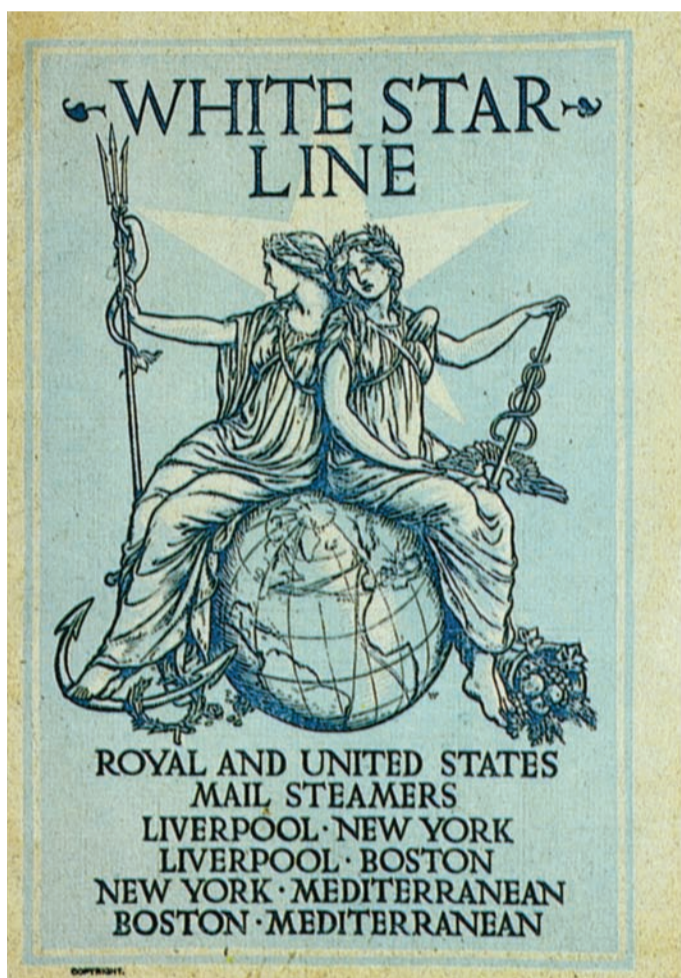


L'ufficio postale del

Titanic



Il ritratto di Oscar Scott Woody, impiegato postale a bordo del Titanic. Fu lui che ebbe cura di salvare le ricevute della posta imbarcata ponendole nel taschino della propria giacca. Il suo corpo fu rinvenuto congelato e recuperato dagli uomini della nave Mackay-Bennett che iniziarono le ricerche il 16 aprile.



Di Benito Carobene

La stesura del progetto richiese un anno intero e, finalmente, i lavori iniziarono: nel dicembre 1908 per l'Olympic e, nel marzo dell'anno successivo, per il Titanic. Durante tutte queste attività si organizzò un'intensa campagna stampa, tanto che i due transatlantici divennero un mito prima ancora del loro varo.

In particolare, ricorderemo che il Titanic era lungo 883 piedi (oltre 269 metri). Lunghezza tale che il porto di New York dovette allungare il suo molo per poterne permettere l'attracco.

La larghezza era di 92 piedi (oltre 28 metri), l'altezza era di 104 piedi (quasi 32 metri) e la stazza superava le 46mila tonnellate. Comunque, per dare un'idea di quanto fosse ambizioso il progetto basti dire che i transatlantici dell'epoca avevano tutti tre fumaioli e, allora, per il Titanic si decise di costruirne quattro.

L'aspetto, però, che apparentemente era stato maggiormente curato era quello della sicurezza. Non solo a bordo erano stati installati i più moderni apparati tecnologici ma, soprattutto, la nave era stata dotata di sedici compartimenti a tenuta stagna che si sarebbero potuti attivare con un solo pulsante elettrico installato nel ponte di comando. Cose, tutte queste, che avevano fatto definire il Titanic "inaffondabile"!

