



# Università della Terza Età del monfalconese

## 30 anni di storia

### “PARLAMI DEL TITANIC...”

dott. Matteo Martinuzzi

Sono uno storico navale ed insegno all'Università della Terza Età di Monfalcone dal 2015. Ogni volta che qualcuno mi chiede cosa faccio nella vita, alla mia risposta segue subito la domanda “parlami del Titanic!” Ebbene sì, questo nome è ormai quasi un incubo per chi fa il mio mestiere tanto è stata forte la copertura mediatica di questa vicenda. Quando ho iniziato le lezioni all'UTE ho pensato di togliermelo subito di torno, così la sfortunata nave britannica è stata il tema della mia prima lezione in assoluto che ho il piacere di ricordare qui di seguito:

*Nella notte tra il 14 e il 15 aprile 1912 avveniva una delle più grandi tragedie che la storia della navigazione ricordi in tempo di pace: il naufragio nel corso del suo viaggio inaugurale del transatlantico britannico Titanic, allora la più grande nave passeggeri del mondo.*

*In campo marittimo il progresso tecnologico in quei primi anni del XX secolo fu notevole: la rotta più importante e remunerativa era quella nord-atlantica che dall'Europa portava agli Stati Uniti e viceversa. In quegli anni le compagnie delle due principali potenze marittime dell'epoca, Gran Bretagna e Germania, si contendevano il primato su questa linea. L'obbiettivo di questi armatori era quello di poter sbaragliare la concorrenza presentando navi sempre più grandi, lussuose e veloci rispetto a quelle dei competitors. Gli inglesi potevano schierare come punte di diamante in questa gara sull'Atlantico le navi della Cunard Line e della White Star Line (quest'ultima facente capo ad interessi statunitensi), mentre i tedeschi rispondevano con le unità del Norddeutscher Lloyd e dell'Hamburg-Amerika Linie.*

*All'inizio del Novecento i tedeschi detenevano sia il primato della nave più grande che di quella più veloce. Per questo motivo nel 1907 la Cunard Line mise in linea le grandi turbonavi Lusitania e Mauretania: con una stazza lorda di quasi 32.000 tonnellate ed una velocità massima di oltre 26 nodi polverizzarono i record precedenti. Furono realizzate grazie alle sovvenzioni concesse dall'Ammiraglio britannico che in cambio ottenne la garanzia che le navi fossero convertite in incrociatori ausiliari in caso di necessità belliche. A questo punto la White Star Line, controllata dalla statunitense International Mercantile Marine Company, decise di accettare la sfida ma invece di competere sulla velocità decise di realizzare un nuovo progetto che battesse qualunque altra nave per dimensioni, lusso, comfort e sicurezza. Così nacque l'idea di realizzare tre transatlantici giganti da oltre 45.000 tsl che potessero garantire un servizio settimanale da e per gli Stati Uniti. La costruzione sarebbe stata affidata ai cantieri Harland & Wolff di Belfast, già costruttori delle precedenti unità della flotta della compagnia. Per poter costruire delle navi di queste dimensioni il cantiere subì grandi lavori di potenziamento: furono realizzati due nuovi scali serviti da un gigantesco carroponente chiamato “Arrol Gantry”.*

*Le prime due navi ordinate, battezzate Olympic e Titanic, furono costruite quasi contemporaneamente una a fianco dell'altra. La prima ad essere varata fu l'Olympic il 20 ottobre del 1910; dopo il completamento dell'allestimento in banchina lasciò Belfast il 31 maggio dell'anno successivo, lo stesso giorno in cui il Titanic scivolò di poppa nelle acque del fiume Lagan.*

*Il successo del prototipo Olympic fu immediato, tanto che la chiglia del terzo transatlantico della serie, all'inizio senza nome (si pensava di chiamarlo Gigantic, ma dopo la tragedia della nave sorella il nome fu cambiato in Britannic), fu impostata già il 30 novembre del 1911.*

