

Colecția: **Apocaliptică**

Coperta: Stelian BIGAN

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
BOERESCU, DAN-SILVIU

Românii și tragedia scufundării Titanicului (cu referiri inedite din presa vremii) : docu drame și mituri istorice / evocate de Dan Silviu Boerescu, însoțite de consemnări din presă. - București : Integral, 2017

Conține bibliografie

ISBN 978-606-992-199-9

I. Țârlescu, Ion Andrei Gh.

94

© INTEGRAL, 2018

Editor: Costel POSTOLACHE
Tehnoredactor: Stelian BIGAN

Tipărit la Monitorul Oficial R.A.

Orice reproducere, totală sau parțială, a acestei lucrări, fără acordul scris al editorului, este strict interzisă și se pedepsește conform Legii dreptului de autor.

ISBN 978-606-992-199-9

Românii și tragedia scufundării Titanicului

(cu referiri inedite din presa vremii)

Docu-drame și mituri istorice
însoțite de consemnări din presă
prezentate Drd. Ion Andrei Gh. Țârlescu
și Dan-Silviu Boerescu


INTEGRAL

Sumar

Cea mai celebră navă din istorie
și cruntul ei destin –
noile teorii ale conspirației / 7

„Corabia văduvelor” –
un mister numit „Carpathia” / 29

Românii de pe pachebotul groazei –
legende și adevăr / 39

11 Premii Oscar pentru ficțiunea
despre o tragedie reală / 47

Naufragiul pachebotului RMS „Titanic”
în presa românească a vremii / 63

Lămuriri bibliografice / 163

Cea mai celebră navă din istorie și cruntul ei destin – noile teorii ale conspirației

RMS „Titanic” era cel mai mare pachebot din lume când a plecat în călătoria sa inaugurală din Southampton, Anglia cu destinația New York, pe 10 aprilie 1912. La patru zile de la plecare, la ora 23:40, în data de 14 aprilie 1912, s-a ciocnit de un aisberg și s-a scufundat la ora 2:30 în dimineata următoare. În urma naufragiului și-au pierdut viața 1.514 persoane din 2.228, într-unul din cele mai cumplite dezastre maritime pe timp de pace din istorie.

Pachebotul RMS „Titanic”, din clasa Olympic, a fost deținut de compania White Star Line și a fost construit la șantierele Harland and Wolff din Belfast. A plecat spre New York cu 2.228 de oameni la bord. Numărul mare de victime a fost cauzat, în mare parte, de faptul că, deși îndeplinea normele vremii, nava avea bărci de salvare insuficiente doar pentru 1.178 de persoane. Un număr mare de

bărbați au murit din cauza protocolului „Femeile și copiii sunt salvați mai întâi”.

Titanic a fost proiectat de unii dintre cei mai experimentați ingineri ai vremii și a folosit unele dintre cele mai avansate tehnologii ale vremii. A fost un mare șoc pentru lumea întreagă faptul că, în ciuda măsurilor de siguranță superioare, Titanicul s-a scufundat, iar faptul că s-a scufundat în timpul călătoriei inaugurale a oferit o notă stranie asupra tragediei. Frenezia din media legată de faimoasele victime ale Titanicului, legendele despre scufundare, schimbările efectuate în legislația maritimă și descoperirea epavei, ca să nu mai vorbim de succesul peliculei regizate de James Cameron, cu Leonardo DiCaprio și Kate Winslet în rolurile principale, au contribuit la interesul enorm al publicului larg.

La începutul secolului, lupta pentru supremația transportului peste ocean se dădea între companiile White Star Line și Cunard. Prima discuție despre construirea unor vapoare mai mari decât cele ale firmei Cunard au început în 1907. Șantierul naval „Harland and Wolff” a fost ales pentru a construi trei vapoare transatlantice de mari dimensiuni: RMS „Olympic”, RMS „Titanic” și RMS „Britannic”. Acestea deveneau cele mai mari ambarcațiuni din lume, Bruce Ismay – patronul White Line Star – preferând dimensiunea pură în locul unui motor mai performant și mai rapid. „Olympic” și „Titanic” au fost construite practic în paralel, într-un șantier naval din Belfast, refăcut pentru a putea să găzduiască cele două nave uriașe. „Olympic” a fost prima care a fost coborâtă de pe schele, pe 16 decembrie 1908, iar „Titanic” i-a urmat

