

Titanicpost

av Claes-Göran Wetterholm

"Portland den 17 maj 1912

Broder,

Ett hjärtligt tack för brevet som jag bekom i går. Har ej fått det brevet som du skref i påsk, har antagligen gått förloradt med T-c."

Det var rätt mycket mer än Oscar Lydéens brev som gick till botten med Titanic på morgonen den 15 april 1912. Man beräknar att runt 7 miljoner försändelser försvann och det innefattade post från större delen av jorden. Endast en bråkdel räddades; det som några hade i sina fickor när de steg i livbåtarna och vissa meddelanden som hittades på kroppar senare. Brev och vykort

CLAES-GÖRAN WETTERHOLM är en av världens främsta kännare av Titanic.

Han har skrivit flera böcker om Titanic, deltagit i fyra expeditioner till vraket som historisk konsult, arrangerat utställningar i Sverige och utomlands och medverkat i radio och TV. Tillsammans med Postmuseum är han ansvarig för utställningen "Breven från Titanic".

postade från Titanic via Cherbourg på den franska kusten och Queenstown på södra Irland berördes aldrig av själva katastrofen.

Från Sverige gick nästan all påskpost

Vykort från Oscar Lyden till brodern Gustaf..



med Titanic till hela den amerikanska kontinenten. En sådan olycka var inte bara den största fartygsolycka som någonsin inträffat, det var för postväsendet något oerhört. I *Svenskt Postarkiv* konstaterade man:

"Inlämningsområdet för den med Titanic beförade posten sträcker sig däremot öfver hela Europa, stora delar af Asien och Afrika, så att snart sagdt hela jordens samfärdselintressen blifvit lidande af olyckan. Hvilka värden, som med denna post hvilat på hafsbotten, och hvilka skador handeln ådragits genom dess förlust, låter sig tills vidare icke ens närmelsevis beräknas."

Atlantpost

Postfrakt till sjöss har gamla traditioner, men postbefordran över Nordatlanten skedde till mitten av 1800-talet med segelfartyg. I och med ångkraftens införande kunde fartygens avgångs- och ankomsttider beräknas på ett helt annat sätt, när man inte längre var

helt beroende av väder och vind. Trots detta fanns en stor osäkerhetsfaktor förenad med atlanttransporter och ännu gällde doktor Johnsons devis "Going to sea is like going to prison with the chance of being drowned". ("Att färdas till sjöss är som att sättas i fängelse med en möjlighet att drunkna.")

Det kungliga brittiska postverket sökte intressenter villiga att åta sig stadigvarande och säkra postfrakter och kungjorde detta i annonser 1838. En av dem som såg visionen av kontinuerliga transatlantiska ångfartygslinjer och som var på väg att etablera ett rederi var halifaxköpmannen Samuel Cunard. Han lyckades så småningom få postverket att betala subsidier och kunde 1840 låta sitt första seglande ångfartyg Britannia föra post och människor från den gamla världen till den nya. Cunardlinjen kom att bli ett be-

Inga bilder finns från Titanics postrum, men troligen liknade det postrummet på Nordtyska Lloyds "Kaiser Wilhelm der Grosse".

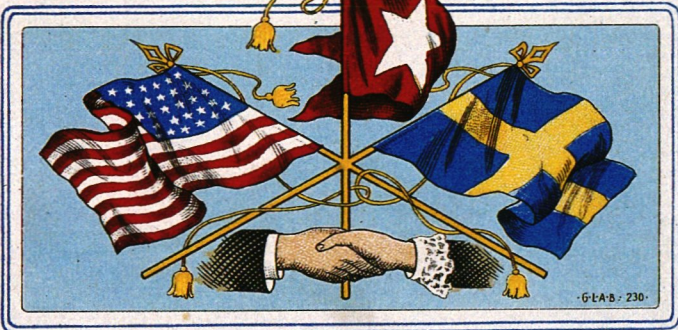


Världens allra största ångare (under byggnad)

OLYMPIC 45000 tons TITANIC 45000 tons

Ny Linie till Quebec & Montreal

LAURENTIC 14500 tons MEGANTIC 14500 tons
(under byggnad)



HANDS ACROSS THE SEA
WITH COMPLIMENTS FROM
CARL ERIKSSON
GENERALAGENT WHITE STAR LINE, GOTHENBURG, POSTGATAN 34.

ADRIATIC 26000 tons
OCEANIC 17300
MAJESTIC 10000
TEUTONIC 10000
REPUBLIC 15400

BALTIC 24000 tons
CEDRIC 21000
CELTIC 21035
ARABIC 16000
CYMRIC 13100

Detta svenska vykort trycktes 1908 och är troligen den första existerande reklamen för Titanic.

grepp och existerar än idag, men verksamheten är nu till stor del baserad på kryssningar.

Kungliga postångare

Men fler rederier och fler intressenter blandade sig i leken. Det var inte längre endast det brittiska postverket som lät frakta post över Nordatlanten; allteftersom resandeströmmen växte, främst genom den stora emigrationen, växte frakterna och strömmen av post. Att kunna benämna sitt fartyg "Royal Mail Steamer" (Kunglig Post Ångare) innebar prestige och officiell status. Under åren som följde kom det ena fartyget efter det andra att betecknas "RMS" och Titanic var därför endast en i raden av postförande ångare, men hennes resa blev världsberömd och därmed har också hennes post fått en alldeles särskild status.

Titanic tillhörde Vita Stjärnlinjen, som vid tiden för hennes avresa var ett av världens största rederier, grundat 1869 av köpmannen Thomas Ismay. Titanic var num-

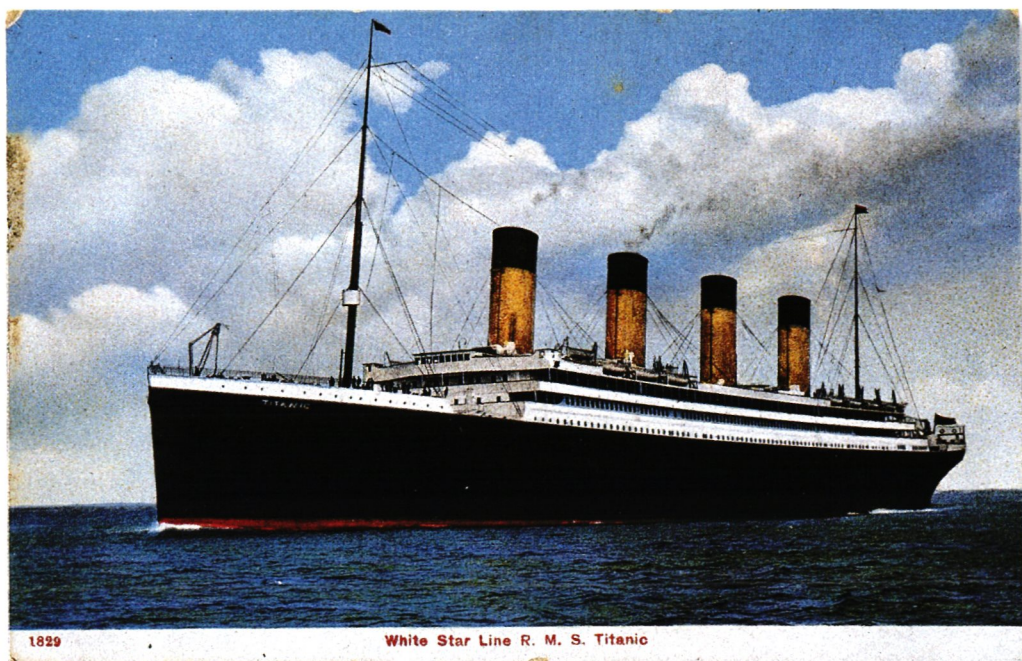
mer två i en serie om tre enorma atlantångare: Olympic, Titanic och Britannic. Efter som Olympic var den första i serien, kom nästan all uppmärksamhet att riktas mot henne. Vid Titans jungfruresa hade upphetsningen över dessa nya kolosser svalnat betydligt och när hon lämnade Southampton den 10 april 1912 fick hon en ganska obetydlig uppmärksamhet.