Unica pecca iniziale, forse, fu quella relativa al numero delle lance di salvataggio. Inizialmente ne erano state previste 32; però, per evitare un eccessivo affollamento dei ponti, la White Star Line decise di ridurre il loro numero a venti. E, a causa di ciò, il numero di persone che avrebbero potuto trovare posto su esse risultò, alla fine, decisamente inferiore a quello delle persone che sarebbero state ospitate sul transatlantico.

Il viaggio inaugurale iniziò mercoledì 10 aprile 1912 a mezzogiorno. Porto di partenza fu quello di Southampton. La prima tappa fu Cherbourg, in Francia, per far imbarcare altri passeggeri. Alle 13,30 di giovedì 11 aprile la nave iniziò la traversata dell'Atlantico. A quel punto essa aveva a bordo 2.223 persone, di cui 899 membri dell'equipaggio e 1.324 passeggeri.

Ed è proprio su questi ultimi dati che occorre soffermarsi un attimo. La maggioranza dei passeggeri erano in terza classe (che, comunque, era organizzata molto meglio di quella delle altre navi dell'epoca). Si trattava di 710 persone, quasi tutte emigranti che cercavano fortuna oltre Oceano. In seconda classe c'erano 285 persone e 329 in prima classe. Tra questi ultimi moltissimi erano i ricchissimi che non avevano potuto mancare un avvenimento così importante.

Il tempo era piacevole in quanto quell'inverno era stato particolarmente mite e con temperature superiori alle medie stagionali. Tanto che numerosi iceberg si erano staccati dai ghiacci dell'Artico. La domenica 14 aprile la stazione radio del Titanic aveva ricevuto cinque differenti messaggi relativi all'avvistamento di iceberg. Ma nessuno, a bordo, aveva dato eccessivo peso alla cosa. Neppure il comandante Smith!

Pochi minuti dopo le 23,30 la vedetta Frederick Fleet (che, però, sembra che fosse priva del cannocchiale) iniziò a intravedere un oggetto scuro. E, prima ancora che ci si rendesse conto di cosa stesse per accadere, alle 23,40 avvenne la collisione. L'iceberg si scontrò con il transatlantico colpendolo sulla fiancata di tribordo e aprendo una grossa falla. La nave iniziò a imbarcare acqua e la prua cominciò ad affondare inclinando la nave.

Quello che avvenne nel giro di meno di tre ore è stato ampiamente ricostruito. Si verificarono episodi di autentico eroi-

simo da parte sia di membri dell'equipaggio che di semplici passeggeri. I punti oscuri che restano tutt'ora, però, sono molti. Comunque, non ci sembra questa la sede per analizzare il breve periodo dell'agonia della nave.

Ciò che è certo è che alle 2,20 di lunedì 15 aprile l'inaffondabile Titanic affondò! Le scialuppe erano state calate tutte in mare ma non solo esse erano poche (come abbiamo detto), addirittura alcune si erano allontanate con pochissime persone a bordo. Sulla nave, quindi, erano rimasti ancora in molti. Inoltre molti di coloro che erano scesi in acqua, a causa della bassissima temperatura, non riuscirono a sopravvivere.

Di altre navi in vicinanza non ce n'erano. Forse (ma la cosa non è mai stata chiarita) ce n'era una che non si avvicinò. Sicuramente i soccorsi arrivarono solo la mattina grazie all'intervento della nave Carpathia.

Alla fine, la situazione fu questa: delle 2.223 persone imbarcate sul Titanic ne morirono 1.517 (pari al 68,24%). Di queste, 685 erano membri dell'equipaggio (76,20%) e 832 passeggeri (62,84%). Però, a proposito di questi ultimi è interessante vedere la percentuale dei deceduti divisa per le diverse classi. Fra quelli di prima classe le perdite furono del 39,51%, del 58,25% tra quelli di seconda e, addirittura, del 75,49% tra quelli di terza. Cosa che ha portato molti commentatori ad affermare che, nelle operazioni di salvataggio, si diede la precedenza ai "ricchi" abbandonando al loro destino i "poveri".

