

TURINYS

ĮVADAS	6
TRAGEDIJOS KONTEKSTAS	8
TRYS BROLIAI MILŽINAI	30
KELIONĖ	66
SUSIDŪRIMAS	116
GELBĖJIMOSI VALTYS	144
PADARINIAI	188
NUOTRAUKŲ ŠALTINIAI	224



KELIONĖ

Imta karštingai ruoštis. Laivą reikėjo pripildyti visokiausių dalykų: anglių, šviežio maisto, indų... Per 35 anglių liukus buvo pripilta 4400 tonų anglių, o laivo bunkeriai pasunkėjo iki 5900 tonų. „Titanike“ galėjo tilpti daug daugiau atsargų, bet kelionei tiek pakako.

Buvo iškilę sunkumų dėl anglių tiekimo, nes tuo metu šio pagrindinio Didžiosios Britanijos kuro gamybą trikdė visą šalį apėmęs streikas anglių kasyklose. Didžiąją dalį „Titanikui“ reikalingų anglių sudarė anglys iš kitų laivų, kurie laikinai

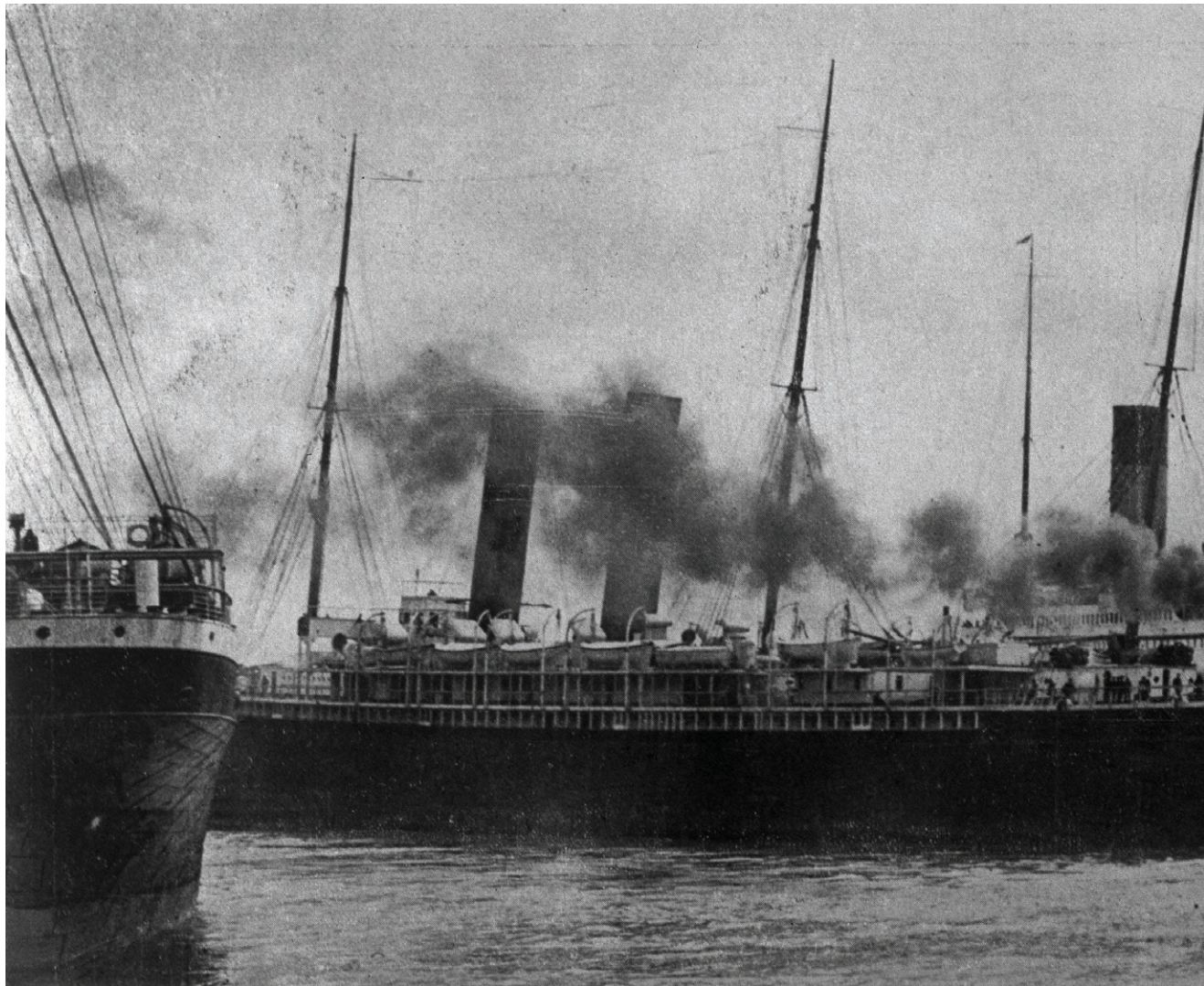
neplaukiojo. Kaip tik tuo metu, kai kapitonas Clarke'as, Prekybos tarybos inspektorius, sumanė viską patikrinti, penktosios katilinės bunkeryje, esančiame laivo priekyje prie dešiniojo borto, užsidegė anglys. Galbūt jos degė nuo pat išplaukimo iš Belfasto.