Världens största fartyg

Emellertid var Titanic världens största fartyg och hennes dimensioner var imponerande: nästan 270 meter lång, 28 meter bred och hög som ett eldvåningshus. John Taylor, anställd i simhallen, skrev till föräldrarna:

"Oj, vilken båt! Det är en enda stor svart massa som sträcker sig längs hela kajen. Man kan inte låta bli att se på henne, hon ser ut som en stor stad. Jag förstår inte hur de i all världen ska få den att röra sig."

Titanic var på 46.328 bruttoton och försedd med två fyrcylindriga tripplexpansionsma-



Reklam som trycktes för Titanic föreställde egentligen Olympic.
På Titanic glasades dock halva A-däcket in.

skiner. Denna något ovanliga kombination berodde på att lågtryckscylindrarna var delade på två; annars hade de blivit onormalt stora. Trots detta hade de en diameter på nästan $2\frac{1}{2}$ meter var. Dessa ångmaskiner vägde nästan 2.000 ton tillsammans och avloppsången leddes till en turbin, som drev den mittre av de tre propellrarna.

Fartyget var indelat i sexton vattentäta avdelningar med vattentäta dörrar, som automatiskt kunde stängas från kommandobryggan. Titanic kunde flyta med de två största avdelningarna vattenfyllda eller de fyra förligaste. En större skada än så ansågs otänkbar och därför skrev Vita Stjärnlinjen i sin svenska reklam att Titanic "likasom liniens öfriga ångare" var osänkbar.

Titanic var ett nitat stålfartyg. Det har under senare tid gjorts gällande att stålet varit bräckligt och att detta i sin tur skulle ha varit orsaken till undergången. Denna teori är idag övergiven och istället har man koncentrerat sig på nitarna. Metallurger som deltog i expeditionen 1998 kom fram till att nitskallarna inte stått emot chocken vid kol-

lisionen; när nitarna släppt trycktes fartygsidan in och öppnades för havet. Emellertid har kölen inte kunnat undersökas och där torde stora skador finnas. Vår tids teknik har tyvärr inte kommit dithän att en så avancerad undersökning kunnat utföras.

Hon var utrustad med tidens sedvanliga lyx i första och andra klass, men även tredje klass ansågs påkostad och många passagerare uttryckte detta i brev och i intervjuer senare. På ett sätt kan man säga att Titanic var en typisk representant för sin tid, då större delen av inredningen var stilkopior. Det fanns en mängd olika stilar ombord och en passagerare i första klass kunde välja vilken stil han eller hon ville färdas i över Atlanten!

Livbåtar till alla?

Förordningen om antalet livbåtar var helt föråldrad. Livbåtsplatser beräknades efter ett fartygs kubikfot, inte efter antalet människor ombord. För Titanic kom detta att ta groteska former: Enligt certifikatet måste

Titanic sjösattes den 31 maj 1911 på Harland & Wolffs varv i Belfast. Omkring ett-hundratusen människor beräknas ha bevittnat det ståtliga skådespelet, men eftersom hon var syster till Olympic var det inte samma stora händelse som när denna sjösattes ett knappt år tidigare.

Titanic var stor nog att ha ett postkontor. Inte alla fartyg hade postkontor med personal, men Titanic och ytterligare sju andra fartyg, däribland Olympic i Vita Stjärnlinjens flotta, medförde postkontor och postpersonal. På Titanic låg kontor och postsortering långt förut på G-däcket och Orlopdäcket. Själva sorteringen försiggick på däck G, i ett utrymme på styrbords sida, medan postsäckarna förvarades på Orlopdäcket under G-däcket.

När Titanic kolliderade med isberget var det dessa delar av fartyget som tidigast vattenfylldes och posttjänstemännens kamp att

The image contains two hand-drawn floor plans of ship decks, labeled 'LOWER DECK G' and 'ORLOP DECK'.

LOWER DECK G: This plan shows the layout of the lower deck. Key areas include:

- Left side:** BUNKER, COAL, BOILER, CASING.
- Center:** A red circle highlights the 'COURT' area, which is adjacent to 'SQUASH', 'RACQUET', and 'POST OFFICE'. Other nearby areas include '1ST CLASS BERTHS', 'BAGGAGE', and 'HATCH'.
- Right side:** 'THIRD CLASS', 'NO 2 OPEN', 'HATCH BERTHS', 'NO 1', 'FIREMEN', 'CHAIN', 'STORE', and 'LOCKER'.
- Notes:** 'PERMANENT 3RD CL OPEN' is written at the top, and 'PERMANENT 3RD CL OPEN' is written at the bottom right.

ORLOP DECK: This plan shows the layout of the orlop deck. Key areas include:

- Left side:** BUNKER, COAL, ROOM, NO 6 BOILER.
- Center:** A red circle highlights the 'MAIL ROOM' area, which is adjacent to 'BAGGAGE', 'HATCH', and 'SPEC. ROOM'.
- Right side:** 'CARGO OR', 'MOTOR CARS', 'NO 1 CARGO', 'HATCH', 'CHAIN', 'STORE', and 'LOCKER'.
- Notes:** 'FIRST 2ND CLASS' is written at the top left.

söka rädda postsäckarna med värdepост från Orlop till G-däcket var helt meningslös; endast några minuter efter att de fått upp flera av postsäckarna nådde vattnet till övre delen av lejdaren på Orlopdäcket och började strömma in i sorteringsrummet på G-däcket.

Det fanns fem posttjänstemän ombord på Titanic, tre från det amerikanska och två från det brittiska postverket. Att ha postanställda som sorterade post under själva atlantöverfarten innebar tidsbesparingar och därför också ekonomiska fördelar; vissa rederier fraktade helt enkelt posten, men med posttjänstemän ombord var mycket av arbetet redan gjort.

Alla fem hade erfarenhet av postarbete till sjöss. William Gwinn, John March, John Smith, James Williams och Oscar Woody hade arbetat relativt länge inom sina postverk och de verkar alla ha varit sjövana. Som sorteringsrummet var beläget kunde det innebära ordentlig sjögång och det var inte bara passagerare som blev sjösjuka ...

Dessa fem hamnade liksom de åtta musikerna, de två telegrafisterna och de anställda i à la carte-restaurangen i en märklig mellanställning; de tillhörde varken besättning eller passagerare, de var varken fågel eller fisk. De arbetade förvisso ombord men hade en specialstatus. Posttjänstemännen hade krävt att få äta i en passagerarmatsal, men denna begäran avslogs; deras egen mäss ansågs tillräcklig, trots att denna användes av betjänter och jungfrur till första klass passagerare som genomgångsrum.