*L'allestimento del Titanic fu ritardato dalle disavventure della gemella che ritornò per ben due volte a Belfast per delle riparazioni, ma alla fine, dopo le prove in mare, la nave poté lasciare la città che l'aveva vista nascere il 2 aprile 1912 con destinazione Southampton. Da lì il successivo 10 aprile sarebbe partita per il suo viaggio inaugurale alla volta degli Stati Uniti.*



# Università della Terza Età del monfalconese

## 30 anni di storia

*Con una stazza lorda di 46.328 tonnellate era la nave più grande del mondo; infatti furono fatte alcune migliorie durante l'allestimento che incrementarono lievemente la stazza rispetto all'Olympic (45.324 tsl). Però bisogna ricordare che all'epoca erano già in costruzione in Germania navi più grandi che sarebbero entrate in servizio negli anni seguenti.*

*Ma tornando al naufragio del Titanic non posso non fare una breve analisi delle cause che portarono a quel disastro, anche per offrire un aiuto ai lettori nel comprendere la dinamica dei fatti.*

*In primis fu una scelta imprudente far viaggiare una nave a tutta forza (ben 21 nodi) in quel tratto di mare universalmente riconosciuto come pericoloso per la presenza di ghiacci. Inoltre in quel 14 aprile 1912 diverse furono le segnalazioni della presenza di iceberg ricevute dal Titanic, che purtroppo furono sottovalutate o snobbate (come nel caso di un messaggio del Californian).*

*Inoltre il clima non aiutò di certo le vedette ad avvistare in anticipo quella grossa massa di ghiaccio. Infatti il mare era straordinariamente piatto, così non c'era la possibilità di individuare gli iceberg grazie alla schiuma bianca generata dalle onde che s'infrangevano sulle loro sponde. Anche se il cielo era limpido, quella notte era molto scura in quanto non c'era luna ed inoltre l'iceberg fatale probabilmente si era capovolto da poco e quindi mostrava in superficie la sua parte scura (quella che era stata immersa). A questi fattori naturali aggiungiamo che le vedette erano senza binocolo (dimenticato a Southampton) e quindi possiamo renderci conto quanto fu difficile per loro individuare in tempo il pericolo. Purtroppo l'iceberg lo videro quando era ormai troppo vicino e il primo ufficiale William Murdoch diede l'ordine di virare tutto a sinistra e mise le macchine indietro tutta. Questa decisione la dovette prendere in pochi istanti, ma col senno di poi si rivelò probabilmente sbagliata. Virando a sinistra lasciò tutto il fianco destro scoperto e qui l'iceberg fece i suoi danni, probabilmente se la nave avesse impattato frontalmente di prua si sarebbero danneggiati al massimo un paio di compartimenti prodieri, garantendo la galleggiabilità in ogni caso, ma credo che qualunque marittimo avrebbe tentato di schivare il pericolo in quel momento. Più controversa invece fu la decisione di dare il comando di "macchine indietro tutta" che fece fermare l'elica centrale. Infatti con questa manovra si ridusse la capacità di sterzare della nave. Sul Titanic l'elica centrale funzionava solo in marcia avanti e trovandosi questa proprio dietro al timone (che probabilmente era anche sottodimensionato rispetto alla mole dello scafo) faceva sì che l'acqua da essa spostata imprimesse una maggiore reattività ai cambi di rotta.*

*Nonostante queste azioni disperate, l'impatto fu inevitabile. L'iceberg strisciò con la sua parte sommersa sulla fiancata destra della nave, aprendo vie d'acqua in ben sei compartimenti stagni (forse anche a causa della scarsa qualità dei rivetti che tenevano unite le lamiere), condannando il Titanic e i suoi passeggeri ad un triste destino. Tuttavia, secondo i media dell'epoca questa nave era considerata inaffondabile. Sicuramente era una delle navi più sicure di quel periodo, ma per come era stata progettata la sua struttura aveva un grosso punto debole che sarà poi la causa del suo affondamento.*

