

1

DE BAND DIE BIJ ELKAAR BLEEF

15 april 1912, 02.05 uur: aan boord van de SS Titanic

Er zijn die nacht veel dappere daden verricht, maar geen enkele was dapperder dan die van de paar mannen die minuut na minuut bleven spelen terwijl het schip langzaam dieper zonk en de zee steeds hoger kwam, tot waar zij stonden; de muziek die ze speelden was zowel hun eigen onsterfelijke requiem als hun recht om te worden opgetekend in de registers van onsterfelijke roem.

*Lawrence Beesley, overlevende,
uit The Loss of the SS Titanic*

Uiteindelijk brak het moment aan dat de acht leden van de band wisten dat ze niet langer door konden spelen. Het kwam niet door de bittere kou, ook al stonden ze al bijna een uur aan dek, met overjassen en dassen haastig over hun orkesttuniek getrokken voor wat extra warmte. Mijn grootvader, Jock Hume, met zijn eenentwintig jaar het jongste lid van het orkest, had slechts een lichte regenjas te pakken kunnen krijgen in de wanhopige haast om het dek te bereiken. Het moet hem aangenaam verrast hebben dat hij er, ondanks het gebrek aan gevoel in zijn handen en ondanks het feit dat het moeilijk was viool te spelen met een reddingsvest van kurk en een dikke paarse das aan, in slaagde alle vijf coupletten van 'Nearer My God To Thee' uit te spelen zonder ook maar één noot te missen. En de band hield nog niet op met spelen toen het merendeel van het publiek van hun geïmproviseerde optreden was verdwenen – wat voor een band gewoonlijk het teken was dat het tijd werd om te stoppen en naar huis te gaan. De vrouwen en kin-

deren waren als eerste vertrokken – ze waren in de reddingsboten gestapt. Dat was een uur geleden. De resterende 1500 passagiers en bemanningsleden voerden nu het laatste bevel uit dat kapitein Smith in zijn lange carrière op zee zou geven: het schip verlaten. Leuk gezegd, als je bedacht dat overboord spoelen of benedendeks verdrinken de enige alternatieven waren. Sommigen stelden hun vertrek uit om op het hellende dek de laatste sacramenten te ontvangen van pastoor Thomas Byles; ze knielden voor hem neer in de akte van berouw en hij gaf hun generale absolutie en spoorde hen aan naar hun God te gaan. Slechts een paar opstandigen besloten op het schip te blijven en gingen naar de eersteklaslounge om daar met een groot glas cognac in de hand te sterven.

De band liet zich ook niet intimideren door de meedogenloos oprukkende koude zee die steeds dichterbij kwam. Ze hadden geen van allen aan hun eigen veiligheid gedacht toen ze aan dek gingen en dat deden ze ook nu niet. Ze waren niet bang. Ze zouden blijven tot het eind.

De band stopte met spelen omdat, toen het schip zijn omslagpunt bereikte, ze zichzelf niet meer konden horen boven het oorverdovende lawaai van de doodstrijd van de Titanic. ‘Het was een geluid dat niemand ooit eerder had gehoord en dat niemand ooit weer wil horen,’ zei kolonel Archibald Gracie, een overlevende die in het water lag toen het schip zonk. ‘Het was verbluffend, ontzagwekkend.’

De symfonie van onwelluidendheid opende met het geluid van brekend glas toen de glazen van het fijnste Waterford-kristal van de glanzende mahoniehouten planken gleden, in duizenden stukjes vielen en de vloeren van de salons bedekten met scherven als diamanten. Enkele seconden later klonk het gekletter van brekend porselein toen tienduizend borden in de keukens en eetzaal van de eerste en tweede klas omlaag kwamen: Royal Crown Derby in de eerste klas (de White Star Line had wekenlang over de prijs gemarchandeerd), en eenvoudig wit porselein op het tussendek. Niet dat een dergelijk onderscheid er nog toe deed nu het oor-

verdovende lawaai zelfs de hulpkreten overstemde van de arme drommels die al in het water lagen.

