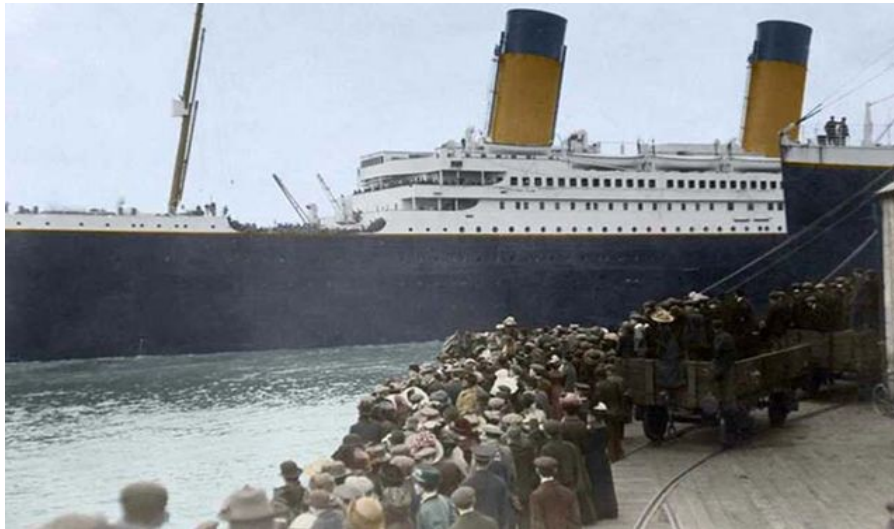


[retour aux mises à
jour](#)

TheTitanic :

la fraude qui ne cesse d'exister



*par Miles
Mathis*

Première publication le 2 octobre, 2018

Je n'ai rien écrit à ce sujet auparavant car je pensais que cela avait déjà été fait. Voir le livre *Titanic : the Ship that Never Sank* (1998) de Robin Gardiner. Je ne l'avais pas lu et ne l'ai toujours pas lu, mais j'avais vu un documentaire youtube qui en soulignait les principaux points. Cela m'a semblé être un coup d'éclat, alors je l'ai classé dans la catégorie "fait". Cependant, maintenant que j'y retourne, je ne suis pas aussi satisfait que je l'étais au début. C'est le danger de regarder un documentaire sans faire ses propres recherches. Je sais qu'il ne faut pas faire ça, mais dans ce cas, j'ai été paresseux. Je suppose que j'étais content de voir que quelqu'un avait déjà fait le *Titanic*, donc je n'avais pas à le faire moi-même. J'avais tort.

Ce qui m'a fait venir ici, c'est de parcourir la page Wiki. C'est généralement suffisant pour que je me lance. J'ai remarqué plusieurs choses presque instantanément. Premièrement, ce fameux voyage inaugural du navire le plus célèbre du monde était étrangement sous-réservé. Le navire était à un peu plus de la moitié de sa capacité, ce qui nous rappelle immédiatement les avions qui se seraient écrasés le 11 septembre. Ils étaient également à moitié vides. Le *Titanic* pouvait accueillir 2 453 passagers, mais seuls 1 317 étaient prétendument à bord. C'est 53,7% de la capacité. La tentative pathétique du courant dominant d'expliquer cette anomalie est également un drapeau rouge : il y a eu une grève du charbon au Royaume-Uni ce printemps-là, ce qui a entraîné l'annulation de nombreuses traversées. Mais attendez, cela ne rendrait-il pas ce voyage non annulé encore plus cher ? Des milliers de personnes auraient dû être inscrites sur des listes d'attente, n'est-ce pas ? des personnes dont l'autre bateau avait été annulé et qui avaient besoin de traverser l'océan ? En fait, cela fait partie de l'histoire dans d'autres endroits.

Un autre problème est que le courant dominant des mathématiques échoue, à ce jour. Ils nous disent qu'il y avait 1 317 passagers à bord, mais le total 2,224 des passagers et des membres d'équipage est mort 1,500. Si nous soustrayons, que

signifie qu'il y avait un équipage de 907 personnes à bord pour 1 317 passagers - donc presque chaque passager avait son équipier personnel ? Et ce, malgré le fait que 709 des passagers étaient prétendument en troisième classe, et ne devaient pas s'attendre à un grand service. Seuls 324 étaient en première classe. Donc, comme je l'ai dit, les chiffres ne collent pas. Vous comprendrez ce que je veux dire si vous tenez compte d'un autre fait : beaucoup de ceux qui étaient en première classe voyageaient déjà avec leurs propres domestiques, et n'avaient donc pas besoin du service d'un équipage, sauf pour la nourriture. Par exemple, on nous dit qu'Astor et sa femme voyageaient avec leur valet privé et deux femmes de chambre.

La capacité totale du *Titanic*, estimée à 3 547 personnes, en est une autre indication. Avec un équipage de 1 094 personnes. Donc, à pleine capacité, le navire aurait cet équipage, mais avec une capacité de 53,7 %, ils avaient un équipage à 83 % ? Comme je l'ai dit, ça ne colle pas. Ils avaient environ 320 membres d'équipage de plus que nécessaire, même si on croit les chiffres donnés. On dit que 212 membres d'équipage ont survécu, donc je suppose que c'était l'équipage complet à bord. Les 696 autres ont été inventés.

Un autre problème est que sur la page de Madeleine Astor, Wiki affiche un titre du *New York Herald* du même jour (15 avril), et ce titre indique clairement 1 800 personnes à bord, 675 sauvées. Comment le *Herald* a-t-il pu composer cette histoire si rapidement ? Le *Titanic* coule aux "petites heures" du 15 avril, et quelques heures plus tard, le *Herald* publie un article complet, avec des photos de toutes les personnes célèbres à bord ? C'est un travail assez étonnant, n'est-ce pas ? On dirait qu'ils avaient déjà écrit et illustré l'histoire avant même que cela n'arrive, ce qui est plutôt normal.

THE NEW YORK HERALD.
WHOLE NO. 27380. NEW YORK, TUESDAY, APRIL 15, 1912. TWENTY-EIGHT PAGES—11 CENTS PER COPY.
PRICE THREE CENTS.

THE TITANIC SINKS WITH 1,800 ON BOARD; ONLY 675, MOSTLY WOMEN AND CHILDREN, SAVED

MOST APPALLING DISASTER IN MARINE HISTORY OCCURS WHEN WORLD'S LARGEST STEAMSHIP STRIKES GIANTIC ICEBERG AT NIGHT

Scores of World's Most Widely Known Persons, Including Colonel John Jacob Astor and His Wife, William T. Stead and Isidor Strass Among Those Whose Fate is in Doubt.

J. Bruce Ismay, Head of the White Star Line; Mr. and Mrs. George D. Widener, the Countess of Rothes and Mrs. Henry B. Harris Are Some of Those Saved.

The Carpathia's Captain's Aid

Map Showing Location of the Titanic at the Time of the Accident

Names of Those Saved

Names of Those Who Did Not Survive

Vous me direz qu'il s'agit du 16 avril, mais ce n'est pas ce qu'il me semble. [Voyez aussi ici](#), où il est confirmé que ce titre date du 15 avril. On y voit que le *New York Times* avait également un article prêt à être publié le matin du 15 avril, indiquant que 1 200 personnes étaient à bord et que 655 ont été sauvées. Le *New York Tribune* nous dit que 1 340 personnes ont péri, 886 ont été sauvées, ce qui fait 2 226 personnes à bord. Le *Detroit News* nous dit 1 241 disparus et 868 sauvés, ce qui fait 2 109 personnes à bord. D'où viennent tous ces chiffres différents ? Je peux voir une certaine confusion sur le nombre de disparus, mais puisque tous les navires sont tenus d'avoir une liste complète des passagers et de l'équipage, le total à bord devrait être un chiffre ferme. Il ne devrait pas varier de 1 200 à 2 226. Et si nous lisons attentivement, nous constatons que le *New York Times* admet que ses informations proviennent de l'*Olympic* par radio (télégraphe). Cela signifie que ces chiffres venaient directement de la White Star Lines, qui aurait dû connaître un total à bord. En tout cas, elle n'aurait pas dit à certains journaux un chiffre et à d'autres un autre chiffre. A moins qu'elle n'ait voulu créer la confusion. Il me semble que quelqu'un a décidé de gonfler le nombre d'environ 1 200 à environ 2,200 la première semaine.

Un autre problème est que Wiki nous donne une liste partielle de 68 personnalités présentes sur le Titanic, mais seulement 21 d'entre elles ont péri. Le taux de survie des personnes riches était donc encore très bon, puisqu'il était d'environ 70 %. C'est également très curieux.

En fait, c'est ce qui m'a conduit à mon hypothèse initiale : la plupart des personnes répertoriées comme décédées ont probablement simulé leur mort, tout comme cela se fait aujourd'hui. Nous avons vu une longue liste de faux morts dans notre récent exposé sur le [canular de Las Vegas](#), et s'ils peuvent le faire maintenant, ils pourraient le faire à l'époque. Dans cet article, j'ai fait des recherches sur une grande partie des noms individuellement, montrant beaucoup de vaudou. Dans le cas présent, il est probable que toutes les personnes riches qui devaient disparaître ont été informées du canular du *Titanic* avant qu'il ne se produise : de cette façon, elles ont pu éviter les procès, les impôts ou autres poursuites imminentes, tout en encaissant leurs polices d'assurance-vie. Pour d'autres faux décès en deuxième et troisième classe, le navire pourrait être chargé d'agents des services de renseignement, qui disparaîtraient ensuite après le sauvetage.



*Astor dans le rôle d'Henri IV
de France*

Et pourquoi se donneraient-ils la peine de faire ça ? D'une part, parce qu'il y avait apparemment beaucoup de gens riches qui devaient ou voulaient disparaître en 1912, y compris John Jacob Astor IV.

Peut-être savaient-ils que la Première Guerre mondiale approchait et qu'ils devaient disparaître. Deuxièmement, parce que le canular serait beaucoup plus crédible avec l'apparence d'un grand nombre de morts. Si un tel navire coulait sans faire de victimes, l'assurance

la société et le public deviendraient naturellement suspicieux. Mais lorsque des personnes comme le capitaine et Astor semblent sombrer avec le navire, beaucoup moins de personnes seront suspicieuses.

En parlant de soupçons, on constate que le nez d'Astor a été corrigé sur de nombreuses photos en ligne. Voir cette photo de Findagrave :



Et comparez-le à cet instantané *plus tardif* :



Tu crois qu'il s'est fait refaire le nez pour y arriver ? Non. Alors que cachent-ils ici ? La routine : il était un crypto-juif.

Ainsi, il me semble maintenant que le livre de Robin Gardiner était soit une fausse piste, soit une erreur. Je continue à penser qu'il avait raison au sujet de l'échange du *Titanic* contre l'*Olympic* et de la fraude à l'assurance, mais il semble qu'il ait abandonné dès les premières étapes, avant d'aborder les sujets encore plus importants. C'était peut-être sa mission. Par exemple, il est curieux que Wikipedia ait une page pour Gardiner et sa théorie. Il semble même qu'elle soit promue, puisque tant sur la page de Gardiner que sur celle des théories alternatives du Titanic, sa théorie fait l'objet de dix paragraphes et d'aucune réfutation. Ce n'est pas ce à quoi on pourrait s'attendre. Font-ils cela pour mes articles ou mes livres ? Gardiner lui-même présente de nombreux autres signaux d'alarme, puisqu'il est originaire d'Oxford et que son père était militaire. Le nom de ce père est même un énorme signal d'alarme, puisqu'il est donné comme Harold Gardiner. Vous serez peut-être intéressé de savoir qu'il y avait un Harold Gardiner *Bowen* qui était Vice-président des Etats-Unis.

Amiral (3 étoiles) et chef de l'Office of Naval Research dans les années 1940. Il a également participé à la première guerre mondiale. Ce qui signifie qu'il était un espion de haut niveau. L'ONR n'est pas la même chose que l'ONI, mais ils travaillent en étroite collaboration. Bowen était également impliqué dans le projet Manhattan via le Naval Research Laboratory, qu'il a dirigé de 1939 à 1941. Le fils de Bowen est également devenu vice-amiral, et il a dirigé l'enquête sur l'incident du Pueblo. L'*USS Pueblo* était bien sûr un navire espion qui aurait été capturé par la Corée du Nord en 1968, une semaine avant l'offensive TET. Il est conservé par la Corée du Nord jusqu'à ce jour comme trophée de musée, bien qu'officiellement le navire soit toujours un vaisseau commandé de l'US Navy ! Cela signifie simplement que toute cette histoire était un autre canular.

Ces Bowen étaient aussi des Rhodes, puisque la mère de Bowen Sr était une Rhodes, et ils étaient originaires de **Rhode** Island. Bien sûr, ces Bowen viennent aussi du Massachusetts, puisque nous les avons vus dans [mon article sur Lizzie Borden](#). Ils sont également liés à Salem. Cependant, Geni gomme le côté maternel de l'amiral Bowen, ce qui nous empêche de suivre la lignée Gardiner. Cependant, les Gardiner sont connus pour être parmi les premiers colons de Rhode Island, épousant les Bowen et les Rhodes à plusieurs reprises.

En effet, nous trouvons un Harold Gardiner dans la pairie, caché sous le nom de [Harry Gardiner](#). Il était le fils du **Lieutenant Colonel** Stephen Gardiner, et il a épousé une Minchin, apparentée à un **Fisher**. Également apparenté à un John **Hamilton** Byrne. Illié aux **Murray**, Cela nous lie probablement aux Gardiners de Rhode Island, puisqu'ils étaient apparentés aux mêmes familles là-bas. [Ils étaient également apparentés aux Rathbuns](#), ce qui nous lie au [canular de l'assassinat de Lincoln](#). Mieux encore, on 1884, trouve [George Minchin](#) de cette famille épousant Naomi Clarke, fille d'une femme **Smith** inconnue. Pourquoi cette Smith serait-elle inconnue, alors que le nom de son père est connu comme Richard Smith d'Australie ? Peut-être parce qu'elle nous lie à Edward Smith, capitaine du *Titanic* et auparavant capitaine de l'*Olympic*. Son frère est également indiqué comme "Smith inconnu". Alors, ce Smith inconnu aurait-il l'âge requis pour être Edward Smith ? Eh bien, si Naomi s'est mariée en 1884, elle serait née aux alentours de 1866. Sa mère serait née aux alentours de 1848. Edward Smith est né en 1850, une correspondance possible.

Puisque Robin Gardiner a vécu à Oxford, nous pouvons peut-être le relier aux Gardiners de la pairie également à Oxford. Voir [Patrick Lancaster Gardiner](#), mort en 1997 à Oxford, dont la mère était une Lancaster (effacée) et dont la tante a épousé le Baron Robbins. Robbins a enseigné à la London School of Economics et a été président du *Financial Times*. Ses parents sont effacés. Son fils Richard a épousé une Dobbs, fille du brigadier Dobbs, dont la mère était une **Atkinson**. Cela peut nous relier à Stephen Hawking, dont j'ai montré la semaine dernière qu'il était un Atkinson de la pairie. Quoi qu'il en soit, Patrick Gardiner a épousé Susan **Booth** (également épurée), mais nous savons ce qu'il faut penser de ce nom.

Nous pouvons également lier les Gardiners à la Reine, puisqu'en 1942, Charlotte Gardiner a épousé Douglas Gordon **Bowes-Lyon**, du comte de Strathmore. La Reine Mère était une Bowes-Lyon. Il est donc assez étrange de trouver cette Charlotte épurée. Une personne n'épouse pas le petit-fils d'un comte. Cela relie également les Gardiners aux Drummonds, Cholmodeleys, Stewarts et Percys (comtes de Beverly). Le frère de Douglas Bowes-Lyons, Hubert, a épousé une **Jacobs** d'Afrique du Sud en 1943, et leur fille est allée à l'université de Tel Aviv.

Le co-auteur de Robin Gardiner, Dan van der Vat, présente également de nombreux signaux d'alarme. Il a travaillé pour le *Times* et le *Sunday Times* de Londres jusqu'en 1965, avant de devenir chef de bureau en Allemagne. Il est passé au *Guardian* en 1982 et continue d'écrire pour eux à ce jour. Ce n'est pas le genre de personne que l'on penserait capable de révéler le canular du *Titanic*. Il a écrit 14 livres, mais celui avec Gardiner est le seul qu'il ait co-écrit. Tous ses autres livres sont des ouvrages

d'histoire classiques.