curând, pe 31 martie 1909. Ambele vapoare au fost terminate în numai 26 de luni. Pasagerii de la clasa a treia au plătit echivalentul actual a 460 de dolari pentru un bilet „dus”, cei de la clasa a doua – 690 de dolari, iar cei de la clasa întâi, 1.724 dolari pentru un loc la cușetă, dar prețul putea urca mult peste 50.000 de dolari pentru un apartament de lux.

Titanicul a fost proiectat pentru a concura cu navele companiei rivale Cunard, RMS „Mauretania” și RMS „Lusitania”. Titanic, alături de RMS „Olympic” și RMS „Britannic” (care inițial a fost numită „Gigantic”), au fost concepute pentru a fi cele mai mari și luxoase nave construite vreodată. Proiectanții erau Lord Pirrie, director atât la Harland and Wolff cât și la White Star Line, arhitectul naval Thomas Andrews, managerul de construcții și șeful departamentului de proiectare, și Alexander Carlisle, manager general al șantierului. Construcția Titanicului, finanțată de J.P. Morgan și compania sa, International Mercantile Marine, a început pe 31 martie 1909. Coca navei a fost lansată la apă pe 31 mai 1911, iar echiparea a fost finalizată pe 31 martie 1912. Pachebotul măsoara 269,1 m lungime, avea o lățime de 28 de metri, o greutate de 46.328 de tone și o înălțime de la linia de plutire până la puntea principală de 18 m. Au fost montate 29 de cazane alimentate de 159 de arzătoare cu cărbune care îi puteau oferi o viteză maximă de 23 de noduri (43 km/h) și o putere maximă enormă, de 59.000 CP. Numai trei din cele patru coșuri înalte de 19 metri erau funcționale; al patrulea, folosit numai pentru ventilație,

a fost adăugat pentru a face nava mai impresionantă. Nava putea transporta un număr maxim de 3.547 de persoane, pasageri plus echipaj.

Prin dotările sale, Titanic a surclasat toate rivalele în lux și opulență. Pasagerii de la clasa întâi aveau la dispoziție un bazin de înot, o sală de sport, un teren de squash, băi turcești, baie electrică și o cafenea cu verandă. Camerele de zi de la clasa întâi erau placate cu lemn scump, mobilă și alte decorațiuni. De asemenea, cafeneaua pariziană oferea mâncăruri pentru pasagerii de la clasa întâi, cu o verandă luminată natural și prevăzută cu grătii. Existau biblioteci și frizerii atât la clasa întâi cât și la clasa a doua. Camerele de la clasa a treia erau placate cu lambriuri din lemn de pin și mobilă solidă din lemn de tek. Nava mai era prevăzută cu trei lifturi electrice la clasa întâi și două la clasa a doua. De asemenea, mai era prevăzută cu un subsistem electric cu generatoare propulsate cu abur și două radiouri Marconi, folosite pentru a transmite mesajele pasagerilor. Pasagerii de la clasa întâi plăteau scump pentru acest lux. Cele mai scumpe bilete pentru o singură călătorie trans-atlantică la clasa întâi costau 875 de lire sterline (70.000 la nivelul de acum) sau 4.375 de dolari (91.000, după actualizare).

După alți trei ani în care s-au finisat detalii de interior, pe 2 aprilie 1912, „Titanic” a efectuat primele teste în larg, în Marea Irlandei, unde i-au fost evaluate viteza, manevrabilitatea și capacitatea de a frâna. În teste, transatlanticul a reușit să oprească de la 40 de kilometri pe oră la zero în 777 de metri, după 3 minute și 15 secunde. În largul mării, între aisberguri, acest lucru ar fi putut să salveze

vaporul dacă uriașa bucată de gheață ar fi fost văzută mai devreme. Opt zile mai târziu, „Titanic” pleca din orașul britanic Southampton. Plecarea nu a fost fără incidente. Din cauza dimensiunii, vaporul a provocat valuri puternice, care au rupt cablurile a numeroase ambarcațiuni din port. Au urmat primele emoții: „Titanic” a evitat o coliziune cu cel mai rapid vapor al timpurilor, SS „City of New York”, trecând la o distanță de doar 1,2 metri!

