TERCERA PARTE

LOS BARCOS GEMELOS DEL RMS “TITANIC”:

RMS “OLYMPIC” Y HMHS “BRITANNIC”

“Pero el padre le dijo :Hijo mío ,tú estás
siempre conmigo, y todo lo mío es tuyo.
Es justo que haya fiesta y alegría,
porque tu hermano estaba muerto
y ha vuelto a la vida,
estaba perdido y ha sido encontrado”.
Evangelio según San Lucas,Cap-15,vs.31 y 31 .-

Como mencionamos a lo largo de las páginas precedentes, el RMS “Titanic” formó parte de una trilogía de buques construída en los astilleros Harland & Wolff, de la ciudad de Belfast, Irlanda del Norte, para la White Star Line. Como adelantamos en su momento (ver la primera parte de este Capìtulo, “Los realizadores del sueño”), la decisión de realizar estos barcos fue tomada en el año **1907** ,en el transcurso de una cena que compartieron **Lord William Pirrie** ,de la White Star Line y presidente de la International Mercantile Marine (IMM),el conglomerado de empresas pertenecientes al millonario estadounidense **John Pierpoint Morgan**.
Como también indicamos, los motivos de esta decisión estaban basados en tres (3) factores :

1) La masiva ola de inmigrantes, desde Europa hacia América, que hacían que los viajes fueran sumamente redituables (ver Capìtulo III).-

2) La feroz competencia entre las compañías navieras Cunard Line y la White Star Line.-

3) La amenaza externa que planteaban las compañías de Alemania, Italia y Francia, que comenzaban a desafiar la supremacía británica en el transporte de pasajeros a través de las rutas del Atlántico Norte.-

Luego de la muerte de **Thomas Henry Ismay** ,como ya hemos visto, su hijo **Bruce** tomó el mando de la Compañía bajo grandes presiones. Tres (3) años más tarde , la IMM compró la compañía White Star, dejando de este modo a la Cunard Line como única línea de bandera británica. Es decir, en definitiva y correlacionando este panorama de inicios del siglo XXI con aquél de principios del siglo XX, se estaban sintiendo los efectos de las privatizaciones . . . .también allí y entonces.
Y si Ud. ha leído algo sobre el carácter y decisión de los ingleses, el **Gobierno Británico** tomó rápidamente nota de la situación de lo que estaba aconteciendo en este aspecto (uno de los más importantes para el pueblo de la isla , ya que su permanencia entre las grandes naciones del orbe dependía

en una muy gran medida de lo que estuviese relacionado con el mar.....) , ya que debido a los acuerdos y contratos preestablecidos, los buques pertenecientes a compañías extranjeras no podían ser usados en caso de una emergencia (guerra, desastres, etc.) y es así que decidió, en base a este panorama complicado, la creación (y quizás sin proponérselo, su trágico fin) del **"Britannic"** .
Sin embargo, el Gobierno de Su Majestad concretó un acuerdo especificando que los navíos de la **White Star** permanecerían bajo registro **británico** y estarían disponibles para su utilización en caso de emergencias. En compensación, la White Star Line no sería tratada como una compañía **extranjera**, lo que conllevaba una serie de beneficios y compensaciones. En el otro lado de la vereda, cerró un trato con la **Cunard Line**, accediendo a efectuarle un préstamo a ésta última, cuyo monto estaba en el orden de los dos millones seiscientos mil libras esterlinas (**2600000**) de ese entonces (unos **13** millones de dólares de esos días), que se corresponderían con unos **681** millones de dólares actuales .Es decir, "poca plata" .....ahora y entonces.
En definitiva, el Gobierno inglés decidió implementar una política clara y bien dirigida a proteger su disponibilidad de buques, para los usos que hubiese considerado necesarios. Pero a esto se le adivina otra intención, que no encaja con las románticas teorías del desarrollo de la navegación que muchos siguen imaginando como prosecución de los dorados años de la "belle époque" europea.
Si de intenciones se habla, la **real intención** (real, pero no por ello expresada a los gritos.....) era la de formar una amplia flota de buques de gran porte, de unas 40000 toneladas como mínimo en cada uno de los navíos, destinadas **"originalmente"** al servicio marítimo regular de pasajeros desde Europa hacia América y viceversa .Pero no nos olvidemos que un buque de transporte de pasajeros **civiles** también podía (con algunas pequeñas modificaciones que no afectaban lo sustancial del barco) recibir a bordo otra clase de personas, los pasajeros **militares**. Es decir, los buques de la clase "Olympic" y demás de gran porte servirían como **transportes de tropas** en caso de un futuro conflicto.

Y es lógico que haya sido así : las tensiones prebélicas en la Europa de comienzos del siglo XX iban continuamente en aumento, principalmente entre Alemania e Inglaterra, que a lo largo de la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX, se habían convertido en enemigos irreconciliables, que se disputaban todo (o casi todo ....) : territorios coloniales, influencias sobre los demás pueblos europeos, y además, un terreno importantísimo y vital (más en el caso de Inglaterra...): el **mar** y todo lo relacionado con el mismo. No nos olvidemos que desde el año **1870**,aproximadamente, luego del surgimiento de la Alemania potencia de Bismarck y los nobles prusianos (cuyo hito inicial fue la toma de París en dicho año) ,se vivía en toda Europa lo que se conoció como **"paz armada"**: todos hablando de paz, pero armándose hasta los dientes y disputándose cada milímetro de espacio vital. Pero los ingleses, como he expresado anteriormente en el Capìtulo II, siempre fueron un pueblo (unido a sus gobiernos nacionalistas) sumamente previsor y visionario. Por lo tanto, no es de extrañar que sus dirigentes hayan apoyado esta política, de tal modo de poder dar **empleo** a sus trabajadores, al mismo tiempo de garantizar una buena disposición de buques en caso de **guerra**. Como preveían, el año **1914**, con su bagaje de muerte, destrucción, salvajismo y miserias, no estaba muy lejos : más bien, a la vuelta de la esquina.....y lógicamente, Inglaterra debía de estar preparada, en especial, en el mar.

Tomando como base las consideraciones efectuadas anteriormente, la Cunard Line (con apoyo del gobierno inglés) procede a la botadura en el año **1907**, de dos (2) mastodontes del mar : el **"Lusitania"** (de 31500 toneladas y una velocidad de 24, 5 nudos --45,37 kms./hr.--) y el **"Mauretania"** con un desplazamiento de 31940 toneladas y una velocidad mayor a los mencionados 24,5 nudos. En esos días, se convirtieron en los barcos más grandes y más veloces del mundo.
Obviamente, la White Star Line debió reaccionar a fin de no quedar al margen del negocio marítimo y comenzó la construcciòn de dos (2) gigantes, teniendo como apoyo monetario a la IMM ; éstos fueron como ya dijimos varias veces: el **"Olympic"**, (que desplazaba 45324 toneladas a una velocidad de 22 nudos --40,74 kms./hr. --) que fuera botado en el año **1910** y

el tristemente célebre **“Titanic”** ,que desplazaba 45324 toneladas, también a unos 22 nudos, que fuera lanzado al mar en el año **1911**. Además, otro barco habría de venir más tarde, hacia el año **1914**, el denominado **“Gigantic”** que fue rebautizado **“Britannic”**, luego de la tragedia del RMS “Titanic”, por ciertas razones de orden propagandístico y nacionalistas, en respuesta a la construcciòn (nueva) que habría de efectuar la Cunard Line, el buque **“Aquitania”** de 45647 toneladas. De todos modos, las cosas, a lo largo de los años por venir, habrían de ser sumamente diferentes y muchas sorpresas habrían de surgir, con lo que este balance de fuerzas no se mantendría por mucho tiempo.

Foto N° 251 : Este iba a ser el afiche de publicidad que iba a publicitar el nuevo navío de la serie de tres de la WSL, y cuyo nombre sería “Gigantic”. Luego fue llamado “Britannic” .-

Como lo inferí en alguno de los párrafos anteriores, los tres (3) navíos de línea de la White Star Line hubieron de reflejar la estructura social de los comienzos del nuevo siglo XX. En Inglaterra, la influencia más directa provenía del **Rey Eduardo VII** . Y junto a él se formó todo un grupo de industriales británicos cuyo objetivo era la preponderancia inglesa a lo largo y ancho del planeta : obviamente, mediante la venta de los productos manufacturados industriales que en Inglaterra se producían. Lo anterior no sería una nueva edición de la Revolución Industrial, sino un "rearmarse" contra los embates de otras potencias, europeas y no europeas, esto es, Alemania principalmente en el Viejo Mundo y los U.S.A. en el Nuevo, especialmente en el campo industrial , pesado y liviano. El resto de los países **"emergentes"** para esa época, habrían de proporcionar los elementos necesarios para dicho nuevo embate industrial británico : alimentos, materias primas y petróleo.
Pero las cosas no fueron idílicas, ya que los efectos de este embate, por parte de los grupos hegemónicos británicos, hacia los propios estamentos de la sociedad inglesa primero y luego hacia los externos, después, fueron sumamente duros, llegando a decir algunos autores que fueron "devastadores". Pero si el problema se encara tomando a los grandes grupos industriales y financieros británicos como los "malos de la película", la visión sería parcializada. En verdad, y a lo largo de la historia del país inglés, las decisiones de los estamentos ubicados en las áreas de decisión, se dirigieron, en primer lugar a forjar una clase preparada para enfrentar los desafíos de las épocas, con un profundo sentido nacionalista y en segundo lugar, a formar un sentido de **pertenencia** de las clases populares (aunque muchas veces pauperizadas), a un **país**, a una **religión** y a un **Rey**.

Justo es reconocer que los grupos hegemónicos que hemos mencionado buscaban inicialmente sus propios beneficios : esto fue así y evidentemente, seguirá siendo así. Luego, en todo caso, y dependiendo del sentido de Nación de dichos grupos, se producirá el "derrame" hacia los demás estamentos de la sociedad.

No me desviaré más del tema, aunque me pareció adecuado hacer una pequeña reseña de ciertos detalles. Si hemos de seguir con la parte que nos compete, debemos indicar que los efectos sobre las clases bajas fueron, aparentemente, devastadores, y los contrastes no fueron pocos, como para ser disimulados bajo un suave manto de piedad.
Recordemos además que la victoria electoral del **laborismo británico** y la muerte del **Rey Edward** trajo aparejado la introducción del **"estado de bienestar"** que, salvo algunas variantes de acuerdo a la nación de que se trate, se expandió por toda Europa y se mantiene hasta la actualidad, principalmente en la Comunidad del Mercado Común Europeo. Al mismo tiempo, otras medidas democráticas fueron introducidas en la vida política inglesa, lo que ayudó a que Inglaterra sea uno de los países más democráticos del mundo, pero al mismo tiempo, el más tradicionalista del planeta.
Sin embargo, la coyuntura no se presentaba como fácil para nadie, y uno de los botones de muestra en Europa era la gran agitación obrera, lógica y fácilmente esperable, luego de dos (2) acontecimientos :

1) La Revolución Industrial de la 2da.mitad del siglo XIX, que de la mano del vapor cambió el rostro de Europa. (Ver Capìtulo III).

2) Las nuevas ideas políticas de los intelectuales (la ***"inteligentzia"***) y pensadores, entre ellos, **Carlos Marx** (1818 –1883), que en su gran mayoría, estaban destinadas a iniciar el surgimiento de la clase obrera (como se conocería más tarde, el "proletariado") como un importante factor de poder, dentro de los distintos países europeos.
Tal es así que la nación inglesa se halló, durante los años **1910** y **1911**, e incluso durante **1912**, sometida a una serie de huelgas masivas, que en el caso del **RMS "Titanic"** llegaron casi a impedir su partida.....pero eso lo veremos en su oportunidad. Pero además de este panorama, se presentaba el hecho de la masiva inmigración hacia América, tema que hemos desarrollado en el Capìtulo III. Uno de los pueblos de la Corona Británica que más se "desangró" mediante la inmigración hacia otras tierras , y en especial, hacia

la inmigración hacia otras tierras, y en especial hacia los Estados Unidos de América, fue el que poblaba **Irlanda**, utilizando los buques de pasajeros de las líneas (en 3ra.clase, su gran mayoría).Al mismo tiempo, y con esto se vé el otro lado de la moneda, ricos pasajeros Americanos se volvieron usuarios regulares de las líneas marítimas del Atlántico Norte.

Por ello (y obviamente, por muchas cosas más....) los nuevos navíos de las grandes líneas oceánicas debieron mejorar sus capacidades en dos direcciones : la primera, destinada a brindar la mayor cantidad de lujo y exquisiteces a los pasajeros de alto poder monetario y la segunda, con la intención de lograr mayor espacio a fin de alojar el creciente número de inmigrantes, que provenientes de todos los rincones de Europa, abordaban los buques.

Y como ya habíamos empezado a ver en la primera parte del Capìtulo II, la aparición de la turbina junto a otras modificaciones y mejoras en lo que respecta de la propulsión de los buques, revierte la tendencia hasta ese momento presente, consistente en la extrema lentitud de los viajes por mar.
Para enfrentar el problema de las exigencias que el transporte de pasajeros requería en esos días, las principales compañías navieras británicas asumen diferentes posturas Es así que la **Cunard Line** seguirá una política naviera destinada a ofrecer mayor velocidad , por medio de sus barcos, en el cruce del Océano, intentando así atraer la mayor cantidad de viajeros posibles, sin querer por ello inferir que los standards de lujo en el interior de los barcos sean disminuidos. Al otro lado de la vereda, la **White Star Line** intentará realizar una conjunción entre el lujo extremo y el colosal tamaño (destinado éste a infundir “seguridad”), con una aceptable velocidad de travesía.

Como hemos visto a lo largo de la primera parte de este Capìtulo, las comodidades ofrecidas a los pasajeros de la 1ra.y 2da.clase eran, para decirlo de alguna manera, únicas, mientras que las que se hubieron de poner a disposición de los usuarios de la 3ra.clase también eran sumamente acepta---

Foto N° 252 :Un “pequeño” barco : el “Aquitania” , con el que la Cunard Line se vuelve a enfrentar a la White Star Line .-

/--bles. Para estos últimos, que debían viajar en condiciones casi inhumanas, el poder disponer de una cubierta abierta, un salón comedor, buenas cabinas y servicios sanitarios ,era algo nada despreciable y que hacía la travesía no tan dura como las que se vivían a bordo de otros buques, por esos días.
Los precios que hemos ya visto, estaban en el orden de los 4350 dólares y los 3100 de la misma moneda para los pasajes de la 1ra.y 2da.clase ,mientras que los de la 3ra.clase se podían conseguir a unos 32 dólares en el "Olympic", lo que convertía a los inmigrantes de esta clase en la "élite" de los que navegaban rumbo hacia una nueva tierra, si hemos de considerar su desesperada situación en los lugares y pueblos que hubieron de dejar atrás.

Como sabemos, aún antes de desarrollar en detalle el tema, el hundimiento del RMS "Titanic" ocurrió el día 14 de Abril de 1912. El impacto que causó este hecho fue extraordinario (tal es así, que se siguen escribiendo libros sobre este suceso,89 años después .. . . . .) ,ya que el barco tenía fama de inhundible (a lo que se sumaban las opiniones de varios "expertos"). Pero, se quiera o no, este acontecimiento tuvo una gran importancia en lo que se refiere al mejoramiento de las medidas de seguridad, en los barcos de las líneas de navegación de todo el mundo.

La quilla del **"Britannic"** --previamente "Gigantic" --fue colocada en las gradas 433 en el mes de Noviembre del año **1911**.Los planes que se tenían respecto de este buque eran incorporarlo al servicio en el verano (europeo) de 1914 pero la tragedia del **RMS "Titanic"** forzó a la White Star Line a realizar diseños modificatorios extensos. Esta reestructuración de los barcos de las WSL fue más dura para el **RMS "Olympic"** que para el "Britannic", ya que el primero debió estar fuera de servicio seis (6) meses mientras que el segundo recién estaba en la etapa inicial de construcción y las modificaciones se podían ir haciendo a medida que se construía .

Una de las importantes modificaciones que se realizaron en el "Britannic" fue el de proveerlo con un doble casco que corría por las zonas de las cal--

/--deras y las salas de máquinas (un 60 % de la longitud total del barco : de 269 metros, unos 162 metros) y que además, asomaba unos 4 pies (1,2 metros) por encima de la línea de carga .El arreglo de los compartimentos cerrados fue totalmente revisado (obviamente.....) y un nuevo compartimiento fue añadido en la sala de máquinas eléctricas y cinco (5) de ellos (de los 16 en total) , fueron extendidos hasta la Bridge Deck .Con estas disposiciones, el buque quedaba dividido en diecisiete (17) compartimentos y el casco se encontraba completamente protegido. Con estas modificaciones el buque sería capaz de sobrevivir a un daño similar como el infligido al barco de los sueños, permaneciendo en este caso , a flote (**pero no en movimiento**) con sus primeros seis (6) compartimentos a flote .
Las disposiciones de las maquinarias eran similares al “Olympic” y al “Titanic” : veintinueve (29) calderas, todas (salvo 5) de doble fondo, con un peso de 105 toneladas (ciento cinco mil kilogramos),junto a dos (2) motores de cuatro (4) cilindros a triple expansión recíprocos ,con 30000 caballos vapor de potencia .El vapor remanente habría de pasar por una turbina de baja presión (cuyo peso era de 490 toneladas), manejando la hélice central y desarrollando otros 18000 HP. Con una potencia total de 50000 HP, el “Britannic” podría alcanzar y mantener una velocidad de 21 nudos (unos 39 kms./hr.), de la misma manera que tener suficiente poder de reserva en caso de que se lo necesite .

Externamente, el “Britannic” mantenía el extremo delantero cerrado de la Promenade Deck (presente en el RMS “Titanic” pero no así en el “Olympic”) ,destinado a la protección de los pasajeros contra el clima difícil (ventiscas, borrascas, etc.).La Shelter Deck hacia popa también fue cerrada de manera de crear un área cubierta para los pasajeros de 3ra.clase.Cabe acotar que la modificación más visible fueron los amplios pescantes para los botes salvavidas, más bien como aplicación del desastre del “Titanic” .