Le capitaine Edward Smith est également un drôle d'oiseau, sa biographie étant très légère. On ne semble pas savoir grand-chose de lui. Geni l'a étudié à fond, comme on pouvait s'y attendre. Et il n'y a pas de photos de lui jeune. Mais sachez qu'il y a 27 Edward Smith dans la pairie, et que beaucoup d'entre eux sont également scrutés. En d'autres termes, ils pourraient être le capitaine Edward Smith et nous ne le saurions jamais. Cependant, il est intéressant de noter que Frederick Smith, 1erst comte de Birkenhead, était justement député à Liverpool au moment de la fraude du *Titanic*. Il a également de nombreux liens avec Oxford, puisqu'il y est allé et y a donné des conférences. Il s'y est également marié. Le père de sa femme était révérend et membre du Corpus Christi, à Oxford. Ce comte Smith était déjà conseiller privé en 1911. Il devient lieutenant-colonel et est procureur général pendant la guerre. Il devient Lord High Chancellor en 1919. Il devient High Steward d'Oxford en 1922. Il est à la tête de Tate and Lyle, une grande raffinerie de sucre. Il est également à la tête de Imperial Chemical Industries après 1926, le plus grand fabricant de Grande-Bretagne. Il était le meilleur ami de Churchill. Ce qui est encore plus curieux, c'est que son histoire, comme celle du capitaine Edward Smith, est en grande partie effacée. À la lecture de l'article, il semble sortir de nulle part. Étant donné qu'il a toujours été un archi-conservateur, cela semble très improbable. Il vient presque certainement d'un des Baronets Smith. Peut-être les Smith, Baronets Devon, qui étaient des propriétaires de navires et aussi dans l'**assurance** maritime. Voir le deuxièmend baronnet, Sir [Willie Reardon-Smith](#), b., directeur 1887, de la Leeds Shipping Company, de la Devon Mutual Steamship Insurance Association et de la UK Mutual Steamship Assurance Association. Si nous pouvions lier ces Baronets Smith à l'événement du *Titanic*, cela indiquerait que les compagnies d'assurance étaient d'une certaine manière impliquées dans la fraude. Vous vous demanderez comment une compagnie d'assurance peut s'escroquer elle-même, mais il y a des moyens. Par exemple, les primes sont censées être versées dans un fonds commun, les sinistrés étant payés à partir de ce fonds. Mais disons que ce fonds commun est vidé pour payer un énorme sinistre frauduleux, une partie de l'argent étant reversée à certains administrateurs de la compagnie d'assurance. La compagnie d'assurance se déclare alors en faillite et les directeurs cachent leur gain d'une manière ou d'une autre. Dans ce cas, les perdants sont les actionnaires ignorants de la compagnie et les assurés ignorants, dont les polices sont désormais sans valeur. Même si les administrateurs sont condamnés à une amende ou doivent liquider certains actifs, s'ils gèrent bien le système, leurs gains seront bien supérieurs à leurs pertes.

Et cela nous rappelle bien sûr tout l'argent que peut rapporter la fraude à l'assurance-vie dans ce cas. Puisqu'il s'agirait d'un accident selon l'histoire dominante, beaucoup de ces polices paieraient une double ou triple indemnité. Combien la fausse veuve d'Astor a-t-elle reçu pour sa fausse mort, par exemple ? Comme il était l'un des hommes les plus riches d'Amérique en 1912, la somme devait être énorme. Vous pensez qu'Astor ne savait pas comment frauder les compagnies d'assurance ? Il *possédait* de nombreuses compagnies d'assurance, donc je pense qu'il avait probablement une piste interne, n'est-ce pas ? De toute évidence, quiconque veut pénétrer l'ensemble du canular du *Titanic* devra suivre l'indice de fraude à l'assurance de Robin Gardiner, mais il devra aller beaucoup plus loin que lui. Il me semble déjà qu'il a atteint le premier niveau d'un terrier de lapin qui descend sur au moins dix niveaux.

Par exemple, on nous dit que la Lloyd's de Londres a assuré le *Titanic*, et a dû payer environ 10 millions de dollars juste pour le navire perdu. C'est ce que rapporte le [Denver Post](#), mais 1912. ce même article indique que la Lloyd's n'avait que 15 millions de dollars en dépôt, et qu'elle a donc perdu les 2/3 de sa valeur. Ils auraient dû être dévastés, mais apparemment ils ne l'ont pas été, donc quelque chose ne colle pas ici. On nous dit qu'ils ont payé en totalité dans les 30 jours. Cela ne semble pas juste non plus, car aucun d'entre nous n'a eu cette expérience avec les compagnies d'assurance. Normalement, elles traînent les pieds pour la moindre réclamation. Mais nous sommes censés croire qu'elles ont été capables de mener une enquête complète sur le fiasco du *Titanic* en moins de trente jours, bien que cela se soit passé au milieu de l'Atlantique Nord ? Notez également la date de cet article du *Denver Post* : 16 avril, le jour suivant. Nous sommes donc censés croire qu'ils ont écrit cette promotion de la Lloyd's en une nuit ? Ils n'avaient rien de mieux à dire dans les premières 24 heures que cette promotion élogieuse de la compagnie d'assurance ? Allez ! En soi, c'est un énorme indice.

Il est également curieux que l'on nous dise que la Lloyd's a été impliquée dans le développement et la mise en œuvre de la

télégraphe sans fil qui a été utilisé pour la première fois avec le *Titanic*, mais qui n'a servi à personne. Mais rappelez-vous, nous ne savons pas ce que les télégraphes ont réellement dit. Le télégraphe sans fil pouvait être utilisé pour appeler à l'aide, mais il pouvait aussi servir à coordonner une fraude massive en mer, n'est-ce pas ?



[Ajouté le 3 octobre : Mais revenons au capitaine Edward Smith. Vous direz que s'il a survécu au "nauffrage", quelqu'un l'aurait repéré. En fait, certains l'ont fait, et une histoire a [fait la une des journaux](#). Le quartier-maître du *Majestic* Peter Pryal l'a repéré à Baltimore en 1921 et l'a appelé par son nom. Et il a répondu. Pryal a raconté son histoire aux journaux, et certains l'ont imprimée. Ce lien renvoie au *New York Sun*.

Et j'en ai plus sur le Capitaine Smith. Son ascendance nous lie aussi en avant à... ... êtes-vous prêts ? ... J. K. Rowling. Si vous consultez [mon article sur elle](#), vous vous souviendrez que je l'ai reliée à un Major Edward Pelham Smith, dont la petite-fille a épousé le petit-fils de Sir Henry Morton **Stanley** (Livingston, je présume). Oui, il y a beaucoup de Smith, mais si je peux montrer un lien entre les deux Edward Smith, cela relierait également le capitaine Edward Smith aux Stanley, comtes de Derby, ce qui ne surprendrait aucun de mes lecteurs. De plus, nous trouverons ci-dessous le nom du capitaine **Stanley** Lord, qui se trouve être le capitaine de l'*USS Californian*. Je soupçonne que son nom nous lie également aux Stanley, bien que cela soit difficile à prouver. Comme le reste de ces personnes, il est assez bien épuré en ligne.

Cependant, nous obtenons trois indices *très importants* concernant les deux Edward Smiths sur la page Wiki du capitaine Smith. Le capitaine Edward Smith du *Titanic* avait une fille. Elle s'appelait Helen **Melville** Smith. Si nous allons sur thepeerage.com et regardons à nouveau le commandant Edward Pelham Smith, nous découvrons que son grand-père était Abel Smith. La première femme d'Abel Smith était Lady Marianne Leslie-Melville, fille d'Alexander **Leslie-Melville**, le 9^e comte de **Leven**. De plus, la sœur de Lady Marianne a également épousé un Smith de la même famille. Ces Smith remontent loin dans la pairie, précédant de plusieurs siècles (1400) les baronnets Smith. C'est étrange car pendant des siècles, ils n'ont pas de titres et ne sont liés à personne ayant des titres. Nous ne savons donc pas pourquoi ils sont listés. Ils ne deviennent pas baronnets jusqu'à ce que George Smith épouse la fille du baronnet **Howe** et en devienne un lui-même en 1757. C'était un mariage important pour les Smith, car la grand-mère de Mary Howe, Ruperta Hughes, était l'enfant illégitime de Rupert von der Pfalz, alias Prince Rupert du Rhin, Duc de Cumberland. Son père était Frédéric V, prince-électeur palatin et roi de Bohême, et sa mère était la princesse Elizabeth Stuart, fille du roi de France.

Jacques Ier, ce qui nous amène au sommet. La Bohême est aussi le drapeau rouge habituel, puisque par sa grand-mère Elisabeth de Hesse, Frédéric descendait de Barbara **Jagellon**.

Nous commençons donc à comprendre ces Smith. Comme on peut s'y attendre, ils étaient banquiers, et c'est ce qui leur a permis de se marier dans la pairie. Le grand-père de George Smith, Thomas Smith, est le fondateur de la Smith Bank de Nottingham. Curieusement, George Smith était le shérif de Nottingham, ce qui nous fait penser à Robin des Bois. Il est également étrange que le fils de George Smith soit devenu baronnet^{2nd}, mais qu'il ait changé son nom en Pauncefote-Bromley, d'après sa grand-mère Elizabeth Pauncefote. Il a épousé la fille du vicomte Curzon, et leur fils est devenu baronnet^{3rd}. Il change à nouveau son nom, cette fois en Howe-Bromley. Il est devenu Vice-Amiral du Blanc en 1854. Vous pouvez donc vous rappeler que ces Smith sont les mêmes que les Bromley ultérieurs. Ils sont aussi les mêmes que les Barons Carrington, via le troisième fils d'Abel Smith. Ces Carrington ont fait aussi bien que les Bromley, en termes de mariage, en se liant au cours du siècle^{19th} aux comtes Stanhope, aux ducs de Somerset, aux **barons Gardner**, aux Foresters, aux ducs Manners et aux ducs Drummond. Ces Smith sont également devenus les barons de Bicester, et Hugh Colin Smith est devenu le gouverneur de la Banque d'Angleterre en 1897. J'espère que vous comprenez l'importance de ces liens bancaires et amiraux pour notre enquête. La fille de Hugh a épousé un **Baring**, d'une banque "rivale". L'actrice Rachel Ward est sa deuxième petite-fille.

Je vous prie également de noter le nom **Gardner** qui y figure, car il nous lie probablement à l'auteur Robin **Gardiner**. Il s'avère que les barons Gardner étaient également de grands marins, le premierst baron étant l'amiral Alan Gardner. Ses deux premiers fils sont également devenus amiraux et son troisième fils était général de division. Son gendre, Barrie, était également amiral. Cela peut indiquer que Robin Gardiner était étroitement lié au capitaine du *Titanic*, ce qui explique son implication dans cette affaire. Une autre indication est que le père de Robin Gardiner "était un militaire qui travaillait à l'**Institut indien**". C'est révélateur car beaucoup des personnes que nous avons examinées étaient impliquées dans la gestion de l'Inde. Pour votre information, les Gardner étaient également étroitement liés, après le 19^{eth} siècle, aux Herbert, comtes de Carvoron ; aux Stanhope, comtes de Chesterfield ; aux Howard, comtes d'Arundel et ducs de Norfolk ; aux Stuart, ducs de Lennox ; aux Baronets Molyneux ; aux Hughes, barons de Dinorben ; aux Onslow, comtes d'Onslow ; aux Beaumont, barons d'Allensdale ; et aux **Fuller**.

Mais revenons à Abel Smith, le père du major Edward Pelham Smith. Son frère Robert a épousé Isabel Adeane, dont la mère était. . . l'honorable Matilda Stanley. Cela nous donne un deuxième lien, plus proche, avec les Stanley, puisque le père de Matilda était le 1^{er} stBaron Stanley of Alderley. Nous trouvons également des liens rapides avec les **Barclays**, puisque la sœur d'Abel, Caroline, a épousé un Hanbury, petit-fils d'un Barclay. Ils étaient aussi banquiers bien sûr, ce qui nous donne les Smiths, les Barings et les Barclays, tout cela en peu de temps.

En creusant davantage dans la pairie, nous pouvons relier le capitaine Edward Smith à ces personnes par l'intermédiaire de ses parents. Sa mère était une **Marsh**. En 1840, le Révérend William Marsh de la pairie a épousé Lady Louisa Cadogan, fille du 1^{er} stEarl Cadogan et de Frances Bromley, fille du 1^{er} stBaron **Bromley** de Montfort. Nous venons de voir que le capitaine Smith était lié à ces Bromley/Smith par l'intermédiaire des Melville. Et, comme vous le verrez ci-dessous, le directeur de la Lloyd's de Londres au moment du naufrage était Cuthbert Heath, fils d'Emma Marsh, ce qui indique que Smith était étroitement lié au directeur de la Lloyd's.

Nous pouvons également relier le capitaine Smith aux baronnets Smith par le biais du second prénom de sa mère, **Hancock**. Geni ne nous donne pas ce nom, mais Wikipedia le fait, dans la barre latérale. À cette époque, les Hancock étaient étroitement liés aux **Trevelyan**, tout comme les baronnets Smith. Voir le [Révérend Frederick Hancock](#) qui a épousé une Woodhouse, fille d'un Trevelyan en 1874 ; et [Robert Smith](#), 1^{er} st Baron Carrington, dont la seconde épouse était Charlotte Hudson, fille de Susanna

Trevelyan. Vous devriez également consulter Baronet1st

Trevelyan, éduqué à la Compagnie des Indes orientales. Il a épousé la sœur de Lord **Macauley**, ce qui nous lie à toutes ces personnes. Sa seconde épouse était une **Campbell**, fille d'un **roi**, idem. Cela nous donne un autre lien, puisque les Smith étaient liés aux Rois par les Adeane. Son frère a épousé une **Pleydell-Bouverie**, ce qui constitue encore un autre lien. Le major Edward Pelham Smith a épousé Dorothy Morton Mansel-Pleydell. Le fils de Trevelyan, le 2^e baronnet, était Lord de l'Amirauté en 1868 et a épousé une **Philips**.

Mais revenons au Capitaine Smith. Intéressant que sa fille ait épousé un **Russell-Cooke**. C'est une preuve supplémentaire qu'ils étaient de la pairie. Une de ses filles a épousé un **Phipps**. Au fait, il y a des Russell-Smith dans la pairie. Vous devriez aussi savoir que Russell-Cooke est un célèbre cabinet d'avocats londonien, formé en 1880 par William Russell-Cooke et Sir Henry **Paget-Cooke**. Les Paget sont haut placés dans la pairie, puisqu'ils sont les comtes d'Uxbridge et les marquis d'**Anglesey**. Comme les Smith, les Paget sont étroitement liés aux Manners, ducs de Rutland.

Donc, pour résumer, j'ai relié le capitaine Smith à la pairie via les noms de Melville, Marsh, Hancock, Russell et Phipps. Il y a sans doute d'autres liens que l'on pourrait découvrir en creusant davantage. Nous avons vu comment cela le lie à de nombreux ducs, et aussi au roi James Ier].

Ce qui nous ramène à Astor. [Il aurait été l'un des 333](#) corps retirés de la mer, bien que son corps n'ait été identifié que plusieurs jours plus tard. A droite. Notez que l'adorable nombre maçonnique de 333. Et comment un corps pouvait-il être identifié plus tard, alors qu'il ne pouvait pas l'être immédiatement ? Bien que de nombreux rapports de témoins oculaires (immédiatement diffusés dans la presse) aient déclaré que le corps d'Astor était gravement blessé par une chute de cheminée [ou par une bagarre avec des pieuvres géantes, je suppose], l'entrepreneur de pompes funèbres n'a signalé aucune blessure. Bien sûr, cela indique que le corps *n'était pas* celui d'Astor. Le service funéraire a eu lieu le 3 mai, et cela fait huit. C'est 18 jours plus tard, donc nous pouvons supposer que le cercueil n'était pas ouvert : cela aurait empesté l'endroit. Il a été enterré au cimetière de **Trinity**. Ils n'avaient pas de cimetière Matrix à l'époque, je suppose.

Rappelez-vous également que Mme Astor était enceinte au moment du naufrage du Titanic, mais que, mystérieusement, elle n'a pas fait de fausse couche, que ce soit à cause du chaos ou de la mort présumée de son mari. Nous avons vu un mystère similaire [dans le canular du bébé Lindbergh](#), où une Mme Lindbergh enceinte n'a subi aucun traumatisme lorsque son bébé précédent a été déterré d'une tombe peu profonde à proximité, à moitié dévoré par des animaux. Je suggère que Mme Astor n'a jamais été sur le *Titanic*, car en créant un tel canular, vous ne souhaiteriez pas que la femme enceinte d'un milliardaire soit sur le navire. Elle était probablement en train de rôtir sur le RMS *Carpathia*, mangeant des figues et jouant au jeu de palets.



C'est aussi étrange. C'est une photo de la tombe d'Astor à la Trinité. Il y est commémoré sous le nom de John J. Astor. Avec un point après Astor, comme vous le voyez, mais pas de IV. Pourquoi ont-ils besoin d'un point ici ? Et comme il a été enterré à côté de ses homonymes, comment ont-ils différencié une tombe d'une autre ? Comment ont-ils su que c'était IV et pas I, II ou III ? De plus, pensez-vous vraiment que l'homme le plus riche d'Amérique ne pouvait pas s'offrir les quatre lettres supplémentaires de son deuxième prénom sur sa pierre tombale ? Il a besoin d'abrégé Jacob en J. ?

Ce qui nous amène au problème suivant. Dans ces histoires, Astor est censé être parmi les hommes les plus riches du monde à l'époque. Mais John D. Rockefeller était vivant en 1912, et selon Wikipedia et *Forbes*, il valait 400 milliards de dollars en 1913. Astor vaudrait 2,2 milliards de dollars. Donc encore une fois, ils ne peuvent pas garder leurs histoires en ordre. J. P. Morgan est mort en 1913 avec une fortune d'environ 3 milliards de dollars, et Rockefeller a déclaré "qu'il n'était pas un homme riche". Nous sommes donc censés croire que les Astor ont dilapidé leur argent depuis 1850, alors que tout le monde admet qu'ils étaient la famille la plus riche des États-Unis ? C'est très peu probable, puisque, comme les Rockefeller, ils étaient impliqués dans la banque. En tant que banquiers, ils savaient comment gagner des intérêts sur leur argent, s'enrichissant ainsi chaque décennie. Les Rockefeller possédaient environ mille milliards de dollars en 1930, et ont multiplié ce chiffre par plusieurs fois depuis lors. De même, nous pouvons supposer que les Astor valaient au moins 500 milliards en 1912, ce qui fait de l'affirmation de 2,2 milliards un autre grand mensonge. Si Astor n'a pas gagné au moins 10 millions sur sa seule police d'assurance-vie, je serais très surpris.