Prima oprire a fost în portul francez Cherbourg, unde a urcat la bord John Jacob Astor, cel mai bogat pasager al pachebotului. Apoi, nava s-a îndreptat spre Queens-town, în Irlanda de Nord. Călătoria a fost fără incidente, iar încrederea echipajului și a patronului de la White Star Line în succesul traversării Oceanului era de nezdrun-cinat. Legenda spune că, în timp ce-și făcea turul de inspecție, căpitanul Smith a dat peste Ismay în sala cazanelor. Acesta i-a ordonat căpitanului să pornească patru cazane suplimentare, pentru a duce nava la viteză maximă, ajungând la aproape 40 de kilometri pe oră. Primele trei zile s-au scurs în liniște. În a patra, căpitanul Smith a primit avertizări asupra condițiilor vitrege din zona Newfoundland. Unul dintre cele mai controversate momente a fost cel când memebrii echipajului de pe vaporul SS „Californian” a avertizat prin radio că în față sunt aisberguri uriașe. Acesta chiar se opri pe noapte din cauza vizibilității reduse.

După ce a mai primit persoane la bord din Cherbourg, Franța, și Queenstown, Irlanda, vasul a navigat în Atlantic cu 2.224 de persoane la bord. Căpitanul a ordonat

viteză maximă, 23 Nd (43 Km/h), apoi, după ce a primit avertizări de iceberg, a mărit-o la 46 Km/h. Viteza a fost unul din factorii principali ai scufundării. La acea viteză, nava avea nevoie de 3 km pentru a se întoarce la 90 de grade. Pe data de 14 aprilie 1912, Titanicul s-a lovit de un aisberg, impactul provocând o tăietură în carenă pe o lungime de 90 m din cei 300 m ai navei (practic fiind afectate cinci compartimente, din care patru imediat după ciocnire). După 2 ore și 40 minute, pe 15 aprilie 1912, RMS „Titanic” s-a scufundat, rupându-se în două bucăți. În cele 20 de bărci de salvare au intrat doar 710 de oameni, deși ele ar fi putut suporta cel puțin dublul acestei cifre. Restul de 1.514 de pasageri și membri ai echipajului au murit în apa înghețată a Atlanticului.

În urma impactului cu aisbergul, patru din compartimentele etanșe au început să fie inundate foarte rapid. Căpitanul Smith și Thomas Andrews (designerul șef al vasului) au făcut o evaluare rapidă a situației. Thomas Andrews a stabilit că vasul se va scufunda cu siguranță. La nici jumătate de oră de la impact, ofițerii și echipajul erau mobilizați pentru acțiunea de evacuare de urgență. Au început să pregătească bărcile de salvare și pasagerii instruiți prin ordinul căpitanului să iasă pe punte cu vestele de salvare pe ei. Cu toate acestea, oamenii de la bord nu erau de loc îngrijorați, considerând că se află – culmea! – pe un vapor de „nescufundat” (...așa cum suna reclama navei!), încă simțindu-se în deplină siguranță. Pe moment, aparent nu era niciun semn că vasul s-ar scufunda. Totuși, înăuntrul navei, pe punțile inferioare, apa se ridica vertiginos, ajungând la capătul superior

al compartimentelor etanșe și de acolo pe punți, de unde trecea cu ușurință în următorul compartiment. Pasagerii de la clasa a treia începuseră să fie inundați și debutate panica, dar porțile de acces la punțile superioare erau închise. În bărcile de salvare aveau prioritate pasagerii de la clasa I. Conștienți că bărcile nu sunt suficiente pentru toți, ofițerii încep să dispună în bărci doar femeile și copiii. Mulți dintre oameni erau în continuare neîncrezători la ideea de a se sui în bărci și mulți preferau să rămână la bordul navei, unde se simțeau mult mai în siguranță, mai ales că se spunea că este doar o procedură de precauție și vor fi aduși înapoi la bord.

