

Una historia de radio interesante.

El tráfico en CW(telegrafía) alrededor del naufragio del Titanic

El trabajo que aquí se plasma es un homenaje a John G. Phillips, primer oficial de radio del Titanic, cuya profesionalidad permitió que se salvaran más de 700 personas, en una de las más conocidas (aunque no la peor) de las tragedias en la mar. Phillips murió de hipotermia junto a un bote de lona, antes que llegaran los auxilios, y su cuerpo nunca fue encontrado.

John G. Phillips, primer oficial radio del Titanic.



En la foto podran Ustedes observar que la gorra de oficial Phillips no tiene la insignia de la linea naviera White Star, que era una estrella blanca entre guirnaldas, sino la letra "M" Esto por la razon de que Phillips no era empleado de la White Star, sino de Marconi Wireless, que era la propietaria de los equipos de radio en muchos de los barcos de la epoca. Aun no siendo trabajador de la White Star, si estaba subordinado a las ordenes del Capitan del Titanic.

Los textos que siguen son una traducción resumida de las páginas web confeccionadas por el Titanic Wireless Commemorative Group, según el trabajo de investigación de Glenn Dunstan, VK1XX, quien recopiló y ordenó las notas que la Compañía Marconi entregó a la UK Board of Trade durante la investigación de las causas del siniestro, en base a los libros de guardia de los demás buques de la compañía y a las declaraciones de los oficiales supervivientes, entre los cuales estaba el segundo operador de radio del Titanic, Harold Bride.

Las horas se han convertido a Tiempo Universal (GMT de entonces) considerando que, dada su longitud (poco más de 50° Oeste en el momento de la colisión), la hora local del Titanic era 4h 30m menos que la de Greenwich.



15 abril 1912

04:20 GMT

Del MV Mesaba, de la Atlantic Transport Line al MS Titanic de la White Star Line:

"Informe de hielos. En lat. 42 N a 41.25 N y long 49 W a 50.30 W hemos visto muchos grandes bloques de hielo y gran número de grandes icebergs así como campos de hielo. Tiempo bueno y claro".

Este telegrama proporciona detalles precisos sobre las grandes masas de hielo existentes sobre la derrota del Titanic. Sin embargo, los oficiales de puente supervivientes afirmaron no haber tenido conocimiento del mismo. La causa más probable es que el oficial de radio del Mesaba no incluyó en el encabezamiento la clave MSG (mensaje al capitán), que habría hecho que el telegrama fuese puesto inmediatamente en conocimiento del capitán del Titanic.

Phillips, el radio del Titanic, agobiado de trabajo por el aluvión de telegramas de entrada y salida que tenía, como consecuencia de haber entrado en el área de cobertura de la estación de Cape Race, podría haber pospuesto la entrega del radiograma suponiendo que no era urgente.

Y además e increíblemente, un mensaje de parecida naturaleza, enviado por el capitán Stanley Lord, del Californian, al capitán del Titanic, fue transmitido también sin el preceptivo encabezamiento MSG por un inexperto oficial de radio, de apellido Evans, el mismo a quien se acusó de cerrar la radio al recibir la reprimenda de Phillips: "Keep out. Im working MCE" (Manténgase en silencio. Estoy trabajando Cape Race). Las malas lenguas afirmaron que el mensaje de Phillips fue, en realidad: "Cállese! Estoy trabajando Cape Race", lo cual provocaría el enfado de Evans. ("Shut up. Im working MCE" que significaría

04:45

Primera llamada de auxilio del Titanic, recibida por el Frankfurt y La Provence :
"CQD CQD CQD CQD CQD CQD de MGY MGY MGY MGY MGY position 41.44 N 50.24 W"

El Mount Temple escucha las señales del Titanic y registra en su libro de guardia que le contesta, pero el Titanic no oye sus señales.

En el libro de guardia está anotado:

"Aviso a mi capitán su posición 41.46N, 50.24 W" o sea con un error de 2 minutos en

latitud. (dos millas, o 3,7 km). Este error es más inexplicable si se tiene en cuenta que, como se puede leer más adelante, esa era la VERDADERA latitud del Titanic en el momento de la colisión.

04:48

El buque Ypiranga escucha las llamadas del Titanic y el radiotelegrafista escribe en su libro:

"El Titanic está dando CQD aquí. Posición 41.44 N 50.24 W. Necesita asistencia"
(transmitido 10 veces)

04:54

El Carpathia (MPA) llama al Titanic y le dice:

"MGY de MPA ¿Sabe que Cape Cod está enviando un lote de mensajes para Ud.?"

