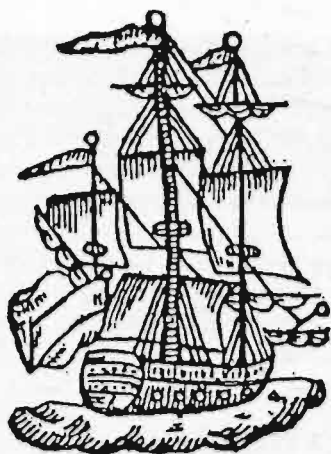




mu

BUTLLETÍ DEL
MUSEU DE LA MARINA
DE VILASSAR

Número 22 - Abril de 1998

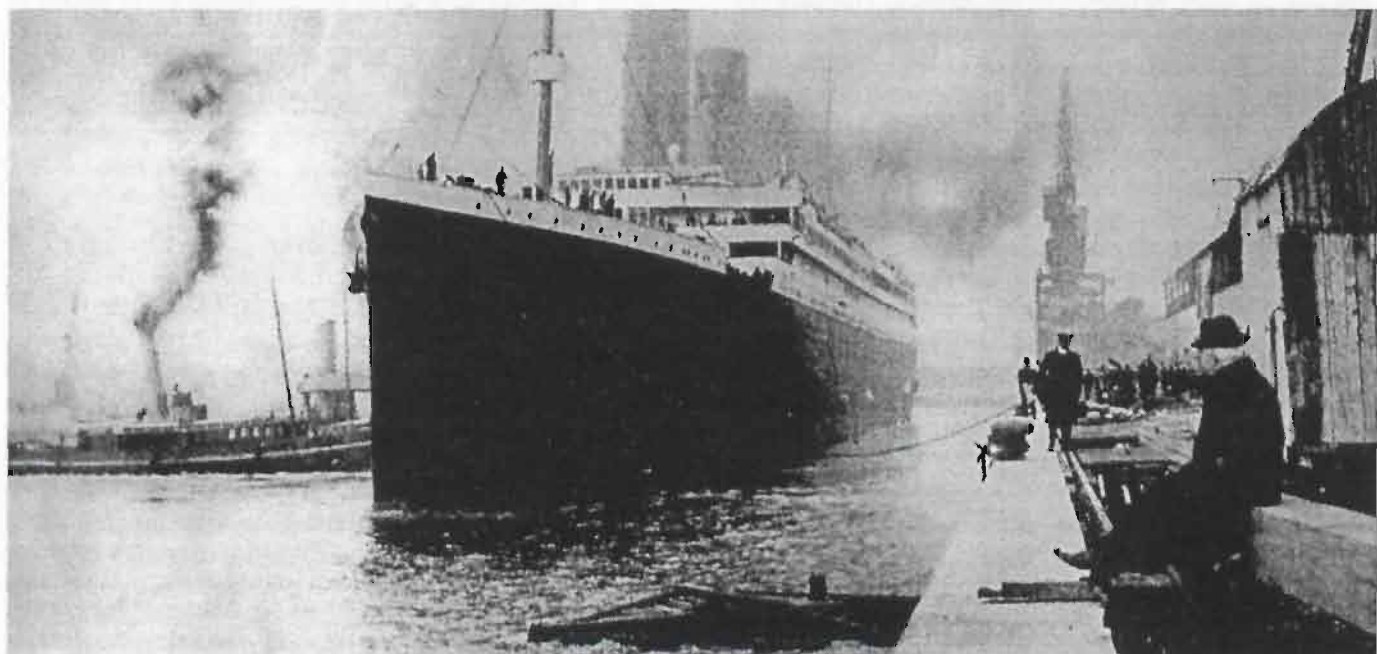
SINGLADURES

TITANIC, UN ABANS I UN DESPRÉS

L'enfonsament del transatlàntic *Titanic* fou una de les majors tragèdies marítimes de tots els temps, i sense cap dubte la més espantosa del primer quart del segle XX, ocorreguda molt poc temps abans de l'esclat de la Primera Guerra Mundial, culpable d'altres drames a la mar, tot i que tal vegada no tan espantosos i esgarrifosos com el del *Titanic*.

La causa del naufragi fou l'inexplicable xoc que es va produir entre l'immens vaixell i un iceberg que anava a la deriva per les aigües de l'Atlàntic, col·lisió que, per diverses causes, entre les quals hi havia la mà del destí, no fou possible evitar.

En aquell naufragi perderen la vida 1.635 persones, entre ells milionaris nord-americans i homes i



El Titanic sortint del port de Southampton

dones de talent, i es van salvar 502 passatgers, la majoria dones i nens, amb 203 tripulants. Si no moriren en la catàstrofe tots quan anaven a bord va ser gràcies a la serenitat i valentia dels tripulants del transatlàntic, serenitat que va fer que fins al darrer moment de l'enfonsament funcionés la telegrafia sense fils de bord, demanant auxili als vaixells més propers del lloc del naufragi.

El *Titanic* era un bell vaixell de 66.000 tones de desplaçament, pertanyent a la companyia White Star Line, i el naufragi es produí la nit del 14 al 15 d'abril de 1912.

Els titulars de la premsa van ser tan espectaculars com es podia esperar, parlant d'un possible càstig de Déu contra l'ambició dels éssers humans, o contra l'ostentació de joies i diners de cert sector de la societat, i fins i tot contra el vici que imperava en el luxós transatlàntic, dedicat abans de tot a mimar l'oci i l'opulència d'una raça humana en plena degeneració i decadència.

Sigui com sigui, el cert és que els minuts que aquella nit es van viure al *Titanic*, el transatlàntic més segur de tots els temps, com anunciava la propaganda durant la seva construcció, foren espantosos i inoblidables pels qui, per pur atzar, escaparen a les funestes conseqüències de l'enfonsament.

EIS GRANS TRANSATLÀNTICS

A finals de segle XIX, la creixent immigració a Amèrica del Nord i el major nombre de viatgers acomodats havien augmentat tant el potencial comercial del trànsit de passatgers que les grans companyies es van veure obligades a donar un gran salt, que es va veure enfortit a principis del segle XX, edat d'or dels grans transatlàntics.

La companyia naviliera que va donar el primer pas va ésser la Cunard Line, amb la construcció de dos vaixells gegants de més de 30.000 tones: el *Lusitania* i el *Mauritania*. Aquests varen ser construïts amb l'ajut del govern anglès i posats en servei l'any 1907. Amb un aspecte impressionant i amb quatre xemeneies vermelles amb franges negres a les parts de dalt i de baix, eren elegants, còmodes i molt ràpids.

