

كان أول إبحار لها في 10 أبريل 1912 من لندن إلى نيويورك عبر المحيط الأطلسي، وبعد أربعة أيام من انطلاقها في 14 أبريل 1912 اصطدمت الباخرة بجبل جليدي عند الموقع 41°44' شمالاً و 49°57' غرباً قبل منتصف الليل بقليل، مما أدى إلى غرقها بالكامل بعد ساعتين وأربعين دقيقة من لحظة الاصطدام في الساعات الأولى ليوم 15 أبريل 1912. نجا منهم 706 شخص فيما بقي 1, السبب الرئيسي لارتفاع عدد الضحايا يعود لعدم تزويد الباخرة بالعدد الكافي من قوارب النجاة للمسافرين الذين كانوا على متنها، حيث احتوت على قوارب للنجاة تكفي لـ 1, 187 شخص على الرغم من أن حمولتها القصوى تبلغ 3, غرق عدد كبير من الرجال الذين كانوا على ظهر التيتانيك بسبب سياسة إعطاء الأولوية للنساء والأطفال في عملية الإنقاذ. صنعت وصممت سفينة التيتانيك على أيدي أمهر المهندسين وأكثرهم خبرة، واستخدم في بنائها أكثر أنواع التقنيات تقدماً حينذاك، وكان غرقها صدمة كبرى للجميع حيث أنها مزودة بأعلى معايير السلامة. بنيت التيتانيك في حوض هارلاند آند وولف لبناء السفن في بلفاست، وصُممت لمنافسة السفينتين لوسيتانيا وآر إم إس موريتانيا من بناء شركة كونارد لاين. كان من المزمع أن تكون التيتانيك إلى جانب أخواتها من السفن الضخمة، آر إم إس أوليمبك وإتش إم إتش إس بريتانيك (كان سيطلق عليها اسم جيجانتيك في البداية) أكبر السفن وأكثرها رفاهية في ذلك الوقت. صُممت هذه السفن من قبل وليام بيرري، مدير كل من هارلاند آند وولف ووايت ستار، والمعماري البحري توماس أندروز مدير إنشاءات هارلاند آند وولف ورئيس قسم التصميم، المخطط الأول للحوض والمدير العام له. أليكساندر كان المسؤول عن البنية الفوقية للسفن الثلاثة، لكنه ترك المشروع في عام 1910 قبل إطلاق السفن. صور هندسية للسفينة صورة مقطوعة طويلاً لسفينة التيتانيك صورة مقطوعة طويلاً لسفينة التيتانيك صورة هندسية لسفينة التيتانيك عام 1912 م صورة هندسية لسفينة التيتانيك عام 1912 م صورة جانبية لسفينة آر إم إس تاييتنيك 26 مايو من عام 1911 م صورة جانبية لسفينة آر إم إس تاييتنيك 26 مايو من عام 1911 م سفينة آر إم إس تاييتنيك بشكل عام (اضغط على الصورة لرؤيتها بشكل أوضح) سفينة آر إم إس تاييتنيك بشكل عام (اضغط على الصورة لرؤيتها بشكل أوضح) أماكن القوارب في آر إم إس تيتانيك توضيح فيه موقع قوارب النجاة. أماكن القوارب في آر إم إس تيتانيك توضيح فيه موقع قوارب النجاة. تم البدء ببناء التيتانيك في 31 مارس 1909 بتمويل من الأميركي جون بيربونت مورجان وشركته الخاصة. أطلق هيكل السفينة في 31 مايو 1911 وتم الانتهاء من التجهيزات في 31 مارس من السنة التالية. 1 متر (882 قدم و9 إنشات) واتساعها 28 متر (32 قدم) وارتفاعها من سطح الماء إلى سطح السفينة 18 متر (59 قدم). تحتوي السفينة على محركين بخاريين ذوي أربعة أسطوانات ثلاثي التوسع بالإضافة إلى توربين بخاري منخفض الضغط والذي بجانب المحركين البخاريين يعملون على تحريك المراوح والتي بدورها تدفع السفينة إلى الإبحار. هنالك 29 مرجل يتم تشغيلها باستخدام 159 فرن لحرق الفحم والقادرة على دفع السفينة بسرعة قصوى تبلغ 23 عقدة (43 كم/ساعة؛ ثلاثة من الأربعة مداخل البالغ طول كل منها 19 متر (62 قدم) فقط هي التي تعمل، أما الرابعة والمستخدمة في التهوية فقد وضعت بالأصل لجعل شكل السفينة مثيراً للإعجاب. الحمولة القصوى للسفينة تبلغ 3, 547 شخص بما فيهم الطاقم. 