Gaisras bunkeryje – neretas, tačiau vis dėlto ne kasdienis įvykis. Šis atvejis buvo keistokas, nes Sautamptoną laivas pasiekė su maža atsarga anglių, paskirstytų per kelis bunkerius, kad svoris būtų proporcingas ir laivas išlaikytų pusiausvyrą vandenyje.

NUOTRAUKA 66 p.

ATVYKIMAS | SAUTAMPTONA

„Titanikas“, manevruojamas Sautamptono prieplaukoje. Net tada dar ne visi apdailos darbai buvo padaryti. Jie baigti „White Star“ statykloje.



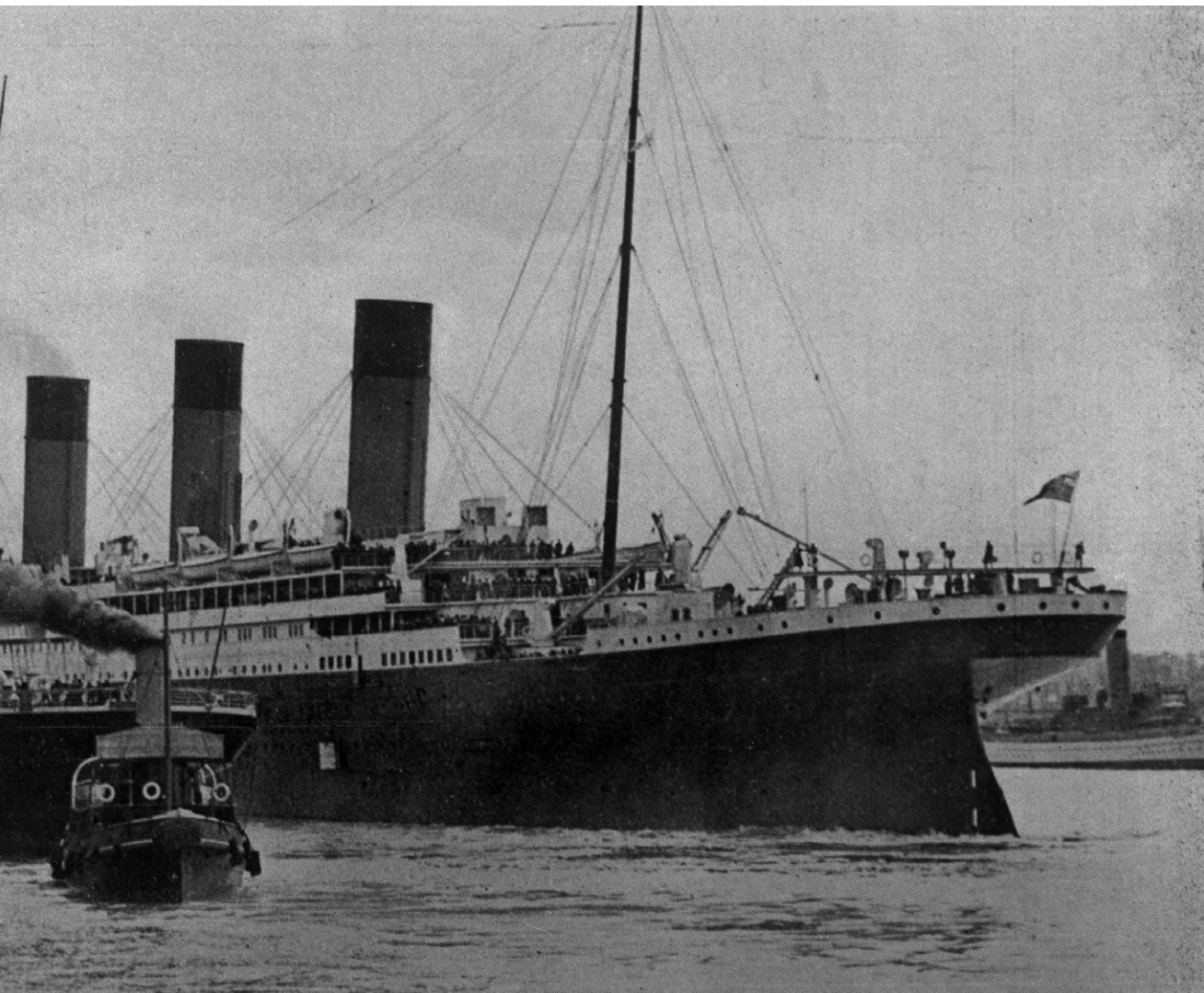
Dešiniojo borto priekyje esantis bunkeris buvo trečias pagal dydį – 370 tonų talpos. Ar į degantį bunkerį buvo prikrauta daugiau anglių? Ar kapitonas Clarke'as apie tai žinojo? Į šiuos klausimus atsakymo nėra. Gaisras iš degančio bunkerio negalėjo plisti ir baigėsi per keletą dienų, nes vyrai rusenančias anglis sužėrė į krosnis.