Però aquella època estava plena de contrastos, i a l'Atlàntic, com a quasi tots els altres llocs, comptava també l'hospitalitat dels vaixells. Tant en aquests dos, com en els que els varen seguir, i dintre de certs límits, els diners bastaven per obtenir qualsevol cosa: cabines daurades, servei ininterromput, increïble quantitat de menjar; fins i tot el passatge de segona classe gaudien dunes cabines d'un nivell molt superior al preu pagat pel passatge. Per la seva part, l'immigrant, del qual depenia l'èxit econòmic dels grans vaixells, anava allotjat i alimentat d'una forma tolerable. En canvi, la tripulació no estava tan bé; però les condicions predominants en el mercat de treball eren tals que feien desitjable l'embarcament en aquells vaixells, a pesar que, en el cas

dels fogoners, per exemple, del seu esgotador treball depenia la velocitat del vaixell, vivien en cabines brutes, sense ventilació i separades per una simple mampara del luxe i les comoditats. Però l'era del "Rei Carbó" es caracteritzava per la misèria de qui extreia i manipulava el brut material del qual tan-tes coses depenien.

La companyia rival de la Cunard Line era la White Star Line, també pionera en el transport transatlàntic, però que no disposava de vaixells de tanta envergadura.

AIXÍ VA NÉIXER LA LLEGENDA...

Una tranquil·la nit de l'estiu de 1907, el director gerent de la White Star Line, J. Bruce Ismay, es va reunir per sopar amb lord James Pirrie, soci de la firma Harland and Wolff, les enormes drassanes de Belfast on es construïen tots els vaixells de la White Star. Ismay i Pirrie eren aliats en una ferotge lluita per dominar el lucratiu comerç de passatgers a l'Atlàntic, una competència en què el seu rival principal era la venerable Cunard Line, de la Gran Bretanya.

Aquella nit la conversació va girar entorn a una sola pregunta: Com contrarestaria la White Star el *Lusitania* i el seu vaixell bessó, el *Mauritania*, que estava a punt d'ésser acabat?

Segons es creu va ésser durant aquest sopar quan Pirrie i Ismay concebrien un pla atrevit. Construirien dos grans transatlàntics, als quals seguiria un tercer. Cada un seria un cinquanta per cent major que les 30.000 tones de registre brut del *Lusitania* i tindria quasi trenta metres més que els dos-cents quaranta d'aquest. Serien tan llargs que ni Harland and Wolff ni cap altra drassana tenien un dic sec, una grua o un pòrtic prou grans per construir-los.

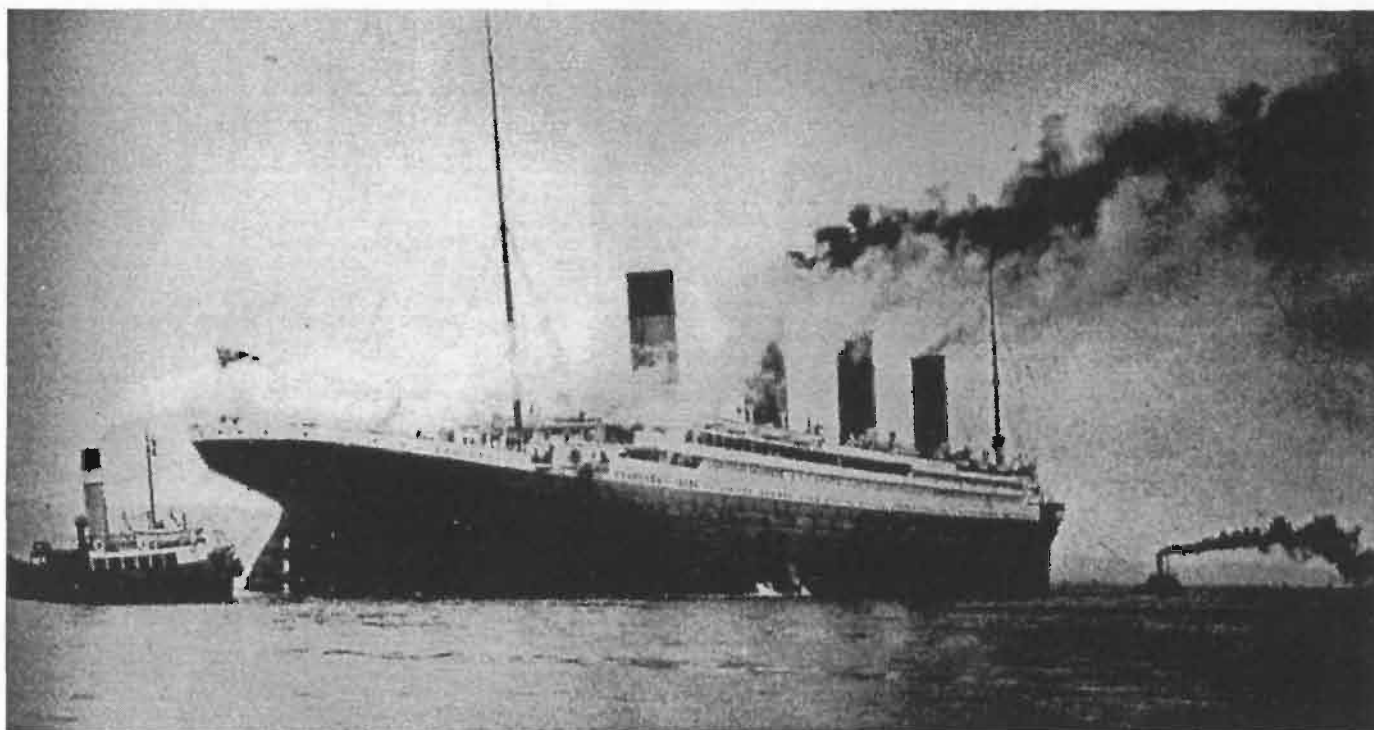
El seu major atractiu es basaria en el luxe i la comoditat, abans que la velocitat, encara que serien prou ràpids per efectuar la travessia des d'Anglaterra a Nova York en una setmana.

CONSTRUIR UN LEVIATAN

Pirrie i Ismay actuaren amb rapidesa per traslladar la seva idea sobre les taules de dibuix. Les famoses drassanes de Harland and Wolff de Belfast començaven a convertir en dues, tres de les grades on s'havien construït alguns dels vaixells més grossos del món.

Sobre la grada de construcció havia de construirse una grua pòrtic de 67 metres d'alçada. Mentrestant, Ismay va iniciar les negociacions amb el Consell del Port de Nova York, que no disposava d'un moll prou llarg per acomodar els nous vaixells.

Originàriament els vaixells havien de portar tres xemeneies, però a Pirrie li va semblar que quatre donarien un millor aspecte, o sigui que varen ser quatre.



