chłodnej kabinie i z zaskoczeniem odnotowała, że statek mknie przed siebie. Słyszac nad głową jakieś hałasy, ona również uznała, że coś musiało się stać. Potrząsnęła pogrążonym we śnie mężem. Jego diagnoza wcale nie uspokoiła pani Ogden – uznał, że dźwięki, które do nich docierały, to odgłosy klinów wybijanych spod szalup nad ich głowami. Otworzył

drzwi kabiny i zobaczył kolumnę stewardów idących korytarzem z kocami i materacami. Ten widok bynajmniej nie dodał mu otuchy.

W rozsianych po całym statku kajutach ci pasażerowie, którzy słabo spali, wsłuchiwali się z niepokojem w stłumione komendy, tupot nóg, skrzypienie żurawików. Niektórych dziwił hałas silników – zdawały się pracować zdecydowanie głośniej niż zwykle. Materace szaleńczo podrygiwały, szklanki do mycia zębów brzęczały na umywalkach, boazeria skrzypiała... Z kranów płynęła jedynie zimna woda, a próby włączenia grzejników nie przynosiły żadnych rezultatów – wydawało się, że silniki pochłaniają całą dostępną na statku parę.

Najbardziej zaskakujący był przeraźliwy chłód. *Carpathia* opuściła Nowy Jork 11 kwietnia i zmierzała w kierunku Gibraltaru, Genui, Neapolu, Triestu i Fiume. Na jej pokładzie znajdowało się stu pięćdziesięciu pasażerów pierwszej klasy, głównie Amerykanów w podeszłym wieku, chcących zakosztować słońca. W tamtej epoce, nie jeździło się jeszcze na Florydę. Trzecią klasą podróżowało pięćset siedemdziesięciu pięciu pasażerów – głównie Włochów i Słowian wracających do słonecznych krajów śródziemnomorskich. Wszyscy z radością powitali łagodny Gólsztrom w niedzielne popołudnie. Koło piątej zrobiło się tak ciepło, że pan Chapin przesunął swój leżak do cienia. Teraz jednak nastąpiła zadziwiająca zmiana – przez każdą szparę dostawało się do kabin lodowate powietrze.

Stojący na mostku kapitan Arthur H. Rostron zastanawiał się, czy niczego nie przeoczył. Przemierzał morza i oceany od dwudziestu siedmiu lat – od siedemnastu zatrudniała go linia Cunard – ale był kapitanem dopiero drugi rok, a *Carpathią* pływał trzeci miesiąc. Nadane przez *Titanica* wezwanie o pomoc stanowiło dla Rostrona prawdziwy sprawdzian.

Kiedy nadszedł sygnał CQD, Rostron zdążył się już położyć. Harold Cottam, radiooperator *Carpathii*, czym prędzej przekazał wiadomość pierwszemu oficerowi Deanowi. Obaj pospiesznie zeszli z mostku po drabinie, minęli kabinę nawigacyjną i wpadli do kajuty kapitana. Rostron, który nawet w półśnie miał obsesję na punkcie dyscypliny, zaczął się zastanawiać, co dzieje się na tym statku, skoro ludzie nawet nie pukają. Zanim jednak zdążył udzielić im nagany, Dean zdążył przekazać mu wiadomość.

Rostron wyskoczył z łóżka, po czym polecił natychmiast zmienić kurs. Kiedy już wydał rozkaz, dla pewności zapytał jeszcze Cottama:

– Jest pan pewien, że to *Titanic* i że potrzebuje natychmiastowej pomocy?

– Tak jest.

– Jest pan absolutnie pewien?

– Owszem.

– Dobrze, proszę im wobec tego przekazać, że płyniemy do nich tak szybko, jak to tylko możliwe.

Rostron pobiegł do kabiny nawigacyjnej, by obliczyć nowy kurs *Carpathii*. W pewnej chwili zauważył bosmana nadzorującego ludzi, którzy mieli wyszorować pokład. Kapitan kazał bosmanowi zapomnieć o pokładzie i przygotować szalupy do zwodowania. Ten szeroko otworzył usta, a Rostron szybko go uspokoił: – Wszystko w porządku. Płyniemy do innego statku, który nadał sygnał alarmowy.

W ciągu kilku chwil skorygowano kurs. *Carpathia* znajdowała się sto siedem



kilometrów (pięćdziesiąt osiem mil morskich) od *Titanica*. Przy prędkości czternastu węzłów potrzebowała czterech godzin, by dotrzeć na miejsce. Kapitan zdawał sobie sprawę, że kiedy pojawią się na miejscu, będzie już za późno.

Posłał po głównego mechanika Johnstone'a i rozkazał mu zebrać wszystkich ludzi, odciąć ogrzewanie i ciepłą wodę, a całą dostępną parę kierować do kotłów.

Następnie Rostron posłał po pierwszego oficera Deana. Poleciał mu porzucić wszystkie rutynowe zadania i przygotować statek do akcji ratunkowej. Dean otrzymał szereg zadań. Miał przygotować wszystkie szalupy ratunkowe, otworzyć trapy, rozstawić nosze dla chorych i rannych, ułożyć przy każdym trapie płótno i worki, które miały ułatwić przenoszenie dzieci, rozwiesić sznurowe drabinki wzdłuż burt, przenieść na pokład sieci wykorzystywane zwykle w ładowni tak, by mogły posłużyć do wciągnięcia rozbitków na statek, wreszcie przygotować żurawiki, żeby wciągnąć na pokład pocztę i bagaże.

Następnie wezwał pokładowego lekarza, doktora McGhee. Kazał mu zgromadzić wszystkie dostępne środki wzmacniające i pobudzające, rozstawić stanowiska pierwszej pomocy w każdej z jadalni, przydzielić węgierskiego lekarza do opieki nad pasażerami trzeciej klasy, włoskiego lekarza do pasażerów klasy drugiej, a samemu zająć się pasażerami pierwszej klasy.

Potem nadeszła kolej na stewarda Browna. Kapitan nakazał mu ustawić się razem ze starszym stewardem i drugim stewardem przy kolejnych trapach oraz witać pasażerów *Titanica*, pytać ich o nazwiska, a następnie kierować do odpowiedniej jadalni (w zależności od klasy, którą pierwotnie podróżowali) na badania lekarskie.

Ostatniej serii rozkazów wysłuchał główny steward Harry Hughes – miał obudzić całą załogę; zadbać o to, by zaparzone dla wszystkich kawę i przygotowano rozbitkom zupę, herbatę, brandy i whisky; przy każdym trapie powinna czekać sterta koców; palarnia, salon i biblioteka miały zostać przekształcone w sale sypialne dla ocalałych, a wszyscy pasażerowie trzeciej klasy z *Carpathii* musieli zostać zgromadzeni w jednym miejscu tak, by w zaaranżowanej w ten sposób przestrzeni umieścić pasażerów trzeciej klasy z *Titanica*.

Wydając kolejne rozkazy, Rostron polecił wszystkim członkom załogi zachowywać się dyskretnie. Zadanie, które mieli przed sobą, było wystarczająco trudne bez płaczących się pod nogami pasażerów *Carpathii*. Im dłużej spali, tym lepiej. Na wszelki wypadek w każdym korytarzu rozstawiono stewardów. Kapitan kazał im zapewniać pasażerów, że na statku nie dzieje się nic nadzwyczajnego, i prosić, by udali się do swoich kabin.

Następnie Rostron wysłał kontrolera, oficera i specjalny oddział stewardów do trzeciej klasy – mieli nadzorować pasażerów. W końcu nie dało się przewidzieć, jak zareagują na wprowadzone przez kapitana zmiany.

Statek natychmiast ożył. Na dole, w maszynowni, każdy znalazł sobie łopatę i dokładał węgla do kotłów. Dodatkowa wachta zeszła z koi i ruszyła do pomocy. Większość załogi nie traciła nawet czasu na ubieranie się. Stary statek mknął przed siebie coraz szybciej i szybciej: czternaście węzłów, czternaście i pół, piętnaście, szesnaście i pół, siedemnaście... Nikt nigdy nie przypuszczał, że *Carpathia* może osiągnąć taką prędkość.

Śpiący w kwaterach załogi steward Robert H. Vaughan obudził się, kiedy ktoś

szarpnął za jego koc. Jakiś głos nakazał mu wstać. Panowała kompletna ciemność, ale Vaughan słyszał, że jego towarzysze z kajuty już się ubierają. Zapytał, co się dzieje, a ktoś powiedział, że *Carpathia* uderzyła w górę lodową.

Vaughan, potykając się, podszedł do iluminatora i wyjrzał na zewnątrz. Statek mknął przed siebie, a w burtę uderzały białe spienione fale. Wszystko wskazywało na to, że nie stało się nic złego. Ubierali się w kompletnej ciemności, bo ktoś zbił niechcący jedyną żarówkę w pomieszczeniu.

Kiedy dotarli na pokład, jeden z oficerów kazał im zebrać wszystkie dostępne na statku koce. Ruszyli do jadalni pierwszej klasy, w której roiło się teraz jak w ulu. Ludzie pędzili we wszystkie strony, przestawiali krzesła, przesuwali stoły, przygotowywali alkohol. Vaughan i jego towarzysze nadal nie znali przyczyny tego zamieszania. Rozeszła się wieść, że kapitan Rostron kazał przygotować trzy tysiące koców dla „trzech tysięcy ludzi”. Nikt nie wiedział jednak dlaczego.

Dowiedzieli się tego kwadrans po pierwszej. Stewardzi zostali wezwani do głównej jadalni przez pierwszego stewarda Hughesa, który wygłosił krótką przemowę. Powiedział im o *Titanicu*, przedstawił nowe obowiązki, zamilkł na chwilę, po czym zakończył następującymi słowami: – Niech każdy obejmie swoje stanowisko i wypełni powierzone mu zadanie, jak przystało na prawdziwego Anglika. Jeżeli sytuacja będzie tego wymagała, zapiszmy kolejną wspaniałą kartę brytyjskiej historii.

Następnie stewardzi wrócili do pracy. Większość z nich skupiła się w pierwszej kolejności na wyciąganiu koców z szafek z pościelą i przenoszeniu ich do trapów. Właśnie przy tej okazji zobaczył ich Louis Ogden, kiedy wyjrzał ze swojej kabiny. Postanowił spróbować raz jeszcze. Zaczepił przechodzącego akurat doktora McGhee, ale lekarz powiedział tylko:

- Proszę pozostać w kabinie. To rozkaz kapitana.
- Dobrze, ale co się stało?
- Doszło do wypadku, ale nie chodzi o nasz statek. Proszę pozostać w kabinie.

Pan Ogden zrelacjonował to swojej żonie. Z jakiegoś powodu był przekonany, że na *Carpathii* wybuchł pożar i statek przyspieszył, żeby uzyskać pomoc. Pan Ogden szybko się ubrał, ukradkiem ruszył na pokład i odnalazł znajomego kwatermistrza. Tym razem otrzymał bardziej konkretną odpowiedź:

- Doszło do wypadku na *Titanicu*.
- Musi pan wymyślić coś lepszego! – oznajmił Ogden niemal z triumfem. – *Titanic* płynie przecież na północ, a my zmierzamy na południe.
- Płyniemy na północ, cała naprzód! Proszę wracać do kabiny.

Pan Ogden zrelacjonował żonie to, czego zdołał się dowiedzieć, ta zaś zapytała:

- Wierzysz w to?
- Nie. Wstań i włóż swoje najcieplejsze ubrania.

Pan Ogden nie miał już teraz żadnych wątpliwości – *Titanic* był przecież niezatapialny, więc lekarz pokładowy musiał kłamać. Jego słowa potwierdziły najgorsze obawy Ogdenów – *Carpathia* znalazła się w niebezpieczeństwie. Musieli uciekać. W jakiś sposób zdołali wymknąć się na pokład.

Inni pasażerowie również tam dotarli. Zebrali się w małych grupach i ukrywali przed załogą statku. Wymieniali się spostrzeżeniami i stopniowo dotarło do nich, że *Carpathii* nic jednak nie grozi. Mimo pogłosek o *Titanicu* nikt nie był do końca

pewien, dlaczego mknęli z taką prędkością w środku nocy. Nie pytali o to członków załogi, bo zostaliby natychmiast odesłani do kabin. Stali więc po prostu, zbici w ciasną gromadkę, i patrzyli w ciemność, nie wiedząc nawet, czego mają wypatrywać.

Tak naprawdę nikt na pokładzie *Carpathii* nie wiedział, czego wypatrywać. Siedzący w małej kabine radiowej nad palarnią drugiej klasy Harold Cottam nie mógł już skontaktować się z *Titanikiem*. Dysponował wyjątkowo słabym sprzętem – jego zasięg wynosił co najwyżej dwieście siedemdziesiąt kilometrów. Z tego powodu nie był do końca pewien, co się właściwie wydarzyło. Nie wykluczał, że *Titanic* wciąż nadawał, ale jego sygnał stał się na tyle słaby, że *Carpathia* nie mogła go odebrać.

Z drugiej strony do Cottama docierały dotąd same złe wiadomości. O 1.06 wychwycił wiadomość, którą *Titanic* wysłał do *Olympica*: „Przygotujcie szalupy. Dziób statku szybko zanurza się pod wodę”. O 1.10: „Toniemy dziobem w dół”. A o 1.35: „Woda wdarła się do maszynowni”.

W pewnej chwili radiooperator *Titanica* zapytał, ile czasu zajmie *Carpathii* przybycie na miejsce. „Powiedz, że około czterech godzin” – poinstruował Rostron, który nie zdawał sobie wtedy jeszcze sprawy, na co stać jego statek.

Za dziesięć druga dotarło do nich ostatnie rozpaczliwe wołanie o pomoc: „Płyńcie do nas jak najszybciej. Maszynownia zalana”. A potem zapadła cisza.

Było już po drugiej. Cottam nadal siedział pochylony nad sprzętem. W pewnej chwili zerknęła na niego ze zdziwieniem panna Peterson, która zauważyła, że mimo przenikliwego zimna radiooperator nie ma na sobie płaszcza. Kiedy przyszedł pierwszy sygnał CQD, zaczynał się właśnie rozbierać i nie zdążył już niczego na siebie narzucić.

Na motku kapitańskim Rostron również pogrążył się w rozmyślaniach. Zorganizował załogę, zrobił wszystko, co przychodziło mu do głowy, a teraz pozostawało najtrudniejsze: czekanie. Obok niego stał drugi oficer James Bisset, a w górze dodatkowi obserwatorzy. Wszyscy wypatrywali lodu oraz *Titanica*. Ale jak dotąd niczego nie dostrzegli – widzieli tylko gładki ocean, lśniące gwiazdy i jasny, dobrze widoczny horyzont.

O 2.35 doktor McGhee wspiął się po drabinie na mostek i poinformował Rostrona, że wszystko jest gotowe na przyjęcie rozbitków z *Titanica*. Nie skończył jeszcze mówić, kiedy kapitan dostrzegł zieloną racę na horyzoncie, jakieś pół stopnia od dziobu statku.

– To światło! – zawołał. – Wygląda na to, że statek utrzymał się na wodzie!

Tak się rzeczywiście mogło wydawać. Raca została wystrzelona z daleka. Jeżeli zdołali ją dostrzec, musiała pojawić się wysoko nad powierzchnią. Była dopiero 2.40, a oni mieli już statek w zasięgu wzroku. Kapitan pomyślał, że może jednak *Carpathia* zdoła dotrzeć na miejsce w odpowiednim czasie.

O 2.35 drugi oficer Bisset dostrzegł jakiś błysk na wysokości około dwóch stopni od dziobu. Po chwili okazało się, że to góra lodowa, lśniąca w świetle gwiazd.

Później zobaczyli kolejną, potem jeszcze jedną... *Carpathia* omijała kolejne góry lodowe, otaczające ją ze wszystkich stron, i ani na chwilę nie zwolniła. Mknęli przed siebie, a obserwatorzy z zapartym tchem wypatrywali kolejnych zagrożeń i od czasu do czasu widzieli w oddali zielone race.

Teraz, kiedy wszystko zostało już przygotowane, stewardzi mieli odrobinę wolnego czasu. Robert Vaughan i jego towarzysze ruszyli na rufę. Niczym bokserzy przed walką podskakiwali w miejscu i poszturchiwali się dla zabawy, żeby choć trochę się rozgrzać.

W pewnej chwili minęli ogromną górę lodową. Była naprawdę blisko. Kiedy zobaczyli ją za sterburta, jeden z mężczyzn zawołał: – Hej, chłopaki! Patrzcie, jak ten niedźwiedź polarny drapie się kawałkiem lodu!

Nie był to może dowcip pierwszej klasy, ale mimo to mężczyźni tarzali się ze śmiechu. *Carpathia* dalej mknęła poprzez ciemność.

Z pokładu wystrzelivano teraz co piętnaście minut rakiety. Na niższych poziomach rozeszła się wieść, że dostrzeżono drugi statek. W głównej jadalni stewardzi stawili się na swoich posterunkach. W maszynowni palacze pracowali ciężiej niż kiedykolwiek. Przy trapach i szalupach ludzie stali już w gotowości. Wszyscy czekali w napięciu, a sama *Carpathia* również zdawała się drzeć z podekscytowania. Jeden z marynarzy zauważył później: – Ten stary statek był bardziej podniecony niż którykolwiek z nas.

Rostron tracił jednak nadzieję. O 3.35 zbliżali się do pozycji wskazanej przez *Titanica* i nadal nie było po nim śladu. Kapitan uznał, że zielone race nie mogły pojawić się tak wysoko, jak się pierwotnie wydawało. Zobaczył je z tak daleka tylko dzięki temu, że noc była jasna i bezchmurna. O 3.50 Rostron kazał zwolnić – byli już prawie u celu. O 4.00 zatrzymał statek. Dotarli na miejsce.

W tej samej chwili rozbłysła kolejna zielona raca. Pojawiła się tuż przed nimi, nisko nad wodą. W migocącym świetle ujrzeli zarys łodzi ratunkowej oddalonej od *Carpathii* o około trzysta metrów. Rostron włączył silniki i zaczął manewrować statkiem w taki sposób, by szalupa znalazła się na lewej burcie, od zawietrznej. Po chwili dostrzegł jednak ogromną górę lodową dokładnie naprzeciw jego statku i musiał skręcić w drugą stronę, żeby w nią nie uderzyć.

Szalupa znajdowała się teraz od nawietrznej, a kiedy *Carpathia* się do niej zbliżała, podniosła się lekka bryza. Na wodzie pojawiły się fale. W ciemności rozległ się głos:

– Mamy tylko jednego marynarza i niewiele możemy zrobić.

– W porządku – odkrzyknął Rostron. Ostrożnie zbliżył się do szalupy, a po chwili znowu odezwał się ten sam głos: – Wyłączcie silniki!

Było to czwarty oficer Boxhall z łodzi nr 2. Siedząca obok niego pani Douglas z Minneapolis wydawała się bliska hysterii. – *Titanic* zatonał z wszystkimi pasażerami na pokładzie! – załkała.

Boxhall kazał jej się „zamknąć”, a ostrość jego słów sprawiła, że pani Douglas natychmiast zamilkła. Szybko wzięła się w garść, a w późniejszych relacjach zawsze uznawała tę reprimendę za w pełni uzasadnioną.

Na pokładzie *Carpathii* nikt jednak nie zwracał uwagi na jej słowa. Wszystkie oczy skupione były na szalupie sunącej w kierunku trapu. Pani Ogden dostrzegła na niej logo White Star Line, zwróciła też uwagę na kamizelki ratunkowe, które sprawiały, że wszyscy pasażerowie wyglądali tak, jakby ubrali się na biało. Panią Crain zaskoczyły blade, wyczerpane twarze zwrócone w górę, w stronę pokładu. Ciszę, która zapadła, przerywał jedynie płacz dziecka.

Spuszczono liny, a szalupa przyspieszyła. Jeszcze chwila niepewności i wreszcie o 4.10 Elizabeth Allen wspięła się powoli po sznurowej drabince i opadła bezwładnie w ramiona stewarda Browna. Kiedy zapytał, co się stało z *Titanikiem*, odpowiedziała, że zatonał.

Stojący na mostku kapitańskim Rostron nie musiał nawet o to pytać – czuł jednak, że powinien dopełnić formalności. Posłał po Boxhalla, a kiedy czwarty oficer, drząc

z zimna, stanął przed nim na pokładzie, Rostron zapytał:

– *Titanic* zatonał?

– Tak – Boxhallowi załamał się głos. – Około 2.30 w nocy.

Zrobiło się już jasno, a ludzie zgromadzeni na pokładzie widzieli teraz pozostałe szalupy, które skupiły się wokół statku. Były porzucane w promieniu jakichś sześciu kilometrów, a w szarym świetle świtu zlewały się z dziesiątkami niewielkich gór lodowych, które wystawały ponad powierzchnię oceanu. Wyrastały też między nimi trzy czy cztery potężne, wznoszące się pod niebo olbrzymy o wysokości od czterdziestu do sześćdziesięciu metrów. Na północy i na zachodzie, w odległości około ośmiu kilometrów od statku, ciągnęło się jak okiem sięgnąć płaskie pole lodu. Spomiędzy kry wyłaniały się gdzieś tam kolejne góry, których wierzchołki wyraźnie odznaczały się na tle jasnego nieba.

Ten widok był tak zadziwiający, tak niezwykły, że ci, którzy przespali twardo całą noc, nie mogli teraz pojąć, co się wydarzyło. Pani Bradford z San Francisco wyjrzała przez iluminator i zamrugła z niedowierzaniem – w odległości kilometra od statku unosiła się z oceanu potężna, postrzępiona góra przypominająca skałę. Bryła ta nie była biała i pani Bradford pomyślała ze zdziwieniem: „Skąd się tu wzięła skała? Przecież cztery dni temu wypłynęliśmy z Nowego Jorku na południe i jesteśmy na środku oceanu”.

Sue Eva Rule z St. Louis też patrzyła na to wszystko z narastającym zdziwieniem. Kiedy po raz pierwszy dostrzegła jedną z łodzi ratunkowych unoszących się na wodzie wczesnym świtem, skojarzyła jej się ona z gondolą sterowca. Przypuszczała, że ratują ludzi, którzy nim lecieli.

Inny oszołomiony pasażer zatrzymał mijającą go na korytarzu stewardesę. Ta jednak nie dała mu nawet dojść do słowa. Wskazując jakieś kobiety idące chwiejnym krokiem w kierunku jadalni, załkała: – To rozbitkowie z *Titanica*. Statek spoczywa na dnie oceanu.

Szesnaście kilometrów dalej, wraz z nadejściem świtu, budziło się życie również na *Californianie*. O 4.00 główny oficer Frederick Stewart wspiął się na mostek kapitański i zmienił drugiego oficera Stone’a.

Stone poinformował go o ostatnich wydarzeniach – powiedział o dziwnym statku, który dostrzegli na horyzoncie, o rakietach i sposobie, w jaki tajemnicza jednostka nagle zniknęła. Dodał, że około 3.30 dostrzegł na niebie jeszcze jedną raketę, tym razem bezpośrednio na południu, i że z całą pewnością nie została ona wystrzelona z tego samego statku, z którego pochodziło osiem wcześniejszych. Śmiertelnie zmęczony Stone zszedł po drabinie do swojej kabiny i położył się spać – uznał, że szczęśliwie z tym wszystkim będzie musiał zmagać się teraz Stewart.

O 4.30 Stewart obudził Lorda i zaczął przekazywać mu relację Stone’a. – Tak, wiem o tym – przerwał mu kapitan. – Stone już mnie o tym informował.

Lord pospiesznie się ubrał, a następnie wszedł na mostek kapitański, gdzie zaczął rozważać, jak najskuteczniej ominąć pole lodowe i ruszyć w dalszą drogą do Bostonu. Stewart wtrącił się i zapytał, czy kapitan nie zamierza skontaktować się ze statkiem, który widzieli na horyzoncie, na południu. Lord oznajmił tylko: – Nie, raczej nie. Nie nadają już żadnych sygnałów.

Stewart nie poruszał już tego tematu. Postanowił nie informować kapitana o tym,

że zdaniem Stone'a statek znajdujący się na południe od nich na pewno nie mógł być tym samym statkiem, z którego pokładu wystrzelono pierwszych osiem rakiet.

Musiało go to jednak dręczyć, bo za dwadzieścia szóstą obudził radiooperatora. Evans pamięta, że Stewart powiedział: – Z jakiegoś statku wystrzelono rakiety. Możesz sprawdzić, czy wszystko w porządku?

Evans zaczął krzątać się po omacku. Po chwili znalazł słuchawki i włączył sprzęt. Dwie minuty później Stewart biegł już na mostek, wołając: „Zatonął statek!”. Następnie zszedł znowu do kabiny radiowej, wrócił na górę i wreszcie przekazał kapitanowi straszliwe wieści: – *Titanic* uderzył w górę lodową i zatonął!

Lord zrobił to, co zrobiłby w tej sytuacji każdy dobry kapitan. Natychmiast włączył silniki i ruszył w kierunku ostatniej znanej pozycji *Titanica*.

## ROZDZIAŁ DZIESIĄTY

### Proszę odejść – właśnie patrzyłyśmy, jak toną nasi mężowie



– Och, mamusiu, spójrz, jaki piękny biegun północny. Szkoda, że nie ma Świętego Mikołaja – powiedział mały Douglas Spedden do matki, kiedy łódź nr 3 przedzierała się przez krę, zmierzając w kierunku *Carpathii*.

Arktyka rzeczywiście wyglądała jak na ilustracjach z książek dla dzieci. Słońce weszło właśnie nad horyzontem, a lód lśnił w jego promieniach. Góry lodowe przybierały różne barwy w zależności od tego, z której strony padało na nie światło i jak układały się cienie – chwilami były białe, potem stawały się różowe, jeszcze później fioletoworóżowe i granatowe. Ocean wydawał się teraz błękitny, a z lekko wzburzonej wody wystawały niewielkie kawałki lodu. Złoto-niebieskie niebo zapowiadało przepiękny dzień. Nocne cienie utrzymywały się jeszcze na zachodzie – Lawrence Beesley pamiętał, że Gwiazda Poranna świeciła jeszcze długo po tym, jak pozostałe zniknęły. Nad horyzontem pojawił się też wąski, blady sierp księżyca.

– Księżyc w nowiu! Dawajcie pieniądze, chłopaki! O ile wam jakieś zostały! – zawołał wesoło palacz Fred Barrett do członków załogi w łodzi nr 13. Na wszystkich szalupach rozległy się okrzyki radości, a wioślarze zaczęli się ścigać. Każdy chciał jak najszybciej dotrzeć do *Carpathii*. Niektórzy zaczęli śpiewać *Pull for the Shore, boys*. Inni głośno wiwatowali. Część pasażerów milczała – zbyt poruszona katastrofą albo oszołomiona gwałtownym poczuciem ulgi.

