

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  $44^{\circ}41' \text{ شمالي}$  و $57^{\circ}49' \text{ غربي}$  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 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 187 شخص على الرغم من أن حمولتها القصوى تبلغ 3، غرق عدد كبير من الرجال الذين كانوا على ظهر التايتانيك بسبب سياسة إعطاء الأولوية للنساء والأطفال في عملية الإنقاذ. صنعت وصممت سفينة التايتانيك على أيدي أمهر المهندسين وأكثرهم خبرة، واستخدم في بنائها أكثر أنواع التقنيات تقدماً حينذاك، وكان غرقها صدمة كبيرة للجميع حيث أنها مزودة بأعلى معايير السلامة. بنيت التايتانيك في حوض هارلاند آند وولف لبناء السفن في بلفاست، وصممت لمنافسة السفينتين لوسيتيانا وآر إم إس موريانا من بناء شركة كونارد لاين. كان من المزعج أن تكون التايتانيك إلى جانب أخواتها من السفن الضخمة، آر إم إس أوليمبك وإتش إم إس بريتانيك (كان سيطلق عليها اسم جيجانتيك في البداية) أكبر السفن وأكثرها رفاهية في ذلك الوقت. صُممَت هذه السفن من قبل وليام بيри، مدير كل من هارلاند آند وولف ووايت ستار، والمعماري البحري توماس أندرز مدیر إنشاءات هارلاند آند وولف ورئيس قسم التصميم، المخطط الأول للحوض والمدير العام له. أليكساندر كان المسؤول عن البنية الفوقيّة للسفن الثلاثة، لكنه ترك المشروع في عام 1910 قبل إطلاق السفن. صور هندسية للسفينة صورة مقطوعة طولياً لسفينة التايتانيك صورة مقطوعة طولياً لسفينة التايتانيك صورة هندسية لسفينة التايتانيك عام 1912 م صورة هندسية لسفينة التايتانيك عام 1912 م صورة جانبية لسفينة آر إم إس تايتنيك 26 مايو من عام 1911 م صورة جانبية لسفينة آر إم إس تايتنيك 26 مايو من عام 1911 م سفينة آر إم إس تايتنيك بشكل عام (اضغط على الصورة لرؤيتها بشكل أوضح) سفينة آر إم إس تايتنيك بشكل عام (اضغط على الصورة لرؤيتها بشكل أوضح) أماكن القوارب في آر إم إس تايتانيك توضح فيه موقع قوارب النجاة. أماكن القوارب في آر إم إس تايتانيك توضح فيه موقع قوارب النجاة. تم البدء ببناء التايتانيك 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 و 9 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 التوسيع 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 مداخلن البالغ طول كل منها 19 متر (62 قدم) فقط هي التي تعمل، أما الرابعة المستخدمة في التهوية فقد وضعت بالأصل لجعل شكل السفينة مثيراً للإعجاب. الحمولة القصوى للسفينة تبلغ 3,547 شخص بما فيهم الطاقم. 1911 م في ميناء، آر إم إس تايتانيك جاهزة للإطلاق. تم بناء السفينة في جزيرة كويزن التي تعرف الآن باسم رُب التايتانيك بلفاست حيث كان جزءاً من حوض بناء السفن هارلاند وولف. دفأة التايتانيك قبل الانطلاق عام 1911 م مؤخرة ودفة التايتانيك 1911 م الملامح الصالحة الرياضية على متن التايتانيك شهر مارس 1912 م الدرج التابع للدرجة الأولى على متن التايتانيك التايتانيك مقارنة مع وسائل نقل أخرى تفوقت التايتانيك على منافساتها من حيث الفخامة والترف، حيث تحتوي الدرجة الأولى على حوض سباحة وصالات رياضية ولعب إسکواش وحمام تركي وحمام كهربائي ومقهى ذي شرفه. 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 أحد 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 سخنين بنظام التناوب مما يضمن اتصال ثابت وإيصال الرسائل الصوتية للركاب في أي وقت. فتكليف 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 2.2 متر وبعمق 2.1 متر، ويتوسع لـ 65 شخص. كانت قوارب النجاة الخشبية ومحكمة الربط في الغالب على سطح السفينة ولم تكن مثبتة على الروافع. تم تحمل جميع القوارب بالإضافة إلى القوارب المطاطة باستخدام رافعة ضخمة كانت