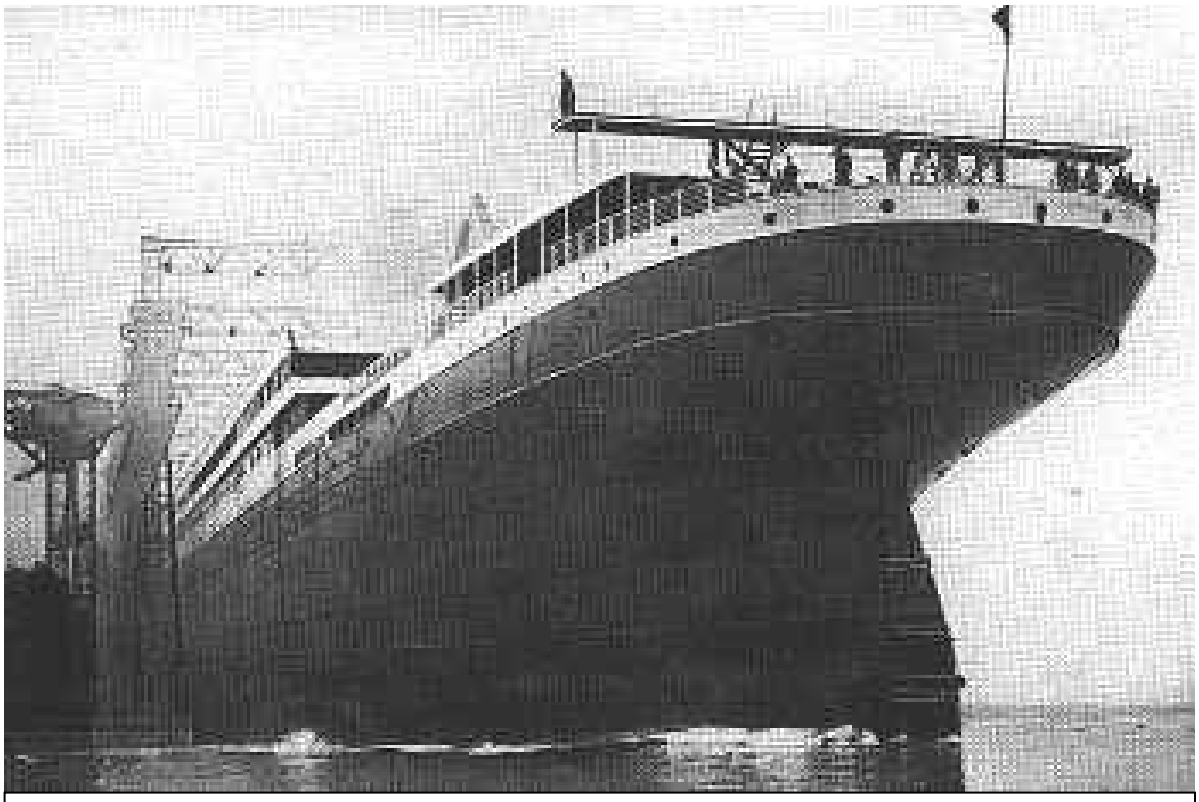

Foto N° 253 : El buque de la WSL "Britannic" , ingresando a la etapa de armado externo , en los astilleros Harland & Wolff .Nótense que salvo ciertos rasgos particulares, los tres barcos de la serie eran prácticamente idénticos .-

El "Britannic" podía transportar cuarenta y seis (46) botes salvavidas abiertos más dos (2) del tipo "cutter"; dos de ellos estaban motorizados y tenían su propio aparato de transmisión inalámbrico. Estos botes eran posicionados en cuatro (4) grupos sobre la cubierta de botes .

Cada pescante podía manejar más de un (1) bote salvavidas y en dos de las ocho (8) estaciones (aquellas que no estuvieran cerca de las chimeneas) podía transferir un bote salvavidas desde un lado del buque hasta el otro , algo sumamente útil en caso de que se incrementara la demanda sobre uno de los lados del barco .Con esta disposición se creaba un amplio espacio para los pasajeros sobre la cubierta de botes, lo que permitía la entrada de los mismos en los botes salvavidas mientras estuvieran todavía en cubierta.

Luego el bote completo podía ser bajado a una distancia segura desde el buque, debido a la acción de dos (2) motores separados y no como hasta ese entonces, manualmente. Se acordaron de otra “innovación”, elemental si se quiere, pero innovación al fin : al final de cada pescante fue colocada una luminaria, que haría más fácil la operación durante la noche .Por supuesto, la WSL montó una gran campaña de publicidad (como no posible esperar que fuera de otra manera....) , bien de acuerdo a explotar las bondades del nuevo producto y de dar impulso a su alicaído emporio.
Obviamente, todo lo anterior se hizo en consideración al hundimiento del RMS “Titanic” que dejó numerosas lecciones, y que las autoridades de la WSL supieron rápidamente aprender....

No.....si el recuerdo estaba muy fresco todavía....

Desde el punto de vista interno, el **HMSH “Britannic”** era completamente similar al “Titanic”. Algunos nuevos rasgos incluían : un salón de peinado para las damas, un lugar de recreo para los niños , perreras para perros , un gimnasio para los pasajeros de 2da.clase, un cuarto elevador para los pasajeros de 1ra.clase y un tubo neumático que corría desde la Sala de radio hasta el Puente, de manera de enviar mensajes de navegación .

Por supuesto, el barco poseía las mayores atracciones con que los buques de la Clase Olympic contaban. Por ejemplo, el Restaurant à la Carte, un gimnasio para la 1ra.Clase, el Café Parisien , la barbería para los caballeros, los baños turcos, la piscina, los Salones de Fumadores, salas de lectura y un Salón Comedor para cada clase. En definitiva, estas modificaciones hicieron del HMHS “Britannic” el buque más grande de los tres (3) hermanos ,el buque más largo del mundo (hasta ese entonces) y el mejor de la clase Olympic, con un peso de **48158** toneladas; la mayor parte de este peso se debía a la compartimentación del barco, a los pescantes “gigantes” y alguna otra construcciòn pesada y la lista de sistemas de seguridad.

El día **26 de Febrero de 1914** , a las **11:15** hs. de la mañana , el **“Britannic”** fue, finalmente, botado en la ciudad de Belfast, Irlanda del Norte sin ninguna ceremonia de botadura (una tradición de la White Star Line), luego de 27 meses (2 años y 3 meses) después de que su quilla fuera colocada en las gradas del astillero. Solamente 81 segundos después el casco de **24800** toneladas estaba a flote y cinco remolcadores lo arrastraban hacia la dársena de armado externo. Cuando el barco fue completado, éste tenía la siguiente capacidad : **790** pasajeros de primera clase, **953** pasajeros de 3ra.clase y **950** miembros de la tripulación .

La **WSL** anunció que el **“Britannic”** estaría en servicio entre los puertos de Southampton (Inglaterra) y New York (U.S.A.) en la primavera (europea) de **1915** , aunque la realidad cambiaría todo esos planes : la Primera Guerra Mundial se desató en Julio de **1914** con toda su furia y bagaje de destrucción. El día 13 de Noviembre del año 1915 el “Britannic” fue requisado por el Almirantazgo británico y completado en su equipamiento como un buque hospital, destinado a la atención de los heridos de guerra. Demás está decir que el esplendor de sus interiores dió paso rápidamente a dormitorios y salas de operaciones. Hacia el mes de Diciembre del mismo año el **HMHS “Britannic”** estaba listo para el servicio de guerra.
El barco llegó así al puerto de Liverpool (Inglaterra) el día **12 de Diciembre de 1915**, bajo la protección de una fuerte escolta armada, estando el buque al mando del **Capitàn Charles A. Bartlett** .Este hombre comenzó su carrera naval dentro de la WSL en el año **1874** y fue escalando posiciones ,sirviendo en varios buques como ser el “Celtic” , “Teutonic” , el “Oceanic” y el “Georgic”. Bartlett consiguió su **Master Certificate** (Certificado de Maestro) en el año 1903 .Como “Master”, comandó los barcos “Germanic” y “Cedric” y, por un breve período, el “Republic” .
Debemos puntualizar que el capitán Bartlett tuvo contínuos roces con la administración de la White Star Line a causa de su excesivo interés en la seguridad, por sobre la velocidad .
Cabe acotar que el “Britannic” fue equipado (de modo de cumplir con su función como **barco hospital**) con **2034** camarotes y **1035** camillas para los heridos .El “staff” a bordo se componía de **52** oficiales , **101** enfermeras, **336**

asistentes (vendrían también a ser una mezcla entre “ayudantes” y los actuales “practicantes”), más una tripulación de **675** hombres y mujeres .
Cabe mencionar que las siglas **HMHS** en idioma inglés, son las abreviaturas de las palabras : **“ His Majesty’s Hospital Ship”**, que en idioma español significa : **“Barco Hospital de Su Majestad”**.
Veamos los itinerarios que en sus viajes cumplió el HMHS “Britannic” en las rutas marítimas, en el transcurso de esos fatídicos años de guerra.
El día **23 de Diciembre del año 1915** el buque hospital “Britannic” partió desde el puerto de Liverpool para su viaje inaugural, el **primero** de varios, siendo comisionado en la zona de **Mudros**, isla de **Lemnos** ,en el **Mar Egeo** (situado éste último entre los territorios de Turquía y Grecia). Luego, fue comisionado a unirse en la zona de los **Dardanelos** (el Estrecho del mismo nombre donde se libro durante meses las trágicas batallas entre las Fuerzas Expedicionarias Aliadas y el ejército Turco, luego del desembarco que impulsó Winston Churchill), junto con los otros mastodontes marinos, el **“Mauritania”**, el **“Aquitania”** y el **“Olympic”** , requisados para estas funciones por las autoridades navales inglesas .

Más tarde, a estos buques, se les unió el **“Statendam”**, lo que hizo que los cinco (5) barcos fueran capaces de transportar unos **17000** enfermos o heridos y en caso de desembarcos u operaciones militares, unos **33000** hombres .
A causa de su tamaño, los buques que hemos mencionado anteriormente, debían anclar en aguas muy profundas y contar con unos ocho (8) pequeños barcos para proceder al transporte de los heridos y enfermos desde los lugares donde se peleaba hasta los barcos que quedaban a la espera, aguas afuera .
Unos días más tarde, el “Britannic” partió para el puerto de **Nápoles**, donde estaba su lugar de aprovisionamiento de carbón, celebrando la Navidad a bordo ,en el transcurso de dicho viaje, y arribando a este puerto italiano el día **28 de Diciembre de 1915** , día de los Santos Inocentes .
Una vez reabastecido con el combustible necesario, volvió a partir desde Nápoles hacia Mudros (Mar Egeo) . Comenzando el año **1916** , un año y

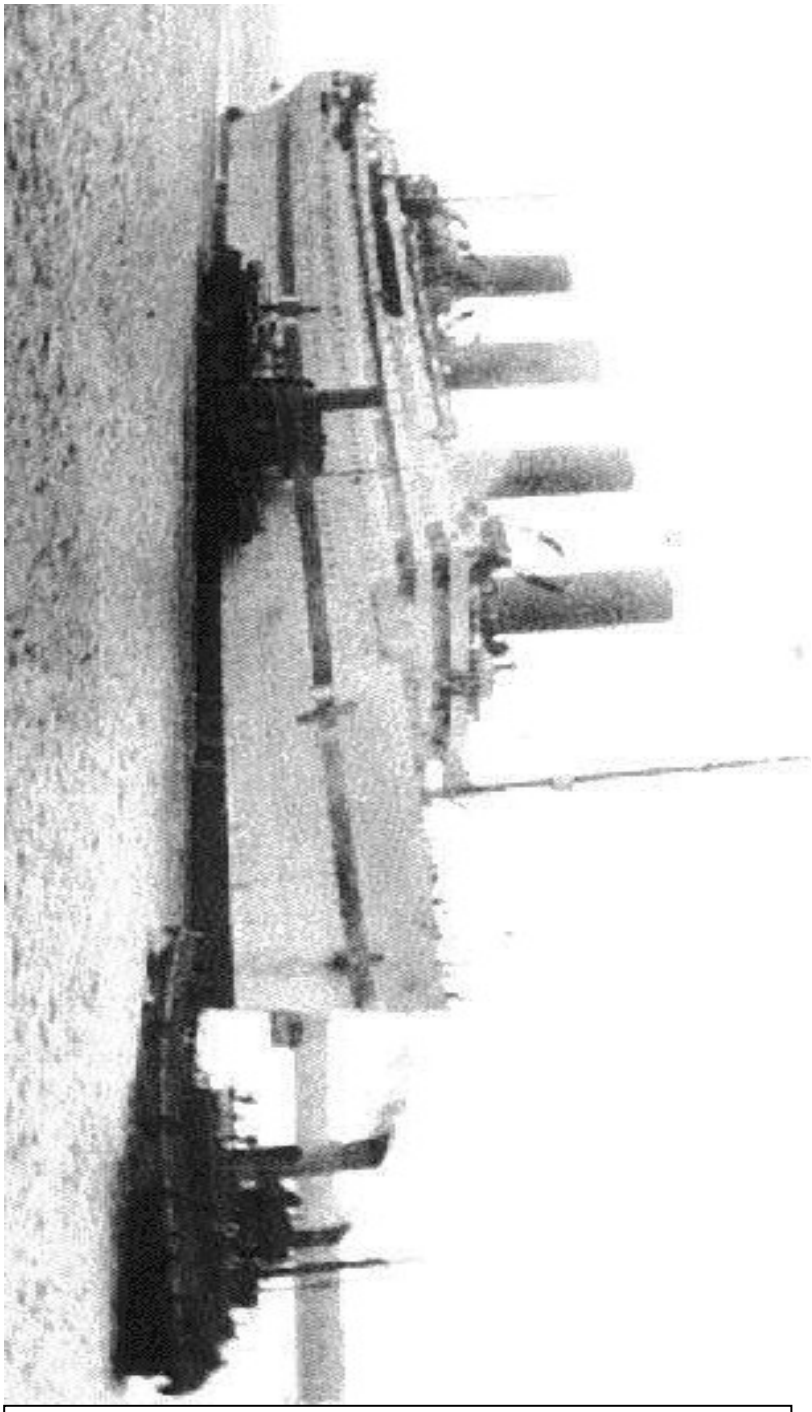

Foto N° 254 : Fotografía del buque HMHS "Britannic" , donde ya se lo puede ver como buque hospital , acompañado por dos remolcadores. Nótense sus cruces pintadas sobre el lado de estribor del barco .-

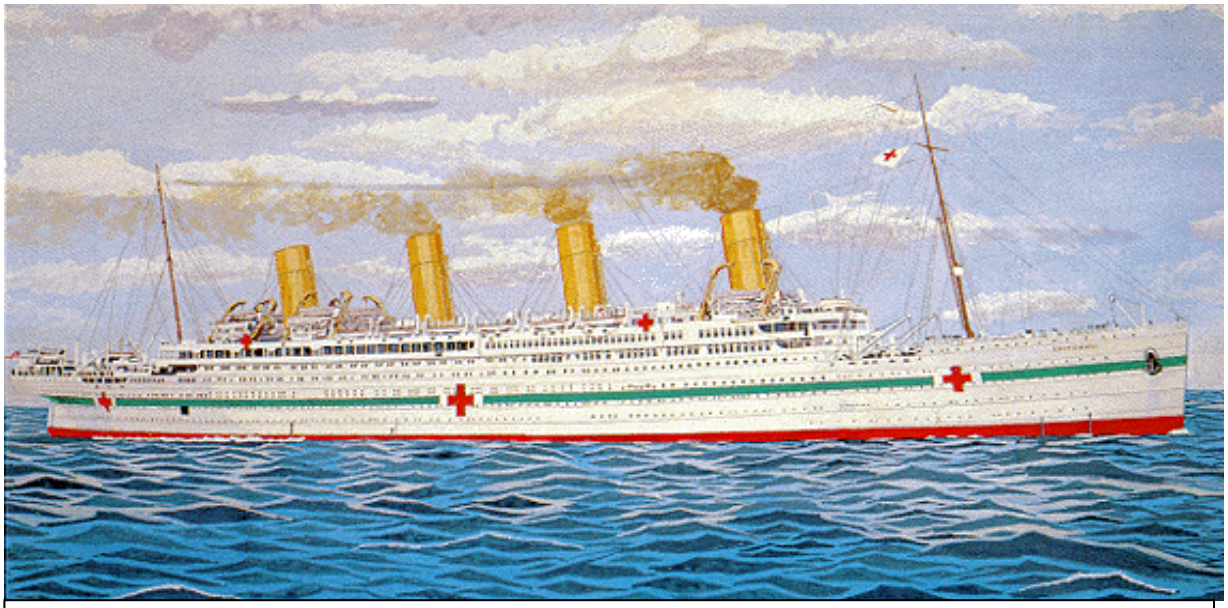

Foto N° 255 : Pintura del HMHS "Britannic" , donde se representa al buque hospital con sus cruces sobre el lado de estribor .-

medio casi del reinado de Marte sobre los campos de la vieja Europa y de varias partes del mundo, el "Britannic" pasó unos días en Mudros recogiendo heridos y enfermos en una cantidad de **3300** militares.
Evidentemente, el dios Marte se cobraba su cuota de bajas....no sólo del lado británico (o aliado , si se quiere, para ser más exacto...) sino del lado de enfrente : el turco. Pero para estos últimos, no había viaje de internación y rehabilitación en un trasatlántico de lujo .....
El "Britannic" retornó al puerto de Southampton (Inglaterra) con fecha **9 de Enero de 1916** ; allí, sus pacientes de a bordo fueron transferidos a trenes acondicionados al efecto del transporte de heridos , a fines de conducirlos a los hospitales de Londres .

