



**Vlaamse vereniging  
tot het behoud**

**van  
historische vaartuigen vzw**

[www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be)

Nieuwsbrief 31 mei 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

Maasland voor L'Anker  
(Lanklaar) - 4 en 5/7/2009

Tilburg te water  
1-2/8/2009

Temse in de Wolken  
m.o.m. de Boelwerf  
23-24 /8/2009

Open Monumentendag  
Zennegat "Zorg" - 13/9/2009

Boom jaarmarkt - 9-12/10/2009

Leden die met hun vaartuig aan  
een evenement willen deelnemen  
melden zich best nog even aan bij  
het bestuur.

### Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,  
motorsleepboot Odilia  
(voorzitter),  
0(032)478 38 38 45

Christophe Faijs,  
klipperboot Souvenir  
(secretaris)  
0(032)484 78 81 97

Evarist van Camp,  
bakdekkruiser The Old Lady  
(penningmeester)  
0(032)494 63 99 42

Robin Capiaux,  
motorsleepboot Kobbe  
(ledenadministratie)  
0(032)476 21 76 58

E-mail:

[info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)

Fortis: 001-3919876-85  
IBAN BE89 0013 9198 7685  
BIC GEBABEBB

Beste leden,

Onze varende leden zijn ongetwijfeld druk in de weer geweest om hun boten in topvorm te krijgen voor het zomerseizoen. Enkeligen hebben al deelgenomen aan het evenement in Boom (waar nog wat verbeterpunten zijn), ook zijn onze leden weer goed vertegenwoordigd tijdens Oostende voor Anker, elk jaar toch weer een hoogtepunt in het evenementenseizoen.

Open Monumentendag komt ook steeds dichterbij, we gaan van de gelegenheid gebruik maken om de ligplaatszone voor varend erfgoed aan het Zennegat officieel te openen op zaterdag 12 september, meer info volgt later wel. We willen wel nogmaals onze leden oproepen ons een seintje te geven indien ze materiaal hebben dat kan tentoongesteld worden in het kader van het thema "zorg" (in ons geval onderhoud en restauratie).

Evarist, onze penningmeester, heeft enkele grote rechthoekige vlaggen laten maken met ons logo en onze naam erop voor de grote vaartuigen. Er zijn er enkele bij hem te koop aan € 60 per stuk. We houden er zelf twee voor de club voor onze promotie op evenementen enz. Evarist heeft ook steeds de wimpels in twee formaten aan boord. Nood aan bevlaging en The Old Lady is in de buurt - sla je slag!

Onze secretaris Christophe zal in de komende tijd de website opfrissen, en we bekijken de door de leden gestelde vraag naar een digitaal forum.

Op 11 mei vond in het clubhuis van de SRNA op linkeroever een bijeenkomst plaats van Antwerpse erfgoedverenigingen en havenbedrijven om het watererfgoedmanifest, dat op de studiedag van 25 mei werd ondertekend, voor te bereiden. Hierbij was ook de VVBHV vertegenwoordigd om de ligplaatsproblematiek in dat manifest te laten opnemen."



Watererfgoed Vlaanderen organiseerde op 25 mei een geanimeerde studiedag in de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen rond het Antwerps watererfgoed waar ondergetekende nog eens de problematiek rond ligplaatsen voor varend erfgoed heeft aangekaart. De mogelijkheden die Antwerpen heeft om hier een oplossing voor te bieden werden hier besproken.

Onze volgende bestuursvergadering is gepland voor 4 juli, voor degenen die dan al aan het rondvaren zijn: geniet er met volle teugen van!

Namens het bestuur, uw voorzitter,

Dirk Ramakers

## Brand aan boord.

Hoe te voorkomen.  
door Wim van de IJtunnel 1



Vorige keer schreef ik wat over brandpreventie en brandblussers.  
Nu gaan we proberen de elektrische installatie aan boord iets veiliger te krijgen.

In Amerika is een onderzoek geweest naar aanleiding van scheepsbranden, en het bleek dat 53% van de branden aan boord iets te maken te hebben met de elektrische installatie.

Op veel jachten kan je tegenwoordig omvormers vinden, soms ook combi's (een combinatie van voltage omvormer en acculader).

Dit zijn fijne apparaten, die het niveau van comfort op een schip kunnen verhogen, omdat je bv. een 230 volt haarföhn of een koffiezetapparaat erop kan aansluiten. Ook zijn deze 230 volt apparaten veel goedkoper dan die van 12 of 24 volt. Bij ons aan boord staat er zelfs een 3,5 kg wasautomaat op aangesloten. Heerlijk die luxe van thuis op het water!