As-tu la moindre idée de la facilité avec laquelle quelqu'un comme Astor peut se cacher ? Ces gens ont d'énormes propriétés dans le monde entier, donc simuler une mort n'est pas du tout un inconvénient. Ce n'est pas comme s'ils ne devaient jamais quitter la maison. Astor n'avait même pas *besoin de voyager* avec un transport public comme le *Titanic*. Ces gens ont leurs propres bateaux privés, ou peuvent engager leurs cousins milliardaires grecs pour les emmener n'importe où, sans que les agents des douanes ne leur posent de questions. Les règles ne s'appliquent pas à eux, et ils n'admettent leur existence au départ que parce qu'ils veulent se voir dans les journaux. Nous pouvons supposer qu'il existe des personnes riches dont vous n'avez jamais entendu parler : elles *n'ont jamais existé* officiellement. Ils n'ont pas besoin de simuler leur mort car ils n'ont jamais été officiellement en vie. À mon avis, ce sont ces personnes qui dirigent le monde.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons déjà constater que la fraude du *Titanic* ressemble à une escroquerie menée par les compagnies d'assurance elles-mêmes. La meilleure hypothèse à ce stade est que Robin Gardiner était lié d'une manière ou d'une autre à la Lloyd's de Londres, et qu'ils l'ont engagé pour mettre la White Star Lines sous le bus. Puisque White Star n'existe plus, ils peuvent être le bouc émissaire. Gardiner en fait donc les méchants, tout en continuant à blanchir ou à détourner l'attention de la Lloyd's, d'Astor et de nombreuses autres parties.

En gardant cela à l'esprit, nous devrions examiner de plus près la Lloyd's. Lloyd's est un drapeau rouge imposant dès le premier mot, car ce n'est pas vraiment une compagnie d'assurance à proprement parler. Il s'agit d'un groupe de sociétés et d'individus, ou d'un *syndicat*, qui se sont associés en tant que souscripteurs de risques. Créée par une loi du Parlement en (1871 bien qu'elle existe depuis 1686), c'est l'une des compagnies les plus effrayantes du monde. Rien qu'en 2017, elle a souscrit environ 37 milliards de livres de primes et, comme dans un casino, on peut supposer qu'elle n'en a versé qu'une petite partie.

Curieusement, nous constatons qu'une loi sur la Lloyd's a été adoptée par le Parlement en 1911, quelques mois seulement avant le canular du *Titanic*. Un indice est même trouvé dans la date de la loi : 18 août 1911. Ou, 18/8/11. Des as et des huit, comme d'habitude. [Il s'agit d'une loi](#) visant à "étendre les objectifs et à conférer de nouveaux pouvoirs à la Lloyd's". L'un des objectifs était d'étendre la souscription du Lloyd's de la marine à toutes sortes d'assurances, *y compris l'assurance-vie* et toutes les

affaires de garantie [clause 3]. Une autre extension importante consistait à faire de l'un des principaux objectifs de la société "la *collecte, la publication et la diffusion de renseignements* et d'informations". En d'autres termes, la Lloyd's fait partie de la communauté mondiale des services de renseignement par une loi du Parlement. **Tout cela s'est passé juste quelques mois avant le canular du *Titanic*.** Une coïncidence ? Vous devez vous moquer de moi. Notez aussi la partie "et la diffusion" de cette citation. La Lloyd's n'a pas seulement été approuvé pour

collecter des renseignements, il a été approuvé de les diffuser. C'est quoi "diffuser l'intelligence" ? Ne serait-ce pas. ... de la propagande ?

Astor avait-il donc une police d'assurance-vie auprès de la Lloyd's ? Bien que la Lloyd's soit généralement considérée comme britannique, elle réalise la moitié de ses activités en Amérique du Nord et seulement 29 % en Europe. Je suppose que la police d'Astor était souscrite auprès de la Lloyd's. Idem pour d'autres polices d'assurance-vie de grosses pointures, comme Guggenheim, etc.

L'article 6 est également important, car il stipule que dans les six mois [soit le 18 février 1912], le capital social de la société sera transféré par les fiduciaires à la société elle-même, les *fiduciaires abandonnant leur mandat*. En vertu de l'article 7, les fonds et les biens de la société, ainsi que les revenus qui en découlent, étaient ensuite "au bénéfice des membres de la société conjointement". En d'autres termes, la fiducie précédente a été dissoute et les membres sont maintenant directement propriétaires de la société, et tout l'argent qui n'est pas versé en indemnités ou dépensé par l'entreprise leur revient directement. Cela peut sembler génial pour les membres à première vue, mais cela les rendait en fait extrêmement vulnérables, puisqu'ils n'étaient plus protégés par le Trust. Vous verrez pourquoi cela est important dans un instant.



En gardant cela à l'esprit, nous pouvons nous pencher sur Cuthbert Heath, l'un des célèbres dirigeants de la Lloyd's en 1912. Nous le trouvons dans la pairie, bien sûr, fils du vice-amiral Sir Leopold George Heath, dont la mère était une Dunbar (épurée). Sir Leopold a épousé Emma **Marsh** à **Malte** en 1853. Malte nous donne le lien juif habituel, et le nom Marsh nous lie au capitaine du *Titanic*, Edward Smith, dont la mère était également une Marsh. **Cela indique bien sûr que le capitaine du *Titanic* et le directeur de la Lloyd's étaient étroitement liés.** Les trois frères de Cuthbert étaient également des amiraux et des généraux. Voir l'amiral Sir Herbert Heath, dont la fille a épousé un Fane de Salis, des Comtes de Salis. Le 4th Comte avait épousé la fille du Vice-Amiral Francis **Drake**. Voir aussi le Général de division Frederick Heath-Caldwell ; et le Général de division Sir Gerard Moore Heath, qui s'est marié avec les Baronets Egerton, le reliant aux **Egerton-Warburtons, Spencer, Styles, Boswell, Marjoribanks, et Campbells**. Cuthbert lui-même a épousé Sarah **Gore** Gambier, épurée, et sa fille a épousé plus tard le Capitaine **Hamilton**, fils du Duc d'Abercorn. Ainsi, bien que déjà issu de la noblesse, Cuthbert Heath a considérablement évolué dans le monde après 1912.

Il est également intéressant de découvrir que Heath et la Lloyd's ont vendu des tonnes d'assurances contre les raids aériens, afin de se protéger contre le risque de bombardement stratégique allemand pendant la Première Guerre mondiale. Nous pouvons supposer que la Lloyd's a fait la même chose pendant la Seconde Guerre mondiale.

Cela nous ramène à [mon article sur le bombardement de la Grande-Bretagne](#), dans lequel j'ai montré que de nombreuses falsifications ont été commises, suggérant même que la RAF aurait pu attaquer la Grande-Bretagne elle-même. Eh bien, nous pouvons maintenant ajouter à cela ce que nous venons de découvrir sur le fait que la Lloyd's est un élément reconnu de la collecte *et de la diffusion des* renseignements britanniques depuis le 1er janvier 2001. 1911.

Un autre dirigeant de la Lloyd's à cette époque était Henry **Lyons**, qui devint plus tard baronnet, puis baron Ennisdale. Il est probablement lié aux Bowes-Lyons et à la Reine.

OK, en supposant que la Lloyd's ait organisé une sorte d'escroquerie ici, quelle serait-elle ? Ce ne peut pas être celle que j'ai décrite ci-dessus, puisque la Lloyd's n'a pas déclaré faillite. L'escroquerie la plus courante de nos jours serait de faire en sorte que la compagnie soit "réassurée" par l'État, de sorte que si elle subit des pertes catastrophiques, elle puisse être renflouée par les contribuables. Les contribuables et le Trésor public sont la cible. Nous avons vu cette escroquerie se multiplier au cours des vingt dernières années, avec le TARP et le PPIP, etc. Bien sûr, ce scénario permet une corruption généralisée, puisque les grandes entreprises peuvent simuler des pertes et être remboursées. La Lloyd's était-elle garantie par le trésor anglais d'une manière ou d'une autre ? Ce n'est pas admis, mais c'est possible. Il y avait beaucoup de réassurances mystérieuses en cours, donc ces réassureurs - quels qu'ils soient, publics ou privés - ont pu être la cible. Un scénario similaire est suggéré par le fait que la Lloyd's avait commencé à élargir sa base de membres depuis les années 1870, permettant à beaucoup plus de souscripteurs d'entrer dans le pool. Ces assureurs mineurs ont peut-être été ciblés par les grands assureurs initiaux et ont été autorisés à assumer les pertes. Comment cela a-t-il fonctionné ? Je ne sais pas, mais disons que les principaux assureurs ont conclu un accord avec un gros assuré comme White Star Lines, en vertu duquel White Star leur a reversé une grande partie de la somme versée, avec l'accord que rien ne serait enquêté ? Les assureurs mineurs, qui n'étaient pas dans le coup, auraient alors été les grands perdants. Ils auraient dû couvrir les pertes eux-mêmes. Puisqu'ils n'étaient pas ducs ou comtes, ils seraient autorisés à faire faillite.

Une preuve que c'est ce qui se passait ? Oui, parce que la Lloyd's a étendu l'escroquerie encore plus loin dans les années 1960, et c'est à peu près admis sur Wiki, bien que vous deviez regarder de près. La Lloyd's comptait environ 6 000 membres lorsque l'ouragan Betsy a frappé, mais la perte de 50 milliards de livres a entraîné un exode massif des membres, indiquant qu'ils avaient été anéantis. Pour renflouer ses coffres, la Lloyd's a d'abord commandé une enquête interne secrète dirigée par Lord Cromer, qui avait été gouverneur de la Banque d'Angleterre. Donc, bien sûr, il était digne de confiance. C'est aussi pourquoi elle devait être secrète. Les gens honnêtes ont toujours besoin d'enquêtes secrètes, non ? On ne nous dit pas ce que ce rapport a découvert, mais je soupçonne qu'ils ont découvert ce que je viens de vous dire, Cromer ayant été engagé pour le dissimuler. Il a ensuite recommandé qu'ils ouvrent encore plus l'adhésion, pour attirer de nouveaux idiots plus stupides. Ils ont ouvert l'adhésion aux non-UK et aux femmes, et ont supprimé les exigences de capitalisation. Ce qui signifie que les investisseurs pouvaient être tout à fait mineurs. Plus important encore, la responsabilité de ces nouveaux idiots était *illimitée* - ce qui signifie que toute leur fortune personnelle et leurs actifs étaient à risque, et pas seulement leur investissement dans la Lloyd's. Difficile de croire que quelqu'un a signé pour ce viol, mais apparemment beaucoup de gens l'ont fait.

Dans les années 1970, le gouvernement britannique a permis à la Lloyd's de transférer ses actifs à l'étranger pour éviter les impôts. Seul le fait que les mêmes personnes qui possédaient la Lloyd's possédaient également le gouvernement britannique peut expliquer cela. La Lloyd's est immédiatement devenue un abri fiscal, et toutes sortes de nouvelles fraudes ont été encouragées - ce que Wikipedia admet.

Cela est également admis dans l'histoire du scandale Sasse des années 1970, qui a été révélé d'une manière ou d'une autre. Là, il est admis que "les risques souscrits étaient truqués : généralement des

bâtiments délabrés dans des bidonvilles tels que le [sud du Bronx](#) à [New York](#), qui ont rapidement brûlé après avoir été assurés pour des sommes importantes." Cela prouve simplement que les compagnies d'assurance peuvent être impliquées précisément dans ce genre d'escroquerie, et nous devons supposer que cela a fonctionné puisqu'une partie de l'argent a été reversée aux assureurs. **Ils admettent également que cela a fonctionné en ciblant les mineurs**

les souscripteurs du syndicat, qui ont été informés qu'ils étaient responsables des pertes. Dans les articles grand public, on prétend que le souscripteur en chef Dennis Harrison n'était pas un souscripteur agréé de la Lloyd's, mais plutôt un mafioso qui avait trompé la Société d'une manière ou d'une autre, mais ce n'est qu'une couverture. Quoi qu'il en soit, il semble que cette affaire ait été révélée par les procès intentés par ces souscripteurs mineurs, qui ont compris qu'ils avaient été escroqués. Mais ils n'ont eu qu'un succès partiel, ne réduisant leurs pertes que d'environ 55%. Étonnamment, le Lloyd's lui-même a esquivé le blâme. Et les principaux souscripteurs ont évité l'examen, nous pouvons supposer qu'ils possédaient les tribunaux. En effet, après 1911, le Lloyd's était pratiquement un fantôme. Légalement, il n'existait pas du tout, sauf comme nom. Légalement, les souscripteurs individuels assumaient toute la responsabilité financière, donc "la Société" était intouchable. Au tribunal, "la Société" a disparu dans un brouillard londonien.

Une chose similaire s'est produite à la fin des années 80 avec l'explosion de la plate-forme pétrolière Piper Alpha. Grâce à la réassurance, de nombreux souscripteurs mineurs ont été exposés plusieurs fois, et un grand nombre d'entre eux ont été détruits. Cela nous renvoie bien sûr à mon article sur la [catastrophe pétrolière de Deepwater Horizon](#), où j'ai suggéré qu'il s'agissait peut-être aussi d'un faux. Il ne fait aucun doute qu'il s'agissait d'une autre occasion de fraude à l'assurance, bien que je n'aie rien lu à ce sujet.

Il est intéressant de noter que la Lloyd's était également impliquée dans l'assurance des tours jumelles le 11 septembre, et qu'elle fait partie de ceux qui ont payé Larry Silverstein. Cela nous donne bien sûr une toute nouvelle tournure à cet événement, qui n'a guère été évoquée jusqu'à présent. Je ne sais pas si quelqu'un a suggéré que les assureurs étaient impliqués dans cette fraude, alors laissez-moi être le premier. Je vous prie de remarquer à quel point cet événement ressemble à celui du *Titanic*, tant du point de vue de l'assuré que de l'assureur. Il a déjà été suggéré que l'un des principaux objectifs de l'attentat du 11 septembre était de se débarrasser des bâtiments qui n'étaient plus rentables, qui n'étaient pas conformes au code et qui ne pouvaient pas être mis aux normes sans subir des pertes ruineuses. Il a été démontré que Larry Silverstein a tiré un profit énorme de cet événement, mais il n'a jamais été démontré pourquoi les assureurs n'ont pas enquêté correctement, trouvant ce que les enquêteurs privés de la "conspiration" ont découvert très rapidement sans beaucoup d'efforts. Étant donné que la Lloyd's dispose d'un département de collecte de renseignements étendu, il devrait être étrange qu'elle n'ait pas découvert ces choses et qu'elle n'ait jamais présenté aucune de ces anomalies au tribunal. Remarquez également que le 11 septembre ressemble non seulement à un clone ultérieur de l'événement du *Titanic*, mais aussi à un analogue de l'événement décrit plus haut dans le scandale Sasse, où "les risques souscrits étaient truqués : il s'agissait généralement de bâtiments délabrés dans des bidonvilles tels que le [sud du Bronx](#) à [New York](#), qui ont rapidement brûlé après avoir été assurés pour des sommes importantes". Les tours jumelles ne ressemblent-elles pas maintenant à une version plus grande de la même arnaque ?

Vous direz que je n'ai aucune preuve que la Lloyd's était impliquée dans les attentats du 11 septembre ou le canular du *Titanic*, ce qui est assez vrai. Tout ce que j'ai présenté est circonstanciel, et n'est qu'une suggestion. Cependant, mon raisonnement est assez évident. J'ai vu et écrit tout cela en moins de 24 heures, il n'a donc pas fallu beaucoup de recherches pour arriver à cette conclusion. J'ai seulement dû suivre une série d'indices assez évidents. Il ne fait aucun doute que quiconque s'y intéresse pourrait établir un dossier solide avec plus de travail, et la seule consolation des gouverneurs est qu'il semble que personne ne se soucie de faire ce genre de choses. Les petits assureurs du *Titanic* sont morts depuis longtemps, et leurs ancêtres n'ont aucune raison de rouvrir l'affaire. Les procès du 11 septembre sont également terminés, et comme aucun assureur mineur n'a eu vent de la fraude, il est peu probable qu'ils lisent cet article et que la lumière s'allume. Tout cela peut donc sembler théorique. Ce qui me convient : Je n'ai pas été engagé par la défense ou l'accusation, et je suis juste ici pour résoudre l'affaire pour ma propre édification, comme vous l'êtes probablement. Oui, cela me découragera encore plus d'acheter des assurances, mais comme je n'en possède aucune, cela ne veut rien dire non plus. J'avais déjà décidé

que l'assurance était une escroquerie avant de découvrir tout cela aujourd'hui, donc cela ne changera pas du tout mes convictions. De plus, je ne crois pas qu'il faille parier contre soi-même. Toutes les assurances sont des paris contre soi-même, et donc des tentations du destin et du mauvais karma.