El Titanic sortint del port de Southampton amb l'ajuda dels remolcadors

El seu aparell motor, d'insòlita concepció, consistia en dues màquines de triple expansió, que accionaven dues hèlices laterals, i que amb el seu vapor d'exhaustió alimentava una turbina Parsons acoblada a l'hèlice central. Tant el *Titanic* com l' *Olympic* estaven preparats per aconseguir una velocitat normal de 21 nusos; no podien aspirar al Gallardet Blau que la White Star Line no aconseguia des de 1891 i que mai més tornaria a recuperar. La companyia, per tant, va basar tota la publicitat en els atractius, el confort, el millor tracte als emigrants i en unes condicions de seguretat, que més tard es revelarien com a falses.

El 16 de desembre de 1908 es va col·locar la primera xapa de quilla de l'*Olympic*. Tres mesos més tard, el 31 de març de 1909, es va col·locar la primera xapa de quilla del *Titanic*.

L'*Olympic* va ésser botat el 20 d'octubre de 1910 i remolcat fins a la dàrsena d'armament per al seu acabat. Finalment, el 31 de maig de 1911, li va arribar el moment al *Titanic*. Tal com era costum a la White Star Line i a les drassanes Harland and Wolff, no va haver-hi bateig. A les 12.05 es llançaren dos coets, seguits per un tercer, cinc minuts més tard. A les 12.13 el buc començà a moure's pel seu propi pes al llarg de le's sabates.

Per botar el *Titanic* varen fer falta 23 tones de seu, oli de peix i sabó tou per engreixar les sabates. El procés va durar sols seixanta-dos segons.

Des del buc buit fins al transatlàntic més luxós, la instal·lació de la maquinària i l'acabat dels interiors del *Titanic*, es va tardar deu mesos. El 3 de febrer de 1912 va ser instal·lat en el nou dic sec de la Comissió del Port de Belfast, on s'instal·laren les hèlices i se li va aplicar una capa final de pintura.

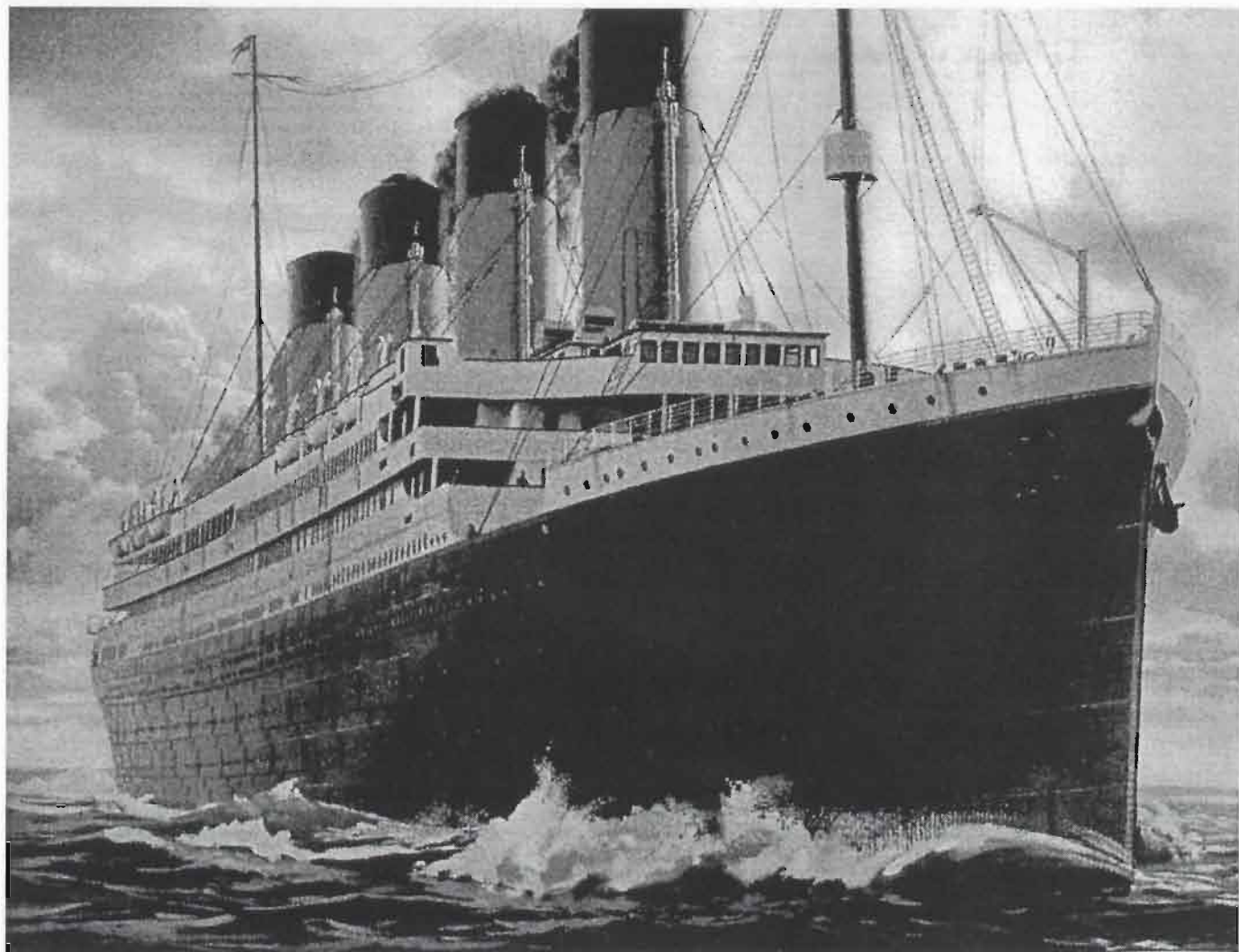
Per a les classes més acabalades, el *Titanic* disposava de quatre *suites* amb saló, dos dormitoris, dos guarda-robes, bany i lavabo privats. A més, dues de les *suites* disposaven també d'un passadís privat de 15 metres.

UN VAIXELL DE SOMNI

Interiorment aquests vaixells eren sorprenents: la primera classe disposava d'un ull d'escala impressionant amb una cúpula de vidre; potser aquesta era la principal característica. Quan es pujava per l'escala la llum que entrava per la cúpula es reflectia en la polida fusta de roure dels plafons de la paret, en els daurats de les elaborades balustrades. En el replà superior, un gran plafó tallat contenia un rellotge rodejat per dues figures clàssiques.

També disposava d'un enorme saló, una gran sala de recepció, una sala per a fumadors, que per cert estava reservada només als homes, un gran menjador, sala de lectura i escriptura, el "*café parisien*", dissenyat per imitar la terrassa d'un café de París, i fins i tot els cambres eren francesos. Finalment, dues sales amb palmeres, on les hores cobrien les parets i l'ambient es completava amb els mobles de vímet.