Post till Titanic

Med Titanic gick all post från Sverige avsänd med ångfärjorna från Trelleborg den 6, 7 och 8 april, vilket var nästan all påskpost till den amerikanska kontinenten. Totalt rörde det sig om 23 säckar korsband, 7 säckar brev som innehöll omkring ettusen brev i varje säck och 212 rekommenderade brev. Därutöver gick 79 kollin med 700-800 paket.

Denna postmängd var inte imponerande i jämförelse med den totala mängden post ombord, men fullt normal för Sveriges del. Med Titanic gick 3,423 säckar post eller om-

kring 7 miljoner försändelser samt ytterligare post som passagerare och besättning postade ombord. Diplomaten posten behandlades särskilt men förvarades också i dessa utrymmen, i ett särskilt låst rum. Inga bilder existerar från Titanics postutrymmen, men man får anta att de inte skiljde sig nämnvärt från andra atlantångares post- och sorteringsrum.

När passagerarna började samlas i Southampton från den 5 fram till den 10 april 1912 hade Titanic sedan natten den 3 april legat vid kajen nedanför South Western Hotel för proviantering. En strejk i de brittiska kolgruvorna hade medfört kolbrist och många passagerarfartyg hade lagts upp, folk och kol hade flyttats från dessa till Titanic. Hennes jungfruresa kunde inte uppskjutas och många var de tredje klass passagerare som till sin stora förvåning och glädje upptäckte att de skulle få resa med världens största och nyaste fartyg.

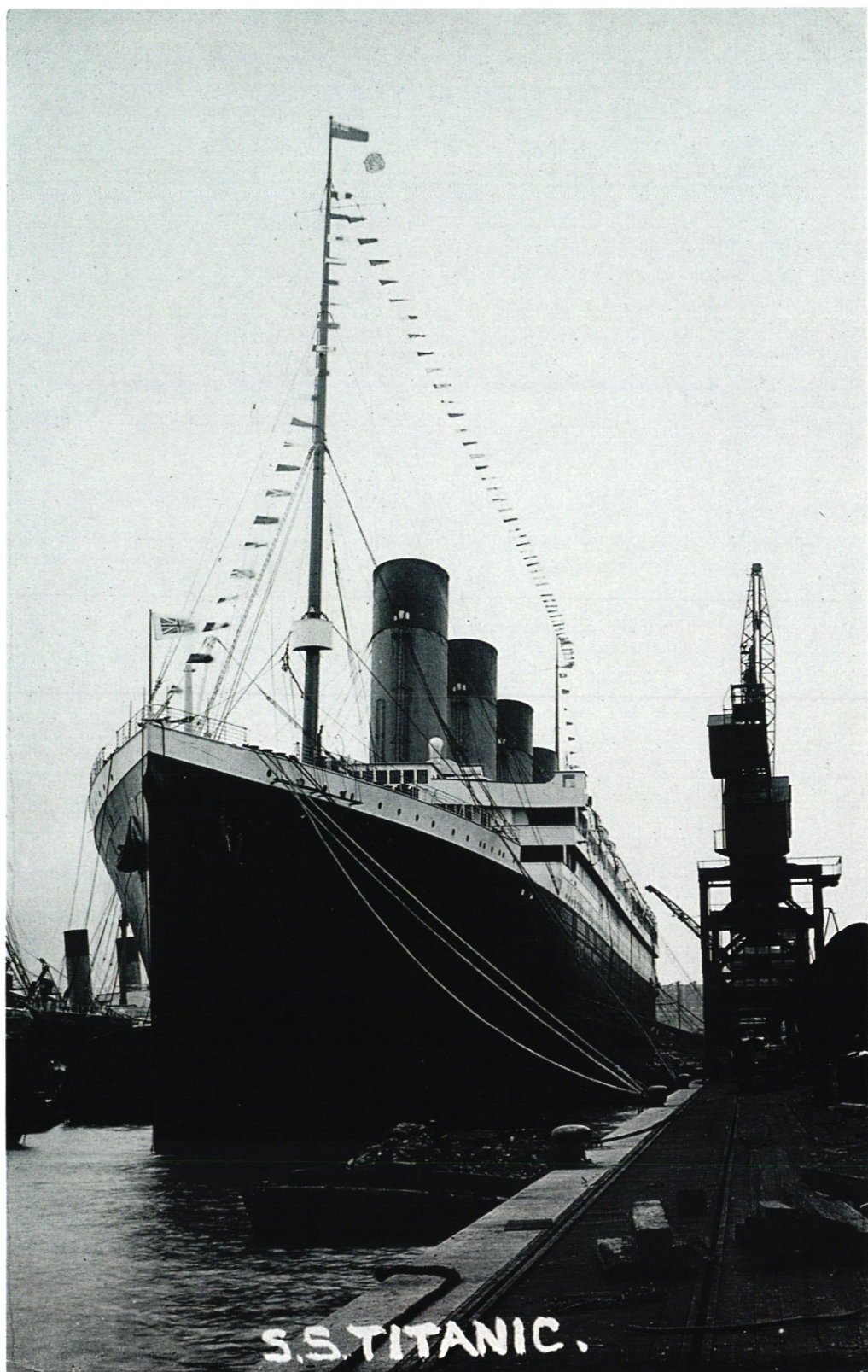
"Den här båten kan inte sjunka"

"Det ska ni inte vara ledsna för", sade biljet-tjänstemannen till Agnes Sandström, "för den båten kan inte sjunka!" Agnes var på väg tillbaka till hemmet i San Francisco med sina två döttrar Beatrice och Marguerite. I Kalifornien väntade maken. Hon hade besökt släkten i Småland och visat upp döttrarna.

För Gerda och Edvard Lindell var Titanic en enorm koloss. Till brodern Nils Nilsson i Helsingborg skrev hon:

"I morgon skall vi ombord å Titanic. Vi har varit nere o sett kolossen. Du skulle se en sådan Best."

Andra beklagade sig, de hade fått vänta alldeles för länge. Mauritz Ådahl från Asarum i Blekinge hade farit i tron att han skulle resa med Allan Linjens Philadelphia, men upptäckte i Southampton att detta fartyg var upplagt och att han måste vänta i fem dagar innan Titanic gick. Detta noterade han till hustrun Emily:



"Vi lämnar här på onsdag kl 12 och kommer väl in till New York på måndag eller tisdag. Ja lilla Älskling vi kunde stannat hemma tills i Morgon och hunnit med samma."

Eftersom Titanic medförde postkontor kunde post också skickas från fartyget. Så gjorde bland andra förste styrman William Murdoch. På Vita Stjärnlinjens officiella brev-papper skrev han till systemen Peg i Dalbeat-tie i Skottland:

"Det är helg här nere och all min tid går åt att få folk att arbeta även för övertidsersättning, men vi är nästan klara att gå."

Avgång

Den 10 april, mitt på dagen, började Titanic att långsamt röra sig från kajen. Det var inte den uppmärksammade avgång som eftervärlden velat göra den till. Titanics avgång bevittnades till stor del endast av besättningens släktingar; den förödande strejken och bristen på kol hade betytt arbetslöshet i Southampton och när nu 549 från Southampton av besättningen på totalt 898 personer fått anställning betydde det mycket för familjer som ofta levde nära svältgränsen. Därutöver fanns enstaka fotografer och intresserade, i övrigt hade relativt få mött upp för att se världens största, nyaste och lyxigaste fartyg lägga ut på sin första resa.

