

UN GIGANTE PATOSO

(El abordaje del “Olympic” y el “Hawke”)

Publicado en la Revista General de Marina de Diciembre de 2023

CF (RNA) Luis Jar Torre

“The mark of a great shiphandler is never getting into situations that require great shiphandling”

(Almirante E.J. King, USN)



Trío de ases: a la izquierda el capitán “E.J.” Smith (Commander RNR, RD, TM en plan formal) posando en el alerón de Er del “Olympic”, el mismo punto donde se percataría de la sorprendente “maniobra” del “Hawke”: el portillo abierto de la derecha corresponde casi con seguridad a su despacho. En el centro el práctico George W. Bowyer, un sólido profesional al que, en mi opinión, le tocó un rol de “culpable oficial” más conveniente que convincente. A la derecha el futuro CA William Frederick Blunt, CBE, DSO en el empleo de CN; su traspie con el “Olympic” no le impidió tener una carrera tan intensa como destacada, “sobreviviendo” a varias batallas... ¡y una veintena larga de mandos a flote! (Composición y edición propias con tres fotos de autor desconocido procedentes de titanicofficers.com y el Imperial War Museum)

En 1911 un veterano crucero de la Royal Navy se cruzó en los accesos a Southampton con el mayor buque del mundo, que navegaba al mando del capitán más famoso de Reino Unido y a la voz del “*paramount pilot*” del Solent: según varios testigos cualificados, en pocos minutos el crucero pasó de “buque que cruza” a “buque que alcanza”, para después ser “buque alcanzado” y, finalmente, “buque que embiste” al precipitarse contra su partenaire e incrustarle la proa. Como estaba dotado de un espolón el ruido fue considerable, y el hecho de que su víctima, flamante orgullo de la industria naval británica, estuviera iniciando su quinto viaje trasatlántico con una sobrecarga de

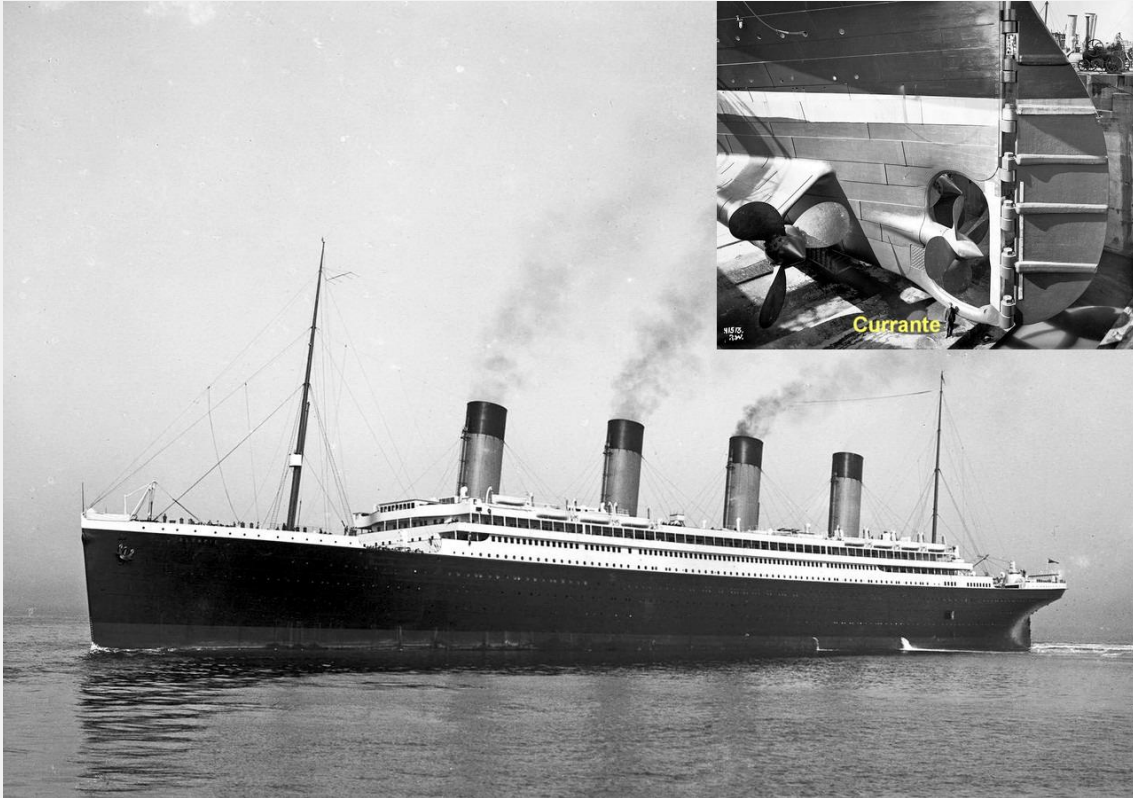
millonarios, solo pudo amplificar el estruendo. No hubo daños personales, pero el suceso hizo correr ríos de tinta en “The Times”, y la inesperada sentencia del tribunal del Almirantazgo y sus dos recursos generaron más polémica que el propio accidente. Peter Padfield (ver bibliografía) ha descrito esta movida como *“probably the longest and most expensive legal battle, employing the most eminent Counsel over the most paltry (mezquino) damage, ever to find its way into the Admiralty courts. And from the point of view of the judgements it must be one of the least satisfactory”*.

El abordaje del RMS “Olympic” y el HMS “Hawke” tiene el morbo de haber dado existencia legal al emocionante fenómeno de la interacción, aunque un siglo después el reparto de culpas sigue generando desacuerdos, y es difícil sustraerse a la impresión de que hubo “considerandos” discutibles y sentencias mejorables. En este artículo intentaré corregir algunos errores recurrentes, iluminar aspectos poco conocidos y reconstruir un escenario objetivo, desbrozando la terminología de la época para no desconcertar al personal. Así, aunque utilice rumbos verdaderos circulares, mis ilustrados colegas saben que en 1911 se trabajaba con rumbos magnéticos cuadrantales, y que para caer a una banda se ordenaba meter caña a la opuesta; salvo algunas citas literales (que “traduciré” para que no haya dudas), en este trabajo los rumbos y las órdenes al timón serán los mismos que se darían en un buque actual.

GRANDES PLANES

A principios del siglo XX los auténticos vehículos de representación de las potencias marítimas europeas eran los buques de línea, y la ruta de Nueva York el escaparate donde exhibir sus mejores unidades. En el Reino Unido llevaban medio siglo haciéndose la competencia la Cunard y la White Star, que en 1901 había encargado cuatro buques de más de 20.000 TRB y una velocidad de servicio de 16 nudos que iban a ser los mayores del mundo. Para mortificación del Imperio, en 1902 la White Star cayó bajo el control del financiero norteamericano J.P.Morgan a través de un entramado de empresas, y la Cunard, que había resistido un intento similar, acudió al Gobierno para blindarse, obteniendo una subvención anual y un crédito a bajo interés para construir dos “superliners” de más de 30.000 TRB fácilmente convertibles en cruceros auxiliares y con una velocidad de servicio no inferior a 24 nudos: el “Lusitania” y el “Mauretania”, que se entregaron en 1907. La empresa matriz de la White Star era la IMM, y desde 1904 la presidía Bruce Ismay, anterior gerente de la naviera absorbida de la que seguía siendo directivo; el mismo año que los buques de la Cunard entraron en escena Ismay subió la apuesta, apalabrando con Harland & Wolf dos unidades de unas 45.000 TRB: el “Olympic” y el “Titanic”, con opción a un tercer buque (el “Britannic”).

El “Mauretania” alcanzó una velocidad máxima de unos 27 nudos y 25 de servicio, arrebató a su hermano mayor el “Blue Riband” que acababa de ganar y lo mantuvo veinte años, pero como por encima de los 20 nudos los gastos de explotación se disparan, la White Star apostó por no competir en velocidad y centrarse en la comodidad de sus huéspedes. La serie “Olympic” estaba diseñada para una velocidad de servicio de 21 nudos, y a diferencia de los buques de la Cunard, que disponían de cuatro turbinas y cuatro ejes con una potencia máxima de 76.000 SHP, los de la White Star montaban dos gigantescas máquinas alternativas en sendos ejes laterales y una turbina de baja presión en un eje central, con una potencia máxima de 59.000 SHP. La turbina funcionaba con las exhaustaciones de las máquinas alternativas suministrando 1/3 de la potencia total, y en su viaje inaugural el “Olympic” consumió unas 620 tons diarias de carbón en contraposición al “Mauretania”, que con bastante menos tonelaje y dimensiones consumió unas 850. Además el “Olympic” era muy estable, e incluso a su



El “Olympic” disponiéndose a efectuar sus pruebas de mar en mayo de 1911 (foto principal); el caudal de descarga de los condensadores sugiere que la “caballería” ya está lista, pero la cuarta chimenea sigue sin echar humo porque es de pega. Destaca la elegancia del diseño original del buque, antes de que la pérdida de su hermano menor expusiera crudamente la conveniencia de disponer de botes salvavidas para todos; a diferencia del “Olympic”, el “Titanic” y el “Britannic” tenían cerrada la mitad proel de la cubierta de paseo. En el recuadro se aprecia el diseño “antiguo” de la pala del timón, y justo enfrente la hélice de cuatro palas de la turbina de baja presión, que había que parar por debajo de avante media comprometiendo la eficiencia de la pala; el currante situado bajo la hélice da idea de las dimensiones. (Montaje y edición propios con dos fotos del astillero “Harland & Wolff”, hechas probablemente por Robert J. Welch)

velocidad máxima de 24 nudos apenas vibraba, a diferencia de los buques de la Cunard, cuyos estremecimientos torturaban a sus inquilinos al extremo de hacer casi inhabitables algunos camarotes de 2ª clase situados en la popa del “Lusitania”.

Una de las características menos satisfactorias de la clase “Olympic” era su maniobrabilidad, y los datos disponibles indican que su curva de evolución tendría un diámetro táctico de entre 4,3 y 4,7 esloras, cuando en los buques actuales ronda las 3,5; la elevada relación eslora/manga sería parte del problema, pero un vistazo al codaste destapa otro sospechoso: un timón más propio del siglo XIX con el diseño condicionado por la posición del eje central, que impide que sea semicompensado. Además la turbina no podía dar atrás, y para acabar de arreglarlo cualquier régimen por debajo de avante media (50 RMP/15n) exigía desconectarla; es evidente que, en régimen de maniobra, al parar el eje central la mitad del flujo que debía actuar sobre el timón lo haría a través de las cuatro palas de la hélice, que al estar detenida originaría un régimen turbulento y una pérdida de eficacia cuando más falta hacía. Lo anterior, y la inercia de unos buques de dimensiones nunca vistas, hacían aconsejable que se les manejara como a un tráiler en un barrizal, pero las exigencias del guion los convirtieron en autobuses con un horario muy poco flexible, y sus desventuras pronto ocuparon las páginas de sucesos.