– Wszystko w porządku, drogie panie, nie rozpaczajcie. Jesteśmy uratowani – tymi

słowami obserwator Hogg usiłował dodać otuchy kobietom, które wpatrywały się ponuro w horyzont w łodzi nr 7. One jednak zachowały milczenie.

Nie wiwatowali też ci, którzy znaleźli się na wywróconej szalupie B. Lightoller, Gracie, Bride, Thayer i inni musieli raczej skupić się na tym, by utrzymać się na powierzchni. Fale, które podniosły się wraz z nadejściem porannej bryzy, obmywały teraz kadłub i kołysały łodzią. Ilekroć się przesuwawała, ulatywała spod niej odrobina powietrza, a stępka zanurzała się coraz głębiej. Lightoller wykrzykiwał rozkazy, a mężczyźni balansowali ciałami to w jedną, to w drugą stronę, starając się utrzymać szalupę w odpowiedniej pozycji. Po godzinie byli śmiertelnie wyczerpani.

Widok *Carpathii* wynurzającej się w brzasku – tak wspaniały dla wszystkich innych – niewiele teraz znaczył dla tych ludzi. Statek zatrzymał się ponad sześć kilometrów od nich i zastanawiali się, ile jeszcze wytrzymają, zanim zostaną zauważeni przez załogę. Nagle jednak, kiedy słońce rozświetliło ocean, wstąpiła w nich nowa nadzieja. Jakies siedemset metrów dalej dostrzegli łodzie nr 4, 10, 12 i D, nadal połączone liną zgodnie z rozkazem piątego oficera Lowe'a.

Mężczyźni ze składanej szalupy B krzyknęli „Statek ahoy!”, ale znajdowali się za daleko, by ktokolwiek ich usłyszał. Wtedy jednak Lightoller znalazł w kieszeni gwizdek oficerski i natychmiast w niego dmuchnął. Ten przenikliwy dźwięk nie tylko zwrócił uwagę ludzi z pozostałych łodzi, ale też stanowił dla siedzących przy wiosłach członków załogi sygnał, że wzywa ich oficer.

W szalupie nr 12 marynarz Frederick Clinch natychmiast podniósł wzrok i zobaczył w oddali około dwudziestu ludzi, którzy stali – jak mu się wydawało – na jednym z kominów statku. Siedzący w łodzi nr 4 trymer Samuel Hemming również spojrzął w tamtą stronę. W świetle poranka odniósł wrażenie, że niektórzy z tych mężczyzn stoją na krze. Obie łodzie natychmiast ruszyły w ich kierunku. Kiedy zbliżyli się do szalupy B, usłyszeli Lightollera, który wołał: – Płyńcie tu szybko i zabierzcie nas na pokład!

– Tak jest, sir! – odpowiedział któryś z członków załogi i w końcu obie łodzie dotarły na miejsce. Zdążyli w ostatniej chwili. Szalupa B ledwo utrzymywała się na powierzchni, a lekka fala, która powstała, kiedy zbliżyła się łódź nr 4, niemal ją zatopiła. Kwatermistrz Perkis musiał niezwykle ostrożnie manewrować łodzią. Wreszcie łodziom nr 4 i 16 udało się podpłynąć do szalupy. Lightoller kazał wszystkim poruszać się bardzo ostrożnie. Kolejni mężczyźni pochylali się i przeskakiwali do łodzi – a szalupa za każdym razem niebezpiecznie się przechylała.

W końcu wszystkim udało się ją bezpiecznie opuścić. Jack Thayer był tak skupiony na tym, by przesiąść się do łodzi nr 12, że nie zauważył nawet swojej matki, która siedziała tuż obok, w szalupie nr 4. Pani Thayer, odrętwiała z zimna i pogrążona w rozpacz, też nie dostrzegła syna. Pułkownik Gracie wołał nie ryzykować skoku i postanowił ostrożnie przeczłgać się do łodzi nr 12. Piekarz Joughin, który nadal znajdował się w wodzie, w ogóle się tym nie przejmował. Po prostu puścił dłoń Maynarda, podpłynął do łodzi nr 4 i pozwolił wciągnąć się na pokład. W jego żyłach nadal krążyła whisky.

Lightoller opuścił składaną szalupę jako ostatni. Przeciągnął leżące w niej nieruchome ciało do łodzi nr 12, do której następnie sam wskoczył, przejmując nad nią dowodzenie. Była 6.30, kiedy wreszcie odbił od opustoszałej stępki i zaczął wiosłować



w stronę *Carpathii*.

Piąty oficer Lowe skapitulował tymczasem i postanowił zrezygnować z dalszych poszukiwań w miejscu katastrofy. W ciągu godziny łódź nr 14 wyłowiła zaledwie cztery osoby i Lowe zdawał sobie sprawę, że jest za późno, by mogli znaleźć jeszcze kogoś żywego. Nikt nie przetrwałby tak długo w lodowatej wodzie. Nadszedł świt, a ratunek był w zasięgu ręki. Lowe postanowił zatem wrócić do łodzi, które ze sobą połączył, i poprowadzić je w kierunku *Carpathii*.

– Wciągnąć żagiel na maszt – polecił marynarzowi F.O. Evansowi, kiedy wiatr przybrał na sile. W każdej innej łodzi załoga postrzegła maszt jako zbędny balast, a żagiel uznawano za niepotrzebny element wyposażenia. W niektórych przypadkach zdemontowano je nawet przed opuszczeniem *Titanica*. W innych łodziach mężczyźni klęli, ilekroć potykali się w ciemności o niepotrzebne drzewce. Przecież i tak nie umieli żeglować.

Lowe stanowił wyjątek. Jak później tłumaczył, niewielu marynarzy było jednocześnie żeglarzami, a niewielu żeglarzy marynarzami – on jednak był jednym i drugim. Opłaciły się wreszcie lata spędzone na żaglowcach pływających wzdłuż Złotego Wybrzeża. Halsował, dziób uderzał o fale, a krople wody lśniły w świetle wschodzącego słońca. Szalupa nr 14 mknęła przed siebie z prędkością czterech węzłów.

Kiedy dotarli na miejsce, okazało się, że mała flotylla Lowe'a zdażyła się rozproszyć. Łodzie nr 4 i 12 popłynęły po ludzi z szalupy B, a nr 10 i D ruszyły osobno w kierunku *Carpathii*. Wygląd łodzi D zaniepokoił piątego oficera – wydawała mu się przeciążona i dość głęboko zanurzona, a przy wiosłach siedziało za mało osób. „No cóż – pomyślał. – Popłynę tam i sprawdzę, czy wszystko w porządku”.

– Niczego nam nie trzeba! – zawołał Hugh Woolner, kiedy zbliżyła się do nich łódź nr 14. Lowe rzucił jednak linę i wziął ich na hol. Jakies dwa i pół kilometra dalej dostrzegł szalupę A. Stała nieruchomo i zapadała się coraz głębiej. Pasażerom nie udało się podciągnąć składanych burt, w związku z czym górna część nadburcia znajdowała się teraz pod wodą. Większość spośród trzydziestu osób, które dopłynęły do niej po zatonięciu *Titanica*, zdrętwiała z zimna i zsunęła się w nocy do wody. W szalupie pozostało tylko dwunastu mężczyzn oraz pasażerka trzeciej klasy Rosa Abbott. Stali po kolana w lodowatej wodzie.

Lowe dotarł do nich w samą porę, zabrał ich do łodzi nr 14, a następnie ruszył w kierunku *Carpathii*, nadal holując łódź D. Składana szalupa A została porzucona – pozostały na niej tylko ciała trzech mężczyzn (kamizelki ratunkowe zasłaniały ich twarze), futro R. Norrisa Williamsa Jr. oraz pierścień należący do pasażera klasy trzeciej Edwarda P. Lindella z Helsingborgu w Szwecji, którego nikt nie zauważył przez całą noc.

Szalupy jedna po drugiej dobijały do burty *Carpathii*. Łódź nr 13 przycumowała do niej za kwadrans piąta, a Lawrence Beesley wspiał się po sznurowej drabince na zejściówkę na pokładzie C. Z radością, wdzięcznością i ogromną ulgą powitał stabilne podłoże pod nogami. Tuż za nim wspiał się doktor Washington Dodge, który na pamiątkę zabrał ze sobą kamizelkę ratunkową.

Pani Dodge wraz z pięcioletnim synem Washingtonem Jr. przyплыли o 5.10 łodzią nr 7. Chłopiec został wciągnięty na górę w worku pocztowym. Natychmiast podbiegł do niego steward z filiżanką kawy, ale panicz Dodge oznajmił, że wolałby napić się

kakao. Steward czym prędzej ruszył po kakao – w końcu brytyjskie liniowce nie na darmo słynęły ze wspinałej obsługi.

O szóstej do *Carpathii* dopłynęła łódź nr 3. Pan i pani Spedden wkroczyli na pokład w nienaganych strojach. Tuż za nimi wspinał się po drabinie sznurowej Henry Sleeper Harper wraz z żoną, dragomanem Hamadem Hassabem oraz pekińczykiem Sun Yat-senem. Okazało się wkrótce, że *Carpathią* płynął akurat znajomy Harpera, pan Ogden, którego powitał on z charakterystyczną dla siebie lekkością: „Louisie, jak ty to robisz, że zawsze wyglądasz tak młodo?”.

Bruce Ismay wszedł na pokład chwiejnym krokiem około 6.30. – Jestem Ismay... Jestem Ismay – wymamrotał. Drżąc, stanął przy trapie i oparł się o jedną z grodzi. Doktor McGhee zbliżył się do niego i powiedział łagodnie:

- Czy zechciałby pan pójść do salonu i zjeść trochę zupy albo się czegoś napić?
- Nie, na razie na nic nie mam ochoty.
- Powinien pan się czegoś napić.

– Wolałbym zostać tutaj, o ile da mi pan spokój – burknął Ismay, po czym po chwili zastanowienia zmienił zdanie. – Byłbym wdzięczny, gdyby mógł mi pan przygotować jakąś kabinę.

– Bardzo pana proszę – nalegał łagodnie doktor. – Niech pan pójdzie do salonu i napije się czegoś ciepłego.

- Wolałbym tego nie robić.

Ostatecznie doktor McGhee skapitulował i zaprowadził Ismaya do własnej kabiny. Przez resztę podróży prezes White Star Line ani razu nie opuścił tego pomieszczenia, nie przyjmował żadnych pokarmów stałych i z nikim się nie spotykał (wyjątek stanowiła wizyta Jacka Thayera). Pozostawał też przez cały ten czas pod wpływem opiatów. Już wtedy zaczął odsuwać się od życia. Wszystko wskazywało na to, że była to świadoma decyzja. W ciągu roku odszedł z White Star Line, kupił dużą posiadłość na zachodnim wybrzeżu Irlandii i mieszkał tam, odcięty od świata, aż do śmierci w 1937 roku.

Olaus Abelseth dotarł na pokład około 7.00. Natychmiast okryto jego mokre, drżące ramiona ciepłym kocem i zaprowadzono do jadalni na brandy i kawę. Charlotte Collyer i inni pasażerowie z łodzi nr 14 ruszyli w ślad za nim, a piąty oficer Lowe zajął się ściąganiem masztu i zdejmowaniem żagla. Lubił utrzymywać na łodziach porządek.

I tak dopływali kolejno do burt *Carpathii*. Ilekroć przybijała szalupa, ocaleni, którzy znajdowali się już na statku, wyglądali z pokładu spacerowego, wypatrując znajomych twarzy. Billy Carter stał obok Ogdenów, szukając rozpaczliwie swojej żony i dzieci. Kiedy reszta jego rodziny przypłynęła wreszcie w łodzi nr 4, pan Carter wychylił się nad relingiem i zawołał: – Gdzie mój syn? Gdzie mój syn?

Mały, siedzący w łodzi chłopiec zdjął dziewczęcy kapelusz i krzyknął: – Tu jestem, tato!

W późniejszych przekazach pojawiła się wersja, zgodnie z którą sam John Jacob Astor umieścił kapelusz na głowie dziesięcioletka, reagując w ten sposób na protesty członków załogi: „Teraz jest już dziewczynką i może płynąć”.

Washington Dodge również przeżywał katusze, wypatrując rodziny. Nie zauważył wsiadających na pokład *Carpathii* żony i syna. Pani Dodge również nie dostrzegła męża, ale zobaczył go pięcioletni Washington Jr., który postanowił spłatać rodzicom

psikusą i nikomu o tym nie mówić, a następnie ukryć się przed ojcem. W końcu wierny steward Ray popsuł mu całą zabawę i doprowadził do ponownego spotkania rodziny.

W miarę jak pasażerowie opuszczali kabiny, przy relingu gromadził się coraz większy tłum. Niektórzy dowiedzieli się o wszystkim w dziwny sposób. Charlesa Marshalla i jego żonę obudził steward, który zapukał do drzwi ich kabiny.

– O co chodzi? – zawołał pan Marshall.

– Chciałaby się z panem zobaczyć siostrzenica, sir.

Pan Marshall był kompletnie zdezorientowany. Wiedział, że jego trzy siostrzenice wyruszyły *Titanikiem* w dziewiczy rejs. Zeszłego wieczoru wysłały mu nawet telegram. W jaki sposób któraś z nich miałaby się nagle znaleźć na pokładzie *Carpathii*? Steward wszystko mu wyjaśnił i po chwili Marshallowie spotkali się z panią Appleton (pozostałe siostrzenice przybyły nieco później), a ich córka Evelyn wybiegła na pokład, żeby zobaczyć to wszystko na własne oczy.

Był to zaiste dziwny widok. Niekończące się pola lodowe, które rozciągały się na północy i na zachodzie – większe i mniejsze góry unosiły się przed nimi niczym zwiadowcy, którzy wysforowali się przed szereg – sprawiały, że ocean wydawał się niemal zatłoczony. Płynące ze wszystkich stron łodzie wyglądały na środku Atlantyku kompletnie niedorzecznie.

Jeszcze dziwniej wyglądali ludzie, którzy z nich wysiadali. Sue Eva Rule dostrzegła kobietę, która miała wokół pasa jedynie ręcznik frotté, a na ramionach wspaniałą wieczorową pelerynkę. Pośród tej zadziwiającej mieszaniny strojów pojawiały się wykończone koronką suknie wieczorowe, kimona, futra, wełniane szale, piżamy, kalosze, białe atłasowe kapcie... Była to jednak epoka elegancji i form – zadziwiająca liczba kobiet miała na głowach kapelusze, a mężczyźni nosili cylindry.

Najdziwniejsza wydawała się jednak cisza. Prawie nikt się nie odzywał. Wszyscy to zauważyli, ale każdy tłumaczył to w inny sposób. Wielebny P.M.A. Hoques, pasażer *Carpathii*, pomyślał, że ludzie są zbyt przerażeni, by cokolwiek mówić. Kapitan Rostron uznał, że wszyscy mają po prostu za wiele na głowie i nie mogą sobie pozwolić na pogawędki. A Lawrence Beesley poczuł, że nie chodzi ani o przerażenie, ani o brak czasu – znaleźli się po prostu w obliczu czegoś, czego nie dało się pojąć i co przechodziło wszelkie wyobrażenia.

Od czasu do czasu wybuchało zamieszanie. W pewnej chwili panna Peterson dostrzegła dziewczynkę o imieniu Emily, która siedziała na pokładzie spacerowym i łkała: – Och, mamusiu, mamusiu, źle się czuję. Och, mamusiu, mamusiu!

Kiedy z łodzi nr 3 wysiadali pasażerowie, jakaś kobieta, ubrana tylko w koszulę nocną i kimono, usiadła nagle na dnio łodzi. Wskazała inną pasażerkę, którą podciągano właśnie na górę, i zawołała: – Spójrzcie na tę okropną osobę! Okropną! Stała mi na brzuchu! Ohydna kreatura!

Z kolei w jadalni trzeciej klasy jakaś Włoszka wpadła nagle w histerię – zaczęła łkać, krzyczeć i uderzać pięściami w blat. Nieustannie powtarzała jedno słowo: „*Bambino!*”. Włoski steward wydobył z niej informację, że zaginęło dwoje jej maleńkich dzieci. Jedno wkrótce zostało odnalezione, ona jednak uniosła w górę dwa palce i znowu zaczęła szlochać. W końcu zlokalizowano także drugie niemowlę – ktoś zaniósł je do spiżarni, żeby się tam ogrzało.

Kwadrans po ósmej do *Carpathii* zdążyły już dopłynąć wszystkie szalupy z wyjątkiem łodzi nr 12. Ta ledwo się przemieszczała i nadal znajdowała się kilkaset metrów od burt statku. Wiał coraz mocniejszy wiatr, a ocean stawał się niespokojny. Na przepelnionej łodzi utknęło siedemdziesiąt pięć osób. Tłum zgromadzony przy relingu *Carpathii* patrzył z zapartym tchem na Lightollera, który usiłował doholować szalupę do statku.

Ludzie siedzieli w niej skuleni, starali się nie zmoknąć i modlili się o to, by udało im się bezpiecznie dopłynąć do *Carpathii*. W takich chwilach człowiek zwraca uwagę na drobiazgi. Pułkownik Gracie, który próbował – na próżno – reanimować leżącą przy nim osobę, zastanawiał się, dlaczego włożyła szare, wełniane pończochy.

Było dwadzieścia po ósmej, a łódź nr 12 znajdowała się zaledwie dwieście metrów od statku. Rostron obrócił dziób swojej jednostki. Lightoller usiłował go tymczasem okrążyć i podpłynąć od zawietrznej, ale nagle zerwał się wiatr. W szalupę uderzyła fala, a zaraz potem kolejna. Przed trzecią ledwo udało się umknąć. Po chwili zdołali się schronić za potężnym statkiem, który ochronił ich przed wiatrem.

O 8.30 łódź nr 12 – jako ostatnia – dobiła do burty *Carpathii*. Po chwili zaczęli z niej wysiadać pasażerowie. Pułkownik Gracie, wchodząc na trap, miał ochotę paść na kolana i ucałować pokład. Harold Bride poczuł, jak ktoś wyciągnął w jego stronę silne ręce, a następnie zemdłał. Jack Thayer dostrzegł matkę i rzucił się w jej ramiona. Pani Thayer wyjąkała tylko: – Gdzie tatuś?

– Nie wiem, mam – odpowiedział Jack.

Rostron zastanawiał się, dokąd zabrać swoich siedmiuset pięciu niespodziewanych gości. Najbliższym portem był Halifax, ale po drodze mogli napotkać góry lodowe, a kapitan uznał, że pasażerowie *Titanica* dość już wycierpieli. Azory wydawały się optymalne, biorąc pod uwagę pierwotny kurs *Carpathii*, ale Rostron nie miał wystarczających zapasów, by dopłynąć tak daleko. Kapitan uznał, że Nowy Jork to najlepsze rozwiązanie dla ocalałych, choć zarazem najdroższe dla Cunard Line. Zszedł do gabinetu lekarskiego, gdzie doktor McGhee badał właśnie Bruce'a Ismaya. Zdruzgotany dyrektor White Star Line powiedział, że zdaje się w tej kwestii na Rostrona. Kapitan postanowił zatem płynąć do Nowego Jorku.

Wtedy *Olympic* zaproponował, by przenieść ocalałych na jego pokład. Rostron uznał to za fatalny pomysł – nie wyobrażał sobie, że można by poddać tych nieszczęsnych ludzi kolejnej próbie na morzu. Poza tym *Olympic* był siostrzanym statkiem *Titanica* i sam jego widok mógł wystawić odporność rozbitków na próbę. Na wszelki wypadek znowu udał się do gabinetu doktora McGhee i raz jeszcze zapytał Ismaya o zdanie. Dyrektor White Star Line zdrzął na samą myśl o tym, że mieliby zostać przeniesieni na *Olympic*.

Rostron podjął zatem ostateczną decyzję – zamierzał popłynąć do Nowego Jorku. Im szybciej, tym lepiej. *Californian* zdążył już dotrzeć na miejsce, a kapitan Lord z niepokojem wpatrywał się w opuszczoną do połowy masztu flagę *Carpathii*. Kapitanowie ustalili, że załoga *Californiana* przeszuka miejsce katastrofy, a Rostron popłynie z ocalałymi do Nowego Jorku. Następnie wciągnięto na pokład tyle szalup z *Titanica*, ile tylko się dało – sześć trafiło na pokład łodziowy, a siedem zawisło na żurawikach *Carpathii*. Reszta została porzucona i dryfowała na powierzchni oceanu.

Zanim wyruszyli, Rostron postanowił po raz ostatni rozejrzeć się po okolicy. Był

dokładnym, skrupulatnym człowiekiem. Nie chciał niczego przeoczyć. Miejsce katastrofy miała co prawda przeszukać załoga *Californiana*, ale jeżeli ktokolwiek mógł jeszcze zostać uratowany, Rostron chciał być tym, który tego dokona.

Płynął wolno w kierunku, z którego przybyli rozbitkowie. W pewnej chwili przyszło mu do głowy, że należałoby odprawić krótkie nabożeństwo. Zszedł na dół i zapytał, czy Ismay miałby coś przeciwko temu. Dyrektor White Star Line zareagował tak jak zawsze – wzruszył ramionami i zdał się na Rostrona.

Kapitan posłał więc po wielebnego Andersona, duchownego Kościoła episkopalnego. Pasażerowie *Titanica* i *Carpathii* zebrali się w głównym salonie. Podziękowano za uratowanie części podróżnych, a następnie odprawione zostało nabożeństwo żałobne.

Podczas gdy wypowiadali wspólnie słowa modlitwy, *Carpathia* sunęła wolno nad grobowcem *Titanica*. Po potężnym statku pozostało bardzo niewiele śladów: plamy czerwono-żółtego korka, leżaki, białe pilastry, poduszki, dywany, pasy ratunkowe, porzucone łodzie i tylko jedno ciało.

O 8.50 Rostron postanowił zakończyć poszukiwania. Uznał, że nikt więcej nie mógł przeżyć. Zadzwoił do maszynowni, kazał włączyć silniki i wziął kurs na Nowy Jork.

Tymczasem w mieście podekscytowanie sięgało zenitu. Kiedy o 1.20 do Nowego Jorku dotarły pierwsze wieści na temat *Titanica*, nikt nie wiedział, co o tym wszystkim myśleć. Wiadomość opublikowana przez Associated Press wydawała się bardzo zagadkowa – była to tylko informacja z Cape Race, zgodnie z którą o 22.25 czasu lokalnego *Titanic* nadał sygnał CQD, poinformował o zderzeniu z górą lodową i poprosił o natychmiastową pomoc. Później przysłała kolejna wiadomość – liniowiec tonął, rozpoczęto ewakuację kobiet i dzieci. A następnie zapadła cisza.

Wiadomość przysłała w samą porę, by trafić do porannych gazet. Nie było jednak czasu, by ją zweryfikować albo ustalić jakiegokolwiek szczegóły. Trzeba było tylko podjąć decyzję, jak obejść się z tym tematem. To wszystko wydawało się niedorzeczne. Redaktorzy naczelni postanowili zachować ostrożność. „Herald” zdecydował się na typowy nagłówek:

**TITANIC UDERZA W GÓRĘ LODOWĄ I WZYWA POMOC  
INNE STATKI RUSZAJĄ Z ODSIECZĄ**

Tylko „Times” postanowił zaryzykować. Długie milczenie, które zapadło po kilku pierwszych wiadomościach, utwierdziło prezesa Carra Van Andę w przekonaniu, że *Titanic* zatonął. Poranne wydanie informowało, że statek tonie, a kobiety i dzieci ewakuowano w szalupach ratunkowych; w wydaniu wieczornym pisano już, że liniowiec zatonął.

O 8.00 dziennikarze przypuścili szturm na siedzibę White Star Line na Broadwayu. Wiceprezes Philip A.S. Franklin bagatelizował dramatyczne doniesienia – nawet jeśli *Titanic* rzeczywiście zderzył się z górą lodową, na pewno utrzymał się na powierzchni. – Mamy do *Titanica* pełne zaufanie. Wierzymy, że ten statek jest niezatapialny – mówił Franklin. Jednocześnie wysłał rozpaczliwy telegram do kapitana Smitha: „Niecierpliwie oczekujemy na informacje o statku oraz wieści na temat pasażerów”.

Około południa w siedzibie White Star Line zaczęli zjawiać się krewni i znajomi pasażerów *Titanica*: żona Benjamina Guggenheima i jej brat De Witt Seligman, ojciec pani Astor W.H. Force, J.P. Morgan Jr. i setki ludzi, których nikt nie rozpoznawał.

Zarówno biednych, jak i bogatych witano tym samym dodającym otuchy uśmiechem – nie ma powodów do niepokoju, *Titanic* jest niezatopialny. Cokolwiek się stało, może utrzymać się na wodzie przez dwa czy trzy dni... Z całą pewnością dla wszystkich znajdzie się miejsce w szalupach.

W te spekulacje włączyła się także prasa. W „*Evening Sun*” ukazał się nagłówek:

**TITANIC ZDERZYŁ SIĘ Z GÓRĄ LODOWĄ. WSZYSCY PASAŻEROWIE URATOWANI**

W artykule pisano, że pasażerowie zostali przeniesieni na pokład statków *Parisian* oraz *Carpathia*, a *Virginian* odholował *Titanica* do Halifaxu.

Akcje firmy Marconi gwałtownie poszybowały w górę. W ciągu dwóch dni skoczyły z pięćdziesięciu pięciu do dwustu dwudziestu pięciu punktów. Był to zadziwiająco dobry wynik jak na firmę, której akcje zaledwie rok wcześniej przyniosły tylko dwa dolary. Z kolei IMM – koncern, który kontrolował White Star Line – odnotował z początku spadek, później jednak jego notowania zaczęły iść w górę.

Plotki szybko się jednak rozchodziły. Choć nie wydano żadnych oficjalnych komunikatów, radiotelegrafiści prowadzący nasłuch na częstotliwościach wykorzystywanych w żegludze atlantyckiej wychwycili niepokojące wiadomości. Po południu urzędnik Cunard Line dowiedział się od znajomego, że *Titanic* zatonął. Nowojorski biznesmen wysłał telegram na ten temat do przyjaciela z Montrealu. Wieści te dotarły również do Franklina, ale pochodziły z niepewnych źródeł, więc wiceprezes White Star Line postanowił zachować milczenie.

Kwadrans po szóstej rozpętał się chaos. *Olympic* wysłał wreszcie depezę – *Titanic* zatonął w nocy o 2.20. *Carpathia* przechwyciła wszystkie łodzie ratunkowe i wracała do Nowego Jorku z sześciuset siedemdziesięcioma pięcioma pasażerami, którzy przeżyli katastrofę. Wiadomość ta dotarła do Nowego Jorku z kilkugodzinnym opóźnieniem. Nikt nie wie, dlaczego tak się stało, nigdy też nie znaleziono dowodów, które potwierdzałyby przedstawioną w „*World*” sugestię, jakoby chodziło o działania maklerów giełdowych oraz przewoźników, którzy chcieli dokonać reasekuracji ładunku.