Från Southampton gick man över den engelska kanalen till Cherbourg. Ute på red-den väntade man på tenderfartygen Noma-dic och Traffic, speciellt byggda för de nya atlantjättarna. De fraktade ut människor och gods och när mörkret lagt sig började Titanic färden mot nästa anhalt som var Queenstown (idag Cobh) på den irländska sydkusten. Drygt etthundra passagerare, främst tredje klass, steg ombord mitt på da-gen den 11 april. Några resenärer steg iland eftersom de endast skulle hit. Stora mängder post kom ombord, så mycket att ett av tenderfartygen, Ireland, enbart fraktade postsäckar.

Ombord på Titanic kunde man köpa vy-



Mauritz Ådahl var på väg till USA för att tjäna ihop pengar till ett planerat husbygge.

Förste styrman William Murdoch.





S.S. *Titanic*

AT *Southampton*

April 8 1912

My dear *Peg*,

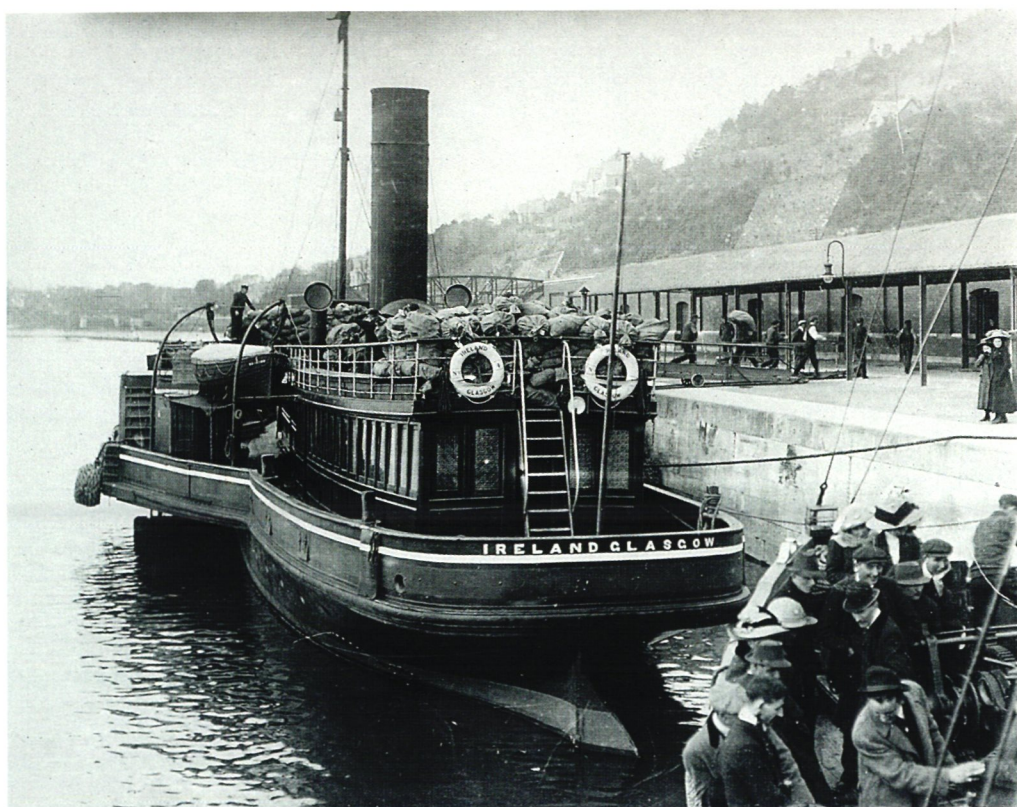
We had *Agnes*' letter this morning & were glad to hear that all was as usual at *Balbrathen* & to know that you had reached home safely. What a journey you must have had, you surely would have to take lots of refreshments on the way. The weather is keeping very fine down here but today it is very windy. I am still Chief-Off until sailing day & then it looks as though I will have to step back, but I am hoping that it will not be for long. The head Marine Supr. from *S'pool* seemed to be very favourably impressed & satisfied that everything went on A-1 & as much as promised that when *Wilde* goes that I am to go up again. The holidays are on down here & it takes me all my time to get men to work even at overtime rates but we are nearly ready for the road. I hope that you are having nice weather up north & that you will enjoy your holiday & have a quick journey to *S'pool* when you start again. It looks as if the strike will be ended shortly now. It must have caused lots

William Murdochs brev till systemen Peg den 8 april 1912. Foto: Sven Tideman.



Titanic avgår från Southampton den 10 april 1912.

Titanics post lastas i Queenstowns hamn den 11 april 1912.



kort och frimärken hos pursern i första, andra och tredje klass och i purserkontoren kunde man också lämna brev och vykort. Utanför exempelvis andra klass bibliotek fanns en brevlåda:

"... många av oss tillbringade en stor del av tiden i biblioteket där vi läste och skrev. Jag skrev ett stort antal brev och stoppade dem dag efter dag i brevlådan utanför biblioteksdörren; troligen är de kvar där än."
(Andra klass passagerare Lawrence Beesley.)

Viss post gick också iland. Carl Robert Carlsson från Vessigebro i Halland skickade ett stort vykort han köpt ombord till sin far Emanuel. Carl Robert hade svårt att beskriva hur väldig Titanic egentligen var:

"Båten är så stor så han rör sig inte för så stora vågor som husalängor. Den går så tungt som stod han stilla men vi har ej rest så långt."

När vykortet hade postats stämplades det, men inte med en särskild fartygsstämpel eftersom Titanic inte hade någon sådan. Istället stämplades kortet "Queenstown" och fick ytterligare stämpel i Sverige. Det var ett större vykort än normalt och Emanuel Carlsson måste därför betala lösen när kortet nådde Vessigebro den 15 april på eftermiddagen. Att sonen var död och att Titanic vilade på havets botten visste han ännu inte.

Ut på Atlanten

Efter det korta uppehållet i Queenstown lämnade Titanic Europa och styrde mot New York. Det mesta blev rutin ombord, men för posttjänstemännen innebar det endast arbete och någon enstaka gång en möjlighet att komma upp på däck.

Postsäckarna förs ombord på Titanic den 11 april 1912.



De postsäckar som var förseglade hade endast staplats på sina respektive platser, medan lös post tömdes, säck efter säck och sorterades i buntar till respektive postkontor, varefter säcken registrerades, förseglades och bars ned till förvaringsrummet på Orlop-däcket. Man kontrollerade också att ingen säck vägde mer än omkring 55 kilo (125 pund).

Varje postanställd måste ställa en säkerhet på minst ettusen dollar till det amerikanska postverket och de utsattes för många och omständliga kontroller. Att säkerheten krävdes berodde på all värdepost som de ansvarade för. De hade alla individuella etiketter för säckarna där fartygets namn och deras eget namn var tryckta samt en stämpel med texten "Transatlantic Post Office" och datum när säcken hade expedierats.