Pendant que je suis ici, je pourrais aussi retourner à la page Wiki sur le *Titanic*, pour voir si je peux en dire plus.

d'en tirer des informations. Tout ce que je regarde ces jours-ci a tendance à se réduire en un tas de sel, alors je suppose que je dois continuer à faire mon travail. La première chose que j'ai remarquée est Gladys (Millvina) Dean, supposée être la dernière survivante du *Titanic*. Elle avait deux mois en avril 1912.



Tout d'abord, le nom de Gladys Dean indique qu'elle était probablement juive. Sa page présente plusieurs anomalies, la première étant que sa mère était en 33 1912. La deuxième est que son frère Bertram serait mort le 14 avril, date anniversaire de l'événement. La troisième est que son deuxième prénom était Vere, reliant probablement cette famille aux de Veres de la pairie. Ils étaient les comtes d'Oxford, et l'un d'eux a été impliqué dans [le canular de Shakespeare](#). Le quatrième est son prénom Bertram, qui est un autre nom de la pairie. Vous auriez beaucoup plus de chances de trouver ce nom en première classe plutôt qu'en troisième classe. La cinquième est que l'on nous dit que Millvina et Bertram ont été élevés sur des fonds de pension. Quels fonds de pension ? Leur père aurait eu la trentaine et serait parti au Kansas pour être copropriétaire d'un magasin de tabac avec son cousin. Alors, d'où vient la pension ? Et comment ce voyageur de troisième classe pouvait-il se permettre d'acheter un bureau de tabac ? La sixième est que Millvina ne s'est impliquée dans la promotion du *Titanic* qu'à l'âge de 70 ans. Je suppose que c'est parce que le *Titanic* n'est devenu célèbre que dans les années 1990.

[Ajouté en octobre 3 : En fait, j'ai découvert plus tard un lien probable entre cette femme Dean et le capitaine du *Titanic* Edward Smith. J'ai relié Smith aux baronnets Smith par le biais du nom Melville. En faisant ce lien, j'ai trouvé un [Abel Smith](#) de cette lignée Melville qui a épousé une Calvert en 1826. Son frère, le 2^e baronnet, a changé son nom de Calvert à Verney, et a épousé la fille de l'amiral Sir George Hope-Vere. Nous venons de voir Bertram Vere Dean, frère de Millvina Dean. Cela indique que Dean et le Capitaine Smith étaient étroitement liés, et tous deux issus de la pairie. Ils ne vous le disent pas, n'est-ce pas ?]

On nous dit que le *Carpathia* a sauvé 705 personnes du *Titanic*, donc je pense que c'est tout ce qui était à bord. Moins 212 membres d'équipage, cela ferait 493 passagers, ce qui semble correct. Puisqu'il s'agissait d'un événement organisé, soit les listes de passagers ont été falsifiées, soit la liste de l'équipage a été falsifiée, soit les deux. La liste du *Carpathia* a probablement été falsifiée, puisque ce bateau faisait partie du canular. Il a peut-être recueilli plus de 705 passagers. Les listes du *Titanic* ont pu être complétées de plusieurs façons, ce que nous avons vu dans des canulars plus récents. Elles pourraient inclure des personnes récemment décédées d'autres causes, et nous devrions donc rechercher une prépondérance de personnes âgées à bord. Ils pourraient inclure les noms d'agents du monde entier qui devaient disparaître dans le cadre de leur couverture cette année-là. Et ils pourraient inclure des noms simplement inventés de toutes pièces. Ces noms inventés incluent souvent une sorte de blague interne.

Plus bas sur la page, nous avons une énorme anomalie. Des navires canadiens auraient été les premiers à arriver sur les lieux après que le *Carpathia* ait emmené les survivants. Ces navires canadiens étaient censés collecter les corps, mais ils étaient trop nombreux. Le capitaine Larnder du *Mackay-Bennett* a donc décidé de ne conserver que les corps des passagers de première classe, rejetant à la mer les passagers de deuxième et troisième classe ainsi que les membres d'équipage. Bien sûr, cela n'a aucun sens à aucun niveau. Ce que cela indique, c'est que ces passagers de deuxième et troisième classe n'ont jamais existé. En fait, il n'y a aucune preuve de leur existence, ou du moins de leur mort. Toutes les preuves ont été commodément "enterrées en mer" comme d'habitude. De plus, comment le capitaine Larnder et ses hommes ont-ils fait pour savoir qui était de quelle classe ? Avaient-ils tous encore des talons de billets dans leurs poches après avoir flotté pendant plusieurs jours dans l'océan ? Ou est-ce qu'il n'a recueilli que ceux qui portaient des smoking ou des chapeaux haut-de-forme ? Bien que les Canadiens n'aient recueilli que les personnes d'apparence aisée, un tiers des corps n'ont jamais été identifiés ou réclamés. Vraiment ? Un tiers des passagers de première classe n'avaient pas de parents et personne ne les recherchait ? Près de la moitié des corps recueillis (150) n'ont jamais été récupérés ou réclamés, et ont été enterrés en masse à Halifax. Encore une fois, vraiment ? C'est ce que nous sommes censés croire ? Bien que les passagers de première classe aient été sélectionnés parmi les passagers flottants, 150 d'entre eux n'ont jamais été réclamés et ont été jetés dans une fosse commune en Nouvelle-Écosse ?

Le RMS *Oceanic* a rejeté sans ménagement en mer trois autres corps provenant du démontable A, sans chercher à les identifier. *L'Oceanic* n'avait pas l'excuse boiteuse du *Mackay-Bennett*, puisqu'il n'a récupéré qu'une douzaine de survivants. Il ne pouvait donc pas prétendre qu'il n'y avait pas de place à bord pour trois autres corps.

Puis on nous dit qu'en juin, les derniers navires de soutien signalaient que les gilets de sauvetage ne fonctionnaient plus et que les derniers corps coulaient au fond de l'océan. Encore une fois, QUOI ? Nous sommes censés croire que non seulement le capitaine Larnder a ordonné que les corps soient rejetés dans l'océan alors qu'ils portaient encore leur gilet de sauvetage, mais que quelqu'un a ordonné à tous les autres navires de laisser les corps dans l'eau, sans rien faire pour les récupérer ? Est-ce que cela a un sens pour vous ? Parce que ces centaines de corps étaient des membres de troisième classe ou d'équipage, ils étaient juste des épaves ? Personne ne cherchait ces personnes ou leurs corps ? Il n'y a pas eu de tollé de la part des familles aux USA ou en Europe ? Imaginez que cela se produise aujourd'hui. Pensez-vous que des centaines de corps dans des gilets de sauvetage seraient laissés à flot pendant deux mois, à la vue de nombreux navires de sauvetage ? Bien sûr, le fait que personne ne recherchait ces personnes et que personne ne soulevait de tollé aux États-Unis indique que ces personnes n'existaient pas. Toute cette histoire a été fabriquée. Et pourtant, malgré l'absurdité de cette histoire, elle est toujours vendue 106 ans plus tard, et je suppose que la plupart des gens y croient.

L'histoire échoue encore d'une autre manière. Les requins. Vous vous souvenez de l'*USS Indianapolis*, dont il est question dans le film *Les dents de la mer* ? Quint nous dit : "1100 est allé dans l'eau. . . 316 hommes en sont sortis : les requins ont pris le reste". C'était en quatre jours. Mais selon l'histoire ridicule ci-dessus, le *Titanic* a sombré dans les eaux chaudes et fertiles du nord du Gulfstream, où les requins sont nombreux, mais les corps étaient encore dans leurs gilets de sauvetage deux mois plus tard. Les corps ne furent pas deux mois à la surface de l'océan : ils sont mangés !

Ensuite, j'ai essayé d'accéder à une liste de décès sur titanicfacts.net, mais l'accès m'a été refusé, même pour une page en cache. Je suis donc allé à la place au *Belfast Telegraph*, mais il n'y a qu'une liste de A à Pa. Je suis donc retourné sur Wikipedia. La première chose que j'ai remarquée est que la liste n'inclut pas le majordome d'Astor, bien qu'il soit mentionné ailleurs. Ce Victor Robbins n'est pas non plus répertorié parmi les passagers de deuxième ou troisième classe. On nous dit plutôt que Mme Astor avait à la fois une femme de chambre et un infirmier. C'est curieux car Mme Astor n'avait pas d'enfant. Elle était seulement enceinte. Alors pourquoi avait-elle besoin d'une infirmière ? Vous allez dire "parce

qu'elle était enceinte". Elle pourrait avoir besoin de soins médicaux ou d'une sage-femme." Non, elle n'en était qu'aux premiers stades de la grossesse, elle ne se manifestait même pas, il n'y aurait donc pas besoin d'une infirmière.

La prochaine chose que j'ai remarquée est que la personne qui a falsifié cette liste n'aime pas les voyelles, en particulier la lettre "E".

Statistiquement, il y a beaucoup trop peu de noms de famille commençant par une voyelle, surtout en première et deuxième classe. Seule la lettre "A" est représentée d'une manière qui ressemble à une statistique. Toutes les autres voyelles sont utilisées beaucoup trop rarement pour qu'il s'agisse d'une véritable liste.

Une autre chose curieuse que nous trouvons sur cette page est que certains chiffres n'ont pas été utilisés, juste pour que le total puisse être de 333. exemple, ils sautent les chiffres 324-5, sans raison apparente.

J'encourage mes lecteurs à étudier cette liste pour y trouver d'autres anomalies, mais je n'en ai pas l'endurance pour le moment. Je voudrais revenir aux passagers de premier plan comme Astor. L'un d'entre eux était Benjamin **Guggenheim**, le père de Peggy Guggenheim des musées Guggenheim. Nous pouvons être sûrs qu'il a simulé sa mort. Voici pourquoi : sur sa page, on nous dit qu'il a mis ses femmes sur le canot de sauvetage 9, un énorme canot en bois Harland and Wolff, d'une capacité de 65 personnes. Wikipédia n'a pas grand-chose à nous dire sur la vie de Benjamin Guggenheim, mais elle tient à nous dire qu'il a courageusement coulé avec le navire :

Alors qu'Aubart et Sägesser entrent à contrecœur dans le canot de sauvetage n° 9, Guggenheim s'adresse en allemand à la femme de chambre en disant : "Nous allons bientôt nous revoir ! Ce n'est qu'une réparation. Demain, le *Titanic* repartira." Réalisant que la situation était beaucoup plus grave qu'il ne l'avait laissé entendre, ainsi que le fait qu'il n'allait pas être secouru, il est ensuite retourné dans sa cabine avec Giglio et les deux hommes se sont changés en tenue de soirée.

Cette citation est tirée du *New York Times* du 20 avril, mais 1912. il s'avère que c'est de la foutaise, car tout ce qu'il avait à faire était de monter sur le bateau avec les femmes. Personne ne s'est battu pour les sièges supplémentaires, ni les femmes ni les enfants de quelque classe que ce soit. Si nous vérifions les statistiques, il n'y avait que 22 personnes sur le canot de sauvetage 9, donc 43 sièges étaient vides lorsqu'il a été abaissé. Il y avait quatre personnes de première classe, 16 de deuxième classe et deux de troisième classe. Alors dites-moi pourquoi Benny n'a pas sauté à bord. Il avait juste envie de mourir ? Bien sûr, le corps de Guggenheim n'a jamais été retrouvé ni identifié. Bien que le Capitaine Larnder ait sorti de l'eau 306 corps de première classe, et bien que seulement 118 hommes de première classe et 154 de seconde classe soient morts, il n'a pas été en mesure de localiser Guggenheim ou toute autre personne importante. Incroyable, n'est-ce pas ? Je suppose qu'ils pensaient que les gilets de sauvetage ne faisaient pas bon ménage avec leur tenue de soirée.

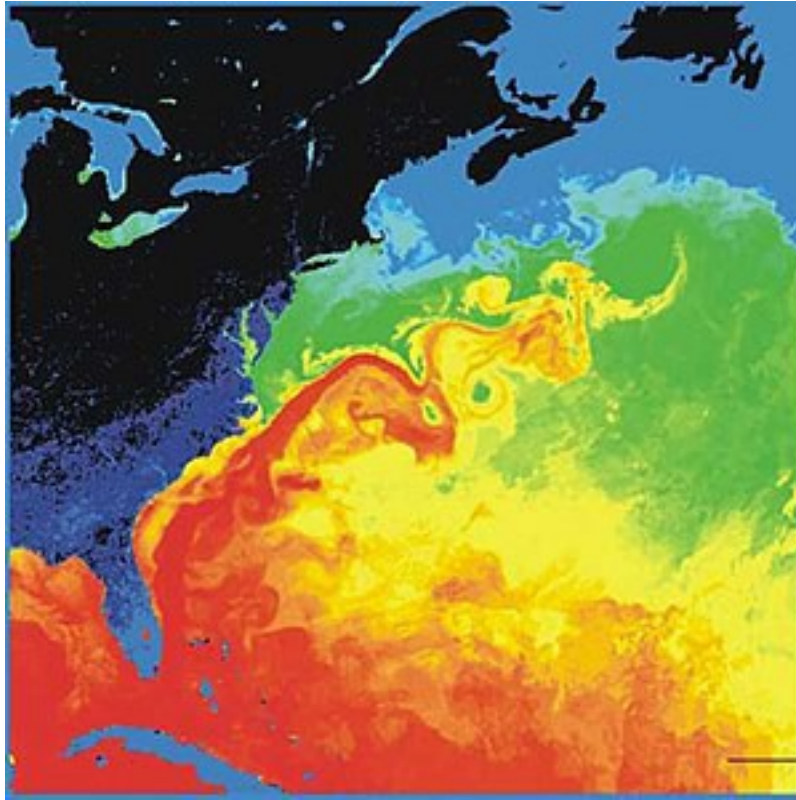
Ce qui nous amène enfin à ce satané iceberg. Si l'on étudie la trajectoire du *Titanic*, on se rend vite compte qu'il n'a jamais été assez au nord pour heurter un iceberg à la mi-avril.



Elle ne prenait pas la route polaire, n'est-ce pas ? Non, comme vous pouvez le constater, le site du *Titanic* se trouve à peu près à la même latitude que la ville de New York ou Madrid, en Espagne, ou

Rome, en Italie. La latitude exacte est indiquée comme étant $41,7^\circ$ nord. La ville de New York est à $40,4^\circ$. Avez-vous déjà vu un iceberg au large des côtes de New York en avril ? Je ne pense pas. Et à Boston ? Non. Rappelle-toi aussi que le Gulfstream est chaud, et qu'il se déplace

au nord dans l'Atlantique Nord. Vous pouvez visiter la page Wiki sur le Gulfstream, où vous trouverez ce joli graphique :



Le sous-entendu est le suivant :

Températures de surface dans l'ouest de l'Atlantique Nord. La masse continentale nord-américaine est en noir et bleu foncé (froid), tandis que le Gulf Stream est en rouge (chaud). Source : [NASA](#)

La NASA nous le dit : Chaud. D'autres recherches nous disent que le rouge est à 25°C, le jaune à 20, le vert à 15. Même en vert, la température de la surface de l'eau est de presque 60°F. 25°C est 77°F. Bonjour ! Vous êtes réveillé ? Les navires suivent volontairement le Gulfstream à travers l'Atlantique, et ce depuis toujours. Regardez la carte du Gulfstream du vieux Ben Franklin, remarquez comment il s'incurve et va vers l'Europe. Notez aussi les petits bateaux sur cette carte.



Les navires ne heurtent tout simplement pas d'icebergs à 41,7 N à la mi-avril dans le Gulfstream. Aucun navire avant le *Titanic* ne l'a jamais fait. Et bien sûr, le *Titanic* ne l'a pas fait non plus. Seuls des idiots complets peuvent croire une telle histoire. Pour que le *Titanic* rencontre des icebergs en avril, il aurait fallu qu'il soit à des centaines de miles de sa route, au nord de Terre-Neuve. Là, autour des Grands Bancs peu profonds de Terre-Neuve, le courant du Labrador descend et annule l'eau chaude du Gulfstream. Mais le *Titanic* n'était pas à moins de 400 miles de cette zone.



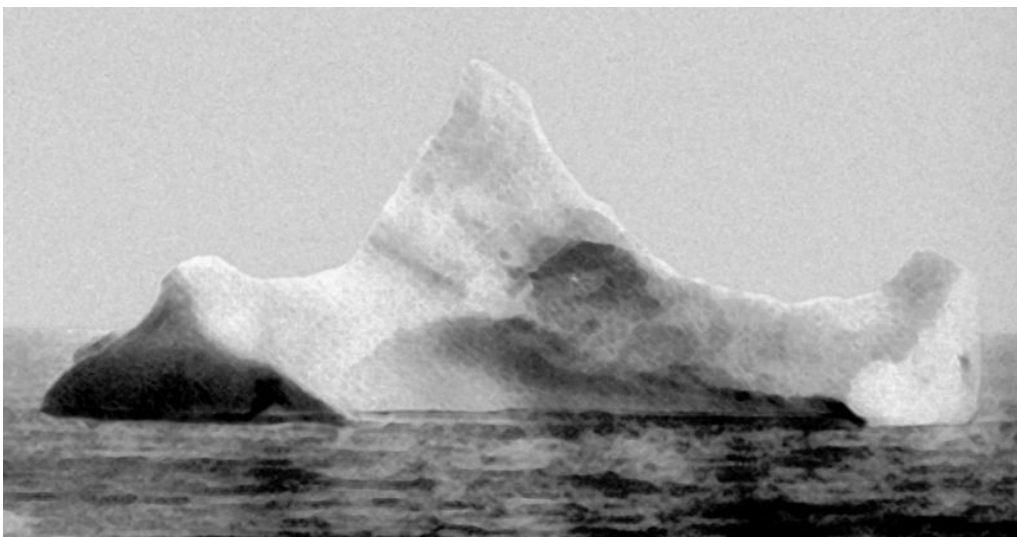
Je tiens ça du [National Snow and Ice Data Center](#), sur sa page intitulée "quick facts on icebergs". Vous voyez à quel point ces petits points rouges sont au nord ? Le sous-texte de ce graphique est :

On trouve couramment des icebergs près de l'Antarctique et dans l'océan Atlantique Nord, près du Groenland.