موجودة في بلافاست. 15 بدايةً بمقدمة السفينة وانتهاءً بمؤخرتها. أما القوارب الموجودة على الميسرة فقد حملت الأرقام 2، 4، 6 مثبتة على سطح السفينة وعلى القوارب 1 و C 8، 10، 12، 14، 16 من المقدمة إلى المؤخرة. بينما كانت القوارب المطاطية مخزنة على سقف غرفة الربان على جانبي القارب 1. لم يكن هناك أي ذراع مثبت على غرفة B و A 2. كانت القوارب المطاطية على الرغم من أنها ثقيلة الوزن حتى وهي فارغة. في أثناء الغرق كانت هناك صعوبة في إنزال B و A الربان لإنزال القاربان لأنه كان المفترض أن يتم إنزالهم على ألواح من الخشب أو المجازيف نفسها حتى يتسعى استخدامها. خلال هذه، B و A القاربان رأساً على عقب وطفاً مبتعداً عن السفينة. أثناء التصميم اقترح كارلسليه أن يتم استخدام نوع جديد من B العملية انقلاب القارب الروافع على سطح السفينة من إنتاج شركة ويلين دافيت آند 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 كارل لایل بأنه قد ناقش هذا الأمر مع جوزيف بروس إزمي المدير الإداري لشركة وايت ستار لайн، لكن في شهادته أنكر إزمي 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 أعلنت أكسيل فيلين، صانع ذراع رفع قوارب النجاة في التيتانيك، نائب رئيس البحرية التجارية الدولية والمدير العام السابق لشركة وايت ستار لайн نفي أن يكون ذلك توجّهه. تم تجهيز التيتانيك بالغذاء والتجهيزات بصورة جيدة. إلا أنها تعطي فكرة عن الكميات والتجهيزات الضرورية للمسافرين ولطاقم التيتانيك. الهليون الجديد: 800 حزمة البرتقال: 180 صندوق (36، النافق: 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 سفينته تيتانيك كانت في المقام الأول على الخطوط المنتظمة لنقل الركاب، حملت أيضاً كمية كبيرة من البضائع. وأشار تسمية لها باعتبارها سفينته 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 الأمتنة، واتخذت آخر 19455 قدم مكعب من المساحة لخزن أمتنة الدرجة الأولى والدرجة الثانية. وقدرت 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 ثمانى رافعات كهربائية وأربع رافعات كهربائية والروافع البحار 3 إلى رفع البضائع والأمتنة والخروج من الانتظار. القوارب واضحة على جانب سطح السفينة كؤوس فطور: 4، 200 سكافين سمك: 1، جاطات سلطة: 500 أباريق الشاي: 1، 200 مناشف حمام: 7، الشراف المضاعفة: 3، 000 الشراف بطبة واحدة: 15، 000 مفارش المائدة: 6، 000 المواد المتنوعة: 40، 000 المارد لم يكن اسم التيتانيك والذي يعني المارد، اسمًا مبالغًا فيه في تسمية تلك السفينة فقد اتصفت بثلاث صفات لم تتوفر بغيرها من السفن وهي: الضخامة، عدم القابلية للغرق والفاخامة. الضخامة كانت السفينة تيتانيك أضخم سفينة ركاب شهدتها العالم في ذلك الوقت حيث بلغ وزنها 52310 طناً وبلغ طولها 882 قدمًا، وبلغ عرضها 92 قدمًا، ويمكنك تصور هذه الضخامة بشكل آخر فالسفينة تيتانيك يمكن أن تعادل في ارتفاعها ارتفاع مبنى مكون من أحد عشر طابقاً عالوة على طولها الكبير الذي قد يعادل أربع مجموعات من الأبنية المجاورة. 