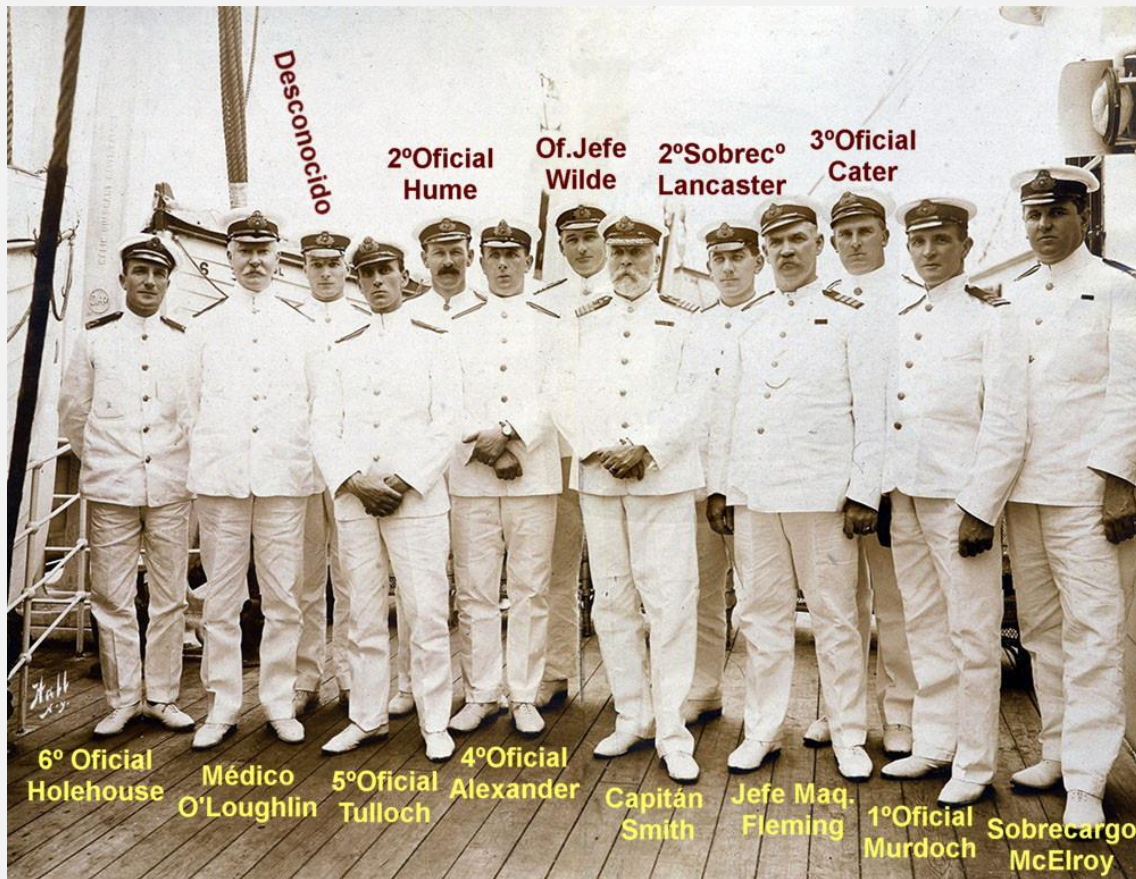
El “Olympic” se botó en Belfast en octubre de 1910, y para mayor fasto su entrega se hizo coincidir con la botadura del “Titanic” el 31 de mayo de 1911, pero la gafada de estos buques hizo que el evento tuviera que competir con los preparativos de la coronación de Jorge V. Cuando entró en servicio tenía 269 m de eslora, 28,2 de manga, 45.324 TRB y unas 52.164 t de desplazamiento para un calado medio de 10,3 mts; la “carga útil” consistía en alrededor de 2.500 pasajeros, atendidos por unos 900 tripulantes que en buena parte se dedicaban a palear carbón a sus 29 calderas. Se trataba de un barco de lujo y su mayor lujo era el espacio, que permitía a los pasajeros de 1ª disponer de suites y locales públicos de película, un restaurante a la carta, piscina, baños turcos y gimnasio. La “amplitud” se extendía forzosamente a la sala de máquinas, que debía alojar las enormes máquinas alternativas: un observador de la Cunard informó que, pese al ahorro de carbón, “*the wisdom of the adoption of this system may be questioned*”, porque una instalación de turbinas habría liberado un espacio “*better used for commercial purposes*”; puede que tuviera en mente más pasajeros de 3ª, un “flete” muy rentable que a bordo del “Olympic” no superaba las 1.138 plazas del “Mauretania”.

La White Star mantenía la sede social en Liverpool, donde estaban matriculados sus buques, pero desde comienzos de siglo se tendió a usar como cabecera de los viajes trasatlánticos Southampton, un puerto muy conveniente por hallarse a “tiro de tren” de Londres y que, además, permitía escaquearse de las miserias que acechan a un marino al E de Dover. El “Olympic” inició su viaje inaugural el 14 de junio de 1911, y tras las habituales escalas (sin atracar) en Cherburgo y Queenstown, llegó a Nueva York el día 21 en olor de multitudes: había dado esquinazo a una huelga de carbón, pero no pudo hacer lo mismo con el remolcador “O.L. Hallenbeck” al que “aspiró” en plena maniobra originando una demanda por daños de 10.000 \$ a costa de algún rasponazo en la pintura del “liner”. Entre la avalancha de VIPS que pisaron ese año la cubierta del “Olympic” cabe destacar a Alfonso XIII y la reina Victoria Eugenia, que el 6 de agosto se trasladaron desde East Cowes a Southampton en el yate de la suegra del monarca español, quedando impresionados “*with the ship and, it seems, with its genial skipper*”.

El “skipper” en cuestión era Edward John Smith, un Extra Master de la Marina Mercante más conocido como “E.J.”, aunque los más modernos pueden llamarle “mi comandante” porque también era CF (RNR); en 1911 tenía 61 años y llevaba 44 en la mar, la mayor parte en la White Star, donde había mandado buques desde 1887. Pronto empezó a ser apodado “The Storm King” por su éxito al negociar situaciones casi innegociables, y aunque parecía sufrir lo que en un automovilista llamaríamos “problemas con el pie derecho”, una imbatible combinación de audacia y look relajante le llevó a ser el capitán favorito de los millonarios; la agradecida White Star le convirtió en el “viejo” mejor pagado del mundo, pero con una sustanciosa prima anual si no rompía nada. Su 2do. oficial en el “Titanic” (Charles Lightoller) le ha descrito “*as having a quiet and friendly nature fronted by an invariably warm smile*”, pero capaz de infartar con un ladrido a un “*errant crewman*”; Lightoller, que también llegó a CF (RNR), le admiraba como maniobrista y dejó escrito que “*it was an education to watch Smith con his ship through the intricate channels into New York Harbour, a manoeuvre he undertook at full speed*”. Olvidó añadir “cuando salía bien”, porque en 1889 había varado (que no embarrancado) en Sandy Hook con el “Republic”, y en 1909 en Ambrose Channel con el “Adriatic”, lo habitual cuando el cántaro va mucho a la fuente.

GRANDES ESTRECHECES

En 1911 los accesos a Southampton podían ser tan antipáticos como los de Nueva York, pero con un innegable glamour: dominaba el paisaje la isla de Wight



El capitán Smith y su “staff” posando en la cubierta de botes del “Olympic” en la época del abordaje con el “Hawke”; la pérdida del “Titanic” generó una enorme demanda de fotos de este tipo, propiciando cierta confusión con las caras y los buques. Esta imagen ofrece pocas dudas, porque en el “Titanic” no tuvieron ocasión de usar el uniforme de verano, y consta que el “Chief Officer” Wilde embarcó en el “Olympic” en julio de 1911. Mi identificación se basa en una foto de inferior calidad y casi simultánea del mismo grupo con parte de los oficiales sentados, en la que su propietario (Pitman, 3º oficial del “Titanic”) rotuló a mano el nombre de doce de los trece presentes. Y hablando del “trece”, cabe añadir que al menos cinco de los retratados (Smith, Wilde, Murdoch, O’Loughlin y McElroy) perecieron unos ocho meses después en el “Titanic”. (Rotulación propia de una foto de autor desconocido procedente de titanicofficers.com)

, que podemos imaginar como un rombo que se extiende 20 millas en dirección E-W y otras 12 en dirección N-S. Entre este rombo y la costa inglesa está el Solent, un canal de entre 1 y 2 millas de ancho, y en el vértice N del rombo el puerto de Cowes, frente al que desemboca el Southampton Water. Viniendo del Atlántico el acceso W del Solent permite atajar unas 25 millas, pero los capitanes temerosos de Dios procuraban (y siguen procurando) evitarlo con buques de cierto tamaño; el East Solent también está plagado de inconvenientes, incluyendo corrientes de marea de más de 3 nudos, pero tiene un acceso más llevadero. En 1911 se recalaba en una chata (Nab Lightship) situada unas 6 millas aguas abajo de la base naval de Portsmouth, que queda subiendo a Er, y para cuya defensa se habían construido varias islas artificiales en los márgenes de la canal. Tres millas aguas arriba de Portsmouth está el Ryde Middle, un banco que se extiende otras 2,5 por el eje del canal y llega hasta las inmediaciones de Cowes, donde hay que hacer una pronunciada caída a Er bordeando el Bramble Bank y después otra a Br bordeando el Calshot Spit antes de aproar a Southampton, 6 millas más adelante.



Marco geográfico del accidente, con la trayectoria del “Olympic” en amarillo (estimativa entre las 1140 y las 1225) y la del “Hawke” en verde. La ubicación de la boya “Solent Bank” y la chata de Nab también son aproximadas, pero el resto del balizamiento de 1911, el muelle del que desatracó el “Olympic” y las trayectorias son bastante fieles. Este gráfico solo pretende ubicar el abordaje, que se estudia con más detalle en los dos siguientes. (Elaboración propia sobre una captura de “Google Earth”)

El 20 de septiembre de 1911 el “Olympic” inició su quinto viaje a Nueva York desatracando de Southampton a las 1125: a bordo viajaban 1.313 pasajeros, aunque estaba previsto superar los 2.100 en los puertos de escala. Además del presumible “docking pilot” había embarcado George Bowyer, un práctico del Solent de 51 años perteneciente al Trinity House que estaba “apuntado” como fijo a este buque. “Uncle Bowyer” tenía una excelente reputación, y sus contemporáneos le describieron como “*one of the World’s greatest Pilots*”, significando que “*can do almost inconceivable things with giant liners*”, y además “*is universally loved for his sunny and amiable disposition*”. Como Bowyer, la “White Star” también vivía de su prestigio, y su organización y personal tenían muy poco que envidiar a nadie: el “Olympic” disponía de siete oficiales de cubierta, que si seguían el esquema del “Titanic” se dividirían en tres séniors a tres guardias en horario fijo y cuatro júniors a dos guardias, de modo que siempre había tres en el puente y solo relevaban simultáneamente a las 1800. Da idea del nivel de estos buques que, en el tránsito del Solent, el “Chief Officer” Wilde estaba en el castillo de proa, el 1er. oficial Murdoch en el “docking bridge” de popa, el 2do. oficial Hume en la cofa con dos serviolas, el 4º oficial Alexander en los telégrafos de máquinas, el 5º. oficial Tulloch dando rumbos desde la plataforma de la aguja magistral, y el 6º oficial Holehouse en el puente, a cargo del “Bell Book”. Las fuentes no mencionan al 3er. oficial (probablemente Cater), que quizá estuviera junto al timonel.