Franklin zamierzał właśnie wygłosić oficjalne oświadczenie o katastrofie *Titanica*, kiedy zegar w siedzibie White Star Line wybił 7.00. Pewien czujny reporter zorientował się, że coś się święci, postanowił zaryzykować i wpadł do gabinetu wiceprezesa. Inni ruszyli za nim. – Panowie – oznajmił Franklin, jękając się. – Muszę z zalem poinformować, że *Titanic* zatonął dziś w nocy o 2.20.

Z początku nie chciał mówić nic więcej, ale reporterzy stopniowo wydobyli od niego kolejne szczegóły. O 8.00 oznajmił, że w wiadomości, którą nadano ze statku *Olympic*, „nie wspomniano, czy cała załoga została uratowana”. Kwadrans po ósmej: „Prawdopodobnie zginęła niewielka liczba osób”. O 8.45: „Obawiamy się, że wielu ludzi straciło życie”. O 9.00 Franklin nie mógł dłużej udawać: „Doszło do potwornej katastrofy”, statek można zastąpić, ale „ludzkiego życia zastąpić się nie da”.

Wieczorem, o 22.30, zjawił się Vincent Astor, który zniknął w gabinecie Franklina. Po chwili wyszedł stamtąd, zalewając się łzami. Wiedziony przecuciem reporter zadzwonił do ojca pani Astor, W.H. Force’a. – O mój Boże – krzyknął w słuchawkę stary dżentelmen. – Proszę nie mówić mi takich rzeczy! Skąd ma pan tę wiadomość? To nieprawda. To nie może być prawda!

Nikt nie był też w stanie skontaktować się z córką państwa Strausów, panią Hess.

Wczesnym popołudniem wyruszyła ona do Halifaxu specjalnym pociągiem wynajętym przez White Star Line. To właśnie do Halifaxu miał zostać odholowany *Titanic*. O 8.00 pociąg toczył się wolno przez peryferyjne zakątki stanu Maine, a pani Hess siedziała w wagonie restauracyjnym i rozmawiała z dziennikarzami. Była jedyną kobietą w pociągu i całkiem jej to odpowiadało.

Zaczęła właśnie jeść grejpfruta, kiedy pociąg zwolnił, zatrzymał się, a następnie ruszył w przeciwnym kierunku. Ostatecznie dotarł do Bostonu, gdzie pani Hess otrzymała następującą wiadomość: „Plany uległy zmianie. Pasażerowie *Titanica* płyną bezpośrednio do Nowego Jorku”. Wróciła więc kuszetką i nazajutrz wczesnym rankiem spotkała się z bratem: – Sytuacja nie wygląda zbyt dobrze.

Wkrótce wywieszono pierwszą listę ocalonych i tłum po raz kolejny przypuścił szturm na siedzibę White Star Line. Panie Farquharson i Marvin przyszły razem, żeby poznać losy swoich dzieci, które wracały właśnie z podróży poślubnej. Matka panny młodej, pani Farquharson, wydała okrzyk radości, kiedy zobaczyła na liście nazwisko córki. Po chwili jednak zamilkła – nie znalazła przy nim informacji o jej mężu.

Pani Guggenheim miała nadzieję, że któraś z łodzi ratunkowych nie została jeszcze odnaleziona. – Nie można przecież wykluczyć, że unosi się gdzieś na wodzie! – łkała. I rzeczywiście nikt nie mógł tego wykluczyć. Z *Carpathii* nie przychodziły żadne wieści – Rostron pozwalał nadawać jedynie oficjalne komunikaty i prywatne depesze nadawane przez ocalałych do swoich rodzin i bliskich. Gazety zaczęły więc tworzyć własne historie. „Evening World” pisał o gęstej mgle, potężnej syrenie *Titanica* oraz zderzeniu, które przypominało trzęsienie ziemi. W „Heraldzie” opublikowano dramatyczne opisy – statek został rozdarty, zniknął w ciemności i niemal wyrzucił się do góry dnem.

W momentach, w których dziennikarzom nie starczało wyobraźni, skupiano się przede wszystkim na krytyce decyzji podejmowanych na statku, który przyszedł *Titanicowi* z pomocą. „Evening Mail” grzmiał:

MILCZENIE CARPATHII BUDZI CORAZ WIĘKSZY GNIEW

„The World” donosił z niezadowoleniem:

CARPATHIA NIE POZWALA, BY TAJEMNICE KATASTROFY TITANICA PRZESZŁY PRZEZ RĘCE TELEGRAFISTY

Minął wtorek, potem środa, nadszedł czwartek... I nadal nie było żadnych wieści. Tymczasem temat podchwyciły także tygodniki. W „Harper’s Weekly” pisano o prominentnych pasażerach *Titanica*, przedstawiono też sylwetkę Henry’ego Sleepera Harpera, przedstawiciela rodziny, do której należał magazyn. Wspomniano o mgle i gwałtownym wstrząsie. Na koniec zauważono: „Reszta pozostaje w sferze domysłów”. „Harper’s” zapewniał jednak czytelników, że kobiety i dzieci ewakuuje się zawsze w pierwszej kolejności – „tej żelaznej zasady przestrzegają wszyscy porządni ludzie na morzach i oceanach”. W kolejnym numerze, kiedy wiadomo już było, że z katastrofy wyszedł cało nie tylko Henry Sleeper Harper, ale także jego egipski dragoman oraz pekińczyk, czasopismo dokonało wolty i zamiast na wstydliwych aspektach tych doniesień skupiało się przede wszystkim na wątku sensacyjnym. „Harper’s” z radością zapowiedział obszerny wywiad z bohaterem poprzedniego numeru.

W czwartek wieczorem oczekiwanie wreszcie dobiegło końca. Kiedy *Carpathia*

mijała Statuę Wolności, z Battery obserwowało ją dziesięć tysięcy osób. Na nabrzeżu 54, ku któremu zmierzała, stało jeszcze trzydzieści tysięcy ludzi. Rostron do samego końca odmawiał jakichkolwiek kontaktów z prasą. Nie wpuścił dziennikarzy na pokład, a kiedy *Carpathia* płynęła dalej North River, na holowniki wspinali się dziennikarze, którzy wykrzykiwali swoje pytania przez megafony.

O 8.37 *Carpathia* dotarła na nabrzeże i rozpoczęło się wyładowywanie szalup *Titanica*, które zostały przetransportowane na nabrzeże należące do White Star Line. Pod osłoną nocy doszczętnie ogołocili je kolekcjonerzy (nazajutrz do każdej z łodzi przydzielono ludzi, którzy mieli zetrzeć papierem ściernym nazwę *Titanic*).

O 9.30 *Carpathia* przycumowała, opuszczono trap, a pierwsi ocaleni chwiejnym krokiem zeszli ze statku. Wypchana brązowa torba – jedyny, jak twierdzili celnicy, bagaż ocalały z *Titanica* – została przekazana do stanowiska odprawy celnej „G”. Właściciel torby Samuel Goldenberg zdecydowanie temu zaprzeczał. Twierdził, że kupił ją na pokładzie *Carpathii* i że znajdowały się w niej ubrania, w których opuścił pokład *Titanica*, oraz kilka drobiazgów, które również kupił po katastrofie: piżama, płaszcz, spodnie, szlafrok, płaszcz przeciwdeszczowy, kapcie, dwa pledy, koszula, przybory toaletowe oraz buty dla niego i dla jego żony.

Po zawinięciu *Carpathii* do portu stało się jasne, kto przeżył katastrofę, ale nadal nie było wiadomo, co się tak naprawdę wydarzyło. Ocaleni dopisali własne mity i opowieści do historii wykreowanych już przez prasę. Niektórzy bardzo źle znieśli podróż *Carpathią*. Inni dali się po prostu ponieść fali euforii. Ci bardziej wylewni zaczęli ubarwiać swoje relacje. Tych lakonicznych wyręczał dziennikarze. Niektórzy byli jeszcze za bardzo wstrząśnięci, inni zbyt zawstydzeni.

Według publikowanych w prasie wywiadów pasażer drugiej klasy Emilio Portaluppi przetrwał wiele godzin na kawałku kry, Marie Young dostrzegła górę lodową na godzinę przed zderzeniem, marynarze Jack Williams i William French widzieli, jak zastrzelono sześciu mężczyzn jak psy, filadelfijski bankier Robert W. Daniel przejął w drodze powrotnej kontrolę nad kabiną radiową *Carpathii*. Wszystkie dowody podważały autentyczność tych opowieści, ale rozgorączkowana opinia publiczna łaknęła podobnych informacji i nikt przesadnie nie skupiał się na ich zgodności z prawdą.

Możliwości wydawały się właściwie nieograniczone. Dziewiętnastego kwietnia w „New York Sun” cytowano następującą relację pasażera pierwszej klasy George’a Braytona : „Świecił księżyc, a my postanowiliśmy się nacieszyć chłodnym powietrzem na pokładzie spacerowym. Kapitan Smith stał na mostku, kiedy obserwator krzyknął, że widzi przed nami górę lodową. Mogła mieć około pięćdziesięciu metrów i znajdowała się dokładnie naprzeciw nas, oddalona o jakieś dwieście metrów. Kapitan Smith wydał rozkazy, kilku z nas pobiegło na dziób statku. Kiedy zorientowaliśmy się, że nie zdołamy ominąć góry i na pewno w nią uderzymy, ruszyliśmy na rufę. Potem nadeszło uderzenie i gwałtowny wstrząs, a pasażerowie wpadli w panikę... Do zderzenia doszło około 22.30... Mniej więcej o północy, jak mi się wydaje, nastąpił pierwszy wybuch w kotłowni. I wtedy kapitan Smith zaczął się chyba niepokoić...”.

Przeprowadzono też wywiad z Jonasem Briggsem, marynarzem służącym na *Carpathii*. W tekście tym pojawiła się historia Rigla, pięknego czarnego nowofundlanda, który wyskoczył z tonącego *Titanica* i odeskortował jedną z szalup



aż do burt *Carpathii*. Kapitan Rostron usłyszał jego radosne szczekanie i od tej chwili wiedział, że ktoś się zbliża.

Osobiste przemyślenia mocno wpłynęły na kształt niektórych relacji. Obserwator Reginald Lee – wydawało się, że minęły całe wieki od tamtej przerażającej chwili, kiedy jego towarzysz Fleet krzyknął, że widzi górę lodową – mówił o mgle unoszącej się nad horyzontem i wspominał, że Fleet powiedział: „Jeśli cokolwiek zobaczymy, to będziemy mieli sporo szczęścia”. Fleet nie pamiętał takiej rozmowy.

W innym wywiadzie pasażer pierwszej klasy przedstawił dokładne wyjaśnienie powodów, dla których znalazł się w łodzi nr 7 – pierwszej, która opuściła *Titanica*: „Co do jednego kobiety były zgodne. Nie chciały wsiąść do łodzi ratunkowej, dopóki nie znaleźli się w nich mężczyźni. Bały się wypływać w nich samotnie na ocean. Potrzeba było wiele odwagi, by wsiąść do tej łupiny, kiedy opuszczano ją na skrzypiących żurawikach. Niewielu mężczyzn odważyło się podjąć takie ryzyko. Jeden z oficerów podszedł do mnie i zawołał: »Jest pan wystarczająco duży, żeby wiosłować. Proszę wskoczyć do łodzi, bo w przeciwnym razie nigdy nie skłonimy kobiet, żeby do niej wsiadły«. Zostałem zatem do tego zobligowany, choć muszę przyznać, że statek wydawał mi się zdecydowanie bezpieczniejszy niż ta maleńka łódź”.

Stopniowo udało się zrekonstruować prawdziwą historię katastrofy, ale wiele spośród tych fascynujących opowieści i legend, które zrodziły się w pierwszych dniach po przybyciu *Carpathii* do Nowego Jorku, przyjęto się już na stałe: kobieta, która nie zgodziła się porzucić swojego doga niemieckiego, orkiestra grająca *Być bliżej Ciebie chcę*, samobójstwo kapitana Smitha i pierwszego oficera Murdocha, pani Brown zaprowadzająca porządek w łodzi nr 6 przy użyciu rewolweru...

Legendy stanowią jednak nieodłączną część wielkich wydarzeń i jeśli pozwalają podtrzymać pamięć o szlachetnych postawach i wyrzeczeniach, to można powiedzieć, że spełniają swój cel. W tamtym okresie legendy wydawały się zresztą niepotrzebne. Ludzie byli głęboko poruszeni tą tragedią. Flagi opuszczono do połowy masztu. Zamknięto dom handlowy Macy's, a także teatry pana Harrisa. Francuska linia żeglugaowa odwołała przyjęcie, które miało odbyć się na pokładzie nowego statku *SS France*. Southampton, skąd pochodziło tak wielu członków załogi, okryło się żałobą – na jednej z ulic aż dwadzieścia rodzin straciło bliskich. Montreal odwołał przegląd wojsk. Król Jerzy i prezydent Taft wymienili kondolencje, wyrazy ubolewania złożył także kajzer. Bank Bache & Co. odwołał doroczną kolację, a J.P. Morgan zrezygnował z uroczystej inauguracji nowego sanatorium, które budował w Aix-les-Bains.

Katastrofa zatrzęsała nawet rubryką towarzyską. W tamtych czasach statek, na którym się podróżowało, stanowił istotny wyznacznik statusu, a kroniki towarzyskie sumiennie odnotowywały takie sprawy. Z tragedią wiązały się zatem pewne problemy. Napisanie, że określone rodziny przepłynęły przez Atlantyk na pokładzie *Titanica*, w należyty sposób odzwierciedlało co prawda ich rangę społeczną, ale nie było zgodne z prawdą. Z kolei gdyby twierdzić, że przybiły do brzegu na pokładzie starej *Carpathii*, pozostawało to w zgodzie z faktami, ale mogło wprowadzać pewien zamęt i dawać fałszywe mniemanie o statusie społecznym pasażerów.

Jak zatem poradzić sobie z tym dylematem? W przypadku tych, którzy zginęli,

redaktorzy rubryki towarzyskiej zastosowali sprytny unik. Obok nazwisk umieszczono jedynie adnotację: „Zginął na morzu 15 kwietnia 1912”. W przypadku tych, którzy przeżyli, zastosowano następującą formułę: „Dopłynął *Titan-Carpath*, 18 kwietnia 1912”.

Ludzi najbardziej jednak niepokoiła nie tyle sama tragedia – a nawet jej bezsens – ale element losowy, który wydawał się tu tak silnie obecny. Gdyby *Titanic* potraktował poważnie którekolwiek z sześciu ostrzeżeń, które przysły w niedzielę, gdyby warunki były normalne, gdyby to była księżycowa noc, gdyby statek uderzył w górę piętnaście sekund wcześniej albo piętnaście sekund później, gdyby uderzył w górę lodową w jakikolwiek inny sposób, gdyby wodoszczelne grodzie sięgały jeden pokład wyżej, gdyby na statku znajdowała się odpowiednia liczba szalup ratunkowych, gdyby na miejsce katastrofy przybył *Californian*... Każde z tych „gdyby” mogło uchronić tak wiele ludzkich istnień. Ale los sprzysiął się przeciw *Titanicowi* – jak w klasycznej tragedii greckiej.

Wszystkie te myśli miały jednak dopiero nadejść, kiedy *Carpathia* obrała kurs na Nowy Jork tamtego słonecznego kwietniowego poranka. Ocaleni siedzieli wyczerpani na leżakach, sączyli kawę w jadalni albo z roztargnieniem rozważali, co na siebie włożą.

Pasażerowie *Carpathii* starali się wesprzeć ocalonych, jak tylko mogli – wyciągali zapasowe szczoteczki do zębów, pożyczali stroje, szyli ubranka dla dzieci z koców, które znajdowały się w szalupach. Zmierzający do Portugalii człowiek, który kupował wina dla domu handlowego Macy's, stał się rodzajem anioła stróża dla trzech uratowanych kupców Gimbelów. Pani Ogden postanowiła poczęstować kawą dwie siedzące samotnie kobiety w kolorowych szalach i płaszczach. – Proszę odejść – powiedziały. – Właśnie patrzyliśmy, jak toną nasi mężowie.

Dla niektórych ocalonych życie zaczynało się od nowa – Lawrence Beesley czym prędzej przesłał telegram, informując bliskich, że jest cały i zdrowy. W przypadku innych trwało to nieco dłużej. Pułkownik Gracie leżał pod stertą koców na sofie w jadalni, podczas gdy jego ubrania schły w piekarniku. Bruce Ismay dygotał w gabinecie lekarskim po przyjęciu zastrzyku z opiatów. Harold Bride odzyskał przytomność i przekonał się, że leży w czyjejs kabinie. W pewnej chwili pochyliła się nad nim jakaś kobieta. Poczuł, jak odgarnia mu włosy z twarzy i głaszcze go po policzku.

W innej kabinie Jack Thayer szykował się właśnie do snu – tak jak to robił zaledwie dziesięć godzin wcześniej. Jakiś uprzejmy człowiek pożyczył mu piżamę i oddał jedną z koi. Thayer położył się w chłodnej pościeli. Uświadomił sobie, że szklaneczka brandy, którą przed chwilą wypił, była pierwszym mocnym alkoholem, którego próbował w swoim życiu. Wszystko wskazywało na to, że w dość szybkim tempie stawał się dojrzały.

W dole rozlegał się kojący szum silników *Carpathii*. Wysoko w górze wiatr świszczął w takielunku. Przed Jackiem znajdował się Nowy Jork i jego rodzinna Filadelfia. Za nim promienie słońca oświetliły biało-czerwony znak salonu fryzjerskiego z *Titanica*. Znak ten wynurzył się przed chwilą na powierzchnię. Ale Jack Thayer o tym nie wiedział i wcale go to nie obchodziło. Brandy zrobiła swoje. Zapadł w głęboki sen.

## Titanic: podstawowe fakty

– Nigdy już nie powstanie taki statek – twierdzi piekarz Charles Burgess. Na pewno wie, co mówi. Spędził na Atlantyku czterdzieści trzy lata i widział wszystkie możliwe statki: *Olympic*, *Majestic*, *Mauretanię* i tak dalej. Burgess, zatrudniony obecnie w kuchni na pokładzie *Queen Elizabeth*, jest prawdopodobnie ostatnim aktywnym członkiem załogi *Titanica*. – Był jak *Olympic*, tyle że dużo bardziej wyrefinowany – zauważa. – Weźmy na przykład jadalnię. *Olympic* nie miał nawet dywanu, a ten na *Titanicu*... ach, człowiek zanurzał się w nim po kolana. No i meble: tak ciężkie, że ledwo dało się je podnieść. I ta boazeria... Robią teraz większe i szybsze statki, ale chodziło o pracę i staranność, które włożono w jego wykonanie. To był przepiękny, niezwykle statek.

Reakcje Burgessa wydają się typowe. Pod urokiem *Titanica* znaleźli się wszyscy, którzy go budowali i którzy nim płynęli. Wraz z upływem lat statek ten staje się wręcz coraz wspanialszy. Wielu ocalałych wspomina go jako „dwa razy większy niż *Olympic*”, choć tak naprawdę były to siostrzane statki, a *Titanic* ważył zaledwie 1004 tony więcej. Inni wspominają pola golfowe, korty tenisowe, stado krów oraz inne detale, na które nie wpadłaby nawet kochająca luksus kompania White Star Line.

*Titanic* robił wystarczająco duże wrażenie bez upiększeń. Waga: 46 328 ton, wyporność 66 000 ton, 269 metrów długości, 29 metrów szerokości, 18,5 metra wysokości – licząc od powierzchni wody aż po pokład łodziowy, 53 metry od stępki po wierzchołek czterech potężnych kominów. Statek odpowiadał jednym słowem wysokości 11 pięter i długości czterech budynków mieszkalnych.

*Titanic* miał trzy śruby napędowe, dwa czterocyldrowe silniki tłokowe ze śrubą napędową oraz turbinę ze śrubą środkową. To połączenie zapewniało statkowi moc 50 000 koni mechanicznych, choć mógł on bez trudu uzyskiwać moc wynoszącą przynajmniej 55 000 koni mechanicznych. Był w stanie osiągać prędkość od 24 do 25 węzłów.

Największe wrażenie robiła jednak wodoszczelna konstrukcja *Titanica*. Statek miał podwójne dno i został podzielony na 16 wodoszczelnych przedziałów przez 15 wodoszczelnych grodzi przebiegających przez całą długość statku. O dziwo, grodzie nie sięgały zbyt wysoko. Pierwsze dwie grodzie i ostatnich pięć sięgało tylko do pokładu D, natomiast osiem środkowych poprowadzono zaledwie do pokładu E. Mimo to *Titanic* mógł unosić się na wodzie przy dwóch dowolnych zatopionych przedziałach, a ponieważ nikt nie wyobrażał sobie niczego gorszego niż zderzenie na styku dwóch przedziałów, uznawano go za „niezatapialny”.

„Niezatapialny” *Titanic* został zwodowany w stoczni Harland & Wolff w Belfaście 31 maja 1911 roku. Kolejnych 10 miesięcy trwały próby i testy. Statek przeszedł je pomyślnie 1 kwietnia 1912 roku, a 3 kwietnia przybył do Southampton. Tydzień

później wypłynął do Nowego Jorku. Oto rekonstrukcja głównych wydarzeń, do których doszło podczas jego dziewiczego rejsu:

- **10 kwietnia 1912 roku** – 12.00 statek wypływa z Southampton; ledwo udaje się uniknąć kolizji z amerykańskim liniowcem *New York*.
- **19.00** – przystanek w Cherbourgu: na pokład wsiadają pasażerowie.
- **21.00** – statek opuszcza Cherbourg i wyrusza do Queenstown.
- **11 kwietnia 1912 roku** – 12.30 statek zatrzymuje się w Queenstown, na pokład wsiadają pasażerowie, *Titanic* zabiera dostawę poczty; jeden z członków załogi opuszcza statek.
- **14.00** – statek wypływa z Queenstown i wyrusza do Nowego Jorku. Na jego pokładzie znajduje się 1316 pasażerów i 891 członków załogi.
- **14 kwietnia 1912 roku** – 9.00 *Caronia* ostrzega przed lodem: szerokość 42°N i długość 49°–51°W; 13.42: *Baltic* ostrzega przed lodem: szerokość 40°51'N, długość 49°52'W; 13.45: *America* ostrzega przed lodem: szerokość 41°27'N, długość 50°8'W.
- **19.00** – temperatura: 6°C.
- **19.30** – temperatura: 3,89°C.
- **19.30** – *Californian* ostrzega przed lodem: szerokość 42°3' N, długość 49°9' W.
- **21.00** – temperatura: 0,5°C.
- **21.30** – drugi oficer Lightoller ostrzega maszynownię, by uważała na zapasy słodkiej wody, która może zamarznąć. Obserwatorom w bocianim gnieździe każe wypatrywać lodu.
- **21.40** – *Mesaba* informuje o lodzie: szerokość 42°N–41°25'N, długość 49°–50°30'W.
- **22.00** – temperatura: 0°C.
- **22.30** – temperatura wody spada do –0,5°C.
- **23.00** – *Californian* ostrzega przed lodem, ale zostaje rozłączony przed podaniem lokalizacji.
- **23.40** – zderzenie z górą lodową: szerokość 41°46'N, długość 50°14'W.
- **15 kwietnia 1912 roku** – 00.05: zostaje wydany rozkaz przygotowania szalup, wezwania załogi i pasażerów.
- **00.15** – pierwsze wezwanie pomocy przez radioodbiornik.
- **00.45** – wystrzelenie pierwszej rakiety.
- **00.45** – zwodowanie pierwszej łodzi nr 7.
- **01.40** – wystrzelenie ostatniej rakiety.
- **02.05** – zwodowanie ostatniej łodzi, składanej szalupy D.
- **02.10** – wysłanie ostatnich sygnałów radiowych.

- **02.18** – gaśnie światło.
- **02.20** – statek tonie.
- **03.30** – z łodzi dostrzeżone zostają rakiety wystrzelone przez *Carpathię*.
- **04.10** – łódź nr 2 dociera jako pierwsza do *Carpathii*.
- **08.30** – łódź nr 12 dociera jako ostatnia do *Carpathii*.
- **08.50** – *Carpathia* rusza do Nowego Jorku z 705 ocalonymi na pokładzie.

Oto podstawowe fakty. Oprócz nich wiele kwestii pozostaje nadal niewyjaśnionych. Prawdopodobnie nic nie będzie mogło się kiedykolwiek równać z *Titanikiem* pod względem liczby pytań bez odpowiedzi. Na przykład: *ile osób tak naprawdę zginęło?* Według niektórych źródeł – 1635. Według ustaleń komisji amerykańskiej – 1517. Według ustaleń Brytyjskiej Izby Handlu – 1503, a według komisji brytyjskiej – 1490. Ustalenia Brytyjskiej Izby Handlu wydają się najbardziej przekonujące, przy czym nie należy tu wliczać palacza J. Coffy’ego, który opuścił statek w Queenstown.

*W jaki sposób poszczególne pasażerowie opuszczali statek?* Niemal każda zapytana o to kobieta odpowiada stanowczo: „W ostatniej łodzi”. Oczywiście wszystkie kobiety nie płynęły tą samą łodzią, ale pytanie o to jest jak pytanie damy o wiek – tego się po prostu nie robi. Dokładne zbadanie zeznań złożonych przed brytyjską oraz amerykańską komisją śledczą pozwala dość dokładnie prześledzić kolejne etapy ewakuacji statku, ale nawet tutaj pojawiają się pewne rozbieżności. Brytyjska komisja pytała każdego ze świadków, ile osób wsiadło do jego łodzi ratunkowej. Następnie zestawiono to z *minimalnymi* szacunkami. Wyniki wyraźnie wskazują na silną skłonność do myślenia życzeniowego:

	Liczba osób, które znalazły się w łodziach według minimalnych szacunków ocalonych	Liczba osób, które znalazły się w łodziach według liczb podanych przez ocalonych
Załoga	107	139
Mężczyźni (pasażerowie)	43	119
Kobiety i dzieci	704	393
<b>W SUMIE</b>	<b>854</b>	<b>651</b>

Jednym słowem do łodzi trafiło około 70 procent *więcej* mężczyzn i 45 procent *mniej* kobiet, niż szacowali nawet najostrożniejsi ocaleni. Należy też pamiętać, że kiedy łodzie odpływały, znajdowało się w nich 25 procent mniej osób, niż szacowano.

