

RMS Titanic

Da *Wikipedia, l'enciclopedia libera*.

« Nemmeno Dio potrebbe fare affondare questa nave. »

(Il marinaio A.Bardetta del Titanic alla signora Caldwell, il 10 aprile 1912.)

Il **RMS *Titanic*** era una nave passeggeri britannica della *Olympic Class*, divenuta famosa per la collisione con un iceberg nella notte tra il 14 e il 15 aprile 1912, e il conseguente drammatico affondamento avvenuto nelle prime ore del giorno successivo.

Secondo di un trio di transatlantici, il *Titanic*, con le sue due navi gemelle *Olympic* e *Britannic*, era stato progettato per offrire un collegamento settimanale con l'America, e garantire il dominio delle rotte oceaniche alla White Star Line.

Costruito presso i cantieri Harland and Wolff di Belfast, il *Titanic* rappresentava la massima espressione della tecnologia navale, ed era il più grande, veloce e lussuoso transatlantico del mondo. Durante il suo viaggio inaugurale (da Southampton a New York, via Cherbourg e Queenstown), entrò in collisione con un iceberg alle 23:40 (ora della nave) di domenica 14 aprile 1912. L'impatto provocò l'apertura di alcune falle lungo la fiancata destra del transatlantico, che affondò due ore e 40 minuti più tardi (alle 2:20 del 15 aprile) spezzandosi in due tronconi.

Nella sciagura, una delle più grandi tragedie nella storia della navigazione civile, persero la vita 1517 dei 2227 passeggeri imbarcati. L'evento suscitò un'enorme impressione nell'opinione pubblica e portò alla convocazione della prima conferenza sulla sicurezza della vita umana in mare.

Indice

- 1 Storia
 - 1.1 Gli interni
 - 1.2 Il viaggio inaugurale
 - 1.3 Cronaca del disastro
 - 1.3.1 Collisione
 - 1.3.2 Prime fasi dell'affondamento
 - 1.4 Il mistero del Californian
 - 1.4.1 Fasi cruciali dell'affondamento
 - 1.5 Le operazioni di salvataggio
 - 1.6 Eventi successivi e conseguenze
- 2 Il ritrovamento

RMS *Titanic*



Descrizione generale



Tipo	Transatlantico
Classe	Olympic
Costruttori	Harland and Wolff
Cantiere	Belfast, Irlanda del Nord.
Impostazione	31 marzo 1909
Completamento	31 marzo 1912
Entrata in servizio	10 aprile 1912
Proprietario	White Star Line, Amministratore Delegato: (Joseph Bruce Ismay)
Destino finale	Naufragato il 15 aprile 1912.

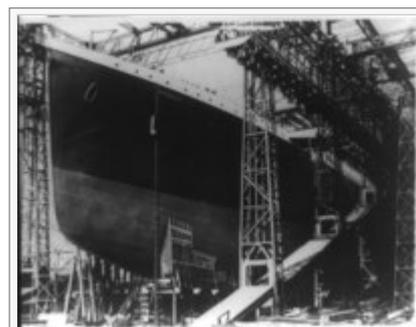
Caratteristiche generali

Dislocamento	52.310 t
Stazza lorda	46.328 t
Lunghezza	269 m
Larghezza	28 m
Altezza	52 m
Velocità	23 nodi (43 km/h)
Equipaggio	899
Passeggeri	2.603

- 2.1 Il relitto
- 2.2 Proprietà e contenziosi
- 3 Discussioni, miti e leggende sulla vicenda
 - 3.1 Le scialuppe insufficienti
 - 3.2 Il timone e "la capacità di virata"
 - 3.3 Le cause principali del naufragio e dell'alto numero di vittime
 - 3.4 Il tipo di acciaio
 - 3.5 Altre ipotesi sull'affondamento
 - 3.6 L'orchestra del Titanic
 - 3.7 David Sarnoff
 - 3.8 Violet Costance Jessop
 - 3.9 La maledizione del Titanic
 - 3.10 Morta anche l'ultima sopravvissuta del Titanic
 - 3.11 "Titanic: la nave mai affondata?"
- 4 Il romanzo di Morgan Robertson
 - 4.1 Analogie
 - 4.2 Differenze
- 5 Altre vicende sorprendenti connesse al Titanic
 - 5.1 Il ruolo di John Jacob Astor
- 6 Il Titanic nella cultura popolare
 - 6.1 Trasposizioni cinematografiche
 - 6.2 Altre citazioni
- 7 Note
- 8 Bibliografia
- 9 Voci correlate
- 10 Altri progetti
- 11 Collegamenti esterni

Storia

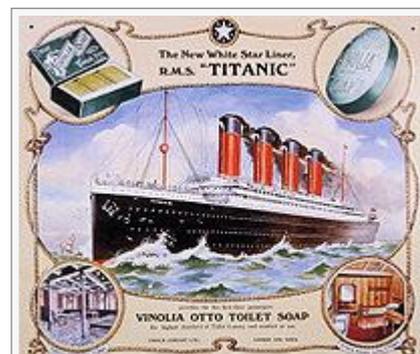
Il *Titanic*, come le navi gemelle *Olympic* e *Britannic*, era stato progettato per competere con il *Lusitania* e il *Mauretania*, transatlantici della compagnia rivale Cunard Line (che nel 1927 assorbirà proprio la White Star Line, ed è tuttora operante, specialmente nell'ambito delle crociere nel Mar dei Caraibi), al tempo le navi più lussuose e veloci impegnate sulle rotte transatlantiche, oltre che per garantire un collegamento settimanale per l'America. La nave era stata disegnata da William Pirrie, presidente della Harland and Wolff, e da Thomas Andrews capo del dipartimento di progettazione. La costruzione del RMS *Titanic*, finanziata dall'armatore americano John Pierpont Morgan con la sua società *International Mercantile Marine Co.*, iniziò il 31 marzo 1909; lo scafo fu varato il 31 maggio 1911 e le sovrastrutture furono completate il 31 marzo dell'anno seguente.



Il Titanic in costruzione.

Alla consegna, il transatlantico, finito di tutto, costò l'astronomica cifra di 7,5 milioni di dollari, equivalenti a circa 124 milioni di dollari del 2009. Il biglietto di sola andata per New York, in prima classe, costava 3.100 dollari dell'epoca (circa 50.000 dollari odierni, 2009).

Il *Titanic* era lungo 269 metri e largo 28, aveva una stazza di 46.328 tonnellate e l'altezza del ponte sulla linea di galleggiamento era di 18 metri. Sebbene avesse la stessa lunghezza dell'*Olympic*, aveva un tonnellaggio lordo maggiore per via del maggiore spazio interno, dovuto principalmente alla chiusura di parte della passeggiata sul ponte "A" con finestre parzialmente apribili. Si vede chiaramente la differenza confrontando le foto del *Titanic* con quelle dell'*Olympic*: la prima "fila" di finestre laterali è completamente diversa.



Publicità d'epoca.

La propulsione era a vapore (era una turbonave, a differenza degli attuali transatlantici che possiedono motori diesel, essendo - quindi - delle motonavi), con quattro cilindri contrapposti invertibili a triplice espansione (macchine alternative) più una turbina Parson a bassa pressione. Le macchine alternative del *Titanic* restano le più grandi mai costruite, occupavano quattro piani in altezza e muovevano le due eliche laterali. La turbina muoveva la sola elica centrale. Le 29 caldaie erano talmente larghe che vi sarebbe potuto passare dentro un treno (avevano un diametro di 5 metri ciascuna) e divoravano circa 728 tonnellate di carbone al giorno. La velocità massima era di 23 nodi (43 km/h). Solamente tre delle quattro ciminiere erano funzionanti, la quarta aveva solo la funzione di presa d'aria e fu aggiunta per rendere la figura della nave più imponente; erano dipinte in giallo e nero, come voleva la tradizione della White Star, mentre il rosso era il colore della Cunard.

La nave aveva una capacità utile di 3547 persone tra passeggeri ed equipaggio. Poiché svolgeva anche il servizio postale, le fu assegnato il prefisso RMS (*Royal Mail Steamer*) oltre a SS (*Steam ship*, nave a vapore).

L'allestimento di bordo comprendeva tra l'altro una piscina coperta (per la prima volta su una nave), una palestra, un bagno turco e un campo di squash. Le camere di prima classe erano rifinite con la massima sfarzosità. C'erano 34 alloggi privati, ognuno dei quali dotato di soggiorno, sala di lettura e sala da fumo; ogni alloggio era arredato in stile diverso. Erano disponibili tre ascensori per la prima classe e, come novità, un ascensore anche per la seconda classe. La terza classe valeva la seconda sulle altre navi, ed era decorata con legno di pino verniciato di bianco, pareti smaltate e sedie di teak. Nel ristorante di terza era collocato un pianoforte.

Il *Titanic* era un gioiello di tecnologia ed era ritenuto *praticamente inaffondabile* (la stampa enfaticamente pubblicò la notizia che "nemmeno Dio in persona avrebbe potuto colarla a picco"). La chiglia era dotata di un doppio fondo cellulare e lo scafo era suddiviso in 16 compartimenti stagni, le cui porte a ghigliottina si potevano chiudere automaticamente dal ponte di comando (in mancanza di energia elettrica si potevano chiudere sfruttando la forza di gravità). Questi comparti, però, non attraversavano tutta l'altezza dello scafo ma si fermavano al ponte E, per dare più spazio alla disposizione delle sale. Il *Titanic* avrebbe potuto galleggiare anche con due dei compartimenti intermedi allagati oppure con tutti i primi quattro compartimenti di prua allagati. Lo scontro con l'iceberg causò però l'allagamento dei primi *cinque* compartimenti prodieri.

Gli interni

Il Titanic rappresentava un'innovazione anche nello sfarzo con la quale erano decorate le sale e le cabine. Le sale adibite ai passeggeri di prima classe erano disposte dal ponte aperto al ponte E. Gli interni principali erano i seguenti:

- Il grande scalone di prima classe, una scala che collegava tutti i ponti riservati alla prima classe, dal ponte aperto al ponte E. Lo scalone era arredato in stile Luigi XVI, ed era sormontato al ponte aperto da una grande cupola in vetro e ferro battuto che illuminava l'intero ambiente. Il corrimano del pianerottolo del ponte A era decorato da una grande lampada bronzea raffigurante un cherubino. Sui pannelli dei pianerottoli di mezzo ponte erano situati grandi quadri. La grande scala sfociava al ponte D nella sala di reception, con un grande candeliere di 21 lampade. Sul retro della scala erano situati tre ascensori, decorati nello stesso stile. Un ambiente identico ma rivestito di pannelli di legno chiaro collegava i ponti A, B, e C, ed era utilizzato come sala di reception per i ristoranti del ponte B.



L'interno del lussuoso scalone

- Il soggiorno, situato fra il secondo e il terzo fumaiolo. L'ambiente era stato ideato per i passeggeri che desiderassero trascorrere il tempo ascoltando la musica dell'orchestra. La sala era decorata da grandi pannelli in quercia in stile Luigi XV. Su un lato della sala era situato un piccolo camino in marmo, sulla quale poggiava una statuetta di Artemide. Al centro della sala un grande lampadario illuminava l'ambiente.
- La sala di scrittura e di lettura, ideata per le signore, che qui si potevano riunire ad ogni ora del giorno. La sala era arredata in stile georgiano, ed era disposta in due ambienti separati da un grande arco sostenuto da colonne con capitelli corinzi.
- La sala fumatori, situata tra il terzo e il quarto fumaiolo. Gli uomini potevano raggiungere la sala durante tutta la giornata, ma soprattutto dopo cena. Era arredata in stile Georgiano, con grandi pannelli in legno scuro. A decorare la sala vi erano anche grandi vetrate ornamentali, illuminate artificialmente. Le finestre che davano sul ponte di passeggiata erano decorate con scene di porti di tutto il mondo.
- Le due piccole salette dei rampicanti, due ristoranti dalla quale si poteva accedere dal ponte di passeggiata o da una porta girevole dalla sala fumatori. Le grandi finestre davano l'impressione di stare all'aria aperta.
- Il ristorante "A la carte", un ambiente esclusivo situato sul ponte B, decorato in stile Georgiano. Qui i passeggeri potevano recarsi ad ogni ora, ed ordinare qualsiasi tipo di piatto. Il dirigente di questo ristorante era l'Italiano Gaspare Pietro Antonio Luigi Gatti, nativo di Genova.