Tres ascensors transportarien els passatgers de primera entre les cobertes, i en el fons del vaixell un enorme balneari, de la mida del saló-menjador de primera, oferiria banys turcs, decorats amb rajoles de rics colors, columnes daurades i llums de llautó,



El Titanic navegant a 21 nusos a l'Atlàntic

tot mostrant una gran fantasia oriental. S'hi construí una piscina, tota una novetat a l'època. En la coberta superior s'instal·là un gimnàs, on els passatgers de primera i segona classe podien dedicar-se a practicar l'equitació, el ciclisme, el rem...

Cal dir que els passatgers de segona del *Titanic* gaudien d'allotjaments equivalents als de primera d'altres transatlàntics de l'època. El saló de segona o biblioteca, com se'l coneixia, encara que no tan palatí com el de primera, era un espai gran i elegant, amb plafons de fusta de sicòmor i butaques còmodament entapissades. El mateix podem dir del menjador i de la sala de fumadors de segona.

El passatge de segona classe també disposava d'un ascensor.

Encara que austers en comparació amb els sumptuosos espais de les cobertes superiors, els allotjaments de tercera eren millors que el que molts passatgers tindrien en les seves cases. Això sí, la majoria de cabines estaven situades a les parts inferiors del vaixell. Els homes solters dormien a la part de proa i les dones, ben separades a popa. Les famílies, però, estaven juntes en cabines raonablement còmodes.

COMENÇA EL VIATGE

El 10 d'abril de 1912 el *Titanic* ja es troba en el moll 44 de la White Star Line a Southampton. Tot a punt per realitzar el seu primer viatge. El port de destí és Cherburgo (França).

A les deu del matí començaran a embarcar els primers passatgers, principalment residents britànics que havien viatjat a Southampton per mitjans diferents al tren. Però l'autèntic rebombori es produí amb l'arribada del tren de Londres. La gent i els equipatges abarrotaren el moll. Els que embarcaven buscaven bocabadats els portalons d'entrada al vaixell.

Els familiars contemplaven sorpresos el gran vaixell amb les seves quatre xemeneies. Cap al migdia, a mesura que s'acostava el moment de la partida, les cobertes començaren a omplir-se de passatgers.

Van retirar les escales i passarel·les per donar pas a la maniobra de desatrancament; minuts després el vaixell s'apartava lentament del moll.

El primer incident que va sofrir el *Titanic* va tenir lloc dintre del mateix port de Southampton, quan en passar molt a prop del costat del transat-

l'atlàntic New York va fer que es trenquessin les amarres d'aquest. Al New York, sense govern, li va venir d'un pèl que no col·lisionés amb el *Titanic*. El *Titanic* va poder reaccionar a temps donant tot enrere, i el remolcador *Vulcan* va poder passar un cap al New York.

Tant a Cherburgo (França), com després a Queenstown (Irlanda), el *Titanic* va fer escala per tal de rebre més passatges i correu. Com que no hi havia molls prou grans, aquests embarcaments es van fer des de transbordadors.

EL CAPITÀ EDWARD J. SMITH

Conegut com el "capità milionari", era el gran favorit entre els rics financers i destacats membres de la societat, que viatjaven freqüentment en els seus vaixells. Per aquest motiu, cobrava un salari que doblava el dels capitans de la Cunard. Smith fou l'elecció més natural com a comandant del *Titanic* en el seu viatge inaugural. Gràcies al seu bon humor i fàcil somriure, era igualment popular entre els passatgers i la tripulació. Aquest, el seu darrer viatge, seria un fermall d'or per una prolongada i distingida carrera. Però, a pesar de tota la seva experiència, Smith encara estava aprenent els exquisits aspectes de navegació necessaris per comandar aquesta nova generació de transatlàntics.

D'aspecte sever i cor oceànic, el capità Smith, voltant els seixanta anys i amb més de quaranta de servei a la companyia, irradiava una "confiança eduardiana". En 1907 havia resumit així la seva vida en la mar:

"Sense incidents. Mai he tingut un accident. Mai he vist un naufragi."

Del *Titanic* va dir:

"No puc imaginar cap circumstància que pugui fer enfonsar aquesta nau. No puc concebre que li ocorri cap desastre. La moderna indústria naval ha anat molt més enllà."

Smith era un mariner respectat. No temia la mar, però igual que tots els mariners, l'escoltava. Poc abans de comandar el *Titanic*, la mar, però, li havia donat un avís: dos accidents quan estava al comandament de l'*Olympic*, el bessó del *Titanic*. Per això havia decidit ja que el primer viatge del nou vaixell seria la seva darrera travessia.

DIUMENGE, 14 D'ABRIL DE 1912

El capità Smith presidí un servei religiós de l'Església d'Anglaterra. Mentre la majoria de passatgers i la tripulació prenia un desdijuni dominical,

els dos operadors de ràdio del *Titanic*, Harold Bride i Jack Phillips, es trobaven ocupadíssims a la sala de ràdio, tractant de compensar el retard en l'enviament de missatges dels passatgers. La nit anterior s'havia espatllat l'equip.

A les 13.40 hores, es veuen interromputs per la recepció d'un missatge del *Baltic*, un transatlàntic de la White Star:

"Capità Smith, *Titanic*. Hem tingut vents variables moderats i temps clar des que vàrem salpar. Transatlàntic grec *Athinai* informa avui sobre el pas d'icebergs i gran quantitat de camps de gel en latitud 41° 51' N, longitud 49° 52' W. Li desitjo tot l'èxit a vostè i al *Titanic*".

Per tal d'evitar els icebergs que es troben cada primavera a la vora dels Grans Bancs de Terranova, els vaixells seguien una ruta més meridional que en altres èpoques de l'any, sempre rumb al sud-oest fins a arribar als quaranta-dos graus de latitud nord i els quaranta-set graus de longitud oest, un lloc tradicionalment conegut com "la cantonada". Des d'aquest punt els vaixells es dirigeixen quasi directament cap l'oest, en direcció al vaixell-far *Nantucket*. El capità



El Capità del *Titanic*: Edward J. Smith

Smith aquesta vegada va recalar 10 milles més al sud de la "cantonada", segurament per allunyar-se una mica de la zona on hi havia la presència del gel. Probablement aquesta decisió la va prendre a causa dels telegrams que havia rebut d'altres vaixells (*Caronia* i *Baltic*), que evidenciaven la presència dels temibles icebergs.