*O której miały miejsce poszczególne wydarzenia?* Wszyscy zgadzają się co do tego, że *Titanic* uderzył w górę lodową o 23.40 i zatonął o 2.20 w nocy. Istnieją jednak rozbieżności dotyczące wszystkich pozostałych wydarzeń. Pory podawane w tej książce są uczciwymi szacunkami ludzi, którzy brali w nich bezpośredni udział, trudno jednak uznać je za niezawodne. Zbyt wiele się działo. Pani Ogden, pasażerka *Carpathii*, podaje

doskonały przykład takiej sytuacji. W pewnym momencie, kiedy pomagała ocalonym, zatrzymała się na chwilę przy mężu i zapytała o godzinę. Zegarek pana Ogdena się zatrzymał, ale jej mąż przypuszczał, że jest 16.30. Tymczasem była dopiero 9.30. Wydarzenia, do których doszło, pochłonęły ich do tego stopnia, że stracili poczucie czasu.

*Co mówili uczestnicy tamtych wydarzeń?* W tej książce nie pojawiły się rekonstrukcje rozmów. Przywoływane tu słowa brzmią dokładnie tak, jak zapamiętali je ci, którzy je słyszeli. Tu również należy jednak uwzględnić pewien margines błędu. W relacjach z tych samych rozmów pojawiają się zwykle pewne drobne różnice. Istnieją na przykład przynajmniej cztery wersje dialogu między kapitanem Rostronem a czwartym oficerem Boxhallem w chwili, w której łódź nr 2 dopłynęła do *Carpathii*. Sedno jest zawsze to samo, ale słowa nieco się różnią.

*Co grała orkiestra?* Według legendy orkiestra grała oczywiście *Być bliżej Ciebie chcę...* Wielu ocalonych nadal podkreśla, że nie ma powodów, by im nie wierzyć. Inni utrzymują, że wykonywano tylko *ragtime'a*. Ktoś inny twierdzi, że doskonale pamięta ostatnie chwile orkiestry i że muzycy na pewno wtedy nie grali. W tym labiryncie sprzeczności opowieść młodszego radiooperatora Harolda Bride'a wydaje się szczególnie wiarygodna. Bride był sprawnym, uważnym obserwatorem i pozostał na pokładzie do samego końca. Wyraźnie pamiętał, że w momencie, kiedy pokład łodziowy zanurzał się pod wodę, orkiestra grała hymn *Jesień*.

*Czy któryś z mężczyzn dostał się do szalupy przebrany za kobietę?* Kiedy gromadziłem materiał do tej książki, wskazano mi czterech pasażerów pierwszej klasy, którzy mieli rzekomo być owym słynnym mężczyzną, który uciekł w kobiecym stroju. Nie ma ani jednego dowodu na to, że któryś z tych mężczyzn był winny – a wiele dowodów podważa wręcz tę tezę. Śledztwo zdaje się sugerować, że jeden z nich stał się ofiarą mściwego dziennikarza, którego odepchnął na bok, kiedy ten próbował przeprowadzić z nim wywiad. Inny z tych mężczyzn, ważna postać w lokalnej polityce, został obrzucany błotem przez konkurentów politycznych. Kolejny, który rzeczywiście opuścił *Titanica* przed swoją żoną, stał się ofiarą powtarzanych w towarzystwie niegodziwych plotek. Nikt nie zwracał natomiast uwagi na pasażera trzeciej klasy Daniela Buckleya, który otwarcie przyznał, że włożył na głowę damski szal. Był tylko biednym, przerażonym irlandzkim chłopcem i nikogo nie interesowały jego losy.

Nigdy nie poznamy zapewne odpowiedzi na wszystkie zagadki, które narosły wokół *Titanica*. Najlepsze, co można zrobić, to ostrożnie zważyć wszystkie dowody i przedstawić uczciwą opinię. Niektórzy się z nią nie zgodzą – i być może będą mieli rację. Tylko lekkomyślny człowiek uznałby się za ostatecznego arbitra, który ma prawo oceniać wszystko, co wydarzyło się tamtej pamiętnej nocy, kiedy zatonął *Titanic*.

## Podziękowania

To tak naprawdę książka o ostatniej nocy pewnego miasteczka. *Titanic* był równie wielki i równie gęsto zaludniony. Nie da się opowiedzieć wszystkiego, co wydarzyło się tamtej nocy. Zarysowanie zaledwie części tej historii byłoby niemożliwe, gdyby nie pomoc setek rozmówców.

Wielu spośród nich przebywało wtedy na pokładzie. Udało mi się odnaleźć około sześćdziesięciu dwóch ocalonych. To niezwykle interesująca grupa, składająca się z bogatych i biednych, z pasażerów oraz członków załogi. Łączą ich dwie wspólne cechy. Po pierwsze, wyglądają wspaniale. Tak, jakby po przeżyciu tej straszliwej męki bez trudu pokonywali wszystkie inne przeszkody, które napotkali na swojej drodze, i z cichą gracją zmierzali w stronę starości. Po drugie, wykazują niezwykłą życzliwość. Można by pomyśleć, że po tym, jak widzieli na własne oczy przykłady najszlachetniejszych ludzkich zachowań, gardzą egoizmem i tępą u siebie wszelkie jego przejawy.

Starali mi się pomóc w każdy możliwy sposób. Wkład wielu spośród ocalałych zdecydowanie wykraczał poza ramy tej książki – zależało im na tym, by uświadomić mi, jak się wtedy czuli. Na przykład pani MacFie (wówczas hrabina Rothes) opowiedziała mi o tym, jak podczas kolacji z przyjaciółmi, na którą wybrała się w rok po katastrofie, poczuła nagle potworny chłód i przerażenie, które zawsze kojarzyły jej się z *Titanikiem*. Przez chwilę nie potrafiła zrozumieć przyczyn tego dziwnego stanu. Nagle jednak zdała sobie sprawę, że orkiestra grała właśnie *Opowieści Hoffmanna*, ostatni utwór wykonywany po kolacji tamtej niedzielnej nocy.

Pani Darby, wówczas Elizabeth Nye, także nakreśliła szerszy kontekst tamtych wydarzeń. Opowiedziała mi, że już na początku wieczoru zrobiło się przeraźliwie zimno, a grupa pasażerów drugiej klasy – w tym ona sama – zgromadziła się w jadalni, żeby zaśpiewać hymn kończący się słowami „Dla tych, co w niebezpieczeństwie na morzu”.

Z kolei Katherine Manning – wtedy Kathy Gilnagh – w niezwykle obrazowy sposób opisała beztroskę panującą wśród młodych pasażerów trzeciej klasy. Opowiedziała mi o radosnej zabawie, którą zorganizowano tego samego wieczoru. W pewnej chwili przez pomieszczenie przebiegł szczur – chłopcy zaczęli go gonić, a dziewczęta piszczały z podekscytowania. Wkrótce wszystko wróciło do normy. Piękne oczy pani Manning nadal lśnią, kiedy wspomina muzykę graną na dudach, śmiech oraz radość, którą odczuwała jako ładna młoda Irlandka wyruszająca do Ameryki.

Wielu spośród ocalonych przedstawiło przemawiające do wyobraźni szczegóły życia na pokładzie. Czuje się to, kiedy pani Mecherle (wówczas żona pana Alberta Caldwell) wspomina zgiełk i krzątanicę towarzyszącą opuszczeniu Southampton... Kiedy Victorine Perkins (wtedy Chansdowson) opowiada o szesnastu kufrach

Ryersonów... Kiedy Spencer Silverthorne mówi o przyjemnej kolacji, którą zjadł tego niedzielnego wieczoru wraz z pozostałymi kupcami... Kiedy Margaritha Schwarzenbach (z domu Frölicher) opisuje spokojniejszą kolację w kabinie jej rodziców po tym, jak chorowała przez cały dzień.

Niezwykłe cenne i barwne okazują się też wspomnienia członków załogi. Można się o tym przekonać na przykład wtedy, gdy palacz George Kemish opisuje koleżeńskie relacje w kotłowniach... Gdy masażystka Maud Slocome mówi o swoich gorączkowych próbach zaprowadzenia porządku w łaźni tureckiej, gdzie w każdym kącie leżała nadgryziona kanapka albo pusta butelka po piwie. – Statek budowali w końcu ludzie z Belfastu – tłumaczy radośnie.

Atmosfera przywołana przez wymienione wyżej osoby wydaje się nie mniej istotna od samych faktów i wydarzeń tamtej nocy. Bardzo doceniam ich zaangażowanie.

Na ogromne podziękowania zasługują też ocaleni, którzy szczegółowo opisali swoje myśli i uczucia towarzyszące chwilom, w których statek szedł na dno. Jack Ryerson próbował sobie przypomnieć, jak się czuł, kiedy jego ojciec walczył o to, by umieścić go w łodzi nr 4. Czy zdawał sobie sprawę, że oto waży się na szali jego życie? Nie, nie poświęcał temu zbyt wiele uwagi. Był przecież tylko trzynastoletnim chłopcem.

Washington Dodge Jr. pamiętał przede wszystkim ogłuszający świst pary wydobywającej się z potężnych kominów *Titanica*. Miał wtedy pięć lat.

Także pasażerowie trzeciej klasy – Anna Kincaid (wówczas Sjöblom), Selini Decker (wówczas Yasbeck) oraz Gus Cohen – złożyli niezwykle cenne relacje. Okazały się one istotne dla odtworzenia atmosfery panującej w dolnych częściach statku, w trzeciej klasie. Tę część opowieści bardzo długo pomijano.

Również członkowie załogi przekazali mi zdecydowanie więcej niż tylko relację z wydarzeń, które stały się ich udziałem. W głosie piekarza Charlesa Burgessa, ilekroć wspomina o *Titanicu*, pobrzmiwa głęboka duma z ludzi, którzy pracowali na statku. Niezwykła uprzejmość stewardów Jamesa Wittera, F. Denta Raya oraz Leo Jamesa Hylanda ilustruje szacunek i troskę, jakimi otoczeni byli pasażerowie podczas rejsu. A staranność ludzi takich jak kwatermistrz George Thomas Rowe, marynarz A. Pugh, piekarz Walter Belford i mechanik Walter Hurst potwierdza słowa palacza Kemisha, który podkreślał, że załoga składa się z „najlepszych ludzi z Southampton”.

Im oraz niezliczonym ocalałym z *Titanica* – takim jak pani Futrelle, pani Williams, Harry Giles oraz Herbert J. Pitman – chciałbym z całego serca podziękować nie tylko za informacje, które mi przekazali, ale także za poświęcony mi czas i wysiłek.

Równie pomocni okazali się krewni pasażerów *Titanica*. Pewien list, przekazany przez potomka jednego z ocalałych, pokazuje, jak dużego wsparcia skłonni mi byli udzielić. To list napisany do pasażera, który przeżył katastrofę. Usunąłem z niego wszystkie nazwiska, ale mimo to udostępnienie tej korespondencji wymagało niezwyklej odwagi i uczciwości:

Drogi ...,

Mam przed sobą informację o tym, że usiłowałeś siłą dostać się na jedną z szalup ratunkowych i że kiedy major Butt Ci to uniemożliwił, precyzyjnie się przez tłum, zniknąłeś na chwilę, a następnie wróciłeś z kabiny w stroju, który Twoja żona nosiła podczas rejsu.



*Nie rozumiem, jak możesz z dumą unosić głowę i nazywać się mężczyzną, wiedząc, że każdy Twój oddech jest kłamstwem. Jeżeli po przeczytaniu tego listu będą Cię dręczyły wyrzuty sumienia, powinienes się do tego przyznać. Nie ma słów prawdziwszych niż te, które głoszą: „Wyznanie win jest dobre dla duszy”.*

*Z poważaniem...*

Oprócz udostępniania mi takich listów krewni pasażerów dostarczyli także wielu fascynujących informacji. Chciałbym szczególnie podziękować córce kapitana Smitha, pani M.R. Cooke, za uroczę wspomnienia o jej dzielnym i słynącym z uprzejmości ojcu... Sylvii Lightoller za to, że zechciała napisać do mnie list o swoim zmarłym mężu, komandorze Charlesie Lightollerze, który odznaczył się wielką odwagą jeszcze w 1940 roku, płynąc do Dunkierki, by pomóc w ewakuacji wojsk alianckich... Pani Hess, która udostępniła mi dokumenty rodzinne państwa Strausów... Cynthii Fletcher za przekazanie mi kopii listu napisanego na pokładzie *Carpathii* przez jej ojca, Hugh Woolnera... Fredowi G. Crosby'emu i jego synowi Johnowi, którzy pomogli mi zdobyć informacje dotyczące kapitana Edwarda Gifforda Crosby'ego... I pani Minahan za wiele ciekawych szczegółów dotyczących doktora Williama Minahana, jego żony oraz ich córki Daisy.

W tych przypadkach, w których nie mogłem odnaleźć ani ocalałych, ani ich krewnych, opierałem się na materiałach poświęconych katastrofie. Oficjalne zapisy śledztwa przeprowadzonego przez komisje amerykańską oraz brytyjską dostarczają oczywiście kilku tysięcy stron fascynujących świadectw. Wspomnienia wydane przez Jacka Thayera są nie mniej zajmującą, uczciwą relacją z tamtych wydarzeń. Opublikowana przez doktora Washingtona Dodge'a przemowa wygłoszona przed Commonwealth Club w San Francisco wydaje się równie cennym źródłem. W książce Lawrence'a Beesleya zatytułowanej *The Loss of the SS Titanic* (Houghton Mifflin, 1912) znaleźć można dokładny opis wydarzeń, do których doszło tamtej pamiętnej nocy. Relacja Archibalda Graciego przedstawiona w książce *The Truth about the Titanic* (Mitchell Kennerley, 1913) okazuje się kluczowa dla ustalenia, którzy pasażerowie i członkowie załogi znaleźli się w której szalupie – pułkownik Gracie przeprowadził w tej kwestii śledztwo godne największych detektywów. Napisana przez komandora Lightollera książka *Titanic and Other Ships* (Ivor Nicholson & Watson, 1935) stanowi reprezentatywną próbkę charakterystycznego dla tego człowieka poczucia humoru i męstwa. *A Titanic Hero: Thomas Andrews, Shipbuilder* Shana Bullocka (Norman Remington, 1913) to z kolei hołd złożony niezwykłej postaci i relacja z ostatnich godzin jej życia.

Cenne świadectwa niektórych ocalałych ukazywały się też od czasu do czasu w gazetach i czasopiśmie – każda rocznica katastrofy wydaje się wręcz błogosławieństwem dla tych licznych tytułów. Warto tu przywołać choćby opowieść Jacka Thayera opublikowaną w filadelfijskim „Evening Bulletin” 14 kwietnia 1932 roku... Wywiad z palaczem Louistem Michelsenem, który można przeczytać w wydawanej w Cedar Rapids „Gazette” z 15 maja 1955 roku... A także fascynującą i przemawiającą do wyobraźni relację pani Harris, która ukazała się 13 kwietnia 1932 roku w czasopiśmie „Liberty”.

Współczesna prasa dostarcza pod tym względem zdecydowanie mniejszej liczby źródeł. „New York Times” wykonał oczywiście godną uznania pracę, ale na publikacjach większości nowojorskich gazet nie można polegać. Zdecydowanie lepiej wywiązały się ze swojego zadania gazety wydawane w miastach i miasteczkach, z których wywodzili się konkretni pasażerowie. Warto tu na przykład przywołać gazety z Milwaukee, opisujące historie Crosbych i Minahanów... Prasę z San Francisco, w której przedstawiono losy Dodge’ów... I artykuły o Douglasach opublikowane w „Gazette” z Cedar Rapids. Za granicą dokładną, choć mało porywającą, relację z katastrofy przedstawił londyński „Times”. Zdecydowanie ciekawsze wydają się materiały, które trafiły do gazet z Belfastu, gdzie zbudowany został *Titanic*, a także te z Southampton, gdzie mieszkało tak wielu członków załogi *Titanica*. Były to miasta żeglarzy, musiały się tam zatem pojawić dokładne i interesujące relacje z katastrofy.

We współczesnych czasopismach popularnych, takich jak „Harper’s”, „Sphere” czy „Illustrated London News”, pojawiają się głównie przeróbki starych artykułów publikowanych w prasie, od czasu do czasu można tam jednak znaleźć perełki, takie jak relacja Henry’ego Sleepera Harpera w „Harper’s” z 27 kwietnia 1912 roku czy ciekawe świadectwo Charlotte Collyer, które ukazało się 26 maja 1912 roku w „Semi-Monthly Magazine”. Więcej tekstów opublikowano w branżowych czasopismach tamtego okresu, na przykład w 1911 roku w brytyjskim magazynie „Shipbuilder” przedstawiono szczegółowy raport na temat budowy *Titanica*; podobny materiał pojawił się też 26 maja 1911 roku w czasopiśmie „Engineering” oraz 1 lipca 1911 roku w „Scientific American”.

Pozostali bohaterowie tego dramatu – ludzie, którzy znaleźli się na pokładzie *Carpathii* – okazali się równie otwarci i chętni do współpracy co pasażerowie i członkowie załogi *Titanica*. Robert H. Vaughan był cennym źródłem informacji na temat szczegółów tamtej szaleńczej gonitwy w ciemności. R. Purvis pomógł mi ustalić nazwiska oficerów *Carpathii*. Pani Odgen okazała się istną skarbnicą anegdot – tym cenniejszych ze względu na to, że należała do pierwszych pasażerów, którzy znaleźli się na pokładzie. Pani Suarez (wówczas Evelyn Marshall) pomogła nakreślić sugestywny obraz chwili, w której szalupy z *Titanica* podpłynęły do burt *Carpathii*.

Nie opublikowano zbyt wielu materiałów poświęconych *Carpathii*, ale doskonałym źródłem jest w tym przypadku książka kapitana sir Arthura H. Rostrona *Home from the Sea* (Macmillan, 1931). Niezwykle cenne są także zeznania, które złożył on przed amerykańską i brytyjską komisją śledczą – to samo zresztą dotyczy zeznań radiooperatora Harolda Thomasa Cottama.

Nieocenionej pomocy udzielili mi podczas pisania tej książki nie tylko ludzie, którzy znaleźli się na pokładzie *Titanica* i *Carpathii*. Dzięki kapitanowi Charlesowi Victorowi Grovesowi łatwiej mi było odtworzyć historię *Californiana*, na którym służył on jako trzeci oficer. Charles Dienz, który był wówczas *maitre* restauracji Ritz Carlton na pokładzie *Ameriki*, udzielił mi informacji dotyczących funkcjonowania restauracji *à la carte* na statkach – te dane okazały się szczególnie użyteczne w obliczu faktu, że przeżył tylko jeden pracownik restauracji na *Titanicu*. Stocznia Harland & Wolff dostarczyła wspaniałych zdjęć wnętrza statku, Lloyd’s przekazał mi menu ostatniego posiłku na *Titanicu*, a firma Marconi dostarczyła niezwykle ciekawych informacji dotyczących sprzętu telegraficznego wykorzystywanego w tamtym okresie. Helen

Hernandez z Twentieth Century Fox była prawdziwą skarbnicą cennych tropów.

Na koniec chciałbym podziękować bliskim mi ludziom. Ralph Whitney wskazał mi wiele użytecznych źródeł. Harold Daw podzielił się ze mną ważnymi odkryciami. Virginia Martin rozszyfrowywała i spisała na maszynie całe ryzy moich nieczytelnych bazgrołów. A moja matka podjęła się żmudnego zadania weryfikacji – zadania, które zdecydowałaby się wziąć na swoje barki jedynie matka.

## Lista pasażerów

Autor zamieścił w książce listę udostępnioną przez White Star Line 9 maja 1912 roku, ale była ona bardzo niedokładna – nie wymieniała na przykład imion i nazwisk służących, którzy towarzyszyli osobom z pierwszej i drugiej klasy, wieku ani portu wejścia na pokład.

W tym wydaniu publikujemy listę pasażerów płynących *Titanikiem* wraz z wiekiem i miejscem zaokrętowania (za serwisami [titanicfacts.net](http://titanicfacts.net) i [nationalarchives.gov.uk/titanic/](http://nationalarchives.gov.uk/titanic/)). Nazwiska uratowanych zostały zapisane *kursywą*.

### PASAŻEROWIE PIERWSZEJ KLASY

*Allen Elisabeth Walton (29 lat), Southampton*  
*Allison Hudson Joshua (30 lat), Southampton*  
*Allison Helen Loraine (2 lata), Southampton*  
*Allison Bessie Waldo (25 lat), Southampton*  
*Allison Hudson Trevor (11 miesięcy), Southampton*  
*Anderson Harry (47 lat), Southampton*  
*Andrews Cornelia Theodosia (62 lata), Cherbourg*  
*Andrews Thomas (39 lat), Belfast*  
*Appleton Charlotte (53 lata), Southampton*  
*Artagaveytia Ramon (71 lat), Cherbourg*  
*Astor John Jacob (47 lat), Cherbourg*  
*Astor Madeleine Talmage (18 lat), Cherbourg*  
*Aubart Léontine „Ninette” (24 lata), Cherbourg*  
*Barber Ellen Mary (26 lat), Southampton*  
*Barkworth Algernon Henry (47 lat), Southampton*  
*Bassani Albina (32 lata), Cherbourg*  
*Baumann John (60 lat), Cherbourg*  
*Baxter Hélène (50 lat), Cherbourg*  
*Baxter Quigg Edmond (24 lata), Cherbourg*  
*Beattie Thomson (36 lat), Southampton*  
*Beckwith Richard Leonard (37 lat), Southampton*  
*Beckwith Sallie (46 lat), Southampton*  
*Behr Karl Howell (26 lat), Cherbourg*  
*Bessette Nellie Mayo (39 lat), Cherbourg*  
*Bidois Rosalie (46 lat), Cherbourg*  
*Bird Ellen (31 lat), Southampton*

Birnbaum Jakob (24 lata), Cherbourg  
Bishop Dickinson (25 lat), Cherbourg  
Bishop Helen (19 lat), Cherbourg  
Björnström-Steffansson Mauritz Hokan (28 lat), Southampton  
Blackwell Stephen Weart (45 lat), Southampton  
Blank Henry (39 lat), Cherbourg  
Bonnell Caroline (30 lat), Southampton  
Bonnell Elizabeth (61 lat), Southampton  
Borebank John James (42 lata), Southampton  
Bowen Grace Scott (45 lat), Cherbourg  
Bowerman Elsie Edith (22 lata), Southampton  
Brady John Bertram (41 lat), Southampton  
Brandeis Emil Franklin (48 lat), Cherbourg  
Brereton George Andrew (37 lat), Southampton  
Brewer Arthur Jackson (45 lat), Cherbourg  
Brown Caroline Lane (59 lat), Southampton  
Brown Margaret (44 lata), Cherbourg  
Bucknell Emma Eliza (58 lat), Cherbourg  
Burns Elizabeth Margaret (41 lat), Cherbourg  
Butt Archibald Willingham (46 lat), Southampton  
Cairns Alexander Milne (28 lat), Southampton  
Calderhead Edward Pennington (42 lata), Southampton  
Candee Helen Churchill (52 lata), Cherbourg  
Cardeza Thomas Drake Martinez (36 lat), Cherbourg  
Cardeza Charlotte Wardle (58 lat), Cherbourg  
Carlsson Frans Olof (33 lata), Southampton  
Carraú-Esteves José Pedro (17 lat), Southampton  
Carrau Francisco Mauro Severiano (27 lat), Southampton  
Carter Lucile (36 lat), Southampton  
Carter Lucile Polk (13 lat), Southampton  
Carter William Ernest (36 lat), Southampton  
Carter William Thornton II (11 lat), Southampton  
Case Howard Brown (49 lat), Southampton  
Cassebeer Eleanor Genevieve (36 lat), Cherbourg  
Cavendish Julia Florence (25 lat), Southampton  
Cavendish Tyrell William (36 lat), Southampton  
Chaffee Carrie Constance (47 lat), Southampton  
Chaffee Herbert Fuller (46 lat), Southampton  
Chambers Bertha (32 lata), Southampton  
Chambers Norman Campbell (27 lat), Southampton  
Chaudanson Victorine (36 lat), Cherbourg  
Cherry Gladys (30 lat), Southampton  
Cheuré Paul Romaine Marie Léonce (45 lat), Cherbourg  
Chibnall Edith Martha Bowerman (48 lat), Southampton  
Chisholm Roderick Robert Crispin (43 lata), Belfast

*Clark Virginia Estelle (26 lat), Cherbourg*  
*Clark Walter Miller (27 lat), Cherbourg*  
*Cleaver Alice Catherine (22 lata), Southampton*  
*Clifford George Quincy (40 lat), Southampton*  
*Colley Edward Pomeroy (37 lat), Southampton*  
*Compton Alexander Taylor Jr. (37 lat), Cherbourg*  
*Compton Mary Eliza (64 lata), Cherbourg*  
*Compton Sara Rebecca (39 lat), Cherbourg*  
*Cornell Malvina Helen (55 lat), Southampton*  
*Crafton John Bertram (59 lat), Southampton*  
*Crosby Catherine Elizabeth (64 lata), Southampton*  
*Crosby Edward Gifford (70 lat), Southampton*  
*Crosby Harriette Rebecca (39 lat), Southampton*  
*Cummings Florence Briggs (35 lat), Cherbourg*  
*Cumings John Bradley (39 lat), Cherbourg*  
*Daly Peter Dennis (51 lat), Southampton*  
*Daniel Robert Williams (27 lat), Southampton*  
*Daniels Sarah Rebecca (33 lata), Southampton*  
*Davidson Orian (27 lat), Cherbourg*  
*Davidson Thornton (31 lat), Cherbourg*  
*Dick Albert Adrian (31 lat), Southampton*  
*Dick Vera (17 lat), Southampton*  
*Dodge Ruth (34 lata), Southampton*  
*Dodge Washington (52 lata), Southampton*  
*Dodge Washington Jr. (4 lata), Southampton*  
*Douglas Mahala (48 lat), Cherbourg*  
*Douglas Mary Hélène (27 lat), Cherbourg*  
*Douglas Walter Donald (50 lat), Cherbourg*  
*Duff Gordon Cosmo Edmund (49 lat), Cherbourg*  
*Duff Gordon Lucy Christiana (48 lat), Cherbourg*  
*Dulles William Crothers (39 lat), Cherbourg*  
*Earnshaw Olive (23 lata), Cherbourg*  
*Endres Caroline Louise (39 lat), Cherbourg*  
*Eustis Elizabeth Mussey (54 lata), Cherbourg*  
*Evans Edith Corse (36 lat), Cherbourg*  
*Farthing John (57 lat), Southampton*  
*Flegenheim Antoinette (48 lat), Cherbourg*  
*Fleming Margaret (42 lata), Cherbourg*  
*Flynn John Irwin (36 lat), Southampton*  
*Foreman Benjamin Laventall (30 lat), Southampton*  
*Fortune Alice Elizabeth (24 lata), Southampton*  
*Fortune Charles Alexander (19 lat), Southampton*  
*Fortune Ethel Flora (28 lat), Southampton*  
*Fortune Mabel Helen (23 lata), Southampton*  
*Fortune Mark (64 lata), Southampton*