Il Caffè Parigino all'interno del Titanic

- Il caffè Parigino, dove si poteva gustare lo stesso menù del ristorante adiacente. L'ambiente era ideato per assomigliare a una tipica passeggiata parigina, completa di piante rampicanti e mobili in vimini.
- La sala di reception, situata sul ponte D, decorata in stile seicentesco, con grandi pannelli laccati bianchi e finestre impreziosite da decorazioni in ferro battuto. Poltrone, sedie, divani e tavolini erano in vimini con rivestimenti bordeaux. In un angolo della sala era collocato un grande piano a coda. Prima di cenare i passeggeri potevano prendere un aperitivo e ascoltare la musica dell'orchestra.
- La grande sala da pranzo, dove i passeggeri si recavano per cena. Poteva ospitare circa 500 persone ed era arredata come la sala di reception. La sala era illuminata grazie a moltissime plafoniere. Le sedie del salone erano rivestite in pelle verde scuro.

Le cabine di prima classe erano le più eleganti di ogni transatlantico. Erano arredate in vari stili, come Reggenza, Olandese moderno, Olandese Antico, Impero, Luigi XV, Luigi XVI, Regina Anna, Georgiano e

Rinascimento Italiano.

Il viaggio inaugurale

La nave partì per il suo primo e unico viaggio il 10 aprile 1912 da Southampton (Inghilterra) verso New York, comandata dal capitano Edward J. Smith. Per lui, il viaggio del nuovo transatlantico costituiva l'ultimo comando prima del pensionamento, e rappresentava il coronamento di una lunga e brillante carriera.

A causa del risucchio causato dalla partenza del *Titanic*, la piccola nave *New York* ormeggiata nelle vicinanze ruppe gli ormeggi e si avvicinò pericolosamente al gigante. Il mancato incidente causò il ritardo di un'ora. Dopo avere attraversato, La Manica il *Titanic* arrivò in serata a Cherbourg, in Francia, dove sostò con tutte le luci accese, poi partì alla volta di Queenstown (oggi Cobh) in Irlanda, dove caricò numerosi emigranti irlandesi. L'ultima foto del *Titanic* in navigazione verso New York venne presa poco prima che doppiasse la roccia di Fastnet.^[1]

Molti passeggeri di seconda si erano imbarcati in prima su altre navi ma poi dirottati sul *Titanic* a causa di uno sciopero del carbone.

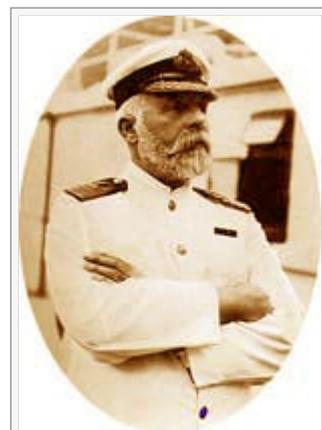
In prima classe erano presenti alcuni degli uomini più in vista dell'epoca. Tra questi vi erano: il milionario John Jacob Astor e la moglie Madeleine Force Astor; l'industriale Benjamin Guggenheim; Isidor Straus e la moglie Ida; la milionaria di Denver Margaret "Molly" Brown; Sir Cosmo Duff-Gordon e sua moglie, la contessa Lady Lucille Duff-Gordon; George Elkins Widener e la moglie Eleonora; John Borland Thayer, sua moglie Marian e il figlio diciassettenne Jack; il giornalista William Thomas Stead; la contessa di Rothes; il consigliere presidenziale statunitense Archibald Butt; lo scrittore Helen Churchill Candee; lo scrittore Jacques Futrelle, la moglie e alcuni amici; i produttori di Broadway Henry e Irene Harris; l'attrice di film muti Dorothy Gibson e altri.

Benjamin Guggenheim, Isidor e Ida Strauss e Jacques Futrelle persero la vita nell'affondamento. Erano fra le persone più ricche al mondo all'epoca, ed i maggiori oppositori al progetto di creazione della Federal Reserve. Secondo Doug Yurchey^[2] il Capitano del *Titanic*, Edward Smith, era un gesuita che lavorava per John Pierpont Morgan (L'autore cita il libro del *National Geographic*, "I Segreti del *Titanic*", 1986). Quando partì dall'Inghilterra meridionale, era a bordo del *Titanic* il provinciale Padre Francis Browne, uno dei più influenti gesuiti dell'Irlanda, che il mattino seguente si accomiatò dal comandante Maestro Gesuita Edward Smith (Eric J. Pelphs, *"Vatican Assassins"*, Halcon Unified Services, pag. 247).

In prima classe viaggiava anche l'amministratore delegato della White Star Line, Joseph Bruce Ismay, che ebbe l'idea di costruire la nave e ne scelse il nome. Era pure presente il principale progettista, Thomas Andrews, che voleva constatare di persona gli eventuali problemi del primo viaggio. Andrews scelse di colare a picco con la nave, mentre Ismay prese posto sull'ultima scialuppa disponibile. Questo gesto fu poi condannato come un atto di codardia.

Cronaca del disastro

« Un po' di tempo dopo, non ricordo con precisione ma comunque parecchio tempo dopo, fu dato l'ordine a tutte le scialuppe di raggrupparsi e uno degli ufficiali disse che non erano state ben caricate. In effetti i passeggeri non erano ben distribuiti: ad esempio sulla mia scialuppa non c'era nessuno in grado di remare. L'ufficiale disse allora che, siccome non era stata caricata correttamente, l'avrebbe vuotata, trasferendo due persone su una, quattro sull'altra, tre in un'altra ancora e sei in un'ultima: e nel corso di tutti questi spostamenti, particolarmente angoscianti nel mezzo di un oceano nero per



Il Capitano Edward J. Smith

l'oscurità della notte, io mi trovai separato da mia madre. »

(Racconto di un superstite del Titanic - Antonio Bardetta.)

La notte del 14 aprile la temperatura si era abbassata quasi a 0 gradi. Il mare era calmo, assolutamente piatto. Era una notte gelida, limpida e senza luna. Le stelle punteggiavano il cielo. L'assenza della luna e l'eccessiva calma delle acque resero maggiormente difficoltoso l'avvistamento di eventuali iceberg, la cui presenza poteva essere notata grazie allo sciabordio delle onde sul ghiaccio. Ma queste non furono le uniche coincidenze che portarono al disastro. Vi è anche l'eccezionale rigidità del clima, anomalo in aprile, e - come si vedrà tra poco - lo squarcio di ben cinque compartimenti di prua: un danno che nella storia della marina non si era mai verificato.



L'unica fotografia disponibile dell'iceberg che affondò il Titanic, immortalato pochi giorni dopo il disastro.

Alcune ore prima, intorno alle 13:30, il capitano consegnò a Bruce Ismay un messaggio appena ricevuto dal vapore *Baltic*, che segnalava la presenza di ghiaccio a 400 km sulla rotta del *Titanic*. Il direttore della White Star non diede peso alla cosa e giudicò sufficiente la modifica della rotta (leggermente più a sud) data da Smith in precedenza; del resto, la presenza di iceberg sulle rotte del nord Atlantico era un fatto abbastanza comune. Non è chiaro di chi fu la responsabilità delle decisioni, ma è certo che la nave non diminuì la velocità e, anzi, fu dato l'ordine di accendere le ultime quattro caldaie. Alle 13:45 arrivò un messaggio del piroscafo *Amerika*, che inspiegabilmente non giunse al ponte di comando, mentre nel pomeriggio un altro avviso, questa volta dal *Mesaba*, non fu consegnato. Un terzo importantissimo marconigramma giunse infine dal *Californian*, che sostava bloccato dai ghiacci a poca distanza dal *Titanic*: nel messaggio veniva segnalata la presenza di un enorme campo di iceberg proprio sulla rotta del transatlantico, ma l'operatore radio del *Titanic* zittì il marconista del *Californian* essendo impegnato nell'invio dei messaggi personali dei passeggeri. Intorno alle 21:00, il capitano lasciò il salone ristorante e salì in plancia: col secondo ufficiale Lightoller discusse le condizioni eccezionalmente calme del mare e ordinò di diminuire la velocità in caso di foschia; quindi, si ritirò in cabina.

Collisione

Alle 23:40, le vedette Fredrick Fleet e Reginald Lee videro un iceberg direttamente di fronte alla nave; pare che, durante le operazioni di carico a Southampton, a bordo non fossero stati portati i binocoli, cosicché l'avvistamento dell'iceberg dovette esser effettuato letteralmente "a vista". In realtà la sistemazione dei binocoli era responsabilità del Secondo Ufficiale designato e cioè David Blair. A causa dell'assegnazione all'ultimo minuto di Henry Tingle Wilde come Capo Ufficiale, William McMaster Murdoch e Charles Herbert Lightoller furono retrocessi di un grado. A questo punto David Blair dovette abbandonare il transatlantico il 9 aprile 1912 alla vigilia del viaggio inaugurale e si dimenticò di consegnare la chiave del telefono della coffa dove vi era anche un armadietto contenente i binocoli. Tuttavia fu possibile utilizzare il telefono grazie ad una copia che si trovava nell'ufficio del maestro d'armi il quale aveva le copie di tutte le attrezzature di sicurezza. Nessuno aveva idea invece, di dove si trovassero i binocoli e David Blair era l'unico ad esserne a conoscenza. Dopo l'avvistamento Fleet suonò tre volte la campana e telefonò al ponte di comando esclamando: "*Iceberg dritto di proravia!*". Il primo ufficiale Murdoch virò immediatamente a sinistra e ordinò "macchine indietro tutta", ma la nave stava filando alla massima velocità (24,8 nodi) e non poteva ridurre la pressione del vapore - e tanto meno la velocità - in un tempo così breve; è necessario evidenziare che una nave di quella stazza, a tale velocità, ha una quantità di moto enorme e occorrono diverse miglia affinché si riesca a fermarla completamente. A peggiorare la situazione si aggiunse il fatto che lo scafo reagiva lentamente alle manovre del timone, e solo all'ultimo istante cominciò a virare visibilmente a sinistra.

A posteriori è stato provato che se Murdoch avesse freddamente mantenuto la direzione, la nave avrebbe subito un violento impatto frontale contro l'iceberg, danneggiando i primi due compartimenti stagni e arrivando a New York con solo poche ore di ritardo. Ordinando invece la virata a sinistra, il *Titanic* offrì all'iceberg la sua fiancata, che fu trafitta in più punti per il progressivo effetto della virata.