A lo que el Titanic responde:

"MPA de MGY = Vengan enseguida. Hemos chocado con un iceberg. Esta es una CQD, viejo. CQD. Posición corregida 41.46 N 50.24 W"

En este momento, el cuarto oficial de puente, Boxhall, había entrado en la cabina de radio del Titanic y entregaba a Phillips una nota con la posición exacta del buque. El mensaje fue escuchado también por el operador de Cape Race y le llama, pero no obtiene respuesta, probablemente por no escucharlo debido al ruido del vapor escapando por las válvulas de seguridad, como se explica más adelante.

A continuación sigue un mensaje del Carpathia:

"¿Debo decírselo a mi capitán? ¿Necesitan Udes. auxilio?"

"MPA de MGY = Sí. Vengan aprisa"

04:55

El Ypiranga registra en su libro:

"El Titanic dice: CQD CQD CQD de MGY MGY MGY. Mi posición corregida 41.46 N 50.14 W. Necesitamos auxilio inmediato. Hemos chocado con un iceberg. Nos hundimos. No puedo oír nada por el ruido del vapor" (Transmitido entre 15 y 20 veces).

El ruido a que se refiere Phillips era debido a que los maquinistas del Titanic estaban soltando vapor de las calderas para reducir el riesgo de explosión.

04:56

El Prinz Friedrich Wilhelm (DKF) llama al Titanic y le da su posición:

"MGY de DKF. Nuestra posición a medianoche era 39.47 N 50.10W"

Esto supondría una distancia de unas 120 millas a la hora señalada, unos veinte minutos antes. Hay ciertas dificultades para calcular las posiciones reales de los distintos buques debido a que las horas vienen dadas, en muchos casos, en "tiempo local". Suponiendo una velocidad máxima de unas 22 millas por hora, se precisarían casi seis horas para cubrir esa distancia. Sin embargo, un minuto antes, Phillips había informado que no podía escuchar nada debido al ruido del vapor, así que no se sabe si el mensaje fue recibido a bordo del Titanic.

"DKF de MGY. ¿Vienen hacia nosotros? Hemos colisionado con un iceberg. Nos hundimos. Por favor, dígame al capitán que vengan."

El Prinz Friedrich Wilhelm contesta:
"OK, se lo diré".

04:57

Titanic:
"Preciso ayuda inmediata. Choque con iceberg en 41.46 N y 50.14 W"

05:00

El Caronia transmite un mensaje, primero al Baltic y luego a todos los buques:
"CQ CQ de MSF MSF. CQD CQD Titanic chocó con un iceberg. Precisa ayuda inmediata"

Alrededor de esa misma hora, el Mount Temple (MLQ) escucha al Titanic llamando aún CQD y anota en su cuaderno de bitácora:
"Nuestro capitán invierte el rumbo. Estamos a unas 120 millas lejos".

05:04

En el libro de guardia del oficial de radio del Mount Temple se lee:
"El DFT (Frankfurt) da al MGY (Titanic) su posición: 39.47 N 52.10 W".

(Eso significan 170 millas hacia el SSW de la posición del Titanic, casi ocho horas de navegación a toda máquina.)

El MGY dice:
" ¿Vienen Udes en nuestro auxilio?"

Y DFT responde:
"MGY ¿Cuál es su problema?"

Increíble, pero cierto. El operador del Frankfurt no se había enterado de apenas nada de lo que sucedía.

Titanic:

"Hemos chocado con un iceberg y nos hundimos. Por favor, dígame al capitán que vengan"

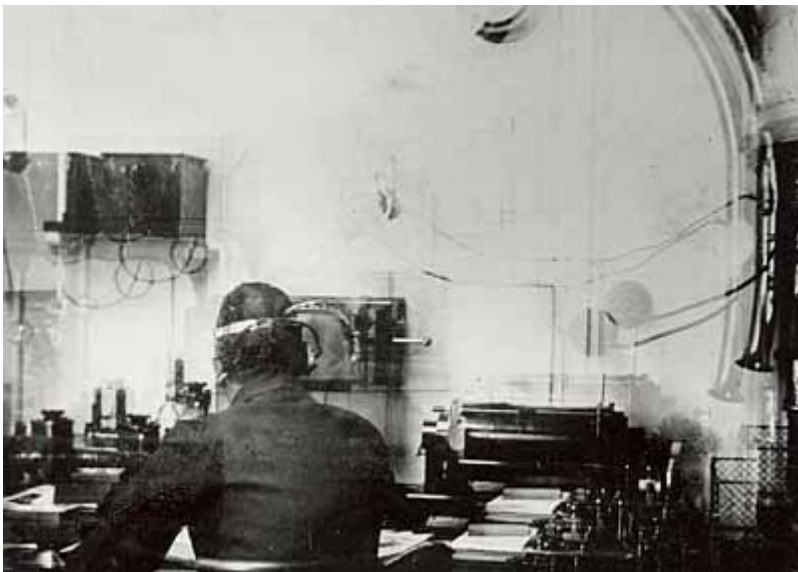
Frankfurt:

"OK. Se lo diré a los del puente"

Titanic:

"OK. Sí, por favor"

Ésta es la única fotografía existente de la cabina de radio del Titanic. Fue tomada por F. Browse, un pasajero que desembarcó en Queestown durante el viaje inaugural. (Foto cortesía de la colección F. Browse)



05:15

El Titanic llama a su buque gemelo, el Olympic (MKC), que está a unas 500 millas de distancia en viaje hacia Inglaterra:

"MKC MKC MKC de MGY MGY MGY SOS SOS SOS"

Es la primera vez que Phillips utiliza la nueva señal internacional de socorro.

05:20

Pero, por si acaso, cinco minutos después vuelve a usar la señal de auxilio de la compañía Marconi, que registra el oficial de radio del Celtic:

"MKC MKC de MGY MGY CQD CQD necesitamos ayuda inmediata. Posición 41.46 N 50.14 W"

05:23

El Caronia (MSF) llama al Baltic (MBC) y le informa de lo que está sucediendo:
"MBC de MSF = SOS = MGY CQD en 41.46 N 50.14 W = necesita auxilio inmediato"

05:30

Han transcurrido 45 minutos desde la primera llamada de auxilio del Titanic y seis buques, por lo menos, además de la estación costera de Cape Race, conocen los problemas del gran trasatlántico. Al parecer, sólo uno de ellos -el Mount Temple- ha puesto proa hacia el lugar señalado, pero NO ha informado de ello al Titanic, cuyo operador insiste en reclamar ayuda al gemelo Olympic. Uno de los buques, el Cincinnati, con una estación Telefunken, de indicativo DDC, escucha el tráfico entre ambos y anota en su libro:

"Posición del MGY 41.46 N 50.14 W. No se precisa ayuda del DDC, pues el MKC (Olympic) ha contestado enseguida a su llamada". (?)

Ni que decir tiene que recorrer 500 millas demoraría no menos de 20 horas, incluso para un buque de buen andar como el Olympic.

05:32

En su búsqueda desesperada de pronto auxilio, Phillips llama al Asian (MKL), un remolcador de altura que llevaba un petrolero hacia Halifax.

"MKL MKL de MGY CQD Necesitamos auxilio inmediato. 41.46 N 50.14 W"

El Asian responde inmediatamente y confirma recibida la posición del Titanic; su operador lleva el radiograma inmediatamente al puente y su capitán le pide reconfirme la posición del siniestro, probablemente para evaluar si tiene alguna posibilidad real de auxiliarles con su limitada capacidad de maniobra.

05:33

El Virginian llama al Titanic, pero no obtiene respuesta. El operador de Cape Race le dice que informe a su capitán que el Titanic ha chocado con un iceberg y que precisa ayuda inmediata.

05:40

Phillips llama de nuevo al Olympic y le informa de la situación:

"MKC de MGY. Chocamos con un iceberg. Nos hundimos de proa. 41.46 N 50.14 W. Vengan cuanto antes". "Dice el Capitán que tengan listos sus botes. ¿Cuál es su posición?"

05:45

El Baltic (MBC) llama al Caronia, que tiene una estación más potente, y le dice:
"MSF de MBC. Por favor, dígale al Titanic que vamos en su ayuda"

05:50

El operador de Cape Race ha escuchado el mensaje, se adelanta al Caronia y llama al Titanic:
"MGY de MCE. Están viniendo en su auxilio. Su posición es a 170 millas al N del Titanic"

¡Al fin! Este es el primer mensaje de aliento a la gente del desgraciado barco, tras más de una hora de tráfico de socorro y cuando el castillo de proa ya está desapareciendo bajo las aguas.