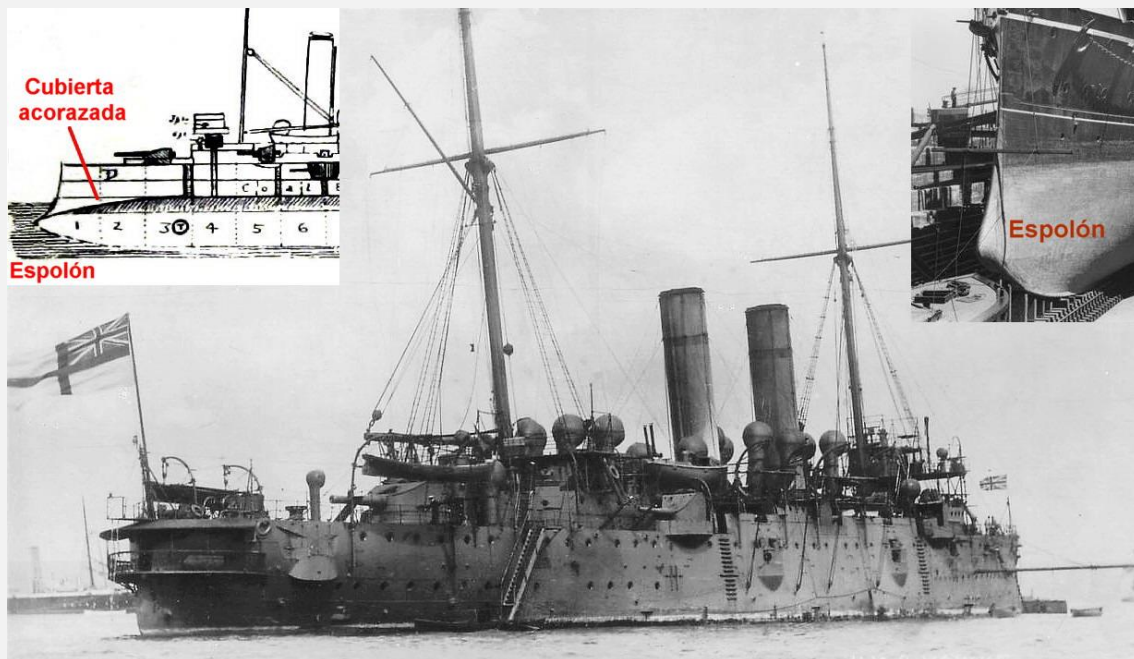
A las 1227 el “Olympic” ya estaba llegando al primer recodo, que exigía caer casi 90º a Er, por lo que se moderó a avante media, y tres minutos después a avante

despacio, desconectando la turbina del eje central; a las 1234 la caída estaba casi terminada, con la boya de Calshot Spit por el través de Er, y un minuto después se ordenó avante toda, conectando de nuevo la turbina y gobernando al 229/v°. Ahora que tenemos unos minutos de relax en el Thorn Channel, antes del show de la curva del Bramble, si alguien echa en falta un par de remolcadores debe considerar que, por cosas de la vida, el “Olympic” navegaba siempre que podía en avante toda, que en régimen de maniobra eran unos 20 nudos; al hacerlo en una zona de practica obligatorio la legislación británica de la época eximía de responsabilidad por accidentes al armador siempre que sus empleados siguieran las instrucciones del práctico, por lo que Bowyer tenía la voz y, sabiamente, el capitán Smith se limitaba a mirar. A las 1237 dejaron la boya North Thorn por Br, avistando una unidad naval abierta unos 10° por Br a 3 millas. El tiempo estaba achubascado, con llovizna y viento WSW de unos 20 nudos, pero no debía molestar mucho porque nadie se quejó. Para compensar, la pleamar en Portsmouth había sido tres horas antes y, como veremos, había corrientes de marea que, a mi juicio, deberían haberse tenido más en cuenta al juzgar el caso.

El buque avistado era el HMS “Hawke”, un crucero que estaba haciendo sus pruebas anuales de máquinas no para medir su velocidad, sino su capacidad para mantener un régimen durante cierto tiempo. Le habían botado veinte años antes, lo que en su época significaba ser obsoleto, y aunque su dotación normal era de 544 personas, el aspecto del casco y el escalafón de octubre de 1911, donde aparece al mando un CF (en lugar de un CN) con un único oficial de cubierta bajo su bota, sugieren que estaba en algún tipo de reserva. El “Hawke” era uno de los nueve cruceros protegidos clase “Edgar”, y tenía 118,11 m de eslora, 18,29 de manga, 7,24 de calado y unas 7.500 tons de desplazamiento, con cinco calderas y dos máquinas alternativas de triple expansión en sendos ejes que dieron 10.761 HP y 19,5 nudos con tiro natural y 12.521 HP y 20 nudos con tiro forzado. Del enemigo se ocupaban dos piezas de 9,2”, 10 de 6”, docena y pico de menor calibre, dos tubos lanzatorpedos y... ¡un espolón!, y por si caían chuzos de punta, tenía una cubierta blindada de entre 76 y 127 mm de roda a codaste.

Una hora antes de ser avistado por el “Olympic” el “Hawke” había finalizado las pruebas de avante toda con tiro natural en Spithead (frente a Portsmouth), continuando aguas arriba para hacer las de 3/5 de potencia, que le llevaron a sobrepasar Cowes e internarse en el West Solent. A las 1200 salió de guardia el TN Thomas McGregor, y hacia las 1220 llegaron al Solent Bank, invirtiendo el rumbo para continuar la prueba desandando lo andado: cinco minutos después el comandante bajó a comer dejando en el puente al CC Reginald Aylen (el “navigator”), al que se unió hacia las 1235 el TN Geoffrey Bashford (oficial de guardia), que venía de comer, y hacia las 1240 y con la comida en la boca el comandante. El CF William F. Blunt llevaba cinco meses en el “Hawke”, y el TN Bashford cuatro, y todo apunta a que Aylen y McGregor habían sido comisionados para estas pruebas; Blunt tenía 41 años y ya había sufrido una varada accidental en 1899 al mando de un destructor, pero su expediente sugiere que era particularmente capaz, aunque con “*a rather difficult temperament*”. Aylen aparece en el escalafón con la (llamémosle) especialidad de “Navigating Duties” y el empleo de “lieutenant”, pero me referiré a él como CC porque, al tener más de 8 años de antigüedad como TN, lucía un tercer galón de unos 5 mm en la bocamanga.

A las 1240 el “Olympic” llegó a la boya “Thorn Knoll” y Bowyer inició una ajustada caída a Br de algo más de 120° que, tras rodear el Bramble, les dejaría a rumbo 105/v° y aproados al canal S del Ryde Middle; los atlas de mareas indican que tenían una incómoda corriente de popa de 1 nudo, que tras la caída a Br quedaría en 1,3 y casi de proa. Bowyer ordenó al timonel “un poco a Br” manteniendo la máquina de Er en



El “Hawke” fondeado en una época anterior a que le fuera asignada como marca de reconocimiento dos anillos blancos en la chimenea de proa (imagen principal). El recuadro izquierdo muestra la posición del espolón en relación con la cubierta acorazada y la compartimentación contigua en los cruceros clase “Edgar”, y el derecho al “Royal Arthur” en dique seco con el espolón al descubierto; aunque pertenecían a la misma clase que el “Hawke”, al “Royal Arthur” y al “Crescent” se les añadió un castillo para mejorar su comportamiento y, probablemente, la habitabilidad. (Composición propia con un plano del “Jane’s Fighting Ships” de 1905 y dos fotos de autor desconocido procedentes de deviantart.com y naval-encyclopedia.com)

avante toda mientras moderaba a avante despacio la de Br, lo que implicaba desconectar otra vez la turbina y comprometer el rendimiento del timón. Un minuto después emitieron dos pitadas cortas, y a las 1242, con la boya W Bramble por el través, ordenó todo el timón a Br, para Br y atrás toda Br, continuando la máquina de Er en avante toda. Finalizada la caída ordenó avante toda las dos, y a las 1244 se conectó de nuevo la turbina aumentando paulatinamente la velocidad, que había disminuido a unos 14 nudos sobre el fondo. Bowyer salió al alerón de Er y vio al “Hawke” *“a long distance astern, just on my quarter”* (aleta de Er): según declaró, *“I did not trouble any more about her. I left her plenty of room to go both sides of me; in fact, I thought she was going the port side”*. El capitán Smith y sus oficiales coincidieron con el práctico en que, tras quedar ellos a rumbo, el “Hawke” abría dos o tres cuartas (unos 30°) por la popa a cosa de ¼ de milla, lo que significaba más de dos cuartas a popa del través y que, en caso de conflicto, le correspondía al crucero gobernar como buque que alcanza: la impresión era que en cualquier momento caería a Br cortándoles la popa para tomar el canal N.