Doordat je van 12 naar 230 volt gaat omvormen lopen er vanuit de accu's hoge stromen, en het is juist rond die accu's waar het fout kan gaan. Stel: je hebt een waterkoker van 230volt/1850 Watt. Om vanuit de accu's deze energie te halen, gaan er hoge stromen lopen.  $1850 : 12 = 154$  Ampère. Dit is veel, als je je realiseert dat je met deze stroomsterkte 5 mm staal kan lassen.



Het is dus niet alleen van belang dat de kabels naar de omvormer van voldoende dikte zijn, maar ook dat ze goed zijn afgezekerd. Kan de omvormer meer leveren, bv. 2000 Watt dan moeten wij daar op afzekeren.  $2000 : 12 = 166,6$  Ampère. Wat voor een draaddikte hoort daar dan bij? Dit zou als vuistregel  $166,6 : 3 = 55,5$  mm<sup>2</sup> zijn maar deze draaddikte bestaat niet dus gaan wij een maatje dikker. Om geen warmte-ontwikkeling te krijgen komen wij dan uit op 75 mm<sup>2</sup>. En daar gaat het soms fout! Dikke kabel is duur, maar als je op een schip de lamp zachter ziet branden als de waterkoker aan wordt gezet, dan weet je dat het fout zit.

Een te dunne stroomdraad geeft vooral bij gelijkstroom onnodig spanningsverlies en is door warmte-ontwikkeling gevaarlijk. Een zeker verlies is niet te vermijden, elke stroomdraad heeft weerstand. De toe te passen dikte van stroomdraden is te berekenen, waarbij je bijvoorbeeld uitgaat van een acceptabel verlies van rond de 5%. (Het classificatiebureau Germanischer Lloyd spreekt over maximaal 5% voor navigatieverlichting en 7% voor overig gebruik).



Enkele richtlijnen:

- Kies de kabels zo dik dat ze de zwaarste verbruiker aankunnen.
- De zekering bij de bron kiezen wij zo zwaar, dat de kabel voldoende is beveiligd.
- De hoofdzekering moet binnen 20 cm van de accu zijn.
- De polen van de accu moeten zijn geïsoleerd zijn. (Ter illustratie: bij mij brak ooit een stuurketting. Doordat deze op de pluspool viel, was die in een mum van tijd weggesmolten. Een ware explosie van gesmolten lood in de motorruimte. Nu staan de accu's in een geventileerde kist met deksel.)
- De accu's moeten stormvast zijn opgesteld. (Een accu die los staat kan gaan schuiven en sluiting maken.)
- Zorg dat de omvormer goed geventileerd opgesteld staat. Een omvormer van een gerenommeerd merk heeft een rendement van < 90%, dus bij een verbruik van 2000 Watt komt er 200 Watt aan warmte vrij. Ook mag de opstelplaats niet warmer zijn dan 40 °C.

- Kies de huishoudaccu's zo groot dat ze aan de ene kant de maximaal gevraagde stroom kunnen leveren en aan de andere kant tussen de laadbeurten niet meer als 50% worden ontladen. Een gewone loodaccu kan in zijn levensduur bv. 1000 ontladingen hebben van 10% en maar enkele van meer dan 50%.
- Kies de acculader tussen de 10 en 20% van de accu inhoud. Dit scheelt laadduur en opwarming van de accu's, en dus bijvullen van gedistilleerd water.
- Ventileer de accu's voldoende zodat er geen knalgas kan ophopen. Nog mooier is het gebruik van onderhoudsvrije, gel of agm accu's. Hier komt nauwelijks knalgas vrij. Pas dan wel de acculader hierop aan.

Met behulp van het bijgevoegd excel-bestand kun je berekenen hoe dik je stroomkabels moeten zijn.

Hieronder vind je een voorbeeld. Veel succes ermee!

De draadlengte is de afstand van de verbruiker (lampje koelkast etc) tot de zekering  
 De spanning is de spanning die u aan boord gebruikt (meestal 12 Volt)  
 Het vermogen kunt u meestal wel vinden op het apparaat of lampje

U dient uw gegevens in te vullen in de groen gekleurde vakjes.

Voer de draad lengte in meters in	10 meter
Voer de spanning in	12 Volt
Voer het vermogen in	1000 Watt
Stroomsterkte =	83,33333 Amp
Draaddikte in mm <sup>2</sup> =	48,61111 mm <sup>2</sup>

met toestemming van de auteur

Groeten van Wim, IJtunnel 1

## Van het ledenfront,

Welkom nieuwe leden :

Weltevreden



Eigenaar: Pieter Harms  
 Type: boeieraak  
 Werf: Duivendijk, Krimpen aan de IJssel (NL)  
 Bouwjaar: 1909  
 Afmetingen: 14,80 x 4,40 x 0,80 m  
 Motor: 6 cil DAF 575, 100 pk, min. 1800 toeren  
 Bouwjaar motor: 1970  
 Keerkoppeling: Paragon  
 Laadvermogen: 40 ton  
 Ligplaats: Lommel



De Weltevreden is, volgens de eigenaar, de laatste nog varende boeieraak in België, en dus een uniek schip. We zijn dan ook blij haar te mogen verwelkomen als nieuw lid. Ze is bij Pieter – een oud-schipper - in goede handen en heeft pas een complete renovatie ondergaan.

