Noutăți despre Titanic

Noutăți despre Titanic

În istoria navigaţiei nu a existat un eveniment care a stârnit o aşa mare groază şi o aşa mare atenţie ca scufundarea Titanicului. În călătoria lui inaugurală de la Southampton la New York, vaporul de lux, cel mai mare din lume şi care părea de nescufundat, s-a lovit de un gheţar şi s-a scufundat în două ore şi patruzeci de minute. Aceasta s-a întâmplat în noaptea de 15 aprilie 1912. Din cei 2.208 pasageri şi membrii ai echipajului s-au înecat 1.504 oameni în valurile reci ca gheaţa ale Oceanului Atlantic, printre care căpitanul Edward John Smith, care de bunăvoie s-a scufundat cu vaporul. Dintre morţii scoşi din Atlantic, dintre care unii nu au fost identificaţi niciodată, au fost înmormântaţi 121 victime în Fairview Cemetry în Halifax, în provincia Scoţia Nouă din Canada.

Interesul cu privire la soarta Titanicului este până astăzi neîntrerupt. Aceasta o arată de exemplu filmul american „Titanic“, care a rulat în 1997 şi a depăşit toate recordurile. Cu un total de 11 premii Oscar şi cu un rezultat de înregistrare mondial de peste 1,8 miliarde dolari, este considerat până astăzi cel mai de succes film al tuturor timpurilor. Doar în Germania l-au văzut 18 milioane spectatori.

După multă căutare, în 1985 s-a găsit nava avariată. Ea se află în Atlanticul de Nord faţă-n faţă cu Terra-Nova la o adâncime de 3.821 metri. Imediat după aceea s-au întreprins pri-mele cercetări cu un submarin de cercetare. Pentru aproximativ 30.000 euro se oferă scufundări chiar şi pentru persoane private.

La această adâncime mare, presiunea apei este enormă, de circa 370 de ori mai mare decât presiunea atmosferică normală. Acolo, pe o lungime de aproximativ 600 metri, se află trei mari părţi ale vaporului: prora, o parte din mijloc şi pupa. Prora s-a păstrat cel mai bine. În marile săli ale clasei întâi au rezistat aproape neatinse scufundării impresionantele candelabre. Chiar şi tacâmurile şi multe din marile oglinzi sunt nedeteriorate. Au fost aduse la suprafaţă în total 5.500 obiecte ale Titanic-ului.

Cu privire la drepturile de posesie asupra părţilor epavei şi asupra multor obiecte găsite se poartă discuţii până astăzi în faţa instanţei. În orice caz, unele obiecte se pot vedea în muzeul de marină din Londra.

Cercetarea cauzelor nenorocirii nu se va încheia poate niciodată. Cei mai importanţi martori s-au înecat; în afară de căpitan, s-au înecat şi ofiţerii William Murdoch şi James Moody, cu care căpitanul a fost pe puntea de comandă la momentul coliziunii cu gheţarul. De asemenea toţi inginerii şi tehnicienii Titanicului s-au înecat.

Ultima supravieţuitoare a Titanicului, Lillian Gertrud Asplund, care avea propriile amintiri de la această scufundare, a murit în 6 mai 2006 în vârstă de 99 ani. Împreună cu mama ei şi un frate au supravieţuit nenorocirii, în timp ce tatăl şi trei fraţi de-ai ei au murit la scufundarea vaporului. Ea este înmormântată în Shrewsbury, Massachusetts. Prin coliziunea cu gheţarul, corpul vaporului a fost deteriorat sub linia de plutire pe o lungime de 90 metri prin şase găuri. Ciocnirea a fost aşa de puternică, încât încăperile cu marfă şi halele cu cazane au fost inundate rapid. Imediat s-a observat: Titanicul nu mai are scăpare.

O responsabilitate deosebită a avut-o, fără îndoială, căpitanul Smith. El n-a micşorat viteza vaporului în ciuda mai multor atenţionări de la alte vapoare cu privire la existenţa ghe-ţarilor, ci a menţinut cursul şi viteza. A vrut să demonstreze performanţa Titanicului şi să dovedească faptul că acesta este mai performant faţă de vaporul de concurenţă, Olympic. Totuşi a fost scos de sub învinuire prin cercetările ulterioare; comportamentul lui era odinioară practică uzuală pe vapoarele rapide. Chiar şi căpitanii concurenţilor principali au afirmat că şi ei ar fi acţionat în acelaşi fel.

Pe vremea aceea, dimensiunile enorme ale gheţarilor nu erau cunoscute exact. Abia după catastrofă s-a format o patrulă internaţională pentru gheţari. Aceasta comunică de atunci încoace poziţia şi viteza gheţarilor şi le transmite către punţile de comandă.