El **segundo** viaje de este buque fue más corto, ya que sólo llegó hasta Nápoles ,donde recogió heridos e inmediatamente retornó a Southampton el día **9 de Febrero de 1916**.

El **tercer** viaje transcurrió sin mayores eventualidades, ya que el “Britannic” fue estacionado durante cuatro (4) semanas como hospital flotante, en las afueras de la Isla de Wight .Siguiendo con su servicio, el buque volvió a Belfast, Irlanda del Norte, el día **6 de Junio de 1916**, donde fue relevado del servicio de guerra. Con lo que los directivos de Harland & Wolff comenzaron a redimensionarlo a los efectos de destinarlo nuevamente al servicio comercial, pero el trabajo efectuado con esta finalidad fue detenido cuando nuevamente el Almirantazgo Británico lo convocó al servicio militar, trasladándose al puerto de Southampton el día **28 de Agosto de 1916**.

El **cuarto** viaje del **HMHS “Britannic”** comenzó el día **24 de Septiembre de 1916**, llevando a bordo a los integrantes del **Voluntary Aid Detachment** (Destacamento de Ayuda Voluntaria, en español).Estos miembros de la **VAD** serían transbordados en las cercanías de Mudros. Luego de su reabastecimiento en el puerto de Nápoles (carga de carbón), el barco llegó a esta isla del Mar Egeo, donde los miembros del VAD fueron transferidos al buque hospital **“Galeka”**. En este destino, el “Britannic” fue sometido a investigaciòn oficial, ya que se trataba de hallar las causas del envenenamiento por ingestión de comida, que dejó fuera de servicio a varios integrantes del personal de a bordo. Una vez más, el buque retornó a Southampton el día **11 de Octubre de 1916** .

Respecto al **quinto** viaje del HMHS “Britannic” digamos que consistió en cubrir la ruta Southampton - Nápoles - Mudros. El último día de este viaje el barco se encontró bajo la acción de un mar tempestuoso y fuertes tormentas. Pero logró llegar a Southampton y “descargar” algo más de **3000** heridos hacia los trenes hospitales .Cabe mencionar que el **“Aquitania”** también atravesó ese clima marino inhóspito, con la salvedad de sufrir algunos daños, debiendo ser retirado del servicio para proceder a las reparaciones del caso.
A causa de los inconvenientes que se produjeron en el “Aquitania”, el “Britannic” debió hacerse nuevamente a la mar, tan sólo cuatro (4) días después de haber arribado a él. De este modo ,comenzó el **sexto** viaje del HMHS “Britannic” , que a la postre sería el **último**.

El “Britannic” partió del puerto de Southampton el día 1 **Sábado 12 de Noviembre de 1916**.El Viernes 17 de Noviembre de 1916 el buque arribó nuevamente a Nápoles, para el acostumbrado reaprovisionamiento de carbón y de agua. Aunque debía partir el siguiente Domingo, debió suspender la salida, ya que se presentó una violenta tormenta en el mar. Habiendo pasado unos días, cuando se observó una pequeña mejoría en las condiciones del clima, el Capitàn Bartlett decidió levar anclas .El Martes 21 de Noviembre se presentó como ideal para la para la navegación; tal es así que en esa fecha, el “Britannic” se encontraba pasando por el Canal Kea, cerca del punto extremo sur de Attica (Cabo Sounio) y la isla de Kea, hacia afuera del Golfo de Atenas, en el Mar Egeo, navegando a toda velocidad, unos 21 nudos (es decir, unos 39 kms./hr.) .

A pesar del clima bélico que se vivía en esos días, se podía llegar a suponer que los barcos hospitales estaban protegidos por las leyes de la guerra, es decir a salvo de ataques y demás acciones ofensivas. Por ello, se podía ver un panorama casi normal en el barco .Tal es así que en el salón comedor las enfermeras estaban tomando su desayuno , luego de haber asistido a la misa (en horario muy temprano) que había ofrecido el Capellán del buque, el Capellán John Fleming.
Había mucha gente a bordo, como integrante de la tripulación ; entre ellos se encontraban algunas personas de las que hablaremos en otra parte de este Capìtulo; entre ellas se encontraba la enfermera **Violeta Jessop** (una de las enfermeras VAD),de nacionalidad **argentina**. Ella cuenta que estaba arreglando una **“breakfast tray”** (bandeja de desayuno) para una amiga que se encontraba demasiado enferma como para comer en el salón comedor del buque. Alrededor de las **08:12** de la mañana de ese día , una fuerte explosión golpeó al barco. **Violeta** cuenta lo siguiente : ***“Súbitamente, hubo un sordo, apagado estruendo. El “Britannic” tuvo un estremecimiento, un largo y tembloroso estremecimiento, de proa hasta popa, golpeando las escudillas sobre las mesas, rompiéndose cosas hasta que todo se apaciguó, a medida que el buque seguía su camino. Todos nosotros sabíamos que el buque había sido golpeado”***

La reacción en el salón comedor fue inmediata y no se hizo esperar : los doctores y enfermeras corrieron a ocupar sus puestos. Respecto de esto, **Violeta** se mostró un tanto sorprendida por la velocidad que los acontecimientos iban tomando, entre ellos los desplazamientos del personal arriba del barco, pero teniendo en cuenta que durante el transcurso de una guerra la gente está esperando constantemente lo peor (además de la muerte de miles y miles .....¿qué puede ser peor en una guerra? ¿La destrucción?. No: las casas se vuelven a levantar, la gente -- de sus tumbas – no.....) y avizorando el peligro inmediato, especialmente si están bajo uniforme y han experimentado la brutal realidad del frente de batalla ,lo anterior no era raro.
No obstante, no todos reaccionaron de la misma manera. Hacia popa, el poder de la explosión se sintió menos y muchos llegaron a pensar que el buque había colisionado con un pequeño bote .

Violeta supuso inmediatamente que el barco estaba en peligro, aunque según sus propias expresiones, calmadamente ayudó a su amiga a tomar el desayuno, luego la introdujo en un ascensor y posteriormente, al llegar a cubierta, la colocó sobre un bote.

Más tarde, **Violeta Jessop** se dirigió raudamente a su cabina, donde logró reunir algunas cosas, entre ellas una muy importante, el **cepillo de dientes** (estética femenina y practicidad naval....) .Violeta logró subir a un bote salvavidas , pero luego de unos minutos de estar sobre el agua, debió saltar del bote para poder evitar un nuevo accidente. ¿Qué fue lo que ocurrió?. El HMHS “Britannic” continuó moviéndose al mismo tiempo que eran lanzados al agua dos (2) botes salvavidas; y dichas embarcaciones fueron succionadas por las hélices que todavía se encontraban en movimiento. Lamentablemente, este suceso trajo aparejado la mayoría de los decesos que ocurrieron en el hundimiento del “Britannic”, en total **30** muertes. Demás está decir que las hélices destrozaron los botes, y también, a muchos de los que estaban a bordo de ellos....No obstante, Violeta consiguió ser recogida por otro bote salvavidas y así salvar (una vez más...) su vida.
Aquí debo hacer una aclaración : en el extenso prólogo que dá inicio a este trabajo de investigación deslicé una pregunta : la misma consistía en (más o

menos) lo siguiente : “¿Sabía Ud. que esa misma enfermera, de nacionalidad argentina, sobrevivió al naufragio de los dos buques gemelos del RMS “Titanic”?”. Pues aquí he cometido un error : Jessop sobrevivió a **dos naufragios** , a saber : el del **“Titanic”** y el del **“Britannic”** .Pero lo que además sucedió, fue que en uno de los primeros viajes del tercer buque de la WSL de estas características, también fue espectadora y privilegiada observadora de un incidente que el **RMS “Olympic”** habría de protagonizar.....Fue una pequeña confusión, por la cual, desde ya pido disculpas .La cuestión que a todo esto ,**Violeta Jessop**, ya tenía bastante experiencia en esto de los desastres marítimos con la White Star Line y sus buques “gemelos” .De todos modos, si en algún viaje por mar yo observara que en las listas de pasajeros estuviese presente una tal **“V. Jessop”** no me sentiría del todo seguro a bordo del barco que fuere .. . . .
Pero, y siguiendo con el relato, ¿qué había sucedido en realidad?. Aparentemente, el **HMHS “Britannic”** golpeó, en el transcurso de su navegación, una mina (colocada allí por un submarino alemán o por el buque minador turco **“Nusret”**) ; pero también pudo haber sido torpedeado, ya que los informes de la Inteligencia británica indicaban que el sumergible germano **U -73** se encontraba operando en el área. Los historiadores de este tema en particular no se han puesto de acuerdo sobre la naturaleza del artefacto que hundió al HMHS “Britannic” ; además, quedaría una **tercera posibilidad**, que es la de que haya sido una combinación preparada ex-profeso : es decir, una mina submarina dejada allí a los efectos de que colisionase con un buque y rematar a éste con un torpedo. En otras palabras, una simple, efectiva y mortal trampa.

Al momento de la explosión, sobre el puente estaban presentes el capitán **Bartlett**, el Oficial en Jefe **Hume** y el Cuarto Oficial **Mc Tavish**. Evidentemente, la gravedad de la situación era muy clara, y los primeros reportes eran, cuando menos, alarmantes : la explosión ocurrió sobre el lado de estribor entre los mamparos Nº 2 y Nº 3,pero la fuerza de la explosión también daño la puerta de cierre hermético entre el mamparo Nº 1 y la parte de proa. Esto indicaba a las claras que el agua llenaba rápidamente los primeros cuatro (4) compartimentos del HMHS “Britannic”.

Para hacer las cosas peores, el túnel de los fogoneros, que conectaba los cuartos de los mismos (en la proa) con la sala de calderas Nº 6, fue seriamente dañado y el agua comenzó a ingresar en dicha sala (el mamparo estanco--ubicado entre los mamparos Nº 3 y la sala de calderas Nº 6-- se encontraba increíblemente intacto pero su puerta hermética probablemente no).
Bartlett ordenó que se cerraran las puertas herméticas, que se enviara una señal de “desastre” y que la tripulación preparara los botes salvavidas .Sin embargo, las sorpresas destructivas seguían, con el transcurso de los minutos, apareciendo: al mismo tiempo que la dañada puerta de cierre hermético del túnel de los fogoneros, la puerta del cierre hermético entre las salas de calderas Nº 6 y Nº 5 falló en el momento de cerrar (de la manera apropiada) por alguna razón desconocida.
Entonces, a partir de este momento, el agua estaba ingresando hacia la popa dentro de la sala de calderas Nº 5. Aquí se llega el punto en el cual el HMHS “Britannic” arriba al límite estructural. El buque podía mantenerse a flote (aunque sin movimiento) con sus primeros seis (6) compartimentos inundados y tenía cinco (5) compartimentos estancos extendidos hasta la “B” Deck. Obviamente, estas medidas fueron tomadas luego del hundimiento del RMS “Titanic” y se podría decir que el “Britannic” **SÌ** estaba dividido en compartimentos estancos.

Afortunadamente, el siguiente mamparo se convirtió en un elemento crucial, siendo que estaba ubicado entre las calderas Nº 5 y Nº 4 y que, además, su puerta no fue dañada, con lo que pudo garantizar la sobrevivencia del barco, por un cierto tiempo.

Indiquemos que la explosión destruyó el mamparo entre las bodegas Nº 3 y Nº 2, dañó el mamparo cerca de proa, y sobre todas las cosas, el túnel de los fogoneros (en color verde) en la ilustración que podremos observar sobre la explosión que abatió al buque.
Esto canceló el efecto del mamparo entre la bodega Nº 3 y la sala de calderas Nº 6 ,que fue construído en vertical hasta la “B” Deck ,de tal modo de que pudo localizar la inundación .

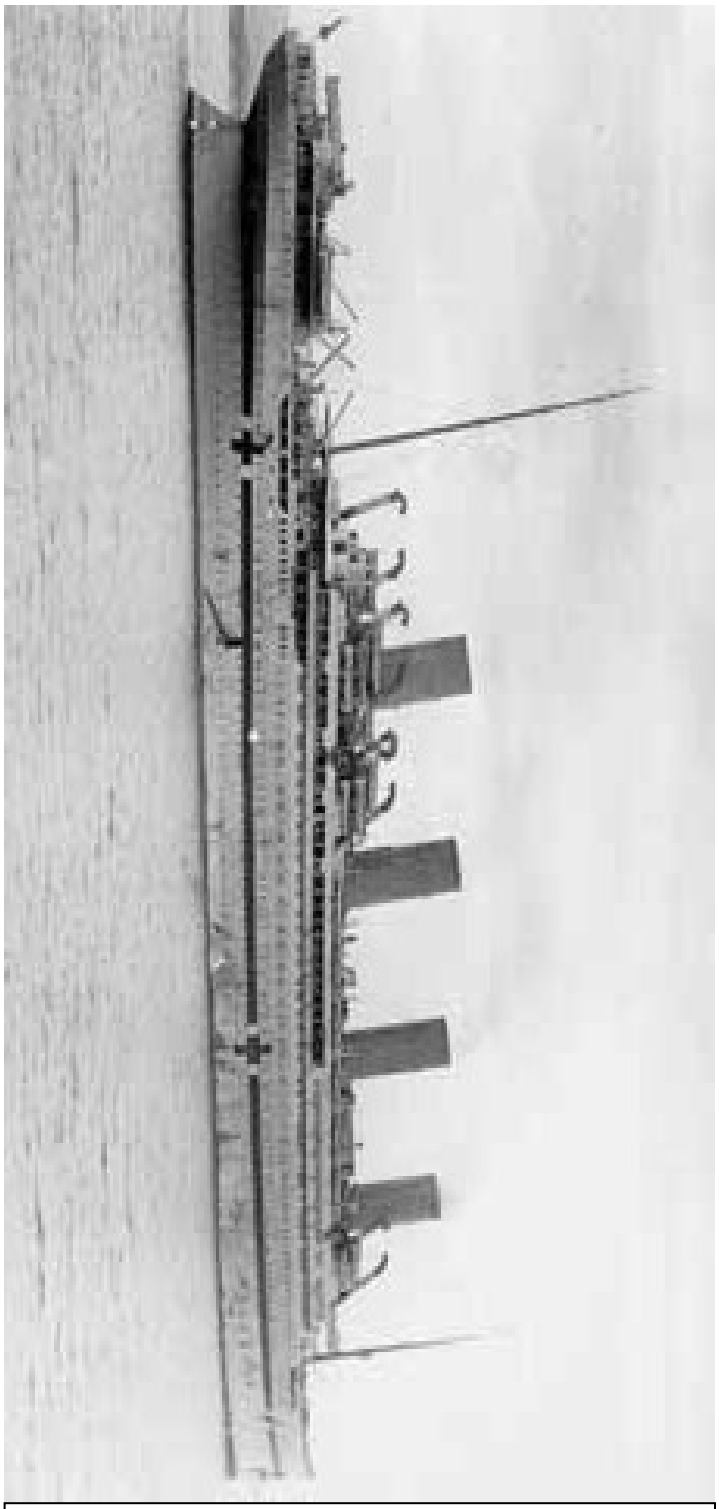

Foto N° 256 : Otra fotografía del HMHS "Britannic": de buque de línea a buque hospital . Tal sería una buena definición de este barco .-

Foto N° 257 : Este es un panfleto de lo que habría de ser el buque "Britannic" de la White Star Line . Su uso estaría centrado en las rutas del Atlántico Norte .Pero la guerra de 1914/18 cambiaría, para siempre , todos esos planes . . . .

Por todo lo anterior, el HMHS "Britannic" se hundió a causa que el agua pasó dentro de la sala de calderas Nº 4 desde las portillas abiertas de las cubiertas más bajas.

Mientras tanto, sobre el puente, el capitán Bartlett estaba tratando de elegir la mejor acción, de manera de poder salvar el buque. Sólo dos (2) minutos después de la explosión, las salas de calderas Nº 5 y Nº 6 debieron ser evacuadas. Dicho de otro modo, en alrededor de diez (10) minutos el HMHS "Britannic" estaba prácticamente en la misma situación en que se encontró el RMS "Titanic" una hora después. Quince (15) minutos luego de la explosión las portillas sobre la "E" Deck estaban bajo el agua ,y lo peor de todo, fueron dejados abiertas por las propias enfermeras, para así poder ventilar las cuadras antes del arribo de los heridos. Este hecho pareciera haber sido el que condenó al "Britannic". El agua ingresó hacia la zona de popa del buque desde el mamparo entre las salas de calderas Nº 5 y Nº 4. El barco desarrolló muy rápidamente un bandeo muy serio hacia el lado de estribor. Pero Bartlett vió, hacia su derecha las costas de Kea , a unas tres (3) millas de allí, e

inmediatamente decidió acometer un desesperado intento por tratar de llevar el buque hasta las costas que había divisado. Pero esto se volvió una tarea sumamente complicada y difícil de realizar ,a causa del efecto combinado del bandeo y del peso del timón. Ahora bien, los sistemas de transmisión no eran capaces de responder adecuadamente pero usando las hélices (dando más potencia a la izquierda) el "Britannic" comenzó a moverse, tratando de girar hacia la izquierda.

Foto N° 258 : Pintura que representa el dramático momento en que el HMHS "Britannic" intenta enfilar hacia las costas de la isla de Kea, en el Mar Egeo , para tratar de salvar la mayor cantidad de personas .´-

Al mismo tiempo que esto sucedía, sobre la cubierta de botes, los miembros de la tripulación se hallaban ya preparando los botes salvavidas. Obviamente, había tensión y miedo, pero no pánico. Las enfermeras fueron agrupadas dentro de los botes salvavidas, haciéndose cargo de esto la *matron* (o directora jefe de las enfermeras) **E. A. Dowse**, que iba supervisando la evacuación de las mencionadas auxiliares de sanidad. El comandante **Harry William Dyke** estaba realizando las disposiciones para la bajada de los botes salvavidas desde los pescantes de popa de la cubierta de botes del lado de estribor, cuando divisó a un grupo de fogoneros que habían tomado un bote sin autorización y no lo permitían llenar a su total capacidad .