L'ufficio postale

A bordo del Titanic esisteva un ufficio postale posto a prua, appena sopra la linea di galleggiamento e a fianco del deposito bagagli di prima classe. In esso lavoravano cinque diversi impiegati: due inglesi e tre americani. Cosa normale in quanto sulle navi postali l'organico era sempre costituito da dipendenti delle Poste delle due nazioni di partenza e di arrivo del viaggio. Gli inglesi erano Jago Smith e J.B. Williamson; gli americani John S. March, William L. Gwinn e Oscar S. Woody.

A proposito di Smith, va osservato che, probabilmente, fu proprio lui la prima persona che, a bordo del Titanic, si rese conto della tragedia che stava per verificarsi. Infatti, a causa della sua ubicazione, l'ufficio postale fu uno dei primi locali ad essere invaso dalle acque. E, nella ricostruzione di ciò che avvenne nei primi momenti successivi all'urto con l'iceberg, si è appurato che, quando ancora non ci si era resi conto della gravità della situazione, fu proprio Jago Smith a salire verso il ponte di comando avvisando che la stanza di smistamento della corrispondenza si stava riempiendo di acqua.

Gli impiegati postali che svolgevano il loro lavoro sui transatlantici erano considerate persone molto fortunate. Essi, infatti, guadagnavano circa mille dollari all'anno (cifra che, per gli standard dell'epoca, rappresentava una piccola fortuna). Durante il loro lavoro potevano viaggiare su navi di lusso, dove mangiavano in una propria sala da pranzo (sul Titanic insieme agli addetti alla stazione radio) e, soprattutto, quando erano a terra in attesa della partenza delle navi, godevano di una speciale indennità.

In particolare, la storia ci ha tramandato alcune notizie particolareggiate sull'americano Woody, nato a Roxboro, Nord Carolina, il 15 aprile 1868. Da notare, a questo proposito, che il giorno del naufragio Woody compiva esattamente 44 anni!

Ad esempio, è stata rintracciata la lettera con la quale egli ricevette l'ordine di salire sul Titanic. Ecco il testo della mis-