A la tarda, a la cabina del radiotelegrafista, l'operador auxiliar Harold Bride estava ocupat amb els comptes del dia, i encara que tenia els auriculars posats, havia desconnectat el transmissor; es mereixia una mica de descans, igual que el motor. En consciència, no va rebre l'altre missatge que se li va enviar des del vapor *Californian*. Però a les 19.30, una vegada que va tornar a posar el motor en marxa, Bride interceptà la mateixa advertència sobre la presència del gel, enviada aquesta vegada a l'*Antillian*. Bride ho va comunicar al pont.

A les 19.35, quan el segon oficial Lightholler va tornar al pont, després del sopar, observà com descendia amb rapidesa la temperatura.

A les 20.55 el capità Smith va entrar al pont a comprovar el rumb; en veure la bona visibilitat li va dir a Lightholler que si el temps es tornava boirós s'hauria de reduir la velocitat. En abandonar el pont el capità li digué: "Si té qualsevol dubte, cridi'm".

A les 21.30, Lightholler va fer avisar a la gent de la cofa donant instruccions perquè mantinguessin els ulls ben oberts i avisessin a la mínima presència de plaques de gel.

A la cabina del radiotelegrafista, l'operador en cap Jack Phillips tenia molta feina. Havia establert contacte amb el continent americà (Cape Race) i estava molt ocupat transmetent missatges dels passatgers a amics, parents i socis. En aquest moment es va veure interromput per un missatge enviat per el vaixell *Mesaba*, on s'informava sobre la presència de masses compactes de gel i de gran nombre d'icebergs a la zona on pràcticament es trobava el *Titanic*. Phillips contestà senzillament: "Rebut, gràcies".

L'operador del *Mesaba*, coneixedor que els missatges relatius a la navegació tenen preferència sobre els dels passatgers, esperava escoltar de Phillips, que havia informat del missatge al capità. En veure que no arribava la resposta li va transmetre un "a l'escolta", per indicar que esperava una resposta. Aquesta mai va arribar.

El missatge més important enviat fins al moment al *Titanic* no es va entregar. A diferència dels missatges anteriors, en què només s'informava d'haver vist icebergs, l'atzar, el del *Mesaba* havia identificat un enorme camp de gel rectangular cap al qual el *Titanic* es dirigia directament.

A les deu de la nit, la majoria de la gent s'havia retirat a les seves cabines, però encara hi havia gent jugant a cartes o passejant per coberta ben abrigats.

A mitjanit es produí el canvi de guàrdia al pont; va entrar el primer oficial Murdoch. Mentre aquest s'acostumava a l'obscuritat, contemplaven el cel brillant d'estrelles. La mar era com un plat. Lightholler li va transmetre les ordres donades pel capità.

El ràdio Phillips continuava transmetent sense parar quan va rebre un missatge a tot volum. Procedia del transatlàntic *Californian*, de la Leyland, i deia:

"Eh, company, estem parats perquè estem rodejats de gels"

L'esgotat Phillips replica enfadat:

"Calla, calla!". Estic ocupat treballant amb Cape Race"

Cyril Evans, el ràdio del *Californian*, va escoltar Phillips enviar un:

"Ho sento. Repeteixi per favor. M'han interromput", dirigit a Cape Race.

A les 23.00 els salons del *Titanic* estaven quasi buits.

A la cofa, els mariners Fleet i Lee miraven fixament l'horitzó. Fins al moment la guàrdia havia estat tranquil·la. Pocs minuts després, Fleet va començar a distingir un objecte negre que s'interposava directament en el seu camí. Només podia ésser una cosa.

Varen fer sonar el timbre d'alarma tres vegades i seguidament varen trucar per telèfon al pont. El sisè oficial Moody va rebre la notícia de: "Iceberg per la proa!". Immediatament va avisar Murdoch, qui ja havia vist la muntanya de gel des del bacallà (aleró del pont) i entrava corrents al pont per precipitar-se cap el telègraf que connectava amb la sala de màquines. Al mateix temps que assenyalava "tot enrere" ordenava al timoner *Hichens*: "¡Tot a babord!". El timoner va fer girar immediatament la



roda del timó. Tot a babord. "Canya tota a la banda d'estribord, senyor", li va dir Moody des d'on es trobava, per darrera de Hichens. L'ordre procedia dels antics temps de la navegació a vela, quan situar la canya a estribord feia que el vaixell virés a babord.

El vaixell va tardar a virar, però finalment ho va fer. Al principi semblava com si el *Titanic* lliurés el bloc de gel, però quan aquest passava per la banda d'estribord, es va escoltar un estrany soroll, seguit d'unes vibracions.

Ningú sabrà mai quins pensaments devien passar per la ment del primer oficial Murdoch en aquells moments. Com a oficial de guàrdia, la navegació del *Titanic* era responsabilitat seva. Era el pitjor malson de qualsevol mariner.

Una vegada la proa començà a virar, Murdoch ordenà "tot a estribord", ja en un darrer intent d'allunyar el costat d'estribord de la muntanya de gel, però ja era massa tard. Va fer sonar l'alarma d'integritat estanca i accionà el botó que tancava les portes estanques de les sales de calderes i motors.

La col·lisió s'havia produït a les 23.40 hores.

Irònicament, en fer marxa enrere, Murdoch només havia aconseguit que la col·lisió fora més inevitable. Com tots els vaixells, el *Titanic* virava amb més rapidesa com més gran era la seva velocitat d'avanç.

Un moment després el capità es presentà al pont. Aquest home s'enfrontava a l'horrible fet que el seu vaixell havia sofert danys, encara que en desconeixia la gravetat. A més no havia estat al pont durant la part més crítica del viatge.

Al pont, un preocupat capità Smith ordenà al quart oficial Boxhall que inspeccionés els danys; inicialment aquest no va detectar cap anomalia. El capità manà a Boxhall que busqués el fuster de bord, per tal que sondés el vaixell. Quan l'anava a buscar, Hutchinson, el fuster, pujava desesperat, ja que s'havia adonat que el vaixell feia molta aigua.

Al pont regnava un gran nerviosisme, que es va agreujar quan va comparèixer Thomas Andrew. Ningú com ell coneixia el detall del vaixell, ja que era l'enginyer en cap i responsable tècnic de la seva construcció. Segons les comprovacions que ell mateix va poder fer i segons la informació rebuda de l'oficialitat, estava clar que l'iceberg havia trencat els sis primers compartiments estanques, dels quals els cinc primers eren zones destinades a la càrrega. Amb els cinc primers compartiments estanques inundant-se irremediablement el *Titanic* estava condemnat. Deuria ser una conversació horrible.

Ara venia el pitjor per al capità Smith. El seu vaixell s'enfonsava i les més de 2.200 persones que anaven a bord corrien un perill extrem.