Dyke ordenó que se izaran a bordo a algunos de los hombres que ya habían caído al agua .Por el otro lado del buque, se había suscitado una situación de indisciplina cuando un grupo de gente (mayormente miembros de la tripulación y mayordomos) trataban de ocupar los botes salvavidas, pero el Quinto Oficial **G.Fielding** estaba tratando de detenerlos. Fielding intentaba bajar cuidadosamente los botes algunos metros por encima del agua a causa que el "Britannic" todavía se estaba moviendo hacia adelante .
Y es aquí que ocurre el incidente mortal de las hélices (que generalmente estaban bajo la superficie del agua...), cuando un bote salvavidas que fue bajado sin autorización fue llevado por la corriente (o por todo el conjunto de factores que actuaban...) hacia las gigantescas hélices.

Para qué.....

El espectáculo debió haber sido horrible.
Como habíamos ya comentado, Violeta Jessop se demoró al ir a buscar unos efectos personales, luego de asistir a una colega amiga y llegó a la cubierta de botes cuando todas las enfermeras se habían ido.

La enfermera argentina Violeta Jessop, describiría la escena que se le presentó a sus ojos, años más tarde, en el momento en que su bote, el N° 4, era descendido al agua. Violeta relataba así lo que veía : ***"Mis ojos estaban mirando con inesperado horror los restos y los regueros rojos ,sobre todo el agua. El descenso de los botes salvavidas ,colgando a la izquierda, podía ser visto ahora con seres humanos pegándose a ellos, como moscas en papel cazamoscas, sosteniendo la valiosa vida, con un creciente miedo de la muerte cercana que les aguardaba si los dejaban ir ...."***.

"**Hermoso espectáculo**" . . . . .

El bote salvavidas de Jessop no tenía tanta suerte, a pesar de todo .Unos momentos despúes de que su bote tocara el agua, éste se agrupó con los otros botes que ya se encontraban en el mar, que peleaban por liberarse del costado

del HMHS “Britannic”, pero fue conducido rápidamente hacia los propulsores (hélices).A propósito de esto, Violeta escribiría luego : ***“....cada marinero en el grupo de botes circundantes voló en un brinco hacia el mar. Ellos venían chocando desde atrás y todo alrededor mío ,convirtiendo la extensión del mar en un vasto ejército de ratas. Miré alrededor para ver la razón de este éxodo, y, para mi horror, ví a las grandes hélices del “Britannic” revolviendo y desmenuzando todo lo que se encontrara cerca de los marineros, botes y cualquier cosa allí era un remolino horrible”***.

“**Soberbio panorama**” . . . . .

Violeta no podía nadar pero venció su miedo frente al peligro y saltó al agua. Su chaleco salvavidas la condujo nuevamente hacia la superficie, sólo para golpear violentamente su cabeza, por dos veces, contra algo sólido. Se desesperó al encontrar que no podía evadirse. Súbitamente, se tomó de un brazo pero, habiendo oído que la gente que se ahoga retenía su “presa” luego de morir, dejó ir al que parecía su “brazo salvador”. Luego de algunos segundos de agonía ,finalmente alcanzó la superficie. Entonces abrió sus ojos y observó a continuación lo que más tarde relató : ***“ La primera cosa que mis ojos punzantes contemplaron fue una cabeza sobre mí, una cabeza partida y abierta, como una cabeza de oveja servida por el carnicero, los pobres sesos escurridos sobre los hombros de color caqui. Todo alrededor eran escenas de agonía que rompían el corazón, pobres piernas dislocadas, como si algún gigante las hubiera roto en un ataque de furia. Los muertos flotaban ahora pacíficamente, hombres subiendo solamente para bajar nuevamente en el último momento, con una mirada de terrible horror en sus caras”***.

“**Magníficas escenas**” . . . . .Esto es la guerra. . .

Violeta Jessop cerró sus ojos para apartar la escena de su mente mientras trataba de mantener su nariz fuera del agua. Un comentario sobre esto: los chalecos salvavidas usados en esos tiempos no podían aguantar el peso de

la cabeza y esto era, muchas veces, fatal , para la gente que no era consciente de esta limitación o que no podían nadar .
La buena noticia del relato de la enfermera argentina **Violeta Jessop** sobre este tremendo incidente, fue ése, justamente : que lo pudo relatar , a diferencia de otros que , lamentablemente, no tuvieron la misma suerte.....

Como cabría esperar, los últimos momentos de la "vida" del gigante de la WSL, el HMHS "Britannic", no fueron para nada festivos. Pero sigamos con la cronología.
Mientras tanto, la noticia de la masacre llegó al puente de mando. El capitán Bartlett, al ver que el agua ingresaba más rápidamente, debido al movimiento del buque, y que se producía, de esta manera, el riesgo de que el número de víctimas se incrementara, ordenó la detención de las máquinas. También ordenó que se lanzaran los botes salvavidas y a la hora 08:35 A.M. ordenó además que se abandonara el barco. Mientras tanto, el Quinto Oficial **Fielding** se las ingenió para lanzar al agua tres (3) botes salvavidas más, desde la parte de pescantes de popa.
A las 08:45 hs. el bandeo del lado de estribor era tan pronunciado que ya no habían pescantes operables. Los hombres comenzaron, entonces, a arrojar sillas y balsas salvavidas a la gente que se encontraba en el agua. Bartlett escuchó una última explosión y luego caminó por el agua que ya inundaba el puente de mando; a continuación, el capitán nadó hasta un bote desarmable, comenzando a coordinar las tareas de rescate. La misma explosión que Bartlett escuchó fue la señal para los Ingenieros del "Britannic" (comandados por el Jefe de Ingenieros **Robert Fleming**) que como otros tantos marinos , en diferentes barcos que se hundieron, permanecieron en sus puesto hasta el último momento posible. Pudieron escapar ascendiendo por la escalera interior de la chimenea número 4 ,que cumplía las funciones de ventilar la sala de máquinas.

El "Britannic" se balanceó sobre su lado de estribor y las chimeneas comenzaron a inclinarse más y más. Los últimos minutos de agonía tienen en

Violeta Jessop una narradora breve y concisa .Dijo así : ***“ Toda la maquinaria de la cubierta cayó al mar como los juguetes de un niño. Luego el barco se precipitó en una horrible zambullida, su popa levantándose cientos de pies en el aire hasta que con un bramido final, desapareció en las profundidades, el ruido de su partida resonando a través del agua con violencia jamás imaginada”.***

Eran la 09:07 hs. de la mañana del 21 de Noviembre de 1916. Luego de tan sólo 55 minutos de agonía el buque hospital **HMHS “Britannic”** se hundía en el Mar Egeo, dejando tras de sí muerte, destrucción, llanto y tristeza. Otro barco de la White Star Line se iba a pique , tan sólo cuatro (4) años, siete (7) meses y siete (7) días despúes que otro de los gigantes del mar se hundiera en las profundidades marinas.

La crónica histórica nos dirá que el destructor británico **“Scourge”** recibió la llamada de socorro, alrededor de las 08:15 hs. de esa mañana, enviada por el malogrado buque hospital e inmediatamente puso proa al canal Kea, seguido por los remolcadores franceses **“Goliat”** y **“Polifemo”**. Pocos minutos despúes, a las 08:28 hs. el crucero auxiliar **“Heroic”**, que se había encontrado en su curso de navegación durante ese día con el “Britannic”, retornando desde Moundros hasta Salamina, recibió la señal del desastre y revirtió su curso inmediatamente. Este último barco estaba rodeando el Cabo Sounio y se encontraba muy cerca del lugar de hundimiento del HMHS “Britannic”. Más tarde, el destructor **“Scourge”** requirió la presencia de otro destructor inglés, el **“Foxhound”**, que estaba patrullando el Golfo de Atenas.

Lo que los sobrevivientes cuentan sobre este tremendo drama en el mar, es algo que hasta se lo podría calificar de “irreal” ,y tiene que ver con las condiciones del clima. Lo de “irreal” viene porque al lado del terrible momento que los sobrevivientes estaban pasando, las condiciones del tiempo eran excelentes, casi una burla para tanto sufrimiento : el mar estaba calmo y el sol brillaba intensamente en el cielo. De todos modos, los que se hallaban en el agua esperando el rescate tenían cosas en mente más urgentes como para ocuparse de estas otras.

Es así que la tripulación había logrado hacer lo posible como para que en la superficie del mar se dispusieran de 35 botes salvavidas de los 58 posibles en menos de 50 minutos. Este es un hecho importante, ya que indica que, afortunadamente, una de las “innovaciones” que la WSL incorporó a los buques de su pertenencia había probado ser útil en las tareas de rescate de los cientos de sobrevivientes que se encontraban desparramados por toda el área del hundimiento.

A partir de los primeros momentos las dos lanchas motoras recogieron, de manera rápida, muchos sobrevivientes, siendo elementos (las lanchas) que, obviamente, se desplazaban mucho más rápidamente que las de remos y que eran más fáciles de manejar.

Uno de estos botes motores subió a bordo a la enfermera argentina **Violeta Jessop** que había sufrido una fractura de cráneo y un profundo corte en una de sus piernas. Una vez arriba de la lancha ,Violeta comienza a observar las tareas de rescate de los que están en el mar, víctimas del naufragio. Violeta relata lo siguiente : ***“Varios no respondían. Aquí un pobre cocinero con su delantal todavía puesto, allí un pequeño muchacho marinero. Yo me sentí miserablemente cuando se dio la orden de arrojarlos por la borda nuevamente y mirarlos flotar a la deriva”*** .

Foto N° 259 : Fotografía de los restos del HMHS “Britannic”, en su tumba del Mar Egeo. La tremenda brecha que se halla cerca de la proa, indica el lugar de la explosión .-

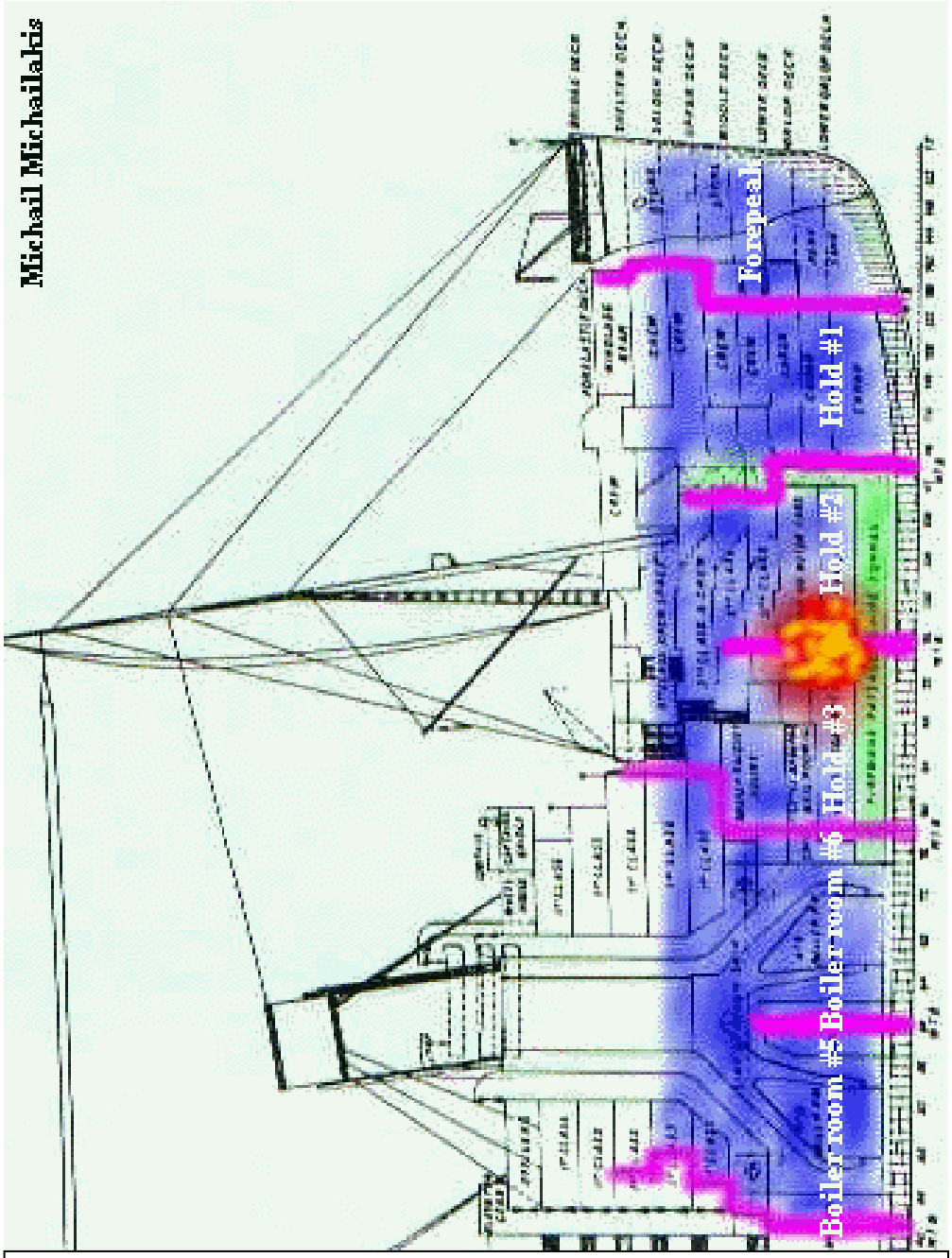

Foto N° 260 : Diagrama (reconstrucción) del buque y del lugar de la explosión , en el "Britannic" .El impacto ocurrió casi exactamente sobre el mamparo ubicado entre las bodegas N° 1 y N° 3 .Cortesía Michail Michailakis . -

Foto N° 261 : Fotografía del Capitán Charles Bartlett , a cargo del buque hospital HMHS "Britannic" ,durante sus viajes entre el Mar Egeo e Inglaterra , en el período de la 1ra.Guerra Mundial .-

Pero hay que ser justos e indicar que los primeros en llegar a la escena del drama fueron los pescadores griegos de la isla de Kea , que con sus barcos **"kaikia"** levantaron muchos de los sobrevivientes .Aunque parezca un detalle anecdótico, el Almirantazgo Británico le abonó al pescador griego Francesco Psilas, la cantidad de **4** libras esterlinas por los servicios prestados durante el rescate de los sobrevivientes del "Britannic".

A las 10:00 hs. de esa mañana el destructor “Scourge” avistó los primeros botes salvavidas, detuvo su andar y recogió los primeros **339** sobrevivientes. El **“Heroic”** había ya arribado a la escena del drama y subió a bordo a otros **494** personas. Otros **150** de los que sobrevivieron al naufragio, había logrado arribar hasta el puerto de San Nicolo donde los doctores y enfermeras del “Britannic” estaban tratando de hacer todo lo posible por los hombres mutilados ,utilizando delantales de cocina y chalecos salvavidas para hacer vendas. Como toda sala de operaciones, tenían un muelle totalmente liso, pero totalmente desprovisto de todo . . . .Los habitantes del lugar ofrecieran toda la ayuda posible a los sobrevivientes y alojaron a muchos de ellos en sus casas mientras esperaban la llegada de los barcos de rescate.
Violeta, quién a esta altura se ha convertido en una espectadora de lujo y de la cual daremos más detalles en su momento, siguió cumpliendo con sus deberes de enfermera, y por tal motivo se aproximó a un herido.
Violeta cuenta así : ***“ Un hombre de edad madura, en un uniforme de las RAMC ,con una hilera de cintas en su pecho, permanecía sin movimiento en el suelo. Parte de su muslo ya no estaba y un pie se había perdido ;el color verde grisáceo de su rostro contrastaba con su atildado físico. Tomé su mano y lo miré .Luego de un largo tiempo ,abrió sus ojos y dijo :--Me estoy muriendo--.Nada parecía desaprobarlo y sin embargo involuntariamente le repliqué: --No, Ud. no va a morir, porque yo he estado rezando para que viva—Ese hombre me dio una hermosa sonrisa .....Aquél hombre vivió y cantó ,para nosotros, hermosas canciones el día de Navidad.”***

Los destructores **“Scourge”** y **“Heroic”** no tenían ya más espacio para otros sobrevivientes y se dirigieron hacia el puerto del Pireo, señalando la presencia de los demás sobrevivientes en el puerto de San Nicolo. Afortunadamente, el **“Foxhound”** arribó al lugar de los hechos a eso de las 11:45 hs. y se puso inmediatamente a barrer el área en busca de sobrevivientes, para luego anclar en el pequeño puerto de alrededor de las 13:00 hs. para ofrecer asistencia médica y llevar a bordo a los restantes sobrevivientes. A las 14 hs. aproximadamente, llegó al lugar el crucero liviano **“Foresight”** .

El **“Foxhound”** partió para el Pireo alrededor de las 14:15 hs. mientras que el **“Foresight”** permanecía en San Nicolo para proceder a enterrar al Sargento **W. Sharpe** que falleció a causa de sus heridas. Las muertes, aunque no en una gran escala, se seguían sumando: se produjeron dos decesos a bordo del **“Heroic”** y uno más a bordo del remolcador francés **“Goliat”**, obviamente a causa de las tremendas heridas recibidas en el naufragio. La última muerte ocurrió en el Hospital Ruso del puerto del Pireo. Cabe acotar que estos cuatro muertos fueron enterrados con honores militares en el Cementerio Británico del Pireo.