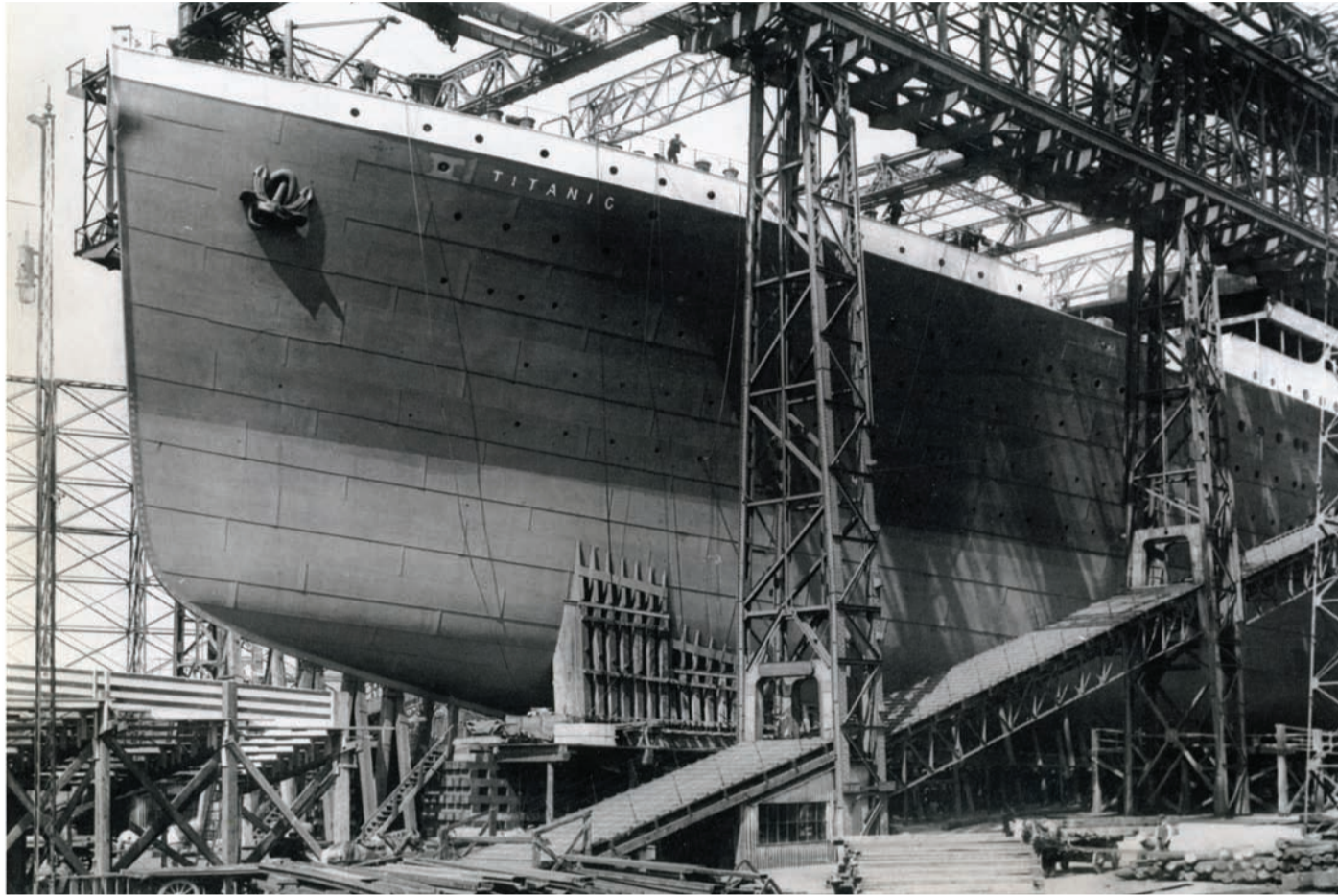
Titanic, un nome che evoca solo situazioni superlative: la nave più grande, la più lussuosa, quella scelta dai più ricchi e più famosi passeggeri e così via. Sul Titanic esiste una letteratura incredibilmente estesa su carta e con migliaia di pagine presenti su Internet. E la cosa, d'altra parte, non deve stupire in quanto quel transatlantico, con la sua tragedia, ha rappresentato veramente un punto di rottura nella storia della navigazione commerciale. Tutto ciò che è successo dopo la sua brevissima esistenza è stato (ed è) differente da ciò che accadeva prima. "Dopo" le navi si costruiscono in modo diverso, le regole per la sicurezza furono cambiate, le radio giocarono un ruolo prima sconosciuto e così via.

Eppure nessuno, nel descrivere il transatlantico, introduce un aggettivo che, sicuramente, lo riguarderebbe moltissimo: postale. Infatti, quasi nessuno sa che la sigla caratteristica del Titanic era Rms, acronimo che sta per "Royal mail ship", cioè "piroscafo postale reale". Ed è proprio questo l'argomento che vorremmo trattare in particolare in questa occasione. Prima, però, sarà opportuno dare qualche altra notizia di carattere generale e, soprattutto, parlare del naufragio.

Il Titanic venne concepito in una tranquilla serata estiva del 1907. J. Bruce Ismay, amministratore delegato della White Star Line, andò a trovare, nella sua lussuosa casa di Londra, Lord James Pirrie, uno dei soci della Harland e Wolff, società che possedeva il famoso cantiere navale di Belfast. Entrambi si allearono in un'aspra battaglia per ottenere il dominio dell'attività, in forte espansione, del trasporto dei passeggeri attraverso l'Atlantico. Principali competitori, in questa lotta, erano la White Star Line e la Cunard Line.

Quella sera si decise di dare vita a un progetto gigantesco. I cantieri avrebbero costruito due navi enormi, seguite da una terza. Nell'idea dei due uomini di affari esse sarebbero state del 50% più grandi delle 30mila tonnellate della Lusitania, il nuovo transatlantico della Cunard. Le maggiori attrattive sarebbero stati il lusso e il comfort, anche se la velocità sarebbe stata eccezionale. Tanto da permettere la traversata dall'Inghilterra a New York in una sola settimana.

Per le prime due navi si scelsero i nomi di Olympic e Titanic.