*La nave disponeva di 16 compartimenti stagni ed era stata progettata per galleggiare anche con quattro di essi allagati. Purtroppo il danno quella notte fu maggiore e l'acqua penetrò nei sei compartimenti prodieri, appesantendo la prua che sprofondò sempre di più nell'Atlantico. A quel punto, visto che la maggior parte delle paratie a centro nave arrivavano al massimo al ponte E, l'acqua iniziò a scavalcare queste barriere stagne allagando il compartimento successivo e così via. Dopo la perdita del Titanic i lavori sulla terza "sistership" (il futuro Britannic) furono sospesi per studiare delle migliorie per renderla più sicura. Infatti si decise di alzare la maggior parte delle paratie stagne in modo che la nave potesse galleggiare anche con sei compartimenti danneggiati. Ma nonostante queste modifiche, pure questa nave affondò nel 1916, dopo l'urto con una mina nel Canale di Kea a causa di una serie di sfortunate coincidenze.*

*Ecco, proprio per una serie di sfortunate coincidenze si verificò il naufragio del Titanic, aggiungendo però una certa dose d'imprudenza nella navigazione. Oggi circolano anche altre teorie, ma credo*



# Università della Terza Età del monfalconese

## 30 anni di storia

*che ormai le concause della sciagura che ho illustrato siano fatti acquisiti grazie alle indagini ufficiali, alle testimonianze di prima mano e alle analisi effettuate sul relitto.*

*L'aspetto di questa tragedia che ancora oggi colpisce di più è l'alto numero delle vittime (oltre 1.500) dovuto al fatto che la nave non aveva lance di salvataggio sufficienti per tutti. Infatti i regolamenti dell'epoca (risalenti al 1894) prevedevano che una nave con più di 10.000 tsl dovesse avere un minimo di 16 lance di salvataggio, ma il Titanic era grande più del quadruplo. Thomas Andrews aveva proposto di dotare queste navi di una fila doppia di lance, ma la proposta fu bocciata sia per ragioni economiche che estetiche. Perciò il Titanic durante il suo viaggio inaugurale aveva a bordo le 16 scialuppe regolamentari (14 da 65 posti più due "emergency cutter" da 40 posti) a cui la compagnia aveva aggiunto solamente 4 zattere di tipo "Englehardt" da 47 posti ciascuna. Quindi la capacità totale di tutti i mezzi di salvataggio della nave era di 1.178 persone, molto di più rispetto ai 705 sopravvissuti alla tragedia. Come mai, quindi, questa discrepanza? Perché le operazioni d'abbandono nave furono eseguite in maniera confusa e disorganizzata e molte lance furono ammainate mezze vuote (soprattutto le prime ad essere calate). La nave impiegò parecchio tempo ad affondare, ben due ore e quaranta minuti, il che avrebbe permesso di organizzarsi meglio. In quel lasso di tempo una nave che si trovava non molto distante dal Titanic agonizzante avrebbe potuto prestare soccorso e salvare il maggior numero di vite umane possibili. Dal Titanic si potevano notare le luci di quest'unità che sarebbe stata poi identificata quasi certamente nel Californian, che s'era fermato in quella zona perché circondato dai ghiacci. Ma a bordo di questa nave il marconista quella notte aveva spento la radio ed era andato a dormire, mentre l'equipaggio che aveva visto i razzi sparati dal Titanic non li aveva considerati come possibili richieste d'aiuto.*

*Resta il fatto che a seguito della tragedia del Titanic furono rivisti tutti i regolamenti marittimi, a partire dal fatto che tutte le navi dovranno avere a disposizione sempre mezzi di salvataggio per tutte le persone ospitate a bordo. La prima convenzione SOLAS (acronimo di "Safety of live at sea") venne firmata due anni dopo, nel 1914, con l'obbiettivo che simili incidenti non si verificassero più.*

*Nella storia della navigazione Olympic, Titanic e Britannic verranno ricordate come le più sfortunate navi mai esistite, con le ultime due affondate e con la prima che sopravvisse fino alla sua demolizione, superando almeno tre gravi incidenti (l'ultimo nel 1934, quando speronò la nave faro di Nantucket). L'insegnamento che ci ha lasciato la perdita del Titanic è la sconfitta della superbia dell'uomo che credeva di aver realizzato qualcosa che la natura mai avrebbe potuto distruggere ed invece non fu così.*