Como resultado del hundimiento del **HMHS “Britannic”**, se tendrían las cifras de **1036** personas con vida, **30** muertos y de éstos últimos, sólo **5** fueron enterrados. Obviamente, los otros **25** se perdieron en el mar .A todo esto se le debe sumar una cantidad consistente en **24** hombres que fueron heridos severamente. Y aunque, en su época, hubiese parecido un consuelo de tontos, cabe mencionar que el buque hospital no poseía pacientes al momento de su hundimiento: si esto no hubiese sido así, la cifra de muertos seguramente se hubiese incrementado notablemente.
Los sobrevivientes fueron alojados en los buques de guerra que estaban anclados en el puerto del Pireo; éstos navíos estaban imponiendo un embargo, luego del fracaso de los franceses en enajenar el material militar y naval de guerra que la Armada Griega poseía en su haber. A esta pretensión de los franceses, siguió una batalla en los barrios bajos de la ciudad de Atenas, porque ,obviamente, a los griegos no les hizo mucha gracia los deseos de los franceses. No poseo los detalles históricos completos de este hecho : sólo una pequeña referencia histórica. Por lo que pido disculpas por la falta de datos sobre este aspecto del hundimiento del “Britannic” .
Sin embargo, las enfermeras pudieron ser alojadas en el hotel “Actaion”. Aunque el ambiente se presentaba un poco hostil en la Atenas de esos días, algunos oficiales griegos y simpatizantes de la causa Aliada asistieron al entierro de los cuatro muertos del “Britannic”, que ya hemos mencionado.

Foto N° 262 : Fotografía donde se pueden observar a los sobrevivientes del HMHS "Britannic", a bordo de uno de los cruceros británicos que acudieron al socorro de los tripulantes del barco . A muchos de ellos se les puede adivinar una sonrisa : por posar para el fotógrafo . . . . o por salvar la vida .-

Pero también hay otros aspectos referidos al hundimiento del HMHS "Britannic". Y que, justamente, tienen que ver con lo que lo produjo. En realidad, no hay una evidencia contundente de **qué fue exactamente (clase de armamento) lo que hundió al "Britannic"**. El Reporte Oficial de la **Royal Navy** especifica, a pesar de que muchos testimonios indicaban un ataque de torpedo , que : ***" Los efectos de la explosión podrían haberse debido a una mina o a un torpedo. La probabilidad parece ser la de una mina."*** Luego del fin de la 1ra .Guerra Mundial ,surgieron nuevas evidencias

desde los archivos alemanes. Parece ser que alrededor del **28 de Octubre de 1916** se encontraba en el área de Kea el submarino alemán **U –73** ,el cual observó un gran número de buques hospital y un “gran vapor”, pero anuló un ataque de torpedos sobre este barco, al darse cuenta de que se trataba de un buque hospital. Ahora bien, en este caso, ¿se trataba del “Britannic”?.
De todos modos , el comandante del submarino decidió colocar dos barreras de minas a causa que observó que todos los barcos estaban navegando cerca de Kea. Y , justamente, ésta fue la ruta seguida por el “Britannic” el día de su naufragio.
De todos modos, hay un detalle a tener en cuenta: el Almirantazgo Británico todavía no ha desclasificado de sus archivos y permanecen sellados aún, algunos documentos sobre el hundimiento del buque hospital de la WSL. Además, otro “pequeño” detalle : entre la posición del naufragio dada por el Almirantazgo y la posición real del buque hundido, que fuera comprobada por el investigador francés **Jacques Cousteau**, hay una diferencia a tener en cuenta. Lo anteriormente expuesto dió, como era lógico y previsible, a una serie de teorías sobre una conspiración; la más conocida indica que el HMHS “Britannic” transportaba material militar, siendo esto una violación de la Convención de Ginebra .Por ello , el Almirantazgo no deseaba que se develara esta clase de secreto por una expedición de buceo.
En definitiva, **hasta ahora nada se ha encontrado** sobre la verdadera causa del naufragio del HMHS “Britannic” .

Foto N° 263 : Fotografía del sumergible alemán, “U –73” , que fuera el presumible autor del disparo del torpedo que finalmente hundió al HMHS “Britannic” . Sin embargo, no se descarta la intervención de una mina submarina que haya explotado bajo el buque .-

De todos modos, el interés por el destino del HMHS “Britannic” no murió con el buque ; al contrario, se incrementó. A medida que pasaron los años, y en especial, a partir de la década de los años ’70 del siglo XX, se fueron haciendo expediciones al fondo del mar donde estaban ubicados los restos del barco de la WSL. La mejora en los dispositivos náuticos, submarinos, electrónicos y tecnológicos, hizo posible que se pudiera ir hasta dicho lugar de una manera segura , de tal manera de obtener los mejores resultados.
Como habíamos indicado anteriormente, uno de los primeros en ir hasta las afueras de la isla de Kea, en el Mar Egeo, fue el insigne explorador y submarinista **Jacques Cousteau (1910-1997)**, francés de nacimiento. Aunque no poseo los datos de la expedición, por lo poco que he podido averiguar fue todo un éxito ; y aunque no lo pueda traslucir en estas páginas, estoy seguro que me habría sorprendido .... Lo que si puedo indicar que Jacques Cousteau, del cual no seré yo quién haga su presentación en “sociedad”, ya que para ello una historia de trabajo y logros (como así también un sufrimiento muy grande, que fue la pérdida de un hijo en el transcurso de una de sus tantas expediciones) no necesita de introducciones baratas, fue de los primeros en llegar hasta donde reposa el HMHS “Britannic”. En el año **1975** Cousteau dirigió una expedición con base en el **“Calypso”** ,en el mes de Diciembre.
Con fecha **3** del mismo mes descubrió los restos del mencionado barco, pero con un leve y sutil, casi diríamos **insignificante** detalle : el barco no se encontraba en la posición que había especificado el Almirantazgo Británico sino **sólo** unas **6,75 millas marinas** ,es decir unos **12,5 kilómetros** ,desde dónde el Capitán Charles Bartlett indica que el naufragio se produjo. Es decir, entre las posiciones “oficial” y “real” habían nada más que unos **46,5 HMHS “Britannic” de diferencia**, si tenemos en cuenta que el buque medía **269 metros**. Ahora bien, lo antes expuesto se podría encuadrar en dos (2) aspectos lógicos por parte de las esferas oficiales británicas de aquellos días:
1) : No debía ser conveniente que se sepa exactamente donde reposaba el barco ,ya que otros gobiernos extranjeros (pero en especial los alemanes) tendrían acceso a él. Aquí hay que decir que el tiempo les dio la razón, ya que durante la 2da.Guerra Mundial los germanos dispusieron de los sumergibles más desarrollados del mundo .

Y una “visita” por parte de los muchachos submarinistas alemanes de la Kriegsmarine no hubiera sido un acontecimiento agradable para la Royal Navy . . . .

2) : Una de las teorías sobre el hundimiento del barco hospital “Britannic” indicaba que (**posiblemente** y sólo **posiblemente** . . . .) el buque estuviera transportando armas y explosivos, cosa que aunque se negara ,podría haber sido totalmente factible. ¿Porqué? .Muy simple : en el año **1915** el barco inglés **“Lusitania”** fue echado a pique ,cerca de las costas de Irlanda por un submarino alemán .La cuestión es que no hubo una sóla explosión de torpedo, sino **dos explosiones**, pero a consecuencia de las expresiones del capitán del submarino, **que juró haber efectuado un solo disparo de torpedos** y del **tipo de explosión** que los testigos (numerosos) afirman haber sentido, sumado esto a las nuevas expediciones y descubrimientos efectuados al “Lusitania”, que indican que la 2da.explosión se produjo desde **adentro hacia fuera** (detalle crucial),cabe una gran posibilidad que el “Lusitania” haya transportado una gran cantidad de explosivos y armas. Ahora bien, como se sabe, el buque “Lusitania” era un buque de transporte de pasajeros y no un navío militar : el acarrear estos elementos estaba en total contravención con los postulados de la Convención de Ginebra, que Inglaterra firmó. En una de sus cláusulas se prohibía terminantemente el traslado de armas y pertrechos de guerra en buques civiles, o si se quiere, de pasajeros. Quién quiera verificar si lo que digo es cierto, no tiene más que revisar libros y ver documentales –los hay y muy buenos---, y sacar sus propias conclusiones . . . .Por supuesto que todo lo anterior no justificará de ninguna manera el torpedeo de un buque hospital . . .o de cualquier otro.-

Pero ,además, cabría otro aspecto de la cuestión .El capitán Bartlett no era, precisamente, un grumete recién ingresado a las filas de la Armada Británica, sino más bien, un experimentado “lobo de mar”: las había pasado, como cualquier otro capitán que se precie. Con lo que se infiere que hubiese sido sumamente raro que el capitán se haya equivocado al dar la última posición del HMHS “Britannic”.. . . ..De todas maneras, en los cuadernos de bitácora de los destructores que auxiliaron al “Britannic”, deben haber figurado estos

tres datos : la posición del destructor del que se tratase, la hora de la comunicación S.O.S. por parte del “Britannic” y la **posición** del buque hospital en pleno proceso de naufragio. No nos olvidemos que los radiotelegrafistas, los tripulantes y demás no eran ningunos nenes de teta, sino personal experimentado, en el medio de una guerra (es decir, no se podía jugar) y con entrenamiento en caso de desastre.
¿Y entonces?. Recordemos que la WSL no tenía en un altísimo grado de estima al capitán Bartlett, aunque le reconociera sus dotes de mando y experiencia. Asimismo, el convenio del Almirantazgo Británico con la White Star Line indicaba ciertas ventajas para la última en caso que se utilizaran sus buques en el servicio de guerra. Es decir, para hablar en criollo, la WSL y el Almirantazgo inglés eran “carne y uña”. Y si el Almirantazgo contrariaba la posición final del buque que Bartlett indicara, ¿la WSL iba a contradecir al Almirantazgo?. Por cierto que no. . . . . ***“Cosas vederes Sancho, que non crederes.....”***.Recordemos además que el Capitán Bartlett pertenecía a una fuerza armada, que se estaba en tiempos de guerra y que el mismo capitán debía obediencia a toda orden oficial. No sé si me explico. . . . .Y para terminar, no nos olvidemos que, si le damos factibilidad al hecho que el “Britannic” haya transportado pertrechos militares, otro dato a tener en cuenta es que el frente de batalla de los Dardanelos no estaba precisamente en las antípodas de la última posición del buque hospital, sino más bien cerca: es decir, el “Britannic” se encontraba cerca del “teatro de operaciones”, como se diría en nuestros días, aunque exhibiendo una obra más bien trágica.....y no justamente griega. . . . .

Pero sigamos con nuestro derrotero . Por el mismo nos encontraremos con **Kostas Thoctarides**, explorador submarino y prolífico buzo comercial, de origen griego (como su apellido lo indica) que en **Julio** del año **1995**,realizó una inmersión al malogrado buque hospital. La bajada de Kostas sólo duró unos 20 minutos, pero debió ser planificada durante 2 largos años. Sin embargo, Kostas se anotó un poroto, ya que fue el primero en esta clase de eventos que ,como buceador, utilizó técnicas de buceo empleando circuitos abiertos .

Foto N° 264 : El gran oceanógrafo e investigador submarino Jacques Cousteau (1910-1997) , uno de los primeros en el descubrimiento del HMHS "Britannic" .-

Foto N° 265 : El buceador Kostas Thoctarides, uno de los que utilizó circuitos abiertos para la investigación del HMHS "Britannic" , en el año 1995.Todo un precursor. Quizás no se distinga mucho de sus rasgos faciales, pero que estuvo allí,. . . seguro.-

Las expediciones se siguieron sucediendo y entre ellas podemos señalar la que el **Dr. Robert Ballard** ,quién dirigió una misión al HMHS “Britannic” a partir del **29 de Agosto de 1995** hasta el **4 de Septiembre** del mismo año. Esta expedición estuvo principalmente financiada por NOVA/WGBH de Boston , que a partir de esta investigación realizó un documental para la TV, y también por la U.S. Navy , a través del préstamo de un navío de reconocimiento (el “Carolyn Chouest”) , junto con un submarino nuclear , el NR-1 .El HMHS “Britannic” fue filmado desde el NR-1 al mismo tiempo que se usaron ROVs (Remotely Operated Vehicle) –Vehículo Operado Remotamente--.

Esta expedición volvió con películas tomadas desde esta clase de vehículos , mostrando la condición en la que quedó el barco, junto con algunos registros de sonar, mostrando que en general, los restos del naufragio están casi intactos. Además, la expedición a cargo de Ballard pudo ubicar las posiciones de los tubos de las chimeneas, que la expedición de Cousteau no pudo localizar. Sin embargo, el suceso respecto de la toma de fotografías de 35 mm. fue limitado debido a que fue sumamente difícil debido a los peligros que representaba utilizar el submarino y los ROVs cerca del naufragio, por la presencia de enganches con redes de pesca. De todos modos, no fue requerida la presencia de buzos en esta expedición.

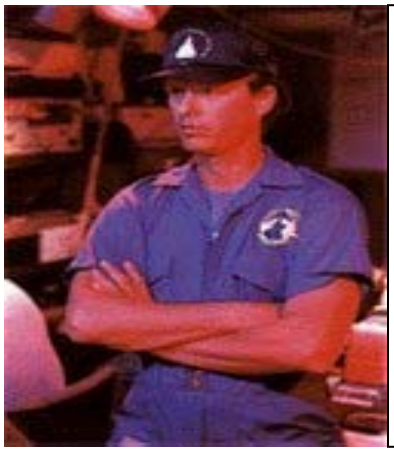

Foto N° 266 : El Dr. Robert Ballard , quién condujo una expedición al HMHS “Britannic”, en Agosto de 1995 .

Foto N° 267 : Fotografía del barco "Carolyn Chouest" , utilizado por el Dr. Ballard y su equipo durante la expedición al HMHS "Britannic" en Agosto de 1995 .-

Foto N° 268 : Fotografía del submarino U.S. Navy "NR-1" cedido por la Armada de los Estados Unidos para efectuar la exploración del HMHS "Britannic" .-

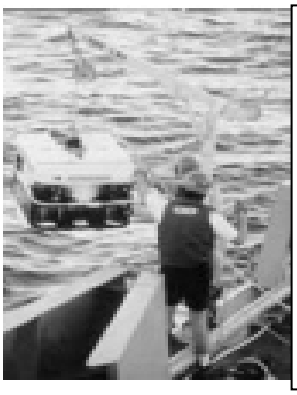

Foto N° 269 : Uno de los ROV (Remotely Operated Vehicles) de la expedición del Dr. Ballard, al momento de ser enviado al agua .-

Otra expedición al HMHS “Britannic” fue dirigida por el buzo **Kevin Gurr** en el año 1997, liderando un equipo internacional de 19 buzos profesionales y un team de apoyo. Desafortunadamente ,esta expedición se vió envuelta en un montón de problemas ,debidos la mayoría de ellos a las adversas condiciones climáticas (vientos muy fuertes, etc.) y no fue sino hasta el día número 11 en que se pudo realizar un buceo hasta el sitio de ubicación de los restos del naufragio. A pesar de estos inconvenientes, la expedición tuvo éxito y se obtuvieron algunas excelentes fotografías junto con algunas películas. Cabe mencionar que los buzos obtuvieron algunas de las primeras fotos de la rotura del casco ,algo que Ballard y su equipo no pudieron lograr, desde las cámaras montadas en los submarinos.

Foto N° 270 : Foto del buzo Kevin Gurr, quién lideró una expedición compuesta por 19 buzos ,para descender hasta el HMHS “Britannic” en el año 1997 .-

Además ,transcurriendo el tiempo encontraremos que en el año **1998** se efectúa otra expedición al “Britannic” ,que muestra la particularidad que fue conformada por buceadores amateurs, con una mujer buceadora. La expedición fue “sponsoreada” por una gran cantidad de empresas relacionadas con la actividad náutica y subacuática, y rindió muy buenos frutos, si de acuerdo a las fotografías que se pudieron obtener se trata. Además, los buzos tuvieron un gesto destacado al incorporar al lecho marino de las cercanías del HMHS “Britannic”, una placa recordatoria de la expedición que en el año 1975 comandó Jacques Cousteau al buque hospital.

La visita al “Britannic” se denominó oficialmente ***“HMHS Britannic 98 Technical Diving Expedition”*** y tengo entendido que fue todo un éxito. Desde ya agradezco que hayan tomado las fotos que ilustrarán estas páginas ,con lo que indico que utilicé el material disponible en la Web sobre esta expedición .

Veamos las siguientes fotos que ilustran el tiempo antes de la caída y lo que se halla actualmente en el barco hospital HMHS “Britannic” .

Foto N° 271 : La placa recordatoria que los buzos de la Expedición Técnica ’98 dejaron en memoria del buzo ,oceanógrafo y explorador submarino Jacques Ives Cousteau .-

Foto N° 272 : Otra de las “alegres” caras de la 1ra.Guerra Mundial: los pacientes a bordo del buque hospital HMHS “Britannic” .Quizás la foto no es muy buena, debido a una contraposición de luces y demás temas de la fotografía, pero alcanza, basta y sobra para apreciar las caras de los soldados al frente de la foto : ellas lo dicen todo ...

Foto N° 273 : Fotografía que muestra las portillas abiertas sobre la "E" Deck .Las mismas fueron dejadas así por las enfermeras que estaban prestando servicio en el buque hospital, de modo de ventilar los compartimentos, en vista de los nuevos heridos que llegarían al barco .-

Foto N° 274 :Fotografía ,aunque un poco difusa, de un par de enfermeras a bordo del buque hospital HMHS "Britannic" .Muchos hombres que debieron pelear en la 1ra.Guerra Mundial les deben a ellas el incansable amor de sus cuidados, la solicitud de su entrega para recuperarlos y la abnegación de sus esfuerzos. Esta es la otra cara de la guerra : los que están detrás. Para estas enfermeras el tratar con piernas amputadas, intestinos destrozados y caras desfiguradas estaba a la orden del día, pero no por lo terrible del espectáculo dejaban de cumplir con su labor .
A pesar de la distancia y de los años transcurridos, de las diferentes costumbres y de las diferentes lenguas, a pesar de los diferentes bandos en lucha, vaya para ellas mi homenaje, siempre que yo recuerdo que también ,alguna vez, pasé por un hospital . . .