IGULOS NARIŲ IR KELEIVIŲ SKAIČIUS, HIERARCHIJA

Sautamptone reikalus į savo rankas perėmė kapitonas Edwardas Smithas. Lainerio kapitonui reikėjo turėti įvairių gebėjimų. Svarbiausia, žinoma, puikiai išmanyti jūreivystę ir vadovavimą. Jis kontroliavo kiekvieną aspektą ir kiekvieną įrenginį, o jo žodis buvo įstatymas tiesiogine

to žodžio prasme. Reikėjo ir socialinių įgūdžių: svarbūs ar save tokiais laikantys keleiviai dažnai rinkdavosi keliauti su savo mėgstamu kapitonu. 62-ųjų E. Smithas buvo vienas jų. Tam tikra prasme kapitonas buvo dvaro rūmų šeimininkas, svetingai priimdavęs „svečius“ ir užtikrindavęs jų patogumą bei saugumą per visą „viešnagės“ laiką. Nors, kai 1880 m. prisijungė prie „White Star“, E. Smithas jau turėjo kapitono diplomą, tik po aštuonerių metų gavo kapitono darbą. 1912 m. jis dirbo šių linijų vyresniuoju kapitonu.

Jis vadovavo „Olimpikui“ pirmaisiais šio laivo plaukiojimo metais, todėl buvo sukaupęs superlainerio valdymo patirties, net ir skausmingos. 1911 m. rugsėjo 20 d., pradėjęs trečiąją kelionę vakarų link, „Olimpikas“ plaukė