1911 م في ميناء Titanic Quarter آر إم إس تيتانيك جاهزة للإطلاق. تم بناء السفينة في جزيرة كوينز التي تعرف الآن باسم رُبع التيتانيك بلفاست حيث كان جزءاً من حوض بناء السفن هارلاند وولف. دفن التيتانيك قبل الانطلاق عام 1911 م مؤخرة ودفة التيتانيك 1911 م الملامح الصالة الرياضية على متن التيتانيك شهر مارس 1912 م الدرج التابع للدرجة الأولى على متن التيتانيك التيتانيك مقارنة مع وسائل نقل أخرى تفوقت التيتانيك على منافساتها من حيث الفخامة والترف، حيث تحتوي الدرجة الأولى على حوض سباحة وصالة رياضية وملعب اسكواش وحمام تركي وحمام كهربائي ومقهى ذي شرفة. كانت غرف الدرجة الأولى مزينة لركاب (Cafe Parisien) بتلابيس الخشب المزخرف والأثاث الباهظ الثمن وزخارف أخرى. بالإضافة إلى ذلك وفر مقهى باريسي الدرجة الأولى مطبخ مع شرفة مشمسة مزينة بالأزهار. بالإضافة إلى ذلك كان هناك مكتبات ومحال الحلاقة لركاب الدرجتين الأولى والثانية. احتوت السفينة على أحدث التقنيات المتوفرة في ذلك الوقت، فقد كان هنالك ثلاثة مصاعد كهربائية في الدرجة الأولى وواحد في الدرجة الثانية. واحتوت أيضاً على نظام كهربائي شامل مع مولدات كهربائية بخارية ومصابيح كهربائية في أرجاء السفينة وجهازين لاسلكيين قدرة كل منهما 1, 500 واط يعمل على تشغيلهما شخصين بنظام التناوب مما يضمن اتصال ثابت وإيصال الرسائل الصوتية للركاب في أي وقت. فتكاليف الرحلة لأفضل جناح على متن السفينة باتجاه واحد عبر المحيط الأطلسي كانت تصل إلى 4, أما تكاليف باقي الغرف فقد بلغت \$150 لغرف الدرجة الأولى، و\$40 لغرف الدرجة الثالثة. 7 متر وعرضه 2. 7 متر وبعمق 1. 2 متر، ويتسع لـ 65 شخص. كانت قوارب النجاة الخشبية ومحكمة الربط في الغالب على سطح السفينة ولم تكن مثبتة على الروافع. تم تحميل جميع القوارب بالإضافة إلى القوارب المطاطية باستخدام رافعة ضخمة كانت

موجودة في بلفاست. 15 بدايةً بمقدمة السفينة وانتهاءً بمؤخرتها. أما القوارب الموجودة على الميسرة فقد حملت الأرقام 2، 4، 6، مثبتة على سطح السفينة وعلى القوارب 1 وD وC 8، 10، 12، 14، 16 من المقدمة إلى المؤخرة. بينما كانت القوارب المطاطية مخزنة على سقف غرفة الربان على جانبي القارب 1. لم يكن هنالك أي ذراع مثبت على غرفة B وA و2. كانت القوارب المطاطية على الرغم من أنها ثقيلة الوزن حتى وهي فارغة. في أثناء الغرق كانت هنالك صعوبة في إنزال B وA الربان لإنزال القاربين لأنه كان المفروض أن يتم إنزالهم على ألواح من الخشب أو المجاذيف نفسها حتى يتسنى استخدامها. خلال هذه B وA القاربين رأساً على عقب وطفاً مبتعداً عن السفينة. أثناء التصميم اقترح كارلسليه أن يتم استخدام نوع جديد من B العملية انقلب القارب الروافع على سطح السفينة من إنتاج شركة ويلين دافيت أند إنجينيرينج حيث كانت لها القدرة على التعامل مع أربعة قوارب في نفس الوقت. تم تركيب 16 رافعة مما مكن التيتانيك من حمل 64 قارب خشبي بقدرة استيعاب كلية قدرها 4000 شخص مقارنة بحمولة التيتانيك القصوى والبالغة 3، 600 شخص، لكن الشركة الصانعة قررت وضع 16 قارب نجاة خشبي (وهو العدد الأدنى من قوارب النجاة الموصى بوضعه على متن السفينة) وبالإضافة إلى القوارب المطاطية قادرة على حمل 1، 178 شخص والذي يشكل 33% من