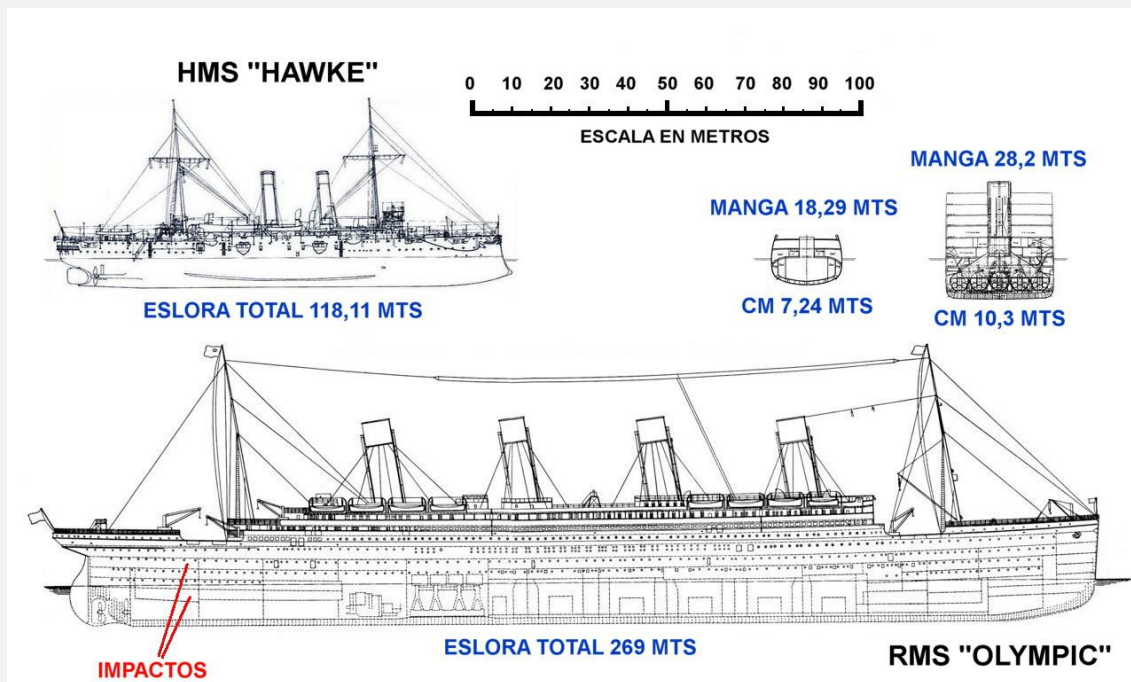
GRANDES IMPACTOS

El CF Blunt sufría otro tipo de “impresiones”, porque apenas volvió al puente se reunió con Ayles y Bashford, que le señaló el gigantesco “liner” que aumentaba de tamaño por momentos, y de inmediato “vio” las dos pitadas cortas en una de sus cuatro chimeneas; estaban en el techo de la derrota, o si se quiere en el puente alto, un auto-flagelo típicamente británico que parecía ideado para impedir controlar al

timonel, situado una cubierta más abajo en compañía de un supervisor, un señalero y los telégrafos de máquinas. Bashford había entrado de guardia seis minutos antes con el “Olympic” a casi cuatro millas, Br con Br y abierto unos 17°, pero ahora estaba a solo una milla, algo más abierto e iniciando una caída a Br que le llevaría cruzar su derrota. Como intuyó Bowyer, la intención de Blunt y su “navigator” era continuar al rumbo que traían (061/v°) cosa de un minuto antes de caer al 079/v° para usar el canal N del Ryde Middle, pero la visión de una muralla de acero de un cuarto de km disponiéndose a cortar la proa a una distancia ridícula hizo comentar a Blunt “*He won't have much room to turn*”, y hacia las 1242, con Egypt Point a unas 0,4 millas por el través de Er, ordenó caer a Er al 090/v°, a pasar entre el “Olympic” y la costa N de la isla de Wight.

Cuesta entender cómo pudo meterse en semejante ratonera: según Mark Chirnside (ver bibliografía), en la investigación naval declaró que “*when I first saw the Olympic I was under the impression that she was going down through the Needles Channel (el West Solent) and it was not till she sounded two blasts that I realized that she was going to the eastward*”, una suposición endeble cuando, veinte minutos antes y con un buque mucho menor, él mismo había evitado adentrarse en ese canal más allá del Solent Bank. Mi impresión personal es que, sorprendido por una situación que no tenía clara y obligado a decidir en el acto, apostó por caer a Er, que siempre queda mejor en un juzgado; la solución alternativa habría sido caer a Br buscando la popa del “Olympic”, moderar máquina o (mejor) ambas cosas, pero la primera le habría colocado a “bote pronto” y buena velocidad proa al Bramble, que el “liner” pasaba rascando, y la segunda podía afectar la prueba de máquinas. A Blunt le pareció que su buque fue el primero en completar la caída, enfatizando que al caer el “Olympic” a Br “*having her starboard side to me, on a closing course I considered that under Article 19 of the Rules for the Prevention of Collision at Sea it was not my place to give way*”: puestos a aplicar las reglas el artículo 21 del reglamento de 1890 entonces en vigor le habría obligado a él a mantener su rumbo en lugar de caer a Er, el 28 a emitir una pitada corta (que no hizo) al iniciar esa caída y el 27 a utilizar el sentido común antes que el reglamento.

La clave legal de lo que vino después era la posición relativa de ambos buques tras quedar el “Olympic” a rumbo, pero los relatos de las partes son irreconciliables. Samuel Halpern sintetizó la versión del CF Blunt diciendo que “*When Olympic appeared to come out of her turn, her bows were in line with Hawke's stern, and the distance off was estimated to be between 1 and 1¼ cables*”, lo que significa que el “Hawke” no estaría a ¼ de milla por la aleta de Er del “Olympic”, sino a proa del través y unos 200 mts, y como los rumbos eran 15° convergentes sería un potencial buque “alcanzado” al que el “Olympic” tendría la obligación de gobernar en caso necesario. Como uno de los jueces se quejó del “*labyrinth of doubt created by the contradictory evidence of the eye-witnesses*”, me arriesgaré a compartir mi perspectiva del laberinto antes de que todos acabemos perdidos: en mi opinión es improbable que el “Hawke” estuviera donde señalaron los testigos del “Olympic”, porque no habría llegado “a tiempo” al punto del abordaje. La posición del “Olympic” indicada por el comandante del “Hawke” es más “vendible”, pero encaja mal con lo que vieron o creyeron ver demasiadas personas. Un factor a tener en cuenta es que el puente del “Olympic” estaba a 211 mts de su popa, y a distancias muy cortas un buque de la eslora del “Hawke” situado en el centro de eslora no aparentaría estar por el través, sino por la aleta; por el mismo motivo, si estuviera a 250 mts de la popa aparentaría estar a ¼ de milla del puente. Si hubiera de apostar una cena, yo diría que el “Hawke” quedó unos 10° a proa del través del “Olympic” y a rumbo de colisión, cerrando un poco mientras su velocidad era superior y manteniendo la marcación cuando se igualaron a unos 15 nudos sobre el fondo, mientras la distancia lateral disminuía constantemente.



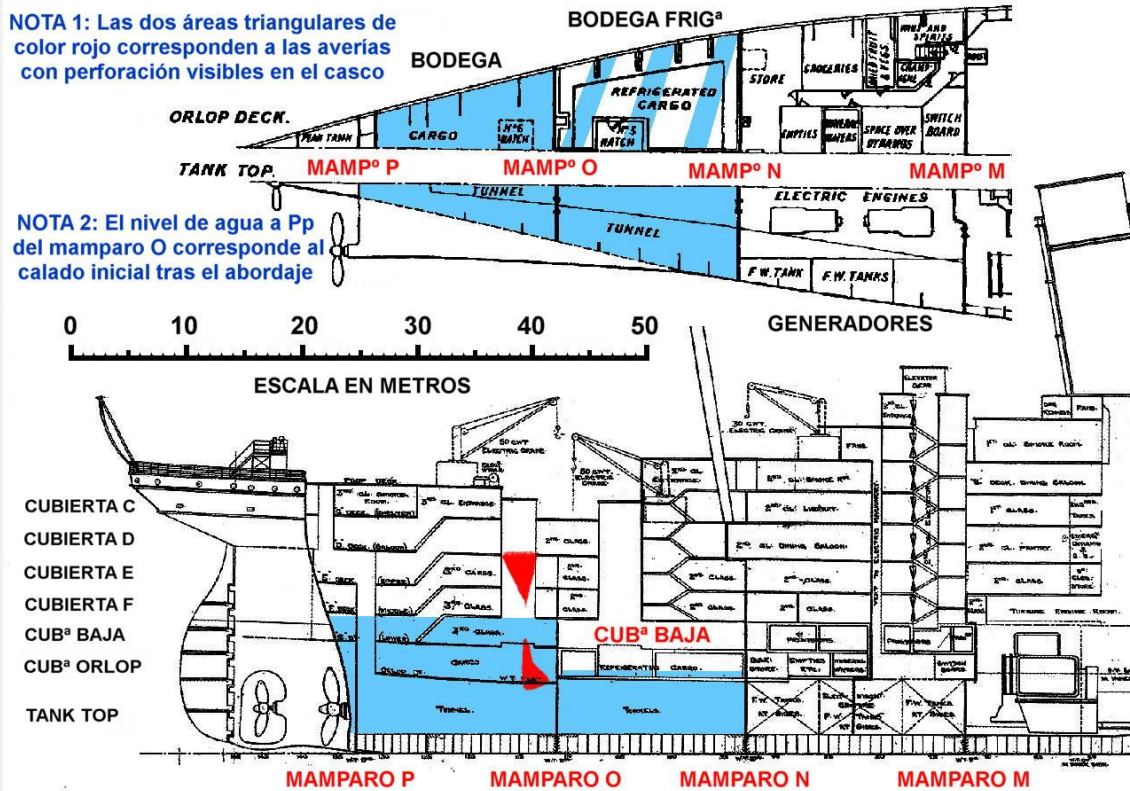
A veces las fotos no permiten hacerse una idea del tamaño relativo del “Olympic” y el “Hawke”, un factor importante en la dinámica del abordaje. Este gráfico presenta los alzados y las cuadernas maestras de ambos buques a la misma escala, evidenciando una desproporción que convierte a un crucero de 7.500 tons de desplazamiento en una embarcación “menor”. La cuaderna maestra del “Hawke” solo llega hasta la cubierta principal, que en su caso es también la del castillo de proa, mientras que en el “Olympic” se extiende hasta la cubierta de botes: para más claridad aquí están alineadas por la flotación, y no por la quilla. El alzado del “Hawke” es realmente de su gemelo el “Theseus”, y su cuaderna maestra la he reconstruido a partir de una “media cuaderna” genérica de las siete unidades de esta clase carentes de castillo. (Elaboración y edición propia con un plano del libro “British Cruisers of the Victorian Age”, otro de “Brassey Naval Encyclopedia” y dos más de “Harland & Wolf”)

Blunt había caído a Er hasta donde se lo permitían tres boyas entonces existentes frente a Cowes, a una milla por la proa: las boyas estaban alineadas al 089/vº, con la central algo prominente y la última balizando el Prince Consort Shoal, de unos 7,30 mts de sonda, que el “Hawke” con 7,50 de calado a popa debía dejar por Er. Ya a rumbo, Blunt ordenó gobernar proa al “HMS Edgar”, un crucero gemelo fondeado a 6 millas por la proa en demora 091/vº. Los telégrafos de máquinas estaban en avante media y los ejes a 82 RPM, que debían darles 16.4 nudos, pero se determinó que navegaban “*a little over 15 knots*” por el estado de la carena: dicho esto, si restamos los 1.3 teóricos de corriente de marea W frente a Cowes ese día, el resultado es 15,1. El “Olympic” parecía adelantarlos con rapidez: según Blunt, al llegar a la boya central estaba a unos 90 mts de distancia (100 yds) con su proa a la altura del puente del “Hawke”, obligándoles a pasar a 30 yds de la primera boya y 20 de la segunda. Blunt le indicó al CC Aylen que el “liner” “*was coming unpleasantly close*”, preguntándole si pasada la boya central podía caer algo más a Er, pero el “navigator” contestó que había que esperar a la siguiente. En la investigación naval Blunt se despachó a gusto: “*when the turn of the Olympic was completed and she was in close proximity on my port hand I could hardly realize that she intended to cross my bow and take the channel to the south side of the Ryde Middle, when she had all the rest of the channel open to her*”.