Il ghiaccio strisciò sulla dritta piegando le lamiere e facendo saltare i "rivetti" sotto la linea di galleggiamento. (Nel 1998, recuperando una lamiera del relitto, si accertò che la scarsa consistenza dell'acciaio impiegato per la costruzione dello scafo era identica all'acciaio in uso in Inghilterra all'inizio del '900, e che dunque tutto rientrava nella norma. A quell'epoca, inoltre, lo scafo delle navi era "incernierato", ovvero composto da singoli pannelli d'acciaio tenuti insieme da chiodature. Solo vent'anni più tardi fu realizzato il primo scafo fuso in un monoblocco). All'inizio si pensò a un solo squarcio di 90 metri nella fiancata (tale squarcio venne erroneamente ripreso da tutta la filmografia inerente il disastro) ma nel 1997 si è scoperto che si tratta di sei falle di piccole dimensioni, per un totale di circa 1,6 metri quadrati, distribuiti lungo i primi cinque compartimenti stagni prodieri. La collisione fu pressoché inavvertita dai passeggeri, e solo chi si trovava sul ponte si accorse della presenza dell'iceberg, pur senza rendersi conto della gravità dell'evento: è documentato infatti che diversi passeggeri di terza classe raccolsero frammenti di ghiaccio utilizzandoli per giocare a pallone, mentre alcuni passeggeri di prima classe utilizzarono cubetti di ghiaccio dell'iceberg nei loro drink. Chi si trovava nei vani letto avvertì un "sordo ed ovattato sibilo", o il "rotolare di migliaia di biglie", o un "dito gigantesco che accarezzasse il fianco della nave".



La prima pagina de *Il secolo* del 17 aprile 1912, dedicata al naufragio

Prime fasi dell'affondamento

Mentre l'acqua cominciava ad invadere i primi cinque compartimenti, furono immediatamente chiuse le porte stagne e il capitano Smith ordinò subito un'ispezione. Il progettista della nave, Thomas Andrews, spiegò che la nave era in grado di sopportare uno squarcio e rimanere comunque a galla con quattro compartimenti allagati, ma non cinque. A questo limite se ne aggiunse uno ancora più grave (limiti non più presenti nelle navi attuali) e cioè che le paratie stagne non superavano il ponte "E", che si trovava all'incirca a metà dell'altezza della nave. A causa di questo, l'affondamento della prua avrebbe fatto tracimare l'acqua verso gli altri compartimenti, con la tipica modalità dei "Vasi comunicanti", rendendo pressoché inutile il lavoro delle pompe elettriche. A quell'ora, la prua aveva già imbarcato circa 8000 metri cubi di acqua e i calcoli effettuati confermarono che il transatlantico sarebbe affondato al massimo entro un'ora e mezza. Fu dato quindi l'ordine (incredibile per tutti i sostenitori dell'inaffondabilità) di abbandonare la nave, evitando di diffondere il panico tra i passeggeri ancora inconsapevoli.

Il *Titanic* era dotato di 20 scialuppe per una capacità totale di 1178 persone, non sufficienti per i passeggeri e l'equipaggio (appena un terzo del totale imbarcabile). Nonostante tale limitazione, le scialuppe erano addirittura in soprannumero rispetto alle imposizioni del *British Board of Regulations*, che ne determinava il numero in base al tonnellaggio della nave e non al numero di persone trasportabili. Nel terribile frastuono provocato dal vapore che si liberava dai fumaioli, le operazioni cominciarono nel disordine più totale, poiché l'esercitazione fissata nel pomeriggio era stata incredibilmente annullata e, anzi, alcuni passeggeri di prima classe credevano che *quella* fosse proprio un'esercitazione, lamentandosi nei confronti di alcuni membri dell'equipaggio. La prima scialuppa fu calata in mare alle 00:40 dal lato destro con sole 28 persone a bordo e poco dopo una con solo 12 persone, sebbene le loro capacità fossero di sessantacinque passeggeri, sprecando quindi tre quinti dei posti disponibili; molte delle scialuppe vennero calate in mare mezza vuote.

I passeggeri di prima e seconda classe ebbero facile accesso al ponte lance tramite le scale che conducevano al ponte, mentre i passeggeri di terza ebbero notevoli difficoltà a trovare il percorso. Ma non furono abbandonati; certo, il fatto che si salvò solo un terzo dei passeggeri di terza ha dato origine alla leggenda che vennero intenzionalmente trascurati, ma alcuni membri dell'equipaggio sopravvissuti testimoniarono che cercarono di guidare questi emigranti, perlopiù non inglesi, sulle scialuppe, ma molti li ignorarono o semplicemente non li capirono. È certo che alcune uscite furono trovate sbarrate da cancellate in ferro, che imprigionarono la folla nei meandri del transatlantico, e molte donne inoltre si rifiutarono di separarsi dai mariti; quando poi gli uomini ebbero il permesso di salire sul ponte era ormai troppo tardi, tutte le scialuppe se n'erano andate.

Gli operatori marconisti Jack Phillips e Harold Bride inviarono ininterrottamente il segnale morse SOS, il nuovo segnale di soccorso che aveva sostituito ufficialmente dal 1908 il precedente segnale, il CQD. In realtà i marconisti si servivano raramente del nuovo segnale, che cominciò ad essere utilizzato universalmente dopo che Harold Bride lo usò a bordo del *Titanic*. A quell'epoca, inoltre, non tutte le navi avevano un servizio radio. Diversi bastimenti risposero tra cui il gemello *Olympic*, ma erano tutti troppo lontani per intervenire in tempo. La nave più vicina era il *Carpathia*, distante 50 miglia; il suo marconista restò allibito quando ricevette un messaggio di soccorso dal celebre transatlantico al viaggio inaugurale, e svegliò di soprassalto il capitano Arthur Rostron entrando nella sua cabina. Subito fu dato ordine di invertire la rotta e dare tutto vapore, ma il *Carpathia* sarebbe giunto sul posto in non meno di quattro ore.



La posizione registrata del *Titanic* al momento dell'impatto fu 41° 46' N 50° 14' O. Il relitto fu trovato alle coordinate 41° 43' N 49° 56' O.

Il mistero del *Californian*

Un evento che per molti anni restò avvolto nel mistero fu la presenza di una nave all'orizzonte, le cui luci furono viste in lontananza da molti testimoni. Gli ufficiali Boxhall e Rowe tentarono di inviare segnali dapprima col faro, quindi coi razzi bianchi di segnalazione, senza però ottenere alcuna risposta; si trattava del *Californian*, che in quel momento sostava a macchine ferme per timore dei ghiacci. Particolarmente suggestiva fu la descrizione che il secondo ufficiale Stone del *Californian* diede dell'accaduto, quando affermò di aver visto un razzo bianco levarsi dalle luci di un grosso bastimento: queste luci erano immobili e sembravano posizionate in modo strano sull'orizzonte ("fuori posto"). Il capitano Stanley Lord fu informato dello sparo dei razzi, ma si limitò a ordinare le segnalazioni con la lampada morse, senza riuscire a stabilire alcun contatto. La radio del *Californian* era spenta e nessuno osava svegliare l'operatore che, essendo l'unico, lavorava dodici ore al giorno. Secondo Stone, l'ultimo razzo fu sparato all'1:40 e alle 2:00 la nave era gradatamente scomparsa.

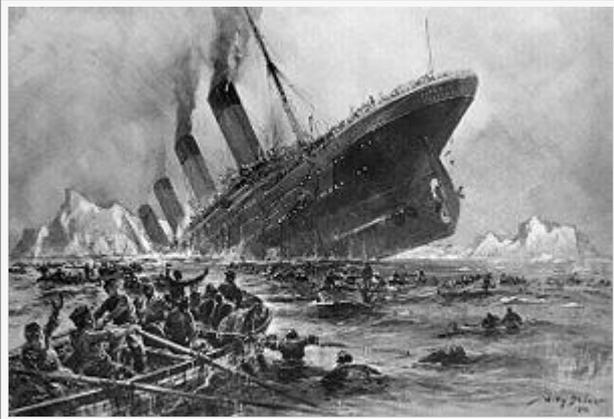
Si è molto dibattuto su questa vicenda e su quali fossero realmente le luci viste dagli ufficiali in servizio. Si è anche ipotizzata la presenza di una "terza nave" che sarebbe stata presente tra le altre due e che si sarebbe allontanata verso sud-ovest, ma di essa non vi è mai stata alcuna prova. Stone precisò, tra l'altro, che i razzi di colore bianco potevano essere semplici segnali di identificazione tra le compagnie di navigazione.

Fasi cruciali dell'affondamento

A bordo del *Titanic* intanto, tutto si svolgeva in un clima irrealistico: i passeggeri di prima classe erano calmi, ancora fiduciosi e riluttanti ad abbandonare la grande nave che, tutto sommato, non mostrava ancora segni evidenti di pericolo; le luci sfavillavano e l'orchestrina suonava. Molti membri dell'equipaggio contribuirono a rafforzare questo senso di sicurezza, sia per ordine del capitano, sia perché neanche loro riuscivano a credere che sarebbe colata a picco sul serio. Sul lato di babordo, il secondo ufficiale Lightoller rispettò scrupolosamente l'ordine categorico "*prima donne e bambini*", evitando di imbarcare gli uomini sebbene rimanessero ancora diversi posti liberi; dal lato di dritta invece il primo ufficiale Murdoch si dimostrò più tollerante.

Un'ora dopo l'impatto con l'iceberg, il *Titanic* aveva imbarcato almeno 25 milioni di litri d'acqua e la tragedia cominciò ad assumere aspetti drammatici; il ponte di prora si stava inondando e tutte le scialuppe tranne due si erano già allontanate. Alcuni passeggeri tentarono di assaltare le barche superstiti e il quinto ufficiale si vide costretto a sparare alcuni colpi di pistola per allontanare la folla. Alle 2:00 la prua era completamente sommersa, con la poppa fuori dall'acqua e le luci sfavillanti; fu a questo punto che venne inviato l'ultimo messaggio spedito al *Carpathia*, come una sorta di implorazione: "*Ti prego di fare presto, amico. La sala macchine è allagata, stiamo affondando di prua.*" Subito dopo, il capitano diramò l'ordine "*Si salvi chi può*", liberando l'equipaggio dal suo lavoro e ritirandosi in plancia. C'è chi dice di averlo visto gettarsi in mare e salvare un bambino prima di sparire nel buio; secondo alcune testimonianze, le sue ultime parole furono: "*Siate inglesi!*"

Thomas Andrews, il capo progettista, se ne stava immobile, come inebetito, a fissare un quadro nella sala fumatori di prima classe, mentre Bruce Ismay osservava l'agonia della nave a bordo dell'ultima scialuppa. I testimoni sulle barche udirono distintamente la musica dell'orchestra, che solo all'ultimo momento intonò un inno solenne: "*Nearer, My God, To Thee*". I macchinisti uscirono sul ponte insieme alla folla dei passeggeri di terza classe, che solo allora riuscì ad emergere dai ponti inferiori. Ormai era quasi impossibile rimanere in piedi, gli oggetti si rovesciavano ovunque, e a bordo restavano ancora quasi 1500 persone, che correvano disperatamente verso poppa aggrappandosi alle ringhiere.



L'affondamento in una stampa dell'epoca, opera del pittore tedesco Willy Stöwer.

Verso le ore 2:10 la poppa si era sollevata al punto da formare un angolo di 30° con la superficie del mare, stagliandosi contro il cielo stellato. La forza terrificante generata dall'emergere dello scafo provocò lo schiacciamento della chiglia e la dilatazione delle sovrastrutture, che portarono lo scafo quasi al punto di rottura. Secondo i calcoli effettuati dagli scienziati della spedizione del 1997, sul *Titanic* agì in quel momento una pressione di tre tonnellate per centimetro quadrato. La ciminiera di prua si staccò, mentre l'acqua ruppe i vetri della cupola e inondò lo scalone riversandosi nella nave.

La temperatura era di circa 0 gradi e tutti coloro che erano in mare avrebbero potuto resistere al massimo 10 minuti prima di assiderarsi, e infatti, gran parte dei

naufraghi morì appunto per congelamento e non per annegamento, dato che quasi tutti indossavano il giubbotto salvagente.