DILLUNS, 15 D'ABRIL, 00.40 HORES

Cap aspecte de la tragèdia del *Titanic* indignà més que el fet que el vaixell només portava bots salvavides per a una mica més de la meitat de les 2.200 persones que anaven a bord. Les desfasades regles del Ministeri de Comerç britànic per a vaixells de més de 10.000 tones, només exigien un mínim de 16 bots salvavides, amb una capacitat de 143 metres cúbics, més bales salvavides i flotadors igual al 75% de la capacitat dels bots. Això significava que al *Titanic*, amb capacitat per transportar 3.511 passatgers i tripulants, només se li exigien bots per a 962 persones. De fet la *White Star* havia superat les regles en incloure quatre bots plegables, amb espai total per a 1.178 persones.

Una de les ironies dels bots salvavides del *Titanic* fou que els pescants *Welin* havien estat dissenyats per manejar més d'un bot. No es va considerar seriosament la necessitat de portar tants bots, ja que ningú podia imaginar la situació que un vaixell "estanc" necessités evacuar tots els seus passatgers abans que arribés ajuda.

Encara que el capità i els oficials del pont sabien que només era qüestió de temps que el *Titanic* s'enfonsés, la majoria dels passatgers i la resta de la tripulació varen ésser enganyats per la poca importància de l'impacte. Només la sobtada absència del soroll de motor o de vibració, tan familiar en alta mar, va ésser el que els va alertar davant d'un possible problema, però ni tan sols llavors es produí una alarma general. Va haver-hi poca informació, potser Smith va actuar d'aquesta forma per impedir el pànic.

Els passatgers de tercera que dormien a proa es varen despertar sobresaltats, i és veritat que es varen desplaçar corrents cap a popa. Poc després la



Escala principal de 1.^a classe amb la cúpula de vidre

notícia que el vaixell havia xocat contra un iceberg va córrer com la pólvora.

A partir d'aquell moment només depenia de Smith i dels seus oficials que s'organitzés una evacuació ordenada del vaixell i que es salvés la major quantitat de gent possible. Seria una feina prou difícil, no sols perquè hi havia pocs bots salvavides, sinó perquè en el *Titanic* no s'havien fet mai exercicis de salvament. Poc després de la mitjanit Smith va donar l'ordre de preparar els bots salvavides, però encara no es va donar l'alarma general.

Aproximadament a les 00.10 hores el capità Smith va entrar a la cabina del radiotelegrafista per segona vegada des de la col·lisió. La primera havia informat Harold Bride i Jack Phillips que el *Titanic* havia xocat contra un iceberg i que anava a realitzar una inspecció per determinar els danys. Dirigint-se a Bride li digué: envïi el senyal de socors. Aquests van transmetre diverses vegades la famosa "CQD" de Marconi. Més tard transmetria un "SOS", el nou senyal d'auxili (Conveni Internacional de Berlín, 1906).

El primer vapor a contestar va ser el *Frankfurt* (es trobava a 170 milles), després va contestar el *Carpathia*, de la Cunard (es trobava a unes 58 milles), en què donava la seva posició i deia que acudia a tota màquina. També varen contactar amb l'*Olympic*, el bessó del *Titanic*, que es trobava a 500 milles en direcció a Anglaterra.

La pregunta que es feien a bord era si podrien resistir fins a l'arribada del vaixell de la Cunard.

A coberta es procedia a l'embarcament del passatge en els bots, tasca gens fàcil. Primer havien d'embarcar les dones i els nens, en un principi sense distinció de classes.

De les diferents classes de passatgers, cap va sofrir majors pèrdues que la tercera, de la qual sols es salvà una tercera part. El seu terrible destí engendrà la persistent llegenda que foren tancats a sota, i que sols els més plens de recursos se les varen arreglar per sobreviure. Però això no fou així.

Una vegada difosa la notícia que el vaixell s'enfonsava, diversos tripulants tractaren de guiar cap als bots aquests passatgers, la majoria immigrants no britànics. El reboster Albert Pearcey es va col·locar davant d'una porta que comunicava la tercera i la primera classes i va dirigir els passatgers cap als bots. El cambrers no van parar de repartir armilles salvavides i de dirigir la gent cap a coberta. Quan els cambrers van rebre la notícia a les 00.30 hores que les dones de tercera havien de pujar a la coberta de bots, varen tenir dificultats per trobar-ne alguna disposada a fer-ho. Com que moltes dones es negaven a deixar els seus marits, el cambrer Denton Cox els conduí a tots cap a la coberta de bots. Sí que és veritat que l'accés a la coberta no tardà a quedar restringit i altres cambrers impediren que els homes poguessin, encara que deixaven passar les dones. Les portes que connectaven la coberta inferior amb la segona classe estaven tancades. Una elevada proporció de dones i nens de tercera moriren. Quan es va permetre els homes pujar a la coberta superior, ja era massa tard, ja havien partit la majoria de bots salvavides.

Els bots 5 i 7 varen ésser els primers a arriar-se pel costat d'estribord. Sota el comandament de l'oficial Pitman, els bots es lligaren pel costat.

El bot 6, amb el major Peuchen, Molly Brown, el guaita Fleet i el suboficial Hichens, es va allunyar a rem del vaixell.

El bot 3 s'allunya. El tripulant a la canya era tan inexpert que el bot no tardà a dirigir-se de nou cap el vaixell que s'enfonsava.

El bot 1, amb una capacitat per a 40, sols portava a bord 12 persones.

Mentre tot això ocorre l'orquestra toca a coberta, a la vora de l'entrada de primera al costat de babord.

El bot 8 transporta 28 persones, inclosa la comtessa de Rothes, que finalment es fa càrrec del timó.

Amb unes 59 persones, el bot 9 s'allunya pel costat de estribord.

El bot 12, del costat de babord, porta 40 dones i nens i dos tripulants. Quan va arribar el *Carpathia* al rescat, hi hauria en aquest bot més de setanta persones.

Quan el bot 14 ja estava carregat, un grup de passatgers estava disposat a saltar sobre el bot, ja ple. El cinquè oficial Lowe va haver de disparar per impedir-ho.

El bot 10 s'allunya per babord. Més tard es va lligar als bots 12 i 4, i al plegable "D".

Amb 64 persones, el bot 13 acaba de tocar el mar. El vessament d'aigua d'una descàrrega del condensador el va fer derivar fins a col·locar-lo sota del bot 15, que descendia sobre ell. Els tripulants del 13 aconseguiren tallar els caps i allunyar el bot a rem, evitant el xoc.

Es va arriar el bot plegable "C" amb 39 persones, inclòs Bruce Ismay, el director gerent de la White Star.

El bot 2, botat des del costat de babord, a la vora del pont, s'allunya per estribord. Amb una capacitat per a 40 persones, sols en porta vint-i-cinc.