Nu kwamen de tafels en stoelen in beweging; sommige vlogen door de ramen van de bar en stortten van achteren glasscherven over de band uit. Een Steinway-vleugel – een van de zes piano's aan boord – in de eetzaal op het D-dek brak los van zijn kettingen, doodde een steward terwijl hij over de dansvloer schoof, en eindigde zijn laatste wals ondersteboven en in tweeën gebroken, zijn ingewanden in een laatste fortissimo van snaren, hout en ivoor over de vloer uitgespreid.

Nog angstaanjagender was echter het doodsgereutel van het schip zelf. Van ergens diep in de buik van het schip klonk een weergalmend gerommel, gevolgd door een diep gekreun dat luider was dan donder en angstaanjagender dan een aardbeving toen de negenentwintig ketels van de Titanic een voor een openbarstten en reusachtige stalen platen losrukten van hun klinknagels. Stokers werden levend gekookt waar ze stonden en de oorverdovende klap van de superverhitte stoom die hen omringde, bespaarde hun het geluid van hun eigen korte doodskreten.

De drie ankers van de Titanic waren zo groot en zwaar dat er een jaar eerder twee teams van acht zware trekpaarden nodig waren geweest om ze een voor een op diepladers naar de Harland and Wolff-scheepswerf te trekken. Nu waren ze weer in beweging en trokken ze hun zware kettingen kapot, en deze keer waren daar geen trekpaarden bij nodig.

Hoog in de met sterren bezaaide lucht boven het schip explodeerden vuurpijlen, en een explosie zo luid als een artilleriespervuur kondigde het afbreken aan van de voorste schoorsteen toen de kabels braken omdat ze de extra druk niet aankonden. De stalen kabels zwiepten gevaarlijk over het brugdek. Het hele schip huiverde opnieuw toen de zwaartekracht de stoomturbine van haar bodemplaats van gehard staal losrukte en ze schreeuwend en onstuitbaar door het schip heen viel – het eerste stuk van een 3000 meter lange afdaling naar de bodem van de Atlantische Oceaan.

Bandleider Wallace Hartley gaf de musici een knikje, zijn vaste teken om te stoppen met spelen en hun instrumenten op te ruimen, gevolgd door zijn gebruikelijke korte, respectvolle buiging. Hij had moeite zijn evenwicht te bewaren op het hellende dek. De bandleiden kwamen rond hun leider staan. ‘Heren, dank jullie wel. Een zeer prijzenswaardig optreden. Goede nacht en het beste.’ Dat was wat hij altijd zei na een optreden en deze avond vormde daarop geen uitzondering. Volgens getuigen schudden ze elkaar de hand. Hartley draaide de streek van zijn strijkstok losser, legde hem naast zijn viool in de koffer en sloot het deksel. Daarna wikkelde hij de draagriem om zijn lichaam tot de koffer stevig tegen zijn reddingsvest zat en haalde hij zijn broekriem door de draagriem heen. De extra drijfkracht zou zijn kansen verbeteren en als alles goed ging zou hij zo ook zijn favoriete instrument redden. Jock Hume deed hetzelfde met zijn viool. Hij legde eerst een doek over de snaren om het hout te beschermen en liet de viooldemper in zijn zak glijden. Hij hield zijn hand even in zijn zak om zijn vingers te warmen, lang genoeg om zijn horloge te pakken en te kijken hoe laat het was. Het was 02.11 uur in de ochtend. De boeg van het schip lag nu helemaal onder water en het ijzige water sloeg de muzikanten tegen de dijnen. Ze liepen verder naar het achterschip, zodat ze er veilig af zouden kunnen springen.

Het zou echt iets voor Jock zijn geweest om aan te bieden als eerste te springen, en te schertsen dat het een duik in de Middellandse Zee zou lijken als je het vergeleek met een Schots riviertje in de zomer. Maar Hartley zal – tot het laatst een leider – voorop zijn gegaan, zijn vioolkoffer dicht tegen zich aan gedrukt zodat hij die niet kon verliezen tijdens zijn sprong. ‘Veel geluk, jongens,’ zal hij geroepen hebben. ‘Blijf dicht bij elkaar, dan hebben we meer kans.’

Ze hadden natuurlijk geen schijn van kans. Maar ze bleven wel bij elkaar.