Astfel se discută mai departe cauza nenorocirii. Însuşi vaporul stă în punctul central în căutarea răspunsurilor. Nu au fost găsite erori de proiectare la construirea Titanicului. Totuşi, după scoaterea anumitor părţi ale epavei, materialul folosit pentru construire a ajuns în centrul interesului.

Astfel s-au realizat cercetări de material asupra bucăţilor de oţel din corpul vaporului în laboratoarele de stat canadiene, mai întâi în Ottawa, apoi în Halifax. Pentru aceasta s-a folosit aşa-numita încercare de încovoiere prin şoc (rezilienţă), un procedeu de control pentru aprecierea fragilităţii materialului cu ajutorul unui ciocan pendul. Pentru comparare au fost testate câte o bucată de oţel modern folosit la construirea vapoarelor şi o bucată de oţel de la Titanic.

Utilajul de control computerizat lucrează extrem de precis, procesul depinde totuşi foarte mult şi de temperatură. De aceea ambele bucăţi de oţel au fost depozitate înainte în alcool rece, la minus 1 grad, pentru a simula temperatura apei oceanului la momentul accidentului Titanicului.

Mai întâi s-a verificat oţelul modern. La lovirea cu ciocanul s-a auzit un zgomot înăbuşit, iar bucata de probă a prezentat o îndoitură în formă de V, dar nicio fisură. Apoi s-a verificat bucata originală de la Titanic. Şi când cioca-nul a lovit, s-a auzit un zăngănit, iar oţelul s-a spart în bucăţi.

Declaraţia verificării a fost totuşi pusă sub semnul întrebării. Pe bună dreptate s-a indicat spre faptul că oţelul de la Titanic s-a putut modifica în decenii prin depozitarea sub presiunea puternică ce domină în adâncul oceanului. Iar o simulare a unor astfel de împrejurări nu a fost posibilă.

Atunci a venit în ajutor „întâmplarea“: un anumit domn Bud Weatherup din provincia canadiană Scoţia de Nord a citit aceste cercetări şi s-a anunţat la echipa de cercetare în Halifax. El a relatat despre tatăl său Edwin Blow Weatherup, care s-a mutat în 1921 din Irlanda în Canada şi care mai întâi a lucrat în Belfast în biroul de salarizare pentru Titanic-Werft Harland & Wolff. El avea, ca amintire de la construirea Titanicului, o bucată de oţel de un ţol şi un sfert, care cădea la ştanţarea găurilor mari de nituire a oţelului la corpul vaporului. El a prevăzut această

bucată de oţel cu iniţialele sale şi l-a folosit ca prespapier.

Informaţiile sale s-au verificat şi au corespuns realităţilor. Cercetătorii din Halifax s-au bucurat că li s-a înmânat bucata de oţel pentru a o cerceta. Specialistul Ken Karis Allen a studiat cu un microscop special straturile de oţel şi a descoperit ceva interesant: oţelul care a stat decenii pe un birou şi a servit ca prespapier şi oţelul care a stat tot aşa de mult timp sub presiune enormă pe fundul oceanului, sunt absolut identice! Structurile celulei, granulaţia şi compoziţia chimică corespund deplin. Mai ales cota de sulf este la amândouă foarte ridicată.

Astfel s-a făcut dovada că materialul din care a fost construit Titanicul a fost absolut neadecvat. Oţelul cu această structură şi la o temperatură scăzută este aşa de casabil, încât la o coliziune se sparge ca porţelanul.

Toate acestea ne amintesc de ceea ce spune Biblia despre natura omului. Ştiinţa, tehnica şi arta arată foarte convingător, că avem inteligenţa şi capacitatea pentru descoperiri măreţe şi lucrări de artă geniale. Şi Cuvântul lui Dumnezeu nu combate acest fapt. Problema constă nu în faptul că suntem capabili de performanţe extraordinare, ci mai mult în aceea că sâmburele nostru interior este stricat.

Aceste cuvinte sunt dure. Dar nu schimbă nimic în această realitate. Tot ce suntem şi facem noi poartă amprenta ratării. Nu vedem dovada pentru aceasta, dacă observăm oamenii din jurul nostru? Şi cum se prezintă lucrurile în viaţa mea proprie?

Un om care nu vrea să înţeleagă ce s-a întâmplat la Golgota, nu poate şi nu va înţelege lucrarea de răscumpărare a Domnului nostru. Doar când simţi povara păcatului, cunoşti crucea şi o preţuieşti. Un om religios care se bizuie pe meritele sale presupuse înaintea lui Dumnezeu, nu vrea crucea, pentru că ea înseamnă sentinţa morţii pentru el şi meritele lui.