Improvvisamente, alle 2:15 le luci si spensero (alcune teorie ritengono che sia stato un corto circuito, altre ritengono che l'inclinazione della nave abbia provocato la rottura dei fili elettrici) e si udirono rumori cupi come di "strappi e fratture", come se le caldaie e le macchine si fossero staccate dalle loro sedi precipitando in avanti. La poppa sembrò improvvisamente inclinarsi e ruotare, evidente segno che lo scafo si era spezzato in due tronconi (la spettacolare rottura dello scafo - come, forse erroneamente, si vede nel film di James Cameron - è assai dubbia, in quanto le testimonianze dei superstiti sono alquanto confuse e contraddittorie. È probabilmente più corretto supporre che lo scafo si sia spezzato completamente al di sotto del livello del mare, tra il terzo e il quarto fumaiolo). Dopo la rottura, l'acqua penetrò all'interno e velocizzò l'affondamento del troncone di prua, consentendo alla poppa di rialzarsi assumendo una posizione perfettamente verticale (90 gradi), mentre grappoli umani si affastellavano in mare cadendo da altezze vertiginose. Alle 2:20, il *Titanic* sparì nell'oceano. Molti testimoni ricordarono per sempre il clima apocalittico della scena, le grida dei naufraghi, "*i suoni più atroci mai uditi da uomo mortale*", se non da chi sopravvisse a quella terribile tragedia. L'incancellabile memoria determinò squilibri psicologici e crisi di depressione che nel corso degli anni abbreviarono addirittura la vita di alcuni superstiti. Una sola scialuppa, la numero 14, sotto il comando del Quinto Ufficiale Lowe, tornò indietro salvando 6 persone, una delle quali però, il signor Hoyt, morì un'ora dopo. La scialuppa ovviamente avrebbe potuto salvare più persone, ma ci volle più di un'ora per trasferire i passeggeri del numero 14 su altre scialuppe, e quello scambio effettuato fra barche a remi alle 2 e mezza di notte nel bel mezzo dell'Oceano Atlantico richiese naturalmente molto tempo e infinita pazienza da parte di Lowe, a discapito di tutti quei naufraghi che non trovarono appigli per uscire dall'acqua quel tanto che bastava per restare in vita sino all'arrivo di Lowe stesso, che fu oltre un'ora dopo il disastro.

I due tronconi, staccatisi appena la prua fu sommersa, giunsero sul fondo con modalità differenti: la sezione di prua, ancora intatta nella struttura, affondò per prima ed iniziò la discesa mentre la sezione poppiera iniziava ad imbarcare acqua e si trovava ancora emersa. La sezione prodiera, pertanto, planò per 3800 metri perdendo le due restanti ciminiere quando la pressione dell'acqua riuscì a vincere la tenuta delle saldature, vale a dire verso i 300 metri di profondità; la punta si conficcò per 18 metri nel fango, mentre la parte posteriore della prua si accasciò facendo accartocciare le lamiere di entrambe le fiancate. Il contraccolpo dovuto all'impatto sul fondale limaccioso sradicò l'albero di prora facendolo abbattere sulla sala comando. Il troncone di poppa, invece, fu completamente devastato. Esso discese verticalmente roteando su se stesso. La repentina pressione dell'acqua e dell'aria lo fece letteralmente "esplodere" già durante la discesa. La carena dello scafo, pesantissima a causa delle motrici alternative (che erano rimaste al loro posto), si schiantò sul fondo con una tale violenza che i ponti crollarono l'uno sull'altro. Nelle ore successive, i detriti raggiunsero il fondale e si posizionarono intorno al relitto.

Ancora oggi, osservando lo stato di totale sfacelo in cui versa la nave sul fondo dell'oceano, ci si chiede

come l'impatto di striscio con un iceberg abbia potuto provocare una simile distruzione. La spedizione del 1997 ha chiarito molti aspetti materiali della vicenda, dall'entità delle falle al tipo di acciaio usato nella costruzione, ma un dubbio resta comunque aperto: come sia potuto succedere. Proprio per il suo mito di inaffondabile, il *Titanic* è stato fin troppo sminuito da tutti coloro che si ostinano a dimostrarne la debolezza. In realtà, la nave era davvero tecnologicamente molto avanzata, e non solo rispetto alla sua epoca; era stata costruita per resistere ad un violento urto frontale e poteva galleggiare con quattro compartimenti in fila allagati, un'eventualità che prima di allora non era mai stata presa in considerazione, e infatti non si era nemmeno mai verificata. Si può dire che l'incredibile coincidenza di eventi che portarono alla tragedia fu proporzionale alla sicurezza stessa della nave, e ciò può essere valido in qualsiasi epoca e in qualsiasi situazione. Per questo motivo, dopo quasi un secolo, l'affondamento del *Titanic* continua a vivere fortissimo nell'immaginario collettivo: esso è il simbolo - senza retorica - della fragilità dell'uomo. Come dice l'ufficiale Lightoller nel film "Titanic, latitudine 41 gradi nord", *questa tragedia è diversa per la sicurezza che avevamo. Non mi sentirò mai più sicuro di niente.*

Oggi comunque, è ovvio che un compartimento in più l'abbia fatto affondare ma è stato soltanto un errore di costruzione: i divisori dei compartimenti non congiungevano con il ponte E e quindi l'acqua trapassò il sesto compartimento fino a provocarne la devastazione.

Le operazioni di salvataggio



Per approfondire, vedi la voce ***Lista dei passeggeri a bordo del RMS Titanic***.

Dopo l'affondamento, giunse sul posto il *Carpathia* e, nelle successive ore, recuperò i naufraghi sopravvissuti. La nave in questione aveva corso tutta la notte alla velocità di 17 nodi (velocità sorprendente per il *Carpathia*, che non aveva mai superato i 15): il capitano, infatti, risparmiò ogni minima parte di energia disponibile per destinarla al moto dell'imbarcazione. Tuttavia, ogni sforzo fu inutile poiché la nave giunse sul luogo della tragedia più di 2 ore dopo che il *Titanic* era sparito sotto le acque. A bordo fu poi tenuta una cerimonia religiosa per i dispersi ed alle 8:50 la nave partì per New York, dove giunse il 18 aprile con 705 superstiti.

Una volta stabilito il numero di vittime, la *White Star Line* inviò la nave MacKay-Bennett a recuperare i resti. Furono trovati 338 corpi, molti dei quali furono portati ad Halifax in Nuova Scozia, dove, quelli non reclamati, furono sepolti nel locale cimitero. La *White Star Line* s'incaricò di mantenere il decoro di queste tombe fino al 1927, anno in cui si fuse con la rivale Cunard, la quale tuttora espleta tale servizio.

Su un totale stimato di 2223 persone a bordo, solo 705 sopravvissero e 1518 (il 68%) perirono. In realtà, il numero preciso non è certo, poiché la lista esatta dei passeggeri e dell'equipaggio andò perduta. I dati citati sono quelli forniti dall'inchiesta ufficiale americana^[3]. La maggior parte dei decessi fu dovuta all'ipotermia causata dalle acque gelate.

Eventi successivi e conseguenze

Quando la notizia del disastro si diffuse, molta gente rimase scioccata dall'elevato numero di vite perse a dispetto del grado di progresso tecnologico raggiunto nel *Titanic*. Inoltre, si consideri che sul lussuoso transatlantico stava viaggiando gran parte della buona società inglese ed americana. I giornali furono pieni di descrizioni e storie sull'evento, con notizie continuamente aggiornate. Furono istituite collette per aiutare le vittime ed i familiari, molte delle quali avevano perso l'unica fonte di reddito, e nel caso della terza classe, tutto quello che avevano. Ancora prima che la nave con i superstiti giungesse in porto, iniziarono le indagini per capire cosa fosse accaduto e per prevenire una seconda tragedia.

Il senato statunitense aprì un'inchiesta il 19 aprile, il giorno dopo l'arrivo del *Carpathia* a New York. Il senatore William Alden Smith, presidente della commissione, volle avere le testimonianze di passeggeri ed equipaggio ancora fresche in mente. Volle anche interrogare i cittadini inglesi mentre erano ancora sul suolo americano. L'inchiesta americana durò fino al 25 maggio.

Lord Mersey fu incaricato di presiedere l'inchiesta del *British Board of Trade* in Inghilterra, che si svolse tra il 2 maggio e il 3 luglio.

Entrambe le inchieste raccolsero le testimonianze dei passeggeri e degli equipaggi, sia del *Titanic* che del *Californian* e di vari esperti.

Gli investigatori trovarono che molte norme di sicurezza erano obsolete, con la conseguenza che numerose misure di sicurezza erano inutili. Si stabilì che il *Californian* ed il suo capitano non diedero la necessaria assistenza al *Titanic*, sebbene la nave fosse distante solo 31 km, meno di quanto ipotizzato dagli ufficiali. Inoltre il capitano avrebbe dovuto svegliare gli operatori radio dopo aver visto il razzo di segnalazione.

Come conseguenza del mancato funzionamento della radio sul *Californian*, 29 nazioni ratificarono nel 1912 il *Radio Act* che regolamentava l'uso delle comunicazioni radio, specialmente durante le emergenze.

Il disastro portò alla riunione della *prima convenzione internazionale sulla sicurezza della vita in mare* a Londra il 12 novembre 1913. Il 20 gennaio 1915 la conferenza siglò un trattato che stabilì il finanziamento internazionale dell'*International Ice Patrol*, un'agenzia della guardia costiera americana che ancora oggi controlla e segnala la presenza di iceberg pericolosi per la navigazione nel nord Atlantico.

Si stabilì inoltre che le scialuppe di salvataggio dovessero essere sufficienti per tutte le persone a bordo, che venissero svolte le opportune esercitazioni di addestramento per le emergenze, che le comunicazioni radio dovessero essere operative 24 ore su 24 e dovessero avere un generatore di emergenza con autonomia di un giorno. Ci si accordò sul fatto che lo sparo di un razzo di segnalazione rosso da una nave dovesse essere interpretato come richiesta di soccorso.

Il ritrovamento

Il relitto

L'ipotesi di trovare il relitto del *Titanic* ed eventualmente riportarlo in superficie nacque poco dopo l'affondamento. I rilievi batimetrici, già nel 1912, indicavano una profondità oceanica di 3.800 m nella zona del naufragio, troppo grande per la tecnologia dell'epoca in cui il batiscafo non era stato ancora inventato. Nessun tentativo fu però compiuto fino al 1 settembre 1985, quando una spedizione congiunta franco-

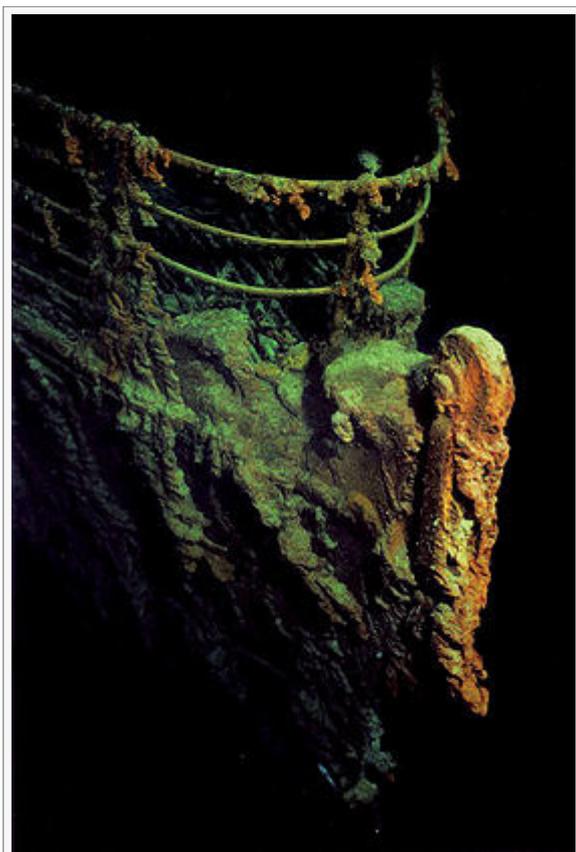


La notizia del disastro sul *New York Herald*



Monumento alle vittime del *Titanic*, in Washington D.C.

americana, condotta da Jean-Louis Michel e Robert Ballard del Woods Hole Oceanographic Institution, localizzò il relitto alla profondità di 3.800 metri, a sud est di Terranova, (Coordinate esatte: 41°43'55"N 49°56'45"W), a 22 km di distanza dal luogo dove si supponeva si trovasse.