05:55

El Caronia confirma al Titanic el mensaje de Cape Race:
"El Baltic está viniendo en su auxilio"

El Olympic da su posición a las 04:24 GMT, en 40.52 N y 61.18 W y envía un extraño mensaje al Titanic:
"¿Están proa al sur, para encontrarse con nosotros?"

No parece que el capitán Haddock, del Olympic, conociera muy bien la situación real del buque gemelo, que estaba en esos momentos con el castillo de proa bajo el agua y el agua entrando en la sala de calderas, aunque lo más probable es que no diera crédito a lo que decían le estaba sucediendo a un buque que se creía insumergible.

Phillips responde:
"Estamos poniendo a las mujeres en los botes"

06:00

Y cinco minutos más tarde, completa el mensaje:
"MKC. Estamos sacando a los pasajeros en botes pequeños. Las mujeres y los niños no aguantarán mucho en los botes"

06:05

"MGY de MKC. ¿Como está el tiempo ahí?"
"MKC de MGY. Claro y en calma"

Muy poco después, el Baltic escucha al Titanic decir:
"Se está inundando la sala de máquinas"

El capitán Smith había acudido a la sala de radio para advertir de esa circunstancia a los operadores Phillips y Bride.

A la misma hora, el Mount Temple escucha al DFT (Frankfurt) preguntar:
"¿Hay todavía algunos botes alrededor suyo?"

No hubo respuesta.

06:07

El Baltic informa al Titanic:
"Estamos corriendo hacia ustedes"
"Estamos calentando todas las calderas posibles tanto como podemos"

06:10

Cape Race transmite al Virginia:
"Dígale a su capitán esto: El Olympic va a toda velocidad hacia el Titanic, pero su posición es 40.32 N y 61.18 W. Ustedes están mucho más cerca del Titanic. En el Titanic están sacando a las mujeres en los botes y dicen que el tiempo allí es calmado y claro. El Olympic es el único buque del que hayamos oído que se dirige a ayudar al Titanic. Los demás deben estar a gran distancia del Titanic."

Eso, evidentemente, no era cierto y si fue escuchado en el moribundo trasatlántico no debió ciertamente contribuir a levantar los ánimos.

06:15

Las últimas señales que el Carpathia escuchó del Titanic decían:
"Vengan lo antes que puedan, amigos. La inundación en la sala de máquinas está llegando a las calderas."

A la misma hora, el Mount Temple escucha al Frankfurt llamar al Titanic. No hay respuesta. Al respecto hay que aclarar que en aquellos tiempos el servicio radiotelegráfico estaba regido por criterios casi estrictamente comerciales y era muy raro que se intercambiasen mensajes entre estaciones pertenecientes a diferentes compañías.

Para el rodaje de la película de Cameron "Titanic" se construyó esta reproducción, bastante razonable, de la cabina de radio del trasatlántico. A destacar, en el centro de la mesa de trabajo, el famoso detector magnético Marconi (conocido como "Maggie") que proporcionaba a las estaciones de la compañía una sensibilidad de recepción mucho mayor que los cohesores en uso en otras instalaciones y encima del cual aparece el

sintonizador múltiple, otra de las patentes Marconi. A su lado, a la derecha, la bobina Rhumkorf del transmisor auxiliar. En el panel de la derecha pueden apreciarse los reóstatos de regulación del motor y el alternador que alimentaban el equipo principal y sus paneles de control.

(Foto de Phil Ottewell)



06:17

El Caronia y el Virginia escuchan señales débiles del Titanic, cuya potencia se ha visto muy reducida.

06:18

El Asian escucha un débil SOS del Titanic y le llama, pero no recibe respuesta. Casi al mismo tiempo, el Frankfurt llama al Titanic y dice:
"¿Qué es lo que le pasa?" (¿!)

A lo cual Phillips le envía la famosa respuesta:
"Es usted tonto. Aguarde y cállese".

06:25

Cape Race dice al Virginian:
"No escuchamos al Titanic desde hace media hora. Puede haberse quedado sin energía."

06:30

El Virginian escucha un par de "V" débiles, con un sonido parecido al del Titanic. En ese momento Phillips estaba intentando ajustar el transmisor principal para adaptarlo a la baja potencia disponible en la sala de radio. En el mismo momento, el capitán Smith acudió a la cabina de radio para liberar a los operadores de sus obligaciones y ordenarles que abandonaran el buque y se pusieran a salvo. Ya se escuchaba el ruido del agua al inundar el puente de mando.