حمولة السفينة. كانت تعليمات مجلس التجارة تنص على أن على السفن البريطانية والتي تزن أكثر من 10، 000 طن أن تحمل 16 قارباً للنجاة بسعة 160 م3، لذلك فإن الشركة الصانعة فعلياً زودت السفينة بما هو أكثر من المنصوص عليه قانوناً. أثناء التحقيق قال كارلايل بأنه قد ناقش هذا الأمر مع جوزيف بروس إزمای المدير الإداري لشركة وايت ستار لاين، لكن في شهادته أنكر إزمای ذلك قائلاً بأنه لم يسمع بهذا الأمر من قبل، كما أنه لا يتذكر ملاحظة شرط من هذا القبيل في مخططات السفينة التي كان قد قام بفحصها. قبل عشرة أيام من الرحلة أعلن أكسيل فيلين، صانع ذراع رفع قوارب النجاة في التيتانيك، نائب رئيس البحرية التجارية الدولية والمدير العام السابق لشركة وايت ستار لاين نفى أن يكون ذلك توجهه. تم تجهيز التايتانك بالغذاء والتجهيزات بصورة جيدة. إلا أنها تعطي فكرة عن الكميات والتجهيزات الضرورية للمسافرين ولطاقم التايتانك. الهليون الجديد: 800 حزمة البرتقال: 180 صندوق (36، النقانق: 2، بنكرياسات العجول: 1، 75 طن 000 قنينة المياه المعدنية: 15، 000 قنينة الأرواح: 850 قنينة النبيذ: 1، 500 قنينة البريد والبضائع على الرغم من أن سفينة تيتانيك كانت في المقام الأول على الخطوط المنتظمة لنقل الركاب، حملت أيضاً كمية كبيرة من البضائع. وأشار تسمية لها باعتبارها سفينة البريد الملكية التي حملت البريد بموجب عقد مع البريد الملكي (وكذلك بالنسبة للولايات المتحدة إلى مكتب الوزارة). خصص حجم 26800 قدم مكعب من المساحة في العنابر لتخزين الطرود والرسائل والسبائك والعملات وغيرها من الأشياء الثمينة. وكان يشرف على مكتب البريد في البحري حوالي خمسة كتاب بريديين (ثلاثة أمريكيين واثنين من البريطانيين)، وكانوا يعملون 13 ساعة في اليوم، وقد G الطابق جلب ركاب السفينة معهم كمية كبيرة من الأمتعة، واتخذت آخر 19455 قدم مكعب من المساحة لخرن أمتعة الدرجة الأولى والدرجة الثانية. وقد قدرت قيمة لم يكن هناك أي الذهب والمعادن النادرة أو الماس، والتي كانت تقدر في ذلك الزمن بـ £ 405 (£ 29، 717 اليوم). وقد تم تجهيز تيتانيك مع ثمانين رافعات كهربائية وأربع رافعات كهربائية والروافع البخار 3 إلى رفع البضائع والأمتعة والخروج من الانتظار. القوارب واضحة على جانب سطح السفينة كؤوس فطور: 4، 200 سكاكين سمك: 1، جاطات سلطة: 500 أباريق الشاي: 1، 200 مناشف حمام: 7، الشراشف المضاعفة: 3، 000 الشراشف بطبقة واحدة: 15، 000 مفارش المائدة: 6، 000 المواد المتنوعة: 40، 000 المارد لم يكن اسم التيتانيك والذي يعني المارد، اسماً مبالغاً فيه في تسمية تلك السفينة فقد اتصفت بثلاث صفات لم تتوفر غيرها من السفن وهي: الضخامة، عدم القابلية للغرق والفخامة. الضخامة كانت السفينة تيتانيك أضخم سفينة ركاب شهدها العالم في ذلك الوقت حيث بلغ وزنها 52310 طناً وبلغ طولها 882 قدماً، وبلغ عرضها 92 قدماً، ويمكنك تصور هذه الضخامة بشكل آخر فالسفينة تيتانك يمكن أن تعادل في ارتفاعها ارتفاع مبنى مكون من أحد عشر طابقاً علاوة على طولها الكبير الذي قد يعادل أربع مجموعات من الأبنية المتجاورة. استخراج مذكرة من البحرية الأمريكية حول السفينة تيتانيك. 