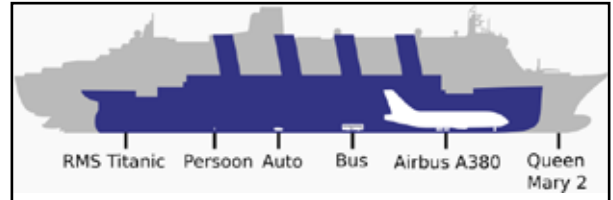


# RMS Titanic

Bron: wikipedia

Tijd voor weer een klein stukje geschiedenis, dit keer over misschien wel het bekendste schip ooit – de RMS Titanic. Zij was de tweede in een reeks van drie schepen die tussen 1907 en 1914 gebouwd werden door de Britse rederij White Star Line. Ze moesten groot (brutoregister tonnage 45.000 ton) en tegelijk snel (ongeveer 21 knopen of 39 km/u) worden. Bedoeling was de grote stroom aan passagiers tussen Europa en Amerika te kunnen verwerken. De drie werden als Royal Mail Ship ook gebruikt voor het transport van post over zee. Op deze manier was de rederij ook verzekerd van een vast inkomen.

Bij de plannen voor de RMS Titanic en haar zusterschepen Olympic en Gigantic (later Britannic) werd veel aandacht besteed aan de luxe in de eerste klas en minder aan de snelheid van de reis. Dit is terug te vinden in de inrichting van de eerste klas, met grootse suites, prachtige rook- en eetkamers, sportzalen, een zwembad, een ruime bibliotheek en een speciaal voor de eerste klas gereserveerd promenadedek. Een groot aantal luxecabines is ingericht door de Koninklijke Nederlandsche Meubelfabriek H.P. Mutters en Zoon uit Den Haag. In schril contrast met deze luxe stonden de kleine, bijna Spartaanse hutten in derde klas (tot wel vier stapelbedden in één klein verblijf). De meeste passagiersschepen in die tijd waren echter ingericht met grote gemeenschappelijke slaapzalen, waardoor de hutten als zeer comfortabel werden ervaren. In tegenstelling tot de passagiers in eerste klas, die een ruime keuze aan verblijven en tijdsbestedingen hadden, beschikten de passagiers in derde klas alleen over een zit- en rookruimte en een open ruimte in de boeg. Buiten was een klein gedeelte beschikbaar aan de boeg en op het gemeenschappelijke dek.



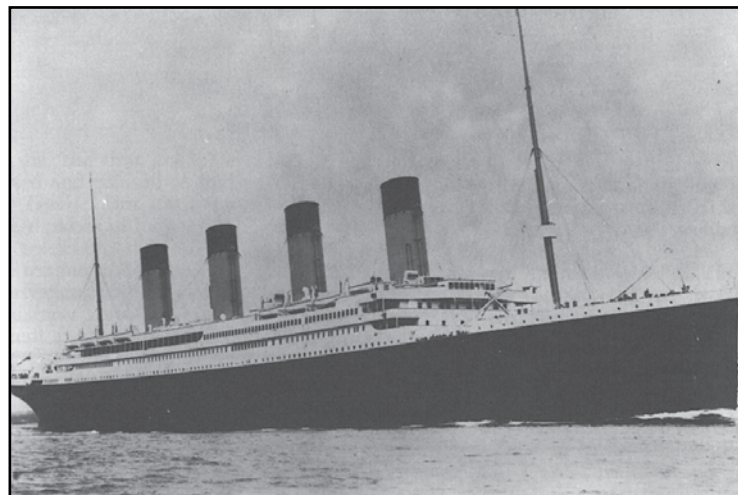
## De bouw

Op 31 maart 1909 vond in Belfast, op de werf Harland and Wolff, de kiellegging van de RMS Titanic plaats. Twee jaar later, op 31 mei 1911, werd ze te water gelaten zonder scheepsdoop, zoals gebruikelijk bij White Star Line. Kostenplaatje: 1,5 miljoen pond, omgerekend ongeveer 350 miljoen euro (huidige waarde). Bij de tewaterlating was het schip het grootste ter wereld: 269,04 meter lang, 28,19 meter breed, 56 meter hoog (onderkant kiel tot bovenkant schoorsteen) en 10,54 meter diepgang. Het schip werd voortgestuwd door vier-cilinder stoommachines (quadruple-expansiemachines) en één stoomturbine. Deze machines verbruikten ongeveer 630 ton kolen per dag. In de bunkers kon ruim 8000 ton kolen worden opgeslagen.