În fine, în jurul orei 00:30, prima barcă era lansată la apă cu numai 12 pasageri(!). Bărcile fuseseră testate pentru greutatea a 70 de bărbați. Atmosfera era oarecum calmă, fără panică pe puntea superioară, deși vaporul începuse încet să se scufunde, înclinându-se la provă. Oceanul era foarte limpede, fără niciun val iar cerul era plin de stele și senin, dar fără Lună. Temperatura era foarte scăzută, tipic pentru luna aprilie în mijlocul Atlanticului de Nord. Atmosfera nu era, însă, la fel de calmă în pânțele navei, la clasa a treia, unde oamenii erau ținuți închiși în spatele ușilor din oțel și amenințați cu arma de către ofițeri. Pasagerii mai nevoiași au încercat să iasă pe diferite căi, dar s-au pierdut în coridoarele labirintice ale navei, nemișcându-se să ajungă la acele porți care erau totuși deschise. Din când în când, se mai permitea doar ieșirea femeilor și copiilor. Nivelul apei creștea tot mai mult, iar vasul începuse să se scufunde mai repede și înclinația era din ce în ce mai mare. Panica

se stârnește atunci și pe punțile superioare, unde devine evident că vasul chiar se scufundă și nu sunt destule bărci de salvare. Emoționant, orchestra de la clasa întâi continuă să cânte pe punte, lucru care a rămas în istorie.

Unii pasageri de la clasa a treia găsesc până la urmă calea de ieșire afară. Bărcile pleacă una câte una fără a fi umplute la capacitatea maximă. Au loc multe incidente, legate de coborârea lor la apă, care la acea vreme era o operațiune foarte dificilă. În jurul orei 01:30, este lansată ultima barcă. În total, doar 18 bărci au fost lansate. Mai sunt însă două bărci pe punte, care încep să fie umplute cu oameni, dar situația devine tot mai dramatică deoarece vaporul se scufundă din ce în ce mai repede și apa ajunge la nivelul punților unde se află aceste ultime bărci. Curând apa ajunge la nivelul primului coș, acesta se prăbușește strivind oamenii și generând un val ce răstoarnă una dintre bărci. Această barcă răsturnată este folosită drept plută de mai mulți oameni aflați deja în apă. În vapor, apa ajunge la punțile superioare, la saloanele elegante de la clasa I, inundate în mod violent. Mulți oameni mor înecați aici. Afară, pe punți, este haos total și panică, toate bărcile au plecat iar oamenii devin conștienți că vor muri. Aceste momente au devenit clasice în literatură și cinematografie, care le-au descris în nenumărate modalități, insistând pe anumite detalii tragice: ultimul cântec al orchestrei, imnul *Nearer My God To Thee* („Mai aproape Dumnezeu de Tine”), care a fost cântat chiar înainte de scufundare, preotul care a ținut o predică, vesela, mobilierul și nenumăratele opere de artă începând să alunece și să se prăbușească.

Povestea scufundării RMS „Titanic” este, deopotrivă, o poveste de lașitate și eroism, cu accente felurite, generate de isteria generală care s-a declanșat: un băiat ce a intrat într-o barcă de salvare deghizat în femeie, mai mulți bărbați ce s-au furișat în barcă și au stat ascunși sub fustele femeilor, Bruce Ismay, care, după câteva momente de panică, profită de un moment de neatenție al unui ofițer și se urcă pe barca de salvare, înaintea femeilor și copiilor ș.a.m.d. Însă orchestra care a cântat până la sfârșit, multe femei care și-au dat locul din barcă prietenelor sau surorilor, Ida Strauss care a refuzat să se ducă în barcă fără soțul ei Isador și a hotărât să rămână cu el pe vas, poștașii care au murit înecați în vapor încercând să salveze corespondența – toate acestea sunt doar o parte dintre multele povești de eroism derulate în acea noapte fatidică.

Căpitanul Smith este văzut ultima dată pe punte după ce toate bărcile au fost lansate. Nu se știe ce s-a întâmplat cu el cu toate că moartea sa a fost prezentată în diferite feluri în diversele filme consacrate dezastrului. Benjamin Guggenheim și Thomas Andrews sunt printre oamenii iluștri care au rămas pe navă și s-au dus cu ea pe fundul Oceanului Atlantic.