Isberg

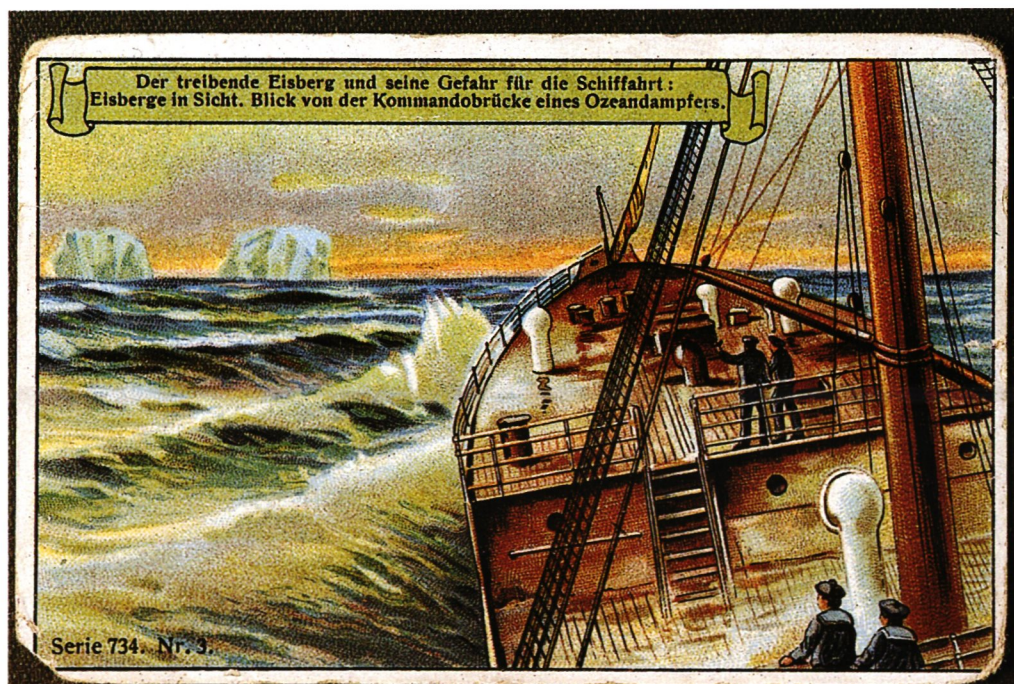
Allteftersom man kom längre ut på Atlanten sjönk temperaturen. 1912 var ett ovanligt isbergsrikt år och många fartyg varnade för

isfaran. Endast det högre befälet och ett litet antal passagerare hade kunskap om varningarna. Bruce Ismay, verkställande direktör för Vita Stjärnlinjen fick personligen en isvarning av kapten Edward Smith. Detta var söndag den 14 april, fyra dagar ut från Southampton. Men ingen tycktes ta alltför hårt på dessa varningar. Eftersom kol hade förbrukats var fartyget lättare och gick således snabbare.

Så förflöt kvällen den 14 april. Det mikrokosmos som Titanic representerade färdades fram över ett hav som blev alltmer stilla och under en gnistrande stjärnhimmel. Det var klart och bittert kallt, så kallt att befälet befarade att färskvattenstankarna kunde frysa. De flesta hade lagt sig eller var på väg att lägga sig.

När klockan var nästan tjugo i tolv siktede utkikarna Fleet och Lee högt upp i mastkorgen något Fleet senare berättade var stort som två sammanställda bord. Fleet slog omedelbart tre slag i utkiksklockan vilket betydde "fara förut" och ringde bryggan.

Is och isberg har alltid varit en av de stora farorna till sjöss. Området där Titanic gick under var känt och fruktat för is och dimma. Samtida tyskt vykort.





Kapten Edward J. Smith (t.h.) och
pursern Herbert McElroy.
Smith hade för avsikt att gå i pension
efter Titanics jungfruresa.

Strax innan hade förste styrman Murdoch siktat isberget och gett order till rorsman att väja.

Man kom närmare och närmare isberget och efter drygt en halv minut verkade det som om man skulle törna rakt mot det. I sista stund tycktes fartyget styra undan och när isberget gled förbi skalv Titanic. "Det där var nära ögat" sade Fleet.

Långt nere, långt förut hade världen brakat samman. Med sina 46.000 ton och nästan 22 knop (eller omkring 40 kilometer i timmen) hade Titanic törnat mot isberget, sidan hade punkterats och kölen hade delvis slitits upp. Ännu kände ingen skadans vidd, men dessa tio sekunders kollision hade beseglat Titanics öde. Nu återstod endast en kamp mot tiden; det fanns 2.207 människor ombord, men platser för endast 1 178 i livbåtarna. Vattnet var 1/2° kallt och en människa lever endast några minuter i en sådan vattentemperatur. De som därför inte fann plats i en livbåt skulle inte ha någon chans.

Alla dessa fakta var kända för kapten Smith, som med denna resa skulle avslutat

sin karriär som befälhavare. Han hade två möjligheter i denna omöjliga situation: att få ned så många som möjligt i livbåtarna utan panik och att kalla på hjälp från andra fartyg. Men var fanns de?

Vattnet stiger

I Titanics postrum anade troligen posttjänstemännen inte det fulla allvaret. Deras plikt var att rädda posten från det snabbt stigande vattnet.

– Kan ni nu berätta för oss vad ni såg när ni kom ned på G-däcket?

– *Jag såg posttjänstemännen som drog upp postsäckar och jag antar det var rekommenderad post. Vattnet hade redan nått detta däck.*

– Hade vattnet redan nått G-däcket?

– *Ja.*

– Gick ni ned till själva G-däcket?

– *Ja, jag var på däck G.*

– Ni stod där?

– *Ja.*

– Hade vattnet nått platsen där ni stod?

– *Nej, det var precis på väg uppför lejdaren då, det nådde precis G-däcket."*

(Biträdande andre steward Joseph Thomas Wheat vid det brittiska sjöförhøret.)

In i Titanic strömmade omkring 300 ton vatten per minut medan pumparnas kapacitet var omkring 150 ton per minut. För posttjänstemännen var detta okänd kunskap, de måste till varje pris rädda posten de var ansvariga för.

Kampen kunde bara sluta på ett sätt. När vattnet nått G-däcket fortsatte det att fylla sorteringsrummet och man försökte få upp posten från detta utrymme. Trots detta slet de ned posten ur sorteringsfacken och försökte så gott det gick lägga brev, paket och annat i säckar.

– Var den vattentäta dörren på E-däcket stängd?

– *Ja. Då gick jag till andra sidan, genom en*

korridor och nådde postrummet.

- Vad såg ni i postrummet?
- *Jag gick ned i postrummet och såg att vattnet var några fot från G-däcket, det däck jag befann mig på.*
- Postrummet ligger mellan Orlop-däcket och G-däcket?
- *Ja, det är postutrymmet.*
- Steg vattnet eller var det stillastående?
- *Det steg snabbt uppför lejderen och jag kunde höra hur det strömmade in.*
- Gick ni tillbaka till bryggan för att rapportera detta till kaptenen?
- *Jag stannade där bara någon minut och såg mig omkring. Jag såg postsäckar som flöt omkring på durken. Jag förstod att det inte tjänade någonting till att försöka få upp dem, så jag återvände till bryggan. Jag mötte andre stewarden, Mr Dodds, på väg till bryggan ... och han frågade mig om han skulle skicka ned folk för att ta hand om posten. Jag sa 'Det är bäst att ni väntar till dess jag varit på bryggan och undersökt vad vi kan göra.' Jag gick till bryggan och rapporterade till kaptenen."*

(Fjärde styrman Joseph Boxhall vid det brittiska sjöförhøret.)