Como lo cortés no quita lo valiente y el “Olympic” estaba saludando con la bandera, el señalero envió un propio a contestar mientras, según él, pasaban “*side by side with the Olympic about 60 or 70 yards from her*”. Sabiamente, cuando el comandante ordenó gobernar proa al “Edgar” el TN Bashford había bajado del puente alto, y al percibir que el timonel tenía “*a bit of difficulty keeping his ship steadied on the Edgar*” le sustituyó por el supervisor. Blunt recortaba lo que podía, y antes de llegar a la tercera boya ordenó caer a Er con 5° de caña para quedar proa al “No Man’s Land Fort”, abierto unos 15° por Er a 8 millas; esta caída les dejaría paralelos al “Olympic”, que según su parte inicial ya estaba a unas 60 yds, aunque en el juicio corrigió el dato a 150 y quizá rondara las 200 (un cable). Tras caer unos 10° a Er, el “Hawke” empezó a hacerlo a Br con una viveza digna de mejor causa, arrancando a su comandante un “*What are you doing? Port, port, hard aport!*” (o sea: estribor), seguido de un “para Br, atrás toda Er” criticado por la defensa del “Olympic”, que consideró que la máquina de Br debía haberse mantenido avante. La respuesta del timonel fue que el telemotor hidráulico se había quedado trabado en 15° a Er, y Blunt ordenó “atrás toda las dos”, bajando la escala con tal celeridad que ganó la carrera para accionar el telégrafo de máquinas mientras Bashford, el supervisor y el timonel trataban infructuosamente de reparar la avería. Blunt declaró que el problema era una válvula bloqueada por meter caña a Er demasiado rápido, y el supervisor dijo que se solucionó después del abordaje.

En el “Olympic”, media docena de oficiales tenían la impresión de que el “Hawke” les adelantaba a rumbo casi paralelo y una distancia lateral de unos 280 mts (uno o dos cables): el “Chief Officer” Wilde situó inicialmente al crucero unos 55° a popa del través y a 370 m (dos cables) de distancia lateral, que redujo a 280 cuando la proa del “Hawke” estaba llegando al puente. Al práctico también le pareció que estaban a cable y medio, pero estaría más pendiente de la boya Old Castle (Er) y la West Ryde Middle (Br), que una milla más adelante les daba acceso a un canal de algo menos de media de anchura navegable; es probable que, como concluyó el juez Evans, la corriente de popa desplazara la trayectoria del “Olympic” más al S de lo previsto (digamos 200 mts), pero este desvío no tuvo entidad para hacerles cambiar el rumbo predeterminado (105/v°), que debía llevarles hasta Peel Bank Buoy, a casi tres millas por la amura de Er.

Hay consenso en que, al menos a partir de este momento, el “Hawke” empezó a retrasarse, y al llegar el puente a las inmediaciones de la tercera chimenea del “Olympic” cayó bruscamente a Br en un momento en que la velocidad del “liner” estaría más cerca de los 16 nudos que declaró el capitán Smith que de los 19-20 que estimó el CF Blunt (a mí me salen 16,5 sobre el fondo). “E.J.” debió verlo venir antes que el práctico, y quedó tan convencido de que intentaba cambiar de banda “afeitando” la popa que, un par de meses después y ya en el juicio, seguía desbarrando (“*It seemed inconceivable .../... a manoeuvre I could not understand*”). Su 4° oficial (Alexander) acababa de pasar por el telégrafo de maniobra la orden de izar a tope la bandera de popa tras el saludo, y pudo oír como Smith decía al práctico que el crucero lo iba a tener más que justo: “*I do not believe he will go under our stern, Bowyer*”; pragmáticamente, Bowyer contestó “*If she is going to strike let me know in time to put our helm hard-aport*” (repito: a Er.) y, como Smith no se retrataba, insistió: “*Is she going to strike us or not, sir?*”. El “sir” introducía nuevos matices y E.J. se implicó (“*Yes Bowyer, she is going to strike us in the stern*”), tras lo cual el práctico indicó a Alexander “para máquina” y gritó al timonel “toda la caña a Er”, pero solo pudieron iniciar la caída antes de que el espolón del “Hawke” se incrustara estruendosamente a 27 m del codaste. El 6° oficial Holehouse registró el impacto a las 1246, pero el reloj del puente era un repetidor eléctrico que saltaba cada minuto, y puede que anduviera cerca de las 1247.



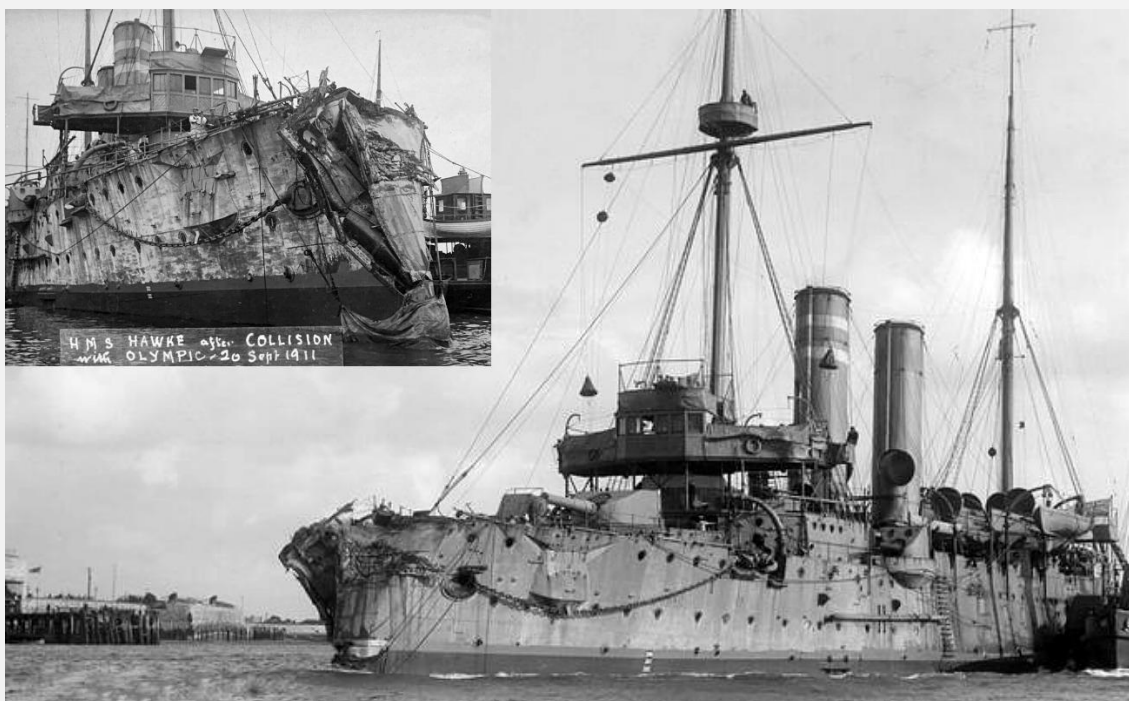
Aspectos de la inundación a bordo del “Olympic” tras el abordaje, con las brechas abiertas por el espolón y el coronamiento de proa del “Hawke” perfiladas en rojo. El compartimento situado entre los mamparos “P” y “O” se inundó hasta la flotación, afectando al túnel del eje central, la bodega de la cubierta orlop y los camarotes de 3ª de la cubierta baja; los alojamientos situados en las cubiertas superiores (F, E y D) también sufrieron daños por impacto. El compartimento adyacente (entre los mamparos “O” y “N”) sufrió una inundación parcial que afectó al túnel del eje central y la bodega frigorífica, achicándose una vez cerrada la puerta estanca; alguna fuente limita la inundación al túnel, pero constan daños por agua en los aislamientos de la frigorífica. Además se produjeron filtraciones en la sala de generadores a través del prensaestopas del eje de Er, que resultó dañado por el abordaje. (Elaboración y edición propia con dos planos de “Harland & Wolf”)

GRANDES ARGUMENTOS

El capitán Smith dio en el clavo al definir el lapso de tiempo entre la caída del “Hawke” y el abordaje (“*it seemed a long time but under a minute*”); al CF Blunt debió de parecerle un siglo, pero lo redujo a “*about 40 seconds*”. Tras impactar con un ángulo de 65-70° en la aleta de Er del “liner”, el espolón hizo su trabajo introduciéndose unos 2,5 mts en la carena; las fotos sugieren que no avanzó más porque en esa zona el costado no era vertical, y la cubierta (no había castillo) se tragó el “voladizo”. El “Olympic” arrastró al crucero haciéndolo caer violentamente a Er y escorar unos 15° a esa banda hasta que, tras desprenderse parte del espolón, se separaron y el “Hawke” recuperó la vertical, mientras su máquina daba atrás un par de minutos cruzando la estela del “Olympic”. Ambos buques activaron el cierre de las puertas estancas, pero en el “liner” se adelantó un fogonero que, a la vista de la coyuntura, activó el cierre manual (por gravedad) de la puerta del mamparo “O”, evitando que la inundación se desplazara más a proa; fue muy oportuno, porque cuando la puerta se cerró ya se habían colado 300-400 tons de agua en el compartimento contiguo. El “Olympic” no corría peligro,

pero además de un compartimento inundado y dos agujeros que afectaban a varias cubiertas tenía dañado el eje de Er y, tras fondear en Osborne Bay, la mañana siguiente regresó a Southampton con la ayuda de seis remolcadores para desembarcar al pasaje. El “Times” reseñó que el “cargamento” incluía 20 millonarios, con una fortuna conjunta estimada en 500 millones de dólares (unos 16.000 millones actuales).

En el “Hawke”, con un espolón que prácticamente era una prolongación de la cubierta acorazada, podía haberse esperado que los daños fueran cosméticos, pero la hélice de Er del “Olympic”, la componente lateral del arrastre y el desprendimiento de la parte inferior del espolón hicieron que los destrozos bajo la flotación estuvieran en consonancia con el aspecto de la cubierta, que había quedado mirando para Pamplona. Cinco minutos después del abordaje la dotación colocó un pallete de colisión, y a las 1330 dieron avante para dirigirse a Portsmouth, donde quedaron amarrados a las 1600; el Diario registra que a las 1830 seguían achicando, pero no debían de estar muy estresados porque a esa hora también consta un “*Gave usual leave*”: intuyo que la salida de francos no sería del todo “usual”, porque esa misma tarde el comandante, los oficiales y el resto de los testigos tuvieron que hacer declaraciones por escrito, antes de que el tiempo y el intercambio de opiniones contaminaran sus recuerdos.