La prua del *Titanic* vista del sommergibile russo MIR I.

Esso giace a circa 486 miglia dall'isola di Terranova ad una profondità di 3.787 m, su un fondale fangoso, ai piedi della scarpata continentale nordamericana, pertanto proprio sulla piana abissale.

La scoperta più interessante fu che la nave si ruppe in due parti, con la sezione di poppa situata a 600 metri di distanza dalla prua e rivolta in direzione opposta. C'erano testimonianze discordanti sul fatto che la nave si fosse o meno spezzata e le inchieste conclusero che la nave era affondata intatta, la qualcosa fu generalmente accettata fino al ritrovamento del relitto.

La prua si stabilì che fosse affondata con un angolo di discesa accentuato, arando il fondale marino nell'impatto circa 2 ore dopo il distacco dalla poppa. Essa si è sotterrata per circa 18 metri nel limo del fondo oceanico, rimanendo pressoché intatta. Le parti laterali dello scafo si sono invece deformate. La poppa è in pessime condizioni a causa dell'aria contenuta al momento dell'affondamento che, uscendo, scardinò scafo e ponti. Alla devastazione contribuì l'elevata velocità di impatto con il fondale. La poppa - infatti - affondò in posizione verticale, avvitando su se stessa. Al momento dell'impatto col fondale, implodette su se stessa sotto il suo stesso peso. Lo stato del metallo di cui era composto lo scafo è in condizioni molto critiche: colate di ruggine - a

mo' di stalattiti - stanno disfacendo le lamiere metalliche. Si ritiene che in 20 - 30 anni al massimo, l'intera sezione prodiera verrà a crollare su se stessa. Non sono stati trovati i fumaioli della nave: si staccarono al momento del naufragio ed al momento della rottura in due dello scafo. L'ultimo, si ritiene possa essersi separato dalla nave circa a 300 m di profondità, a causa della pressione dell'acqua. Tutti, comunque, possono essersi spostati di diversi chilometri dal luogo del naufragio, trascinati dalle correnti marine. Attorno al relitto si trova una gran quantità di rottami, pezzi della nave, arredi, stoviglie e oggetti personali dispersi su un miglio quadrato. I materiali deperibili come legno e tappeti sono stati divorati dagli organismi marini, così come i corpi umani.

Il Dottor Ballard e il suo gruppo non prelevarono alcun manufatto dal sito, considerando la cosa come un sacrilegio. Si limitarono a deporre una targa metallica a memoria della pietà umana verso un disastro di siffatte proporzioni. Secondo il diritto marittimo internazionale invece, il recupero di oggetti è considerato una testimonianza della scoperta, e quindi dà i diritti di recupero sul relitto ritrovato. Negli anni seguenti il ritrovamento, il *Titanic* fu al centro di diversi casi giudiziari sulla proprietà degli oggetti contenuti e dello stesso relitto. Nel 1994 alla *RMS Titanic, Inc.* furono assegnati i diritti di proprietà e di recupero sul relitto.

Nel 1998 venne recuperata una parte della fiancata della poppa, pesante 20 tonnellate grazie all'utilizzo di palloni riempiti di gasolio; questo liquido è infatti più leggero dell'acqua ed è, come tutti i liquidi, praticamente incompressibile. Resiste quindi alle pressioni spaventose che l'acqua esercita in profondità (per dare un'idea della pressione, ogni 10 metri di profondità si aggiunge circa la pressione di un'atmosfera: a 3.780 m di profondità, sul *Titanic* gravano 378 atmosfere, ovvero circa 390 Kg/cmq).

Essendo spezzato in due tronconi, il relitto è virtualmente irrecuperabile, a ciò aggiungendosi il fatto che la

corrosione della struttura metallica è in stato assai avanzato e che la sezione poppiera è schiantata su se stessa.

Approssimativamente 6000 oggetti sono stati prelevati, molti dei quali sono esposti ad esposizioni itineranti in tutto il mondo.

Diversi scienziati, tra cui Robert Ballard, ritengono che le visite turistiche al relitto su sommergibili stiano accelerando il processo di degrado. Microrganismi marini stanno progressivamente consumando il ferro del *Titanic* dal momento dell'affondamento ma, a causa del danno aggiunto dai visitatori, la National Oceanic and Atmospheric Administration americana stima che *lo scafo e la struttura della nave potrebbe crollare sul fondale oceanico entro i prossimi 50 anni*.

Il libro di Ballard *Return to Titanic*, pubblicato dalla National Geographic Society, include fotografie che evidenziano il degrado del ponte superiore causato dal posarsi dei sommergibili. L'albero è completamente deteriorato e spogliato della campana delle luci in ottone. Altri danni includono uno sfregio nella sezione di prua comprendente la scritta *Titanic* e parte del meccanismo in ottone della ruota del timone è storto.

Proprietà e contenziosi

In data 7 giugno 1994 furono assegnati alla RMS Titanic Inc. i diritti di proprietà e di recupero sul relitto ^[4] da parte della Corte Distrettuale Americana per il Distretto Orientale di Virginia (*U.S. District Court for the Eastern District of Virginia*). RMS Titanic Inc., società affiliata della Premier Exhibitions Inc., e i suoi predecessori avevano condotto sette spedizioni al relitto tra il 1987 e il 2004 e hanno salvato circa 5.500 oggetti. L'artefatto più grande, recuperato nel 1998, fu una sezione dello scafo di 17 tonnellate ^[5]. Molti di questi artefatti sono parte di esposizioni itineranti, esposte dalla RMS Titanic Inc. in musei in tutto il mondo ^[6].

Nel 1987 durante 32 immersioni, una spedizione mista franco-americana che includeva il predecessore della società RMS Titanic Inc., recuperò approssimativamente 1.800 artefatti, che furono portati in Francia per il loro restauro e la conservazione. Nel 1993 un amministratore francese dell'Ufficio per gli Affari Marittimi del Ministero per Equipaggiamento, Trasporto e Turismo assegnò al predecessore della RMS Titanic Inc. il titolo per gli artefatti recuperati nel 1987.

In una mozione del 12 febbraio 2004, RMS Titanic Inc. chiese che la Corte Distrettuale le assegnasse “titolo per tutti gli artefatti (inclusi porzioni dello scafo) soggetti della presente azione, sulla base della normativa marittima sulle cose ritrovate” oppure, in alternativa, un compenso per il loro ricupero nell'ammontare di 225 milioni di dollari. RMS Titanic Inc. escludeva dalla mozione la richiesta di un compenso per gli artefatti del 1987, però richiedeva che la Corte Distrettuale dichiarasse che, basato sull'azione amministrativa francese “gli artefatti recuperati durante la spedizione del 1987 fossero indipendentemente di proprietà di RMST.” A seguito di un'udienza, la Corte Distrettuale rifiutò in data 2 luglio 2004 di riconoscere la decisione del 1993 dell'amministratore francese e rigettò la richiesta di RMS Titanic Inc. dell'assegnamento di titolo per gli artefatti recuperati a partire dal 1993 e di applicare la norma marittima sul ritrovamento di cose perdute. RMS Titanic Inc. si appellò presso la Corte di Appello degli Stati Uniti dell'America. Nella sua decisione del 31 gennaio 2006 ^[7], la corte ha riconosciuto "espressamente che sia appropriato di applicare la normativa sul salvataggio marittimo su relitti come quello della Titanic" e ha negato l'applicazione della normativa marittima sul ritrovamento di cose perdute. La corte ha però deciso anche che la Corte Distrettuale *non aveva giurisdizione sugli “artefatti del 1987” e ha quindi annullato questa parte della decisione* della corte del 2 luglio 2004. In altre parole, secondo questa decisione, RMS Titanic Inc. ha titolo per gli artefatti assegnatigli nella decisione francese (precedentemente valutati a 16,5 milioni di dollari) e continua ad essere in possesso del relitto del Titanic. La Corte di Appello ha rinviato alla Corte Distrettuale per determinare il compenso di salvataggio (225 milioni di dollari richiesti da RMS Titanic Inc.) ^[8].

Discussioni, miti e leggende sulla vicenda

Le scialuppe insufficienti

Nessuno che si sia avvicinato allo studio della tragedia del *Titanic* riesce a non considerare la palese insufficiente capacità delle scialuppe di salvataggio. Le ragioni alla base della decisione sono però sistematicamente ignorate.

Le scialuppe su un transatlantico sono paragonabili ai paracadute su un Jumbo Jet: non sono necessariamente utili, aggiungono peso, sottraggono estetica e costano molti soldi. Carlisle, che disegnò il *Titanic*, disse che "A meno che il Board of Trade e i governi non costringano a installare un numero sufficiente di scialuppe, nessun costruttore può permettersi tanto

peso inutile."^[9] Al riguardo, le previsioni di legge obbligavano a installare un minimo di 16 scialuppe sulle navi eccedenti le 10.000

tonnellate; una legge che andava bene nel suo anno di emissione, quel 1894 in cui la nave più grande era il *Lucania* (13.000 tonnellate). È logico che il *Titanic*, che superava le 50.000 tonnellate, era perfettamente in regola con la legge: aveva 16 scialuppe che però potevano portare al massimo metà dei suoi passeggeri.

Anzi, la *White Star* andò *oltre* la legge, aggiungendo quattro zattere smontabili. È però evidente che la capacità teorica di 1178 persone fosse ben lontana dalla reale portata del *Titanic* (3547 persone).

Inoltre, all'epoca l'Atlantico era ben più trafficato di ora. La dottrina marittima prevalente considerava le scialuppe nulla più che *tender*, tra la nave in pericolo e quelle dei soccorritori; queste ultime si consideravano sempre presenti a breve distanza. Le scialuppe di allora, scoperte e a remi, erano considerate pericolosissime in caso di tempeste o semplice mare cattivo.

All'epoca della costruzione, la fine di questa dottrina era nettamente percepita nell'ambiente. Il costruttore fece installare argani doppi, portando quindi la *teorica* capacità a 64 scialuppe: ma le scialuppe aggiuntive non furono mai installate. *Vox populi* (mai confermata) afferma che il no venne addirittura da Joseph Bruce Ismay, nel timore che le scialuppe aggiuntive sottraessero spazio al ponte passeggiata.

Alla carenza di spazio si aggiunse il ritardo nell'accertamento del disastro. Più di un'ora passò tra l'impatto e il calo della prima scialuppa. Dopodiché, l'equipaggio procedette spedito, calando una scialuppa ogni 10 minuti su ogni lato della nave.

Le scialuppe erano però in gran parte mezze vuote. Convincere i passeggeri di prima classe ad abbandonare la luce e il calore del salone, per attendere al gelo in una scialuppa scoperta, era un'impresa niente affatto semplice. Caso emblematico fu la scialuppa #1, lanciata con soli 12 passeggeri su 40 posti disponibili.