Foto N° 275 : Como salido de la noche tenebrosa, asoma para traer a la memoria su recuerdo: una de las hélices del HMHS "Britannic" asoma una de sus palas. Esta fotografía submarina, una de las mejores que alguna vez se haya obtenido en las expediciones al hundido buque hospital , fue obtenida por el grupo de buzos amateurs de la Expedición HMHS "Britannic" '98 (Technical Diving Expedition) .-

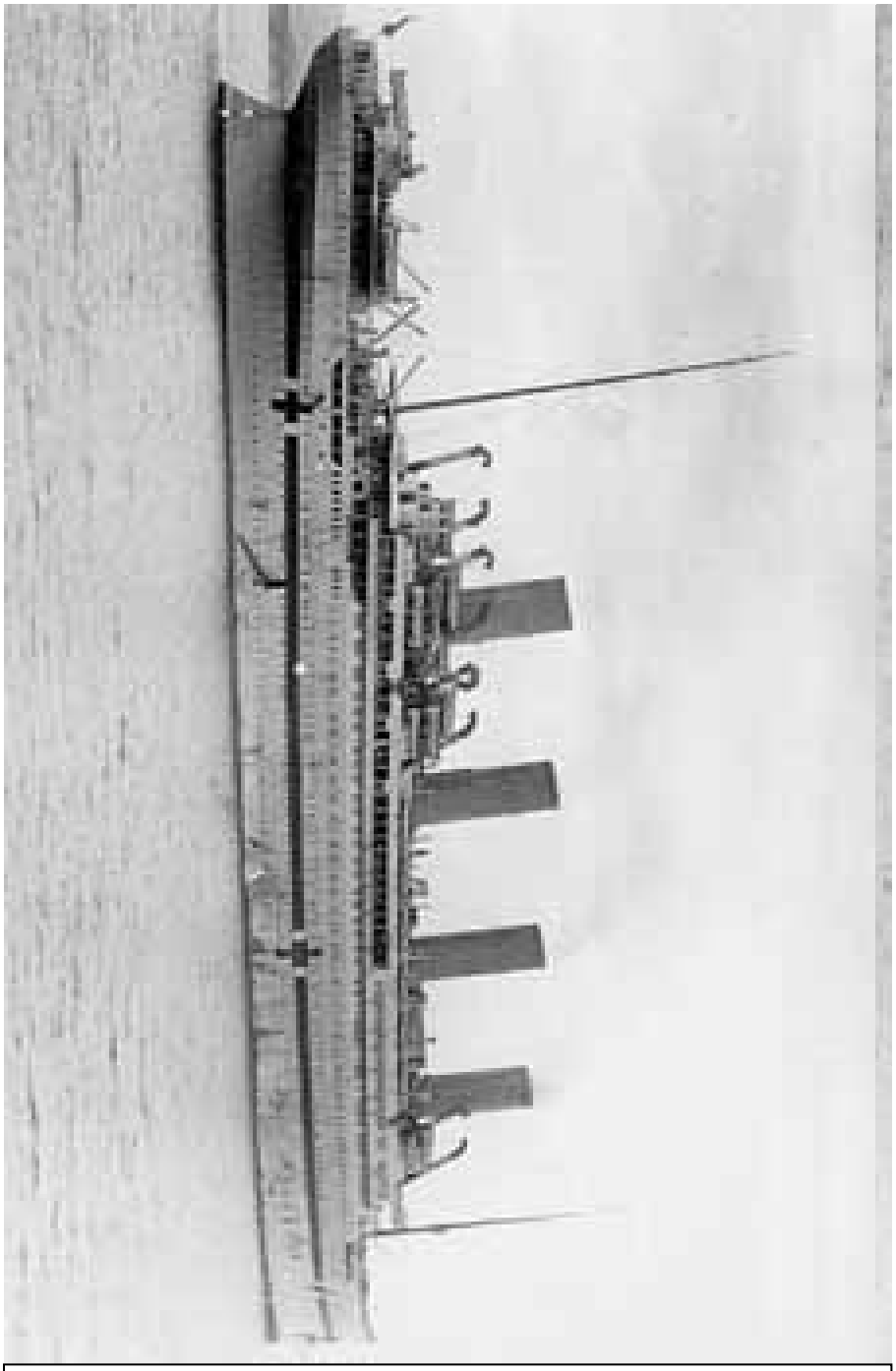

Foto N° 276 : Fotografía del HMHS "Britannic" , tomada el día 3 de Octubre de 1916 , en las cercanías de la isla de Mudros . Poco tiempo despúes , el día 21 de Noviembre del mismo año, sobrevendría la tragedia . Esta foto pertenece al National Maritime Museum (Inglaterra) .-

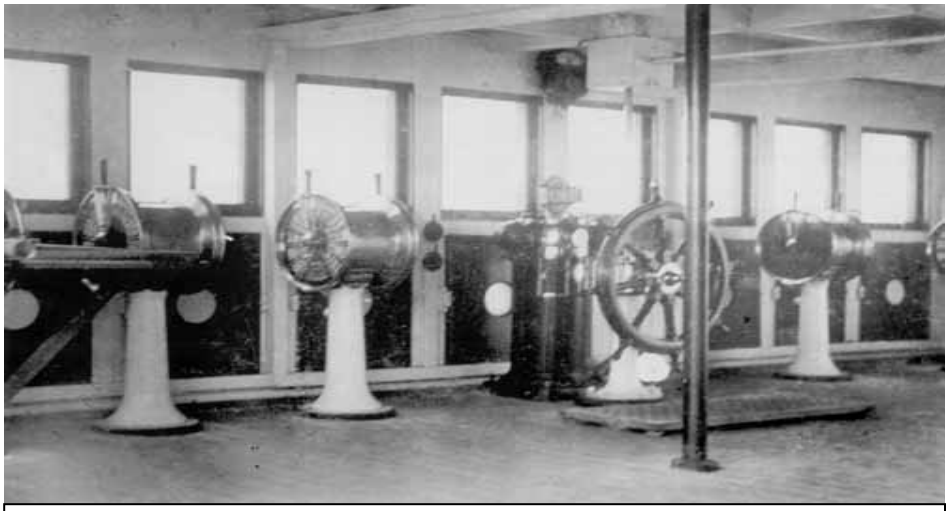

Foto N° 277 : El puente principal del buque hospital . Se ven los 4 telégrafos y la plataforma del timón . No se han hallado restos del compás binocular y con el paso del tiempo , la rueda de madera se pudrió .-

Foto N° 278 : Fotografía de las baldosas y de la base del telemotor, como se conservan en el HMHS "Britannic" .-

Foto N° 279 : Fotografía del puesto de vigía del palo de trinquete del HMHS "Britannic" , donde se puede observar la puerta de entrada desde la escalera interna. Un detalle : no se tiene a la vista la campana que se añadía a este puesto de observación .-

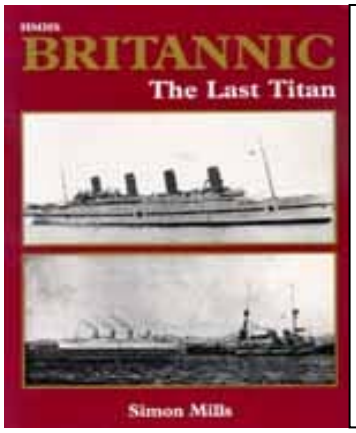

Foto N° 280 : Fotografía de la portada del libro "HMHS Britannic : El Último Titán", escrito por Simon Mills . Para quiénes deseen profundizar en los aspectos concernientes al buque hospital , he aquí un excelente libro .-

Para dejar un sucinto reporte de los datos técnicos del buque hospital, veamos el siguiente cuadro :

- **Longitud** : 882 pies (269 metros) .-

- **Tonelaje** : 48158 toneladas .-

- **Desplazamiento** :78950 toneladas .-

- **Manga del barco** : 94 pies (31,3 metros) .-

- **Profundidad (barco vacío)** : 64,3 pies (21,4 metros) .-

- **Calado (Cargado)** : 34,7 pies (11,6 metros) .-

- **Número de cubiertas** : Nueve (9) .-

- **Número de mamparos** : Dieciséis (16) .-

- **Motores** : Dos (2) sistemas motores y una (1) turbina .-

- **Número de ejes** : Tres (3) .-

- **Velocidad** : 21 nudos (casi 39 kilómetros por hora) .-

- **Descripción de los sistemas motores** : Motores de triple expansión ,de acción directa e invertidos, más una turbina de baja presión (Parsons) que actuaba sobre el eje central .-

Para terminar con esta pequeña revisión sobre el HMHS “Britannic” me gustaría que la persona que se interese por este tema en particular, me pudiera resolver una duda que mi mente no puede contestar (o quizás sí....).

La persona que haya visto la película **“Titanic”,** de James Cameron (1996) habrá contemplado la escena en la que intervienen los vigías ubicados en el “crow’s nest” o puesto de observación .Pues bien : fue **real**.
Yo pregunto lo siguiente :

1) : ¿Había vigías en el “crow’s nest” del HMHS “Britannic” esa fatídica mañana?. Veamos las dos preguntas subsiguientes ,en el caso que la respuesta hubiera sido positiva o negativa :

a) : Si los había , ¿no pudieron distinguir la sombra de una mina marina (aunque estuviera algunos metros bajo el agua o en superficie) o la trayectoria de un torpedo viniendo hacia el buque hospital? .En ambos casos, es necesario considerar que la altura desde la línea de flotación del barco hasta el puesto de vigía es de unos **21** metros.

b): Si no los había,**¿ porqué no los había?** .No es necesario considerar dos aspectos, pero los podemos refrescar : (I) : El capitán Bartlett era un hombre que sabía **dónde estaba** (en el medio de una guerra), con **quiénes estaba** (una tripulación entrenada) y sabía **con quiénes** se podía encontrar: los submarinos alemanes .(II) ¿Qué órdenes hubo al respecto?.

2) Debe haber una respuesta a todo lo anterior .

Pasemos ahora a ver el otro buque “hermano” o si se quiere ,”gemelo” del HMHS “Britannic” que fuera construído por la White Star Line .Se trata ,en este caso, del **RMS “Olympic”**, del cual trataremos, a los fines descriptivos y técnicos, de ser sucintos y explicativos al mismo tiempo.
Aunque el nombre “Olympic” estaba reservado para el último de los tres barcos de la trilogía , luego de las primeras revisiones de los diseños e ideas sobre la construcción de los gigantes del mar de la White Star Line, se acordó designar con este nombre al primero de los barcos que habrían de salir de los astilleros Harland & Wolff .Como habíamos comentado en ocasión de presentar la primera parte de este capítulo, tanto Lord James Pirrie como Bruce Ismay coincidieron en que el dinero no sería un escollo o inconveniente para concretar la realización del más grande buque que, hasta esos días, haya navegado los mares .Allí y en esos tiempos no había proble-

/--mas de “recortes presupuestarios” . . . .
Como en los otros buques de la línea, es decir, en los dos restantes, también se deberían encontrar, para la comodidad y disfrute del pasajero, una piscina, baños Turcos y un gimnasio. Además, estas finezas tendrían como marco once estilos de decoración, desde el estilo Jacobino hasta el estilo Imperio, que obviamente adornarían las suites de primera clase .También se solicitaría una tarifa adicional para acceder al famoso “A la Cárte Restaurant”, de la misma manera que se hacía en la Hamburg American Line (Hamburgo, Alemania),una de las competidoras externas de la WSL .
Aunque el RMS “Olympic” era un buque diseñado para transportar una multitud de pasajeros, esto es, **1054** correspondientes a la 1ra.clase, **510** asignados a la 2da.clase y **1020** congregados en la 3ra.clase,era.como se lo había pensado, tan espacioso como un palacio flotante y un suceso increíble para aquellos lejanos días.

Comentemos que el RMS “Olympic” fue botado el día **20 de Octubre de 1910** .Además, como hemos visto, su viaje inaugural se realizó el día **31 de Junio del año 1911** ,llevando a bordo a grandes personalidades de la época, entre ellas a nuestro viejo conocido Bruce Ismay , quién desde el barco radiografió a Lord James Pirrie lo siguiente : ***“ El Olympic es una maravilla y ha brindado una satisfacción ilimitada”***. Detalle sugerente : Ismay radió un mensaje desde la sala de Radio (o Sala Marconi) ,es decir, si no comprendió en su totalidad los fundamentos técnicos y físicos de la transmisión por radio, la vió funcionar y en el caso del “Olympic”, fue parte de una transmisión por ese medio. O sea que cuando viajó en el RMS “Titanic” ya sabía cómo era el tema de la radio. .. ..
Sin embargo, el “Olympic” presentaba algunas pequeñas diferencias con respecto al RMS “Titanic”; una de ellas (quizás la más notoria) era que la Promenade Deck (“A”) se hallaba totalmente abierta en el “Olympic” mientras que la que el “Titanic” estaba cubierta con ventanas acordes a la categoría de esta cubierta de 1ra.clase en una longitud aproximada a 1/3 de la correspondiente al total del mencionado espacio. Asimismo, el RMS “Titanic” poseía , en su interior, algunas suites muy lujosas (ver “El Barco de

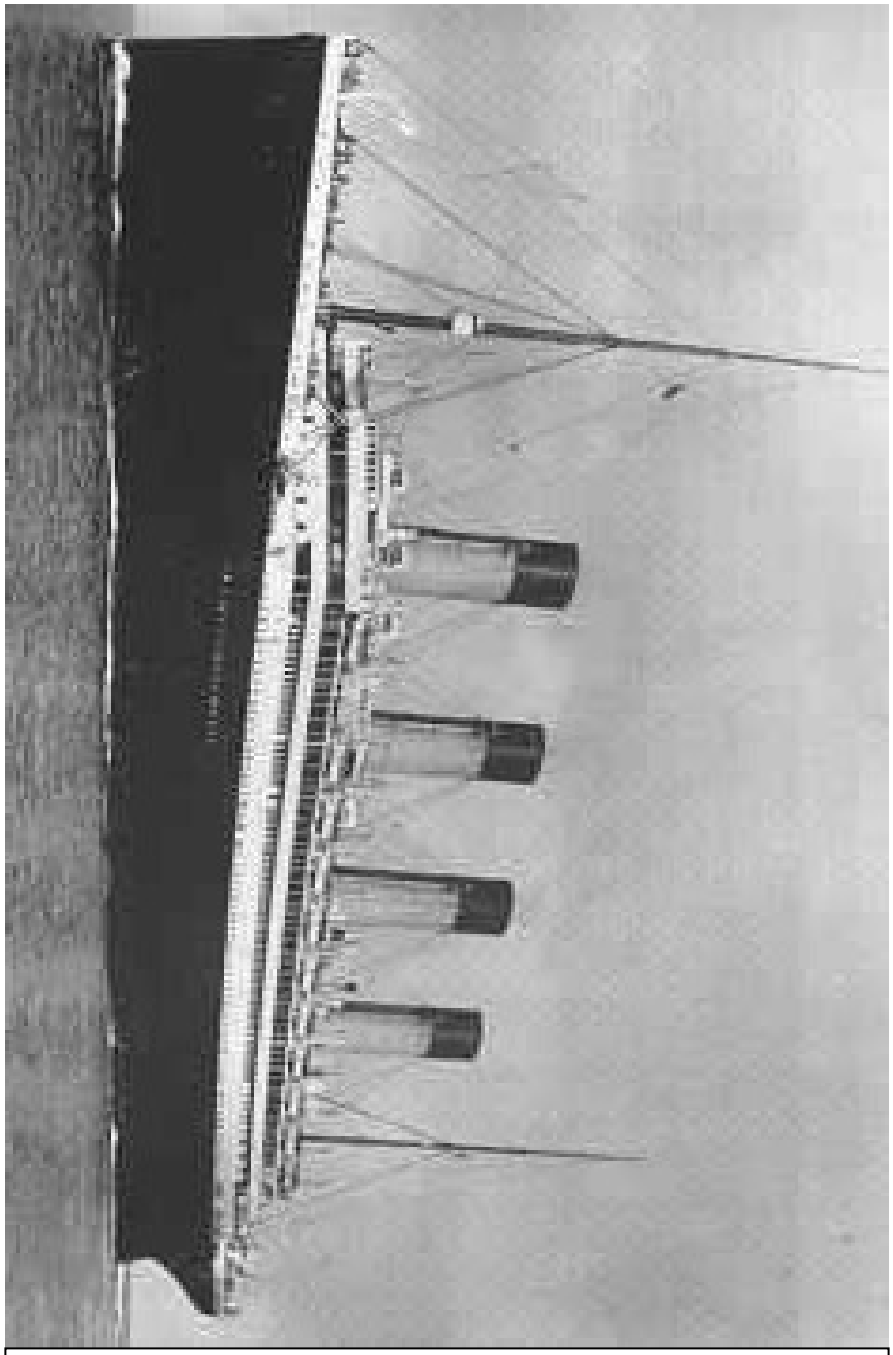

Foto N° 281 : Fotografía del RMS "Olympic" . Como bien pudiera suceder , muchas veces se lo confunde con el otro de los malogrados "hermanos" : el RMS "Titanic" .-