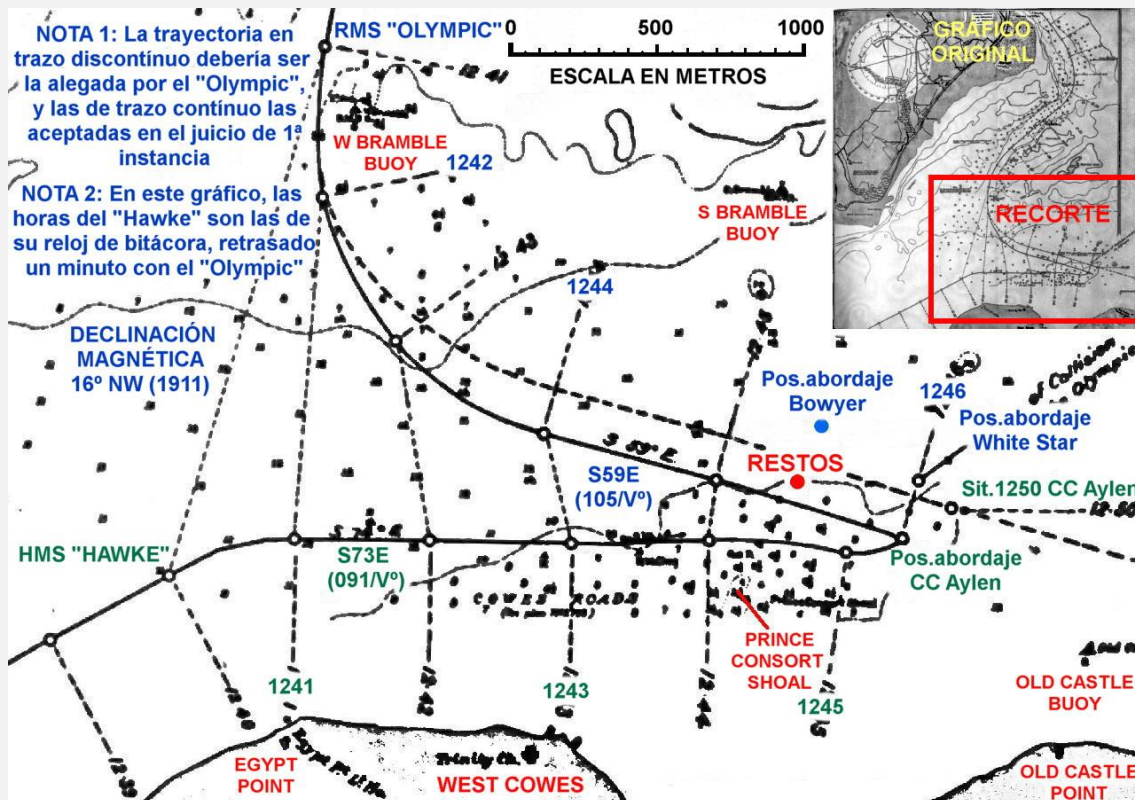
El “Hawke” entrando en Portsmouth tras el abordaje (imagen principal) y ya amarrado en puerto (recuadro): en ambas fotos se aprecia el pallete de colisión a proa y la disposición del puente alto; el significado de las “bolas de sin gobierno” está claro, pero el de los conos (uno por banda) no tanto, aunque a juzgar por otras fotos contemporáneas podrían indicar que el buque está navegando y a qué régimen lo hace. El aspecto del costado de Er y la reducida dotación de oficiales sugieren que esta unidad podía estar en algún tipo de reserva, y es significativo que al reparar la proa no se le instalara un nuevo espolón: a fin de cuentas, las pruebas reales efectuadas contra el costado del “Olympic” no habían tenido un resultado plenamente “satisfactorio” ni “ganador” claro. (Elaboración propia con dos fotos de autor desconocido, en apariencia tarjetas postales de la época)

Al día siguiente (21 de septiembre) el CIC Portsmouth (Almirante Sir A.W.Moore) “comisionó” a dos CN con mando a flote para llevar a cabo una “*strict and*

careful enquiry” sobre el accidente: el resultado fue una investigación unilateral, efectuada a bordo del “Hawke” y limitada a su propia dotación, por lo que, admitiendo que pudo ser “estricta”, es presumible que no fuera del todo “cuidadosa”, y más si consideramos que se desarrolló a lo largo del día 22 y sus conclusiones se entregaron el 23. Al menos fue rápida y escueta, porque sus “findings” cabían en dos folios, y sobre todo económica comparada con la borrasca legal que ya oscurecía el horizonte. Según su “veredicto”, al proceder del “Southampton Water” el “Olympic” estaba en la banda de Br del “Hawke”, por lo que debía haberse mantenido apartado de su derrota: la cosa no era tan sencilla, y el propio informe daba una pista al decir que *“The Olympic, though perhaps not the overtaking ship according to the definition laid down, had excess of speed over the Hawke and could have reduced speed to keep astern of her in the narrow channel, seeing that she was obliged by the Rule of the Road to keep out of the way. Instead of which she attempted to pass the Hawke”*. Como el CF Blunt parecía haber hecho todo lo que estaba en su mano para dar “cancha” al “liner”, se consideró que *“he could not have done otherwise than he did and that he is in no way to blame”*, concluyéndose que, en base al testimonio recibido, toda la culpa recaía en el “Olympic”.

Para no ser menos la White Star hizo su propia “encuesta” y, tras absolver a sus empleados, presentó una demanda contra el comandante del “Hawke”; naturalmente, los representantes del Almirantazgo también demandaron a los armadores del “Olympic”, y el caso acabó en la Sección del Almirantazgo del Tribunal Superior de Justicia. Como la demanda “personal” contra Blunt debía obedecer a un tecnicismo y los demandantes de una parte eran los demandados de la otra, ambas causas se vieron simultáneamente por el juez Evans con dos CN como asesores: es obvio que una de las partes jugaba en casa. El “Olympic” alegaba que el “Hawke” no había mantenido una adecuada vigilancia, no se había mantenido apartado de su derrota, había intentado pasar por el S *“improperly and at an improper time”*, omitido moderar o parar a tiempo, caído a Br de modo intencional o negligente y no había emitido señales fónicas. La posición del “Hawke” era que el “Olympic” no se había mantenido apartado de su derrota, había entrado en el canal *“at an improper time or in an improper manner”*, tomado la curva del W Bramble demasiado abierta, sin reducir la velocidad ni señalar sus maniobras y se le había acercado demasiado a una velocidad excesiva. En un alarde de humor británico, el alegato del “Hawke” incluía que el “Olympic” le había dado un fuerte golpe con su aleta de Er en la proa, causándole daños considerables.

El juicio se inició el 16 de noviembre, con los abogados del “Olympic” tratando de demostrar que el “Hawke” era un buque que alcanza y los del “Hawke” que el “Olympic” era un buque que cruza. Los testigos del “liner”, que incluían personas en tierra, fueron unánimes al situar el crucero en su aleta, pero el juez señaló con el dedo la *“extraordinary similarity, amounting almost to complete identity, about their evidence”*. Paradójicamente, cuando esos mismos testigos discreparon sobre la posición del abordaje, criticó que su testimonio fuera *“the result of general impression, and as stated they all varied, and varied considerably”*: en realidad el capitán y el práctico habían dado dos posiciones distantes unos 150 mts entre sí, poco más de 500 m al NE de Prince Consort Buoy y centradas en la canal, pero providencialmente el CC Aylen consiguió tomar cuatro demoras simultáneas cinco minutos después del accidente y, lo que es más meritorio, que se cortaran casi en un punto pese a que, según él mismo manifestó, la aguja había sufrido oscilaciones. Su posición deducida del abordaje estaba 1/4 de milla al SE de las de Bowyer y “E.J.”, pero impresionado por la hazaña el juez consideró que la de Aylen era la buena, y la acomplejada “White Star” colocó la suya casi encima.

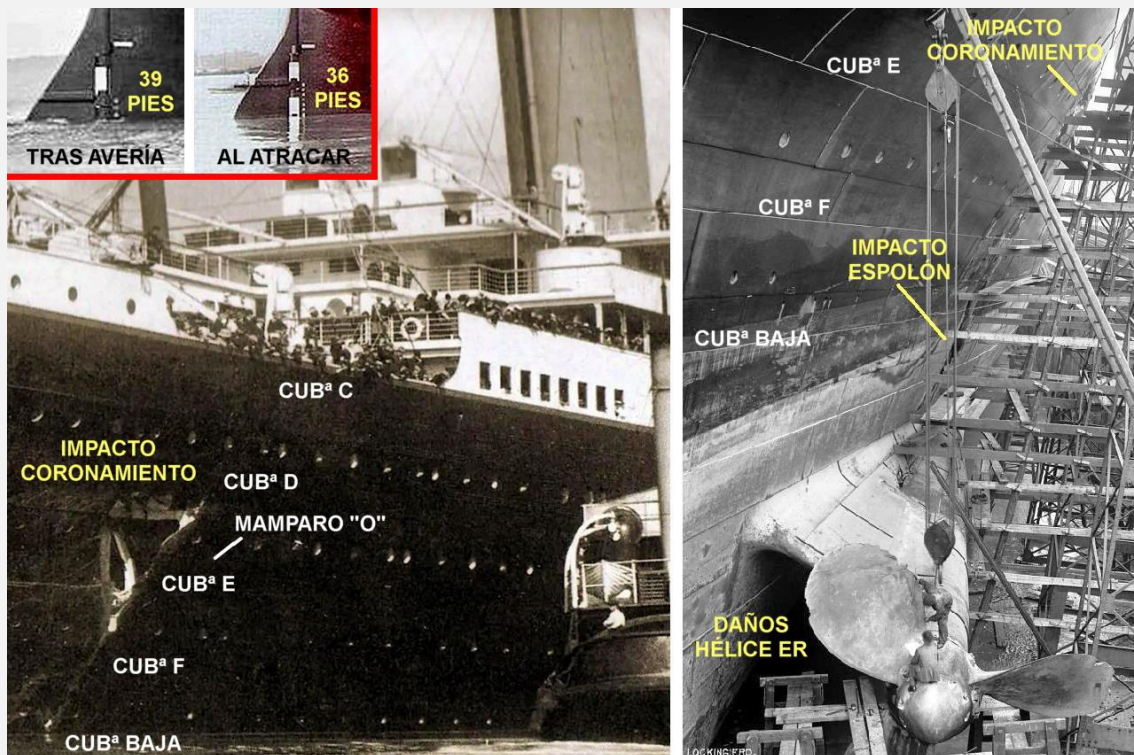


El abordaje del “Olympic” y el “Hawke” despertó interés en los círculos navales, y el “Proceedings” publicó dos artículos sobre el tema (diciembre de 1911 y marzo de 1912, disponibles en Internet), el primero con comprensibles inexactitudes y el segundo con la sentencia íntegra de 1ª instancia y un gráfico cuya factura sugiere un origen judicial. Tras la localización de los restos que permitiría corregir la posición del abordaje en las sentencias de apelación, el “Proceedings” publicó una reseña (junio de 1912) del “Shipping Illustrated” anterior a las propias sentencias, aportando una posición de los restos que, en mi opinión, tiene un error de más de 700 mts (ver bibliografía). Este gráfico es una reproducción del publicado en marzo de 1912 con la posición errónea de la primera sentencia (la indicada por el CC Aylen), en el que he superpuesto la indicada por el práctico y el punto donde aparecieron los restos. También rotulé la toponimia y algunos textos que, a esta escala, resultarían ilegibles. (Edición y rotulación propia de un gráfico del “Proceedings” de marzo de 1912)

La posición del abordaje era fundamental para determinar las trayectorias, velocidades y posiciones relativas de los buques, y el juez criticó que el “Olympic” no la registrara “with reference to any accurate bearings” (habían anotado “off Cowes, Isle of Wight”). Como, por otra parte, el “liner” había cambiado continuamente su velocidad, se utilizó la derrota del crucero para reconstruir el cuadro, pero hacerlo en un período de tiempo tan corto exigía una precisión exquisita, siendo determinante la distancia a la que había pasado de Egypt Point, que no coincidía con la que le estimaron (mal) el capitán Smith y el práctico. El CC Aylen había anotado diligentemente sus posiciones en Solent Bank Buoy, Gurnard Ledge Buoy y Egypt Point, pero según la sentencia lo hizo “in a note-book, which, unfortunately, was lost overboard at the shock of the blow”, y hubo que reconstruir la derrota del “Hawke” en base a afirmaciones no menos subjetivas que las del “Olympic”, tan criticadas por el juez: por suerte ahora trataban con caballeros, y se hizo constar que “Lieutenant Aylen’s honesty and integrity were not impeached”.