*Fortune Mary (60 lat), Southampton*  
*Francatelli Laura Mabel (31 lat), Cherbourg*  
*Franklin Thomas Parnham (37 lat), Southampton*  
*Frauenthal Clara (42 lata), Southampton*  
*Frauenthal Henry William (49 lat), Southampton*  
*Frauenthal Isaac Gerald (43 lata), Cherbourg*  
*Frölicher Hedwig Margaritha (22 lata), Cherbourg*  
*Frölicher-Stehli Maximilian Josef (60 lat), Cherbourg*  
*Frölicher-Stehli Margaretha Emerentia (48 lat), Cherbourg*  
*Fry Richard (39 lat), Southampton*  
*Futrelle Jacques Heath (37 lat), Southampton*  
*Futrelle Lily May (35 lat), Southampton*  
*Gee Arthur H. (47 lat), Southampton*  
*Gibson Dorothy Winifred (22 lata), Cherbourg*  
*Gibson Pauline Caroline (44 lata), Cherbourg*  
*Gieger Amalie (35 lat), Southampton*  
*Giglio Victor Gaitan Andrea (23 lata), Cherbourg*  
*Goldenberg Nella (40 lat), Cherbourg*  
*Goldenberg Samuel L. (47 lat), Cherbourg*  
*Goldschmidt George B. (71 lat), Cherbourg*  
*Gracie Archibald (53 lata), Southampton*  
*Graham George Edward (38 lat), Southampton*  
*Graham Edith (59 lat), Southampton*  
*Graham Margaret Edith (19 lat), Southampton*  
*Greenfield Blanche (45 lat), Cherbourg*  
*Greenfield William Bertram (23 lata), Cherbourg*  
*Guggenheim Benjamin (46 lat), Cherbourg*  
*Harder Dorothy (21 lat), Cherbourg*  
*Harder George Achilles (25 lat), Cherbourg*  
*Harper Henry Sleeper (48 lat), Cherbourg*  
*Harper Myra Raymond (49 lat), Cherbourg*  
*Harrington Charles Henry (37 lat), Southampton*  
*Harris Henry Birkhardt (45 lat), Southampton*  
*Harris Irene (35 lat), Southampton*  
*Harrison William Henry (45 lat), Southampton*  
*Hassab Hammad (27 lat), Cherbourg*  
*Hawksford Walter James (45 lat), Southampton*  
*Hays Clara Jennings (52 lata), Southampton*  
*Hays Charles Melville (55 lat), Southampton*  
*Hays Margaret Bechstein (24 lata), Cherbourg*  
*Head Christopher (42 lata), Southampton*  
*Hilliard Herbert Henry (44 lata), Southampton*  
*Hipkins William Edward (55 lat), Southampton*  
*Hippach Ida Sophia (44 lata), Cherbourg*  
*Hippach Jean Gertrude (17 lat), Cherbourg*

*Hogeboom Anna Louisa (51 lat), Cherbourg*  
Holverson Alexander Oskar (42 lata), Southampton  
*Holverson Mary Aline (35 lat), Southampton*  
*Homer Harry (40 lat), Southampton*  
*Hoyt Frederick Maxfield (38 lat), Southampton*  
*Hoyt Jane Anne (31 lat), Southampton*  
*Hoyt William Fisher (42 lata), Cherbourg*  
*Icard Rose Amélie (39 lat), Southampton*  
Isham Ann Elizabeth (50 lat), Cherbourg  
*Ismay Joseph Bruce (49 lat), Southampton*  
Jones Charles Cresson (46 lat), Southampton  
Julian Henry Forbes (50 lat), Southampton  
Keeping Edwin Herbert (33 lata), Southampton  
Kent Edward Austin (58 lat), Cherbourg  
Kenyon Frederick Roland (41 lat), Southampton  
*Kenyon Marion Estelle (40 lat), Southampton*  
*Kimball Edwin Nelson Jr. (42 lata), Southampton*  
*Kimball Susan Gertrude (45 lat), Southampton*  
Klaber Herman (41 lat), Southampton  
*Kreuchen Emilie (29 lat), Southampton*  
*Leader Alice May (49 lat), Southampton*  
*Leroy Berthe (27 lat), Cherbourg*  
*Lesueur Gustave J. (35 lat), Cherbourg*  
Lewy Ervin G. (30 lat), Cherbourg  
Lindeberg-Lind Erik Gustaf (42 lata), Southampton  
*Lindström Sigrid (55 lat), Cherbourg*  
*Lines Elizabeth Lindsey (50 lat), Cherbourg*  
*Lines Mary Conover (16 lat), Cherbourg*  
Long Milton Clyde (29 lat), Southampton  
*Longley Gretchen Fiske (21 lat), Cherbourg*  
Loring Joseph Holland (30 lat), Southampton  
*Lurette Eugénie Elise (59 lat), Cherbourg*  
*Madill Georgette Alexandra (16 lat), Southampton*  
Maguire John Edward (30 lat), Southampton  
Maioni Roberta Elizabeth Mary (19 lat), Southampton  
*Maréchal Pierre (29 lat), Cherbourg*  
Marvin Daniel Warner (18 lat), Southampton  
*Marvin Mary Graham Carmichael (18 lat), Southampton*  
*Mayné Berthe Antonine (24 lata), Cherbourg*  
McCaffry Thomas Francis (46 lat), Southampton  
McCarthy Timothy J. (54 lata), Southampton  
*McGough James Robert (35 lat), Southampton*  
Meyer Edgar Joseph (28 lat), Cherbourg  
*Meyer Leila (25 lat), Cherbourg*  
Millet Francis Davis (65 lat), Cherbourg



*Minahan Daisy E. (33 lata), Queenstown*  
*Minahan Lillian E. (37 lat), Queenstown*  
Minahan William Edward (44 lata), Queenstown  
*Mock Philipp Edmund (30 lat), Cherbourg*  
Molson Harry Markland (55 lat), Southampton  
Moore Clarence Bloomfield (47 lat), Southampton  
Natsch Charles (36 lat), Cherbourg  
Newell Arthur Webster (58 lat), Cherbourg  
*Newell Madeleine (31 lat), Cherbourg*  
*Newell Marjorie Anne (23 lata), Cherbourg*  
*Newsom Helen Monypeny (19 lat), Southampton*  
Nicholson Arthur Ernest (59 lat), Southampton  
*Nourney Alfred (20 lat), Cherbourg*  
*Oliva Y Ocana Doña Fermina (39 lat), Cherbourg*  
*Omont Alfred Fernand (29 lat), Cherbourg*  
Ostby Engelhart Cornelius (64 lata), Southampton  
*Ostby Helen Ragnhild (22 lata), Southampton*  
Oviés Y Rodríguez Servando José Florentino (36 lat), Cherbourg  
Parr William Henry Marsh (29 lat), Belfast  
Partner Austin (40 lat), Southampton  
Payne Vivian Ponsonby (22 lata), Southampton  
*Pears Edith (22 lata), Southampton*  
Pears Thomas Clinton (29 lat), Southampton  
*Peñasco Y Castellana Maria Josefa Perezde Soto y Vallejo (22 lata), Cherbourg*  
Peñasco Y Castellana Victor (24 lata), Cherbourg  
*Perreault Mary Anne (33 lata), Southampton*  
*Peuchen Arthur Godfrey (52 lata), Southampton*  
Porter Walter Chamberlain (46 lat), Southampton  
*Potter Lily Alexenia (56 lat), Cherbourg*  
Reuchlin Jonkheer Johan George (38 lat), Cherbourg  
*Rheims George Alexander Lucien (33 lata), Cherbourg*  
Righini Sante (22 lata), Cherbourg  
*Robert Elisabeth Walton (43 lata), Southampton*  
Robins Victor (42 lata), Cherbourg  
Roebing Washington Augustus II (31 lat), Southampton  
*Romaine Charles Hallace (45 lat), Southampton*  
Rood Hugh Roscoe (39 lat), Southampton  
*Rosenbaum Edith Louise (33 lata), Cherbourg*  
Rosenshine George (46 lat), Cherbourg  
Ross John Hugo (36 lat), Southampton  
*Roths Lucy Noël Martha (33 lata), Southampton*  
*Rothschild Elizabeth Jane Anne (54 lata), Cherbourg*  
Rothschild Martin (46 lat), Cherbourg  
Rowe Alfred G. (59 lat), Southampton  
Ryerson Arthur Larned (61 lat), Cherbourg

*Ryerson Emily Borie (18 lat), Cherbourg*  
*Ryerson Emily Maria (48 lat), Cherbourg*  
*Ryerson John Borie (13 lat), Cherbourg*  
*Ryerson Susan Parker „Suzette” (21 lat), Cherbourg*  
*Saalfeld Adolphe (47 lat), Southampton*  
*Salomon Abraham Lincoln (43 lata), Cherbourg*  
*Sägesser Emma (24 lata), Cherbourg*  
*Schabert Emma (35 lat), Cherbourg*  
*Serreplan Auguste (30 lat), Southampton*  
*Seward Frederic Kimber (34 lata), Southampton*  
*Shutes Elizabeth Weed (40 lat), Southampton*  
*Silverthorne Spencer Victor (35 lat), Southampton*  
*Silvey William Baird (51 lat), Cherbourg*  
*Silvey Alice Gray (39 lat), Cherbourg*  
*Simonius-Blumer (Oberst) Alfons (56 lat), Southampton*  
*Sloper William Thompson (28 lat), Southampton*  
*Smart John Montgomery (56 lat), Southampton*  
*Smith James Clinch (56 lat), Cherbourg*  
*Smith Lucian Philip (24 lata), Cherbourg*  
*Smith Mary Eloise (18 lat), Cherbourg*  
*Smith Richard William (57 lat), Southampton*  
*Snyder John Pillsbury (24 lata), Southampton*  
*Snyder Nelle (23 lata), Southampton*  
*Spedden Frederic Oakley (45 lat), Cherbourg*  
*Spedden Margaretta Corning „Daisy” (39 lat), Cherbourg*  
*Spedden Robert Douglas (6 lat), Cherbourg*  
*Spencer Marie Eugenie (45 lat), Cherbourg*  
*Spencer William Augustus (57 lat), Cherbourg*  
*Stähelin-Maeglin Max (32 lata), Southampton*  
*Stead William Thomas (62 lata), Southampton*  
*Stengel Annie May (44 lata), Cherbourg*  
*Stengel Charles Emil Henry (54 lata), Cherbourg*  
*Stephenson Martha (52 lata), Cherbourg*  
*Stewart Albert Ankeny (64 lata), Cherbourg*  
*Stone Martha Evelyn (62 lata), Southampton*  
*Straus Isidor (67 lat), Southampton*  
*Straus Rosalie Ida (63 lata), Southampton*  
*Sutton Frederick (61 lat), Southampton*  
*Swift Margaret Welles (46 lat), Southampton*  
*Taussig Emil (52 lata), Southampton*  
*Taussig Ruth (18 lat), Southampton*  
*Taussig Tillie (39 lat), Southampton*  
*Taylor Elmer Zebley (48 lat), Southampton*  
*Taylor Juliet Cummins (49 lat), Southampton*  
*Thayer John Borland (49 lat), Cherbourg*

*Thayer John Borland Jr. (17 lat), Cherbourg*  
*Thayer Marian Longstreth (39 lat), Cherbourg*  
*Thorne Gertrude Maybelle (38 lat), Cherbourg*  
*Tucker Gilbert Milligan Jr. (31 lat), Cherbourg*  
Uruchurtu Manuel Ramirez (39 lat), Cherbourg  
Van Der Hoef Wyckoff (61 lat), Belfast  
Walker William Anderson (48 lat), Southampton  
Ward Annie Moore (35 lat), Cherbourg  
Warren Anna Sophia (60 lat), Cherbourg  
Warren Frank Manley (63 lata), Cherbourg  
Weir Colonel John (59 lat), Southampton  
White Percival Wayland (54 lata), Southampton  
White Richard Frasar (21 lat), Southampton  
White Ella (55 lat), Cherbourg  
Wick George Dennick (57 lat), Southampton  
Wick Mary Natalie (31 lat), Southampton  
Wick Mary Peebles (45 lat), Southampton  
Widener George Dunton (50 lat), Southampton  
Widener Eleanor (50 lat), Southampton  
Widener Harry Elkins (27 lat), Southampton  
Willard Constance (21 lat), Southampton  
Williams Charles Duane (51 lat), Cherbourg  
Williams Fletcher Fellowes Lambert (43 lata), Southampton  
Williams Richard Norris II (21 lat), Cherbourg  
Wilson Helen Alice (31 lat), Cherbourg  
Woolner Hugh (45 lat), Southampton  
Wright George (62 lata), Southampton  
Young Marie Grice (36 lat), Cherbourg

### **PASAŻEROWIE DRUGIEJ KLASY**

*Abelson Hannah (28 lat), Cherbourg*  
Abelson Samuel (30 lat), Cherbourg  
Aldworth Augustus Henry (34 lata), Southampton  
Andrew Edgar Samuel (17 lat), Southampton  
Andrew Frank Thomas (25 lat), Southampton  
*Angle Florence Agnes (36 lat), Southampton*  
Angle William (32 lata), Southampton  
Ashby John (57 lat), Southampton  
Bailey Percy (15 lat), Southampton  
Baimbrigge Charles Robert (22 lata), Southampton  
*Balls Ada E. (36 lat), Southampton*  
Banfield Frederick James (28 lat), Southampton  
Bateman Robert James (51 lat), Southampton

*Beane Edward (32 lata), Southampton*  
*Beane Ethel (22 lata), Southampton*  
Beauchamp Henry James (28 lat), Southampton  
*Becker Marion Louise (4 lata), Southampton*  
*Becker Nellie E. (35 lat), Southampton*  
*Becker Richard F. (1 rok), Southampton*  
*Becker Ruth Elizabeth (12 lat), Southampton*  
*Beesley Lawrence (34 lata), Southampton*  
*Bentham Lillian W. (19 lat), Southampton*  
Berriman William John (23 lata), Southampton  
Botsford William Hull (25 lat), Southampton  
Bowenur Solomon (42 lata), Southampton  
Bracken James Hollen (29 lat), Southampton  
Brailey William Theodore Ronald (24 lata), Southampton  
Brito José Joaquim de (32 lata), Southampton  
*Brown Amelia Mary (18 lat), Southampton*  
*Brown Edith Eileen (15 lat), Southampton*  
*Brown Elizabeth Catherine (40 lat), Southampton*  
Brown Thomas William Solomon (60 lat), Southampton  
*Bryhl Dagmar Jenny Ingeborg (20 lat), Southampton*  
Bryhl Kurt Arnold Gottfrid (25 lat), Southampton  
*Buss Kate (36 lat), Southampton*  
Butler Reginald Fenton (25 lat), Southampton  
Byles Thomas Roussel Davids (42 lata), Southampton  
Byström Karolina (40 lat), Southampton  
*Caldwell Albert Francis (26 lat), Southampton*  
*Caldwell Alden Gates (10 miesięcy), Southampton*  
*Caldwell Sylvia Mae (28 lat), Southampton*  
*Cameron Clear Annie (35 lat), Southampton*  
Campbell William Henry (21 lat), Belfast  
Carbines William (19 lat), Southampton  
Carter Ernest Courtenay (54 lata), Southampton  
Carter Lilian (45 lat), Southampton  
Chapman Charles Henry (52 lata), Southampton  
Chapman John Henry (36 lat), Southampton  
Chapman Sara Elizabeth (28 lat), Southampton  
*Christy Alice Frances (45 lat), Southampton*  
*Christy Rachel Juli Cohen (25 lat), Southampton*  
*Clarke Ada Maria (28 lat), Southampton*  
Clarke Charles Valentine (29 lat), Southampton  
Coleridge Reginald Charles (29 lat), Southampton  
Collander Erik Gustaf (27 lat), Southampton  
*Collett Sidney Clarence Stuart (25 lat), Southampton*  
*Collyer Charlotte Caroline (31 lat), Southampton*  
Collyer Harvey (31 lat), Southampton

*Collyer Marjorie Lottie (8 lat), Southampton*  
*Cook Selena (22 lata), Southampton*  
Corbett Irene (30 lat), Southampton  
Corey Mary Emma (30 lat), Southampton  
Cotterill Henry (20 lat), Southampton  
Cunningham Alfred Fleming (21 lat), Belfast  
*Davies Agnes (48 lat), Southampton*  
Davies Charles Henry (19 lat), Southampton  
*Davies John Morgan Jr. (8 lat), Southampton*  
*Davis Mary Ann Charlotte (28 lat), Southampton*  
Deacon Percy William (18 lat), Southampton  
*Del Carlo Argene (24 lata), Cherbourg*  
Del Carlo Sebastiano (29 lat), Cherbourg  
Denbuoy Albert Joseph (25 lat), Southampton  
Dibden William (18 lat), Southampton  
Doling Ada Julia Elizabeth (34 lata), Southampton  
Doling Elsie (18 lat), Southampton  
Douton William Joseph (55 lat), Southampton  
Drew James Vivian (42 lata), Southampton  
*Drew Maria Louisa Thorne (34 lata), Southampton*  
*Drew Marshall Brines (8 lat), Southampton*  
*Durán I Moné Asuncion (27 lat), Cherbourg*  
*Durán I Moné Florentina (30 lat), Cherbourg*  
Eitemiller George Floyd (25 lat), Southampton  
Enander Ingvar (21 lat), Southampton  
Fahlstrøm Arne Joma (18 lat), Southampton  
Fauithorpe Harry Bartram (41 lat), Southampton  
Fillbrook Joseph Charles (18 lat), Southampton  
Fox Stanley Harrington (38 lat), Southampton  
Frost Anthony Wood (38 lat), Belfast  
Funk Annie Clemmer (38 lat), Southampton  
Fynney Joseph J. (35 lat), Southampton  
Gale Harry (38 lat), Southampton  
Gale Shadrach (33 lata), Southampton  
*Garside Ethel (39 lat), Southampton*  
Gaskell William Alfred (19 lat), Southampton  
Gavey Laurence (26 lat), Southampton  
Gilbert William (47 lat), Southampton  
Giles Edgar (21 lat), Southampton  
Giles Frederick Edward (20 lat), Southampton  
Giles Ralph (24 lata), Southampton  
Gill John (24 lata), Southampton  
Gillespie William Henry (31 lat), Southampton  
Givard Hans Kristensen (30 lat), Southampton  
Greenberg Samuel (52 lata), Southampton

*Hämäläinen Anna (23 lata), Southampton*  
*Hämäläinen Viljo Unto Johannes (7 miesięcy), Southampton*  
Hale Reginald (30 lat), Southampton  
Harbeck William H. (44 lata), Southampton  
*Harper Annie Jessie (6 lat), Southampton*  
Harper John (39 lat), Southampton  
*Harris George (62 lata), Southampton*  
Harris Walter (44 lata), Southampton  
Hart Benjamin (47 lat), Southampton  
*Hart Esther Ada (48 lat), Southampton*  
*Hart Eva Miriam (7 lat), Southampton*  
*Herman Alice (23 lata), Southampton*  
*Herman Jane (48 lat), Southampton*  
*Herman Kate (23 lata), Southampton*  
Herman Samuel (49 lat), Southampton  
*Hewlett Mary Dunbar (56 lat), Southampton*  
Hickman Leonard Mark (24 lata), Southampton  
Hickman Lewis (30 lat), Southampton  
Hickman Stanley George (20 lat), Southampton  
Hiltunen Marta (18 lat), Southampton  
*Hocking Eliza (54 lata), Southampton*  
*Hocking Ellen (20 lat), Southampton*  
Hocking Richard George (23 lata), Southampton  
Hocking Samuel James Metcalfe (36 lat), Southampton  
Hodges Henry Price (50 lat), Southampton  
*Hold Annie Margaret (29 lat), Southampton*  
Hold Stephen (44 lata), Southampton  
Hood Ambrose Jr. (21 lat), Southampton  
*Hosono Masabumi (41 lat), Southampton*  
Howard Benjamin (63 lata), Southampton  
Howard Ellen Truelove (61 lat), Southampton  
Hunt George Henry (33 lata), Southampton  
Ilett Bertha (17 lat), Southampton  
*Jacobsohn Amy Frances Christy (24 lata), Southampton*  
Jacobsohn Sidney Samuel (42 lata), Southampton  
Jarvis Denzil John (47 lat), Southampton  
Jefferys Clifford Thomas (24 lata), Southampton  
Jefferys Ernest Wilfred (22 lata), Southampton  
Jenkin Stephen Curnow (32 lata), Southampton  
*Jerwan Marie Marthe (23 lata), Cherbourg*  
*Kantor Miriam (24 lata), Southampton*  
Kantor Sinai (34 lata), Southampton  
Karnes Claire (28 lat), Southampton  
Keane Daniel (35 lat), Queenstown  
*Keane Nora Agnes (46 lat), Queenstown*

Kelly Fanny Maria (45 lat), Southampton  
Kirkland Charles Leonard (52 lata), Queenstown  
Knight Robert (39 lat), Belfast  
Kvillner Johan Henrik Johannesson (31 lat), Southampton  
Lévy René Jacques (36 lat), Southampton  
Lahtinen Anna Amelia (34 lata), Southampton  
Lahtinen William (35 lat), Southampton  
Lamb John J. (30 lat), Queenstown  
Laroche Joseph Philippe Lemerrier (25 lat), Cherbourg  
*Laroche Juliette Marie Louise (22 lata), Cherbourg*  
*Laroche Louise (1 rok), Cherbourg*  
*Laroche Simonne Marie Anne Andrée (3 lata), Cherbourg*  
*Lehmann Bertha (17 lat), Cherbourg*  
*Leitch Jessie Wills (31 lat), Southampton*  
*Lemore Amelia (46 lat), Southampton*  
Leyson Robert William Norman (25 lat), Southampton  
Lingane John (61 lat), Queenstown  
Louch Alice Adelaide (42 lata), Southampton  
Louch Charles (50 lat), Southampton  
Mack Mary (57 lat), Southampton  
Malachard Jean-Noël (25 lat), Cherbourg  
Mallet Albert Denis Pierre (45 lat), Cherbourg  
*Mallet André Clement (1 rok), Cherbourg*  
*Mallet Antonine Marie (24 lata), Cherbourg*  
Mangiavacchi Serafino Emilio (30 lat), Cherbourg  
Matthews William John (23 lata), Southampton  
Maybery Frank Hubert (36 lat), Southampton  
McCrae Arthur Gordon (32 lata), Southampton  
McCrie James Matthew (32 lata), Southampton  
McKane Peter Daniel (46 lat), Southampton  
*Mellinger Elizabeth Anne (41 lat), Southampton*  
*Mellinger Violet Madeline (13 lat), Southampton*  
*Mellors William John (19 lat), Southampton*  
Meyer August (31 lat), Southampton  
Milling Jacob Christian (48 lat), Southampton  
Mitchell Henry Michael (71 lat), Southampton  
Montvila Juozas (27 lat), Southampton  
Moraweck Ernest (54 lata), Southampton  
Morley Henry Samuel (38 lat), Southampton  
Mudd Thomas Cupper (16 lat), Southampton  
Myles Thomas Francis (63 lata), Queenstown  
Nasser Adele (14 lat), Cherbourg  
Nasser Nicholas (28 lat), Cherbourg  
Navratil Michel (32 lata), Southampton  
*Navratil Edmond Roger (2 lata), Southampton*

*Nauratil Michel Marcel (3 lata), Southampton*  
Nesson Israel (26 lat), Southampton  
Nicholls Joseph Charles (19 lat), Southampton  
Norman Robert Douglas (27 lat), Southampton  
*Nye Elizabeth (29 lat), Southampton*  
Otter Richard (38 lat), Southampton  
*Oxenham Percy Thomas (22 lata), Southampton*  
*Padron Manent Julian (26 lat), Cherbourg*  
Pain Alfred (23 lata), Southampton  
*Pallàs I Castelló Emili (29 lat), Cherbourg*  
Parker Clifford Richard (17 lat), Southampton  
Parkes Francis (21 lat), Belfast  
*Parrish Lutie Davis (59 lat), Southampton*  
Pengelly Frederick William (19 lat), Southampton  
Pernot René (39 lat), Cherbourg  
Peruschitz Josef (41 lat), Southampton  
*Phillips Alice Frances Louisa (21 lat), Southampton*  
Phillips Escott Robert (42 lata), Southampton  
*Phillips Kate Florence (19 lat), Southampton*  
*Pinsky Rosa (32 lata), Southampton*  
Ponesell Martin (24 lata), Southampton  
*Portaluppi Emilio Ilario Giuseppe (30 lat), Cherbourg*  
Pulbaum Franz (27 lat), Cherbourg  
*Quick Jane (33 lata), Southampton*  
*Quick Phyllis May (2 lata), Southampton*  
*Quick Winifred Vera (8 lat), Southampton*  
Reeves David (36 lat), Southampton  
Renouf Peter Henry (33 lata), Southampton  
Renouf Lillian (30 lat), Southampton  
*Reynalds Encarnación (28 lat), Southampton*  
Richard Emile Phillippe (23 lata), Cherbourg  
*Richards Emily (24 lata), Southampton*  
*Richards Sibley George (9 miesięcy), Southampton*  
*Richards William Rowe (3 lata), Southampton*  
*Ridsdale Lucy (58 lat), Southampton*  
Rogers Reginald Harry (18 lat), Southampton  
*Rugg Emily (21 lat), Southampton*  
Schmidt Augustus (21 lat), Southampton  
Sedgwick Charles Frederick Waddington (28 lat), Southampton  
Sharp Percival (27 lat), Southampton  
*Shelley Imanita Parrish (25 lat), Southampton*  
*Silvén Lyyli Karoliina (17 lat), Southampton*  
*Sincock Maude (20 lat), Southampton*  
*Sinkkonen Anna (29 lat), Southampton*  
Sjöstedt Ernst Adolf (59 lat), Southampton