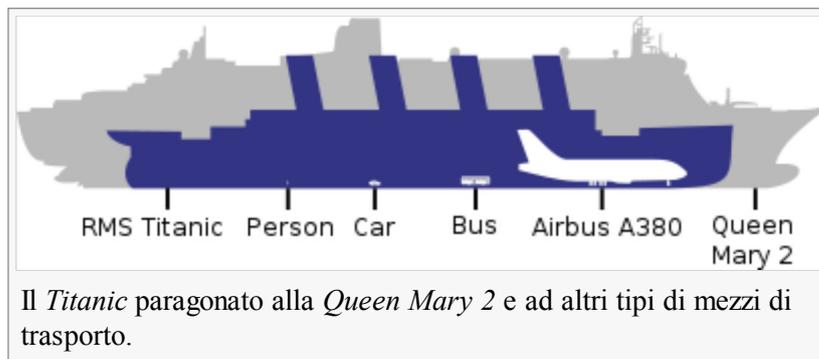
Una forte critica venne dal senatore William Alden Smith, *prosecutor* nell'inchiesta del 1912, che scrisse: "*Le scialuppe del Titanic erano solo parzialmente riempite; tutte erano prive di bussole; solamente tre dotate di lampade. L'equipaggio era talmente inetto che, in assenza di un pronto recupero, le avrebbe distrutte contro i frammenti di ghiaccio [presenti in mare]. Un testimone giura di aver udito da due o tre steward che era la prima volta che prendevano in mano un remo, tanto che ignoravano a cosa servissero gli scalmi. Le scialuppe furono riempite con tanta indifferenza, e abbassate con tanta velocità, da sacrificare inutilmente 500 persone in nome della ordinata disciplina del caricamento, secondo ogni prova non contraddittoria. 1324 persone rimasero a bordo. C'erano 1176 posti disponibili nelle scialuppe, ma esse contenevano solo 704 persone, 12 delle quali furono ripescate dal mare, in condizioni climatiche favorevoli e acqua perfettamente calma. Eppure qualche bel soggetto ancora afferma che prevalse la migliore disciplina. Se questa è la disciplina, cosa sarebbe stato il disordine?*"^[10]

Il timone e "la capacità di virata"



Sopravvissuti a bordo di una zattera smontabile, visti da bordo del *Carpathia*.

Nonostante le dimensioni del timone del *Titanic* non fossero inferiori a quelle prescritte dalle norme, per una nave di quelle dimensioni non erano comunque ottimali. Secondo i ricercatori della *Titanic Historical Society*: «il timone lungo e stretto del *Titanic* era una copia di una nave del XVIII secolo. Confrontato con il timone del *Mauretania* o del *Lusitania*, il timone del *Titanic* era più piccolo. Apparentemente nessuna miglioria progettuale fu intrapresa per dare ad una nave lunga 270 metri la possibilità di virare rapidamente ed evitare la collisione con un iceberg. Questo era il suo tallone d'Achille»^[11].



Il *Titanic* paragonato alla *Queen Mary 2* e ad altri tipi di mezzi di trasporto.

Un altro elemento fatale del *Titanic* era il sistema di propulsione a tripla elica (contro le quattro del *Mauretania* e del *Lusitania*), in cui i due motori a vapore alternativi, a tripla espansione e a direzione invertibile, facevano andare le due eliche laterali, mentre l'elica centrale era azionata da una turbina a vapore, e quest'ultima non era invertibile. Di conseguenza, quando l'ufficiale Murdoch ordinò di invertire i motori per cercare di evitare l'iceberg, egli involontariamente limitò anche la capacità di virare della nave. Infatti durante il funzionamento a *indietro tutta* la turbina a vapore, che non era invertibile, semplicemente si fermò, e poiché l'elica ad essa collegata era proprio davanti al timone, l'efficacia di quest'ultimo fu molto ridotta. Si è congetturato che se Murdoch avesse mantenuto la marcia in avanti probabilmente avrebbe evitato la collisione perché il timone, investito dal flusso idrico dell'elica centrale avrebbe presumibilmente avuto una maggiore capacità di modificare la direzione di spostamento della nave (ricordiamo che per evitare l'affondamento sarebbe bastato che la rotta della nave fosse spostata di pochi metri).

Si è anche speculato sul fatto che, se la nave avesse continuato la marcia andando a sbattere frontalmente contro l'iceberg, essa si sarebbe salvata. Si è ipotizzato che il danno prodotto avrebbe allagato solo il primo e al massimo il secondo compartimento, e quindi probabilmente non sarebbe affondata.

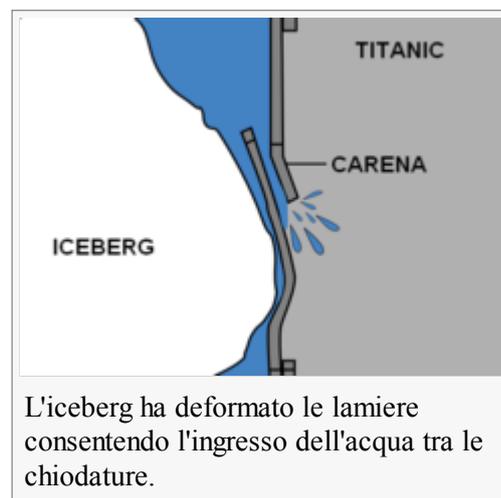
Le cause principali del naufragio e dell'alto numero di vittime

- Nelle vicinanze degli iceberg ci si dovrebbe fermare di notte e continuare la navigazione in pieno giorno;
- Alle vedette non erano stati affidati i binocoli per osservare meglio gli oggetti lontani;
- Le paratie stagne erano aperte in cima (non superavano il ponte "E") e l'acqua traboccò invadendo tutti i locali;
- Il capitano del Titanic non ricevette tutti gli avvisi della presenza di iceberg e quelli che ricevette non li prese adeguatamente in considerazione;
- Il capitano del Californian non reagì alle chiamate di soccorso del Titanic.
- Le scialuppe di salvataggio non erano abbastanza, in rapporto alle persone a bordo della nave;
- La bassa temperatura dell'acqua uccide una persona in qualche minuto;

Il tipo di acciaio

Originariamente gli storici pensavano che l'iceberg avesse praticato un taglio nella fiancata. Lo studio del relitto ritrovato ha permesso di esaminare a fondo l'accaduto. Poiché la parte danneggiata era sepolta, gli scienziati hanno utilizzato un sonar per esaminarla. Ciò che è stato scoperto è che le lamiere della fiancata si sono deformate, lasciando entrare acqua attraverso le fessure tra esse.

Nelle immersioni successive si raccolsero campioni di fiancata. L'acciaio recuperato mostra un alto contenuto di fosforo e zolfo (rispettivamente quattro volte e due volte maggiore degli acciai moderni); il rapporto manganese/zolfo era 6,8:1 (attualmente è più di 200 a 1). Il fosforo in alte quantità rende l'acciaio pronò a fratture; lo zolfo crea grani di solfuro di ferro, che agevolano la propagazione delle fratture stesse; il ridotto contenuto di manganese rende l'acciaio meno duttile. Tutto questo, unito alle temperature gelide dell'Atlantico, rendeva lo scafo estremamente fragile.



I più sospettosi hanno teorizzato l'ipotesi di una frode operata dai costruttori a causa della concorrenza con la Cunard, che fece "chiudere un occhio" sulla qualità delle infrastrutture della nave a favore dell'arredamento e delle suppellettili, il cui lusso doveva apparire sotto gli occhi di tutti. Ma gli scienziati hanno appurato che l'acciaio del relitto corrisponde al tipo di acciaio usato normalmente all'inizio del Novecento, e per l'epoca non si poteva fare di meglio. Un acciaio più forte avrebbe limitato l'allargarsi della frattura, evitando o rendendo più lento l'affondamento e consentendo così ai passeggeri di resistere fino all'arrivo dei soccorsi.

L'attenzione degli scienziati si è poi rivolta alle rivettature. Dagli archivi risulta che il costruttore, a differenza dello standard di allora, ordinò barre di ferro N. 3 (*Best*, 73% della resistenza torsionale dell'acciaio), anziché N. 4 (*Best-Best*, 80% della resistenza) per fabbricare i rivetti. I campioni recuperati mostrano infatti alte percentuali di slag (scorie vetrificate). Inoltre, il cantiere era a corto di rivettatori specializzati: lavoro niente affatto semplice, in quanto il metallo deve essere scaldato sino a un ben preciso colore e formato col giusto numero di colpi di martello. Per le parti centrali infatti vennero usati rivetti d'acciaio, che si possono installare a macchina, riservando quelli di ferro per prua e poppa. Va tuttavia ricordato che i danni avvennero in una zona rivettata con acciaio.

Altre ipotesi sull'affondamento

Secondo uno studioso inglese, ci fu un incendio non controllabile nelle stive di carbone; a seguito di questo il capitano Smith ordinò di gettare il carbone acceso nelle caldaie, aumentando la velocità con i risultati che si sanno, ovvero il naufragio contro l'iceberg.

Secondo un recente studio americano, invece, la nave fu affondata da un sottomarino tedesco. Infatti, secondo gli scienziati, il tempo impiegato dal transatlantico ad affondare è stato troppo lungo per quel tipo di falla. Osservando il relitto, inoltre, sono visibili 5 fori di un metro quadrato l'uno, incredibilmente precisi per essere fatti da punte di ghiaccio. I testimoni sopravvissuti, quando narrarono la vicenda, dissero di aver sentito svariati "colpi" di origine sconosciuta.

L'orchestra del *Titanic*

Una delle storie più suggestive sul *Titanic* è quella della sua orchestra. Il 14 aprile, gli otto membri: George Krins, Roger Bricoux, W. Theodore Brailley, J. Wesley Woodward, P.C. Taylor, J.F.C. Clarke, John Law Hume, diretti da Wallace Henry Hartley hanno suonato nel salone di prima classe per distrarre e calmare i passeggeri. Successivamente si sono trasferiti nella parte anteriore della nave ed hanno continuato a suonare anche quando era ormai evidente il prossimo affondamento.

Nessuno dei componenti dell'orchestra si è salvato, e si è speculato su quale fosse stato il loro ultimo brano. Alcuni testimoni dissero che fu l'inno *Nearer, My God, to Thee*. Si disse che Hartley avrebbe confessato ad un amico che se si fosse trovato su una nave che stava affondando *Nearer, My God, to Thee* sarebbe stata uno dei brani che avrebbe voluto suonare.

David Sarnoff

Una storia spesso data per vera è che la prima persona ad avere ricevuto la notizia dell'affondamento fu David Sarnoff, che più tardi fondò la RCA. Sarnoff non fu la prima persona a ricevere la notizia (anche se egli lo sostenne) ma assieme ad altre persone a New York si occupò nei tre giorni successivi al disastro di ricevere le notizie e i nomi dei dispersi e comunicarli al pubblico.^[12]

Violet Costance Jessop

Violet Constance Jessop, hostess della White Star Line, si salvò dall'affondamento del *Titanic* sulla scialuppa n. 16, salvando un bambino e venendo recuperata dalla *Carthage*. Nel 1911 Violet era a bordo dell'*RMS Olympic*, nave gemella del *Titanic*, quando questa, al comando dello stesso capitano Smith del *Titanic*, speronò un incrociatore nel canale della Manica. Quattro anni dopo, nel 1916, Violet prestava servizio come infermiera sulla *HMHS Britannic*, la terza nave di classe *Olympic* dopo il *Titanic* e l'*Olympic*, quando questa venne affondata da una mina.

La maledizione del *Titanic*

All'epoca dell'affondamento si parlò di una maledizione esistente sulla nave. Si fece un collegamento con una setta di Belfast, dove la nave fu costruita. Si disse che il numero della nave 390904, letto allo specchio rivelasse la frase *no pope*, ("no papa"), un motto usato dalle sette protestanti estremiste del nord-est dell'Irlanda contro la Chiesa Cattolica.

Si attribuì l'affondamento alla appartenenza alla setta Anti-Cattolica del costruttore, la *Harland and Wolff Company*, i cui operai erano per la maggior parte protestanti. Si tratta però di leggende metropolitane, infatti il numero assegnato all'*Olympic* ed al *Titanic* erano infatti rispettivamente 400 e 401. L'origine della storia potrebbe risalire al ritrovamento a Cobh di graffiti Anti-Cattolici sui contenitori del carbone al momento del rifornimento.