John Jacob Astor es nega a pujar al bot 4, i s'ocupa que la seva esposa quedi fora de perill i s'allunyi junt a altres senyores riques i les seves donzelles.

Després de les dues de la matinada, més de 1.500 persones queden al vaixell que s'enfonsa. El bot plegable "D", amb 44 dones i nens a bord, està preparat per al descens. Per impedir que la gent es precipiti al bot, els tripulants entrellacen els braços i el segon oficial Lightoller amenaça la gent amb el seu revòlver.

Els tripulants s'esforcen per lliurar el bot plegable "B" del sostre de l'allotjament d'oficials. El bot va caure a coberta i finalment va flotar invertit, oferint refugi a uns 28 homes, que es varen agafar a ell fins que foren rescatats.

Eren ja més de les 01.30 hores i el *Titanic* oferia un espectacle increïble des dels catorze bots salvavides que s'havien allunyat del vaixell: el gran trasatlàntic estava detingut al mig de l'oceà, moribund i espectacularment inclinat cap a proa. Curiosament les cobertes seguien il·luminades i el so de

la música continuava escoltant-se sobre el plàcid Atlàntic.

Els radiotelegrafistes continuaven transmetent sense parar.

Els darrers minuts de vida del tità van ser esgarriuosos. Tota la proa del vaixell estava ja submergida.

La popa es va anar elevant gradualment fins a deixar fora les hèlices; la primera xemeneia es va desplomar sobre coberta, un soroll fort i estrany procedent de les entranyes del vaixell s'apoderava de la pobra gent que havia quedat atrapada. La coberta estava tan inclinada que els passatgers i tripulants queien i s'encastaven contra les estructures de coberta.

De sobte el vaixell va començar a partir-se entre la tercera i la quarta xemeneies. El cruixit va ser terrible. La proa va desaparèixer i la popa va caure i per un moment va quedar en equilibri sobre l'aigua. Pocs segons després, en entrar-li aigua per la part trencada, es va tornar a inclinar fins a quedar del tot vertical. La secció de popa va quedar emergida, segons els testimonis, entre trenta segons i uns quants minuts, i després s'enfonsà.

DILLUNS, 15 D'ABRIL, 02.30 HORES

El *Carpathia*, un transatlàntic de 13.000 tones de la Cunard, es dirigia a tota màquina cap al lloc del naufragi. El seu capità Arthur Rostron, al pont del vaixell, mirava fixament la nit clara i sense lluna. Sense que ho sabessin els seus 750 passatgers, que dormien pacíficament a les seves cabines i no

sabien que el seu creuer de primavera es convertiria bruscament en una desesperada missió de rescat. Va ordenar als tres metges del vaixell que es situessin en els tres menjadors amb tots aquells subministraments que poguessin ésser necessaris per tractar els malalts o ferits. Es va preparar cafè, sopa, begudes i mantes.

Rostron no tenia ni idea del que es trobaria quan arribés junt al *Titanic*. Mentrestant, en el lloc del naufragi se sentia una barreja de crits, planys i xiscles. Per als que eren als bots, tremolant de fred, era un malson. De totes formes, pocs van ser els que es varen oferir a ajudar els centenars de persones que morien a l'aigua.

En arribar junt als bots va començar la maniobra de transbord. Rostron va rebre de primera mà la informació del naufragi.

Una vegada recollits els naufrags, el *Carpathia* va fer mitja volta i tornà cap a Nova York. Com ens podem imaginar, va ser un trist viatge, agreujat a més pel mal temps.

Del *Titanic* només en quedaven els bots!

L'arribada del *Carpathia* a Nova York va ser terrible. Més de 30.000 persones abarrotaven els molls de la Cunard.

LES INVESTIGACIONS

Només atracar el vaixell, ja es va constituir una comissió formal d'investigació sobre el naufragi. Varen ser citats la majoria, de tripulants i testimonis de la tragèdia. La veritat és que es temia que aquests desapareguessin. Les preguntes es repetien:



Estava el vaixell prou equipat amb material de salvament?

Fou perillosa la ruta escollida pel capità?

Es va comportar la tripulació apropiadament?

Avançava el vaixell amb molta rapidesa?

Les conclusions de la investigació varen arribar a finals de maig, on es van fer una sèrie de recomanacions, que podem resumir de la manera següent:

- En tots els vaixells de passatgers haurien d'haver suficients bots per acomodar totes les persones de bord.

- Que es portessin a terme exercicis regulars de salvament.

- Que els vapors portessin reflectors.

- Que en tots els vaixells es fessin guàrdies de vint-i-quatre hores a la ràdio.

Mentrestant, la White Star va contractar diversos vaixells de Halifax per tal de recollir els cadàvers del naufragi. El primer a arribar a la zona va ésser el Mackay-Bennet, qui trobà 306 cossos, 116 dels quals foren sepultats a la mar. Quasi tots els embalsamadors de la zona varen ésser reclutats.

Gràcies a la investigació realitzada als Estats Units, es va formar la comissió britànica anomenada Mersey (nom del jutge que la presidí).

En l'informe final de la comissió es va permetre que tant la White Star com el Ministeri de Comerç

anglès escapessin sense sofrir el menor dany. Encara que imputaren al capità Smith el fet de no haver alterat el rumb i de no d'haver disminuït la velocitat, se'l va exonerar de qualsevol culpa. S'acceptà l'argumentació de Lightoller segons la que era una pràctica bastant habitual el fet de mantenir el rumb i la velocitat en bon temps, confiant sempre amb els guaites per detectar el gel a temps per evitar-lo. El capità Smith només havia fet allò que molts mariners experimentats haurien fet en la mateixa situació.

Sí que es va culpar el capità del *Californian*, vaixell que es trobava parat molt a la vora del *Titanic*, i que veient com aquest desapareixia els coets demanant auxili no varen acudir.

