الصفحة الرئيسية :

آر إم إس تيتانيك (بالإنجليزية: RMS Titanic)‏ هي سفينة ركاب إنجليزية عملاقة عابرة محيط منتظمة، كانت مملوكة لشركة وايت ستار لاين، تم بناؤها في حوض هارلاند آند وولف (Harland and Wolff) لبناء السفن في بلفاست عاصمة أيرلندا الشمالية. كانت التيتانيك أكبر باخرة نقل ركاب في العالم صنعت في ذلك الوقت.

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' شمالا و49°57' غربا قبل منتصف الليل بقليل، مما أدى إلى غرقها بالكامل بعد ساعتين وأربعين دقيقة من لحظة الاصطدام في الساعات الأولى ليوم 15 أبريل 1912. كان على متن الباخرة 2,223 راكب، نجا منهم 706 شخص فيما لقي 1,517 شخص حتفهم. 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 3,547 شخص. 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. وساد الاعتقاد بأنها السفينة التي لا تغرق، وكان غرقها صدمة كبرى للجميع حيث أنها مزودة بأعلى معايير السلامة.

بناء السفينة /

تم بناء 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. تم تصميم هذه السفن من قبل وليام بيري، مدير كل من هارلاند آند وولف ووايت ستار، والمعماري البحري توماس أندروز مدير إنشاءات هارلاند آند وولف ورئيس قسم التصميم، وأليكساندر كارلايل، المخطط الأول للحوض والمدير العام له. أليكساندر كان المسؤول عن البنية الفوقية للسفن الثلاثة، لكنه ترك المشروع في عام 1910 قبل إطلاق السفن

تم البدء ببناء التيتانيك في 31 مارس 1909 بتمويل من الأميريكي جون بيربونت مورجان وشركته الخاصة. أطلق هيكل السفينة في 31 مايو 1911 وتم الانتهاء من التجهيزات في 31 مارس من السنة التالية. الطول الكلي للتيتانيك بلغ 269.1 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 اسطوانات 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؛ 26 ميل/ساعة). ثلاثة من الأربعة مداخن 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.

اساطير المارد والسفينة التي لا تغرق /

أسطورة السفينة التي لا تغرق

ترقب العالم بلهفة ذلك الحدث التاريخي، وهو قيام السفينة تيتانيك بأولى رحلاتها عبر المحيط الأطلنطي (الأطلسي) من إنجلترا إلى الولايات المتحدة الأمريكية في 10 إبريل 1912.

فعلى رصيف ميناء كوينز تاون بإنجلترا كان الاحتفال بالغًا بهذا الحدث الكبير، اصطف آلاف الناس من المودعين وغير المودعين يتأملون، بإعجاب السفينة العملاقة وهي راسية في الميناء في قوة وشموخ، والمسافرون وهم يتجهون إليها في سعادة وكبرياء. ولا شك أن الكثيرين منهم كان يتمنى في قرارة نفسه، لو يكون له مكان على ظهر السفينة.

وجاء الموعد المحدد لبدء الرحلة، فارتفعت الأعلام، وبدأت فرق الموسيقى المحتشدة على رصيف الميناء تعزف موسيقاها الجميلة المرحة وسط هتاف المودعين والمسافرين، وبدأ صوت المحرك يعلو حتى أخذت السفينة تيتانك تتحرك لتبدأ أول وآخر رحلاتها وسط هذا الاحتفال البهيج

المارد

لم يكن اسم التيتانيك والذي يعني المارد، اسما مبالغًا فيه في تسمية تلك السفينة فقد اتصفت بثلاث صفات لم تتوفر بغيرها من السفن وهي: الضخامة، عدم القابلية للغرق والفخامة.

الضخامة

كانت السفينة تيتانيك أضخم سفينة ركاب شهدها العالم في ذلك الوقت حيث بلغ وزنها 52310 طنا وبلغ طولها 882 قدما، وبلغ عرضها 92 قدما، ويمكنك تصور هذه الضخامة بشكل آخر فالسفينة تيتانك يمكن أن تعادل في ارتفاعها ارتفاع مبنى مكون من أحد عشر طابقا علاوة على طولها الكبير الذي قد يعادل أربع مجموعات من الأبنية المتجاورة.

عدم القابلية للغرق

كذلك لم يكن هذا المارد قابلا 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 قسما (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

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، وأن كانت الدرجتان الثانية والثالثة على وضع أقل من الفخامة إلا أنهما تعدان من أفضل وأرقى قاعات السفر عن مثيلتهما في السفن الأخرى

حول الركاب /

سفينة الأثرياء

ضمت سفينة التايتنك 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 الإنجليزية الشهيرة

كما كان هناك الثري المعروف ازيدور ستروس وزوجتة وازيدور هو صاحب أكبر مجمع تجاري في العالم(ميكيز) وبجانب هذه المجموعة السابقة والتي تُمثّل أثرى أثرياء العالم كان هناك مجموعة أخرى من الأثرياء ولكن بدرجة أقل قليلا مثل الوجيه 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 ينتمي للعائلة المالكة أما زوجته دوف فهي مصممة أزياء شهيرة وصاحبه أكبر مجلات للأزياء في فرنسا والولايات المتحدة.

