

Trei feluri de conducere

Tragedia Titanicului a descoperit în mod evident trei modalități de conducere, care pot fi văzute astăzi în lume dar, pe alocuri, și în biserică.

Primul tip de conducere poate fi văzut în căpitanul Smith și echipajul Titanicului. Aceștia au fost cei mai buni din flota comercială britanică. Probabil că în imperiul britanic nu a existat un căpitan de marină mai inteligent, mai experimentat, sau mai cunosător decât Smith. Dacă combinăm aceasta cu recordul său de a nu fi avut niciodată vreun accident pe mare, atunci avem ceea ce pare să fie un echipaj care rezistă pe un vapor nescufundabil. Toate acestea au hrănit mândria și neglijența care mai devreme sau mai târziu duc la tragedie.

Echipajul Titanicului nu a ținut niciodată un instructaj adecvat folosirii bărcilor de salvare. Ei n-au avut un plan pentru mișcarea în ordine a pasagerilor spre bărci și cei mai mulți din echipaj nici n-au știut măcar cum să le coboare. Toate s-au planificat și învățat în timp ce vaporul se scufunda. Aceasta a contribuit evident la o pierdere și mai mare de vieți. Multe bărci au fost coborâte numai parțial pline, una cu numai doisprezece oameni. Întregul vapor a intrat nepregătit în evenimentele acelei nopți fatale și a plătit scump pentru aceasta.

Bunăstarea continuă poate deschide uși celui mai periculos inamic - mulțumirea de sine. Ce altceva poate explica faptul că echipajul Titanicului a primit șase avertismente că există aisberguri ucigătoare chiar în calea lor, și ei nici măcar n-au redus viteza!

Biblia este foarte sinceră despre căderile și greșelile celor mai mari eroi ai credinței. Acesta deja este un mesaj în sine. Noi trebuie „să fim atenți când gândim că stăm în picioare, ca să nu cădem”. Chiar cei mai mari în credință au avut înfrângeri și insuccese.

Au mai fost două vapoare care au jucat un rol important în drama dezastrului Titanicului: „Californian” și „Carpathia”. Căpitanii acestor vapoare corespund izbitor cu alte două tipuri de conducere.

„Californian” a avut un căpitan care a învățat ceva din anii săi de succese și insuccese. El era reținut, însă prea precaut. Realitățile vieții ne pot face să reacționăm în acest fel, dacă permitem ca frica de insucces să sădească în noi o ezitare continuă.

Când căpitanul Lord de pe „Californian” a auzit că sunt aisberguri în calea sa, el a încetinit. Când a văzut gheața, a dat ordin ca vaporul să fie oprit și să se aștepte până se luminează. Operatorul radio de pe navă a început să avertizeze celelalte vapoare din zona despre pericol. La ora 7:30 p.m. avertizarea lui a fost recepționată și înregistrată de Titanic.

Atlanticul de Nord, de obicei furtunos, a fost incredibil de calm în acea noapte. Mai mulți ofițeri au remarcat că ei n-au văzut niciodată oceanul atât de liniștit. Lightoller, primul ofițer al Titanicului, referindu-se și el la acea liniște, a declarat la anchetă că „totul a fost împotriva noastră”. Această liniște ar fi trebuit să covârșească la fel și echipajul de pe „Californian”.

Paza lui a văzut Titanicul apropiindu-se doar la câteva mile mai încolo; apoi l-au văzut oprindu-se. Prima dată, ei s-au gândit că probabil și el a luat aceleași măsuri de precauție pentru gheață, pe care le-au luat ei. Apoi au început să lanseze rachete luminoase în aer, la fiecare cinci minute, semnal de primejdie pe mare. Apoi au privit dispariția lui, spunându-și unul altuia că se îndepărtează, când, de fapt, el se scufunda. Dacă cei de pe Titanic ar fi răspuns la primul semnal de primejdie, „Californian” ar fi putut foarte bine să salveze toate viețile care s-au pierdut.