06:47

El operador del Virginian escucha un débil CQ del Titanic, pero es incapaz de descifrar nada más. La señal es bastante ronca y chirriante. Súbitamente, desaparece por completo, como si se hubiese cortado la alimentación. El radio del Virginian toma el manipulador y sugiere a Phillips que use el equipo de socorro, pero no hay respuesta.

06:50 GMT

Del Virginian al Olympic:
"¿Han oído algo del Titanic?"

A lo que aquél responde:
"No. Mantenemos una estricta vigilancia, pero no hemos oído nada más del Titanic. No hay respuestas de él."

Ésta es la hora oficial en que se da por perdido el gran buque, según comunica el capitán del Carpathia al del Olympic.

07:05

El Mount Temple escucha al MPA (Carpathia) decir al Titanic:
"Si están ahí, estamos lanzando cohetes."

A esta hora, verosíblemente, el casco del Titanic, hundido de proa casi 45°, se parte por la mitad con un espantoso crujido e inmediatamente se sumerge la mitad delantera, seguida poco después por la sección de popa.

07:28

El Birma (SBA) cree haber escuchado al Titanic y le transmite:
"Estamos viniendo a toda velocidad hacia ustedes. Llegaremos a las 6 AM (09:30 GMT). Esperamos que estén a salvo. Ahora estamos solo a 50 millas."

07:58

Del trasatlántico francés La Provence al Celtic:
"Nadie ha oído al Titanic desde hace dos horas."

08:54

El Birma transmite:
"Estamos a 30 millas al SW del Titanic".

Evidentemente, no llegarían a las 09:30 como habían afirmado. Y, mientras, el Carpathia ya estaba recogiendo los pasajeros de los botes salvavidas y los escasos supervivientes a flote que no habían sucumbido a la hipotermia.

12:10

El Mount Temple registra en su libro:
"El Carpathia informa que ha rescatado el pasaje de 20 botes."

12:37

El Baltic envía al Carpathia el siguiente mensaje:
Puedo serle de ayuda respecto a recogerle algunos pasajeros?)"¿ Estaremos en posición hacia las 04:30. Hágame saber si cambia su posición."

12:45

El Baltic recibe instrucciones de seguir viaje hacia Liverpool y da media vuelta hacia su destino, tras haber recorrido 134 millas al oeste hacia el Titanic.

13:10

El Mount Temple escucha al Carpathia llamar CQ y decir que ya no es necesaria ninguna otra ayuda. Su capitán comunica que ha rodeado el campo de hielo sin resultados. El buque da media vuelta..

13:15

El Olympic envía un telegrama a los propietarios en Nueva York vía Sable Radio diciendo:
"No hemos comunicado con el Titanic desde medianoche".

Da la sensación que el capitán Haddock no se acaba de creer lo que ha sucedido y evita certificar la pérdida del buque gemelo.

13:25

Mensaje del Carpathia al Baltic:
"Estoy rumbo a Nueva York o Halifax a toda velocidad. Haría Ud mejor poniendo proa a Liverpool. Tengo unos 800 pasajeros a bordo."

12:30

Del capitán del Carpathia al del Virginian:

"Nos vamos de aquí con un total de unos 800 pasajeros a bordo. Por favor, vuelva a su rumbo norte."

Ya nada sería igual tras la catástrofe del orgulloso buque. La Conferencia de Radio de Londres en 1912 puso las bases de lo que sería en adelante el tráfico de radio en la mar, con la obligatoriedad de instalar estaciones de radio duplicadas en todos los buques de más de 1.500 Tm y embarcar operadores radiotelegrafistas con rango de oficial, así como el establecimiento de periodos obligatorios de silencio y escucha en la frecuencia de 500 kHz entre los minutos 15 a 18 y 45 al 48 de cada hora del día, además de otras muchas disposiciones dirigidas a preservar la vida humana en la mar.

En el Parque de la Batería, en el sur de Manhattan, hay un monumento con una placa en la que están grabados los nombres de oficiales de radio que dieron su vida al pie de sus equipos, tratando de salvar las de los pasajeros y de sus compañeros. Entre ellos figura el de John G. Phillips.

Solo como una observacion final, habria que tomar en cuenta que todo el trafico de mensajes aqui descrito, fue en efecto transmitido en telegrafia ya que a esa fecha no existia aun la transmision de voz humana a travez del radio, esto hace aun mas dificil el trabajo de Philips, ya que trabajar la llave telegrafia y mantener el equipo de radio funcionando en las condiciones en que estaba el barco, era en realidad una proesa.

Saludos

Carlos Guzman XE2WCG