În mijlocul haosului, vasul se înclină din ce în ce mai tare, până când ajunge la 45 de grade sau chiar mai mult. În acest moment, pupa este scoasă afară din apă și se pot vedea elicele imense ale navei. Practic, uriașul angrenaj este ca o clădire de 25 de etaje. Luminile se sting dintr-o dată lăsând scena în întunericul unei nopți fără Lună. Spatele ridicat al navei aplica o presiune de 25.000 de

tone, cu 50% mai mult decât era conceput ca nava să suporte, așa că punțile și suprastructura cedează brusc și nava se rupe în două. Felul în care s-a rupt de fapt este controversat, noile teorii susținând că ruptura a început mai devreme, încetișor, însă imaginea din filmul *Titanic* din 1997 cu vasul rupându-se în două într-un mod foarte violent este probabil mai aproape de adevăr. Apoi, partea din față se umple de apă imediat și se scufundă. Aceasta devine aproape verticală și rămâne așa timp de câteva minute. Partea din față se detașează și se duce la fund, iar peste câteva minute și pupa, păstrându-și poziția verticală, se scufundă, ceea ce este descris de bucătarul șef al vasului (care este singurul supraviețuitor ce a stat pe vas până în aceste momente) ca o coborâre cu liftul. La ora 2:20, 15 aprilie 1912, RMS „Titanic” a dispărut complet în ocean. Cele două bucăți ale sale ajung la o adâncime de 4 km pe fundul Atlanticului și se află acum la o distanță de aproape 2 km una față de alta. Partea din față s-a păstrat oarecum intactă, în schimb cea din spate este foarte distrusă.

Peste 1.500 de ființe au ajuns în apele înghețate ale Oceanului. Supraviețuitorii descriu scena drept terifiantă, cu sute de țipete ale oamenilor aflați pe moarte. La o temperatură de 2 grade în apă și 5 grade afară era o problemă de minute până când urma să se facă o liniște deplină, mormântală. Bărcile de salvare ce pluteau în jur nu au făcut nimic pentru a-i ajuta pe bieții oameni pentru că le era frică de faptul că vor fi scufundați de atâtea sute de oameni. Ofițerul Lowe totuși leagă patru bărci una de alta și transferă oamenii din barca sa în cele patru.

Se întoarce la locul scufundării însă este destul de târziu. O imagine terifiantă a oamenilor înghețați în apa Atlanticului îl așteaptă. A reușit să salveze din apa rece ca gheața doar șase pasageri, dintre care unul a murit apoi.

După câteva ore de așteptare, vasul „Carpathia” ajunge și îi ia la bord pe toți cei din bărci. După ce câteva ore caută în van alți supraviețuitori, se îndreaptă spre New York într-o atmosfera tristă și sumbră. „Carpathia” a fost considerată miraculoasa eroină salvatoare a supraviețuitorilor de pe *Titanic*. Mai multe monumente au fost ridicate peste tot prin lume în memoria celor peste 1.500 de victime. Apoi, după 73 de ani, Robert Ballard, cu ajutorul navei rusești „Keldish”, a descoperit epava pachebotului. Misiunea de căutare a epavei a fost, de fapt, o acoperire pentru o misiune secretă americană din timpul Războiului Rece. Echipajul se afla, în realitate, în căutarea a două submarine nucleare scufundate în condiții misterioase, cel puțin așa sună o teorie a conspirației foarte în vogă astăzi.

Puțini oameni știu că în 1985, atunci când oceanograful Robert Ballard a descoperit epava pachebotului „Titanic” în Atlanticul de Nord la o adâncime de 3.795 de metri, acesta desfășura de fapt o misiune secretă pentru guvernul SUA. Ballard a dezvăluit într-un interviu care era, practic, misiunea sa: „SUA tocmai semnaseră acordul SALT cu Uniunea Sovietică, iar oficialii americani doreau să investigheze posibilitatea de a arunca armele nucleare în ocean. Marina SUA dorea să verificăm ce s-a petrecut cu două submarine nucleare scufundate, să vedem ce efecte au avut asupra faunei din apropiere.