Terwijl onze dappere bandleden zich bij de andere 1500 passagiers en bemanningsleden in het water voegen, moeten wij ons verhaal even onderbreken om te begrijpen wat er nu, in de laatste minuten van hun leven, met hen gaat gebeuren. In tegenstelling tot de bevindingen van twee officiële onderzoeken en de verklaringen die later in Halifax, Nova Scotia, werden afgegeven door dr. W.D. Finn, de provinciale lijkschouwer, zijn er die nacht heel weinig mensen verdronken. De meesten overleden aan onderkoeling. Enkele gelukkigen stierven bijna onmiddellijk aan wat bekendstaat als CSR, ‘*cold shock response*’. Charles Lightoller, de hoogste officier die de ramp overleefde, beschreef de ervaring van het te water raken als ‘door duizend messen gestoken worden’. Hij lag slechts heel kort in het water, maar het is duidelijk dat hij de dood door CSR heel nabij is geweest.

Twee wereldoorlogen hebben onze kennis over het effect van koud water op het menselijk lichaam vergroot: wetenschappers hebben gezocht naar manieren om de levens te redden van zee-lui en piloten die ‘in de plomp’ gevallen waren. De nazi’s paktten hun onderzoek aan met hun gebruikelijke precisie en meedoogenloosheid; ze bouwden experimentele koudwatertanks in concentratiekampen om exact te bepalen hoe lang het duurde voor iemand bij een bepaalde watertemperatuur en een bepaald lichaamsgewicht overleed. Er waren geen overlevenden onder degenen die voor het experiment werden uitgekozen, hun wachtte alleen een langzame martelende dood, geregistreerd door een stopwatch en een vinkje op een vel ruitjespapier.

In de jaren na de oorlog is verder onderzoek uitgevoerd. De levensverwachting in koud water wordt nu gemeten binnen zes temperatuurreksen, van het warmste water, 27 graden Celsius, tot het koudste, 0 graden Celsius en minder. De temperatuur van de Atlantische Oceaan zat die nacht helemaal onder aan de

overlevingsschaal: 2,2 graden onder nul. Een grafiek met de titel 'Verwachte overlevingstijd in koud water' vormde een simpele richtlijn voor de levensverwachting van de passagiers en bemanningsleden van de Titanic nadat die in het ijskoude water van de Atlantische Oceaan terecht waren gekomen. Binnen een kwartier zouden ze het bewustzijn verliezen. Tien minuten later zouden ze dood zijn.

Mensen die een ongeluk in koud water hebben overleefd, melden dat het contact met het koude water hun onmiddellijk de adem benam. Als je je eerste hap naar lucht onder water probeert te nemen, ben je meteen hard op weg te verdrinken. Slaag je erin je adem lang genoeg in te houden, dan vormt de dodelijke combinatie van gebrek aan zuurstof en de plotselinge temperatuurdaling een zware belasting voor je lichaam: oppervlakkige bloedvaten trekken samen, de hartslag versnelt, de bloeddruk stijgt en je gaat hyperventileren. Dit kan tot een acute cold shock response leiden – in feite een fataal hartinfarct. Dat is het beste waar je op kunt hopen. Dan kom je goed weg.

Als je twee minuten nadat je in het water bent gevallen nog leeft, raak je in het eerste stadium van hypothermie of onderkoeling. Je verliest het gevoel in je armen en benen, je lichaamstemperatuur daalt en je begint zo hevig te bibberen dat je tanden ervan klappen. Je pupillen worden wijder. Het slechtste dat je dan kunt doen is beginnen te zwemmen – daarmee verkort je de overlevingstijd tot wel 50 procent, omdat je lichaam veel sneller warmte verliest wanneer je beweegt. Uit angst dat ze mee omlaag zouden worden gezogen, probeerden alle Titanic-slachtoffers zo ver mogelijk bij het zinkende schip vandaan te komen. Ze beseften niet dat ze daarmee hun eigen dood bespoedigden.

Wanneer je met je duim je pink niet meer kunt aanraken, ga je het tweede stadium in. Je bewegingen worden langzamer en je raakt verward. De oppervlakkige bloedvaten trekken nog verder samen omdat het lichaam alles op alles zet om de vitale organen warm te houden. Lippen, oren, vingers en tenen worden blauw.

De polsslag daalt verder, maar de hartslag stijgt. De ademhaling wordt oppervlakkig en onregelmatig.