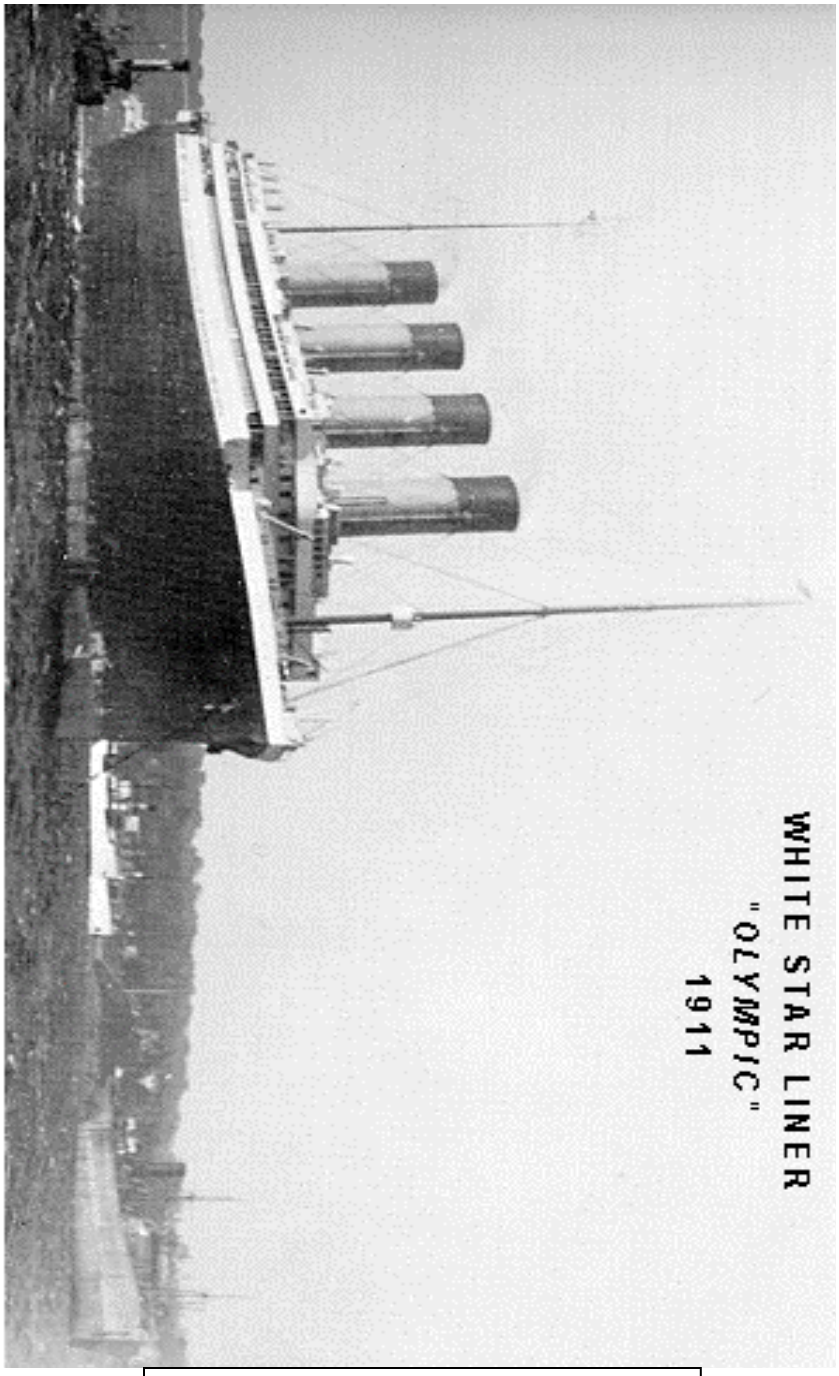

Foto N° 282 : Otra foto del RMS "Olympic", acompañado por un par de remolcadores .-

los Sueños”, de este mismo Capítulo) .

De todos modos , si seguimos siendo totalmente imparciales (como debo serlo . . . .) , justo es reconocer que el primer viaje del RMS “Olympic” fue totalmente exitoso y acorde a lo que se esperaba de este gigante .

Hasta aquí, todo bien .

Pero a partir de acá, una serie de extraños episodios se comienzan a suceder. No digo “extraños” como si fuera una novela de misterio, sino que a la luz de los años y a la vista de los acontecimientos **históricos** ,suenan cuando menos así : **extraños** .Es decir, la definición vía Diccionario nos diría que se entiende por : *“**Extraño** : Raro, singular .Fuera del orden natural o común. No habitual o corriente .”*.Y en definitiva, esto irá pasando a medida que el “Olympic” ,en sus primeros años, realice las travesías que se le hacen cumplir .

En el primer viaje, el inaugural del buque del que estamos hablando, un conocido nuestro (ver “Los Realizadores del Sueño” de este mismo Capítulo) se hace cargo de su comando. Esta persona, según todas las fuentes, un experimentado marino, es el Capitán **Edward John Smith**. Recordemos de paso que Smith se había unido a la White Star Line en **1882**, luego de una amplia carrera en buques de línea y otros. Este marino poseía una cierta reputación en lo que se refiera a navegación de velocidad, es decir, que el buque a su mando rindiese lo máximo de su velocidad, fama que permaneció sin tacha ni mancha hasta el año **1911**. Smith (y acá es necesario hacer una observación) sabía **positivamente bien**, que el navío a su mando, en ese viaje inaugural, era capaz de desarrollar una velocidad de **24 nudos** (cerca de **44,5 kms./hr**) ,algo sorprendente para ese tipo de navío. Con lo que de acuerdo a los tiempos que se tomaron de la salida y la llegada, Smith debió haber hecho avanzar el barco a **esa** velocidad como mínimo, durante una buena parte del trayecto. Como bien debemos recordar, la política de la White Star no consideraba, para sus buques, una imposición del factor **velocidad** sobre el factor **confort**, sino que más bien, se pretendía hallar un

Foto N° 283 : Una foto del RMS "Olympic" llegando a puerto y siendo recibido por el público asistente .Nótense los sombreros, ropas de las damas y los caballeros y como telón de fondo , el gran barco. Otros tiempos . . . .

compromiso entre lo que se podría considerar una buena velocidad de travesía, esto es , 21 o 22 nudos (es decir , de unos 39 kms./hr. a unos 40,7 kms./hr) con un gran standard de confort .No obstante, pareciera que Smith se sintió como un joven con un auto nuevo deportivo. Obviamente, algunos pasajeros de los buques que comandaba Smith tenían conocimiento de este comportamiento por parte del capitán **"Storm"** (Tormenta, en inglés) ,como era el sobrenombre de este hombre y otras personas lo conocían por los comentarios. Finalmente, muchos preferían viajar en los buques que él comandara.....

No obstante, a pesar de su buena estrella, **algo** comienza a fallar en todo este esquema y consiste en que su buena suerte y su criterio comienzan a abandonarlo, de tal modo que el último año y medio de su vida se vé marcado a fuego con el hecho que tuvo que hacer frente a una serie de colisiones marítimas.

La **primera** colisión en la que se vieron involucrados, tanto el capitán **Edward John Smith** y el buque a su mando, el **RMS "Olympic"**, tuvo también como protagonista al crucero ligero británico **HMS "Hawke"**, buque de unas 7350 toneladas, ocurriendo el mencionado incidente el día **20 de Septiembre de 1911** .

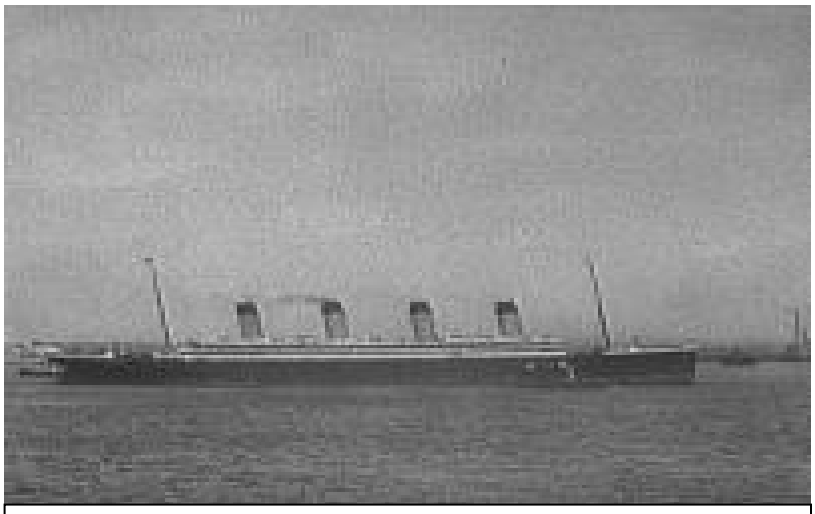

Foto N° 284 : El RMS "Olympic" saliendo de puerto , en uno de sus viajes .-

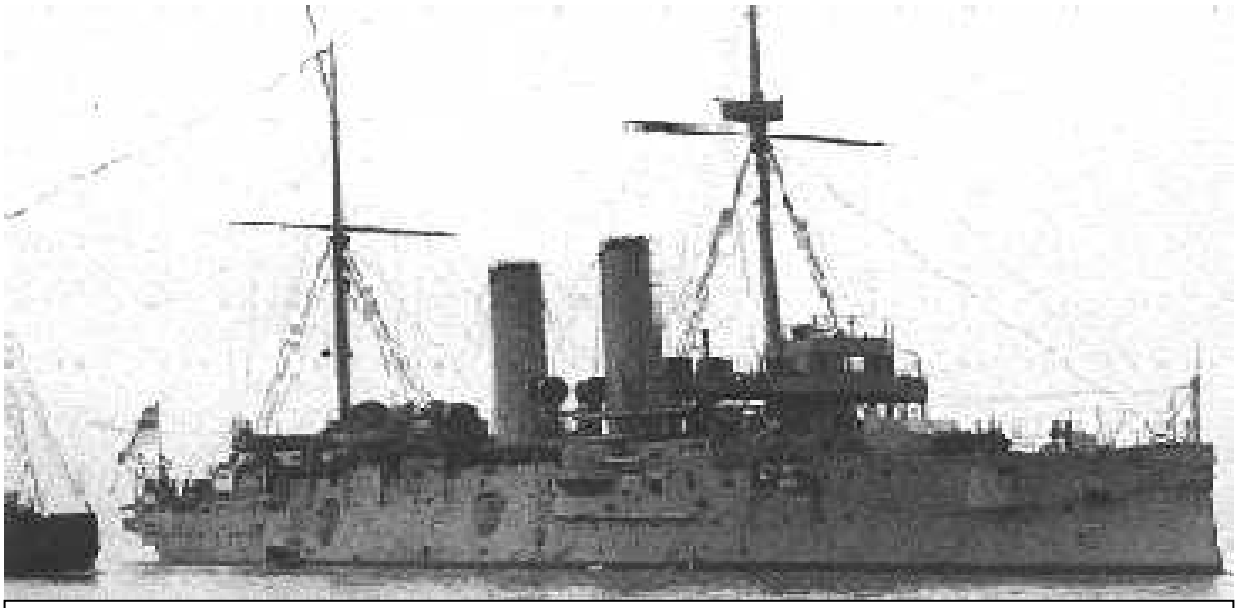

Foto N° 285 : Histórica fotografía que muestra una vista del crucero ligero británico "Hawke", que más tarde colisionara con el buque RMS "Olympic" .-

Según la crónica registrada, ésta nos indicaría que el "Olympic" estaba rodeando un banco (el Bramble Bank) a una velocidad de aproximadamente **19 nudos** (esto sería unos **35,2** kms./hr.) , si se quiere bastante en la entrada a un puerto, cuando se encontró con el crucero antes mencionado, el "Hawke". De acuerdo a los testigos (uno de ellos nuestra ya conocida enfermera **argentina Violeta Jessop**) y a los diarios de la época, los dos buques estaban separados una distancia que debería estar oscilando entre los **100** y los **300** pies, que serían desde **33** hasta los **100** metros .Yo sería un poco más conservador y me jugaría por una distancia término medio, es decir unos **60** metros.

La cuestión es que el crucero "Hawke" fue, de improviso, empujado hacia la mole del RMS "Olympic". Como los intentos por detener al "Hawke" no dieron resultado, debido a lo súbito del arranque y la escasa distancia que lo separaba del "Olympic", éste se lanzó, desafortunadamente, hacia el buque de la WSL, como ya venía, es decir, casi como una lanza, hacia el lado de estribor del "Olympic", causándole serios daños.

Foto N° 286 : Una foto muy buena, considerando los años en que fuera tomada y las condiciones lumínicas, del capitán Edward J. Smith y de parte de la tripulación del RMS "Olympic" .Desde izquierda a derecha : William McMaster Murdoch , Charles A. Bartlett (luego capitán del HMHS "Britannic") , Henry Tingle Wilde y el capitán Smith .-

Indicaremos que, de resultas de la colisión, la proa del "Hawke" fue destrozada ,aunque el "Olympic" no la sacó tan barata, ya que se produjeron dos grandes incisiones ,una de ellas por sobre la línea de flotación y la otra por debajo de la misma. Afortunadamente, en esta ocasión, no se produjeron víctimas y así ,una vez pasado el susto, los dos barcos fueron capaces de soltarse y volver a sus derroteros.

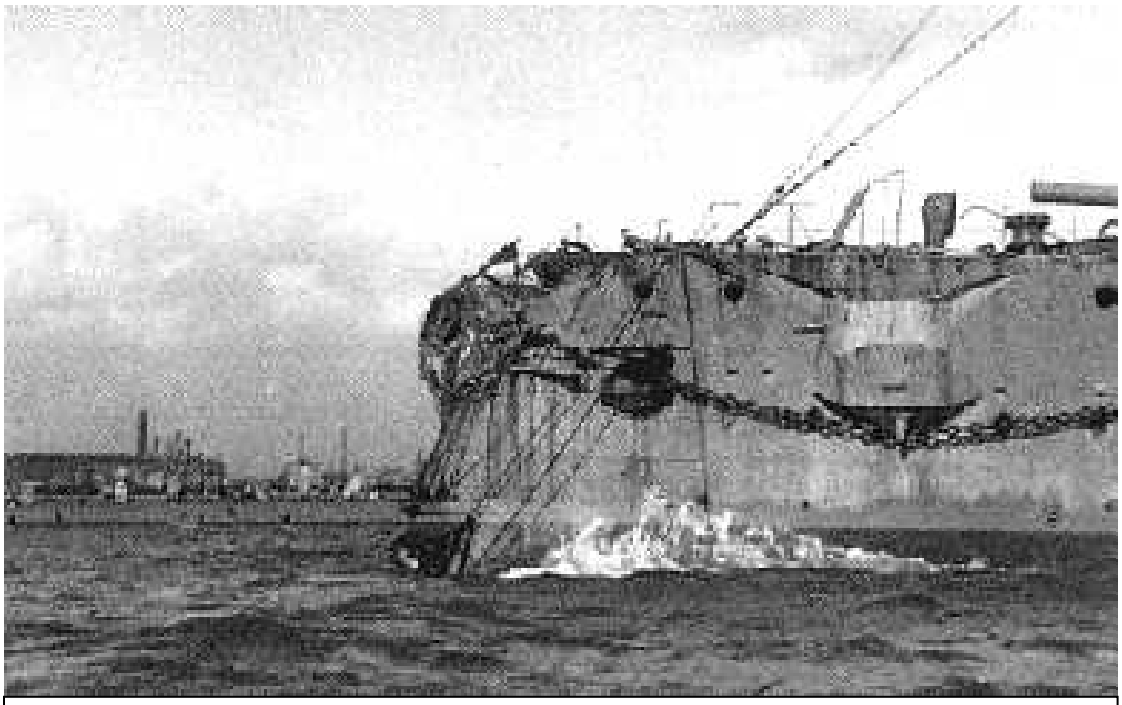

Foto N° 287 : Fotografía de la proa del crucero británico "Hawke" , en la que podemos observar los daños producidos en el mencionado buque a causa del choque con el RMS "Olympic", el día 20 de Septiembre de 1911 .-

Foto N° 288 : Personal de la White Star Line , analizando los daños causados por el choque contra el RMS "Olympic". Recuérdese que el "Hawke" embistió con su proa al lado de estribor del buque de la WSL . Además, hay que considerar que las proas de los buques de guerra de esos días estaban reforzadas interiormente, en el caso de un posible choque con un barco enemigo .-

Y la pregunta entonces sería: ¿Qué fue lo que causó el accidente?. Aparentemente lo que más probablemente haya sucedido es que la gran succión creada por el paso del RMS “Olympic” empujara al desafortunado crucero hacia el costado del buque de la WSL.Y con ello, sobrevendría el choque.

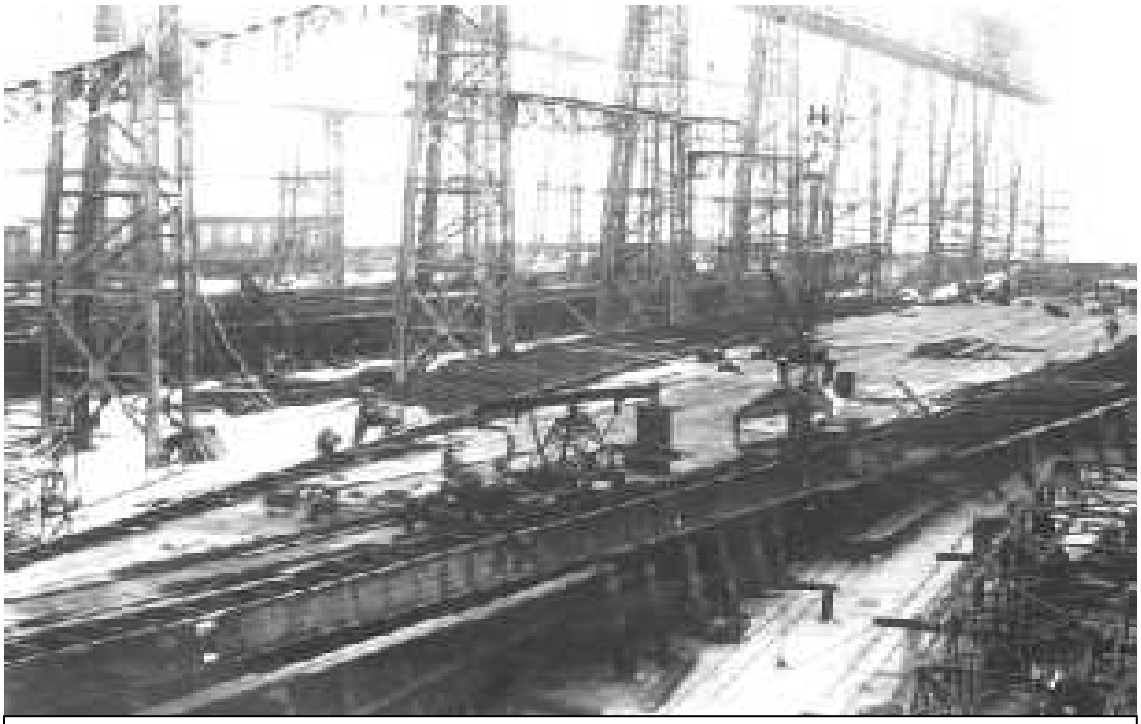

Foto N° 289 : En esta fotografía , los trabajadores de los astilleros Harland & Wolff sellan los topes de los tanques del RMS “Olympic” , dándole de esta forma, un doble casco .-

Obviamente , luego de este choque las autoridades de la WSL creyeron necesario que el “Olympic” fuera ingresado a las gradas de los astilleros Harland & Wolff , a fin de llevar a cabo las reparaciones necesarias. Pero es de hacerse constar que este inconveniente en el “Olympic” y las posteriores reparaciones, retrasaron los trabajos que se estaban , al mismo tiempo, efectuando en el RMS “Titanic”. Luego de un tiempo, el buque mencionado fue reparado y se hizo otra vez a la mar.
Pero aquí se produce la **segunda** colisión del RMS “Olympic” , esta vez con

/--tra los restos de un naufragio en las afueras de las costas de Norteamérica, con el resultado de la rotura de una de las palas de una de sus hélices. De todas maneras el “Olympic” pudo llegar a puerto nuevamente, y luego introducido de nuevo en los astilleros H&W de Belfast, a fin de ser reparado otra vez.
Pero este nuevo arreglo del “Olympic” produciría un nuevo retraso en la construcción del buque de los sueños, pero además dos (2) factores relacionados con este nuevo tropiezo del hermano del “Titanic”. El primero consistió en que el viaje inaugural del “Titanic” fue pospuesto, desde Marzo de 1912 hasta Abril del mismo año, con los perjuicios económicos que conllevó y el segundo, en que el capitán Smith comenzaba a ser mirado de una manera ya no tan afectuosa por parte de las autoridades de la WSL, a pesar que , en los choques, prácticamente no haya tenido responsabilidad alguna. Pero cuando se trata de señalar con el dedo, los humanos estamos mandados a hacer . . . . .