*Een stoommachine uit de Titanic, op de werf in Belfast*

De veiligheidsuitrusting van de Titanic wekte veel belangstelling. Het schip gold als “een technisch wonder”. Het ruim was verdeeld in 17 compartimenten, en hier tussen waren volautomatisch sluitende waterdichte deuren geplaatst. Hiermee werd het schip door de media en de rederij bestempeld als “praktisch onzinkbaar”. Aan het begin van de bouw was het bovenste dek voorgesteld als sloependek voor 64 reddingsloepen. De algemeen directeur van de rederij, Bruce Ismay, vond de helft echter ook voldoende, om een beter uitzicht te waarborgen (het bovenste dek moest immers dienst doen als promenadedek voor de eerste klas). Bovendien mochten de passagiers niet bezorgd worden door het zien van zoveel reddingsloepen. Uiteindelijk werd voorzien in 20 sloepen (16 gewone en 4 opvouwbaar). Een kleine rekensom toont aan dat er, om alle passagiers aan boord te kunnen redden, minstens 63 reddingsloepen aanwezig moesten zijn. Wettelijk kon de Titanic echter volstaan met de voorgenomen 20 sloepen, omdat de wet uit 1894 niet het aantal passagiers, maar het tonnage van het schip voorop stelde. Voor schepen met een brutoregister tonnage van meer dan 10.000 ton (in die tijd het grootst denkbare) werden 962 plaatsen voorgeschreven; dit aantal mocht echter verminderd worden als een schip beschikte over waterdichte schotten. In het geval van de Titanic voldeed het schip al aan de wettelijke normen als het voorzag in reddingsloepen voor 756 personen, terwijl de maximale capaciteit van het schip 3300 personen was (passagiers en bemanning).



*de Titanic*

## De eerste reis

De prijzen voor een overtocht begonnen bij \$ 36 in derde klas, \$ 66 in tweede klas en \$ 125 in eerste klas. Een verblijf in een van de grootste suites kostte je ruim \$ 4000. Ter illustratie: in die tijd kon je een huis kopen voor minder dan \$ 1000. De eerste reis had enkele zeer prominente gasten onder de passagiers, onder meer de industrieel Benjamin Guggenheim en de familie Straus, eigenaren van het warenhuis Macy's. In eerste klas verbleven ook een prominente Nederlander en twee Belgen: de directeur van het passagebureau van de Holland Amerika Lijn (J. George Reuchlin jr.), een diamantair uit Antwerpen (Jacob Birnbaum) en een cabaretzangeres uit Elsene (Bertha Mayné). Verder waren er nog één Belgische passagier in tweede klas, en 22 Belgische emigranten in derde klas.

De bemanning was verdeeld in twee groepen: zij die voor de passagiers zorgden en zij die voor het schip zorgden. In die laatste categorie vielen onder andere de ingenieurs en technici, maar ook de stokers en de kolenstampers. Onder de bemanning waren twee Nederlanders (een voorsnijder in het restaurant, en een stoker) en drie Belgen (twee muzikanten en een ober).

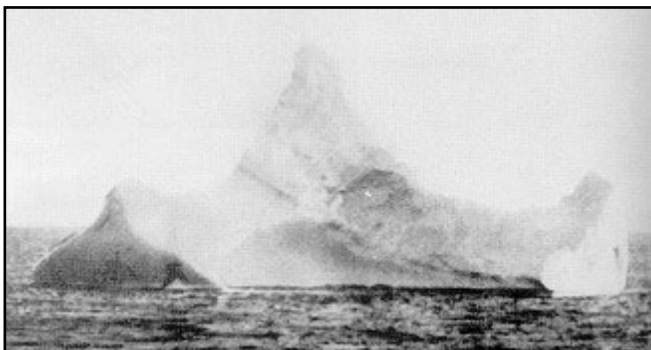


Vlak voor het vertrek uit Southampton in april 1912 was slechts ongeveer de helft van de capaciteit benut. Een van de redenen was de langdurige kolenstaking. Bovendien was tien maanden eerder het zusterschip de Olympic volgeboekt vertrokken, en de Titanic onderscheidde zich slechts van dit schip door de titel "grootste schip ter wereld". De Titanic begon zijn eerste reis van Southampton naar New York op woensdag 10 april 1912, met kapitein Edward John Smith. Het zou zijn laatste reis als kapitein worden, voor zijn pensioen. Kort na 12 uur vertrok het schip uit de haven in Southampton, en in de vroege avond meerde ze af in Cherbourg, Frankrijk. Hier kwamen nog eens 274 passagiers aan boord en verlieten ook een twintigtal mensen het schip. Zij waren enkel aan boord gestapt om de overtocht naar Frankrijk te kunnen maken.