Il gigantesco scafo del Titanic nei cantieri Harland & Wolff di Belfast prima del varo.

siva datata 1° aprile 1912: "Con la presente le comunico che è stato incaricato di partire da New York quale addetto dell'ufficio postale della nave Kaiser Guglielmo il Grande, in partenza il 2 aprile. Raggiunto Plymouth lei sbarcherà e si recherà a Southampton. Da lì ritornerà a New York lavorando nell'ufficio postale del transatlantico Titanic, in partenza da Southampton il 10 aprile".

Ciò che rende particolarmente interessante il comportamento di Woody, ai fini della nostra analisi, è un altro fatto. Per rendersene conto, però, sarà bene esaminare il lavoro che veniva svolto a bordo dagli impiegati postali. Prima ancora del giorno della partenza, appena imbarcati, essi dovevano esaminare tutti i sacchi di posta e, tra questi, separare quelli che non dovevano essere aperti durante la navigazione. Già questo lavoro impegnò molto i cinque impiegati. Infatti,

il carico complessivo, contenuto in 3.423 sacchi, era di circa sette milioni di pezzi, tra i quali (si pensa) circa 1,6 milioni di raccomandate e di pacchi. Non solo, ma c'erano anche moltissimi vaglia per un totale di circa 150mila dollari. Comunque, isolati i sacchi da non aprire, iniziava un altro lavoro ancora più difficoltoso. Si trattava di prendere gli oggetti di corrispondenza e di dividerli in base alla loro destinazione. Ciò veniva fatto raggruppando le lettere indirizzate nella stessa città. Formato il relativo pacchetto veniva posto sullo stesso un "facing slip".

Termine con il quale si indica una speciale etichetta che doveva riportare: la destinazione, il nome della nave, il timbro dell'ufficio postale della stessa e il nome dell'impiegato che aveva formato quel pacchetto. Elemento, quest'ultimo, che doveva permettere, in caso di errori, di risalire a chi li

aveva commessi.

Woody, evidentemente, nel momento del naufragio, stava eseguendo proprio tale lavoro. Quando abbandonò l'ufficio per cercare di salvarsi, invece di lasciare le etichette preferì mettersele in tasca. Chissà, forse lo fece per poter poi dimostrare che lui il suo compito lo stava svolgendo! Comunque, ciò che è certo è che Woody (come tutti gli altri quattro suoi colleghi) annegò. Però, il suo corpo venne recuperato e, quindi, i "facing slip" furono ritrovati.

Essi, quindi, oggi rappresentano dei rarissimi reperti del naufragio e, in particolare, sono ricercati da tutti coloro che si interessano della storia delle navi postali.

La caccia al relitto del Titanic fu iniziata quasi subito. Però, per moltissimi anni tutti gli sforzi furono vani. Finalmente, il 14 luglio 1986, uno speciale sottomarino appositamente costruito e battezzato Alvin, con tre uomini a bordo, avvistò ciò che restava dal favoloso transatlantico.

A quel punto sorse una lunga serie di problemi. Cosa sarebbe stato giusto fare? Recuperare ciò che era ancora integro o, almeno, non completamente distrutto o lasciare il tutto in fondo al mare?