Comme je l'ai dit, loin du site de la fausse épave du *Titanic*. Et ces icebergs ne sont pas à 400 miles, ils sont plutôt à 1000 miles. Le site de l'épave est à 370 miles au sud-est de Mistaken Point, Terre-Neuve, et le plus au sud de ces points rouges est à 500 miles au nord.

Revenez également au graphique de la NASA. Remarquez que les eaux sont en fait plus froides près des côtes de New York et de Boston que plus loin, là où se trouvait le *Titanic*. Donc si vous n'avez pas vu d'icebergs flottant au large de ces côtes en avril, vous avez encore *moins de chances* d'en voir à des centaines de kilomètres.

Ils ont en fait une photo présumée de l'iceberg qui a heurté le *Titanic* :



Ils en auraient besoin, n'est-ce pas, puisque tous les vaisseaux de sauvetage pourraient facilement photographier la chose ? Cependant, ça ne pourrait pas être un faux plus évident. Rien de tout cela ne semble réel. Même l'eau semble fausse. Il n'y a pas de résolution, beaucoup de fausse pixellisation ou quelque chose comme ça, et aucune profondeur de champ. La lumière n'a aucun sens non plus. À l'extrême droite, la lumière semble venir du bas et de la droite, ce qui nous donne un point lumineux sur ce petit mur. Mais aucune des autres facettes ne correspond à cette lecture, ce qui nous indique que cette photo a été truquée par quelqu'un qui n'a jamais étudié la lumière tombant sur un objet. Wikipedia nous dit qu'il y a un point rouge indiquant l'endroit où le *Titanic* l'a frappé. Je vois une ombre sur l'objet, mais comme l'ombre continue à traverser l'océan en ligne, il ne peut s'agir ni de la marque dont ils parlent, ni de la vraie. Quoi qu'il en soit, l'iceberg n'a pas l'air assez grand pour couler le *Titanic*, qui n'a survécu qu'avec "une tache rouge". Ce navire avait un déplacement de plus de tonnes 50,000 et une vitesse de croisière d'environ 25 mph. La force d'une telle collision pourrait facilement fendre un iceberg de cette taille. La proue du *Titanic* était très pointue, rappelez-vous, et était la partie la plus lourdement renforcée du navire, pour des raisons évidentes. Les proues le sont toujours, puisqu'elles sont généralement les premières touchées.

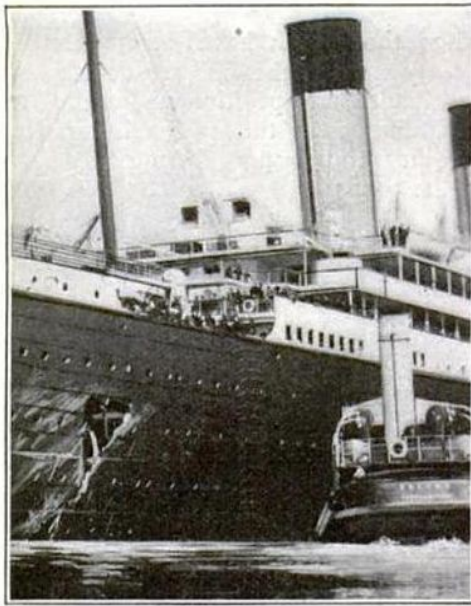
De plus, il faut comparer cet iceberg aux histoires qu'on nous a racontées sur le coup. Nous avons beaucoup d'histoires de survivants, vous savez. On nous dit que certains passagers ont senti le coup et d'autres non. Ils étaient endormis et ont dormi pendant le choc. Nous sommes donc amenés à croire qu'il s'agissait d'un coup oblique porté par un iceberg submergé, le navire passant juste au-dessus et étant déchiré. Si le navire avait heurté un iceberg beaucoup plus grand que lui, comme s'il avait heurté un mur, personne n'aurait dormi, personne n'aurait survécu, et aucune histoire n'aurait été racontée. Si vous arrêtez un objet de 50 000 tonnes à froid à partir de 25 mph, la dévastation serait énorme, à la fois sur le navire et sur l'iceberg. L'iceberg aurait des morceaux du navire enterrés sur plusieurs mètres, et d'autres parties auraient explosé sur tout le devant de l'iceberg. Donc cette photo **prouve que** l'histoire est fausse et que nous sommes face à un énorme faux.

On nous dit maintenant que le navire a simplement heurté le bord extrême de l'iceberg avec son côté tribord, sans percer la coque, mais en brisant les coutures de cinq compartiments extérieurs. Le navire n'a pu survivre à la rupture de quatre compartiments, nous dit-on avec un brin d'ironie. Cependant, cela est en contradiction avec ce que l'on nous dit de la conception miraculeuse du *Titanic* - et pourquoi il était considéré comme insubmersible. Ces compartiments extérieurs étaient isolés des compartiments intérieurs, de sorte que pratiquement *tous les* compartiments extérieurs de l'avant tribord auraient pu être percés sans que le navire ne coule. Les compartiments extérieurs étaient comme des pare-chocs, et ils n'étaient pas reliés à l'intérieur du navire. Cette idée d'"insubmersibilité" est maintenant vendue comme un mythe, mais même ceux qui la vendent comme un mythe admettent que le vice-président de White Star, Franklin, a qualifié le navire d'insubmersible. Les brochures publicitaires du bateau le disaient insubmersible. Il ne s'agissait donc pas d'un mythe. Et c'était fondamentalement vrai. Le jumeau du *Titanic*, l'*Olympic*, a été éperonné par le croiseur militaire de 8000 tonnes HMS *Hawke*, écrasant le *Hawke* mais ne mettant jamais en péril l'*Olympic*. Ces énormes navires ont été construits pour résister à des collisions incroyables, et le *Titanic* aurait dû résister facilement à la collision, même tel qu'il est vendu aujourd'hui dans la littérature. Ces balivernes sur les quatre compartiments maximum n'ont aucun fondement dans les faits : elles ne correspondent pas à ce qui était dit de ces navires avant 1912. Et d'ailleurs, si le *Titanic* avait heurté le bord droit de l'iceberg ci-dessus, il n'aurait pas compromis plus de quatre compartiments. Il ne se contenterait pas non plus de laisser un petit point rouge sur l'iceberg. Celui qui a composé cette histoire est un idiot, ou pense que vous l'êtes.

De plus, d'où vient le "rouge" ? Le *Titanic* était rouge **sous** la ligne de flottaison, mais noir au-dessus, et pourtant ils ont indiqué une tache rouge au-dessus de la ligne de flottaison sur ce stupide faux iceberg. Je vois maintenant que c'est le point sur le mur à l'extrême droite, dans la tache brillante, à peu près à mi-hauteur. Mais pour que l'iceberg soit suffisamment grand pour endommager le *Titanic*, ce

point devrait se trouver à vingt ou trente pieds au-dessus de la ligne de flottaison. Alors pourquoi serait-il rouge ?

En bonus, j'inclus ici les images qui nous sont données de l'*Olympic* et du *Hawke* après la collision.



The Hole in the "Olympic," the Damage Below the Waterline being Much Greater Than That Above



The Bow of the "Hawke," the Damage being so Great That the Ram Has Been Mashed Flat

Étrangement, ces photos sont également fausses. La photo du *Hawke* est manifestement une peinture : regardez les drôles de petits hommes à bord, et notez comment l'eau ressemble à une peinture impressionniste ! La photo de l'*Olympic* n'est pas une peinture, mais elle ressemble à un collage manipulé avec de faux dégâts dessinés. Si cette collision était également un faux, cela nous fait descendre encore d'un niveau dans le terrier du lapin, n'est-ce pas ?

Et une autre partie de l'histoire tombe avec notre graphique Gulfstream ci-dessus. Le courant dominant admet que le *Carpathia* est arrivé moins de deux heures après le naufrage du *Titanic*. Alors pourquoi n'a-t-il pas pu sauver les personnes dans les gilets de sauvetage ainsi que les personnes dans les bateaux ? Pourquoi les Canadiens ont-ils dû les retrouver morts quelques jours plus tard ? On nous dit qu'ils sont morts de froid en moins de deux heures, mais notre graphique Gulfstream dément cette affirmation, n'est-ce pas ? L'eau était à 50 ou 60 degrés F, ce qui est assez froid mais pas assez pour vous tuer en moins de deux heures. Le mensonge est donc énorme : l'histoire principale nous dit que la température de l'eau était inférieure à zéro, soit -2°C ou 28°F . C'est loin d'être vrai, comme nous l'avons vu. Le *Titanic* voyageait dans le courant chaud du Gulfstream, dont la température avoisinait les 15°C pendant presque toute la traversée de l'Atlantique. Même les parties plus froides de l'Atlantique à cette latitude ne sont pas sous le point de congélation à la surface.

Bien sûr, le film *Titanic* a été réalisé pour pousser à nouveau tous ces vieux mensonges. Nous avons vu Leo DiCaprio mourir de froid dans l'eau glacée en peu de temps, n'est-ce pas ? Impossible, car il aurait flotté dans le Gulfstream "chaud" de la NASA à la latitude $41,7^{\circ}\text{N}$. Mais ils veulent vous faire croire qu'il flottait à environ 60°N , près du Groenland. Je suis juste surpris que le réalisateur Cameron n'ait pas fait une image de synthèse de quelques ours polaires passant à proximité.

En fait, cette idée a été utilisée pour vendre l'événement. Voyez le livre pour enfants de Daisy Spedden, [*Polar the Titanic Bear*](#), publié en 1994. Spedden était une héritière américaine qui aurait survécu au *Titanic* et qui aurait écrit ce livre pour amuser son fils de 7 ans. Ce dernier serait mort dans un accident de voiture en 1915, et le livre aurait donc été mis au placard. Il aurait été retrouvé par un parent et publié par Little Brown en 1994, puis réédité par Scholastic Books en 1998. En soi, cela indique que nous avons affaire à un autre projet Intel, puisque Scholastic Books publie à la fois *Harry Potter* et *Hunger Games*. Le premier *Potter* est sorti en 1997, l'année précédant le début de la promotion par Scholastic de ces bêtises de *Polar the Titanic Bear*.

[Addendum 10 février 2019 : un lecteur vient de m'envoyer vers [un cache de photos du Titanic](#) provenant du *Star* (Toronto) datant de 2012. La plupart sont génériques et ne prouvent rien dans un sens ou dans l'autre, mais quelques unes sont la preuve du faux.

ws · World

THE STAR

Subscribe Now
1st month for 99c + tax



Il s'agit manifestement d'un collage/dessin, et il est difficile de croire qu'ils en autorisent encore la diffusion. Je suppose qu'ils en ont besoin parce que c'est la seule photo de la série qui soit spécifique à l'événement. Les autres photos auraient pu être prises lors d'autres événements et ré-étiquetées, mais celle-ci montre au moins des personnes qui ont l'air froides dans des gilets de sauvetage. Malheureusement, leurs contours sont étranges et beaucoup d'entre eux semblent dessinés ou peints. Remarquez comment le bateau et les rames sont dessinés, et les chapeaux et foulards de plusieurs

THE STAR

Su
1st m



personnes sont également dessinés maladroitement.

Celle-ci est étiquetée "Carlos Hurd et sa femme", Hurd étant un reporter pour le *St. Louis Post-Dispatch*, prétendument en vacances sur le *Carpathia* quand il a sauvé les survivants du *Titanic*. Deux problèmes :
1) ce n'est pas

à bord du *Carpathia*, il se trouve sur une place de la ville (probablement Florence devant le Duomo). 2) Il s'agit également d'un collage. Remarquez que l'éclairage des deux visages est incohérent, le sien étant éclairé par un soleil bas sur votre gauche, alors que le sien est éclairé uniformément de face. Ou bien, il a un point chaud sur la gauche, alors qu'elle n'en a pas.



Celui-ci est étiqueté comme Stuart Collett, pasteur chrétien et survivant du *Titanic*. Rien n'indique qu'il s'agit d'un pasteur, mais nous avons des indications qu'il s'agit d'un fantôme. Voyez la position étrange de la main dans le manteau, ou la "main cachée" - indiquant le grand canular.]

Ce qui nous amène à l'*USS Californian*, célèbre pour ne pas avoir répondu aux fusées éclairantes vues du *Titanic*. Plusieurs enquêtes ont été menées à ce sujet, mais la seule réponse possible est que le *Californian* a reçu l'ordre de se retirer et de ne pas aider. Ordonné par qui ? Par J.P. Morgan, qui possédait la Leyland Line ainsi que la White Star Line. Bien que les enquêtes britannique et américaine aient conclu que le *Californian* aurait pu sauver toutes ou la plupart des personnes qui ont péri dans les gilets de sauvetage, les officiers n'ont jamais été accusés de négligence ou de tout autre crime. Ils n'ont jamais été poursuivis en justice. Cela ne peut également s'expliquer que par la pression exercée de haut en bas par les milliardaires, qui souhaitaient enterrer cette partie de l'histoire.

On nous dit que le *Californian* était si près qu'il pouvait voir le *Titanic* et que le *Titanic* pouvait le voir. Mais nous sommes censés croire qu'aucun des deux navires n'a pu faire signe à l'autre. Personne n'a pensé à réveiller l'opérateur radio qui dormait sur le *Californian* ! Oh, les choses qu'ils veulent nous faire croire !

L'histoire du *Californian* a depuis été modifiée pour faire croire qu'il y avait de la glace dans la région et que le navire a été arrêté à cause de cela. Mais nous avons vu que c'était impossible.

Le nom du capitaine, **Stanley Phillip Lord**, est également intéressant pour mes lecteurs. Son fils Stanley Tutton Lord était banquier à Liverpool. Cela nous rappelle l'agent Sterling Lord, de mon article sur le [faux Jeffrey MacDonald](#), n'est-ce pas ? J'ai montré que Sterling Lord était issu de la pairie, et on peut supposer qu'il en est de même pour Stanley Lord. Il n'est pas listé dans la pairie, mais ça ne veut pas dire qu'ils ne sont pas liés. Lord est très effacé, mais j'ai trouvé un indice possible. Sa femme était une Tutton, et il y a des Tutton dans la pairie. Un Francis Robert Tutton, né en 1874, a épousé Lucy Evans Chavasse, sa mère étant Frances **Evans**. Ceci est curieux car l'opérateur radio du Capitaine Stanley Lord était un certain Cyril Evans, ce qui indique que les deux hommes ont pu être apparentés. En fait, nous trouvons un [Cyril Lloyd Evans](#) dans la pairie, peut-être du bon âge pour une correspondance. Il est effacé, la seule chose que nous savons de lui étant que le deuxième prénom de sa

filie était **Murray** - **qui** peut avoir été le nom de jeune fille de sa mère - et qu'elle a été enlevée.

a épousé le baronnet **Bowen**. C'est bien sûr un indice, puisque ce nom est déjà apparu plus haut. Voir Vice-Amiral Harold Gardiner Bowen de l'ONR, peut-être lié à Robin Gardiner qui a écrit le livre sur l'aiguillage du *Titanic*. Quoi qu'il en soit, le premier baronnet Bowen dirigeait le Great South Railway en Argentine à l'époque de notre histoire. Sa fille a épousé le fils du lieutenant-général Sir Alexander Cobbe, qui était à son tour le fils de Nuzzeer Begum **Khan**.

[Ajouté le 3 octobre : Souvenez-vous également de Walter **Lord**, qui a publié le best-seller *A Night to Remember* en 1955, sur l'événement du *Titanic*. Il a ensuite été consultant auprès de James Cameron pour le film de 1997. Wikipedia admet qu'il était de l'OSS, le précurseur de la CIA. La mère de Lord était une **Hoffman**, ce qui en fait très probablement un juif, et son grand-père était Richard **Curzon** Hoffman, président de la Baltimore Steam Packet Company, une société de navigation à vapeur. Vous reconnaissez le nom Curzon ? Nous l'avons vu ci-dessus, n'est-ce pas ? Nous avons vu le 2^end baronnet Smith/Bromley épouser la fille du vicomte Curzon. Cela prouve à peu près que Walter Lord était lié à toutes ces personnes].

Ce que cela indique pour moi, c'est que Lord et Evans sur le *Californian* étaient apparentés et étaient tous deux du MI5/6. Ils ont été placés sur le navire spécifiquement pour superviser le naufrage. Avec le *Carpathia*, ils étaient là pour s'assurer que l'événement se déroule comme prévu. Donc je ne pense pas que Lord ait été faussement accusé, mais je pense qu'il ne faisait que suivre les ordres. Lord n'a embarqué personne parce qu'il n'y avait personne à embarquer. Le *Carpathia* était le navire désigné pour le ramassage, et il a ramassé tout l'équipage et les acteurs, ne laissant personne dans l'eau. Le *Californian* n'était pas là pour récupérer qui que ce soit, il était là en tant que navire de coordination, et peut-être en tant que navire de secours. Il a peut-être prévenu les autres navires, en leur disant qu'il s'agissait d'un exercice militaire ou autre.