GRANDES FRUSTRACIONES

La “White Star” consideraba que tenía el caso ganado, siquiera por haber sido embestidos en una maniobra sorprendente que achacaban a un intento fallido de cortar su popa, sin descartar un posible error del timonel, pero en todo caso tras meter caña a Br. La sentencia del juez Evans se comunicó el 19 de diciembre, y determinó que 1) El “Olympic” no había podido acreditar su aseveración de que el “Hawke” era un buque que alcanza y por tanto obligado a cederle el paso 2) Que eran buques que cruzan, y el “Olympic”, al tener al “Hawke” por Er, debía haberse mantenido apartado de su derrota 3) Que el “Hawke” no era culpable de lo que hizo o dejó de hacer y 4) Que la causa del abordaje había sido “*the faulty navigation of the Olympic by her pilot in going dangerously near the Hawke, and the non-observance of the rule which required her to keep out of the way*”. Respecto a la caída intencional del “Hawke” a Br, el juez la descartó porque “*the attempt would, to use the phrase of the master of the Olympic, be an inconceivable manoeuvre*”, pero fundamentalmente porque, al haber negado categóricamente los cinco hombres que estaban en el puente del crucero que se ordenara meter caña a Br o que efectivamente se hubiera metido, “*the only alternative is that they swore falsely, and conspired to swear falsely. I cannot adopt that alternative.*”.



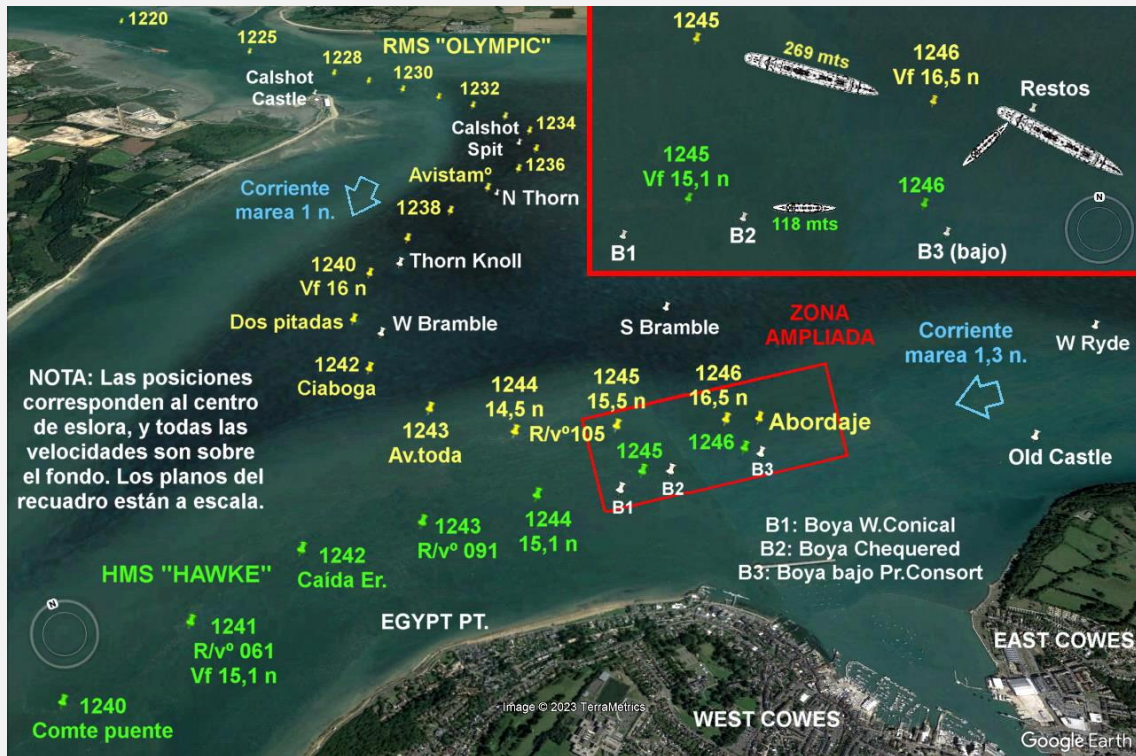
Daños en el “Olympic” tras el abordaje: la foto de la izquierda está tomada durante la maniobra de ataque en Southampton, y muestra las averías producidas en su obra muerta por el coronamiento de la proa del “Hawke”. En el recuadro superior izquierdo se ve el calado a popa antes de ser corregido (39’) y en el momento de atracar (36’), evidenciándose en otras imágenes que los portillos de la cubierta baja llegaron a estar completamente sumergidos. La foto de la derecha está hecha en el dique seco de Belfast, y además de los daños anteriores se aprecia el impacto del espolon en la obra viva y las dentaduras producidas en las palas de la hélice de Er al impactar contra el casco del crucero. (Composición y edición propia con tres fotos de autor desconocido y otra del astillero “Harland & Wolff”, hecha probablemente por Robert J. Welch)

Si el “Hawke” no metió realmente caña a Br y descartamos la hechicería, la única explicación a su caída sería la interacción (entre buques o con el fondo), un fenómeno que en 1911 tenía base teórica pero algunos profesionales consideraban cuentos de viejas: el capitán Smith, el capitán del “Mauretania”, el práctico Bowyer y un práctico de Liverpool declararon que nunca la habían experimentado, y la defensa del “Olympic” señaló que *“theory is one thing, practice is another”*. Los experimentos efectuados ante el juez arrojaron un resultado *“not very conclusive”*, pero considerando que en ese momento el “Hawke” rascaba un banco que pudo rechazarlo hacia aguas más profundas, sentenció que *“in the exceptional conditions which prevailed, the forces set up in the water are sufficient to account for the Hawke being carried towards the Olympic in a swerve which was beyond her control”*. Un TN norteamericano que presencié la caída desde el “Olympic” la describió como *“almost instantly, pivoting apparently on her center”*; al CC Aylen le pareció que actuaba una fuerza exterior, porque ningún ángulo de caña podía haberles hecho caer con tanta rapidez: también dijo que la caída *“continued more rapidly as time went on”*, lo que me sugiere que pudo iniciarse como un rechazo de fondo y continuar como una interacción con el “liner”.

La sentencia del juez Evans “absolvió” al “Hawke” por no emitir señales fónicas, al timonel por bloquear el timón con las prisas, e implícitamente al comandante por *“certain orders”* (¿a la máquina?) *“in the agony of the situation”*. Lo anterior tenía un pase pero, tras criticar al “Olympic” por acercarse demasiado, Evans afirmó que el “liner” podía haber evitado la colisión hasta el último momento metiendo toda la caña a Br (¡lo que habría acercado aún más la popa al “Hawke”!) y, en mi opinión, metió la pata hasta el fondo con una observación asombrosa: *“Even when the pilot saw the Hawke come towards his vessel, he delayed action; and even when he took it, he ordered the helm hard-a-port (insisto: todo a Er), which was a very doubtful manoeuvre”*; cabe sospechar que, cuando explicaron el “rabeo de la popa”, sus asesores estuvieran de cuartereros. Como, por otra parte, los empleados de la White Star habían obedecido las instrucciones del práctico, con la legislación entonces vigente la naviera tampoco era culpable, permitiendo salvar la cara a “casi” todos los implicados; en la práctica la sentencia fue traumática no solo para la autoestima de la White Star, sino para el mundo marítimo, donde la “imprevisibilidad jurídica” repercute en los costes del seguro. Desde mi punto de vista, en 1911 un fenómeno de interacción “imprevisible e irresistible” sería un pariente cercano del “Act of God” anglosajón, que exime de responsabilidad a los mortales; además, el “Olympic” navegaba en aguas restringidas condicionado por sus dimensiones, y el “Hawke” siempre tuvo la opción (Artículo 27 de 1890 y 2-b actual) de sortear unilateralmente una situación incómoda moderando máquina, por lo que creo que un reparto de culpas habría sido más justo.

La White Star apeló la sentencia, y el 13 de marzo de 1912 solicitó la admisión como prueba de los restos del espolón y otros fragmentos del “Hawke”, recuperados a sus expensas y bajo supervisión naval en un lugar diferente del aceptado por el juez Evans. Su posición debió guardarse bajo siete llaves, porque los trabajos que pude consultar aportan situaciones imprecisas o erróneas; por suerte encontré el dato en las sentencias de apelación de los jueces Parker y Kennedy, que los sitúa unas 400 yds al W y 200 al N de la situación del CC Aylen. La defensa del “Hawke” se opuso sin éxito a la admisión de esta prueba, y Blunt (que ya había ascendido a CN) dijo que el espolón no se había desprendido en el abordaje, sino al dar avance para volver a puerto (no coló); los restos estaban agrupados en un círculo de 9 mts de diámetro, y dos de los tres jueces aceptaron explícitamente que el abordaje se había producido unas 60-75 yds al SW de este punto. Era una situación embarazosa, porque implicaba que el “Hawke” habría navegado más hacia el eje de la canal (y el “Olympic” a menos velocidad) de lo