عرب تايتانيك

على متن سفينة "تايتانك" كان العشرات من المسافرين العرب، جزء كبير منهم لبنانيون وكان هناك من يحمل الجنسية المصرية واسمه "حمد حّسب" والذي تمكن من النجاة بحياته بعد أن ركب قارب النجاة رقم 3ن حيث تم اخلائها بالسفينة كارباثيا، وأسماؤهم واردة في اللائحة الرسمية للركاب الذين لا يوجد إلى الآن تصنيف لهم بحسب الجنسيات، حتى ولو في "إنسكلوبيديا تايتنكا" وهي الأدق والأغنى بالمعلومات عن السفينة التي غرقت منذ 100 عام، ومنذ ذلك الوقت وركابها العرب منسيّون في الأعماق وبالكاد يذكرهم العالم.

الرحلة الأولى والأخيرة للسفينة /

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 تايتانك قد قطعت شوطا كبيرا 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 عاما فقد كان أسعد من عليها، فهذه الرحلة الأخيرة له والتي يختتم بها ما يزيد على ثلاثين عاما من العمل في أعالي البحار، والذي شهد له الكثيرون خلال هذه الفترة بالنجاح والمهارة الفائقة

أحداث التصادم

رسائل الإنذار

وفي 15إبريل 1912 وهو اليوم الخامس من رحلة السفينة بدأت المخاطر تتربص 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.

فعلاوة على اعتقادهم، من خبرتهم السابقة، بندرة تكون الجليد في هذه المنطقة من المحيط في شهر أبريل، فقد كانوا جميعا على ثقة بالغة بسفينتهم العملاقة تايتانك، فقد كانت تبدوا لهم أكبر وأكبر من أن يعترض شيئا طريقها..فما بالهم يعبئون ببعض قطع من الجليد. خاصة أن المحيط هذا اليوم كان هادئا تماما كالبساط الممتد، كما كان الجو بارداً لكنه كان مشمسا في معظم الوقت فماذا يمكن أن يهددهم أو يعترض طريقهم.

لكنه بعد حلول الظلام وبالتحديد في الساعة التاسعة مساء من نفس هذا اليوم، بدأت درجة الحرارة في الانخفاض بشكل ملحوظ، مما جعل كابتن إدوارد جون سميث يدرك أن السفينة تقترب، بالفعل، من منطقة جليدية، لكنه على الرغم من ذلك لم يبد اهتماما كبيرا لهذا الأمر فكل ما قام به هو إعطاء الأوامر بتفقد خزانات المياه، خوفا من أن تكون المياه قد تجمدت بها، كما بلغ مراقب السفينة، فر يدريك فليت، بتشديد الرقابة والإبلاغ عن أي كتل ثلجية ضخمة قد تتراءى له. ثم دخل كابتن سميث حجرته لينام!!! وفي الحقيقة أن كابتن سميث رغم خبرته الطويلة، قد وقع في خطأ كبير بهذا التصرف، ربما لثقته البالغة بسفينته العملاقة وخبرته الطويلة، فهو لم يفكر إطلاقا في إنقاص سرعة السفينة حيث كانت تنطلق في هذا اليوم بأقصى سرعتها، كذلك نسي كابتن سميث أن كتل الجليد الضخمة قد تفاجئ سفينته في لحظات، فقد كانت الرؤية في هذه الليلة غير قمرية غاية في الصعوبة، حتى أن الأفق لم يكن واضحا على الإطلاق

المفاجأة

أما عند قاع السفينة فكان هذا التصادم يعني شيئا أخطر بكثير مما اعتقده ركاب السفينة. فبعد توقف السفينة عقب حدوث التصادم، اكتشف الفنيون حدوث شرخ بجانب السفينة تسللت منه المياه وغمرت خمسة أقسام من الستة عشر قسماً بأسفل السفينة، كما توقفت الغلايات عن العمل تماما، وامتلأت أيضا حجرة البريد بالمياه التي طفت فوقها عشرات الخطابات، مما يشير إلى كارثة وأن غرق السفينة تيتانك أمر مُحَتَّم

غاصت مقدمة السفينة تماماً في المياه. وكانت فترة مؤلمة للجميع، فلم يبق أمامهم إلا دقائق وتغوص بهم السفينة بأكملها في مياه المحيط وأمام هذا الفزع الرهيب اضطر بعض الركاب إلى الوثب في المياه الجليدية لعلهم يلحقون بقوارب النجاة، ومن المؤسف أن معظمهم قد مات، ولم ينج منهم إلا القليل والذين استطاعوا أن يصلوا إلى قوارب النجاة والتي أخذت تبحر بعيداً عن السفينة.

التواصل /