Boxhall återvände inte till postrummet och spåren slutar nästan helt här. Vissa överlevande stewardar berättade att de av posttjänstemännen uppmanats att hjälpa dem att få upp postsäckar på däck. Enligt den årliga rapporten från Förenta Staternas postdirektör försökte man få upp post på däck:

"Ungefär en kvart efter kollisionen var det stora eller nedre postrummet praktiskt taget fyllt med vatten och säckarna flöt runt i rummet. Tjänstemännen sågs i sorteringsrummet ovanför, där de förseglade säckar och förberedde upptagandet av säckarna på däck. De sista berättelserna vad de gjorde säger att de var upptagna av detta arbete och försökte bära upp säckarna intill slutet."

Hur mycket post som bars upp på däck vet man inte, uppgifterna är mycket motsägel-

fulla. Inget vittne har talat om postsäckar på däck; det snabbt stigande vattnet stoppade alla vidare ansträngningar.

Vad de fem sedan gjorde är inte känt. Ingen överlevande har berättat något om dem, men Oscar Woody och John Smith hade satt på sig livbälten. Man får förmoda att de övriga tre hade gjort likadant, men de hittades aldrig.

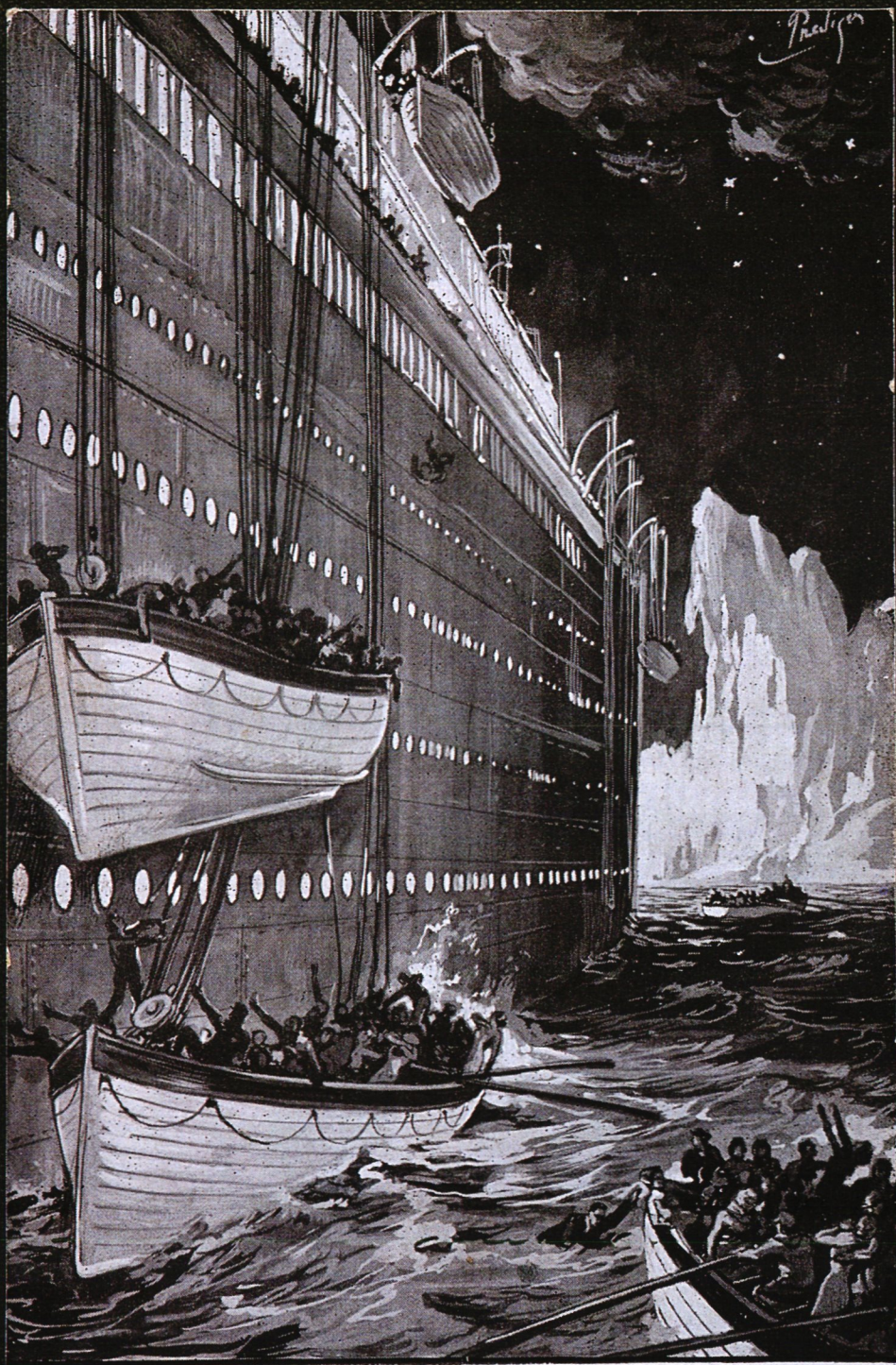
Vem skall räddas?

Titanics undergång är inte berättelsen om en väl fungerande räddningsoperation; i själva verket gick det mesta fel som kunde gå fel och det mest slående beviset på detta är att livbåtarna aldrig utnyttjades till full kapacitet. Det fanns 1.178 platser men endast 712 kom att räddas, vilket betyder att ytterligare 466 platser fanns tillgängliga. Vissa livbåtar firades halvtomma. I början av katastrofen hade få insett allvaret, men när fartyget sjönk djupare försökte allt fler få plats i en livbåt. För de allra flesta var det redan försent.

En av de manliga passagerare som på ett tidigt stadium var klok nog att ta sig upp på båtdäck och ned i en livbåt var den tyske första klass passageraren Alfred Nournay. Han kom senare att hävda att han "simmat i vattnet i fyra timmar", trots att han helt sonika klivit ned i livbåt 7 och därefter somnat. Emellertid hade Nournay ett vykort på Olympic och Titanic i fickan på sin rock och det är ett av de få vykort som de facto varit med under olycksnatten och i en livbåt. Nournay tänkte kanske inte så mycket på det och han hade vikt kortet, men trots denna skada bevarade han alltid detta kort.

Klockan tjugo minuter över två på natten den 15 april sjönk Titanic. Omkring 1.500 människor kämpade för sina liv i det nollgradiga vattnet. Skriken och den därpå följande tystnaden skulle förfölja de överlevande i livbåtarna för alltid.

Titanic var så stor och ingav en sådan trygghetskänsla, att få till en början steg i livbåtarna. Samtida tyskt vykort.



Die Ausbootung der Geretteten des Dampfers „Titanic“

Omkring klockan fyra på morgonen nådde Cunard-linjens Carpathia olycksplatsen och räddade 712 människor. 1.495 män, kvinnor och barn hade omkommit och tidernas dittills största sjöolycka var ett faktum. Man sökte förgäves efter fler överlevande men de som inte räddat sig upp i en livbåt hade frusit ihjäl. Det fanns ingenting mer att göra. Carpathia lämnade platsen med kurs New York och en chockad värld.

Att söka lik

Redan den 16 april, dagen efter katastrofen, chartrade Vita Stjärnlinjen det första av de fartyg vars enda uppgift var att bärga lik. Många fartyg hade rapporterat vrakspillror och mängder av döda i livbälten. Kabelfartyget Mackay-Bennett blev första skepp som

nådde positionen. Kapten Larnder beskrev scenen på följande vis:

"Det liknade inte så mycket, kanske mer en flock med måsar som vilade på vattnet ... Allt vi till en början såg var överdelen av livbältena. De flöt alla med ansiktena uppåt, uppenbarligen stod de upp i vattnet."