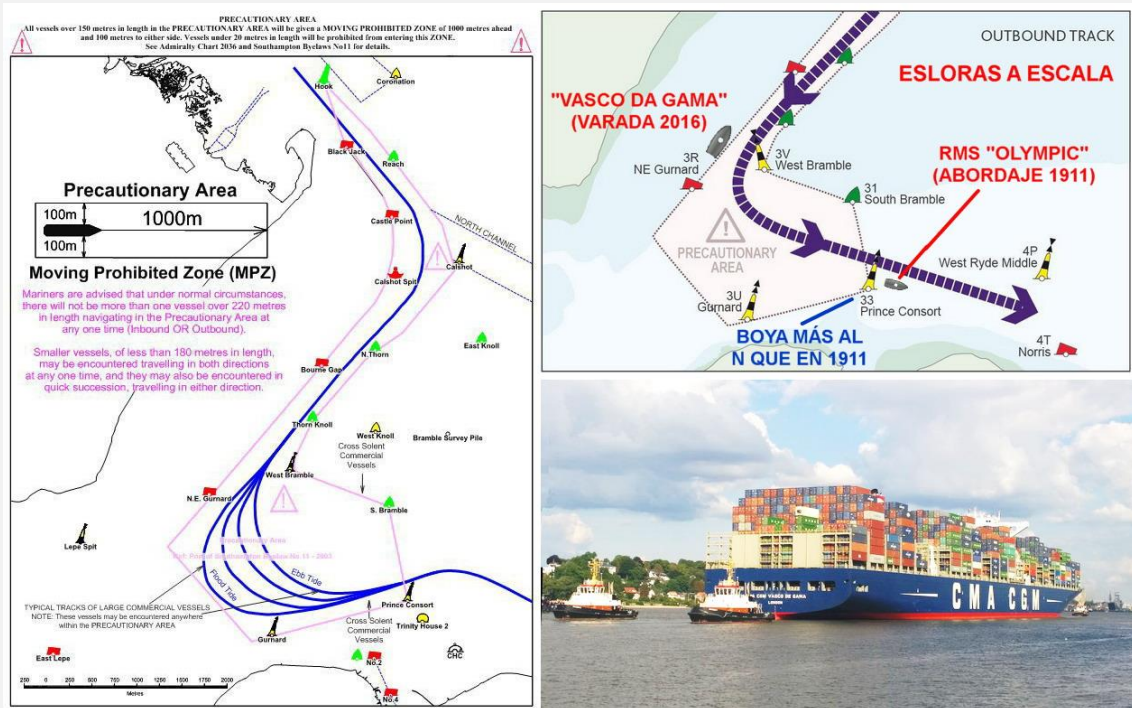
declarado por los oficiales navales, pero Kennedy habló de “*unfortunate errors*” de Blunt y Aylen, y Parker dijo que la derrota del crucero entre Egypt Point y las boyas “*can be put considerably further north without any reflection on the complete honesty of any of the Hawke’s witnesses*”, lo que demuestra la teoría de la relatividad.



Reconstrucción más probable del abordaje del “Hawke” y el “Olympic” incorporando la posición donde aparecieron realmente los restos y la corriente de marea: mis conclusiones son que el “Hawke” podía tener razón respecto a la marcación del “Olympic”, el “Olympic” respecto a su velocidad real (lejos de 20 nudos) y el práctico respecto al punto del abordaje. El balizamiento y las trayectorias están calculados en un plotter con la carta del gráfico anterior (1912) georeferenciada, trasladando después las posiciones geográficas; la ubicación de la boya Prince Consort es clave, y la situé por datos aportados en las sentencias y la posición del bajo en esa misma carta. La distancia entre buques al iniciarse la caída a Br del “Hawke” resulta ser unos 200 mts, quizá excesiva para una interacción “normal”, pero en este escenario la caída se produce justo al llegar al bajo, sugiriendo un rechazo de fondo que habría empujado su proa hacia el “Olympic”, donde considero probable que a la interacción “normal” se sumara una aspiración extra de las hélices acelerando a régimen de avante toda antes de haber alcanzado la velocidad correspondiente. (Elaboración propia sobre una captura de “Google Earth”)

El hecho de que un oficial sea un caballero no implica que sea infalible, y Blunt había “disfrutado” de los servicios de uno de los “navigators” menos infalibles de la Royal Navy: los informes personales de Aylen le calificaban como un navegante poco satisfactorio, y no era ningún secreto porque un año antes el “Daily Telegraph” había publicado que, tras la embarrancada del acorazado “Duke of Edinburgh” (¡en la Isla de Wight!), “*Lieutenant Reginald Aylen has been dismissed from his ship, and severely reprimanded*”; ya puestos, el oficial de guardia que le acompañaba en el puente del “Hawke” pasaría a situación de retiro antes de acabar 1912 aquejado de “*neurasthenia*”. Como era de temer, el 5 de abril de 1913 los jueces Vaughan, Kennedy y Parker rechazaron la apelación por unanimidad (con puntualizaciones de Kennedy,

que calificó el caso de difícil), básicamente porque el “Olympic” seguía sin acreditar que el “Hawke” fuera un buque que alcanza. En febrero de 1912 el capitán Smith había manifestado en una carta a su sobrino su escepticismo sobre la posibilidad de “*overturning the verdict*”, pero no pudo confirmar sus temores porque, al mes siguiente, en una repetición de la jugada que incluía un susto por interacción con otro buque, inició un viaje sin retorno saliendo por el Solent con Bowyer de práctico y Wilde y Murdoch como oficiales sénior en el viaje inaugural del “Titanic”. Tenían una cita con un iceberg en Terranova y fue Murdoch quien se lo tragó por los pelos, tras parar la máquina y la turbina comprometiendo la eficiencia del timón en una maniobra instintiva que la mayoría de nosotros habríamos hecho exactamente igual.



Un siglo después la curva del Bramble sigue complicando la vida al personal, y en 2016 el mayor buque de bandera británica (portacontenedores “Vasco da Gama”) volvió a “derrapar”, esta vez navegando ría arriba y varando en el Thorn Channel. Para evitar “interferencias” como la del “Hawke” actualmente se ha establecido una “Precautionary Area”, donde los buques de más de 220 mts de eslora (como el “Olympic”) disfrutan un “clear channel”, los de más de 180 mts no pueden adelantarse entre sí, y los de más de 150 tienen una “Moving Prohibited Zone” 1.000 mts por su proa y 100 a cada costado en la que ningún buque de menos de 20 mts o que navegue a vela puede penetrar. El gráfico de la izquierda muestra la extensión del área con cuatro trayectorias típicas de entrada y salida (en azul) de los buques de gran tamaño, y el superior la trayectoria típica para buques de salida, donde he señalado el punto de abordaje del “Olympic” y el “Hawke”. También señalé el punto de varada del “Vasco da Gama”, que con 399,2 mts de eslora es uno de los mayores cargueros del mundo, y al que podemos ver en el recuadro inferior navegando por el Elba el año 2015. (Elaboración propia con dos gráficos del “Notice to Mariners No14 of 2019”, ABP Southampton, y una foto de HummelHummel)

La naviera apeló a la Cámara de los Lores alegando que, inicialmente, el timonel del “Hawke” había metido caña a Br por error y, en una rara estrategia, que se había constatado que la posición real de las tres boyas de Cowes estaba unos 62 mts al N de la que figuraba en la carta usada por el “Hawke”, lo que desplazaría su trayectoria esa misma distancia hacia la canal. Nadie menciona que ese argumento también podía

salvar la cara a sus oficiales sobre la distancia a la que habían pasado de las boyas; en todo caso, el 9 de noviembre de 1914 tres loras confirmaron las sentencias anteriores, y para consternación de los bufetes de abogados la batalla finalizó. Un año después el “Olympic” y el “Britannic” (en construcción) fueron requisados por el Almirantazgo, y al segundo lo terminaron como buque hospital, resultando hundido por una mina en el Egeo. Al “Olympic” le tocó hacer la “mili” como transporte de tropas, y en 1918 demostró sus cualidades evolutivas en avance toda pasando por ojo al submarino alemán U-103, que había intentado torpedearlo en superficie. Su último “golpe” ocurrió el 15 de mayo de 1934, al recalar con niebla en Nantucket y aparecer el barco faro por la misma proa: navegaban moderados a 10 nudos (avante despacio), y pese a maniobrar con máquina atrás y timón lo abordaron a unos 3 o 4, suficientes para hundirlo causando la muerte a siete de sus once tripulantes. Cinco días antes la “White Star” había sido absorbida por la Cunard, que al año siguiente mandó el “Olympic” al desguace.

Bowyer continuó siendo el práctico de confianza de la White Star hasta jubilarse con 70 años en 1929, y antes de fallecer a los 85 dejó escrito que “*the late Capt. E.J. Smith, the officers, and I told the truth and nothing but the truth*”; debió morir de muerte natural, pero la gafada estaba en el aire porque en 1917 el “Pilot Boat n°1” de Wight se comió una mina, pereciendo seis tripulantes y ocho prácticos. Si el gafe de la serie “Olympic” era contagioso el “Hawke” pilló una infección aguda: el TN MacGregor, saliente de guardia antes del abordaje, desapareció con toda su dotación en 1917 al mando del submarino E-36, tras ser abordado por otro submarino británico. Su relevo, el TN Bashford, falleció en 1914, año y medio después de pasar a retiro por neurastenia. Tras obtener el título de Capitán de la MM, el CC Aylen, pasó a retiro a petición propia en 1922, ascendiendo a CF; falleció en 1964. El CN Blunt se distinguió mandando una flotilla de destructores en las acciones de Heligoland Bight y Cuxhaven (1914) y el crucero “Gloucester” en la batalla de Jutlandia (1916), siendo recompensado con la Orden de Servicios Distinguidos y la del Imperio Británico; cuando se retiró en 1921 (ascendiendo a CA) ya tenía por la popa una vida colmada de aventuras, pero se instaló en Kenia y murió de fiebres a los 58 años. Al “Hawke” lo torpedeó el submarino alemán U-9 en octubre de 1914, y se hundió en 5 minutos llevándose consigo 524 hombres; fue el único de los nueve cruceros de su clase hundido en toda la guerra.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La fuente más completa que conozco sobre este tema es “*The Sting of the Hawke; Collision in the Solent*” (2014-Samuel Halpern y Mark Chirnside), que he usado como “libro de cabecera”: incluye una reconstrucción forense que no comparto porque se basa en la posición del abordaje de Aylen y otra (en mi opinión también errónea) de los restos extraída de un “Proceedings” de 1912, que publicó un “*1200 feet more to the eastward*” que, de acuerdo con las sentencias de apelación, debería ser “*to the westward*”. Hay una buena síntesis profesional en “*An Agony of Collisions*” (1966-Peter Padfield), que dedica un capítulo al caso sin retratarse sobre el E o el W, y también consulté “*RMS Olympic; Titanic's Sister*” (2015-Mark Chirnside) y “*Titanic Captain; The Life of Edward John Smith*” (2011-G.J. Cooper). Siempre que pude usé las sentencias originales (“*The Law Reports*”, 1913), pero muchas declaraciones y las referencias a la investigación naval proceden del imprescindible libro de Halpern y Chirnside. Los datos personales y el historial de los oficiales del “Hawke” están sacados esencialmente del escalafón (“*The Navy List*”, octubre 1911) y “*The National Archives*” (discovery.nationalarchives.gov.uk), y buena parte de los correspondientes a los oficiales del “Olympic” de la exhaustiva titanicofficers.com. Sigo en ljartor@gmail.com