15 أبريل 1912 م عدم القابلية للغرق كذلك لم يكن هذا المارد قابلاً للغرق في نظر من صمموه فالسفينة ليست كغيرها من السفن حيث تنفرد باحتوائها على قاعين يمتد أحدهما عبر الآخر كما يتكون الجزء السفلي من السفينة من 16 قسماً (مقصورة) لا يمكن أن ينفذ منها الماء وحتى لو غمرت المياه على سبيل الافتراض أحد هذه الأقسام فإنه يمكن لقائد السفينة وبمنتهى السهولة أن يحجز المياه داخل هذا الجزء بمفرده ويمنعها من غمر باقي الأجزاء. الفخامة التايتانيك في أحد أحواض ساوثامبتون أبريل 1912 م تمتعت السفينة تيتانيك بدرجة عالية من الفخامة لم تتوفر من قبل لأي سفينة ركاب. ويمكنك تصور مدى هذه الفخامة والروعة إذا عرفت أن ثمن تذكرة الدرجة الأولى لهذه السفينة قد يزيد عن دخل أي فرد من طاقمها طوال فترة

حياته، صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك في غرفة الملاحة للسفينة 1912 م صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك في غرفة الملاحة للسفينة 1912 م صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك في غرفة الملاحة للسفينة 1912 م

وهي آر ام اس أوليمبيك في غرفة الملاحة للسفينة 1912 م صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك في غرفة الملاحة للسفينة 1912 م صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك في غرفة الملاحة للسفينة 1912 م

الدرج الكبير الذي كان موجوداً في سفينة آر ام اس تاياتانيك صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك توضّح فيه على متن سفينة التايتانيك، وزينت بإسلوب لويس B-58 الدرج الكبير الذي كان موجوداً في سفينة آر ام اس تاياتانيك قاعة فاخرة على متن سفينة التايتانيك، مقهى باريسي على متن سفينة آر ام إس تاياتانيك في شهر مارس B-58 السادس عشر. قاعة فاخرة 1912 م مقهى باريسي على متن سفينة آر ام إس تاياتانيك في شهر مارس 1912 م المقصورة ب على متن السفينة تيتانيك ويعد هذا النمط نمط لسامي وموحدة لجميع كابينات سفينة التايتانيك 1912 م المقصورة ب على متن السفينة تيتانيك ويعد هذا النمط نمط لسامي وموحدة لجميع كابينات سفينة التايتانيك 1912 م غرفة القراءة والكتابة في سفينة التايتانيك غرفة القراءة والكتابة في سفينة التايتانيك غرفة استقبال الدرجة الأولى غرفة استقبال أصحاب الدرجة الأولى احدى كبائن ركاب الدرجة الثالثة في سفينة آر ام اس تاياتانيك 1911-1912 الركاب سفينة آر ام اس تاياتانيك 1911-1912 احدى كبائن ركاب الدرجة الثالثة في سفينة آر ام اس تاياتانيك 1911-1912 الركاب سفينة الأثرياء ضمت سفينة التايتنيك على ظهرها نخبة من أثرياء إنجلترا وأمريكا وكان من ضمن هؤلاء الأثرياء بل أتراهم جميعا الكونيل جون جاكوب آستور البالغ من العمر 47 عاما وهو حفيد عائلة آستور الألمانية الشهيرة بتجارة الفراء وقد مثل جون بنشاطه التجاري الضخم امتدادا لهذه التجارة إلى جانب امتلاكه لعدد من الفنادق العالمية. وفي هذه الفترة من الزمان كان آستور هو موضع أحاديث كثيرة خاصة في المجتمع الإنجليزي بعد الفضيحة الكبيرة التي تعرض لها فقد طلقته زوجته وتزوج بعد ذلك من فتاة صغيرة من نيويورك في عمر أحفاده فكانت تبلغ من العمر ثمانية عشر عاما! وخلال هذه الرحلة كان آستور وزوجته الحامل_ مادلين_ في طريقهما إلى نيويورك بعد رحلة شتوية قاما بها في مصر وأوروبا لكنهما اختصرا جزء من زيارتهما لأوروبا وقررا العودة سريعا للإقامة في أمريكا بعد حملة التشنيعات التي واجهها آستور خلال إقامته في أوروبا. كما