Op 11 april ankerde het schip voor Queenstown, Ierland (het huidige Cork). Hier kwamen vooral emigranten aan boord, zij reisden derde klas. Nu was het schip met in totaal 2223 opvarenden voor tweederde vol. Na de middag vertrok het schip richting New York via de traditionele Noord-Atlantische route. Het schip voer een ietwat zuidelijkere koers om de ijsvelden in het noorden te vermijden. Het ijsgebied in het zuiden was echter, net als voorgaande jaren, vele malen groter. Dit hadden de kapitein en zijn officiers moeten weten. Er waren immers over de radio genoeg meldingen geweest van gevaarlijke ijsbergen. Het vermoeden is echter dat de eigenaar van de rederij, Bruce Ismay, bij de kapitein aandrong op een zo groot mogelijke snelheid, om onverwacht snel in New York aan te komen en zo nog meer opzien te baren.

## De botsing met de ijsberg

Op 14 april rond 23.40 uur luidde de matroos in het kraaiennest, Frederick Fleet, de alarmbel drie keer toen hij direct voor het schip een ijsberg waarnam. Hij gaf de waarschuwing telefonisch door aan de brug, waar zesde stuurman James Paul Moody opnam. Niet veel later bemerkte Fleets collega Reginald Lee dat de Titanic al draaide, omdat eerste stuurman Murdoch de ijsberg al eerder ontdekt had en bezig was met een uitwijkmanoeuvre. Desalniettemin was de afstand tot de ijsberg te klein om succesvol uit te wijken. De Titanic ramde op volle snelheid met de voorste stuurboordzijde de bijna 300 000 ton zware ijsberg.



*Waarschijnlijk de bewuste ijsberg*

Het gevolg was een reeks van beschadigingen aan de romp, die liepen van de boeg tot aan het draaipunt, ergens tussen het vijfde en zesde waterdichte schot. De Titanic was ontworpen met een reservedrijfvermogen om met maximaal vier volle compartimenten te blijven drijven. Omdat in de voorste zes compartimenten water naar binnen stroomde, zou dit onherroepelijk leiden tot het zinken van het voorste gedeelte van de Titanic. Er waren nog geen eisen gesteld om de waterdichte schotten door te trekken tot boven de waterlijn, en dus stroomden de compartimenten één voor één vol. Terwijl de voorste vijf compartimenten snel volliepen, werd geprobeerd om dat proces in het zesde compartiment te vertragen door het water eruit te pompen. In het eerste uur stroomde tussen de 22 000 en 25 000

ton water het schip binnen. In het volgende uur drong nog eens 6000 ton water naar binnen. Toch vonden op dat moment steeds meer kleinere overstromingen plaats in niet-waterdichte openingen in het schip, zoals patrijspoorten, luchtschachten en laadluiken in de onder de waterlijn gelegen boeg. Dit versnelde het zinkproces aanzienlijk.

Nadat de omvang van de schade opgenomen was en scheepsontwerper Thomas Andrews concludeerde dat het schip zou zinken, gaf kapitein Smith de marconisten om 00.15 uur het bevel om noodoproepen naar andere schepen te verzenden. Het dichtstbijgelegen schip was de Carpathia, dat binnen vier uur ter plaatse zou kunnen zijn. Nadat meerdere bemanningsleden in de verte lichten van een schip meenden te hebben gezien, werd om 00.45 uur verzocht om met behulp van vuurpijlen contact met het schip op te nemen; een antwoord bleef echter uit. De oproep van de kapitein om de reddingsvesten aan te doen, werd door de meeste passagiers in eerste klas als overdreven ervaren.

De eerste reddingssloep werd om 00.45u – ruim een uur na de aanvaring - te water gelaten. Officieren en bemanningsleden werd uitdrukkelijk verzocht de evacuatie als een soort “oefening” uit te leggen aan de passagiers, om te voorkomen dat er paniek zou ontstaan: men bleef er echter op aandringen om de reddingsvesten aan te doen. Officieel gold de regel “vrouwen en kinderen eerst”, maar meestal was het van belang op welke plaats van het schip men zich bevond of in welke klas men reisde. Zo hielden de officieren die de reddingssloepen moesten bezetten er elk andere regels op na. De tweede stuurman aan de bakboordzijde liet bijvoorbeeld principieel geen mannen toe, zelfs wanneer daartoe een nauwelijks gevulde boot te water werd gelaten. Van de 1178 plaatsen in de reddingssloepen werden er slechts 823 benut (waarbij ook nog eens komt dat sommige mensen overleden in de sloepen). Uiteindelijk zouden in totaal 705 mensen de ramp overleven. Ondanks de capaciteit van gemiddeld 65 passagiers per sloep, werden sommigen voor de helft bezet. Men geloofde niet dat de sloepen stevig genoeg waren voor zulke grote aantallen mensen. Daar kwam ook nog eens bij dat er geen enkele keer op evacuatie werd geoefend, zelfs de bemanningsleden wisten meestal niet in welke boot ze waren ingedeeld. Daardoor zaten er in één boot te veel mensen, in een andere juist te weinig. Bovendien zag de Titanic er op dat moment nog betrouwbaar