*Slayter Hilda Mary (30 lat), Queenstown*  
*Slemen Richard James (35 lat), Southampton*  
*Smith Marion Elsie (39 lat), Southampton*  
Sobey Samuel James Hayden (25 lat), Southampton  
*Stanton Samuel Ward (42 lata), Cherbourg*  
*Stokes Philip Joseph (25 lat), Southampton*  
*Swane George (19 lat), Southampton*  
*Sweet George Frederick (14 lat), Southampton*  
*Toomey Ellen Mary (48 lat), Southampton*  
Troupiansky Moses Aaron (23 lata), Southampton  
*Trout Jessie Laird (27 lat), Southampton*  
*Troutt Edwina Celia (27 lat), Southampton*  
*Turpin Dorothy Ann (26 lat), Southampton*  
*Turpin William John (29 lat), Southampton*  
*Veal James (40 lat), Southampton*  
*Wallcroft Ellen „Nellie” (36 lat), Southampton*  
*Ware Florence Louise (31 lat), Southampton*  
*Ware John James (45 lat), Southampton*  
*Ware William Jeffery (23 lata), Southampton*  
*Watson Ennis Hastings (19 lat), Belfast*  
*Watt Elizabeth (40 lat), Southampton*  
*Watt Robertha Josephine (12 lat), Southampton*  
*Webber Susan (37 lat), Southampton*  
*Weisz Léopold (37 lat), Southampton*  
*Weisz Mathilde Françoise (37 lat), Southampton*  
*Wells Addie Dart (29 lat), Southampton*  
*Wells Joan (4 lata), Southampton*  
*Wells Ralph Lester (2 lata), Southampton*  
*West Ada Mary (33 lata), Southampton*  
*West Barbara Joyce (10 miesięcy), Southampton*  
*West Constance Mirium (4 lata), Southampton*  
*West Edwyn Arthur (36 lat), Southampton*  
*Wheadon Edward Henry (65 lat), Southampton*  
*Wheeler Edwin Charles (24 lata), Southampton*  
*Whilems Charles (31 lat), Southampton*  
*Wilkinson Elizabeth Anne (35 lat), Southampton*  
*Williams Charles Eugene (23 lata), Southampton*  
*Wright Marion (26 lat), Southampton*  
*Yvois Henriette (24 lata), Southampton*

### **PASAŻEROWIE TRZECIEJ KLASY**

*Ab ī-Al-Munà Nās īf Qāsim (26 lat), Cherbourg*  
*Abbing Anthony (42 lata), Southampton*

Abbott Eugene Joseph (14 lat), Southampton  
*Abbott Rhoda Mary „Rosa” (39 lat), Southampton*  
Abbott Rossmore Edward (16 lat), Southampton  
*Abelseth Karen Marie (16 lat), Southampton*  
*Abelseth Olaus Jørgensen (25 lat), Southampton*  
*Abrahamsson Abraham August Johannes (20 lat), Southampton*  
Ådahl Mauritz (30 lat), Southampton  
Adams John (26 lat), Southampton  
Ahlin Johanna Persdotter (40 lat), Southampton  
*Aks Leah (18 lat), Southampton*  
*Aks Master Frank Philip (10 miesięcy), Southampton*  
Al-Munà Far id Husayn Qāsīm (18 lat), Cherbourg  
Alexander William Albert (23 lata), Southampton  
Alhomäki Ilmari Rudolf (19 lat), Southampton  
Ali Ahmed (24 lata), Southampton  
Ali William (25 lat), Southampton  
Allen William Henry (38 lat), Southampton  
Allum Owen George (15 lat), Southampton  
Andersen Albert Karvin (33 lata), Southampton  
*Andersen-Jensen Carla Christine Nielsine (19 lat), Southampton*  
Andersson Alfrida Konstantia Brogren (39 lat), Southampton  
Andersson Anders Johan (39 lat), Southampton  
Andersson Ebba Iris Alfrida (6 lat), Southampton  
Andersson Ellis Anna Maria (2 lata), Southampton  
*Andersson Erna Alexandra (17 lat), Southampton*  
Andersson Ida Augusta Margareta (38 lat), Southampton  
Andersson Ingeborg Constanzia (9 lat), Southampton  
Andersson Johan Samuel (26 lat), Southampton  
Andersson Master Sigvard Harald Elias (4 lata), Southampton  
Andersson Sigrid Elisabeth (11 lat), Southampton  
Andreasson Pål Edvin (20 lat), Southampton  
Angheloff Minko (26 lat), Southampton  
Arnold-Franchi Josef (25 lat), Southampton  
Arnold-Franchi Josefina (18 lat), Southampton  
Aronsson Ernst Axel Algot (24 lata), Southampton  
Asim Adola (35 lat), Southampton  
Asplund Carl Oscar Vilhelm Gustafsson (40 lat), Southampton  
*Asplund Johan Charles (23 lata), Southampton*  
*Asplund Lillian Gertrud (5 lat), Southampton*  
Asplund Master Carl Edgar (5 lat), Southampton  
Asplund Master Clarence Gustaf Hugo (9 lat), Southampton  
*Asplund Master Edvin Rojj Felix (3 lata), Southampton*  
Asplund Master Filip Oscar (13 lat), Southampton  
*Asplund Selma Augusta Emilia (38 lat), Southampton*  
*Assaf Mariana (45 lat), Cherbourg*

Assam Ali (23 lata), Southampton  
Attala Sleiman (27 lat), Cherbourg  
Attalah Malake (17 lat), Cherbourg  
Augustsson Albert (23 lata), Southampton  
*Ayoub Daher Banoura (15 lat), Cherbourg*  
Backström Karl Alfred (32 lata), Southampton  
Backström Maria Mathilda (33 lata), Southampton  
*Baclini Eugenie (3 lata), Cherbourg*  
*Baclini Helene Barbara (9 miesięcy), Cherbourg*  
*Baclini Latifa (24 lata), Cherbourg*  
*Baclini Marie Catherine (5 lat), Cherbourg*  
*Badman Emily Louisa (18 lat), Southampton*  
Badt Mohamed (40 lat), Cherbourg  
Balkic Cerin (26 lat), Southampton  
Banski Mara (31 lat), Southampton  
Barbara Catherine David (45 lat), Cherbourg  
Barbara Saiide (18 lat), Cherbourg  
Barry Julia (26 lat), Queenstown  
Barton David John (22 lata), Southampton  
Batoshev Hristo Lalev (23 lata), Southampton  
Būlus Master Akar (9 lat), Cherbourg  
Būlus Nūr-al-Ayn (7 lat), Cherbourg  
Būlus Sultānah (40 lat), Cherbourg  
Beavan William Thomas (20 lat), Southampton  
Bengtsson Johan Viktor (26 lat), Southampton  
Berglund Karl Ivar Sven (22 lata), Southampton  
*Bing Lee (32 lata), Southampton*  
Birkeland Hans Martin Monsen (21 lat), Southampton  
Björklund Ernst Herbert (18 lat), Southampton  
Bostandyeff Guentcho (26 lat), Southampton  
Bourke Catherine (32 lata), Queenstown  
Bourke John (42 lata), Queenstown  
Bourke Mary (40 lat), Queenstown  
Bowen David John „Dai” (26 lat), Southampton  
*Bradley Bridget Delia (22 lata), Queenstown*  
Braf Elin Ester Maria (20 lat), Southampton  
Braund Lewis Richard (29 lat), Southampton  
Braund Owen Harris (22 lata), Southampton  
Brobäck Karl Rudolf (22 lata), Southampton  
Brocklebank William Alfred (35 lat), Southampton  
*Buckley Daniel (21 lat), Queenstown*  
Buckley Katherine (22 lata), Queenstown  
Burke Jeremiah (19 lat), Queenstown  
Burns Mary Delia (17 lat), Queenstown  
Butrus-Ka'W ī Tannūs (21 lat), Cherbourg

Cacic Jego Grga (18 lat), Southampton  
Cacic Luka (38 lat), Southampton  
Cacic Manda (21 lat), Southampton  
Calic Jovo (17 lat), Southampton  
Calic Petar (17 lat), Southampton  
Canavan Mary (22 lata), Queenstown  
Canavan Patrick (21 lat), Queenstown  
Cann Ernest (21 lat), Southampton  
Caram Joseph (28 lat), Cherbourg  
Caram Maria Elias (18 lat), Cherbourg  
Carlsson August Sigfrid (28 lat), Southampton  
Carlsson Carl Robert (24 lata), Southampton  
Carr Jane (45 lat), Queenstown  
Carver Alfred John (28 lat), Southampton  
Celotti Francesco (24 lata), Southampton  
Charters David (20 lat), Queenstown  
*Chip Chang (32 lata), Southampton*  
Christmann Emil (29 lat), Southampton  
Chronopoulos Apostolos M. (26 lat), Cherbourg  
Chronopoulos Dimitrios M. (21 lat), Cherbourg  
Coelho Domingos Fernandeo (20 lat), Southampton  
*Cohen Gurshon (18 lat), Southampton*  
Colbert Patrick (24 lata), Queenstown  
Coleff Satio (24 lata), Southampton  
Coltcheff Peju (36 lat), Southampton  
Conlin Thomas Henry (31 lat), Queenstown†  
Connaughton Michael (40 lat), Queenstown  
*Connolly Catherine (23 lata), Queenstown*  
Connolly Kate (41 lat), Queenstown  
Connors Patrick (66 lat), Queenstown  
Cook Jacob (43 lata), Southampton  
Cor Bartol (35 lat), Southampton  
Cor Ivan (27 lat), Southampton  
Cor Liudevít (19 lat), Southampton  
Cornblatt Harris (30 lat), Southampton  
*Corr Ellen (16 lat), Queenstown*  
*Coutts Neville Leslie (3 lata), Southampton*  
*Coutts William Loch (9 lat), Southampton*  
*Coutts Winnie (36 lat), Southampton*  
Coxon Daniel (59 lat), Southampton  
Crease Ernest James (19 lat), Southampton  
Cribb John Hatfield (44 lata), Southampton  
*Cribb Laura Mae (16 lat), Southampton*  
Culumovic Jeso (17 lat), Southampton  
Daher Tannous (28 lat), Cherbourg

*Dahl Charles Edward (45 lat), Southampton*  
*Dahlberg Gerda Ulrika (22 lata), Southampton*  
*Dakic Branko (19 lat), Southampton*  
*Daly Eugene Patrick (29 lat), Queenstown*  
*Daly Margaret Marcella (33 lata), Queenstown*  
*Danbom Ernst Gilbert (34 lata), Southampton*  
*Danbom Anna Sigrid Maria (28 lat), Southampton*  
*Danbom Gilbert Sigvard Emanuel (4 miesiãce), Southampton*  
*Danoff Yoto (27 lat), Southampton*  
*Davies Evan (22 lata), Southampton*  
*Davies Alfred James (24 lata), Southampton*  
*Davies John (21 lat), Southampton*  
*Davies Joseph (17 lat), Southampton*  
*Davison Mary Elizabeth (34 lata), Southampton*  
*Davison Thomas Henry (32 lata), Southampton*  
*De Messemaeker Anna (36 lat), Southampton*  
*De Messemaeker Guillaume Joseph (36 lat), Southampton*  
*De Mulder Theodoor (30 lat), Southampton*  
*De Pelsmaeker Alfons (16 lat), Southampton*  
*Dean Bertram Frank (25 lat), Southampton*  
*Dean Eva Georgetta (32 lata), Southampton*  
*Dean Bertram Vere (1 rok), Southampton*  
*Dean Elizabeth Gladys „Millvina” (2 miesiqce), Southampton*  
*Delalic Redjo (25 lat), Southampton*  
*Denkoff Mitto (30 lat), Southampton*  
*Dennis Samuel (22 lata), Southampton*  
*Dennis William (26 lat), Southampton*  
*Devaney Margaret Delia (19 lat), Queenstown*  
*Dika Mirko (17 lat), Southampton*  
*Dimic Jovan (42 lata), Southampton*  
*Dintcheff Valtcho (43 lata), Southampton*  
*Donohoe Bridget (21 lat), Queenstown*  
*Dooly Patrick (38 lat), Queenstown*  
*Dorking Edward Arthur (18 lat), Southampton*  
*Dougherty William John (22 lata), Queenstown*  
*Dowdell Elizabeth (31 lat), Southampton*  
*Doyle Elizabeth (28 lat), Queenstown*  
*Drazenovic Jozef (33 lata), Cherbourg*  
*Driscoll Bridget (27 lat), Queenstown*  
*Dropkin Jennie (24 lata), Southampton*  
*Duquemin Joseph Pierre (24 lata), Southampton*  
*Dwan Frank (65 lat), Queenstown*  
*Dyker Adolf Fredrik (23 lata), Southampton*  
*Dyker Anna Elisabeth Judith (22 lata), Southampton*  
*Edvardsson Gustaf Hjalmar (18 lat), Southampton*

Eklund Hans Linus (16 lat), Southampton  
Ekström Amandus (45 lat), Southampton  
Elias Dibo (29 lat), Cherbourg  
Elias Joseph Jr. (15 lat), Cherbourg  
Elias Nasrallah Tannous (22 lata), Cherbourg  
Elsbury William James (48 lat), Southampton  
*Emanuel Virginia Ethel (5 lat), Southampton*  
Estanislau Manuel Gonçalves (37 lat), Southampton  
Everett Thomas James (38 lat), Southampton  
Fardon Charles Richard (45 lat), Southampton†  
Farrell James (25 lat), Queenstown  
*Finoli Luigi (34 lata), Southampton*  
Fischer Eberhard Thelander (18 lat), Southampton  
Fleming Honor (22 lata), Queenstown  
Flynn James (28 lat), Queenstown  
Flynn John (42 lata), Queenstown  
Foley Joseph (19 lat), Queenstown  
Foley William (20 lat), Queenstown  
*Foo Choong (32 lata), Southampton*  
Ford Arthur (22 lata), Southampton  
Ford Dollina Margaret (20 lat), Southampton  
Ford Edward Watson (18 lat), Southampton  
Ford Margaret Ann Watson (54 lata), Southampton  
Ford Robina Maggie (7 lat), Southampton  
Ford William Neal Thomas (16 lat), Southampton  
Fox Patrick (28 lat), Queenstown  
Gallagher Martin (29 lat), Queenstown  
Garfirth John (21 lat), Southampton  
*George/Joseph Shawneene (38 lat), Cherbourg*  
Gerios Thamah Assaf (21 lat), Cherbourg  
Gheorgheff Stanio (NK), Cherbourg  
Gilinski Eliezer (22 lata), Southampton  
*Gilnagh Katherine (17 lat), Queenstown*  
*Glynn Mary Agatha (19 lat), Queenstown*  
*Goldsmith Emily Alice (31 lat), Southampton*  
Goldsmith Frank John (33 lata), Southampton  
*Goldsmith Frank John William (9 lat), Southampton*  
Goldsmith Nathan (41 lat), Southampton  
Goodwin Augusta (43 lata), Southampton  
Goodwin Charles Edward (14 lat), Southampton  
Goodwin Frederick Joseph (42 lata), Southampton  
Goodwin Harold Victor (9 lat), Southampton  
Goodwin Jessie Allis (10 lat), Southampton  
Goodwin Lillian Amy (16 lat), Southampton  
Goodwin Sidney Leslie (1 rok), Southampton

Goodwin William Frederick (11 lat), Southampton  
Grønnestad Daniel Danielsen (32 lata), Southampton  
Green George (40 lat), Southampton  
Guest Robert (23 lata), Southampton  
Gustafsson Alfred Ossian (19 lat), Southampton  
Gustafsson Anders Vilhelm (37 lat), Southampton  
Gustafsson Johan Birger (28 lat), Southampton  
Gustafsson Karl Gideon (19 lat), Southampton  
Haas Aloisia (24 lata), Southampton  
Hagland Ingvald Olai Olsen (28 lat), Southampton  
Hagland Konrad Mathias Reiersen (19 lat), Southampton  
Hakkarainen Pekka Pietari (28 lat), Southampton  
*Hakkarainen Elin Matilda (24 lata), Southampton*  
Hampe Léon Jérôme (19 lat), Southampton  
Hanna Boulos (18 lat), Cherbourg  
Hanna Mansour (35 lat), Cherbourg  
*Hannah Borak (27 lat), Cherbourg*  
Hansen Claus Peter (41 lat), Southampton  
Hansen Henrik Juul (26 lat), Southampton  
Hansen Henry Damsgaard (21 lat), Southampton  
*Hansen Jennie Louise (45 lat), Southampton*  
Hargadon Catherine (17 lat), Queenstown  
Harknett Alice Phoebe (21 lat), Southampton  
Hart Henry (28 lat), Queenstown  
*Healy Honor (29 lat), Queenstown*  
*Hedman Oskar Arvid (27 lat), Southampton*  
*Hee Ling (24 lata), Southampton*  
Hegarty Hanora (18 lat), Queenstown  
Heikkinen Laina (26 lat), Southampton  
Heininen Wendla Maria (23 lata), Southampton  
*Hellström Hilda Maria (22 lata), Southampton*  
Hendekovic Ignjac (28 lat), Southampton  
Henriksson Jenny Lovisa (28 lat), Southampton  
Henry Bridget Delia (21 lat), Queenstown  
*Hirvonen Helga Elisabeth Lindqvist (22 lata), Southampton*  
*Hirvonen Hildur Elisabeth (2 lata), Southampton*  
Holm John Fredrik Alexander (43 lata), Southampton  
Holthen Johan Martin (28 lat), Southampton  
Honkanen Eliina (27 lat), Southampton  
Horgan John (22 lata), Queenstown  
*Howard May Elizabeth (26 lat), Southampton*  
Humblen Adolf Mathias Nicolai Olsen (42 lata), Southampton  
*Hyman Abraham Joseph (34 lata), Southampton*  
Ibrahim Shawah Yousseff (33 lata), Cherbourg  
*Ibrāhīm Sāfiyah (18 lat), Cherbourg*

Ibrāhīm Husayn Mahmūd Husayn (11 lat), Cherbourg  
Ilieff Ylio (32 lata), Southampton  
Ilmakangas Ida Livija (27 lat), Southampton  
Ilmakangas Pieta Sofia (25 lat), Southampton  
Ivanoff Kanio (20 lat), Southampton  
Jabbur (Zabour) Hileni (16 lat), Cherbourg  
Jabbur (Zabour) Thamine (19 lat), Cherbourg  
*Jalševac Ivan (29 lat), Cherbourg*  
*Jansson Carl Olof (21 lat), Southampton*  
Jardim José Neto (21 lat), Southampton  
Jönsson Nils Hilding (27 lat), Southampton  
Jensen Hans Peder (20 lat), Southampton  
Jensen Niels Rasmus (48 lat), Southampton  
Jensen Svend Lauritz (17 lat), Southampton  
*Jermyn Annie Jane (26 lat), Queenstown*  
*Johannesen Bernt Johannes (29 lat), Southampton*  
Johansson Erik (22 lata), Southampton  
Johansson Gustaf Joel (33 lata), Southampton  
Johanson Jakob Alfred (34 lata), Southampton  
Johansson Karl Johan (31 lat), Southampton  
Johansson Nils (29 lat), Southampton  
*Johansson Palmquist Oskar Leander (26 lat), Southampton*  
Johnson August (49 lat), Southampton  
*Johnson Eleanor Ileen (1 rok), Southampton*  
*Johnson Elisabeth Vilhelmina (26 lat), Southampton*  
Johnson Malkolm Joackim (33 lata), Southampton  
*Johnson Master Harold Theodor (4 lata), Southampton*  
Johnson William Cahoone Jr. (19 lat), Southampton  
Johnston Andrew Emslie (35 lat), Southampton  
Johnston Catherine Nellie (7 lat), Southampton  
Johnston Eliza (36 lat), Southampton  
Johnston William Andrew (8 lat), Southampton  
Jonkoff Lalio (23 lata), Southampton  
*Jonsson Carl (25 lat), Southampton*  
Joseph (Shahin) Elias (39 lat), Cherbourg  
*Jussila Eiriik (32 lata), Southampton*  
Jussila Katriina (20 lat), Southampton  
Jussila Mari Aina (21 lat), Southampton  
Kallio Nikolai Erland (17 lat), Southampton  
Kalvik Johannes Halvorsen (21 lat), Southampton  
Karajic Milan (30 lat), Southampton  
*Karlsson Einar Gervasius (21 lat), Southampton*  
Karlsson Julius Konrad Eugen (33 lata), Southampton  
Karlsson Nils August (22 lata), Southampton  
*Karun Franz (39 lat), Cherbourg*



*Karun Manca (4 lata), Cherbourg*  
Katavelos Vasilios G. (19 lat), Cherbourg  
Keane Andrew (23 lata), Queenstown  
Keefe Arthur (39 lat), Southampton  
*Kelly Anna Katherine (20 lat), Queenstown*  
Kelly James (19 lat), Southampton  
Kelly James (44 lata), Queenstown  
*Kelly Mary (22 lata), Queenstown*  
Kennedy John (24 lata), Queenstown  
Khalil Betros (25 lat), Cherbourg  
Khalil Zahie (20 lat), Cherbourg  
Kiernan John Joseph (25 lat), Queenstown  
Kiernan Philip (22 lata), Queenstown  
Kilgannon Thomas (22 lata), Queenstown  
*Kink Anton (29 lat), Southampton*  
Kink Maria (22 lata), Southampton  
Kink Vincenz (26 lat), Southampton  
*Kink-Heilmann Luise (26 lat), Southampton*  
*Kink-Heilmann Luise Gretchen (4 lata), Southampton*  
Klasén Gertrud Emilia (1 rok), Southampton  
Klasén Hulda Kristina Eugenia (36 lat), Southampton  
Klasén Klas Albin (18 lat), Southampton  
Kraeff Theodor (wiek nieznany), Cherbourg  
*Krekorian Neshan (25 lat), Cherbourg*  
Kutscher (Lithman) Simon (26 lat), Southampton  
Lahhūd Ishaq Mu'Awwad Sarkīs (30 lat), Cherbourg  
Laitinen Kristina Sofia (37 lat), Southampton  
*Lam Ali (38 lat), Southampton*  
Lam Len (23 lata), Southampton  
*Landergren Aurora Adelia (22 lata), Southampton*  
Lane Patrick (16 lat), Queenstown  
*Lang Fang (32 lata), Southampton*  
Larsson August Viktor (29 lat), Southampton  
Larsson Bengt Edvin (29 lat), Southampton  
Larsson Edvard (22 lata), Southampton  
Lefebvre Frances Marie (40 lat), Southampton  
Lefebvre Henry (5 lat), Southampton  
Lefebvre Ida (3 lata), Southampton  
Lefebvre Jeannie (8 lat), Southampton  
Lefebvre Mathilde (12 lat), Southampton  
Leinonen Antti Gustaf (32 lata), Southampton  
Lennon Denis (20 lat), Queenstown  
Lester James (26 lat), Southampton  
Lievens René Aimé (24 lata), Southampton  
Lindahll Agda Thorilda Viktoria (25 lat), Southampton

Lindblom Augusta Charlotta (45 lat), Southampton  
*Lindell Edvard Bengtsson (36 lat), Southampton*  
*Lindell Elin Gerda (30 lat), Southampton*  
*Lindqvist Eino William (20 lat), Southampton*  
Linehan Michael (21 lat), Queenstown  
Ling Lee (28 lat), Southampton  
Linhart Wenzel (27 lat), Southampton  
*Liushin David (25 lat), Southampton*  
Lobb William Arthur (30 lat), Southampton  
Lobb Cordelia K. (26 lat), Southampton  
Lockyer Edward Thomas (19 lat), Southampton  
Lovell John Hall (20 lat), Southampton  
*Lulic Nikola (29 lat), Southampton*  
Lundahl Johan Svensson (51 lat), Southampton  
*Lundin Olga Elida (23 lata), Southampton*  
*Lundström Thure Edvin (32 lata), Southampton*  
Lymperopoulus Panagiotis K. (30 lat), Cherbourg  
Lyntakoff Stanko (44 lata), Southampton  
Mackay George William (20 lat), Southampton  
*Madigan Margaret (21 lat), Queenstown*  
*Madsen Fridtjof Arne (24 lata), Southampton*  
Mahon Bridget Delia (20 lat), Queenstown  
Maisner Simon (34 lata), Southampton  
Mangan Mary (32 lata), Queenstown  
*Mannion Margaret (28 lat), Queenstown*  
Mardirosian Sarkis (25 lat), Cherbourg  
Marinko Dmitri (23 lata), Southampton  
Markoff Marin (35 lat), Southampton  
Markun Johann (33 lata), Cherbourg  
Matinoff Nicola (30 lat), Cherbourg  
*Māmā Hannā Mikā'il (18 lat), Cherbourg*  
Mäenpää Matti Alexanteri (22 lata), Southampton  
Mäkinen Kalle Edvard (29 lat), Southampton  
*McCarthy Catherine (24 lata), Queenstown*  
McCormack Thomas Joseph (19 lat), Queenstown  
*McCoy Agnes (29 lat), Queenstown*  
*McCoy Alice (26 lat), Queenstown*  
*McCoy Bernard (24 lata), Queenstown*  
*McDermott Bridget Delia (31 lat), Queenstown*  
McEvoy Michael (19 lat), Queenstown  
*McGovern Mary (22 lata), Queenstown*  
McGowan Anna Louise (17 lat), Queenstown  
McGowan Catherine (42 lata), Queenstown  
McMahon Martin (19 lat), Queenstown  
McNamee Eileen (19 lat), Southampton

McNamee Neal (27 lat), Southampton  
McNeill Bridget (32 lata), Queenstown  
Meanwell Marian (62 lata), Southampton  
Meehan John (22 lata), Queenstown  
Meek Annie Louisa (31 lat), Southampton  
Meo (Martino) Alfonzo (48 lat), Southampton  
Mernagh Robert (28 lat), Queenstown  
*Midsjø Karl Albert (21 lat), Southampton*  
Mihoff Stoytcho (28 lat), Southampton  
Miles Frank (23 lata), Southampton  
Mineff Ivan (24 lata), Southampton  
Minkoff Lazar (21 lat), Southampton  
Mitkoff Mito (23 lata), Southampton  
*Mockler Ellen Mary (23 lata), Queenstown*  
Moen Sigurd Hansen (27 lat), Southampton  
*Moor Beila (29 lat), Southampton*  
*Moor Meier (7 lat), Southampton*  
Moore Leonard Charles (19 lat), Southampton  
*Moran Bridget (28 lat), Queenstown*  
Moran Daniel J. (27 lat), Queenstown  
Morley William (34 lata), Southampton  
Morrow Thomas Rowan (30 lat), Queenstown  
*Moss Albert Johan (29 lat), Southampton*  
Moussa Mantoura Boulos (35 lat), Cherbourg  
Moutal Rahamin Haim (28 lat), Southampton  
*Mubārik Amīnah (24 lata), Cherbourg*  
*Mubārik Halīm (4 lata), Cherbourg*  
*Mubārik Jirjis (7 lat), Cherbourg*  
*Mullin Catherine (21 lat), Queenstown*  
Mullin Mary (Lennon) (18 lat), Queenstown  
*Mulvihill Bridget Elizabeth (25 lat), Queenstown*  
Murdlin Joseph (22 lata), Southampton  
*Murphy Catherine (18 lat), Queenstown*  
*Murphy Margaret Jane (25 lat), Queenstown*  
*Murphy Nora (34 lata), Queenstown*  
*Muslamānī Fatīmah Muhammad (22 lata), Cherbourg*  
Myhrman Pehr Fabian Oliver Malkolm (18 lat), Southampton  
Naidenoff Penko (22 lata), Southampton  
*Najib Kiamie Adele (15 lat), Cherbourg*  
*Nakid Maria (1 rok), Cherbourg*  
Nakhli Toufik (17 lat), Cherbourg  
*Nakid Sahid (20 lat), Cherbourg*  
*Nakid Waika (19 lat), Cherbourg*  
Nancarrow William Henry (36 lat), Southampton  
Nankoff Minko (32 lata), Southampton