ضمت نخبة الأثرياء بنجامين جاجنهيم سليل عائله جاجنهيم الأمريكية ذات النشاط التجاري الضخم في استخراج المعادن. كما كان هناك الثري المعروف ازيدور ستروس وزوجته وازيدور هو صاحب أكبر مجمع تجاري في العالم (ميكيز) وبجانب هذه المجموعة السابقة والتي تُمثلُ أثرى أثرياء العالم كان هناك مجموعة أخرى من الأثرياء ولكن بدرجة أقل قليلا مثل الوجيه الأُمثل آرثر ريرسون وجون ناير مساعد رئيس هيئة السكك الحديدية بولاية بنسلفانيا وتشارلز هايز رئيس مجموعة الشاحنات الكندية وهاري مولسن سليل إحدى العائلات الثرية بمونتريال والتي تعمل في مجال البنوك ومن أبرز طبقات المجتمع الإنجليزي كان هناك سيركوزمو وزوجته ليدي دوف جوردن وكوزمو هو أمير إنجليزي ينتمي للعائلة المالكة أما زوجته دوف فهي مصممة أزياء شهيرة وصاحبه أكبر مجلات للأزياء في فرنسا والولايات المتحدة. جون جيكونب آستور الرابع مع زوجته في عام 1909 م وكان من أغنى الناس في السفينة، وقد مات في حادثة غرق سفينة التايتنيك عام 1912 م، الذين تخلفوا عن السفر ب مورجان لسوء حالته الصحية وكما تخلف عن السفر فاندربلت وزوجته ومن عجب أنهما تخلفا عن السفر في آخر لحظه قبل إبحار السفينة وبعد صعودهما بالفعل إلى السفينة هما وخادمهما الخاص. صور لمشاهير رجال أعمال تخلفوا عن ركوب سفينة التايتانيك ميلتون هيرشي مؤسس شركة هيرشي للشوكولاتة المشهورة، تخلف عن السفر على متن التايتنيك في آخر لحظة بسبب مرض زوجته ميلتون هيرشي مؤسس شركة هيرشي للشوكولاتة المشهورة، تخلف عن السفر على متن التايتنيك في آخر لحظة بسبب مرض زوجته ثيودور دريزر كان روائي أمريكي وصحافي هنري كلاي كان أحد الصناعيين الأميركيين جون بيربونت مورجان كان جامع تحف وممولاً ومصرفياً أمريكياً تخلّى عن السفر على متن التايتنيك في آخر لحظة جون بيربونت مورجان كان جامع تحف وممولاً ومصرفياً أمريكياً تخلّى عن السفر على متن التايتنيك في آخر لحظة ادغار سيلوين كان شخصية بارزة في المسرح والسينما الأميركية تخلّى عن الذهاب على متن سفينة التايتنيك بسبب مشاركته في قراءة مسرحية جديدة. ادغار سيلوين كان شخصية بارزة في المسرح والسينما الأميركية تخلّى عن الذهاب على متن سفينة التايتنيك بسبب مشاركته في قراءة مسرحية جديدة. كما تخلف عن الرحلة لورد بيري رئيس شركة هارلاند أندOLF لبناء السفن في بلفاست والذي قام ببناء وتصميم السفينة تيتانيك لكنه تخلف عن الرحلة لظروف مرضية مفاجئة وحلّ محله في الرحلة المدير التنفيذي للشركة. وأيضا ميلتون إس هيرشي (المؤسس لشركة هيرشي للشوكولاتة المشهورة في وقتنا الحالي) تخلف عن الرحلة بسبب أن زوجته كيتي كانت مريضة في ذلك الوقت. وضمت أيضا السفينة تيتانيك في درجتها الثالثة مجموعة من الطبقات المتوسطة والفقيرة في إنجلترا والذين استجمعوا كل ما لديهم من أموال للسفر على هذه السفينة العجيبة ليس فقط من أجل المتعة ولكن أيضا للبحث عن موطن آخر قد يتوفر فيه لهم مستوى أفضل من