La cuestión es que el RMS “Olympic” pudo sobrevivir a su hermano , el HMHS “Britannic” y a su otro hermano, el RMS “Titanic”. Pero me cabe una pregunta :¿Porqué la WSL encargó el mando del “Titanic” a un hombre que había estado a cargo de un barco gemelo del anterior, habiendo éste padecido dos choques?. ¿Sería porque Smith ya estaba por retirarse luego de una dilatada trayectoria como capitán de los navíos de la WSL ,y con ello la compañía lo quiso premiar?. **¿O porque hubo una deliberada intención de dejar el buque en manos de alguien que no estaba capacitado para navegar un navío de semejantes proporciones, amén de sus antecedentes de uso de la velocidad**?. De todos modos ,es un poco extraño, dada la meticulosidad inglesa, que una vez sometido a análisis, haya sido elegido **Smith** para el comando del barco de los sueños, en vez, por ejemplo, de **Charles Bartlett**, el cual luego fuera asignado al HMHS “Britannic”, quién prefirió siempre la seguridad a la velocidad.
¿O somos tan ingenuos de pensar que la WSL no tenía ,cuando menos ,uno o dos hombres a bordo que se encargaran de informar de los movimientos, actitudes, etc. de los hombres (oficiales, capitán, etc.) que se encargaban de

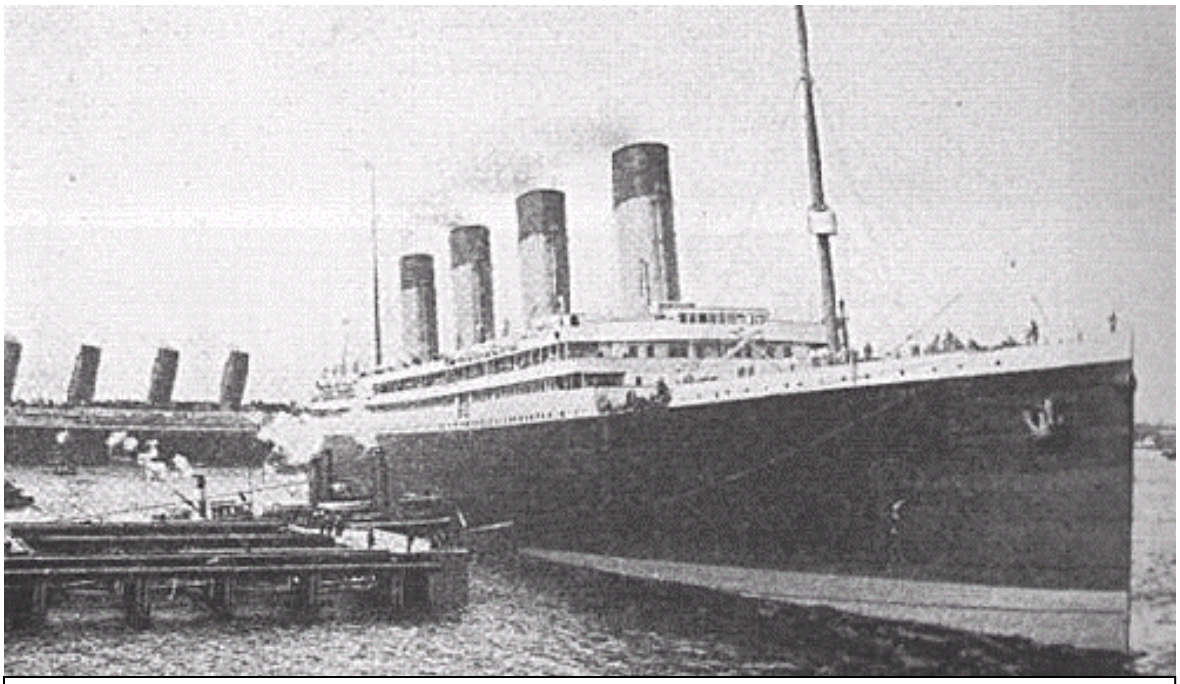

Foto N° 290 : Una foto del RMS "Olympic" , ingresando a puerto , auxiliado por tres remolcadores .Obsérvense el ancla levantada a la derecha de la imagen , los remolcadores que se encuentran semitapados a la izquierda (abajo) y al fondo de la foto, un buque de portentosas dimensiones ,de cuatro chimeneas .-

su comando y demás tareas inherentes a su navegación?. Estoy seguro que cuando Smith, en el viaje inaugural, decidió incrementar la velocidad, **"alguien"** se enteró prácticamente al instante. . . . .

Luego de la tragedia del RMS "Titanic", el "Olympic" fue enviado nuevamente a las gradas, para rediseñar ciertos aspectos del buque, a fin de hacerlo más seguro, es decir, arreglar aquellas fallas que (según la investigación) condujeron al hundimiento. Se le añadió un doble casco, se extendieron los mamparos de su interior, se le redujo un poco la capacidad, aunque siguió siendo espacioso y confortable.
Cabe acotar que, luego de la tragedia del "Titanic", estos grandes barcos, pensados para presentar un standard de seguridad, eran evitados a toda costa, ya sea por los ricos o los pobres .Pero la WSL hubo de esperar a que se apacigue la tormenta desatada por el hundimiento de su emblemático barco,

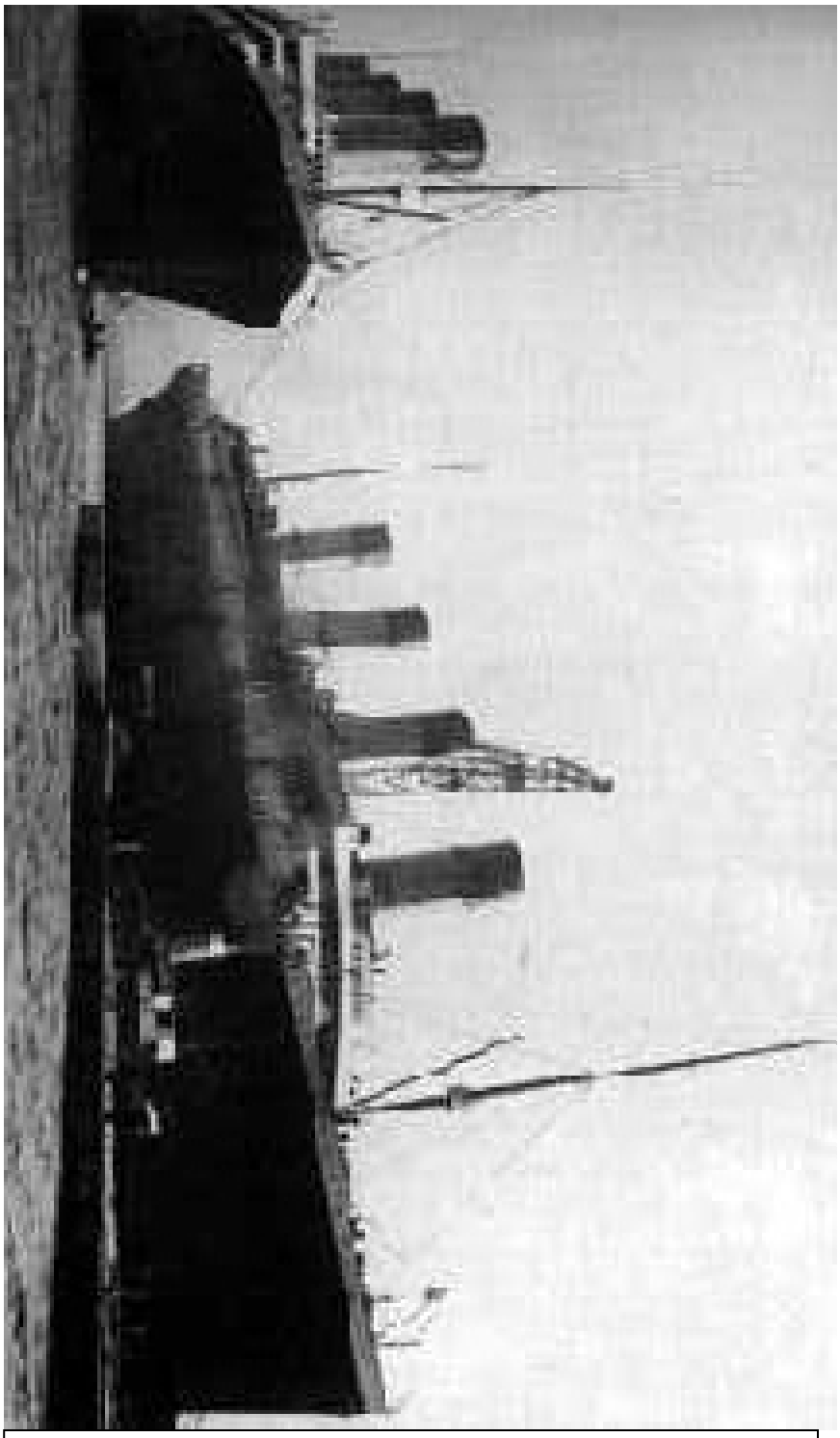

Foto N ° 291 : Fotografía de dos buques inmensos : el RMS "Olympic" y el RMS "Titanic" , ingresando al puerto de Belfast.-

y una vez preparado el “Olympic”, volvió a la carga con la típica campaña de publicidad, diciendo que este buque era **“dos barcos en uno”** y asimismo, que los nuevos mamparos proveerían de **“la mayor seguridad del buque”**. Como para resaltar este aspecto, se añadieron más botes salvavidas y su tonelaje fue aumentado desde 40000 toneladas a casi 46000 ton.
En la primavera (europea) del año **1913** fue totalmente terminado su reajuste y puesto en servicio en las rutas marítimas del Atlántico Norte.

De todos modos, el RMS “Olympic” tiene su historial . Ni bien comenzó la 1ra.Guerra Mundial, debió rescatar a la tripulación del navío ingles (un buque de combate) **HMS “Audacious”**, luego que éste chocara con una mina, cerca de las costas de Irlanda. Sin embargo, ciertos historiadores y militares son sumamente críticos de esta decisión por parte del capitán del “Olympic” , ya que se convirtió , por un buen rato, en un “gran pato sentado” es decir, un blanco al que no se le podía fallar (en el caso de un torpedo) y de este modo, un gran “premio” para cualquier capitán de U-Boot que quisiese hacer “méritos”.
Inmediatamente despúes, el Almirantazgo Británico decidió su incorporación al servicio de guerra y en el año **1915**, fue comisionado como transporte naval. Es así que fue pintado con colores deslumbrantes, en formas geométricas sobre un fondo amarillo : se suponía que esto debía confundir a los capitanes alemanes de los submarinos, los U-Boots, pero esta técnica no se ha podido verificar, o por lo menos, no hay relatos u observaciones del personal alemán que indiquen que la técnica fue efectiva. Procedido a efectuar el camouflage, su misión consistió en llevar tropas al frente de batalla.
Durante la guerra de 1914/18,el “Olympic” sirvió como un buque de transporte de tropas , siendo atacado cuatro (4) veces , por parte de los submarinos alemanes. Sin embargo, se las ingenió para sobrevivir. Tal es así, que el día **12 de Mayo de 1918**, durante su viaje número 22 como transporte, fue atacado por el submarino **“U-103”**.El RMS “Olympic” evitó, por muy poco, ser torpedeado, mediante una acción evasiva y de manera sorpresiva, giró hacia el sumergible (que evidentemente, estaría: o sobre superficie o a muy poca distancia de ella) y a la vieja usanza de los navíos de la Edad Me--

/--dia, lo ¡¡¡¡ espoloneó¡¡¡¡ .A pesar que los daños no aparentaron ser muy grandes, sí lo fueron como para hundirlo ; y así fue : el “U-103” se hundió, dejando de existir ,tanto el sumergible como una parte de la tripulación. El resto de la tripulación pudo escapar y fueron más tarde recogidos por un destructor americano que alcanzó a pasar por el lugar.
El RMS “Olympic” se convirtió, con el paso del tiempo, en el **“Old Reliable”**, esto es ,el “Viejo Confiable”. Durante su servicio, transportó **66000** soldados,**41000** pasajeros civiles y **12000** miembros de un batallón de trabajo (chino) ,quemando un total de **347000** toneladas de carbón y recorriendo **184000** millas, es decir, unos **340770** kilómetros.

Foto N° 292 : Una pintura donde se puede observar al RMS “Olympic” “camuflado” , durante su servicio en la 1ra.Guerra Mundial .-

En el mes de Marzo de **1935** ,debido a una serie de negocios que la WSL no pudo realizar, debido a los nuevos buques que estaban surgiendo, fue anclado en el puerto de Southampton, a la espera de nuevas órdenes . Finalmente fue vendido y desguazado. Luego que fuera despojado de sus ajustes y superestructura en el puerto de Jarrow, sobre el río Tyne (Inglaterra), para ser llevado hasta Inverkeithing (Escocia), el día **19** del mes

de **Septiembre** de **1937 (casi 26** años despúes del choque con el “Hawke) donde su casco fue demolido.

Foto N° 293 : Fotografía tomada al RMS “Olympic”, en la que se lo ve ya sin sus otrora orgullosas chimeneas y sus ajustes externos . Aquí, en esta foto, se lo va remolcando hacia su destino final, en Inverkeithing (Escocia) donde será totalmente desguazado .Triste final para un gigante. . . -

De todos modos, no todo lo que fue parte del RMS “Olympic” ,como ser pinturas e interiores (paneles, etc.), se perdió. Algunas cosas se vendieron y así (digámoslo de este modo . . . .) todavía se pueden admirar.
Es así que algunos “pubs” ingleses ,entre ellos el “White Swan Hotel” en la localidad de Alnwick (Inglaterra) ,presentan algunos relieves en madera de los que ,en su momento, decoraron el majestuoso buque.

Si algún día viaja por Gran Bretaña y entra a un pub, para tomarse una buena “ale” (cerveza negra inglesa), levante la vista : quizás sea el afortunado espectador de alguna pintura sobreviviente del RMS “Olympic” . . .o de algún relieve. Entonces, vuelva su mente y su corazón hacia atrás y sienta lo que pudo haber sido ese tiempo de esplendor . . . .y quizás también de futilidad. Y cosa extraña ¿no? : treinta años despúes del comienzo de toda la historia de los tres grandes barcos, es decir, durante la famosa cena de Bruce Ismay, todo lo que quedaba a “flote” de estos buques eran algunas pinturas y

algunos relieves. Como que desde el vamos estuvieran condenados a desaparecer .Quién lo sabe. . . .

Foto N° 294 : Fotografía de algunos de los relieves y trabajos artesanales en madera que todavía sobreviven al RMS "Olympic" .Extraña aunque sorprendente lección nos deja la Naturaleza : lo que ha sido fabricado por el hombre (hierro y acero) muere, no así lo que provee Madre Natura (la madera) .Además, los objetos (inanimados , por cierto) parecen decir : "Ellos quisieron vencer a nuestra Madre, la Naturaleza. Nosotros vivimos, ellos no ." .-

Hasta aquí hemos tratado (muy suscintamente) el tema de los barcos gemelos del malogrado gigante de los mares y barco de los sueños ,el RMS "Olympic": el HMHS "Britannic" y el RMS "Olympic".
A continuación, y ya ingresando de lleno en los aspectos inherentes al buque "inhundible", veremos un aspecto quizás muchas veces ignorado, pero no por ello, menos real .

En la siguiente parte de este Capítulo, analizaremos las que fueron las varias advertencias sobre el posible naufragio del barco de los sueños. Estos avisos fueron hechos tiempo antes por varias personas, de diferentes países, e incluso mucho antes que se planeara siquiera la construcción de los tres gigantes de los mares. Intentaremos acercarnos a dichas visiones y saber un poco más de las premoniciones de lo que sería el primero, único y último viaje del RMS “Titanic”. Seguiremos utilizando, como hasta ahora, el variado material que se ha podido reunir al respecto más el caudal informativo aportado por Internet. Ingresemos, pues, a este aspecto anunciado de la muerte del gigante de los mares, el RMS “Titanic” .