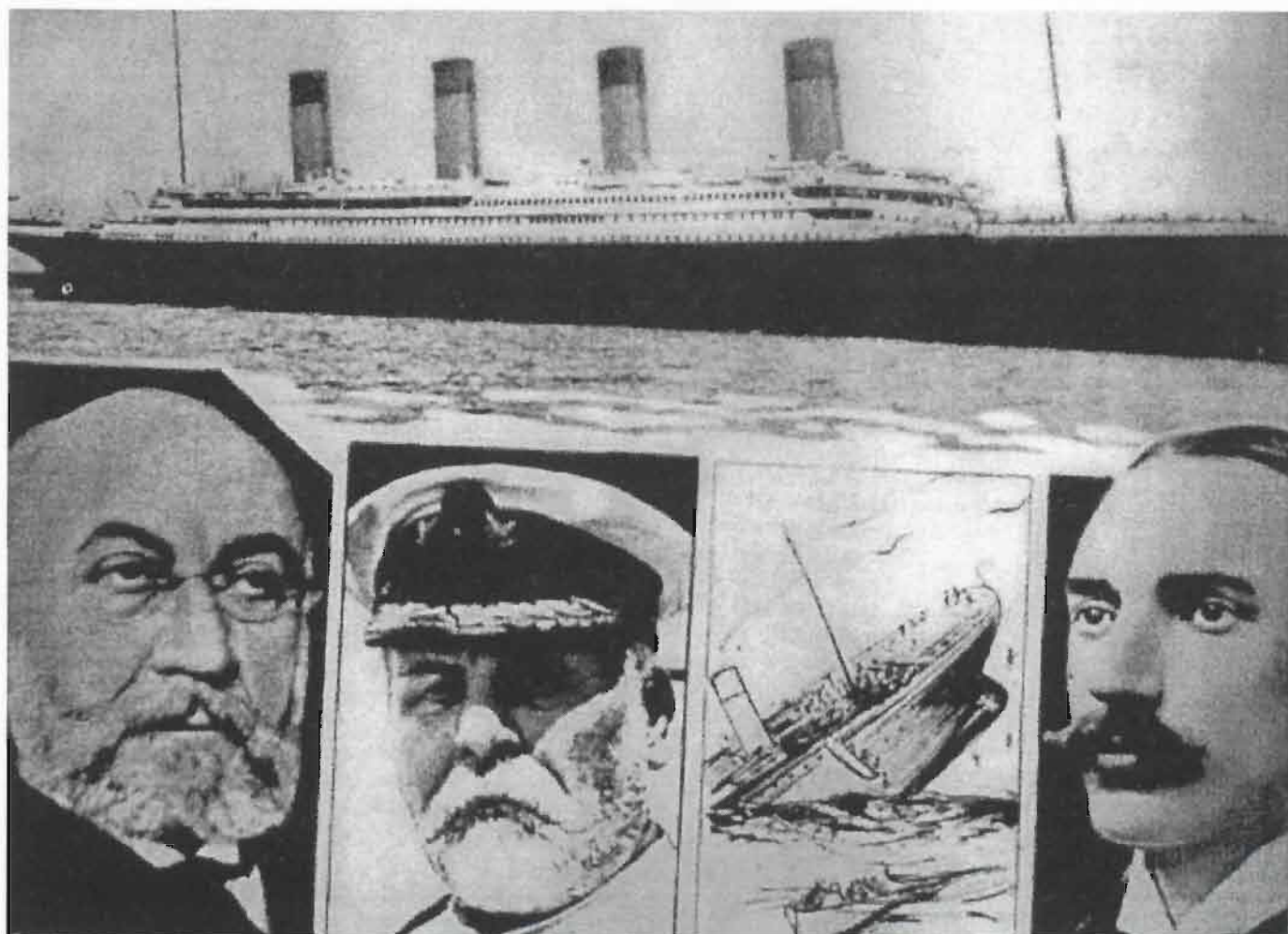
D'aquesta comissió varen sortir unes conclusions molt semblants a les citades anteriorment. Poc després les normes internacionals de navegació marítima donaren un tomb...

LA TITANICMANIA

Del naufragi del *Titanic* se n'ha escrit molt. Des del seu enfonsament s'han publicat constantment llibres que tracten sobre tots els aspectes de l'accident. Un rastreig de publicacions, realitzat per un estudiós britànic del tema, i que ell mateix su-



Les primeres notícies causàren una forta commoció tan als Estats Units com a Anglaterra



bratlla com incomplet, ha donat un total de 289 títols diferents, el primer dels quals data del mateix 1912. La immensa majoria d'aquests llibres estan escrits en anglès, però poden trobar-se en qualsevol idioma. Espanya no es el país millor assortit en aquesta matèria, ja que a les nostres llibreries només han aparegut nou títols.

El volum d'informació generat pel naufragi és immens i hi ha llocs on es centralitza i on la memòria del vaixell i de les seves víctimes es guarda amb devoció. Són les associacions nascudes a l'ombra del *Titanic*. Entre elles destaca la *Titanic Historical Society*, amb seu a Massachussets (EUA), la més coneguda i que es considera a si mateixa com a font oficial d'informació sobre el *Titanic*. Aquesta societat fins i tot edita una revista per als seus socis, *The Titanic Commutator*. A les botigues d'aquestes organitzacions és possible adquirir records al·legòrics (samarretes, pins, corbates, etc.), gravacions d'entrevistes amb supervivents, vídeos, reproduccions de documents i diaris de l'època i models en miniatura del *Titanic*.

Arran de la localització de les restes del vaixell es varen muntar diverses expedicions que també constituïren un esdeveniment, ja que van aconseguir rescatar centenars d'objectes de les entranyes i entorns de les restes. Durant l'estiu del 1987, el

submarí francès *Nautilus* recuperà 1.800 peces. Aquests objectes recuperats de la tomba del *Titanic* exerceixen una poderosa atracció. A Tampa, Florida (EUA), poden contemplar-se part de les restes recuperades, encara que aquestes exposicions acostumen a ser itinerants.

Cal recordar que durant la propera Exposició Universal de Lisboa tindrem ocasió de contemplar la millor mostra sobre el *Titanic*.

A part dels llibres, els "navegants" de l'Internet poden accedir a nombroses dades sobre tots els temes relacionats amb el més famós naufragi de la història.

L'enfonsament del *Titanic* va suposar un veritable canvi en totes les normes de seguretat marítimes, de les quals algunes encara les podem gaudir avui.

M'agradaria dedicar aquest escrit, primer a totes les víctimes del naufragi, i segon, a tots els homes de mar que han lluitat fins i tot donant les seves vides perquè avui puguem navegar amb unes condicions com cal.

Agustí Martín i Mallofré

Capità de la Marina Mercant

BIBLIOGRAFIA

Beesley, Lawrence; *The Lass of the Titanic*, Londres, William Heinemann, 1912.

Lord, Walter; *A Night to Remember*, Nova York, Henry Holt & Company, 1995. Trad. cast., *La última noche del Titanic*, Grijalbo, Barcelona, 1997.

Lynch, Don; *Titanic, An Illustrated History*, Madison Press Books, Toronto, Canadà.

Ocean Liners of the Past: The WhiteStar Triple Screw Atlantic Liners Olympic and Titanic, Cambridge, Patrick Stephens, 1983.

The Illustrated A Night to Remember, Nova York, Holt, Rinehart and Winston, 1997.

Tribunal de la Comisión de Investigación del Naufragio, sesiones ante el honorable lord Mersey, sobre una investigación formal ordenada por el Ministerio de Comercio.