Nasr'Almā Mustafà (20 lat), Cherbourg  
Nassr Rizq Saade (20 lat), Cherbourg  
Naughton Hannah (21 lat), Queenstown  
*Nīqūla Yārid Jamilah (14 lat), Cherbourg*  
*Nīqūla Yārid Master Ilyās (11 lat), Cherbourg*  
Nenkov Hristo (22 lata), Southampton  
Nieminen Manta Josefina (29 lat), Southampton  
Niklasson Samuel (28 lat), Southampton  
Nilsson August Ferdinand (21 lat), Southampton  
*Nilsson Berta Olivia (18 lat), Southampton*  
*Nilsson Helmina Josefina (26 lat), Southampton*  
Nirva Iisakki Antino äijö (41 lat), Southampton  
*Niskänen Juha (39 lat), Southampton*  
Nofal Mansouer (20 lat), Cherbourg  
Nosworthy Richard Cater (21 lat), Southampton  
*Nysten Anna Sofia (22 lata), Southampton*  
Nysveen Johan Hansen (60 lat), Southampton  
O'Brien Denis (21 lat), Queenstown  
O'Brien Johanna (26 lat), Queenstown  
O'Brien Thomas (27 lat), Queenstown  
O'Connor Maurice (16 lat), Queenstown  
O'Connor Patrick (23 lata), Queenstown  
O'Connell Patrick Denis (17 lat), Queenstown  
*O'Dwyer Ellen (25 lat), Queenstown*  
*O'Keefe Patrick (21 lat), Queenstown*  
*O'Leary Hanora (16 lat), Queenstown*  
O'Sullivan Bridget Mary (21 lat), Queenstown  
Ödahl Nils Martin (23 lata), Southampton  
*Öhman Velin (22 lata), Southampton*  
Olsen Henry Margido (28 lat), Southampton  
Olsen Karl Siegwart Andreas (42 lata), Southampton  
*Olsen Master Artur Karl (9 lat), Southampton*  
Olsen Ole Martin (27 lat), Southampton  
*Olsson Oscar Wilhelm (32 lata), Southampton*  
Olsson Elina (31 lat), Southampton  
Olsson Nils Johan Göransson (28 lat), Southampton  
Olsvigen Thor Anderson (20 lat), Southampton  
Oreskovic Jelka (23 lata), Southampton  
Oreskovic Luka (20 lat), Southampton  
Oreskovic Marija (20 lat), Southampton  
Osén Olaf Elon (16 lat), Southampton  
Panula Eino Viljam (1 rok), Southampton  
Panula Ernesti Arvid (16 lat), Southampton  
Panula Jaako Arnold (14 lat), Southampton  
Panula Juha Niilo (7 lat), Southampton

Panula Maija Emelia Abrahamintytar (41 lat), Southampton  
Panula Urho Abraham (2 lata), Southampton  
Pasic Jakob (21 lat), Southampton  
Patchett George (19 lat), Southampton  
Paulovic Stefo (32 lata), Southampton  
Pålsson Alma Cornelia (29 lat), Southampton  
Pålsson Gösta Leonard (2 lata), Southampton  
Pålsson Paul Folke (6 lat), Southampton  
Pålsson Stina Viola (3 lata), Southampton  
Pålsson Torborg Danira (8 lat), Southampton  
Peacock Albert Edward (7 miesięcy), Southampton  
Peacock Edith (26 lat), Southampton  
Peacock Treasteall (3 lata), Southampton  
Pearce Ernest (32 lata), Southampton  
Pedersen Olaf (28 lat), Southampton  
Peduzzi Giuseppe (24 lata), Southampton  
Pekoniemi Edvard (21 lat), Southampton  
Peltomäki Nikolai Johannes (25 lat), Southampton  
Perkin John Henry (22 lata), Southampton  
*Persson Ernst Ulrik (25 lat), Southampton*  
*Peter/Joseph Michael J. (4 lata), Cherbourg*  
*Peter/Joseph Anna (2 lata), Cherbourg*  
Peteranec Mathilda (28 lat), Southampton  
Peters Catherine (26 lat), Queenstown  
Petersen Marius (24 lata), Southampton  
Petroff Nedialco (19 lat), Southampton  
Petroff Pastcho (29 lat), Southampton  
Pettersson Elin Natalia (18 lat), Southampton  
Pettersson Johan Emil (25 lat), Southampton  
*Picard Benoît (32 lata), Southampton*  
Plotcharsky Vasil (27 lat), Southampton  
Pokrnic Mate (17 lat), Southampton  
Pokrnic Tome (24 lata), Southampton  
Pulner Uscher (16 lat), Cherbourg  
Radeff Alexander (27 lat), Southampton  
Rafül-Bülus Bākhūs (20 lat), Cherbourg  
Rasmussen Lena Jakobsen (63 lata), Southampton  
Razi Raihed (30 lat), Cherbourg  
Reed James George (19 lat), Southampton  
Rekic Tido (38 lat), Southampton  
Reynolds Harold (21 lat), Southampton  
Rice Albert (10 lat), Queenstown  
Rice Arthur (4 lata), Queenstown  
Rice Eric (7 lat), Queenstown  
Rice Eugene Francis (2 lata), Queenstown

Rice George Hugh (8 lat), Queenstown  
Rice Margaret (39 lat), Queenstown  
Riihivuori Susanna Juhantytär (22 lata), Southampton  
Rintamäki Matti (35 lat), Southampton  
*Riordan Hannah (18 lat), Queenstown*  
Risien Emma Jane (58 lat), Southampton  
Risien Samuel Beard (69 lat), Southampton  
Robins Alexander A. (50 lat), Southampton  
Robins Charity (47 lat), Southampton  
Rogers William John (29 lat), Southampton  
Rommetvedt Knud Paust (49 lat), Southampton  
Rosblom Helena Wilhelmina (41 lat), Southampton  
Rosblom Salli Helena (2 lata), Southampton  
Rosblom Viktor Richard (18 lat), Southampton  
*Roth Sarah (31 lat), Southampton*  
Rouse Richard Henry (53 lata), Southampton  
Rush Alfred George John (17 lat), Southampton  
*Ryan Edward (24 lata), Queenstown*  
Ryan Patrick (30 lat), Queenstown  
Saad Amin (30 lat), Cherbourg  
Saad Khalil (27 lat), Cherbourg  
Sadlier Matthew (18 lat), Queenstown  
Sadowitz Henry (17 lat), Southampton  
Sage Annie Elizabeth (44 lata), Southampton  
Sage Anthony William (12 lat), Southampton  
Sage Constance Gladys (7 lat), Southampton  
Sage Dorothy (14 lat), Southampton  
Sage Douglas Bullen (18 lat), Southampton  
Sage Elizabeth Ada (10 lat), Southampton  
Sage Frederick (16 lat), Southampton  
Sage George John (19 lat), Southampton  
Sage John George (44 lata), Southampton  
Sage Stella Anne (20 lat), Southampton  
Sage Thomas Henry (4 lata), Southampton  
Salander Karl Johan (24 lata), Southampton  
*Salkjelsvik Anna Kristine (21 lat), Southampton*  
Salonen Johan Werner (29 lat), Southampton  
Samaan Elias (17 lat), Cherbourg  
Samaan Hanna Elias (40 lat), Cherbourg  
Samaan Youssef (16 lat), Cherbourg  
*Sandström Agnes Charlotta (24 lata), Southampton*  
*Sandström Beatrice Irene (1 rok), Southampton*  
*Sandström Marguerite Rut (4 lata), Southampton*  
*Sap Julius (21 lat), Southampton*  
Saundercock William Henry (19 lat), Southampton

Sawyer Frederick Charles (33 lata), Southampton  
Sæther Simon Sivertsen (43 lata), Southampton  
Søholt Peter Andreas Lauritz Andersen (19 lat), Southampton  
Scanlan James (22 lata), Queenstown  
*Scheerlinck Jean (29 lat), Southampton*  
Sdycoff Todor (42 lata), Southampton  
Seman Betros (10 lat), Cherbourg  
Shannon Andrew John (36 lat), Southampton  
Shaughnessy Patrick (24 lata), Queenstown  
Shedid Daher (19 lat), Cherbourg  
Shellard Frederick William Blainey (55 lat), Southampton  
Shihāb Al-Amīr Fāris (29 lat), Cherbourg  
Shine Ellen (20 lat), Queenstown  
Shorney Charles Joseph (22 lata), Southampton  
Simmons John (40 lat), Southampton  
Sirayanian Orsen (22 lata), Cherbourg  
Sirota Morris (20 lat), Southampton  
Sivic Husein (40 lat), Southampton  
Sivola Antti Wilhelm (21 lat), Southampton  
*Sjöblom Anna Sofia (18 lat), Southampton*  
Skoog Anna Bernhardina (43 lata), Southampton  
Skoog Harald (5 lat), Southampton  
Skoog Karl Thorsten (11 lat), Southampton  
Skoog Mabel (9 lat), Southampton  
Skoog Margit Elizabeth (2 lata), Southampton  
Skoog Wilhelm Johansson (40 lat), Southampton  
Slabenoff Petco (42 lata), Southampton  
Slocovski Selman Francis (20 lat), Southampton  
Smiljanic Mile (37 lat), Southampton  
*Smyth Julia (17 lat), Queenstown*  
Smyth Thomas (26 lat), Queenstown  
Somerton Francis William (30 lat), Southampton  
Spector Woolf (23 lata), Southampton  
Spinner Henry John (32 lata), Southampton  
Staneff Ivan (23 lata), Southampton  
Stankovic Ivan (33 lata), Cherbourg  
*Stanley Amy Zillah Elsie (24 lata), Southampton*  
Stanley Edward Roland (21 lat), Southampton  
Storey Thomas (51 lat), Southampton  
Stoytcheff Ilia (19 lat), Southampton  
*Strandén Juho Niilosson (31 lat), Southampton*  
Strandberg Ida Sofia (22 lata), Southampton  
Ström Ina Matilda (29 lat), Southampton  
Ström Telma Matilda (2 lata), Southampton  
Strilic Ivan (27 lat), Southampton

*Sunderland Victor Francis (20 lat), Southampton*  
*Sundman Johan Julian (44 lata), Southampton*  
Sutehall Henry Jr. (25 lat), Southampton  
Svensson Johan (74 lata), Southampton  
*Svensson Johan Cervin (14 lat), Southampton*  
Svensson Olof (24 lata), Southampton  
Tannūs Bashīr (31 lat), Cherbourg  
Tannūs Master As'ad (5 miesięcy), Cherbourg  
*Tannūs Thamīn (16 lat), Cherbourg*  
Törber Ernst Wilhelm (41 lat), Southampton  
*Törnquist William Henry (25 lat), Southampton*  
*Tenglin Gunnar Isidor (25 lat), Southampton*  
Theobald Thomas Leonard (34 lata), Southampton  
Thomas/Tannous John (34 lata), Cherbourg  
Thomas/Tannous Tannous (16 lat), Cherbourg  
Thompson Alexander Morrison (36 lat), Southampton  
*Thornycroft Florence Kate (32 lata), Southampton*  
Thornycroft Percival (36 lat), Southampton  
Tikkanen Juho (32 lata), Southampton  
Tobin Roger (20 lat), Queenstown  
Todoroff Lalio (23 lata), Southampton  
Tomlin Ernest Portage (22 lata), Southampton  
Torfa Assad (20 lat), Cherbourg  
Totevski Hristo Danchev (25 lat), Southampton  
*Tu'Mah Hinnah (27 lat), Cherbourg*  
*Tu'Mah Jirjis Yūsuf (8 lat), Cherbourg*  
*Tu'Mah Mariyam (9 lat), Cherbourg*  
Turcin Stjepan (36 lat), Southampton  
*Turja Anna Sofia (18 lat), Southampton*  
*Turkula Hedwig (63 lata), Southampton*  
Van Billiard Austin Blyler (35 lat), Southampton  
Van Billiard James William (10 lat), Southampton  
Van Billiard Walter John (9 lat), Southampton  
Van De Velde Johannes Josef (35 lat), Southampton  
Van Den Steen Leo Peter (28 lat), Southampton  
Van Impe Catharina (10 lat), Southampton  
Van Impe Jean Baptiste (36 lat), Southampton  
Van Impe Rosalie Paula (30 lat), Southampton  
Van Melckebeke Philemon (23 lata), Southampton  
Vandercruyssen Victor (46 lat), Southampton  
Vanderplancke Augusta Maria (18 lat), Southampton  
Vanderplancke Emelie Maria (31 lat), Southampton  
Vanderplancke Julius (31 lat), Southampton  
Vanderplancke Leo Edmondus (15 lat), Southampton  
Vandewalle Nestor Cyriel (28 lat), Southampton



Vartanian David (22 lata), Cherbourg  
Vendel Olof Edvin (20 lat), Southampton  
Veström Hulda Amanda Adolfini (14 lat), Southampton  
Vouk Janko (21 lat), Southampton  
Waelens Achille (22 lata), Southampton  
Ware Frederick (34 lata), Southampton  
Warren Charles William (30 lat), Southampton  
Wazli Yousif Ahmed (23 lata), Cherbourg  
Webber James (66 lat), Southampton  
*Wennerström August (27 lat), Southampton*  
Widegren Carl Peter (51 lat), Southampton  
Wiklund Jakob Alfred (18 lat), Southampton  
Wiklund Karl Johan (21 lat), Southampton  
*Wilkes Ellen (47 lat), Southampton*  
Willer Aaron (37 lat), Cherbourg  
Willey Edward John (18 lat), Southampton  
Williams Howard Hugh (28 lat), Southampton  
Williams Leslie (28 lat), Southampton  
Windeløv Einar (21 lat), Southampton  
Wirz Albert (27 lat), Southampton  
Wiseman Philippe (54 lata), Southampton  
Wittevrongel Camilius Aloysius (36 lat), Southampton  
Yasbeck Antoni (27 lat), Cherbourg  
*Yasbeck Selini (15 lat), Cherbourg*  
*Yūsuf Kātrīn (24 lata), Cherbourg*  
Yousseff (Abi Saab) Gerios (26 lat), Cherbourg  
Yousiff (Sam'Aan) Gerios (45 lat), Cherbourg  
Zakarian Ortin (27 lat), Cherbourg  
Zakarian Mapriededer (22 lata), Cherbourg  
*Zenni Philip (22 lata), Cherbourg*  
Zimmermann Leo (29 lat), Southampton

W książce Lorda nie znalazła się lista członków załogi (ok. 900 osób, źródła różnią się od siebie) – w katastrofie zginęło trzy czwarte jej członków. Na ponad 700 ofiar blisko 550 pochodziło z Southampton – dla miasta była to niebywała tragedia. Poniżej podajemy nazwisko i imię, wiek, a w niektórych przypadkach także funkcję (za [www.encyclopedia-titanica.org](http://www.encyclopedia-titanica.org)).

## OFICEROWIE

Smith Edward John (62 lata), kapitan  
Wilde Henry Tingle (39 lat), główny oficer  
Murdoch William McMaster (39 lat), pierwszy oficer  
*Lightoller Charles Herbert (38 lat), drugi oficer*  
*Pitman Herbert John (34 lata), trzeci oficer*  
*Boxhall Joseph Groves (28 lat), czwarty oficer*  
*Lowe Harold Godfrey (29 lat), piąty oficer*  
Moody James Paul (24 lata), szósty oficer

## INŻYNIEROWIE I OBSŁUGA TECHNICZNA

Abrams William Thomas (33 lata)  
Adams Robert John (26 lat)  
Allen Henry (32 lata)  
*Allen Ernest Frederick (24 lata)*  
Allsop Alfred Samuel (35 lat)  
*Avery James Albert (22 lata)*  
Bailey George Frank (46 lat)  
Baines Richard (24 lata)  
Bannon John Joseph (34 lata)  
Barlow Charles (30 lat)  
Barnes Charles (29 lat)  
Barnes John (41 lat)  
*Barrett Frederick (28 lat)*  
Barrett Frederick William (33 lata)  
Beattie Joseph (35 lat)  
*Beauchamp George William (24 lata)*  
Bell Joseph (50 lat), główny inżynier  
Bendell Frank (24 lata)  
Bennett George Alfred (30 lat)  
Benville Edward (47 lat)  
Bessant William Edward (39 lat)  
Bevis Joseph Henry (22 lata)  
Biddlecombe Reginald Charles (31 lat)

Biggs Edward Charles (20 lat)  
Billows James (20 lat)  
*Binstead Walter William (20 lat)*  
Black Alexander (28 lat)  
Black d. (41 lat)  
Blackman Albert Edward (23 lata)  
*Blake Percival Albert (22 lata)*  
Blake Seaton (26 lat)  
Blake Thomas Henry (36 lat)  
Blaney James (32 lata)  
Blann Eustace Horatius (21 lat)  
Bott William Thomas (44 lata)  
Bradley Patrick Joseph (39 lat)  
Brewer Harry (30 lat)  
Briant Albert (34 lata)  
Brooks j. (25 lat)  
Brown John (25 lat)  
Brown Joseph James (25 lat)  
Burroughs Arthur Peckham (35 lat)  
Burton Edward John (35 lat)  
Butt William John (30 lat)  
Calderwood Hugh (30 lat)  
Canner John (39 lat)  
Carr Richard Stephen (37 lat)  
Carter James (46 lat)  
Casey Thomas (28 lat)  
Castleman Edward (37 lat)  
*Cavell George Henry (22 lata)*  
Cherrett William Victor (24 lata)  
Chisnall George Alexander (36 lat)  
Chorley John Henry (25 lat)  
Clark William (39 lat)  
Coe Harry (21 lat)  
Coleman John (57 lat)  
*Collins John (38 lat)*  
*Combes George (34 lata)*  
Cooper Harry (26 lat)  
Cooper James Edward (25 lat)  
Copperthwaite Albert Harry (22 lata)  
Corcoran Dennis (33 lata)  
Cotton Alfred (35 lat)  
Couch Joseph Henry (49 lat)  
*Couper Robert Frederick William (29 lat)*  
Coy Francis Ernest George (26 lat), młodszy asystent trzeciego inżyniera  
Crabb Henry James (23 lata)

Creese Henry Philip (44 lata)  
*Crimmins James (21 lat)*  
Cross William Alfred (43 lata)  
Cunningham Bernard (30 lat)  
Curtis Arthur (25 lat)  
Davies Thomas (33 lata)  
Dawson Joseph (23 lata)  
Diaper John Joseph (27 lat)  
Dickson William (36 lat)  
Dilley John (30 lat)  
*Dillon Thomas Patrick (24 lata)*  
Dodd Edward Charles (38 lat), młodszy trzeci inżynier  
Dodds Henry Watson (27 lat), młodszy asystent czwartego inżyniera  
Doel Frederick (22 lata)  
Dore Albert James (22 lata)  
Doyle Laurence (27 lat)  
Duffy William Luke (36 lat)  
Durnil James (38 lat)  
Dyer Henry Ryland (24 lata), starszy asystent czwartego inżyniera  
*Dymond Frank (40 lat)*  
Eagle Alfred James (22 lata)  
Eastman Charles (44 lata)  
Elliott Everett Edward (24 lata)  
Ervine Albert George (18 lat)  
Evans William Thomas (33 lata)  
Farquharson William Edward (39 lat), starszy drugi inżynier  
Fay Thomas Joseph (30 lat)  
Ferrary Antonio (34 lata)  
Ferris William (38 lat)  
Fitzpatrick Hugh Joseph (28 lat)  
*Fitzpatrick Cecil William (21 lat)*  
Flarty Edward (43 lata)  
Ford h. (22 lata)  
Ford Thomas (32 lata)  
Foster Alfred Charles (b.d.)  
Fraser James (29 lat), młodszy asystent trzeciego inżyniera  
Fraser j. (30 lat)  
*Fredericks Walter Francis (21 lat)*  
Fryer Albert Ernest (29 lat)  
Geer Alfred Ernest (26 lat)  
Godley George Auguste (38 lat)  
Godwin Frederick Charles (35 lat)  
Golder m. W. (32 lata)  
Gordon j. (29 lat)  
Goree Frank (40 lat)

Gosling Bertram James (22 lata)  
Gosling s. (26 lat)  
Gradidge Ernest Edward (22 lata)  
Graham Thomas Gibson (28 lat)  
Green George (20 lat)  
Gregory David (43 lata)  
Gumery George (24 lata)  
*Haggan John (35 lat)*  
Hall j. (32 lata)  
Hallett George Alexander (22 lata)  
Hands Bernard (53 lata)  
Hannam George (29 lat)  
Harris Amos (23 lata)  
Harris Edward John (28 lat)  
Harris Frederick (39 lat)  
Harrison Norman (38 lat), młodszy drugi inżynier  
Hart James (49 lat)  
Harvey Herbert Gifford (34 lata), młodszy asystent drugiego inżyniera  
Head Alfred (24 lata)  
*Hebb William Albert (22 lata)*  
*Hendrickson Charles Osker (28 lat)*  
Hesketh John Henry (33 lata), drugi inżynier  
Heslin James (45 lat)  
Hill James (25 lat)  
Hinton Stephen William (30 lat)  
Hodge Charley (29 lat), starszy asystent trzeciego inżyniera  
Hodges w. (26 lat)  
Hodgkinson Leonard (46 lat), starszy czwarty inżynier  
Hopgood Roland John (28 lat)  
Hosgood Richard William (22 lata)  
Hosking George Fox (36 lat), starszy trzeci inżynier  
*Hunt Albert Sylvanus (23 lata)*  
Hunt Tom (27 lat)  
Hurst Charles John (35 lat)  
*Hurst Walter (23 lata)*  
Ingram George (20 lat)  
Instance t. (33 lata)  
Jackopson John Henry (30 lat)  
Jago Joseph (57 lat)  
James Thomas (27 lat)  
Joas n. (38 lat)  
*Judd Charles Edward (31 lat)*  
Jukes Henry James (38 lat)  
Jupe Boykett Herbert (30 lat)  
*Kasper Franz Wilhelm (40 lat)*

Kearl Charles Henry (44 lata)  
Kearl George Edward (24 lata)  
Kelly James (44 lata)  
Kelly William (23 lata)  
Kemish George (22 lata)  
Kemp Thomas Hulman (43 lata), dodatkowy asystent czwartego inżyniera  
Kenchenten Frederick Charles (36 lat)  
Kenzler August (43 lata)  
Kerr Thomas Russell (26 lat)  
Kinsella Louis (30 lat)  
Kirkham James (b.d.)  
*Knowles Thomas (42 lata)*  
Lahy t. (32 lata)  
Lee h. (18 lat)  
Light Christopher William (20 lat)  
Light w. (47 lat)  
*Lindsay William Charles (30 lat)*  
Lloyd William (29 lat)  
Long Frank (28 lat)  
Long William (30 lat)  
Mackie William Dickson (32 lata), młodszy piąty inżynier  
*Major William James (32 lata)*  
Marett George John (27 lat)  
Marsh Frederick Charles (39 lat)  
Maskell Leopold Adolphus (25 lat)  
Mason Frank Archibald Robert (32 lata)  
Mason j. (39 lat)  
May Arthur William (24 lata)  
May Arthur William (59 lat)  
Mayo William Peter (27 lat)  
*Mayzes Thomas Jubilee (25 lat)*  
McAndrew Thomas Patrick (38 lat)  
McAndrews William (23 lata)  
McCastlan w. (38 lat)  
McGann James (26 lat)  
McGarvey Edward Joseph (34 lata)  
McGaw Erroll Victor (30 lat)  
McInerney Thomas (38 lat)  
McIntyre William (21 lat)  
McQuillan William (26 lat)  
McRae William Alexander (31 lat)  
McReynolds William (22 lata), młodszy szósty inżynier  
Middleton Alfred Pirrie (26 lat)  
Milford George (27 lat)  
Millar Robert (26 lat), dodatkowy piąty inżynier

Millar Thomas (32 lata), inżynier pokładowy  
Mintram William (46 lat)  
Mitchell Lorenzo Horace (18 lat)  
*Moore John j. (29 lat)*  
Moore Ralph (21 lat)  
Moores Richard Henry (44 lata)  
Morgan Arthur Herbert (27 lat)  
Morgan Thomas (26 lat)  
Morris Arthur (30 lat)  
Morris William Edward (22 lata)  
Moyes William Young (23 lata), starszy szósty inżynier  
Nettleton George Walter (29 lat)  
Newman Charles Thomas (33 lata)  
Niven John Brown (30 lat)  
Noon John Thomas (35 lat)  
Norris James (23 lata)  
Noss Bertram Arthur (21 lat)  
Noss Henry (30 lat)  
Nutbean William (30 lat)  
*O'Connor John (25 lat)*  
Olive Charles (31 lat)  
*Oliver h. (32 lata)*  
Othen Charles Alfred (36 lat)  
Paice Richard Charles John (32 lata)  
Painter Charles (31 lat)  
Painter Frank (29 lat)  
Palles Thomas Henry Michael (42 lata)  
Parsons Frank Alfred (26 lat), starszy piąty inżynier  
Pearce John (28 lat)  
*Pelham George (39 lat)*  
Perry Edgar Lionel (19 lat)  
Perry Henry Frederick (23 lata)  
Phillips George (27 lat)  
Pitfield William James (25 lat)  
Podesta Alfred John Alexander (24 lata)  
Pond George (32 lata)  
*Prangnell George Alexander (30 lat)*  
Preston Thomas Charles Alfred (20 lat)  
Priest Arthur John (24 lata)  
Proudfoot Richard Royston (23 lata)  
Pugh Arthur Percy (31 lat)  
*Pusey William Robert Holland (22 lata)*  
*Ranger Thomas (29 lat)*  
Read Joseph (21 lat)  
Reeves Frederick Simms (33 lata)