Lik nummer 167 beskrevs på följande vis:

"Man. Ungefärlig ålder, 38. Mycket ljust hår. Klädsel grårandig kostym. Tillhörigheter Klocka, klockkedja, länk och hållare, 2 reservoarpenningar, brev, kniv, manschettknappar, guldring, nycklar och kedja, \$10.02. Namn O. S. Woody, Amerikansk posttjänsteman."

En överlevande passagerare berättade att Titanic på håll såg ut som en stor lutande födelsedagstårta. Samtida tyskt vykort.



Han begravdes i havet, men liket efter John March fördes till Halifax och vidare till Newark i New Jersey. De övriga tre var och förblev borta.

Anförvanterna erhöll kompenstation och långt senare uppmärksammades John March i en ceremoni på kyrkogården utanför Newark den 14 april 1993.

Liket efter Mauritz Ådahl hittades, men han begravdes i havet. De tillhörigheter man fann på kroppen skickades sedermera tillbaka till hustrun Emily i Asarum. Allt hon hade kvar efter sin man lades i en ask, som familjen sedermera alltid kallade "morfars ask".

William Murdoch och Carl Robert Carlsson försvann, liksom John Taylor, anställd i simhallen. Man fann 328 kroppar men de övriga var och förblev borta.

Force Majeur

Katastrofen var en händelse som gav chockvågor över hela världen och som fortfar att beröra generation efter generation. Men förutom den enorma människoförlusten och världens största fartyg gick så gott som allt gods till havets botten. Detta innefattade även posten och det var det brittiska postverket som var den ansvariga myndigheten, då posten befordrats genom det brittiska postverkets försorg.

Det svenska postverket erhöll ett antal reklamationer för förlorad, rekommenderad post. Så krävde exempelvis Stockholms Enskilda Bank ersättning för en försändelse. Ärendet behandlades den 14 maj 1912:

"Diarienummer 1396. Reklam.aktuarien, ang. framställning af Stockholms Enskilda Bank om intyg rörande ett rek. Bref, som förlorats med ångf. Titanic och innehållit 5.000:- kronor, m.m."

Man beslutade helt kort att någon ersättning ej skulle utgå. Detta beslut väckte stor bestörtning hos de klagande, men beslutet grundade sig på kontakter med det brittiska postverket.

"Afgörande härför synes vara, huruvida förlusten kan anses härröra af oundvikliga naturförhållanden eller dylikt (vis major)."

När den brittiska sjöförklaringsens rapport genom dess president Lord Mersey inte uttryckligen pålade kapten Smith något ansvar ("negligent navigation"; vårdslös navigering) utan istället förklarade att kaptenen begått ett misstag, kunde ingen ställas till ansvar. Det gällde inte bara posten utan också alla ersättningsanspråk efter de omkomna.

Processen tog en ny vändning på hösten 1912 när Vita Stjärnlinjen stämades av en irländsk bonde för förlusten av dennes son vid Titanics undergång. Fallet användes som utgångspunkt för en större domstolsprocess där de flesta omkomnas anförvanter drogs in. Detta kom att dra ut flera år i tiden, men de enda som verkligen drog stor ekonomisk fördel av skadestånden var de inblandade advokaterna.

Den lukrativa katastrofen

Knappast någon enskild händelse under 1900-talet har skapat så mycken mytbildning, sägner, sånger, dikter och andra folkliga publikationer. De allra första exemplen på detta var de vykort som trycktes innan ens Carpathia anlät till New York. Det finns flera varianter, gemensamt är en kort beskrivning av Titanic, hennes historia och antalet omkomna, 1.300. När Carpathia anlät till New York på kvällen den 18 april förstod man att antalet döda var större och vykorten trycktes vederbörligen om men med dödssiffran 1.600.

Bland Titanic-samlare gör man en distinktion mellan "pre-sinking" och "post-sinking cards"; vykort tryckta före eller efter katastrofen. Då Titanics liv blev så kort har många samlare ansett att korten före katastrofen är de intressantaste. För Sveriges del finns ett vykort som på sitt sätt är unikt. Vita Stjärnlinjens generalagent Carl Eriksen lät från 1908 trycka reklamkort där Tita-

nics namn framträder. Det är troligen den tidigast existerande titanicreklamen i världen. (se ill. på s. 27) Ett kort är poststämplat den 19 december 1908, paradoxalt nog dagen efter det att man i Belfast påbörjat kölsträckningen av systerfartyget Olympic.

Därefter använder Ericsson detta motiv för olika typer av meddelandekort, exempelvis när han till personer i Sverige meddelar att deras släkting lyckligt och väl framkommit till New York.

I Belfast gavs kort ut efter Titanics sjö-

Från det brittiska sjöförhøret. Samtida teckning ur *The Sphere*.



sättning och vissa fotografiska kort fanns till försäljning medan Titanic befann sig i Southampton. Men i stort är omfattningen av "pre-sinking cards" liten, i jämförelse med vad som trycktes efter katastrofen.

Det fanns åtskilliga affärsmän och andra som insåg Titanics kommersiella värde och veckorna efter undergången välldes en ström av kort ut i många länder, men främst i Storbritannien och USA. När vykortsproducenterna inte hade någon bild av Titanic tog man Olympic; endast kännare kunde se skillnaden mellan systerfartygen. Faktum är att de flesta kort som trycktes både före och efter katastrofen visar Olympic. Inglasningen av Titanics A-däck i halva dess längd fanns inte på Olympic och det är det enklaste sättet att se skillnaden. Trots detta kostar sådana kort ganska stora belopp idag eftersom efterfrågan är så stor.

När man inte ens hade en bild på Olympic tog man helt sonika konkurrentfartyg, till exempel Cunardlinjens Mauretania eller Nordtyska Lloyds Kronprinzessin Cecilie. Huvudsaken var att fartyget hade fyra skorstenar! Ännu märkligare blev det när en vykortsfabrikant ville trycka ett vykort med Carpathia, men saknade en bild. Han tog helt sonika ett foto av Mauretania och lät retuschera bort tre skorstenar. Att Mauretania var fyra gånger större än Carpathia hade mindre betydelse.

Tecknade kort trycktes i stora upplagor, det ena fantasifullare än det andra. Vykortsfirman Bamforth & Co lät producera en serie om sex kort i två olika upplagor (svart/vit och sepia) under temat "Nearer My God To Thee". Det var den psalm myten skapat omkring Titanics musiker och som fantasifulla skribenter sedan dess menat dessa musiker spelat strax innan fartyget förliste. Kortet spreds i stora upplagor och hör till dem som man lättast finner, både i Sverige och utomlands.

Detta "Brefkort" har bildsida med Titanic på ena sidan och den andra återger psalmen betitlad "Titanic's Dödshymn" (se ill. på s. 44). Psalmen har tre olika melodivarianter och här återges en av de engelska versionerna. (Den variant som sjungs idag i

svenska kyrkor är med den amerikanska melodin).

När den första spelfilmen om Titanic nådde Sverige på hösten 1912 tryckte Central-Biografens förlag i Stockholm ett blåfärgat vykort. Filmen, "In Nacht und Eis" ("I Natt och Is"), var producerad i en studio i Berlin och för undergångsscenerna hade man utnyttjat en plaskdamm i en park i Berlin samt tagit sig till en okänd kust för att filma diverse livbåtsscener. Dammens djup var inte stort och modellen av Titanic kunde följaktligen inte sjunka riktigt ordentligt eftersom den var för lång. Trots detta väckte filmen stort uppeende.