Al treilea vapor din drama fatală a acelei nopți a fost „Carpathia”, condus de căpitanul Arthur H. Rostron. El era cunoscut pentru capacitatea de a lua decizii rapide și de a mobiliza pe cei care slujeau sub comanda lui. Rostron a fost un om evlavios, devotat rugăciunii. La ora 12:35 operatorul radio de pe „Carpathia”



Vaporul Titanic (în fotografie în portul Southampton, Anglia) avea 260,1 de metri lungime și 35 de metri lățime. Tonajul vasului era de 46.328 de tone, iar înălțimea de la nivelul de plutire până la puntea principală era de 18 metri. Putea atinge o viteză maximă de 41 de km/h.

Doar trei din cele patru coșuri ale sale de 19 metri înălțime erau funcționale, al patrulea fiind folosit pentru ventilație. Titanicul putea să transporte un total maxim de 3547 de pasageri plus echipaj. Pe data de 14 aprilie 1912, în prima sa călătorie, Titanic s-a lovit de un iceberg, la tribord, acesta provocându-i o tăietură în carenă pe o lungime de 90 m din cei 260 m ai navei. După 2 ore și 40 minute, pe 15 aprilie 1912, Titanicul, s-a scufundat rupându-se în 2 părți. În cele 20 de bărci de salvare au intrat 700 de oameni. Restul de 1517 au murit în apa înghețată a Atlanticului.

a pătruns valvârtej la comandantul său să raporteze că Titanicul a lovit un aisberg. Rostron a reacționat corespunzător caracterului său; el a poruncit imediat ca nava „Carpathia” să se întoarcă și să înainteze cu toată viteza, întrebând mai târziu operatorul dacă raportul dat este adevărat, un contrast izbitor față de reacția de pe „Californian”.

Apoi Rostron a dat dovadă de mare perspicacitate; el s-a gândit la toate și a avut grijă de toate detaliile. El a rânduit pe medicul englez în salonul de dineu de clasa întâi, pe medicul italian la clasa a doua și pe cel maghiar la clasa a treia, împreună cu toate instrumentele de echipare sau aprovizionare necesare pentru bolnavi și răniți. El a rânduit diferiți ofițeri la diferite carturi, instruindu-i să înregistreze numele supraviețuitorilor care vor fi transmise prin radio. Ei au pregătit scripeți și frânghii cu scaune atârnat pentru răniți. Au fost fixate parâmele de-a lungul părților vaporului cu șiruri de bărci având frânghii pentru ridicarea oamenilor în scaune. Toate ușile pasarelelor au fost deschise. Apoi el a cerut unor ofițeri să aibă grijă de pasagerii prezenți și să vadă de necesitățile lor. Toți trebuiau să pregătească cafea, supă și provizii. De asemenea el a transformat cabinele ofițerilor, sălile de fum, bibliotecile etc. ca locuințe pentru supraviețuitori.

Ofițerul secund James Bisset l-a văzut pe căpitanul său luând o ultimă măsură pe care a considerat-o cea mai importantă din toate: el s-a rugat.

Când soarele a răsărit, s-a descoperit o vedere uimitoare; oceanul era plin de aisberguri. „Carpathia” a trecut de numeroase aisberguri pe care ei nici nu le-au văzut. Niciunul, afară de căpitanul lor evlavios nu și-a putut imagina cum de au trecut de toate.

În una din cele mai tragice nopți trăită vreodată pe întinsul oceanului, căpitanul „Carpathiei”, echipajul și pasagerii au ieșit în evidență ca lumini strălucitoare de curaj și eroism. Ei sunt un model la ceea ce Domnul ne-a chemat să fim în noaptea tragediei. Să nu dormim cum au făcut unii sau să fim înșelați de liniștea oceanului. Să ne pregătim!

RICK JOINER