Stadium drie treedt in wanneer de lichaamstemperatuur tot onder 32° C daalt. Meestal stopt dan het bibberen. Bij 30° C verlies je het bewustzijn doordat het voor de overleving essentiële celmetabolisme stilvalt. De grote organen laten het afweten. De klinische dood treedt in bij 26° C, maar de hersendood volgt door de afgenomen celactiviteit pas later. Geen van de mensen die in het water lagen, leefde waarschijnlijk nog na 02.45 uur in de ochtend.



Het is moeilijk je twee levens voor te stellen die zo van elkaar verschilden als die van de Amerikaanse miljonair kolonel J.J. Astor en mijn grootvader Jock Hume, de zoon van een muzikleraar uit Dumfries. Het lot bracht hen die nacht echter samen, niet alleen doordat de laatste minuten van hun leven hetzelfde waren, maar ook door wat de twee mannen achterlieten. Want zowel Astors jonge echtgenote Madeleine als Jocks verloofde Mary Costin was zwanger; ze zouden allebei later dat jaar een kind ter wereld brengen dat zijn vader nooit zou kennen. De Titanic zou honderd jaar lang een duistere schaduw over beide families werpen.



Mijn moeder had een duidelijke jeugdherinnering aan een Ansichtkaart van de Titanic op de schoorsteenmantel van haar huis aan Buccleuch Street in Dumfries; die kaart heeft daar vele jaren gestaan. Van tijd tot tijd werd hij eraf gehaald om te worden afgevoerd of aan een bezoeker te worden getoond. Jock moet hem de ochtend van de tiende april vanuit Southampton gestuurd hebben, voordat het schip vertrok.

Jock wist pas sinds een week dat Mary zijn kind verwachtte, hoewel hij al wat langer vermoedde dat ze zwanger was. Mary

had hem het nieuws verteld op de avond voor hij naar het schip vertrok. Ze waren aan het sparen om in mei, wanneer de Titanic terug was van haar eerste reis, in de Greyfriars Church in Dumfries te kunnen trouwen, en Mary had zich gespannen afgevraagd hoe Jock het nieuws dat ze zijn kind verwachtte zou opnemen. Tot haar opluchting was hij net zo opgetogen geweest als zij.

De volgende ochtend, 9 april, ging Mary met Jock mee naar het station van Dumfries, waar hij de trein naar Carlisle moest nemen voor de reis naar Liverpool. Dat was het eerste deel van zijn reis naar Southampton, waar hij aan boord van de Titanic zou gaan. Ze waren nogal laat van huis vertrokken en moesten de laatste dertig meter hollen omdat ze de trein al hoorden aankomen. Jock sprong aan boord en sloot de deur toen de stationschef op zijn fluit blies. Ze kusten elkaar nog snel door het open raam terwijl de locomotief stoom opbouwde en toen de trein langzaam het station uit reed zwaaiden ze verwoed door een dik gordijn van rook en stoom. Het was de laatste keer dat ze elkaar zagen.

In Liverpool ging Jock meteen naar Lord Street, waar hij bij J.J. Rayner, de vaste kledingzaak voor de marine, zijn orkestuniform aangemeten kreeg en de knopen en epauletten van de White Star Line erop werden genaaid. Daarvandaan liep hij de korte afstand naar Castle Street, naar het kantoor van C.W. & F.N. Black, de muzikagenten die hem en de andere bandleden hadden gecontracteerd. Daar haalde hij een treinkaartje op voor het laatste deel van zijn reis naar Southampton. De firma Rayner had een afspraak met de gebroeders Black en zou de rekening voor Jocks uniform naar hen sturen. Daarna ging hij terug naar station Lime Street.

Jock nam een middagtrein naar Londen en kwam daar op tijd aan om de late trein van station Waterloo naar Southampton te nemen. Om tien uur die avond klopte hij aan op St Mary's Road 140 in Southampton, waar hij werd verwelkomd door mevrouw

King, de hospita. Ze had kamers voor vijf huurders, meestal bemanningsleden van de passagiersschepen. Jock was een van haar vaste klanten en mevrouw King was late gasten gewend. De volgende ochtend vroeg ging hij op ankerplaats 44 in Southampton aan boord van de Titanic; het wemelde al van de mensen in de haven. De band reisde op een tweedeklaskaartje en Jock kwam via de tweedeklasloopplank het schip aan de achterzijde binnen op het C-dek. Op het E-dek waren twee hutten beschikbaar gesteld voor de acht muzikanten.