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 صممته فالسفينة ليست كغيرها من السفن حيث تتفرق باحتواها 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 وبمنتهاءه أن يحجز المياه داخل هذا الجزء بمفرده ويعندها من غمر باقي الأجزاء. الفخامة التيتانيك في أحد أحواض ساو�امبتون أبريل 1912 م تمنت السفينة تيتانيك بدرجة عالية من الفخامة لم تتوفر من قبل لأي سفينة ركاب. ويمكنك تصور مدى هذه الفخامة والروعه 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 توضح فيه الدرج الكبير الذي كان موجوداً في سفينة آر ام اس تايتانيك صورة لشقيقة سفينة التايتانيك وهي آر ام اس أوليمبيك توضح فيه على متن سفينة التايتانيك، وزينت بإسلوب لويس 58-B الدرج الكبير الذي كان موجوداً في سفينة آر ام اس تايتانيك قاعة فاخرة على متن سفينة التايتانيك، مقهى باريسى على متن سفينة آر ام اس تايتانيك في شهر مارس 58-B السادس عشر. قاعة فاخرة 1912 م مقهى باريسى على متن سفينة آر ام اس تايتانيك في شهر مارس 1912 م المقصورة ب على متن السفينة تيتانيك وبعد هذا النمط نمط لسامي وموحدة لجميع كابينات سفينة التايتانيك 1912 م المقصورة ب على متن السفينة تيتانيك وبعد هذا النمط نمط لسامي وموحدة لجميع كابينات سفينة التايتانيك 1912 م غرفة القراءة والكتابة في سفينة التايتانيك غرفة القراءة والكتابة في سفينة التايتنيك غرفة استقبال أصحاب الدرجة الأولى غرفة استقبال أصحاب الدرجة الأولى احدى كبائن ركاب الدرجة الثالثة في سفينة آر ام اس تايتانيك 1911-1912 احدى كبائن ركاب الدرجة الثالثة في سفينة آر ام اس تايتانيك 1911-1912 الركاب سفينة الأثرياء ضمت سفينة التايتنيك على ظهرها نخبة من أثرياء إنجلترا وأمريكا وكان من ضمن هؤلاء الأثرياء بل أثراهم جميعا الكونيل جون جاكوب آستور البالغ من العمر 47 عاما وهو حفيد عائلة آستور الألمانية الشهيرة بتجارة الفراء وقد مثل جون بشاطئه 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 طلاقه زوجته وتزوج بعد ذلك من فتاة صغيرة من نيويورك في عمر أحفاده وكانت 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 جزءا من زياراتهما لأوروبا وقررا العودة سريعا للإقامة في أمريكا بعد حملة التشريعات التي واجهها آستور خلال إقامته في أوروبا. كما ضمت نخبة الأثرياء بنجامين جاجنهيم سليل عائلة جاجنهيم الأمريكية ذات النشاط التجاري الضخم في استخراج المعادن. كما كان هناك الثري المعروف أزيدور ستروس وزوجته وازيدور هو صاحب أكبر مجمع تجاري في العالم (ميكن) وبجانب هذه المجموعة السابقة والتي تمثل أثرياء العالم كان هناك مجموعة أخرى من الأثرياء ولكن بدرجة أقل قليلا مثل الوجه الأمثل آرثر ريرسون وجون ثاير 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 ينتهي للعائلة المالكة أما زوجته دوف فهي مصممة أزياء شهيرة وصاحب أكبر مجالات للأزياء في فرنسا والولايات المتحدة. جون جيكوب 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 فانديريلت وزوجته ومن عجب أنهما تخلفا عن السفر في آخر لحظه قبل إبحار السفينة وبعد صعودهما بالفعل إلى السفينة هما وخادمهما الخاص. صور لمشاهير ورجال 