Puis Wikipedia nous raconte le prochain mensonge stupéfiant. Le capitaine du *Carpathia* a décrit la zone autour de l'épave du *Titanic* comme un vaste champ de glace avec de nombreux icebergs et floes. Si c'est le cas, alors que faisaient tous ces autres navires à cet endroit ? Pourquoi *Carpathia* était-elle là, et comment est-elle montée à bord du *Titanic* ? Sommes-nous censés croire qu'il s'agissait d'un brise-glace ? On nous dit ensuite que cette zone est maintenant appelée Iceberg Alley. Or, il suffit de suivre le lien pour constater que ce n'est pas le cas. L'Iceberg Alley existe, mais il se trouve loin au nord. Elle ne se trouve pas à 41,7° N, mais dans le courant du Labrador, entre Terre-Neuve et le Groenland, comme je vous l'ai montré ci-dessus. Il se trouve à environ 400 miles au nord du site du *Titanic*, allant du 50^eth parallèle au 60^eth parallèle. Des dizaines de milliers de marins, d'hommes de la marine, de géographes et d'historiens doivent savoir cela, alors pourquoi devez-vous l'entendre de ma bouche ? D'ailleurs, pourquoi l'auteur Robin Gardiner n'a-t-il rien mentionné de tout cela dans son livre "percutant et révolutionnaire" ? Je pense que vous savez maintenant pourquoi.

Suite, octobre 2018 7,: Un lecteur m'a envoyé faire des recherches sur William Stead, célèbre rédacteur en chef de la *Pall Mall Gazette* qui aurait coulé avec le *Titanic* . J'aurais inséré tout cela ci-dessus plus près des sections sur Astor ou Guggenheim, mais au moment même où j'entre dans le vif du sujet, je sais que cela va devenir une histoire à part entière, alors il vaut mieux que je l'ajoute ici, où il pourra s'étendre à toute la longueur nécessaire. Il suffit de parcourir la page Wiki de Stead pour se rendre compte qu'il était un grand espion, et je vous recommande de le faire. Ainsi, cette section entière confirmera, à mon avis, que ces passagers de première classe ont simulé leur mort. Notre premier indice sur les origines de Stead est sa naissance à Embleton, dans le Northumberland. Mes lecteurs savent que le Northumberland est un drapeau rouge en soi, et Embleton se trouve juste au nord de Tyne and Wear, un endroit qui est apparu à plusieurs reprises dans mes recherches récentes. Voir par exemple [mon article sur la star de Star Wars, Daisy Ridley](#). Nous avons vu que de nombreux sièges nobles se trouvaient dans la région, notamment les Liddell, les barons Ravensworth - étroitement liés à Lewis Carroll - et les comtes Grey. Ainsi que les Percy, le duc de Northumberland, bien sûr, et les vicomtes Ridley. Ainsi que les vicomtes Allendale et Devonport. Ainsi que les barons Hastings. Et aussi les

Blacketts, les Ogles, les Selby et les **Baronets Trevelyan, que** nous avons déjà vus plus haut. Pour vous rafraîchir la mémoire, les Trevelyan étaient étroitement liés aux Smith.

Baronets, et donc au capitaine du *Titanic* Edward Smith. Le 2^e baronnet Trevelyan était Lord de l'**Amirauté** à la fin du 19^e siècle, et sa mère était une **Macaulay**. Ces Trevelyan vivaient à Wallington Hall dans le Northumberland, qui se trouve à environ 15 miles d'Embleton. Le château d'Alnwick, siège des Percy, est encore plus proche, à environ 8 km d'Embleton.

Cela nous amène à chercher William Stead dans la pairie. Devinez quoi, il y [en a un de répertorié](#), mais il est presque complètement effacé. Tout ce qu'on a, c'est sa fille Emily, morte en 1907. C'est la bonne période. Étrangement, Wiki ne nous dit rien sur la famille de Stead, bien qu'il affiche une photo. Geni nous dit que Stead a eu deux filles, mais aucune ne s'appelle Emily. Sa mère n'est pas mentionnée, mais on nous dit qu'elle était une Johnson (Wiki dit Jobson, pour ajouter à la confusion). Du côté paternel, sa grand-mère est également dépouillée, mais on nous dit qu'elle était une Earnshaw. Ça nous rappelle les *Hauts de Hurlevent*, *n'est-ce pas* ? Le grand-père de Stead était originaire de Howden, qui se trouve à environ 3 km du château de Ravensworth, le siège des barons Ravensworth, et William a déménagé à Howden lorsqu'il était enfant. Quoi qu'il en soit, Emily Stead de la pairie a épousé un Johnstone, ce qui est curieusement proche de Johnson, le nom de la mère de notre William Stead - ce qui m'amène à penser que le nom a été falsifié sur Geni. Cette supposition prend du poids lorsque nous découvrons que le grand-père de ce Johnstone était le **vice-amiral** Sir William Johnstone Hope, qui avait épousé la fille du comte de Hopetoun et de Lady Elizabeth **Carnegie**.

Elle-même fille de l'**amiral** George Carnegie, comte de Northesk. Je suppose que vous continuez à voir pourquoi il est important de trouver des amiraux impliqués dans l'histoire du *Titanic*. L'épouse de l'amiral Carnegie, Lady Leslie, fille d'Alexander Leslie, 7^e comte de **Leven**, est également intéressante. Je vous rappelle que nous avons vu ce nom plus haut également, puisque le 9^e comte de Leven était un Leslie-Melville, apparenté au capitaine Edward Smith du *Titanic*. Le deuxième prénom de la fille de Smith était Melville, vous vous souvenez ? Nous avons également vu le nom de Leven dans mon article sur Hawking, puisque son collègue Atiyah était le fils d'un Leven. Atiyah est celui qui prétend maintenant avoir résolu l'hypothèse de Riemann.

Quoi qu'il en soit, puisque tous ces noms sont étroitement liés, nous pouvons supposer que William Stead est étroitement lié à ces Stead de la pairie. Nous trouvons également un Sydney **Vere** Stead dans la pairie, épuré lui-même, mais avec une fille qui a épousé un Montagu, 10^e Duc de Manchester, en 1927. La mère de ce duc était une **Zimmerman**, dont la mère n'est pas indiquée, mais son père était Eugene Zimmerman de Cincinnati. Il était un magnat des chemins de fer et siégeait au conseil d'administration de Standard Oil. Sa femme était une Evans, dont le nom est également mentionné ci-dessus. Cela nous lie au Capitaine Stanley Lord du *Californian* et à son opérateur radio Cyril Evans. Mais je me suis arrêté sur le nom Vere parce qu'il nous lie aussi à Millvina Dean ci-dessus, dont le frère était Bertram Vere Dean. Nous trouvons également un Redmond Vere-Stead dans la pairie, dont la mère était une **Heineken**.

[Dorothea Stead](#), qui a épousé Norman Leslie-Melville en 1918, est également intéressante. La mère de Leslie-Melville était également une Stead, ce qui signifie que Dorothea a épousé un cousin. La grand-mère de Leslie-Melville était une **Ball**, ce qui nous lie à George Washington. Edwin Stead a épousé Emily **Hamilton** en 1876, et elle était la fille du baronnet Hamilton. Ce nom revient aussi sans cesse. Les Stead étaient également apparentés aux Bells, Bennetts et Milners. Cela nous lie à Alexander Graham Bell, dont le père était un Melville. Cela nous renvoie également au 3^e baronnet Trevelyan, qui a épousé Mary Katharine Bell en 1904, la fille du 2^e baronnet Bell.* Les Stead et les Milner se marient depuis des siècles, [le premier mariage que j'ai trouvé](#) datant de 1669.

Voilà donc d'où venait William Stead. Il était étroitement lié à tous les autres acteurs de la scène, comme on pouvait s'y attendre. Sa biographie est le pastiche habituel, et nous rappelle Mark Twain, Jack London, et bien d'autres. Il est censé être devenu rédacteur en chef du journal *Northern Echo* à l'âge de 22 ans, venant de nulle part. L'*Echo* a été fondé en 1870 par... . John Hyslop **Bell**. Ce qui explique la promotion de Stead, je suppose. Népotisme. Un autre gros indice est le beau-père de Stead,

qui, selon Wiki, était un...

marchand et **armateur**. C'est en quelque sorte lié ici, n'est-ce pas ? Geni nous dit qu'il s'appelait Henry Wilson, mais sa femme n'est pas indiquée. Il faisait partie de la Thomas Wilson Sons Company, alias Wilson Line of Hull, qui a fusionné avec la North Eastern Railway en 1906. Elle comptait 75 navires en 1903, et faisait partie des plus grandes compagnies maritimes du monde. L'un de ces Wilson était le Baron Wilson de Nunburnholme, et il se peut qu'il soit le Henry Wilson, père de la femme de Stead. Si c'est le cas, cela nous indiquerait la mère de la femme de Stead : Jane Wellesley, des Ducs de Wellington. J'espère que vous commencez à comprendre ce qui se passe ici. Stead n'était pas seulement un rédacteur en chef de journal, il était lié à la navigation de manière importante, ainsi qu'aux plus hauts niveaux de la pairie.

Au début de la trentaine, Stead est devenu rédacteur en chef de la grande *Pall Mall Gazette*, où il a vendu une série d'histoires fausses

-comme ils le font maintenant. L'une d'entre elles concernait son ami le major-général Charles Gordon, de la pairie des Gordon bien sûr (pensez à George Gordon, Lord Byron). Les Gordon étaient également ducs. Gordon, comme son homonyme Lord Byron, était gay et coureur de jupons, en plus d'être un grand espion. Sa plus grande mission a été d'être le bouc émissaire du célèbre canular de l'expédition de secours Gordon de 1884, que Stead a vendu à prix d'or pendant des mois. Il s'agissait d'une fausse guerre au Soudan contre de faux musulmans, tout comme les fausses guerres actuelles au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Rien n'a vraiment changé en plus d'un siècle. Elle a été menée contre la marionnette Muhammad Ahmad - le Kadhafi de son époque. Nous sommes censés croire qu'il avait déclaré une Mahdiyya, préparant la voie à la seconde venue du Christ. Parce que les musulmans préparent toujours la voie à la seconde venue du Christ, n'est-ce pas ? Il a également rassemblé une armée de 50 000 hommes pour prendre Khartoum et libérer le Soudan des Blancs et des Égyptiens. L'histoire raconte que les Britanniques ont décidé d'abandonner le Soudan et ont envoyé Gordon pour superviser l'évacuation vers l'Égypte. Au lieu de cela, Gordon a décidé de désobéir aux ordres et d'essayer de sauver Khartoum avec une petite garnison. Les Britanniques ont alors décidé d'envoyer le général Wolseley (plus tard vicomte et maréchal) pour le relever, mais ne lui ont attribué qu'environ 5 400 troupes contre 50 000. C'est le plus gros drapeau rouge de cette histoire ridicule. L'absurdité suivante est que Wolseley aurait engagé quelques centaines de "voyageurs" (autochtones) des Premières nations canadiennes pour l'aider à remonter le Nil à la rame. Cela garantissait que leur progression serait glaciale. Wolseley a ensuite divisé ses hommes, n'en envoyant que 2 400 à dos de chameau pour tenter d'atteindre Gordon avant les musulmans. Ça semble être une bonne idée, non ? 2 400 contre 50 000 ? En janvier 1885, les musulmans auraient pris la ville, massacrant tout le monde, y compris Gordon. Maintenant, écoutez ça :

Deux jours plus tard, l'expédition de secours est entrée dans la ville, mais elle est arrivée trop tard.

Non, sérieusement, c'est ce qui est dit dans les livres d'histoire. C'est ce qu'on nous enseigne sans sourciller. Une question : où étaient les 50 000 ennemis qui étaient là deux jours plus tôt ? Ont-ils simplement quitté la ville qu'ils venaient de capturer ? Ou ont-ils permis à cette expédition de secours d'arriver sans combat ? Étrangement, Muhammad Ahmad est mort six mois plus tard à l'âge du 40typhus, ce qui est pratique. Je suppose qu'ils n'avaient plus besoin de lui pour le rôle. Mais pour une raison quelconque, Lord Kitchener est arrivé quelques années plus tard et a repris le Soudan. On ne nous dit pas pourquoi les Britanniques voulaient le Soudan en 1895, alors qu'ils ne le voulaient pas en 1885. Ils admettent que les grandes puissances (Angleterre, France, Allemagne, etc.) avaient contrôlé le Soudan jusqu'à cette époque, en plaçant leurs marionnettes comme dirigeants (voir Tewfik Pasha). Alors pourquoi cette histoire de Gordon ? A mon avis, il se passait quelque chose en Angleterre en 1884 qu'ils devaient dissimuler. Ils ont donc créé ce grand canular au Soudan pour faire les gros titres pendant des mois. Ça a toujours été le *modus operandi*, jusqu'à aujourd'hui. Et quel était cet événement en Angleterre ? Je ne sais pas, mais il est intéressant de noter que la Fabian Society a été fondée cette année-là. Une petite recherche m'amène à penser que l'histoire du Soudan a été montée pour couvrir des

événements en Egypte, pas en Angleterre. Voir Evelyn Baring, 1erst comte de Cromer, consul général d'Egypte à l'époque, qui supervisait la **faillite de** l'Egypte. Veuillez noter son nom de famille, qui nous lie à la Barings Bank. Cromer avait le contrôle *de facto* de toutes les finances et du gouvernement égyptiens à partir de 1883, indiquant que le pays était pillé par les banques. Les Égyptiens avaient emprunté des millions de livres sterling aux banques britanniques pour construire le canal de Suez, puis ont fait défaut, remettant tout le pays en garantie.

Pour éviter que cela ne fasse la une des journaux, cette fausse guerre au Soudan a été fabriquée, afin que les gens puissent suivre la saga Gordon. Et William Stead a ouvert la voie.

Mais avant de passer au prochain canular de Stead, revenons à Lord Kitchener. Kitchener devint plus tard comte et maréchal de camp, et comme Gordon, il était homosexuel. Son "compagnon permanent" et *aide de camp* était le capitaine **Oswald Fitzgerald**, qui s'est trouvé "mourir" au même moment et au même endroit que Kitchener. Et oui, il nous lie non seulement à JFK, mais aussi à Lee Hervey Oswald - puisque [Oswald et JFK étaient apparentés](#). Kitchener avait une célèbre "bande de garçons" comme entourage constant dans l'armée. Kitchener était également un Cripps, un Fisher, un Clarke, un Green et un Robinson du côté de son père. La sœur aînée de Kitchener, Frances, a épousé en 1869 un Parker, dont les grands-parents étaient un **Macaulay** et un Campbell. Cela nous lie aux personnes ci-dessus impliquées dans le canular du *Titanic*, y compris Stead lui-même. Oui, Stead était apparenté à Kitchener.

La prochaine mission célèbre de Stead fut le scandale Crawford, dans lequel le baronnet Dilke fut pris pour cible par ses pairs parce qu'il n'était pas assez fasciste. Étonnamment, les Smith sont à nouveau impliqués ici, ce qui nous relie au reste de ce document. Le frère cadet du baronnet a épousé la fille du **magnat de la navigation** Thomas Eustace Smith. Notez que nous avons un autre Smith comme magnat de la navigation. Il y a eu six Thomas Smith qui sont devenus baronets, et notre Thomas Smith ici présent est également dans la paire. Il s'est marié avec les baronets Dalrymple, ce qui le lie également aux **Hamilton** et aux Stewart. Quoi qu'il en soit, le baronnet Dilke était l'amant de cette Martha Dalrymple, épouse mécène de Thomas Smith. Mais il a été accusé de séduire sa fille d'un précédent mariage, Virginia Crawford, âgée de 19 ans. Le mari de Virginia a demandé le divorce, et la relation avec Dilke a été présentée par Crawford comme une preuve. Le juge a accordé le divorce mais a exonéré Dilke, disant qu'il n'y avait aucune preuve contre lui. Stead n'est pas satisfait de cela, pour des raisons qui n'ont jamais été données, et commence une campagne de diffamation contre Dilke. Dilke a combattu la diffamation au tribunal, mais en raison de la collaboration contre lui, il a perdu. Il est maintenant admis que toute l'affaire était une fraude, le père de Neville Chamberlain, Joseph, et le comte Primrose ayant détruit Dilke à dessein. Le père de Primrose avait été Premier Lord de l'**Amirauté** et Primrose lui-même allait être Premier Ministre en 1894-5. Évidemment, cela indique que Stead était leur agent dans les médias, publiant de fausses informations. Dans ces conditions, vous devriez vous demander si une personne telle que Stead aurait eu un quelconque problème à simuler sa propre mort sur le *Titanic*, sous les ordres d'en haut. Bien sûr que non.

La fraude suivante de Stead a été de prétendre acheter une fille de 13 ans. Suivez cette histoire si vous le pouvez. Stead a payé une ex-madame pour se procurer Eliza Armstrong pour 5 £. Mais elle a d'abord été emmenée chez une avorteuse, qui a examiné la fille et attesté de sa virginité. La fille est ensuite droguée au chloroforme et emmenée dans un bordel pour rencontrer Stead. Pour jouer le rôle, Stead s'est d'abord saoulé au champagne, bien qu'il soit un abstinent. Il est entré dans la chambre d'Armstrong et a attendu qu'elle se réveille. Quand elle s'est réveillée, elle a crié, et Stead est parti, espérant que le cri indiquerait à ceux qui étaient dehors qu'il avait baisé la fille. Elle a ensuite été confiée à Bramwell Booth, général de l'Armée du Salut, qui l'a emmenée en France pour qu'une famille s'en occupe. Stead a ensuite écrit toute l'histoire et l'a publiée, afin de prouver que l'on pouvait acheter une fille.