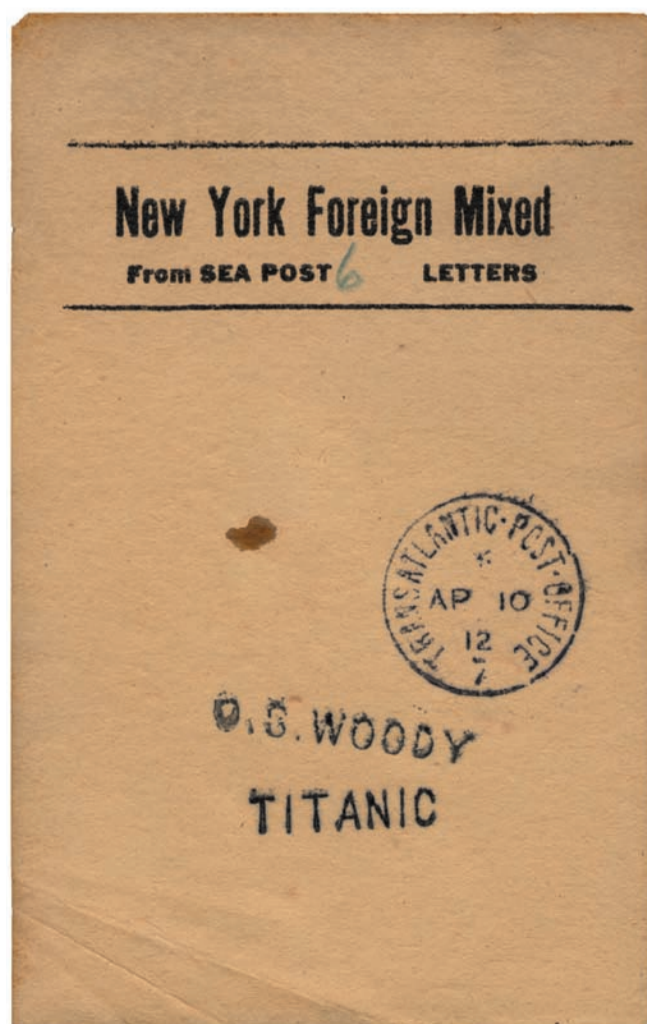
Le discussioni su tale argomento furono (e sono tutt'ora) numerose. C'è, ad esempio, chi sostiene che la zona in cui si trova il relitto dovrebbe essere considerata quasi una specie di "santuario" che, come tale, dovrebbe essere rispettato e, quindi, giudicato intoccabile.

Comunque, per tornare all'argomento che ci interessa, possiamo ricordare che le Poste statunitensi hanno affermato che se mai dovesse essere recuperato qualsiasi oggetto di corrispondenza con un indirizzo ancora leggibile, esso dovrebbe essere consegnato al destinatario o ai suoi eredi.

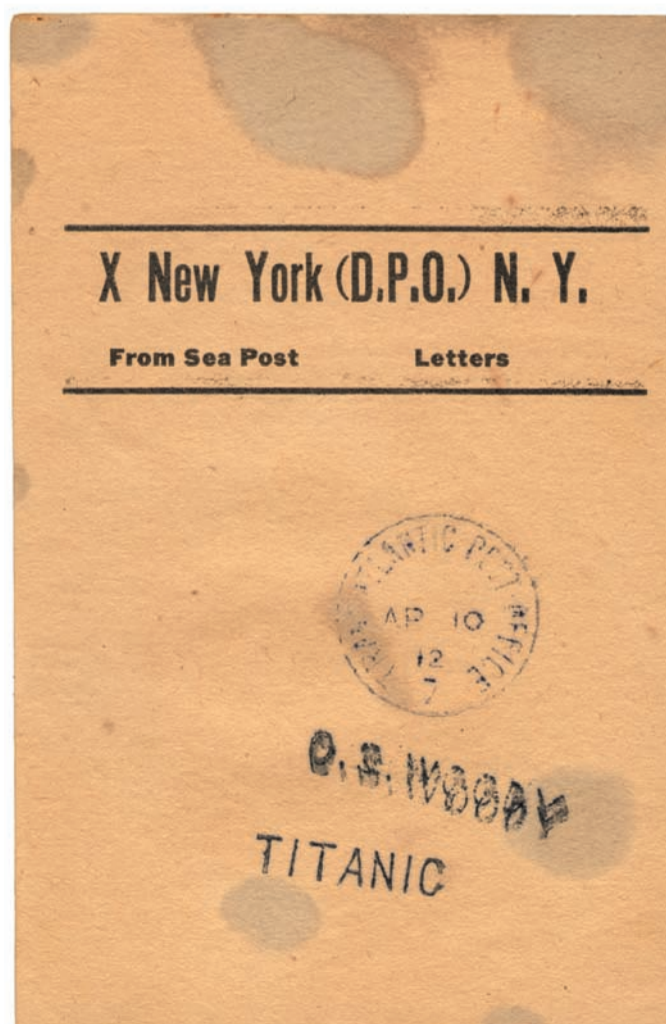
Per terminare, però, ci sono da fare almeno altre due considerazioni. La prima riguarda i sacchi postali. Alcuni di questi sono stati recuperati ed, essendo stati gli stessi ritrovati vuoti, c'è chi pensa che qualcuno possa aver pensato di utilizzarli concretamente.