Jock had het nooit eerder erg gevonden Mary achter te laten – in feite had hij een groot deel van de afgelopen twee jaar buiten Dumfries, spelend op passagiersschepen, doorgebracht en ze waren beiden gewend geraakt aan de scheidingen. Deze keer was het echter anders. Voor het eerst in zijn leven was Jock met zijn gedachten niet bij wat voor hem lag, maar bij wat hij achterliet. Normaal stuurde hij Mary pas een ansichtkaart of een brief wanneer hij zijn bestemming had bereikt, maar dit keer stuurde hij voor vertrek een kaart van de Titanic met enkele goedgekozen, geruststellende woorden erop.



De Astors gingen in Cherbourg aan boord van de Titanic, vergezeld door Astors lakei Victor Robbins, Madeleines dienstmeisje Rosalie Bidois en haar verzorgster Caroline Endres. Astors dierbare airedaletterriër Kitty, die ze mee hadden genomen naar Egypte, was ook bij hen.

Astor keek vast niet uit naar de ontvangst die hem en zijn jonge bruid Madeleine in New York wachtte. Het stel, dat enkele maanden op huwelijksreis was geweest, was het onderwerp van fascinatie en roddels sinds Astors tumultueuze scheiding van zijn vrouw Ava het jaar daarvoor, een echtscheiding die de society had gechoqueerd en verdeeld. Madeleine Talmage Force was met haar achttien jaar zevenentwintig jaar jonger dan haar echtgenoot en

een jaar jonger dan zijn zoon Vincent. Madeleine, volgens de *New York Times* ‘een tamelijk lang, gracieus meisje met bruin haar en sprekende, welgevormde trekken’, was nog maar net terug van de etiquetteschool toen ze onbedoeld aan Astor werd voorgesteld door haar ouders, die hem een geschikte, welgestelde partij vonden voor hun oudere dochter Katherine.

Astor was wel zo verstandig geweest tijd en afstand tussen zichzelf en zijn critici te scheppen terwijl hij Madeleine de wereld liet zien. Ze hadden diverse weken in Egypte en Frankrijk doorgebracht en hadden nu een van de meest luxueuze passagiershutten op het schip. De huwelijksreis was echter bijna voorbij; Madeleine was zes maanden zwanger en wanneer de Titanic in New York aanmeerde zou Astor de toorn van zijn familie, de afkeuring van zijn lasteraars en de kritische blikken van beleggers onder ogen moeten zien.

Zondag 14 april was een prachtige sterrennacht, koud maar heel helder en dat zal Jock vast herinnerd hebben aan de koude winternachten thuis in Dumfries en Galloway. Diverse overlevenden herinnerden zich later ontmoetingen met Jock en Astor, die voor het einde van de nacht allebei blij zouden geven van nog iets anders dat ze gemeen hadden... moed. Violet Jessop, een stewardess op het schip, kwam Jock voor het eerst tegen toen de band even pauze had tijdens het diner, dat door de hoornblazer van het schip elke avond om zes uur aangekondigd werd. ‘Hij was altijd zo gretig en levenslustig, die Jock,’ zei ze. ‘Hij riep met zijn rijke Schotse accent naar me dat hij ze “een echt deuntje, een Schots deuntje zou laten horen om het af te ronden”

Later die avond, nadat het bevel was gegeven om het schip te verlaten, passeerde ze de band toen de mannen zich met hun instrumenten de trap op haastten om aan dek verder te spelen. Jock zag bleek, vond ze. ‘We gaan nog even een deuntje spelen om ze een beetje op te vrolijken,’ zei hij tegen haar.

FIRST CLASS PASSENGER LIST

PER

ROYAL AND U.S. MAIL

S.S. "Titanic,"

FROM SOUTHAMPTON AND CHERBOURG

TO NEW YORK

(Via QUEENSTOWN).

Wednesday, 10th April, 1912.

Captain, E. J. Smith, R.D. (Commr. R.N.R.).