Un'altra leggenda riguarda un'antica mummia egizia che pare portasse sfortuna; era infatti chiamata "il naufrago". Si dice che quando il capitano diede l'ordine di abbandonare la nave, la mummia comparve sul ponte lanciando urla agghiaccianti. La mummia non venne rinvenuta nel relitto perché probabilmente a contatto con l'acqua del mare si polverizzò.

La rotta seguita dal *Titanic* ancor oggi viene disertata dal traffico commerciale e dal traffico passeggeri perché ritenuta "maledetta". Molti marinai affermano che nelle notti di nebbia si possano udire i gemiti dei passeggeri defunti nella tragedia, le cui ossa giacciono ancora sul fondo dell'oceano insepolti. In realtà, la



I componenti dell'orchestra del Titanic.

rotta viene evitata in quanto ritenuta pericolosa per la presenza dei ghiacci alla deriva.

Morta anche l'ultima sopravvissuta del Titanic

Il 6 maggio 2006 è morta negli Stati Uniti l'ultima superstite ancora in vita che avesse un ricordo inerente l'affondamento del *Titanic*, Lillian Gertrud Asplund, che aveva 99 anni e ne aveva 6 al momento del disastro.

Rimanevano altre 2 superstiti che hanno vissuto il naufragio ma erano troppo piccole per poter avere memoria dell'accaduto: la prima era Barbara West Dainton che è morta il 16 ottobre 2007 a 96 anni e all'epoca aveva solo 10 mesi, mentre la seconda era Elizabeth Gladys "Millvina" Dean (nata il 2 febbraio 1912) che aveva invece solo 71 giorni all'epoca del disastro ed è morta il 31 maggio 2009.

Due casi singolari erano rappresentati da due signore, di cui una italiana, che al momento del disastro non erano ancora nate ma le loro madri erano già in loro attesa; Ellen Mary (Betty) Phillips nacque l'11 gennaio 1913 e morì nel novembre 2005, mentre la signora italiana si chiamava Maria Salvata Del Carlo e nacque il 14 novembre 1912 e trascorse la sua vita ad Altopascio, vicino Lucca. Dopo la tragedia, la madre ormai vedova ma incinta di 2 mesi ritornò in Italia per darla alla luce; è morta nella sua casa di riposo il 31 ottobre 2008^[13].



Millvina Dean alla "Titanic Convention" tenutasi a Southampton nel Aprile del 1999

"Titanic: la nave mai affondata?"

Una teoria molto controversa^{[14][15]} viene portata avanti da Robin Gardiner, nel suo libro ^[16] (edizione italiana: *I due Titanic: L'enigma di un disastro voluto e di una truffa colossale. Il vero Titanic non è mai partito!*, Casale Monferrato, Piemme, 1997). Attingendo a una notevole serie di eventi e coincidenze, l'autore deduce che l'affondamento del secolo non fosse altro che una colossale frode assicurativa.

È noto che il Titanic avesse un gemello, l'*Olympic*, varato nel 1910. A un occhio distratto le due navi apparivano assolutamente identiche, tranne per alcuni minimi dettagli (ad esempio la finestratura del ponte passeggiata).

Il 20 settembre 1911 l'incrociatore *HMS Hawke* speronò la fiancata dell'*Olympic*. Entrambe le navi furono gravemente danneggiate: la conseguente inchiesta governativa assolve l'*Hawke* da ogni responsabilità. L'*Olympic*, stando a Gardiner, aveva danni estesi agli ancoraggi della turbina centrale e alla chiglia. La White Star Line non aveva assicurato la nave e non poteva permettersi i costi di una corretta riparazione. A questo punto, per ottenere profitto da almeno una delle due navi, fu deciso di scambiarle. Pochi elementi mostravano il nome del vascello (scafo, scialuppe, campana, montatura della bussola e divise): modificarle diventava assolutamente banale. Di conseguenza, il *Titanic* sarebbe sopravvissuto 25 anni al suo disastro, sotto il nome del gemello.

La nave danneggiata sarebbe stata affondata in mare aperto, per ottenere il rimborso dell'assicurazione. Il piano era di aprire le valvole nello scafo, allagandolo lentamente, una volta giunti in un tratto molto trafficato. In questo modo le scialuppe, facendo molti viaggi tra il transatlantico e le navi in soccorso, sarebbero state più che sufficienti.

Il romanzo di Morgan Robertson

Nel 1898, quattordici anni prima della tragedia, quando la decisione di costruire il *Titanic* era ancora di là da venire, uscì un romanzo dal titolo *Futility, or the Wreck of the Titan* ^[17]. L'autore, uno sconosciuto

romanziera statunitense di nome Morgan Robertson (1861 - 1915) scrisse, ispirato - affermò alla stampa anni dopo - da una situazione di ipnosi che gli procurava la cosiddetta "scrittura automatica", un libro in cui si raccontava la storia di un transatlantico, il *Titan* considerato *inaffondabile*, che finisce in rotta di collisione con un iceberg nel Nord Atlantico ed affonda in poche ore nottetempo nel mese di aprile. Molti dei dettagli relativi alla nave ed alla tragedia appaiono in modo strabiliante simili alla tragedia che vide coinvolto il *Titanic* ^[18] ^[19].

Analogie

- Il nome della nave del romanzo era *Titan* davvero assonante con *Titanic*;
- La lunghezza della nave era di 230 metri (il *Titanic* era lungo 269 metri) ed aveva tre eliche come il *Titanic*;
- Su entrambe le navi viaggiavano persone ricche e nobili;
- Il *Titan* affonda in poche ore nel Nord Atlantico, dopo aver urtato un iceberg, un giorno di aprile;
- Le scialuppe sono insufficienti per tutti i passeggeri, e nel naufragio ne muoiono 3.000 (il doppio di quanti ne moriranno nel naufragio del *Titanic*). Entrambe le navi risultavano stipate di passeggeri;
- Lo schianto del *Titan* contro l'iceberg avviene a tutta velocità, poiché la nave stava cercando di vincere l'ambito premio del Blue Riband (il Nastro Azzurro, il premio destinato annualmente alla nave che riusciva a compiere la traversata dell'Atlantico nel minor tempo possibile). Anche il *Titanic* al momento dell'impatto stava filando alla massima velocità consentita e, da alcune indiscrezioni, pare che l'armatore avesse imposto al capitano Edward John Smith la massima velocità per conseguire l'agognato *Blue Riband*;
- Anche nel *Titan* le paratie stagne erano aperte in cima. In entrambi i casi questo causò l'affondamento. Ed entrambe le navi erano considerate *inaffondabili* al momento del varo;
- Le vittime morirono, nel romanzo, per ipotermia (pochissime morirono per il risucchio dovuto all'affondamento e nessuna morì per gli attacchi degli squali). Anche nell'affondamento del *Titanic* gran parte delle vittime furono per ipotermia, esattamente come nella finzione letteraria.

Differenze

- Per il *Titanic* si trattava del viaggio inaugurale mentre il *Titan* era al suo terzo viaggio;
- La nave del romanzo viaggiava da New York all'Inghilterra (Liverpool), viceversa il *Titanic* partiva dall'Inghilterra (dal porto di Southampton) ed era diretta a New York;
- Nel romanzo il *Titan* urta l'iceberg in una notte nebbiosa, mentre il cielo era limpido quando il *Titanic* urtò l'iceberg;
- Nel romanzo i sopravvissuti furono solamente 13, nella realtà molti di più, quasi 700 e cioè 1/3 dei passeggeri;
- Il *Titanic* era la seconda di tre navi gemelle, il *Titan* non aveva alcuna nave gemella;
- Il *Titan* affondò rapidamente in pochi minuti, mentre il *Titanic* restò a galla più di due ore prima di affondare.

Altre vicende sorprendenti connesse al Titanic

Che il *Titanic* fosse una nave "stregata" apparve sulla stampa già pochi giorni dopo il disastro: la stessa stampa che aveva in precedenza affermato che "Neppure Dio l'avrebbe potuto affondare". Fra le vittime del naufragio ci fu anche il famoso spiritualista e giornalista W.T. Stead, che nel 1892 aveva scritto un racconto che prevedeva un analogo naufragio. In realtà, Stead di libri sui naufragi ne pubblicò ben due, ma solo uno di essi accennava al fatto che un iceberg potesse far affondare un transatlantico d'acciaio. I pochi passeggeri superstiti venivano salvati dalla nave *RMS Majestic* della White Star Line, un'unità che al tempo esisteva davvero e che era comandata dal capitano Edward Smith, più tardi capitano del *Titanic*. Ridendo della sua stessa premonizione, Stead volle imbarcarsi sul *Titanic* per il viaggio inaugurale verso New York e, ironia del destino, fu proprio tra le vittime del naufragio. Ma né *Futility*, né il racconto di Stead servirono a salvare il *Titanic*. Addirittura ci fu chi speculò sul fatto che la stessa White Star Line non prese alcuna precauzione per

evitare di incappare in un tratto di oceano ove pullulavano gli iceberg, augurandosi il naufragio (il *Titanic* era coperto da un'assicurazione faraonica). Anzi, si disse che la scelta del comandante cadde apposta su un capitano che aveva fama di esser spericolato, Edward John Smith (1850 - 1912).

Ci fu però un'altra premonizione che evitò una tragedia. Nell'aprile del 1935 il marinaio William Reeves era di vedetta a prua di una piccola nave, il vapore *Titanian*, in navigazione per il Canada dall'Inghilterra.

I ricordi della tragedia del *Titanic* e del suo omologo letterario *Titan* e le analogie fra i nomi delle due navi obsessionavano il giovane. La prora della nave stava solcando le stesse acque tranquille dove anni prima si era inabissato "l'inaffondabile". E, mentre si avvicinava la mezzanotte, l'ora della fine del grande transatlantico, Reeves

rammentò la data del naufragio, il 14 aprile 1912, che era anche la data della sua nascita. Di più, si ricordò di Celia Thaxter che nel 1874 scrisse un inno funebre per una nave che collideva contro un iceberg.

Impressionato dalle coincidenze, Reeves gridò, e la nave si mise in "panne", arrestandosi a un pelo da un iceberg celato dal buio della notte. Poco dopo la montagna di cristallo si rese visibile in tutta la sua minacciosa imponenza. Esso imprigionò lentamente la chiglia del vaporetto immobile ma non lo fece naufragare, appunto perché fermo. Il *Titanian* rimase immobile per nove giorni, finché finalmente dei rompighiaccio provenienti da Terranova gli aprirono una via di scampo attraverso la micidiale distesa ghiacciata.



Modellino del Titanic

Il ruolo di John Jacob Astor

John Jacob Astor IV era il più famoso dei passeggeri del Titanic: un uomo immensamente ricco, proprietario di alcuni dei più preziosi immobili del mondo (tra cui il noto Waldorf-Astoria Hotel di New York), e un tantino eccentrico. Ci sono due aneddoti, oggi considerati poco più che leggende, che lo legano al Titanic.

- Apparentemente, poco dopo l'impatto con l'iceberg, Astor disse:

« Avevo chiesto del ghiaccio, ma questo è veramente eccessivo. »

Non esistono fonti di prima mano. La più vicina è la testimonianza di Lawrence Beesley, un sopravvissuto che disse di aver udito una battuta simile nella sala fumatori della *Seconda Classe*^[20] (dove Astor non sarebbe certamente mai sceso, almeno non a quell'ora.).

- A evacuazione iniziata, Astor accompagnò la moglie incinta alla scialuppa 4 e chiese di salire a bordo per assisterla. Il Comandante in Seconda Lightoller aveva appena rifiutato la richiesta, quando un ragazzino di dieci anni fu spinto avanti per salire. Lightoller tentò di rifiutarne l'imbarco, venendo aggredito dal padre del bambino. Il Comandante grugnì "Niente più maschi."; Astor prese al volo un cappello da donna e lo mise sulla testa del bambino, con le parole:

« Adesso è una femmina, quindi può andare. »

Per motivi sconosciuti, questa leggenda^[21] si trasformò in un ben diverso aneddoto, secondo il quale un uomo era riuscito a guadagnare un posto in una scialuppa indossando un abito femminile.