C'è chi ha calcolato che tre di questi sacchi, opportunamente intrisi di olio, avrebbero potuto sostenere il peso di un uomo permettendogli di galleggiare. E, addirittura, c'è chi sostiene che tutti i sacchi, avvicinati l'uno all'altro, avrebbero costituito quasi una specie di "isola galleggiante" che avrebbe potuto permettere, a tutti coloro che non erano riusciti a salire sulle scialuppe, di salvarsi.

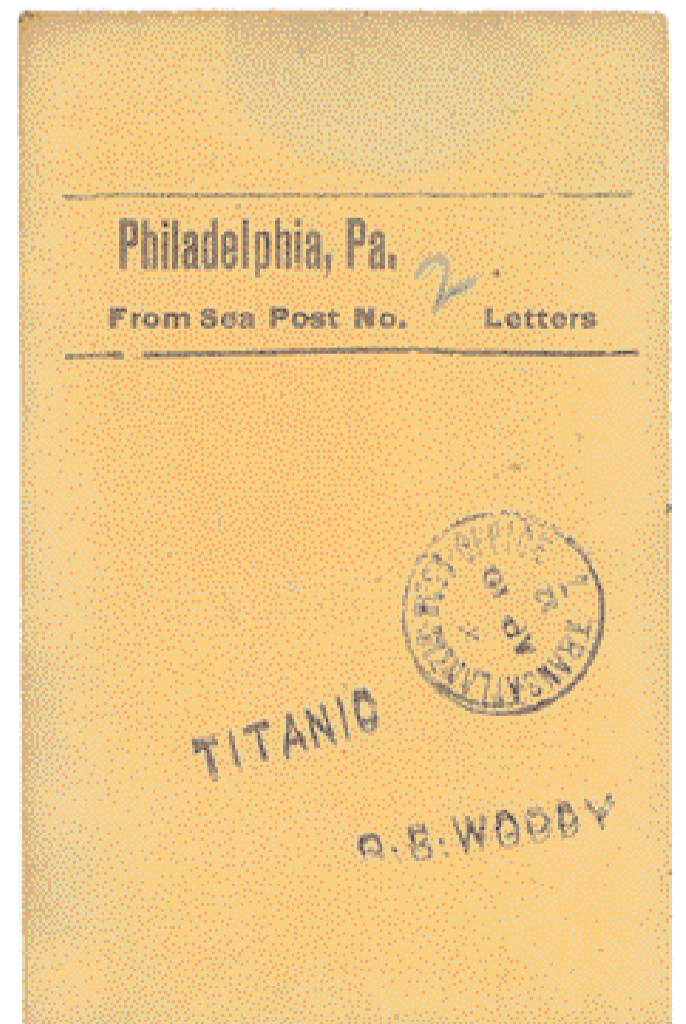
La seconda considerazione riguarda il fatto che le poste statunitensi, subito dopo il naufragio, diffusero la notizia che tutti coloro che aveva inviato dei vaglia scomparsi nel naufragio sarebbero stati rimborsati se avessero potuto documentare i loro diritti. Cosa che, in molti casi, è effettivamente avvenuta.



"Facing slip" per lettere indirizzate alla sezione "Foreign Mixed" Post Office di New York. Timbro circolare a data "Transatlantic Post Office 7/AP 10/12", timbro lineare "O.S. Woody" e "Titanic". Sold by HA Harmers SA, Switzerland Oct. 2003 for Sfr. 10,500.



"Facing slip" per lettere indirizzate alla sezione "X New York" Post Office di New York. Le macchie brune sono dovute a tracce di acqua salata. Sold by HA Harmers SA, Switzerland Oct. 2003 for Sfr. 7.000.



"Facing slip" per lettere indirizzate alla sezione di Philadelphia. Sold by Spink, Dec. 2003 for £ 5,200.