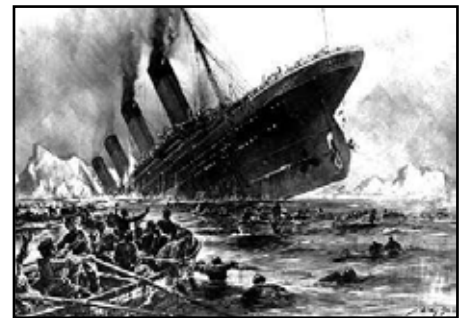


en stabiel uit, en geloofden de meeste opvarenden dat zij aan boord van het schip beter af waren dan in een klein reddingssloepje. Mogelijk droeg ook het orkest bij aan het beperkte gevaarbewustzijn. De acht muzikanten, waarvan niemand de ramp overleefde, speelden op verzoek van de scheepsleiding op het dek Ragtime-muziek om te voorkomen dat er paniek zou ontstaan. Pas toen duidelijk werd dat het schip zou zinken en er nog weinig reddingssloepen over waren, brak paniek uit onder de bemanning en de passagiers. De laatste sloepen die te water werden gelaten zaten dan ook met meer dan 70 personen overvol.

*Opvouwbare reddingssloep D*

De laatste reddingssloep, opvouwbare sloep D, verliet de Titanic om 02.05 uur. Hoewel de marconisten van hun plichten waren ontslagen, zonden zij nog enkele minuten lang berichten uit. Tegen 02.10 was ketelruim 4, het zevende waterdichte compartiment vanaf de boeg gezien, compleet met water gevuld. Ongeveer 40 000 ton water drukte de boeg naar beneden. Het water bereikte bijna de scheepsbrug en begon op het dek te stromen. Rond deze tijd werd ook ketelruim 2 ontruimd vanwege het instromende water, brak de voorste schoorsteen af, en stortte deze in het water waarmee hij een aantal mensen verpletterde. De hellingsgraad in de boeg nam extreme vormen aan en normaal werk in de ketel- en machineruimten was onmogelijk.

Toch wist hoofdwerktuigkundige Joseph Bell samen met zijn stokers en 34 werktuigkundigen en technici in het schip tot ver voor het definitieve zinken de stroomgeneratoren en de pompen draaiende te houden. Het zinkproces werd met behulp van de pompen aanzienlijk vertraagd, waardoor men aan dek meer tijd had om de reddingssloepen te water te laten. Om 01.15u kregen de machinisten het bevel de reddingsvesten aan te doen en zich aan dek te begeven. Zij bleven echter achter omdat zij te horen kregen dat de boot die op dat moment te water werd gelaten, de laatste was, en gingen met het schip ten onder. Ook 35 technici aan boord overleefden de ramp niet.



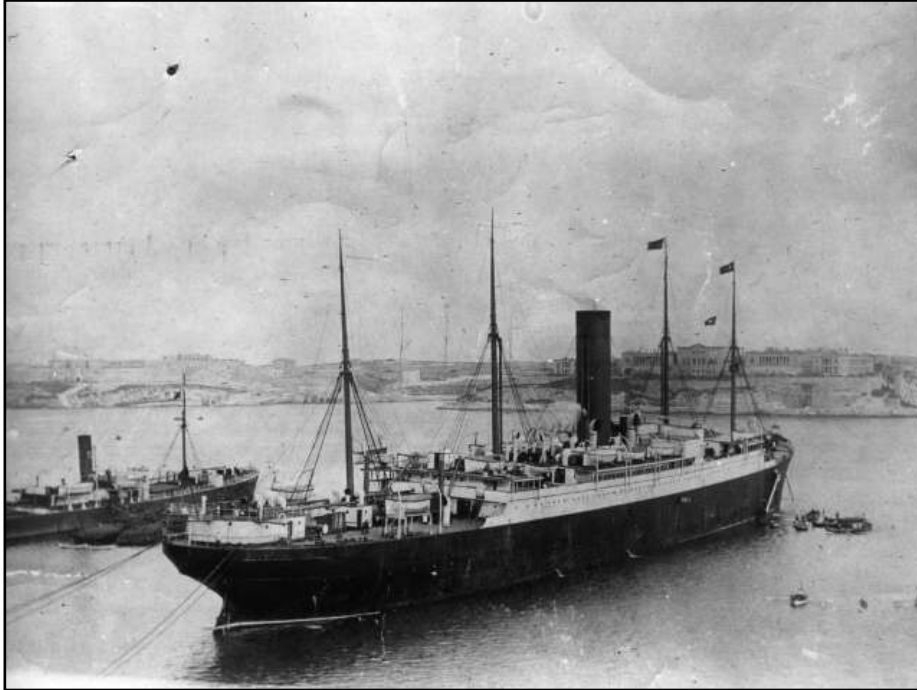
Rond 02.18 uur bereikte het zinkproces zijn hoogtepunt: door de onevenredige verdeling van het water over het schip, werd een enorme kracht uitgeoefend op het voorste gedeelte van de Titanic, waardoor het schip doormidden brak. Even daarvoor werd het scheepsnet verbroken door een algemene kortsluiting en vielen alle lichten op het schip uit. De boeg lag na de breuk compleet onder water, terwijl de achtersteven opnieuw omhoog werd getrokken en uiteindelijk tegen 02.20 uur naar de ruim 3800 meter diepe bodem van de oceaan zonk.