Pentru iudeii care se autoîndreptăţeau, crucea Domnului Isus a fost pedeapsa dreaptă pentru un răzvrătit. Gândul că Mesia al lor ar fi fost acolo răstignit, a fost pentru ei o pricină de poticnire. Şi pentru grecii instruiţi, filozofi, a fost o nebunie când li s-a predicat Hristos ca răstignit.

Pentru un credincios adevărat, care înţelege prea bine necesitatea morţii lui Hristos şi are iertarea păcatelor sale, crucea este în însemnătatea ei fundamentul credinţei sale şi a fericirii sale veşnice. Totul se datorează suferinţelor şi morţii Celui răstignit. El îşi duce viaţa sa ca şi creştin sub semnele acestei cruci. Lui îi este, să spunem aşa, „zugrăvit Isus Hristos ca răstignit“ (Galateni 3.1).

Credinciosul are pacea pe care Domnul a făcut-o prin „sângele crucii Lui“ (Coloseni 1.20). Propovăduirea crucii este pentru el puterea lui Dumnezeu (1 Corinteni 1.18). Din cauza crucii este gata să accepte să fie persecutat (Galateni 6.12). El este conştient că poate fi înconjurat de vrăjmaşii acestei cruci, dar el se laudă cu crucea Domnului său (Fili-peni 3.18; Galateni 6.14). El admiră tot mereu biruinţa Domnului său la cruce şi se bucură că Cel răstignit, Mântuitorul său, este acum „înălţat foarte sus“ (Isaia 52.13).

Echipa de cercetare, care a studiat materialul din care a fost construit Titanicul, a numit în mod ironic tragedia Titanic: „Challenger-ul din 1912“, pentru că şi naveta spaţială Challenger a ajuns la catastrofă din cauza unei greşeli de material. Ea a explodat în 28 ianuarie 1986 numai la 73 de secunde după start la înălţimea de 15 kilometri. În cel mai mare accident în istoria astronauticii, toţi cei şapte astronauţi au murit.

„Greşeala de material“ îşi are la noi cauza în păcat. La început, totul a fost absolut fără greşeală. Căci „Dumnezeu S-a uitat la tot ce făcuse; şi iată că erau foarte bune“ (Geneza 1.31). Dar neascultarea omului faţă de Creatorul său a stricat totul. Biblia trebuie să constate că „toţi au păcătuit şi sunt lipsiţi de slava lui Dumnezeu“. Trist, dar adevărat! Dar vestea bună este că această sentinţă a Bibliei este doar prima parte a acestei constatări. Ea continuă în felul următor: „Şi sunt socotiţi neprihăniţi, fără plată, prin harul Său, prin răscumpărarea care este în Hristos Isus“ (Romani 3.24).

Starea noastră stricată este condamnată de Dumnezeu. Dar în acelaşi timp - şi pe cheltuiala Lui -, Dumnezeu pune la dispoziţie mijlocul de mântuire. Pe baza jertfei Domnului Isus, El vrea să ne scape de starea noastră absolut pierdută. El ne dă posibilitatea „de a ne naşte din nou“ şi să cunoaştem o viaţă nouă.

Isus Hristos spune: „Adevărat, adevărat îţi spun că, dacă un om nu se naşte din nou, nu poate vedea Împărăţia lui Dumnezeu“ (Ioan 3.3). Oţelul Titanicului nu poate să se facă nou, dar la noi este posibil acest lucru!

Desigur, natura noastră veche, pierdută ne robeşte mai departe - şi moare într-o zi. Dar ceea ce devenim prin naşterea din nou trăieşte pentru totdeauna. Şi în înviere - aşa promite Hristos - totul va fi pe deplin nepieritor şi proslăvit.

Ţi se pare totul depăşit? Poate să fie aşa. Dar în contrast cu orice ficţiune, Dumnezeul atotputernic va face cu siguranţă exact aşa. „Pe Cel ce n-a cunoscut niciun păcat, El L-a făcut păcat pentru noi, ca noi să fim neprihănirea lui Dumnezeu în El.“ „Căci, dacă este cineva în Hristos, este o făptură nouă. Cele vechi s-au dus: iată că toate lucrurile s-au făcut noi“ (2 Corinteni 5.21, 17). Acest lucru poţi să-l trăieşti astăzi.

Cântaţi, cântaţi, cu toţi cântaţiSlăvitul har prin careIsus ne-a izbăvit pe toţiDin moarte şi pierzare!

Căci cel ce este în HristosFăptură nouă este-n El,Iar cele vechi s-au dus,Azi toate-s noi.

clickbible.org