Reid Robert Thomas (30 lat)  
*Rice Charles (32 lata)*  
Richards Joseph James (28 lat)  
Rickman George Albert (36 lat)  
Roberts Robert George (35 lat)  
Rous Arthur John (26 lat)  
Rudd Henry (23 lata)  
Rutter Sidney Frank (26 lat)  
Sangster Charles Edward (32 lata)  
Saunders f. (22 lata)  
Saunders Walter Ernest (23 lata)  
Saunders w. (23 lata)  
*Scott Frederick William (28 lat)*  
Scott Archibald (41 lat)  
Self Alfred Henry (39 lat)  
Self Albert Charles Edward (24 lata)  
Senior Harry (31 lat)  
Shea Thomas (32 lata)  
*Sheath Frederick (20 lat)*  
Shepherd Jonathan (32 lata), młodszy asystent drugiego inżyniera  
Shiers Alfred Charles (25 lat)  
Shillabeer Charles Frederick (19 lat)  
Skeates William (23 lata)  
Sloan Peter (31 lat), główny elektryk  
Small William (40 lat)  
Smith Ernest George (27 lat)  
Smith James Muil (39 lat), młodszy czwarty inżynier  
Smither Harry James (22 lata)  
Snellgrove George (40 lat)  
Snooks w. (26 lat)  
Snow Eustace Philip (21 lat)  
Sparkman Henry William (35 lat)  
Stanbrook Augustus George (30 lat)  
Steel Robert Edward (29 lat)  
Stocker Henry Dorey (20 lat)  
*Street Thomas Albert (25 lat)*  
Stubbs James Henry (28 lat)  
Sullivan s. (25 lat)  
Taylor j. (42 lata)  
*Taylor George (24 lata)*  
Taylor John Henry (49 lat)  
*Taylor William Henry (27 lat)*  
Thomas Joseph Wakefield (25 lat)  
*Thompson John William (35 lat)*  
Threlfall Thomas (44 lata)



*Thresher George Terrill (25 lat)*  
Tizard Arthur Leopold (31 lat)  
Tozer James (30 lat)  
*Triggs Reuben Robert (40 lat)*  
Turley Richard (36 lat)  
Van der Brugge Wessel Adrianus (38 lat)  
Veal Arthur (36 lat)  
Vear Henry (32 lata)  
Vear William (33 lata)  
Ward Arthur (24 lata), młodszy asystent czwartego inżyniera  
Ward James William (31 lat)  
Wardner Fred Albert (39 lat)  
Wateridge Edward Lewis (25 lat)  
Watson Willim (27 lat)  
Webb Samuel Francis (28 lat)  
Webber Francis Albert (31 lat)  
White Albert (21 lat)  
*White Alfred (32 lata)*  
White Frank Leonard (28 lat)  
*White William George (23 lata)*  
Williams Samuel Solomon (26 lat)  
Wilson Herbert „Bertie” (28 lat), starszy asystent drugiego inżyniera  
Wilton William Edward (53 lata)  
Witcher Albert Ernest (39 lat)  
Witt Henry Dennis (37 lat)  
Witts William Francis (36 lat)  
Wood Henry (30 lat)  
Woodford Frederick Ernest (40 lat)  
Worthman William Henry (37 lat)  
Wyeth James Robert (26 lat)  
Young Francis James (32 lata)

### **OBSŁUGA POKŁADOWA**

*Anderson James (40 lat)*  
*Archer Ernest Edward (35 lat)*  
*Bailey Henry Joseph (43 lata)*  
Bradley t. (29 lat)  
*Brice Walter Thomas (42 lata)*  
*Bright Arthur John (42 lata)*  
*Buley Edward John (26 lat)*  
*Clench Frederick Charles (33 lata)*  
Clench George James (31 lat)  
Couch Frank (28 lat)

Davis Stephen James (39 lat)  
*Evans Alfred Frank (25 lat)*  
*Evans Frank Oliver (27 lat)*  
*Fleet Frederick (24 lata)*  
Foley John (46 lat)  
*Forward James (27 lat)*  
*Haines Albet (31 lat)*  
*Harder William (39 lat)*  
*Hemming Samuel Ernest (43 lata)*  
*Hichens Robert (29 lat)*  
*Hogg George Alfred (29 lat)*  
Holman Harry (28 lat)  
*Hopkins Robert John (40 lat)*  
*Horswill Albert Edward James (33 lata)*  
*Humphreysidney (48 lat)*  
Hutchinson John Hall (26 lat)  
*Jewell Archie (23 lata)*  
*Jones Thomas William (32 lata)*  
King Thomas Walter (42 lata)  
*Lee Reginald Robinson (41 lat)*  
*Lucas William Arthur (25 lat)*  
*Lyons William Henry (25 lat)*  
Matherson David (30 lat)  
Mathiasmontague Vincent (28 lat)  
Maxwell John (31 lat)  
*McCarthy William (47 lat)*  
McGough George Francis „Paddy” (36 lat)  
*Moore George Alfred (32 lata)*  
Nichols Alfred William Stanley (47 lat)  
O’Loughlin William Francis Norman (62 lata), lekarz pokładowy  
*Olliver Alfred John (27 lat)*  
*Osman Frank (27 lat)*  
*Pascoecharles h. (43 lata)*  
*Perkis WalterJohn (37 lat)*  
*Peters William Chapman (26 lat)*  
*Poingdestre John Thomas (33 lata)*  
*Rowe George Thomas (32 lata)*  
Sawyer Robert James (31 lat)  
*Scarrott Joseph George (33 lata)*  
Simpson John Edward (37 lat), asystent lekarza pokładowego  
Smith William (26 lat)  
*Symons George Thomas MacDonald (24 lata)*  
Tamlyn Frederick (23 lata)  
Taylor Charles William Frederick (35 lat)  
Terrell Bertram (18 lat)

*Vigott Philip Francis (32 lata)*  
*Weller William Clifford (30 lat)*  
Wynn Walter (41 lat)

## **STEWARDZI, KUCHNIA I OBSŁUGA PASAŻERÓW**

Abbott Ernest Owen (21 lat), lounge pantry steward

Ahierpercy Snowden (20 lat)

Akerman Albert Edward (31 lat)

Akerman Joseph Francis (35 lat)

Allen George (26 lat)

Allen Robert Spencer (36 lat)

Allen Frederick (17 lat)

Allsop Frank Richard (41 lat)

Anderson Walter Yuill (48 lat)

*Andrews Charles Edward (19 lat)*

Ashcroft Austin Aloysius (26 lat)

Ashe Henry Wellesley (41 lat)

Ayling Edwin George (22 lata)

Back Charles Frederick (32 lata)

*Baggott Allen Marden (28 lat)*

Bagley Edward Henry (33 lata)

Bailey George Francis (36 lat)

*Ball Percy (19 lat)*

Barker Albet Vale (19 lat)

Barker ErnestThomas (40 lat)

Barker Reginald Lomond (40 lat)

Barlow George (36 lat)

Barnes Frederick charles (39 lat)

Barratt Arthur (15 lat)

Barringer Arthur William (33 lata)

Barrow Charles Henry John (35 lat)

Barrows William (32 lata)

Barton SidneyJohn (26 lat)

Baxter Harry ross (53 lata)

Baxter Thomas Ferguson (55 lat)

Bedford William Barnett (31 lat)

Beedem George Arthur (34 lata)

Beere William (19 lat)

Benham Fred John (29 lat)

Bennett Mabel (33 lata)

Bessant Edward (31 lat)

BestedwinAlfred (38 lat)

Bishop Walter Alexander (33 lata)

*Bliss Emma (45 lat)*  
Bochatayalexis Joseph (30 lat), główny kucharz  
Bogienorman Leslie (59 lat)  
Bond William John (40 lat)  
Boothby Walter Thomas (37 lat)  
Boston William John (31 lat)  
Boughton Bernard John (24 lata)  
Boyd John (36 lat)  
Boyes John Henry (36 lat)  
Bradshaw John Albert (43 lata)  
Brewster George Henry (48 lat)  
*Bride Harold Sydney (22 lata)*  
Bristow Robert Charles (31 lat)  
Bristow Harry (33 lata)  
Brookman John Cress (27 lat)  
Broom Herbert George (33 lata)  
Broomeathol Frederick (30 lat)  
Brown Edward (34 lata)  
Brown Walter James (40 lat)  
Buckleyh E. (34 lata)  
Bull Walter Edward (30 lat)  
Bulley Henry Ashburnham (21 lat)  
Bunnell Wilfred James (20 lat)  
Burgesscharles (18 lat)  
Burke Richard Edward (30 lat)  
Burke William (31 lat)  
Burrewart Sydenham (29 lat)  
*Burrage Arthur Victor Edwards (20 lat)*  
Butt Robert Henry (21 lat)  
Butterworth John (23 lata)  
Byrne James Edward (38 lat)  
Campbell Donald (25 lat)  
Carney William (31 lat)  
Cartwright James Edward (32 lata)  
Casswill Charles (34 lata)  
*Caton Annie (33 lata)*  
Caunt William (27 lat)  
Cave Herbert (39 lat)  
Cecil CharlesThomas (21 lat)  
*Chapman Joseph Charles (32 lata)*  
Charman John James (25 lat)  
Cheverton William Frederick (27 lat)  
Chitty Archibald George (28 lat)  
Chitty George Henry (50 lat)  
Christmas Herbert Harry (33 lata)

Coleman Albet Edward (28 lat)  
Colgane Joseph (33 lata)  
*Collins John (17 lat)*  
Conway Percy Walter (24 lata)  
Cook Gilbert William (32 lata)  
Coombs Charles Augustus (44 lata)  
Corben Ernest Theodore (27 lat)  
Cox William Denton (29 lat)  
*Crafter Frederick Horace (20 lat)*  
*Crawford Alfred George (43 lata)*  
Crisp Albet Hector (39 lat)  
Crispin William (32 lata)  
Crosbie John Borthwick (44 lata)  
*Crowe George Frederick (30 lat)*  
Crumplin Charles George (35 lat)  
*Cullen Charles James (49 lat)*  
*Cunningham Andrew Orr (38 lat)*  
Daniels Sidney Edward (18 lat)  
Dashwood William George (18 lat)  
Davies Gordon Raleigh (32 lata)  
Davies Robert (26 lat)  
Davis John (29 lat)  
Dean George (19 lat)  
Deeble Alfred Arnold (34 lata)  
Derrett ArthurHenry (28 lat)  
Deslandes Percival Stainer (36 lat)  
Dinenage James Richard (49 lat)  
Dodd George Charles (44 lata)  
Dolby Joseph (38 lat)  
Donoghue Frank (35 lat)  
Doughty Walter Thomas (22 lata)  
Dunford William (47 lat)  
Dyer William Henry (31 lat)  
Edbrooke Francis Samuel (23 lata)  
Ede George Bulkeley (22 lata)  
Edge FrederickWilliam (39 lat)  
Edwards Charles Essex (39 lat)  
Egg William Henry (47 lat)  
*Ellis John Bertie (28 lat)*  
Ennis Walter (34 lata)  
*Etches Henry Samuel (43 lata)*  
Evans George Richard (27 lat)  
Fairall Henry Charles (38 lat)  
Farenden Ernest John (22 lata)  
*Faulkner William Stephen (37 lat)*

Fellowes Alfred James (29 lat)  
Feltham GeorgeWilliam (36 lat)  
Finch Henry Herman (18 lat)  
Fletcher Percy William (26 lat)  
*Foley Wilfred Cyril (22 lata)*  
Ford Ernest (32 lata)  
Ford Francis (37 lat)  
Fox William Thomas (27 lat)  
Franklin Alan Vincent (28 lat)  
Freeman Ernest Edward Samuel (45 lat)  
Geddes Richard Charles (31 lat)  
*Gibbons Jacob William (36 lat)*  
Giles John Robert (32 lata)  
Gill Joseph Stanley (38 lat)  
Gill Patrick (38 lat)  
Gold Jane Kate (45 lat)  
Gollop F. (28 lat)  
Goshawk Alfred James (40 lat)  
*Gregson Mary (45 lat)*  
Gunn Joseph Alfred (28 lat)  
*Guy Elgar John (28 lat)*  
Gwinn William Logan (37 lat)  
*Halford Walter Stamford (22 lata)*  
Hall Frank Alfred James (38 lat)  
Hamblyn Ernest William (46 lat)  
Hamilton Ernest (25 lat)  
Harding Alfred John (20 lat)  
*Hardwick Reginald (21 lat)*  
*Hardy John (40 lat), szef stewardów drugiej klasy*  
Harrischarles William (19 lat)  
Harris Clifford Henry (16 lat)  
Harris Edward Matthew (18 lat)  
*Harrison Aragõa Drummond (40 lat)*  
Hart John Edward (31 lat)  
Hartnell Fred (21 lat)  
Hatch Hugh (23 lata)  
Hawkesworth James (38 lat)  
Hawkesworth William Walter (43 lata)  
Hayter Arthur (44 lata)  
Heinen Joseph Dominichus (30 lat)  
Hendy Edward Martin (39 lat)  
Hensford Herbert George (26 lat)  
Hewitt Thomas (37 lat)  
Hillh. P. (36 lat)  
Hill James Colston (38 lat)

Hinckley George Herbert (39 lat)  
Hine William Edward (36 lat)  
Hiscock Sydney George (22 lata)  
Hoare Leonard James (16 lat)  
Hogg Charles William (43 lata)  
Hogue E. (22 lata)  
Holland Thomas (28 lat)  
Holloway Sidney (20 lat)  
Hopkins Frederick William (16 lat)  
House William John (38 lat)  
Howell Arthur Albet (31 lat)  
Hughes William Thomas (33 lata)  
Humby Frederick Charles (17 lat)  
Humphreys Humphrey (31 lat)  
Hutchinson James (31 lat)  
*Hyland James Leo (19 lat)*  
Ide Harry John (31 lat)  
Ingrouille Henry (21 lat)  
Ings William Ernest (20 lat)  
Jackson Cecil (22 lata)  
Janaway William Frank (35 lat)  
Jenner Thomas Henry (55 lat)  
Jensen Charles Valdemar (25 lat)  
Jessop Violet Constance (24 lata)  
*Johnston James (41 lat)*  
Jones Albet Hugh Brabner (17 lat)  
Jones Arthur Ernest (37 lat)  
Jones Harry Owen (29 lat)  
Jones Victor Reginald (20 lat)  
*Joughin Charles John (32 lata), szef piekarzy*  
*Keen Percy Edward (30 lat)*  
Kelland Thomas (18 lat)  
Kennell Charles (30 lat)  
Kerley William Thomas (28 lat)  
Ketchley Henry (35 lat)  
Kieran JamesWilliam (34 lata), szef stewardów trzeciej klasy  
Kieran Edgar Michael (34 lata)  
King Alfred John (18 lat)  
King Ernest Waldron (28 lat)  
King G. (20 lat)  
Kingscote William Ford (42 lata)  
Kirkaldy Thomas Benjamin (39 lat)  
Kitching Arthur Alfred (30 lat)  
Klein Herbert (33 lata)  
Knight George (44 lata)

Knight Leonard George (21 lat)  
Lacey Bertie William (19 lat)  
Lake William (35 lat)  
Lane Albert Edward (34 lata)  
Latimer Andrew (55 lat), szef stewardów  
*Lavington Elizabeth (40 lat)*  
Lawrence Arthur (35 lat)  
Leader Archibald (22 lata)  
Leather Elizabeth Mary (41 lat)  
*Lee Henry Reginald (29 lat)*  
Lefebvre Paul Georges (35 lat)  
Leonard Matthew (25 lat)  
Levett George Alfred (21 lat)  
Lewis Arthur Ernest Read (27 lat)  
Light Charles Edward (23 lata)  
*Little John Alexander (40 lat)*  
Lloyd Humphrey (41 lat)  
Locke A. (33 lata)  
Longmuir John Dickson (19 lat)  
Lovell John (37 lat)  
*Lucas William Watson (31 lat)*  
Lydiatt Charles (45 lat)  
Mabey John Charles (23 lata)  
Mackie George William (34 lata)  
Major Thomas Edgar (35 lat)  
Mantle Roland Frederick (40 lat)  
March John Starr (50 lat)  
Marks James (27 lat)  
Marriott John William (20 lat)  
*Marsden Evelyn (28 lat)*  
*Martin Annie Martha (39 lat)*  
*Maynard Isaac Hiram (31 lat)*  
Maytum Alfred (52 lata), szef zespołu rzeźników  
Müller Ludwig (36 lat)  
McCarthy Frederick James (38 lat)  
McCawley Thomas (36 lat)  
McElroyhugh Walter (37 lat)  
McGrady James (27 lat)  
*McKay Charles Donald (34 lata)*  
McLaren Hypatia (40 lat)  
*McMicken Arthur (23 lata)*  
McMicken Benjamin Tucker (21 lat)  
McMullin John Richard (32 lata)  
McMurray William (43 lata)  
Mellor Arthur (34 lata)



Middleton Mark Victor (24 lata)  
*Mills Christopher (51 lat)*  
Mishellany Abraham Mansoor (53 lata)  
Moore Alfred Ernest (39 lat)  
Morgan Charles Frederick (42 lata)  
*Morris Frank Herbert (28 lat)*  
Moss William (34 lata)  
Mullin Thomas (20 lat)  
*Neal Bentley Harold (25 lat)*  
Nicholls Sidney (39 lat)  
Nichols Arthur (34 lata)  
*Nichols WalterHenry (35 lat)*  
O'Connor Thomas Peter (43 lata)  
Olive Ernest Roskelly (26 lat)  
Orpet Walter Hayward (31 lat)  
Orr James (40 lat)  
Osborne William Edward (32 lata)  
Owen Lewis (49 lat)  
Pacey Reginald Ivan (17 lat)  
Paintin James Arthur (29 lat), szef wszystkich stewardów  
Parsons Edward (37 lat), szef sklepikarzy  
Parsons Richard Henry (18 lat)  
Pearce Alfred Ernest (24 lata)  
Pearcey Albet Victor (25 lat)  
Pennal Thomas Frederick (33 lata)  
Penny William (31 lat)  
Penrose John Poole (49 lat)  
Perkins Laurence Alexander (22 lata)  
Perren William Charles (47 lat)  
Perriton Hubert (31 lat)  
Petty Edwin Henry (25 lat)  
Pfropper Richard Paul (30 lat)  
*Phillimore Harold Charles (23 lata)*  
Phillips John George (25 lat), telegrafista  
Platt Wilfred George (18 lat)  
Pook Percy Robert (34 lata)  
Port Frank (22 lata)  
Porteus Thomas Henry (32 lata)  
Prentice Frank (23 lata)  
*Prichard Alice Maud (34 lata)*  
Prideaux John Arthur (23 lata)  
Prior Harold John (21 lat)  
Proctor Charles (45 lat), główny kucharz  
Pryce Charles William (22 lata)  
*Pugh Alfred (20 lat)*

Puzey John Edward (44 lata)  
Randall Frank Henry (29 lat)  
Ransom James Augustus (49 lat)  
Rattenbury William Henry (37 lat)  
*Ray Frederick Dent (32 lata)*  
Reed Thomas Charles (54 lata)  
Revell William James (31 lat)  
Rice John Reginald (25 lat)  
Rice Percy (19 lat)  
Ricks Cyril Gordon (23 lata)  
Ridout Walter George (29 lat)  
Rimmer Gilbert (28 lat)  
Robertson George Edward (19 lat)  
*Roberts Mary (41 lat)*  
Roberts Frank John (36 lat)  
Roberts Hugh (40 lat)  
*Robinson Annie (40 lat)*  
Robinson James William (30 lat)  
Rogers Edward James (31 lat)  
Rogers Michael (27 lat)  
*Ross Horace Leopold (38 lat)*  
Rowe Edgar Maurice (31 lat)  
Rule Samuel James (58 lat)  
Russellboysie Richard (17 lat)  
Ryan Thomas (27 lat)  
Ryerson William (33 lata)  
Samuel Owen Wilmore (46 lat)  
Saundersd. E. (26 lat)  
*Savage Charles Joseph (23 lata)*  
Scott John (19 lat)  
Scovell Robert (54 lata)  
Sedunary Samuel Francis (25 lat)  
*Seward Wilfred (25 lat)*  
Shaw Henry (39 lat)  
Shea John Joseph (39 lat)  
*Siebert Sidney Conrad (29 lat)*  
Simmons Andrew George (31 lat)  
Simmons Frederick Charles (24 lata)  
Simmons William Simon (35 lat)  
Sivier William (23 lata)  
Skinner Edward (33 lata)  
Slight Harry John (33 lata)  
Slight William Henry (36 lat)  
Sloan Mary (28 lat)  
Slocombe Maude Louise (30 lat)

Smillie John (29 lat)  
Smith Charles Henry (38 lat)  
Smith Charles Edwin (38 lat)  
Smith F. (20 lat)  
Smith James William (24 lata)  
Smith John Richard (35 lat)  
Smith Katherine Elizabeth (44 lata)  
Smith Reginald George (32 lata)  
Snape Lucy Violet (22 lata)  
Stagg John Henry (38 lat)  
*Stap Sarah Agnes (47 lat)*  
Stebbing Sydney Frederick (35 lat)  
*Stewart John (27 lat)*  
Stone Edmund (33 lata)  
Stone Edward Thomas (29 lat)  
Stroud Edward Alfred (19 lat)  
Stroud HarryJohn (35 lat)  
Strugnell John Herbert (34 lata)  
Stubbings Harry Robert (31 lat)  
Swan William (46 lat)  
Symonds John Crane (44 lata)  
Talbot George Frederick (20 lat)  
Taylor Bernard Cuthbert (22 lata)  
Taylor Leonard (23 lata)  
Taylor William John (30 lat)  
*Terrell Frank (27 lat)*  
Teuton Thomas Moore (32 lata)  
Thaler Montague Donald (17 lat)  
Theissinger Alfred (46 lat)  
*Thomas Benjamin James (30 lat)*  
Thomas Albet Charles (23 lata)  
Thompson Herbert Henry (25 lat)  
Thorley William (39 lat)  
Thorn Harry (25 lat)  
*Toms Fred (29 lat)*  
Topp Thomas (28 lat)  
Toshack James Adamson (30 lat)  
Turner George Frederick (32 lata)  
Turner Leopold (28 lat)  
Veal Thomas Henry (38 lat)  
Wake Percy (37 lat)  
Wallis Catherine Jane (35 lat)  
Walpole James (48 lat)  
Walsh Catherine (32 lata)  
Ward Edward (34 lata)

Ward Percy Thomas (38 lat)  
*Ward William (36 lat)*  
Wareham Robert Arthur (37 lat)  
Warwick Tom (25 lat)  
Watson William Albet (14 lat)  
Weatherston Thomas Herbert (24 lata)  
Webb Brook (50 lat)  
Weikman Augustus Henry (52 lata)  
Welch William Harold (23 lata)  
*Wheat Joseph Thomas (30 lat)*  
*Wheelton Edneser Edward (29 lat)*  
White Arthur (37 lat)  
White Edward Joseph (27 lat)  
White Leonard Lisle (31 lat)  
Whiteley Thomas Arthur (18 lat)  
Whitford Alfred Henry (39 lat)  
Widgerly Isaac George (37 lat)  
Williams Arthur John (42 lata)  
Williams Walter John (28 lat)  
Williamson James Bertram (35 lat)  
Willis William (46 lat)  
Willsher William Aubrey (33 lata)  
*Windebank Alfred Edgar (38 lat)*  
Winser Rowland (33 lata)  
Witter James William (31 lat)  
Wittman Henry (38 lat)  
Wood James Thomas (40 lat)  
Woody Oscar Scott (44 lata)  
Wormald Henry Frederick (44 lata)  
Wrapson Frederick Bernard (18 lat)  
Wright Frederick (24 lata)  
Wright William (40 lat)  
*Yearsley Harry (40 lat)*

## ORKIESTRA

Brailey Theodore Ronald (24 lata), pianista  
Bricoux Roger Marie (20 lat), wiolonczelista  
Clarke John Frederick Preston (30 lat), kontrabasista  
Hartley Wallace (33 lata), szef orkiestry, skrzypek  
Hume John Law (21 lat), skrzypek  
Krins Georges Alexandre (23 lata), skrzypek  
Taylor Percy Cornelius (32 lata), wiolonczelista  
Woodward John Wesley (32 lata), wiolonczelista

## Poszukiwanie ciał ofiar

Po przyplłynięciu *Carpathii* do Nowego Jorku kompania White Star Line wynajęła statek *Mackay Bennett*, by popłynął na miejsce tragedii. Jego załoga miała odnaleźć możliwie jak najwięcej ciał ofiar katastrofy. Akcja poszukiwawcza rozpoczęła się 20 kwietnia o godzinie 6.00 i trwała do 26 kwietnia. Udało się wyłowić z oceanu 308 ciał, w tym Johna Jacoba Astora, Edwarda Austina Kenta, Isidora Strausa i szefa orkiestry Wallace'a Hartleya.

Nie wszystkie ciała udało się zidentyfikować, głównie pasażerów trzeciej klasy – 116 z nich pochowano jeszcze na morzu. Załoga złożyła się na pochówek na lądzie nieznanego niemowlęcia, które spoczęło w grobie w kanadyjskim Halifaxie jako „Nasze dziecko”. W 2007 roku, po przeprowadzeniu badań DNA, okazało się, że było to ciało 19-miesięcznego Sidneya Leslie Goodwina, podróżującego wraz z rodzicami i pięciorgiem rodzeństwa w trzeciej klasie. Wszyscy zginęli.

17 zwłok – w tym Charlesa Haysa – wyłowił w tym samym czasie inny statek *Minia*. Dwa niezidentyfikowane ciała pochowano w morzu.

Po miesiącu od katastrofy *Titanika* liniowiec *Oceanic*, też należący do White Star Line, natknął się podczas podróży na porzuconą łódź A z trzema kolejnymi zwłokami, znajdującą się 200 mil od miejsca katastrofy.

## O autorze

WALTER LORD jest autorem kilku bestsellerów historycznych, między innymi książki *Day of Infamy*, poświęconej atakowi na Pearl Harbor. Zmarł w 2002 roku.

### INNE KSIĄŻKI WALTERA LORDA

*Day of Infamy*  
*The Good Years*  
*A Time to Stand*  
*Peary to the Pole*  
*The Past That Would Not Die*  
*Incredible Victory*  
*The Dawn's Early Light*  
*Lonely Vigil*  
*The Miracle of Dunkirk*  
*The Night Lives On*

## Bibliografia

Biel Steven, *Down with the Old Canoe: A Cultural History of the Titanic Disaster*, W.W. Norton and Company, New York 1997.

Broad William *U.S. Signs Agreement to Protect Wreck of the Titanic*, „The New York Times”, 19 czerwca 2004 roku.

Krebs Albin, *Obituary: Walter Lord, 84*, „The New York Times”, 22 maja 2002 roku.

Lord Walter, *The Night Lives On*, Morrow, New York 1986.

## Przypisy

- [1] Bracia Gimbelowie – właściciele wielkiej sieci amerykańskich domów towarowych Gimbels – przyp. tłum.
- [2] Ekskluzywny klub w stanie Maryland, skupiający waszyngtońską elitę, początkowo działał jako klub myśliwski – przypis. tłum.
- [3] Zamożna dzielnica położona wzdłuż starej linii kolejowej Main Line na przedmieściach Filadelfii – przyp. tłum.
- [4] Stanford White był jednym z najbardziej znanych architektów amerykańskich. W 1906 roku zginął z ręki milionera Harry’ego K. Thawa, który dowiedział się o romansie swej żony (aktorki Evelyn Nesbit) z White’em – przyp. tłum.
- [5] Gra o regułach zbliżonych do tenisa – przyp. tłum.