1522 van de ruim 2200 passagiers en bemanningsleden kwamen om het leven, onder wie kapitein Smith. Thomas Andrews deed geen moeite van boord te komen en ging samen met zijn ontwerp ten onder. Ook Benjamin Guggenheim en de familie Straus overleefden de ramp niet. De Nederlanders aan boord van de Titanic (één passagier en twee bemanningsleden) kwamen allen om het leven. Van de 25 Belgische passagiers, waarvan er twee in de eerste klas zaten, één in de tweede klas en de overigen in de derde klas, overleefden slechts zeven de ramp. De drie Belgische bemanningsleden kwamen om.



## De redding

Na de ondergang moesten de mensen in de sloepen nog ongeveer twee uur wachten voordat ze aan boord van de Carpathia konden worden genomen. In de nacht van de ramp was het zeer koud, en de watertemperatuur lag onder het vriespunt. De meeste slachtoffers stierven daarom aan onderkoeling. Kapitein Arthur Rostron van de Carpathia arriveerde om 04.10 uur 's morgens op de plaats des onheils. Hoewel in de reddingssloepen nog ruim honderd plaatsen vrij waren, keerde alleen bakboordsloep 4 terug naar de rampplek. Zij kon slechts vijf overlevenden redden, waarvan er later nog twee in de boot stierven. Tegen 03.00 uur, ongeveer 40 minuten na de ondergang van de Titanic, verstomden de laatste hulpkreten uit het water. Ondertussen keerde ook bakboordsloep 14 terug naar de rampplek, nadat eerst de passagiers van deze sloep naar de bakboordsloepen 4, 10, 12 en opvouwbare sloep D



waren overgeplaatst om meer plaats te maken voor eventuele overlevenden. Er werden nog vier mensen gered, die zichzelf in leven wisten te houden met drijvende onderdelen in het water. Volgens de onderzoeksberichten overleefden slechts 705 mensen de ramp. De meeste slachtoffers vielen onder de bemanning en de passagiers in derde klas. De beroemdste overlevende was directeur Bruce Ismay, die uit het ijskoude water werd gered. Waarschijnlijk heeft hij een belangrijke bijdrage aan de ramp geleverd, maar zij die er meer over hadden kunnen vertellen, zijn allen omgekomen.

*Carpathia*

## Gevolgen van de ramp

Toen op 24 april 1912 de Olympic zou vertrekken uit Southampton, gaven de stokers te kennen dat ze niet meer op een schip wilden varen dat niet over een toereikend aantal reddingssloepen beschikte. De reis met de Olympic werd daardoor afgelast. De ramp, die de ondergang van de Titanic betekende, leidde op 12 november 1913 tot de eerste SOLAS-conferentie (First International Conference on the Safety of Life at Sea; Eerste Internationale Conferentie over de Veiligheid van Leven op Zee). Direct na de ondergang van de Titanic volgde van 19 april 1912 tot 25 mei 1912 een 17 dagen durend onderzoek van de Amerikaanse Senaat waarbij meer dan 82 getuigen van de scheepsramp werden ondervraagd. De Britten stelden daaropvolgend een eigen onderzoekscommissie aan, die tussen 2 mei 1912 en 3 juli 1912 de ramp onderzocht en 97 getuigen ondervroeg.

Uit de onderzoeken concludeerde men dat de Titanic met een te hoge snelheid door het gevaarlijke water had gevaren, dat in de reddingssloepen slechts plaats was voor de helft van de opvarenden, en dat de Californian (het schip dat ten tijde van de ramp in de buurt was) geen mogelijkheid had om ter hulp te schieten, aangezien hun marconist op dat moment sliep. Deze gegevens leidden tot een lange lijst van nieuwe voorschriften. Voortaan moest voor iedere opvarende een plaats beschikbaar zijn in een reddingssloep, en zou men voor vertrek moeten kijken of dit ook daadwerkelijk het geval was. Verder moeten schepen sindsdien continu een marconist beschikbaar hebben.