Astor morì sulla nave, portando con sé la verità sulle due storie. L'editoriale dell'*American* il giorno dopo era incentrato quasi interamente sulla morte del multimilionario, con una nota finale che dichiarava la presenza di altri 1800 dispersi.^[22]

Il Titanic nella cultura popolare

Trasposizioni cinematografiche

- *Salvata dal Titanic* (*Saved from the Titanic*) (1912)
- *In Nacht Und Eis* (1912)
- *Atlantis* (*Atlantis*) (1913)
- *Titanic* (1915)
- *Atlantic* (*Atlantic*) (1929)
- *La tragedia del Titanic* (*Titanic*) (1943)
- *Titanic* (*Titanic*) (1953)
- *Titanic, Latitudine 41 Nord* (*A Night To Remember*) (1958)
- *S.O.S. Titanic* (*S.O.S. Titanic*) (1979)
- *Blitz nell'Oceano* (*Raise the Titanic*) (1980)
- *Titanic* (*Titanic*), film TV (1996)
- *L'Immagine del Desiderio* (*La Camarera del Titanic*) (1997)
- *Titanic* (*Titanic*) (1997)
- *La Leggenda Del Titanic* (*The legend of Titanic*) (1999)
- *Titanic - Mille e una storia* (2000)

Altre citazioni

- *Titanic* è anche il titolo di una storia a fumetti di Attilio Micheluzzi, pubblicata per la prima volta a puntate nel 1988 sulla rivista *Comic art*. Accanto alla fedele e ben documentata ricostruzione della vicenda del Titanic, viene messa in scena una storia in cui i personaggi si lasciano travolgere da passioni, intrighi e falsità, in un crescendo che culminerà con l'arrivo della tragedia.
- Il *Titanic* è citato anche in *Ghostbusters II* (1989), in cui arriva al porto di New York durante l'invasione di fantasmi su cui è incentrato il film e anche in *Fight Club* e *Panic Room* entrambi del regista David Fincher.
- Nel decimo episodio della prima stagione di *Futurama*, *Un volo da ricordare* (che in lingua originale si intitola *A flight to remember*, ovvia parodia del film del 1958), il *Titanic* è in partenza per il suo viaggio inaugurale nello spazio.
- Il *Titanic* compare anche (come protagonista, oppure solo citato) in vari albi del fumetto *Dylan Dog* ad esempio in *Abyss*.
- Nel capitolo 11 della "Paperdinastia" del fumettista americano Don Rosa, Paperon De Paperoni viaggia dall'Europa all'America proprio sul Titanic e discute animatamente di affari con il magnate John Jacob Astor: secondo Don Rosa, quest'ultimo viene catapultato in mare durante la collisione con l'iceberg. Paperone si salverà su una scialuppa.
- Il Titanic viene citato anche nel racconto a fumetti di *Ratman* "Titanic 2000", tutto incentrato su una copia del Titanic (il sesto tentativo) che farà la sua stessa fine.
- Titanic è anche il titolo di una canzone di Francesco De Gregori, il quale ne ha composte altre due sempre in relazione al tragico evento: "i muscoli del capitano" e due anni più tardi con l'ironico titolo "tutti salvi"
- Nello speciale di Natale del 2007 della serie televisiva *Doctor Who*, il Dottore atterra con il *TARDIS* su una replica in versione astronave del *Titanic*, che nella notte del suo viaggio di inaugurazione, precipita verso la Terra la quale viene salvata dal Dottore che riporta il *Titanic* in orbita.
- Il Titanic è il luogo in cui sono ambientati il primo e l'ultimo episodio della serie televisiva *Kronos*.
- Titanyc è anche il nome di un gioco di ruolo online, creato per gli amanti del genere.
- Nel film "Superfantozzi" (1986), un episodio dello sfortunato ragioniere lo vede protagonista di una traversata oceanica a bordo del Titanic.

Note

- ↑ http://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic#endnote_Titanicnumbers
- ↑ http://209.85.135.104/search?q=cache:xMpWtE9li0J:avlesbeluskesexposed.blogspot.com/+licio%2Bgelli%2Bpaperclip%2Bliberazione&hl=it&ct=clnk&cd=2&gl=it

3. ^ Titanic inquiry project (<http://www.titanicinquiry.org>)
4. ^ Riassunto dettagliato delle questioni di proprietà (http://www.premier-exhibitions-investors.org/titanic_ownership.htm)
5. ^ Ricupero di porzione dello scafo (<http://www.rmstitanic.net/index.php4?page=471>)
6. ^ Esposizioni "Titanic - Gli Artefatti" (<http://www.premier-exhibitions-investors.org/titanic.htm#Exhibitions>)
7. ^ United States court of appeals for the fourth circuit, R.M.S. TITANIC, INCORPORATED vs. THE WRECKED AND ABANDONED VESSEL - January 31, 2006 (<http://pacer.ca4.uscourts.gov/opinion.pdf/041933.P.pdf>)
8. ^ Estratti commentati della decisione 31 gennaio 2006 della Corte di Appello (http://www.premier-exhibitions-investors.org/titanic_ownership.htm#excerpts)
9. ^ Wade, W.C. 1986. *The Titanic: End of a Dream*, Penguin Books, p. 41
10. ^ <http://www.infinite-energy.com/iemagazine/issue36/titanic.html>
11. ^ *Titanic Myths* (<http://www.titanichistoricalociety.org/articles/titanicmyths.asp>) , Titanic Historical Society
12. ^ *More About Sarnoff, Part One* (<http://www.pbs.org/wgbh/amex/technology/bigdream/masarnoff.html>)
13. ^ <http://pagesperso-orange.fr/titanic/page28.htm>
14. ^ Bruce Beveridge and Steve Hall, *Olympic & Titanic: The Truth Behind the Conspiracy*, Infinity Publishing, 2004.
15. ^ Mark Chirnside. *Olympic & Titanic - An Analysis of the Robin Gardiner Conspiracy Theory* (http://www.markchirnside.co.uk/pdfs/Conspiracy_Dissertation.pdf) (PDF). 2006. URL consultato il 2008-10-04.
16. ^ Robin Gardiner, *Titanic: The Ship That Never Sank?*, Ian Allan Publishing, 1998.
17. ^ (EN) Futility, or the Wreck of the Titan (<http://www.lux-aeterna.co.nz/Titan.htm>)
18. ^ Titanic, un mistero inaffondabile (<http://www.ilreporter.com/storie/2008/04/14/titanic-un-mistero-inaffondabile>)
19. ^ Lo scrittore profetico. Differenze ed analogia tra il Ttan e il Titanic (<http://www.webalice.it/cipidoc/news13.htm>)
20. ^ <http://www.snopes.com/history/titanic/astorice.asp>
21. ^ <http://www.snopes.com/history/titanic/woman.asp>
22. ^ <http://www.snopes.com/history/titanic/astorice.asp>

Bibliografia

- Robert Gardiner, Dan Van der Vat, *I due Titanic: l'enigma di un disastro voluto e di una truffa colossale*, Piemme, Casale Monferrato 1997 ISBN 88-384-2789-5
- Jean Pierre Keller, *Sul ponte del Titanic*, Elèuthera, Milano 1997 ISBN 88-85861-85-7
- Don Lynch, Ken Marschall, "Titanic: la storia illustrata", Alberto Maioli editore, Milano 1992 ISBN 88-900088-0-6
- Walter Lord, *Titanic: la vera storia*, Garzanti, Milano 1998 ISBN 88-11-66858-1
- Geoffrey Marcus, *Il viaggio inaugurale del Titanic*, Mursia, Milano 1990, ISBN 88-425-0093-3
- (EN) Roy Brander, *The RMS Titanic and its Times: When Accountants Ruled the Waves* (http://www.cuug.ab.ca/~branderr/risk_essay/Kline_lecture.html) , lettura memoriale di Elias P. Kline, ottobre 1998
- (EN) John P. Eaton, Charles A. Haas, *Titanic: Triumph and Tragedy* (2a ed.), W.W. Norton & Company, 1995, ISBN 0-393-03697-9
- (EN) Donald Lynch, Ken Marschall, *Titanic: An Illustrated History*, Hyperion, 1995, ISBN 1-56282-918-1
- (EN) E. E. O'Donnell, *Father Browne's Titanic Album*, Wolfhound Press, 1997, ISBN 0-86327-758-6
- (EN) Paul J. Quinn, *Titanic at Two A.M.: An Illustrated Narrative with Survivor Accounts*, Fantail, 1997, ISBN 0-9655209-3-5
- (EN) Robin Gardiner e Dan Van der Vat, *The Riddle of The Titanic*, Weidenfeld & Nicolson, 1995,e Orion Books Ltd, 1996

Voci correlate

- Naufragio
- Iceberg

- Andrea Doria
- SS Nomadic
- Lista dei passeggeri a bordo del RMS Titanic

Altri progetti

- Wikimedia Commons** contiene file multimediali su **RMS Titanic**

Collegamenti esterni

- Info sulla SS Nomadic, l'ultima nave della White Star Line ancora esistente (<http://www.nomadicpreservationsociety.co.uk/>)
- Titanic Italia (<http://www.valenza.it/titanic/home.php>)
- Forum di discussione di Titanic Italia (<http://www.valenza.it/titanic/forum/index.php>)
- Sito dedicato alla storia del Titanic (<http://titanic.altervista.org/progetto.htm/>)
- Remember Titanic (<http://titanic.altervista.org/>)
- (EN) Titanic Historical Society (<http://www.titanichistoricalsociety.org>)
- (EN) « The official archive » (<http://www.rmstitanic.net/>) per il recupero degli oggetti, mantenuto da RMS Titanic, Inc.
- (EN) *Encyclopedia Titanica* (<http://www.encyclopedia-titanica.org/>) , ricerche sui passeggeri e sui membri dell'equipaggio
- (EN) Statistiche sul *Titanic* (<http://www.anesi.com/titanic.htm>) e altre informazioni
- (EN) La pagina *Titanic* (http://www.archives.gov/exhibits/american_originals/titanic.html) della National Archives and Records Administration, con documenti originali
- (EN) All Things *Titanic* (<http://www.abratis.de>)
- (EN) La lista completa dei passeggeri imbarcati (http://images.google.it/imgres?imgurl=http://www.webtek.no/titanic/Images/titanic6.jpg&imgrefurl=http://www.webtek.no/titanic/&h=310&w=400&sz=56&hl=it&start=0&um=1&tbnid=ulVNRQYPPD_OIM:&tbnh=96&tbnw=124&prev=/images%3Fq%3Dtitanic%26svnum%3D10%26um%3D1%26hl%3Dit)
- "Il viaggio inaugurale del Titanic" che riporta il diario quotidiano di bordo (http://www.mursia.com/bib_mare/titanic.htm)
- (EN) Pagina di *Myspace* dedicata al *Titanic* (http://www.myspace.com/titanic_shipofdreams)
- (IT) Il sito di Claudio Bossi (<http://www.titanicdiclaudiobossi.com/>) Dedicato al Titanic.
- (IT) Aspettando il Titanic (http://www.francescoargento.it/aspettando_il_titanic.html/) su The Old New York City Project (<http://www.francescoargento.it>)

Ultimi sopravvissuti dell'affondamento del RMS *Titanic*

[▼ espandi]

Categorie: Transatlantici | Naufragi ed incidenti marittimi | Navi a vapore | Relitti | [*altre*]

- Ultima modifica per la pagina: 13:40, 12 dic 2009.
- Il testo è disponibile secondo la licenza Creative Commons Attribuzione-Condividi allo stesso modo; possono applicarsi condizioni ulteriori. Vedi le condizioni d'uso per i dettagli. Wikipedia® è un marchio registrato della Wikimedia Foundation, Inc.