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 كلاري كان أحد الصناعيين الأميركيين جون بيربونت مورجان كان جامع تحف وممولاً ومصرفيًا أمريكيًا تخل عن السفر على متن التايتنيك في آخر لحظة جون بيربونت مورجان كان جامع تحف وممولاً ومصرفيًا أمريكيًا تخل عن السفر على متن التايتنيك في آخر لحظة أدغار سيلوين كان شخصية بارزة في المسرح والسينما الأمريكية تخل عن الذهاب على متن سفينة التايتنيك بسبب مشاركته في قراءة مسرحية جديدة. أدغار سيلوين كان شخصية بارزة في المسرح والسينما الأمريكية تخل عن الذهاب على متن سفينة التايتنيك بسبب مشاركته في بلافاست والذي قام ببناء وتصميم السفينة تيتانيك لكنه تخلف عن الرحلة لورد بيري رئيس شركة هارلاند آند ول夫 لبناء السفن في بلافاست والذي قام ببناء وتصميم السفينة تيتانيك لكنه تخلف عن الرحلة لظروف مرضية مفاجئة وحل 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 يتتوفر 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 بأجنبتها الممتدة الواسعة، بينما سكنت طبقة الفقراء الطبقة السفلية من السفينة بحجراتها الضيقة القريبة من الضوضاء والضجيج. صورة من أحد الطرق قبالة هارلاند وولف، بلافاست. السفينة في الخلفية هي سفينة التيتانيك. على متن سفينة «تايتانك» كان العشرات من المسافرين العرب، جزء كبير منهم لبنانيون وكان هناك من يحمل الجنسية المصرية وأسمه «حمد حسّب» والذي تمكّن من النجاة بحياته بعد أن ركب قارب النجاة رقم 3ن حيث تم اخلاقها بالسفينة كارباثيا، وأسماؤهم واردة في اللائحة الرسمية للركاب الذين لا يوجد إلى الآن تصنيف لهم بحسب الجنسيات، حتى ولو في «إنسلوبيديا تايتانك» 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 «تايتانك» جوزف، وبطرس أصبح بيتر، وهناك قتيل من مدينة ولو لا 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 «تايتانك» بين 28 جنسية، هو الخامس بعد البريطانيين (327) والأميركيين (306) والآيرلنديين (120) والسويديين (113) منهم مصرى و81 لبناني (تقريباً) بينهم 20 امرأة و46 رجل، 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 ابتلعتها الأطلسي فنجاً منهم بين 30 و31 والباقي انتهى في الأعماق غريقاً. اللبناني الوحيد الذي كان على متن «تايتانك» من دون أن يكون من ركابها، وأسمه إبراهام منصور مشعلاني، ومسؤولًا 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 تيتانك 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 لطاقتها جدارتها في خوض البحر خلال الخمسينية ميل السابقة وأما قبطان السفينة، كابتن إدوارد سميث والبالغ من العمر 62 عاماً فقد كان أسعد من عليها، قوارب النجاة الباقية من سفينة التيتانك أحذث التصادم رسائل الإنذار إشارة مرسلة من قبل عامل التلغراف اللاسلكي في تيتانيك جاك فيليبس، في 15 أبريل 1912 م يقول فيها: نحن نفرق وتم وضع الركاب في قوارب النجاة وفي 15 إبريل 1912 وهو اليوم الخامس من رحلة السفينة بدأت المخاطر تتربيص بالسفينة العملاقة ومن عليها من سادة القوم فمنذ ظهيرة ذلك اليوم حتى آخره، تلقت حجرة اللاسلكي بالسفينة رسائل عديدة من بعض السفن المارة بالมหาي ووحدات 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 يجد 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 اكتراهم بها.