المعيشة مما يلقونه في موطنهم الأصلي. ولكن بطبيعة الحال كان وجود هؤلاء الفقراء شبه معزول عن طبقة الأثرياء التي سكنت في السفينة كما سكنت في المجتمع، الطبقة العليا بأجنحتها الممتدة الواسعة، بينما سكنت طبقة الفقراء الطبقة السفلى من السفينة بحجراتها الضيقة القريبة من الضوضاء والضجيج. صورة من أحد الطرق قبالة هارلاند وولف، بلفاست. السفينة في الخلفية هي سفينة التيتانيك. على متن سفينة «تاييتانك» كان العشرات من المسافرين العرب، جزء كبير منهم لبنانيون وكان هناك من يحمل الجنسية المصرية واسمه «حمد حَسَب» والذي تمكن من النجاة بحياته بعد أن ركب قارب النجاة رقم 3 حيث تم اخلائها بالسفينة كارباثيا، وأسماءهم واردة في اللائحة الرسمية للركاب الذين لا يوجد إلى الآن تصنيف لهم بحسب الجنسيات، حتى ولو في «إنسكلوبيديا تاييتانكا» وهي الأدق والأغنى بالمعلومات عن السفينة التي غرقت منذ 100 عام، في اللائحة الرسمية أن بعض الأسماء تمت «ترجمتها» كما يبدو، فمن كان اسمه يوسف أصبح في «تاييتانك» جوزف، وبطرس أصبح بيتر، وهناك قاتيل من مدينة لولوا أن اسمه الأول محمد، لما انتبه للبنانيته أحد. كما هناك آخر من الناجين اسمه Badt طرابلس من عائلة «بدر» سموه ناصيف قاسم أبي المنى، وترتيب عرب «تاييتانك» بين 28 جنسية، هو الخامس بعد البريطانيين (327) والأميركيين (306) والآيرلنديين (120) والسويديين (113) منهم مصري و81 لبناني (تقريباً) بينهم 20 امرأة و46 رجلاً، أصغرهم عمره 16 وأكبرهم 45 وكان معهم 16 طفلاً من 3 أشهر إلى 15 سنة، وأبحرت بهم السفينة يوم الأربعاء 10 أبريل/نيسان 1912 من ميناء «شيربورغ» الفرنسي وبعد 5 أيام ابتلعها الأطلسي فنجا منهم بين 30 و31 والباقي انتهى في الأعماق غريقاً. اللبناني الوحيد الذي كان على متن «تاييتانك» من دون أن يكون من ركابها، واسمه ابراهيم منصور مشعلاني، ومسؤولاً في السفينة عن قسم الطباعة، حيث يشرف على طباعة لوائح الطعام والبطاقات الشخصية لمن يرغب، وقضى مشعلاني غريقاً مع 1516 آخرين. موكب السعادة كما بدأت السفينة تيتانك رحلتها بالفرح والأمنيات السعيدة، استمرت رحلتها عبر المحيط على هذا النحو لأربعة ليال كاملة. وأصبح كل من عليها يستمتع بأجمل الأوقات، كان الاستمتاع بجمال وفخامة السفينة بحجراتها الواسعة الأنيقة ومطعمها البديع وما يحمل من أشهى المأكولات المختلفة هو نوع آخر من المتعة الكبيرة التي حظي بها ركاب السفينة ومن ناحية أخرى كانت السفينة تاييتانك قد قطعت شوطاً كبيراً من رحلتها الأولى بنجاح وهدوء تام، أثبتت فيه جدارتها الفائقة في خوض البحار، وقد دعا هذا إلى زيادة سرعة السفينة بدرجة كبيرة وإطلاق العنان لها بعد أن تأكد لطاقمها جدارتها في خوض البحر خلال الخمسمائة ميل السابقة وأما قبطان السفينة، كابتن إدوارد سميث والبالغ من العمر 62 عاماً فقد كان أسعد من عليها، قوارب النجاة الباقية من سفينة التاييتانك أحداث التصادم رسائل الإنذار إشارة مرسلة من قبل عامل التلغراف اللاسلكي في تيتانيك جاك فيليبس، في 15 أبريل 1912 م يقول فيها: نحن نغرق وتم وضع الركاب في قوارب النجاة وفي 15 إبريل 1912 وهو اليوم الخامس من رحلة السفينة بدأت المخاطر تترصد بالسفينة العملاقة ومن عليها من سادة القوم فمنذ ظهيرة ذلك اليوم حتى آخره، تلقت حجرة اللاسلكي بالسفينة رسائل عديدة من بعض السفن المارة بالمحيط ومن وحدات الحرس البحري تشير إلى اقتراب السفينة من الدخول في منطقة مياه جليدية مقابلة للساحل الشرقي لكندا. وعلى الرغم من هذه الرسائل العديدة التي تلقتها السفينة، لم يبد أحد من طاقمها، وعلى الأخص كابتن سميث، أي اهتمام. حتى أن عامل التلغراف اللاسلكي قد تلقى بعض الرسائل ولم يقم بإبلاغها إلى طاقم السفينة لعدم اكتراثهم بها.