Surgeon, W. F. N. O'Loughlin.

Asst. Surgeon, J. E. Simpson.

Pursers { H. W. McElroy
 { R. L. Barker.

Chief Steward, A. Latimer.

Allen, Miss Elizabeth
Walton

Allison, Mr. H. J.

Allison, Mrs. H. J.
and Maid

Allison, Miss

Allison, Master
and Nurse

Anderson, Mr. Harry

Andrews, Miss Cornelia I.

Andrews, Mr. Thomas

Appleton, Mrs. E. D.

Artagaveytia, Mr. Ramon

Astor, Colonel J. J.
and Manservant

Astor, Mrs. J. J.
and Maid

Aubert, Mrs. N.
and Maid

Er deden tegenstrijdige verhalen de ronde over Astors laatste momenten, zoals er meningsverschillen waren over bijna alles wat er die nacht gebeurde. Maar diverse mensen zagen dat hij Madeleine

op beide wangen kuste voor hij haar in reddingsboot 4 hielp en daarna een stap terugdeed en naar haar salueerde. Het beste en waarschijnlijk meest accurate verslag is dat van kolonel Archibald Gracie, een van de laatsten die het schip verlieten, die een dramatisch ooggetuigenverslag schreef over de ondergang van het schip voordat hij een jaar later overleed aan de gevolgen van zijn blootstelling aan het koude zeewater. Kolonel Gracie hielp Astor om Madeleine over de een meter twintig hoge reling in een reddingsboot te tillen:

Haar echtgenoot hield haar linkerarm vast terwijl we haar voorzichtig overdroegen aan Lightoller (Charles Lightoller, tweede officier), die haar in de boot neerzette. Er volgde een dialoog tussen kolonel Astor en de officier, waarvan ik elk woord met grote belangstelling aanhoorde. Astor stond dicht bij me in het aangrenzende raamkozijn, links van het mijne. Hij boog zich over de reling en vroeg Lightoller permissie om aan boord te komen om zijn vrouw te beschermen, wat me gezien haar conditie een redelijk verzoek leek, maar de officier kende zijn plicht en gehoorzaamde de bevelen. Niet wetend dat hij de miljonair voor zich had antwoordde hij: 'Nee, meneer, er mogen geen mannen in de boten voordat alle vrouwen zijn ingeladen.' Kolonel Astor maakte geen tegenwerpingen, maar accepteerde de weigering dapper en gelaten en vroeg alleen naar het nummer van de boot, zodat hij zijn vrouw later terug zou kunnen vinden voor het geval hij ook gered werd. 'Nummer 4,' luidde Lightollers antwoord. Meer werd er niet gezegd.

Het schijnt dat kolonel Astor vervolgens benedendeks ging om zijn airedaletterriër Kitty uit de kennel te halen. Madeleine heeft in het openbaar nooit iets losgelaten over wat er die nacht gebeurde, behalve dat toen reddingsboot 4 wegvoer van het zinkende schip

de band nog steeds speelde en dat Kitty die over het dek heen en weer rende het laatste was dat ze zag.

Van de 1497 passagiers en bemanningsleden die die nacht stierven, werden meer dan 1000 mensen nooit teruggevonden; hun lichamen waren voor altijd verdwenen, hun families, dierbaren en vrienden bleven voor altijd onwetend en hadden geen lichaam om bij te rouwen.

De lijken van drie van de acht bandleiden werden echter wel teruggevonden en – nog opmerkelijker – ze werden bij elkaar gevonden. Tijdens de op de ramp volgende acht dagen en nachten werden ze – overeind gehouden door hun reddingsvesten van kurk, Hartleys vioolkoffer nog steeds stevig tegen zijn borst gebonden – door de wind en door stromingen veertig mijl van de laatste rustplaats van de Titanic weggevoerd.

We zullen nooit weten hoe ze dat in de laatste minuten van hun leven, verdoofd door de kou, voor elkaar hebben gekregen, en hoe of wanneer de andere vijf weggleden van de rest van de band. Maar op 23 april hadden de drie dode bandleiden een rendez-vous met een schip dat op zijn eigen manier al net zo opmerkelijk was als de Titanic: de kabellegger Mackay-Bennett. Een van die drie was mijn grootvader Jock.