Oui, c'est l'histoire qu'ils ont décidé de suivre, et qu'ils continuent de raconter dans le grand public. Vous pouvez la lire sur Wiki. On peut se demander pourquoi Stead a pensé qu'il avait besoin de se saouler au champagne pour cette histoire. Une autre question serait de savoir pourquoi quelqu'un pourrait penser qu'il l'a baisée juste parce qu'elle a crié, ou pourquoi il aurait besoin que quelqu'un le pense. Ou encore pourquoi elle a été emmenée en France. N'aurait-il pas été plus facile de placer cette fille en Angleterre ? Elle ne parlait pas français, alors pourquoi l'envoyer en France ? Évidemment, parce qu'ils devaient se débarrasser d'elle. Si elle avait été en Angleterre, quelqu'un l'aurait retrouvée et aurait vérifié cette histoire ridicule.

On raconte que le ministre de l'Intérieur, Sir William Harcourt, a supplié Stead de cesser la publication de cette histoire macabre et d'autres pour éviter les émeutes, mais Stead a refusé à moins que le Parlement n'adopte immédiatement un projet de loi visant à porter l'âge du consentement à 16 ans. Harcourt et le Parlement ont cédé et ont adopté la loi. Maintenant, est-ce que ça ressemble à une histoire vraie pour vous ? Vous ne pensez pas que le ministre de l'intérieur ou le Parlement aurait pu battre un éditeur bruyant ? Ils n'auraient pas pu le faire taire ou l'arrêter ? Pour voir pourquoi cela n'a pas été fait, nous pouvons regarder de plus près Harcourt. Son grand-père était l'archevêque d'York, et sa grand-mère était une Leveson-Gower, fille du premier stmarquis de Stafford. Ses grands-parents étaient les Egerton, ducs de Bridgewater, et les Russel, ducs de Bedford. Harcourt est devenu Chancelier de l'Échiquier (banque) en 1886 et à nouveau dans les années 1890. Il était donc un grand espion, même sans tenir compte de son temps en tant que ministre de l'Intérieur. Cela indique à nouveau que toute l'histoire d'Armstrong a été montée de toutes pièces par les services secrets britanniques, pour s'assurer que cette loi passe. Et pourquoi voudraient-ils élever l'âge du consentement ? Pour qu'ils puissent faire chanter et contrôler plus de gens. La plupart des hommes qu'ils souhaitent faire chanter ne sont pas attirés par les filles de moins de 13 ans, donc la loi précédente était sans effet à cet égard. Les filles de cet âge n'avaient même pas atteint la puberté, donc la plupart des hommes les trouvaient sexuellement inutiles. Mais avec les filles de 16 ans, c'était une autre histoire. Certaines d'entre elles étaient des créatures sexuellement consentantes, tout à fait capables de mettre volontairement un homme plus âgé dans une situation compromettante. Donc ces filles pourraient être embauchées par Intel pour faire exactement ça. Ou je suppose que c'était le but. D'autres points pourraient probablement être découverts en creusant davantage, mais cela suffira pour l'instant.

Curieusement, afin de faire durer l'histoire encore plus longtemps, Stead s'est fait arrêter et aurait été jeté dans la prison de Coldbath pendant trois jours. Nous pouvons être sûrs que c'était également du théâtre, puisqu'il a été poursuivi par le procureur général Webster des mêmes familles. Il a ensuite orchestré des groupes de protestation contre son faux emprisonnement. L'avorteuse impliquée dans cette histoire a également été condamnée et serait morte en prison - bien que sa peine n'ait été que de six mois. Nous pouvons être sûrs qu'elle ne l'est pas. Comme elle s'appelait Mourez, elle a probablement été renvoyée en France. Stead aurait ensuite passé trois mois supplémentaires en tant que détenu de première classe à la prison d'Holloway, où il aurait été autorisé à continuer à rédiger la *Pall Mall Gazette*. Nous sommes censés croire que cela était autorisé, et que les propriétaires du journal n'ont jamais envisagé de le renvoyer pour avoir drogué et enlevé cette jeune fille ? En sortant, je vous rappelle de remarquer le nom du chef de l'Armée du Salut : **Booth**. Son père l'avait organisée quelques années auparavant. Étaient-ils apparentés à John Wilkes Booth ? Bien sûr.

Pour voir le lien entre les Booth et notre question actuelle, voir 1 stBaronet Booth of Allerton Beeches, **Liverpool**, directeur de la Cunard **Steamship** Company - le principal rival de la White Star Line. En raison précisément de l'arrivée de White Star en 1902, le gouvernement britannique a commencé à subventionner fortement la Cunard. Et qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie que la Cunard a pu boire directement du trésor public. Le baronnet Booth est étroitement lié aux nobles ainsi qu'au major général Benjamin Franklin Butler, gouverneur du Massachusetts. Son fils s'appelait Ben-Israel, pour votre information. Et ses partenaires commerciaux étaient Fisher et Webster. Les Booth avaient été auparavant Barons Delamar, alors qu'ils étaient étroitement liés aux Greys (comtes de Stamford) et aux Egertons (vicomtes de Brackley). Voir le mariage de William Booth et **Vere** Egerton, et notez le nom Vere une fois de plus. Les Booths étaient également apparentés aux Clintons, comtes de Lincoln, aux Fiennes, vicomtes de Saye et Sele, et aux Cecils, comtes d'Exeter. Nous avons vu les Fiennes ci-dessus. Au total, il y a environ 1 100 Booths dans la pairie.

Pour un autre rire, je vous envoie vers [Abraham Lincoln Booth](#) de la pairie, fils de Franklin Booth et de Rebecca **Gechter**. Ces Booth viennent du comté de Suffolk, NY, et avant cela de Dunham Massey, Chester. [Ils étaient à l'origine des Bothes](#), apparentés aux Warburtons et aux Breretons. Il s'agit donc des mêmes Booths. Mais il suffit de considérer le nom d'Abraham Lincoln Booth, qu'il a obtenu en

1867 en Pennsylvanie, deux ans après le faux assassinat. Ils admettent à peu près le lien, n'est-ce pas, ainsi que le canular ?

Il ne faut donc pas faire confiance aux Booths et à leurs créations. Comme tout le reste, l'Armée du Salut était une énorme arnaque dès le départ, et ceci ne fait que le prouver. Si vous ne me croyez pas, demandez-vous pourquoi cette prétendue organisation chrétienne a été modelée sur l'armée. Autant que je m'en souviens, le Christ était le *Prince de la Paix*. L'Armée du Salut n'aurait-elle pas été modelée sur l'armée parce qu'elle était une autre création de l'intelligence militaire ? Demandez-vous aussi ceci : le travail de l'Armée du Salut ne devrait-il pas être fait par le gouvernement, avec nos impôts ? L'aide aux pauvres, l'aide aux ivrognes, les foyers pour les femmes déchues et les prisonniers libérés : génial, mais pourquoi le gouvernement ne le fait-il pas déjà ? Pourquoi avons-nous besoin de ces organisations privées pour faire ce qui devrait déjà être fait ? Je vais vous le dire : pour vous plumer encore plus. Ils dépensent tous vos impôts pour l'armée et les intérêts des banquiers, et il ne leur reste plus rien pour faire du vrai travail. Alors ils créent ces fausses organisations caritatives pour vous plumer une seconde fois. Et ces diverses organisations sont tout aussi inefficaces et corrompues que le gouvernement lui-même. Chaque fois que l'une d'entre elles fait l'objet d'un audit, la plupart de l'argent n'est pas comptabilisé. Vous pourriez tout aussi bien envoyer vos dons directement aux banquiers. Ces organisations n'ont pas été fondées par des familles de banquiers par hasard, vous savez.

Voici une belle peinture de William Booth :



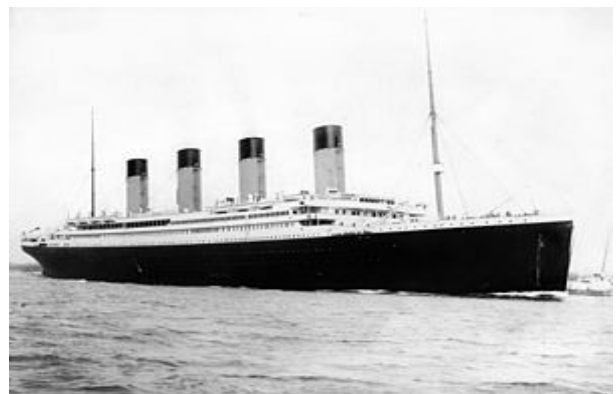
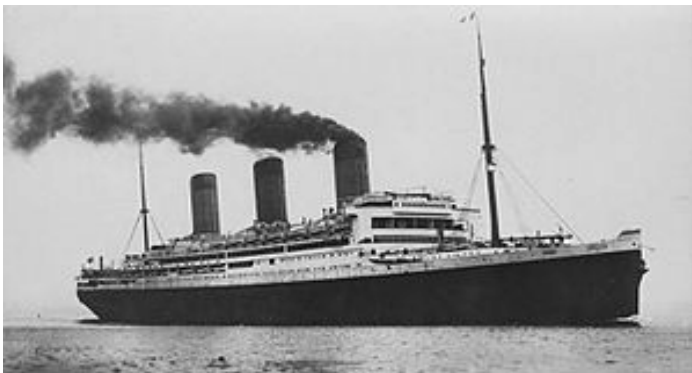
Dois-je te dire ce que tu dois regarder ? Sa mère était une Moss, issue d'une famille aisée. Ils admettent qu'il tient son nez de sa mère, mais ils essaient de nous dire qu'elle n'était pas juive. OK. Il est né à Nottingham. Mais attendez, on a vu ça plus haut, n'est-ce pas ? Les Baronets Smith, proches parents du capitaine Edward Smith du *Titanic*, étaient de Nottingham. Ils ont fondé la Smith Bank de Nottingham et George Smith était aussi shérif de Nottingham. Booth était également lié à Stead d'une autre manière : Stead a aidé Booth à écrire *In Darkest England*, et certains prétendent même qu'il l'a écrit en tant que fantôme. Il faut également savoir que le fils de Booth, Bramwell, a épousé une Soper, dont la mère était une **Levick**. C'est juif, étant un

variante de Levi.

Mais nous n'en avons pas fini avec cette ordure d'agent Stead. Dans les années 1890, il a été engagé pour promouvoir le mouvement du spiritisme - un fantôme pour les fantômes. Dans le trimestriel *Borderlands*, Stead prétendait être en contact avec le monde des esprits, nous apportant la sagesse de l'au-delà. Même ici, nous avons les liens familiaux cachés. Voyez la promotion par Stead de la photographie des esprits, où il prétendait publier la photo du fantôme du soldat décédé Piet **Botha**. L'histoire ne vaut pas la peine d'être approfondie, mais remarquez simplement le nom Botha. Botha=Booth. Ils sont tous deux dans la pairie, étant issus des mêmes lignées. Ce qui vous donne une nouvelle façon de voir les Botha d'Afrique du Sud.

En ce qui concerne l'Afrique du Sud, Stead était étroitement lié à Cecil Rhodes, dont il était l'ami et le confident. Stead aurait été le mentor de Rhodes, lui transmettant nombre de ses idées en matière de gouvernement. C'est intéressant, car Rhodes était proche du vicomte Alfred **Milner**, qui a fondé la célèbre Table ronde. Rhodes était homosexuel et Milner l'était probablement aussi, se mariant tardivement avec une femme de la société âgée de 47 ans et n'ayant pas d'enfants. La Table Ronde se tenait physiquement à Plas Newydd, le domaine du **Lieutenant Colonel** Charles Paget à . . . **Anglesey**, bien sûr. Paget était le Marquis d'Anglesey, vous vous souvenez ? Et pourquoi j'ai le nom de Milner en gras ? Eh bien, nous l'avons vu ci-dessus, n'est-ce pas ? Les Stead et Milner de la pairie se marient depuis des siècles. Mes meilleurs lecteurs se souviendront également de Yuri Milner, dont [j'ai parlé](#) il y a de [nombreuses années](#) sur mon site scientifique. Il s'agit du milliardaire russe qui finance le prix de la physique fondamentale. Nous continuons donc à en apprendre davantage sur son parcours, n'est-ce pas ?

Et la plupart d'entre vous connaissent l'histoire du *Titan*, tirée d'une nouvelle de Morgan Robertson datant de 1898. Il s'agissait d'un récit fictif précédant le naufrage du *Titanic* et le prédisant à bien des égards. Ce qui est moins connu, c'est le récit de 1892 de Stead intitulé "From the Old World to the New", dans lequel un navire appelé le *Majestic* sauve les passagers d'une collision avec un iceberg. Je suppose donc que nous savons maintenant d'où viennent les sornettes sur les icebergs dans le Gulfstream. Ce qui est encore plus étrange, c'est que la White Star Lines a sorti son propre *Majestic* après la guerre. Ce navire était un sosie du *Titanic*, sauf qu'il avait une cheminée en moins. Selon Wiki, il s'agissait d'un navire allemand "construit" en 1913, **moins d'un an** après le prétendu naufrage du *Titanic*. Il s'appelait à l'origine le *SS Bismarck* de la Hamburg America Line. Bien qu'il ait été lancé en 1914, il **n'a jamais navigué en raison de la guerre**, mais a été attribué dans des circonstances mystérieuses à la Grande-Bretagne en 1920 dans le cadre des réparations de guerre pour le naufrage allemand du *HMHS Britannic*. Alors que le *Titanic* a été construit par Harland and Wolff dans le port de Belfast, le *Majestic* aurait été construit par Blohm and Voss à Hambourg. Il est donc étrange qu'ils se ressemblent autant :



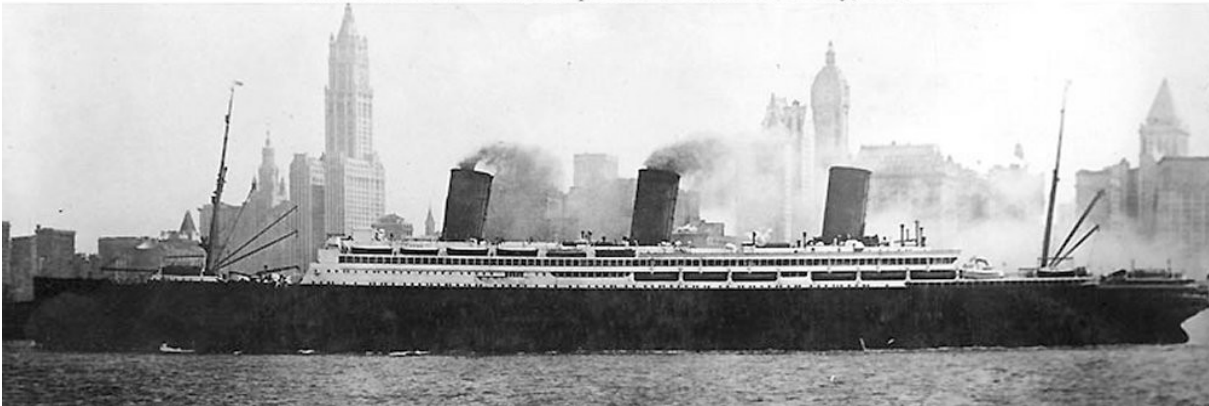
Je ne sais pas pour vous, mais pour moi, on dirait qu'ils ont juste enlevé la cheminée avant et qu'ils ont construit

un autre niveau au dessus. En **couplant dans le forum Fog**, j'ai suggéré que le *Titanic* n'avait peut-être pas été coulé, mais seulement déplacé en Extrême-Orient. Mais après une recherche plus approfondie, il semble qu'ils n'aient même pas pris la peine de l'envoyer en Russie ou en Chine. Ils l'ont juste envoyé au port de Hambourg pour la guerre, et l'ont ramené en 1920. Vous me direz que le *Majestic* est censé faire 15 mètres de plus, mais qui mesure ces bateaux ? Vous ?