## Het wrak

In de zomer van 1985 was Robert Ballard aan boord van het Franse onderzoeksschip Le Suroit. Dit schip maakte gebruik van sonar om het wrak van de Titanic op te sporen. Toen het Franse schip werd teruggeroepen, stapte Ballard over naar een schip van de Woods Hole Oceanographic Institution: de Knorr. Deze reis werd gefinancierd door de Amerikaanse marine. De geheime missie was het zoeken naar het wrak van de USS Scorpion, een atoomonderzeeër die vlakbij gezonken was. Naderhand was Ballard vrij om de Titanic te zoeken. De Knorr arriveerde op 22 augustus 1985 op locatie en liet een op afstand bedienbare onderwaterrobot te water. Hiermee werd als een bezem over de zeebodem geveegd om eventuele resten bloot te leggen. In de vroege ochtend van 1 september 1985 werden veranderingen opgemerkt aan de zeebodem. Aanvankelijk zagen ze gaten, alsof het kraters waren van inslagen. Uiteindelijk zagen ze een ketel en later de romp zelf.

Het team van Ballard inspecteerde de buitenkant van het schip en nam waar dat de Titanic in tweeën was gebroken en dat de achtersteven er slechter aan toe was dan de rest van het schip. Aanvankelijk wilde Ballard de exacte locatie geheim houden. Hij beschouwde het wrak als een graf en wilde voorkomen dat er van het schip geroofd zou worden.



Op 12 juli 1986 keerde Ballard terug om de eerste uitgebreide studie van het schip te maken. Deze keer had Ballard een kleine onderzeeboot bij die zeer diep kon duiken met een kleine bemanning, en een onderwaterrobot die door kleine openingen paste om zo binnen in het schip te kunnen kijken. Er konden gedetailleerde foto's worden genomen.

*Officiersverblijf*

Drie grote scheepsdelen (de boeg, een middenstuk en het achterste gedeelte) liggen op de zeebodem, omgeven met andere scheepsresten. Tussen de boeg en het achterste gedeelte liggen over een lengte van 600 meter nog meer resten. De boeg is, met uitzondering van de brug, relatief goed gespaard gebleven. Het achterschip daarentegen is door het snelle zinken geïmplodeerd en bij het neerkomen op de zeebodem zwaar beschadigd. De imposante kroonluchters in de grote zalen van de eerste klas zijn nagenoeg intact, net als borden, spiegels en houten panelen aan de muren.

Over de rechten op de wrakstukken wordt tot op heden gestreden. Een van de delen van de Titanic is tentoongesteld in het scheepvaartmuseum in Greenwich, Engeland, andere stukken worden in Frankrijk bewaard. In totaal zijn 5500 objecten van de Titanic geborgen.

*Hier hing ooit het roer van het schip*







### **Persbericht 15.05.2009 van Etienne Schoupe, Staatssecretaris voor Mobiliteit:**

#### **“ Dubbele marifoon niet meer nodig in pleziervaart ”**

Pleziervaarders op de binnenwateren zijn vandaag verplicht om twee marifoons (= mobilifoon op het water) aan boord te hebben. Etienne Schoupe (CD&V), Staatssecretaris voor Mobiliteit, heeft echter aan zijn administratie de opdracht gegeven om de wetgeving op de dubbele marifoonplicht te wijzigen. Deze wetgeving zorgt namelijk voor heel wat verwarring in de sector van de pleziervaart.

De wijziging bestaat erin dat de verplichting tot het gebruik van de tweede marifoon wordt opgeschort. Het gebruik van één marifoon blijft wel verplicht.

De oudere wetgeving was opgesteld vanuit het perspectief van de beroepsvaart. Een tweede marifoon verhoogt enkel de veiligheid op een volledig professioneel uitgerust binnenschip met een geoefende stuurman.

Aan boord van een klein motorjacht, waar de amateur-stuurman vooral de motor hoort en in geval van twijfel ook niet kan bepalen welke van de twee marifoons een boodschap ontving, bestaat er een reële kans dat hij op het verkeerde toestel (en dus kanaal) gaat reageren.

Bovendien bestaat de verplichting tot het aan boord hebben van twee marifoons voor de pleziervaart niet in het buitenland. Daardoor heerst er bij buitenlandse pleziervaartuigen op doortocht in België grote rechtsonzekerheid.

Etienne Schoupe: “Er bestond bij de pleziervaarders duidelijk geen draagvlak voor de dubbele marifoonplicht. In de praktijk werd zij nog nauwelijks toegepast. Ik ben voorstander van professionalisering van de sector, maar vind niet dat de pleziervaarder onnodig in verwarring moet worden gebracht met kafka-wetgeving”.