Världens dyraste vykort

En annan sida av detta väldiga samlarområde, men stängt för de flesta, är de brev och vykort som postats via Cherbourg och Queenstown, samt försändelser skickade från Titanic innan hon avgick från Southampton. Det är nästan enbart i USA och Storbritannien som sådant material sålts, men där finns också den största efterfrågan, de flesta samlarna och även de som har möjligheter att investera stora summor i detta material.

Detta illustrerades tydligt vid Sothebys auktion i London den 19 december 1998. Då såldes ett vykort andra klass passageraren Edith Brown haft i sin ficka när hon steg ned i livbåt nummer 14. Kortet var skrivet ombord, men hon fick det aldrig postat. När hon sedermera räddats och träffade adressaten, sin halvsysster, överlämnade hon kortet istället. Halvsystemens barnbarn som sålde kortet torde ha varit mycket nöjd med försäljningen eftersom det gick för drygt 200 000 kronor, provisionen inräknad.

Titanicfrimärken

Förutom vykort och brev finns en mängd frimärken. De flesta kommer från mer eller mindre obskyra länder och frimärkena har i de allra flesta fallen aldrig kommit i närheten av dessa länder.

Dessa frimärken kan indelas i olika kate-

Titanic's Dödshymn

Psalmen, som spelades ombord å Titanic under det fartyget sjönk, återfinnes i engelska kyrkans psalmbok nr 277. Här nedan återges den i svensk översättning, sådan den återfinnes i Svenska Baptistmissionens sångbok.

Närmare, Gud, till Dig.



Närmare, Gud, till Dig,
Närmare Dig!
Om det än blir ett kors,
Som drifver mig,
Skall det dock bli min sång
Här under tidens tvång:
Närmare, Gud, till Dig,
Närmare Dig.

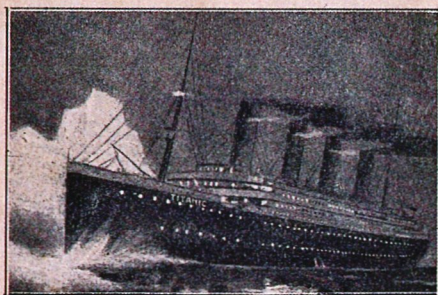
När på min pilgrimsfärd,
Solen gått ned,
Mörker omger mig,
Allen jag är,
Fader, till Dig jag då
Vill uti bönen gå:
Närmare, Gud, till Dig,
Närmare Dig.

Visa mig då Din väg
Hem till Ditt land,
Lär mig att taga allt
Ifrån Din hand;
Vare Du då min tröst,
Slut mig intill Ditt bröst:
Närmare, Gud, till Dig,
Närmare Dig.

När ifrån jordens grus,
Sorg och besvär,
Du har mig kallat hem,
Där själf Du är;
Skall det dock bli min sång,
Evig bland helgon mång:
Närmare, Gud, till Dig,
Närmare Dig.

Enligt sägnen spelades psalmen "Närmare Gud till Dig" strax innan Titanic sjönk. Detta är en skräna, men passade väl in i mytbildningen kring undergången.

BREFKORT



Ångaren TITANIC

Centralbiografens Förl., Sthlm

Herr
A Lindgren

Det enda samtida svenska minneskortet såldes troligen på de biografer som visade den tyska spelfilmen "In Nacht und Eis".

Titanic-frimärke utgivet i Guyana.





Det är först de senaste åren som Titanic-frimärken börjat ges ut.
 Det enorma intresset sedan vraket återfanns 1985 och James Camerons mastodontfilm 1997
 har starkt bidragit till det stora intresset världen över.



gorier, exempelvis Titanics historia från bygandet till undergången, undervattensarkeologi och vraket efter henne, olika personer som på ena eller andra sättet blivit kända eftersom de rest med henne, fram till olika skildringar ur James Camerons mastodont-film "Titanic" från 1997.

Många expeditioner har gått till Titanic och under expeditionerna 1993 och 1994 undersökte man delar av hennes inre. En robot, Robin, skickades ned genom en av de

förliga lastluckorna och långt ned kunde man på de suddiga bilderna konstatera det som troligen är lämningarna efter postsäckar. Det är en mycket fridfull plats och Titanics nuvarande invånare, krabbor, fiskar och mikroorganismer, trivs här. Långsamt men obönhörligt återgår allt organiskt material till havet och postsäckarna med allt de innehåller kommer så småningom att ha blivit en del av kretsloppet.

Claes-Göran Wetterholm framför delar av sitt marinhistoriska bibliotek. Foto: Sven Tideman.



Källor

Tryckta källor

Beesley, Lawrence,

The Loss of the S.S.Titanic: its Story and Its Lessons. Boston 1912.

Eaton, John P. & Haas, Charles A.,

Titanic: Destination Disaster: the Legends and the Reality. Wellingborough 1987.

Formal Investigation

Into the Loss Of the S.S. "Titanic". Wreck Commissioner's Court, London 1912.

Hyde, Francis E.,

Cunard and the North Atlantic, 1840-1973. London 1975.

Maxtone-Graham, John,

Cunard 150 glorious years. London 1989.

Oldham, Wilton J.,

The Ismay Line. The Journal of Commerce, Liverpool 1961.

Picture Postcard Monthly,

Auctions. Edith's postcard breaks all records. February 1999.

Ruffman, Alan,

Titanic Remembered. The Unsinkable Ship and Halifax. Halifax 1999.

Svenskt Postarkiv, nr. 12 A, 1912.

Wetterholm, Claes-Göran,

Titanic. 3. uppl. Stockholm 1999.

Voyage. Journal for Titanic International, Inc.,

Freehold, New Jersey. Nr 15 och med följande artiklar:

DiSogra, Robert M.: Family reunites in tribute to John Starr March.

Eaton, John P.: Archives yield additional data about Sea Post.

Epstein, Edward B.: A unique piece of postal history.

Inside Titanic's Post Office.

Kühnle, William: Sea Post service links world's nations.

Meister, Brian R.: Titanic's sea post clerks remain at their posts.

Otryckta källor

Brev och Vykort:

Carl Robert Carlsson, 11 april 1912.

John Carlsson, 18 december 1908.

Edward och Gerda Lindell, 8 april 1912.

Oscar Lydéén, 17 maj 1912.

Alfred Nournay, odaterat vykort han bar i sin ficka när han räddades.

John Taylor, okänt datum, omkring 8 april 1912.

William Murdoch, 8 april 1912.

Mauritz Ådahl, 8 april 1912.

Övrigt:

Disposition of Bodies ex Titanic Recovered Up To May 13, 1912. Public

Archives, Nova Scotia, Canada 1912.

Postverket, Generalpoststyrelsens huvudarkiv, Signum A1, Volym 157. Ärende

N:r 42, 14 maj 1912.

Intervju med Beatrice Sandström 1993.

Bildkällor

Samtliga illustrationer är hämtade ur Claes-Göran Wetterholms arkiv.

Ursprungskällor för vissa bilder:

s. 29: *The Shipbuilder*, vol. 6, 1911.

s. 32: (överst): Gerd & Hjördis Ohlsson.

s. 32: (underst): Scott Murdoch.

s. 34: (underst): *Cork Examiner*.

s. 37: *Cork Examiner*.