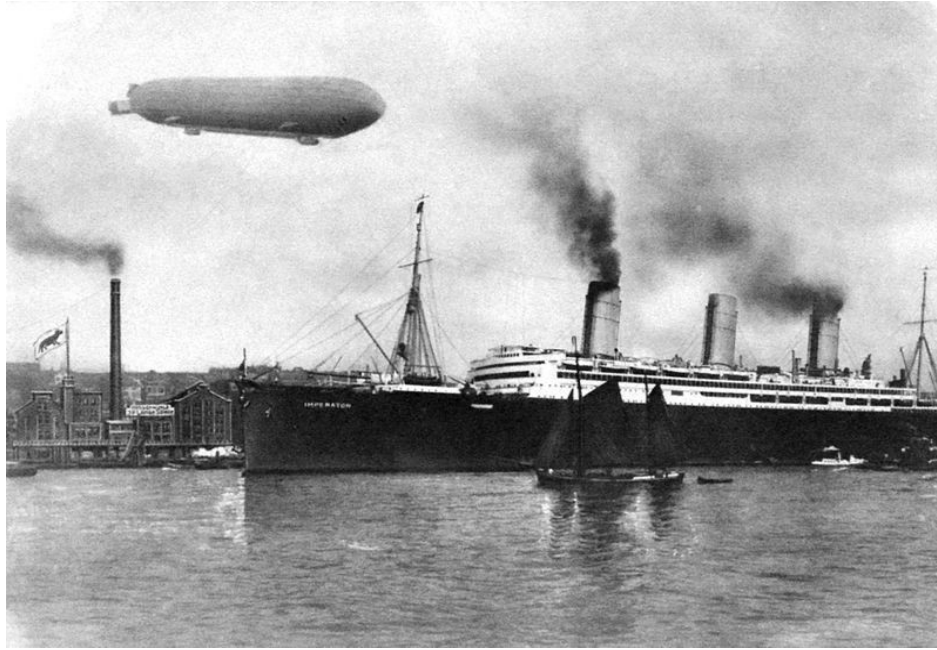
Il est également intéressant de noter que le *Majestic* a été acheté conjointement au gouvernement britannique par les compagnies White Star et Cunard, ce qui nous apprend quelque chose d'important : elles n'étaient plus concurrentes. Notez que la Cunard y associe également les Booths. En outre, White Star et Cunard ont également acheté le *SS Imperator*, un autre clone allemand du *Titanic* qui n'était que de 24 pieds plus long. Cela ne représente qu'une différence de 2 %, invisible à l'œil nu. Il faudrait les mesurer sur place pour voir la différence. *L'Imperator* a été lancé en 1912. ... après avril, bien sûr. On nous dit que *l'Imperator* a été mis en sommeil à Hambourg pendant près de cinq ans, avant d'être repris après la guerre par les États-Unis dans le cadre de l'accord allié. Il a été envoyé aux États-Unis, mais pour une raison inconnue, il a été immédiatement désarmé et rendu aux Britanniques. Il a été pris en charge par le capitaine Charles A. **Smith**, qui l'a ramené à Liverpool. Quelle incroyable coïncidence, non ? Un autre Capt. Smith. Ça ne peut pas être notre bon vieux Edward Smith sous un faux nom, n'est-ce pas ? Sinon, vous pouvez être sûr que c'était un neveu ou autre.

Vous voulez savoir à quoi ressemblait *l'Imperator* en dehors de New York ?

Photo # NH 94 USS Imperator off New York City, 1919



Mince, ça ressemble exactement au *Titanic*, avec les cheminées déplacées. Cela ressemble aussi à un collage. Si c'est le *Titanic*, ils ont dû changer quelques éléments dans le collage pour vous déstabiliser. *L'Imperator* s'était déjà rendu à New York en juin 1913, lors de son voyage inaugural. Il se peut donc que le *Titanic* soit finalement arrivé à New York un peu plus d'un an après son faux naufrage. Ils admettent également que *l'Imperator* a subi de nombreuses transformations, avant et après 1913. En octobre de cette année-là, les cheminées ont été réduites en hauteur, prétendument pour aider son centre de gravité, qui était trop élevé. Mais attendez. Des cheminées plus courtes auraient pesé moins lourd, ce qui l'aurait *élevé* davantage dans l'eau, donc cette histoire n'a aucun sens. Le vrai problème est qu'elle était trop haute dans l'eau, et qu'abaisser les cheminées serait contre-productif. Cela peut donc être une indication supplémentaire de la fraude. En voici d'autres :



C'est censé être l'*Imperator* quittant Hambourg. Oh mon Dieu, quelle supercherie ! Voyons voir, un faux zeppelin, un faux voilier avec des voiles noires, un faux drapeau flottant comme placement de produit, et une fausse cheminée sur le rivage qui ne projette aucun reflet dans l'eau. Incroyable ! Le zeppelin nous rappelle un peu le faux Lindbergh survolant Paris, n'est-ce pas ?

Ajouté le 19 janvier 2019 : ce qui nous amène à la fin. Le *Titanic* n'a jamais coulé du tout. Il a simplement été réaménagé et stocké à Hambourg pendant la guerre, en se faisant passer pour l'*Imperator*. Le titre de Robin Gardiner est donc correct : *Titanic : the Ship that Never Sank*. Maintenant que nous sommes à la fin de notre enquête, vous pouvez constater qu'il vous a dit la vérité, tout en vous induisant en erreur en vous faisant croire que l'*Olympic* a coulé à la place. Non, aucun navire n'a coulé ce jour-là. Toute l'histoire était un canular, servant de couverture à une série d'escroqueries à l'assurance bien au-delà de celle qu'il suggère.

"Mais qu'en est-il du navire au fond de la mer, dont Robert **Ballard nous a montré des images** ?", criez-vous. Également truquées. Ballard est un autre membre de ces familles, et sa bio est également pleine de drapeaux rouges. Sa mère est effacée de Wikipédia. Son père était ingénieur en chef du programme de missiles Minuteman (ICBM), un autre faux. Robert a été commissionné après le ROTC dans le **renseignement** naval. Il était la liaison entre l'ONR et Woods Hole. Les images de l'épave du *Titanic* sont truquées, ce qui devient évident lorsque vous étudiez l'histoire pour en comprendre le sens. Les préparatifs de la mission en 1979-80 ont été financés par le milliardaire britannique Sir James Goldsmith (Goldschmidt), un banquier juif bien sûr. Sa famille a fondé la banque qui est devenue BNP Paribas. Ils sont étroitement liés aux **Rothschild, aux Bourbons et aux Khans**. Cela relie Goldsmith aux autres acteurs de la fraude du *Titanic*. Il a été impliqué dans d'autres escroqueries avant celle de l'épave du *Titanic*, faisant partie de SlaterWalker lorsqu'elle a été "sauvée" par la Banque d'Angleterre lors de la crise bancaire des années 1970. Il est devenu président de SlaterWalker *après* le sauvetage. Pour ce viol du contribuable britannique, il a été fait chevalier. Il est rapidement devenu l'un des raiders les plus détestés au monde, connu pour ses actions antisyndicales et ses transactions douteuses. Il s'est retiré au Mexique en 1987, avant le krach boursier de cette année-là. Il s'est ensuite impliqué dans un faux environnementalisme, utilisé comme couverture pour de nouvelles baisses de trésorerie.

Au début des années 80, un autre milliardaire s'est impliqué. Le pétrolier texan Jack Grimm, qui avait déjà financé des expéditions pour trouver le trou au pôle Nord, ainsi que pour trouver Bigfoot et le Loch Ness.

Cette fois, c'est un monstre qui a ouvert la voie, en emmenant à bord un singe nommé Titan pour lui indiquer comment naviguer. Selon l'histoire principale, le singe a effectivement trouvé le navire, puisque Ballard a utilisé la mission de Grimm pour ses coordonnées. Certains disent que le singe n'a pas participé au voyage final, mais comme toutes les histoires sont des fictions, cela n'a guère d'importance. En fin de compte, tout le monde à bord était un singe.

Si cela ne suffit pas à faire oublier toute l'histoire, il suffit de lire la page consacrée à [l'épave du Titanic](#) sur Wikipedia. On y apprend que l'épave est trop fragile pour être sauvée ou soulevée, et qu'elle est désormais protégée par une convention de l'UNESCO. Pratique. Nous apprenons que, bien qu'elle ait survécu à un siècle au fond de la mer, elle devrait se désintégrer *très* bientôt.

Une nouvelle espèce de bactérie mangeuse de rouille trouvée sur le navire a été baptisée [Halomonas titanicae](#), et il a été constaté qu'elle provoquait une décomposition rapide de l'épave. Henrietta Mann, qui a découvert la bactérie, a estimé que le *Titanic* s'effondrera complètement peut-être dès 2025. . . . Les analyses d'Henrietta Mann et de Bhavleen Kaur, toutes deux de l'[Université Dalhousie](#) à [Halifax, en Nouvelle-Écosse](#), en collaboration avec d'autres scientifiques et chercheurs de l'[Université de Séville](#) en Espagne, ont déterminé que l'épave du *Titanic* n'existera plus d'ici et 2037 que la préservation du *Titanic* est impossible. "Malheureusement, comme le *Titanic* se trouve à 2,3 miles de profondeur, il est très difficile, voire impossible, de le préserver. C'est le film qui va le préserver pour l'histoire maintenant", dit Mann. "Il a déjà duré 100 ans, mais à terme, il ne restera rien d'autre qu'une tache de rouille au fond de l'Atlantique.... Je pense que le *Titanic* a encore 15 ou 20 ans à vivre. Je ne pense pas qu'il aura beaucoup plus de temps que cela " [[citation nécessaire](#)] D'autres scientifiques ont estimé que le *Titanic* ne durera pas plus de ans14, à partir de 2017.

C'est aussi pratique, car cela empêche les expertises ultérieures. Notez comment les estimations de la disparition complète de l'épave ne cessent d'être avancées, la dernière date mentionnée étant 2031. Ces deux déclarations sont en contradiction avec d'autres parties de l'histoire, où l'on nous montre des "intérieurs remarquablement bien conservés", avec des lustres encore suspendus aux plafonds. Nous sommes donc censés croire que la bactérie mangeuse d'acier n'avait pas faim de 1912 à 1990, mais qu'elle est soudainement devenue affamée au cours de la dernière décennie environ. Dès que les banquiers juifs ont déchargé toute la merde vendable de l'épave et l'ont installée à Las Vegas, les bactéries affamées sont arrivées en force. Quelle coïncidence.

On nous dit que les coordonnées données par les signaux de détresse du *Titanic* étaient inexacts, ce qui explique pourquoi l'épave n'a pas été retrouvée à cet endroit, mais cela n'a aucun sens. Plus vraisemblablement, les coordonnées erronées sont maintenant publiées pour expliquer pourquoi l'épave n'a pas été trouvée plus tôt, et pour empêcher d'autres parties privées de faire capoter ce projet. Les "bonnes coordonnées" ne sont données qu'à ceux à qui l'on peut faire confiance pour continuer à propager le canular. Elles sont envoyées aux coordonnées d'un lac situé à quelques kilomètres à l'est de Glendale, où nos équipes d'Hollywood ont localisé leurs décors.

Notez également cette discontinuité majeure dans l'histoire : Lorsque Ballard a essayé de soulever une partie du pont C à la fin des années 1990, il était accompagné de bateaux de croisière remplis de personnes désireuses de suivre l'histoire. Parmi elles, des célébrités comme Burt Reynolds et Buzz Aldrin. Notez que toute mention de l'iceberg *Alley* a maintenant disparu. L'un de ces navires devait-il être à l'affût des icebergs rebelles ? Bien sûr que non. Vous direz que c'est parce que c'était en été, mais dans le vrai couloir d'icebergs, cela n'aurait pas d'importance. [Là où les icebergs existent, ils existent toute l'année.](#)

Voici un autre hic dans l'histoire qu'on vous raconte : Bien que la Marine soit censée avoir financé

l'expédition initiale de Ballard qui a découvert l'épave, lorsque cette section du pont C a finalement été récupérée, elle n'a pas été exposée au Smithsonian ou à un endroit du genre, comme on pourrait s'y attendre. Elle a plutôt été exposée au Luxor Hotel and Casino de Las Vegas. On nous dit que c'est parce que la pièce appartient au RMS.

Titanic, Inc., mais cela n'a aucun sens. Si Ballard travaillait initialement pour la Marine, l'épave devrait appartenir au gouvernement américain, et donc aux contribuables américains. Ils devraient pouvoir voir l'épave gratuitement dans un musée national d'histoire. Remarquez que dans l'article principal, ce problème n'est jamais expliqué. Comment exactement cela est-il passé d'un projet de la Marine à un projet privé ? Le gouvernement américain a-t-il vendu ses droits sur ces objets, et si oui, pour quel montant ? L'argent a-t-il été versé au Trésor public, réduisant ainsi vos impôts ? Bien sûr que non, puisque rien n'a été récupéré. Il a juste été fabriqué et antiquisé d'une manière ou d'une autre.

Voici un autre problème : dans la section Wikipedia sur "Condition et détérioration de l'épave", ils admettent qu'il fait complètement noir à ces profondeurs. Mais plus haut, on nous a dit que l'épave n'a pas été découverte par sonar mais par des caméras visuelles [voir la section "Découverte"]. Ils illustrent cette section avec cette photo :



ce qui vous fait croire que des caméras visuelles pourraient fonctionner pour un balayage large. Mais cette photo a été prise près de la surface. Dans le noir complet des profondeurs, le problème serait l'éclairage des caméras, n'est-ce pas ? À ces profondeurs et pressions, la lumière ne pénètre pas très loin, donc même des projecteurs extrêmement lumineux ne fonctionneraient pas après quelques mètres. Ce qui revient à dire que vous ne pourriez pas utiliser des caméras visuelles pour scanner le fond de l'océan. Ce ne serait pas possible, donc nous savons que l'histoire est fausse. Ils mentent.

C'est aussi comme ça qu'on peut dire que les images sous-marines sont fausses. On dit que l'épave se trouve à 12 500 pieds, mais dans les films qui ont été publiés, l'éclairage contredit cela. La lumière pénètre beaucoup trop bien dans l'eau, ce qui indique qu'ils ont filmé à des profondeurs beaucoup plus faibles, où les pressions sont beaucoup plus faibles. Si vous ne voulez pas regarder des heures de séquences, regardez simplement [cette vidéo de cinq minutes](#) sur Youtube. Elle n'est pas du tout convaincante, car rien ne semble correct. Tout est beaucoup trop petit. La proue semble ridiculement petite. Et il n'y a pas de vie marine. Je suppose que vous êtes censés croire que l'océan est mort à cette profondeur, mais ce n'est pas le cas. Vous allez me dire que tout a été effrayé par la lumière, mais bien sûr les créatures à cette profondeur ne peuvent pas détecter la lumière, puisqu'il n'y en a normalement pas. Je suppose qu'ils ont dû filmer un endroit où toute vie avait été supprimée, puisqu'ils ne pouvaient pas le simuler. Ils n'ont pas pu capturer un grand nombre de poissons d'eau profonde et d'autres créatures vivantes et les insérer dans ce faux film tourné dans un lac. Ils ne pouvaient pas non plus permettre à la vie indigène d'empiéter sur leur production ici, car cela prouverait qu'ils ne sont pas à 12 500 pieds d'altitude.

Certains ont vu ce problème plus tard, c'est pourquoi vous pouvez voir une crevette en CGI dans cette [séquence de](#) History Channel. Voir la minute 50:31. Il s'agit de *Titanic at 100 : Mystery Solved*, au cas

où ce lien particulier ne serait pas disponible.

brisée, comme je le prévois. C'est tout simplement pathétique, puisque n'importe quel idiot peut dire que ce n'est pas une vraie crevette. Le faux apparaît même dans les commentaires, donc je ne suis pas le seul à l'avoir remarqué.

C'est aussi pourquoi ils affirment maintenant que

On pensait autrefois que les profondeurs de l'océan étaient un désert sans vie, mais les recherches menées depuis le milieu des années 1980 ont révélé que le plancher océanique regorge de vie et pourrait rivaliser avec les forêts tropicales pour la [biodiversité](#). [92] . . . Le géophysicien canadien Steve Blasco a déclaré que l'épave "est devenue une oasis, un écosystème prospère situé dans un vaste désert".

Ils ne peuvent vraiment pas garder leurs histoires en ordre, n'est-ce pas ? Le fond de l'océan est-il un désert ou une forêt tropicale ? Et puisqu'ils ont admis que les fonds marins regorgent de vie, ils doivent encore expliquer pourquoi nous n'en voyons aucune dans les films. Les textes nous *disent* maintenant que la vie est là. . . mais nous ne la voyons pas. Nous devrions simplement leur faire confiance, je suppose.

Voici votre prochain rire :

Lorsque le champ de débris a été examiné lors de l'expédition de Robert Ballard en 1986, des paires de chaussures ont été observées gisant les unes à côté des autres sur le fond marin. [La chair, les os et les vêtements avaient été consommés depuis longtemps, mais le [tanin](#) du cuir des chaussures avait apparemment résisté aux bactéries, laissant les chaussures comme seuls repères de l'endroit où un corps avait été déposé.

Donc, nous sommes censés croire que le cuir n'est pas une substance organique lorsqu'il est entouré d'eau de mer ? Il se transforme en plastique et devient immangeable, même pour les bactéries. Bien sûr, c'est absurde, puisqu'ils viennent de nous dire que toute matière organique était la première à disparaître. Manifestement, ils regrettent maintenant d'avoir placé ces chaussures dans le champ de débris, et tentent de couvrir cette magnifique gaffe. Nous sommes censés croire que les bactéries n'aiment pas le tanin du cuir. OK.

Dans le paragraphe suivant, ils tentent d'expliquer une anomalie similaire : le mobilier filmé dans la zone de réception de première classe. Ils nous disent que c'était du teck et que l'eau salée et les bactéries n'ont donc aucun effet sur lui. C'est vrai. Tout l'acier aura disparu en 2031, mais je suppose que le teck aura encore l'air neuf pendant des siècles. Idem pour le "matelas encore sur le lit et la commode intacte et non endommagée derrière". Nous sommes censés oublier qu'en 1912, les matelas étaient faits de matière organique. Peut-être sommes-nous censés croire que tous les matelas de l'époque étaient fortement imprégnés de tanins ?

La page Wikipedia continue comme ça, en supposant que vous êtes un crétin complet qui croit n'importe quoi.

* Sa mère était une Pattinson, ce qui nous lie à l'actuel acteur de vampires Robert Pattinson.