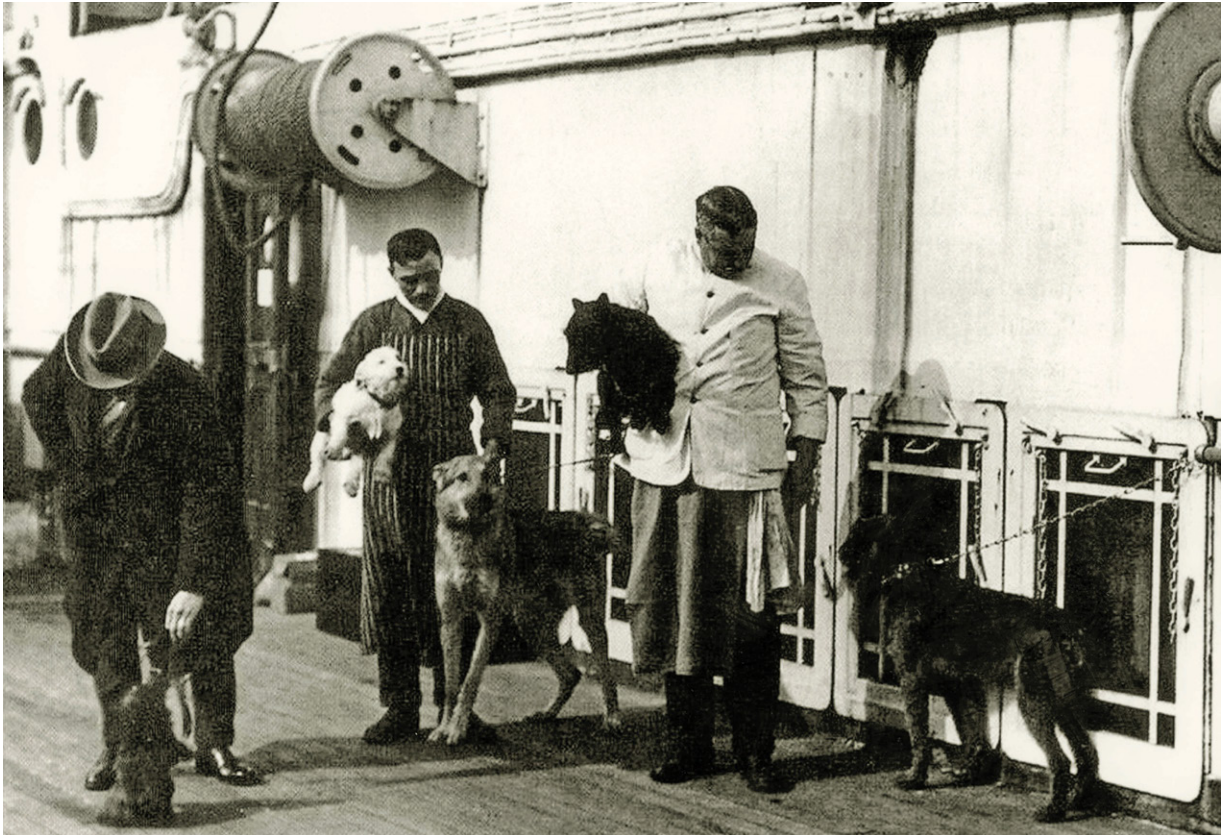


Rytų Solento sąsiauriu. Tuo metu kapitonas buvo ant tiltelio, bet laivą valdė „Trinity House“ locmanas George'as Bowyeris.

Laineris plaukė gana siauru laivybos šliuzu lygiagrečiai su senuoju karališkojo jūrų laivyno kreiseriu „Hawke“, sveriančiu 7467 tonas. „Hawke“ plaukė į Portsmutą ir turėjo kirsti „Olimpiko“ kelią arba priešais laivą, arba už jo. Abu laivai trumpam plaukė vienas šalia kito, bet „Olimpikas“ įgavo didesnę greitį, o „Hawke“ atsiliko, tada pastarasis staiga pasuko lainerio kryptimi ir taranavo jį dešiniuoju bortu.

„NIUJORKO“ INCIDENTAS

Pagauta aštri akimirka, kai praplaukus „Titanikui“ nutrūko penki „Niujorko“ švartuotės lynai ir laivas pakrypo. Vilkikas „Vulkanas“ prikabino lyną prie „Niujorko“ ir ruošiasi jį traukti atgal greta „Okeaniko“. Ant „Titaniko“ laivagalio stiebo iškelta ne raudona Prekybos laivyno, o mėlyna Karališkojo karinio jūrų laivyno rezervo vėliava, kuriame Edwardas Smithas turėjo komandoro laipsnį.



MAISTAS IR GĖRIMAI

Į visų klasių bilieta kainą įėjo maistas, bet ne gėrimai (išskyrus vandenį). Pirmosios klasės keleiviai, beje, už bilieta kainą galėjo valgyti tik valgomajame. Už maistą, užsakytą į apartamentus arba *à la carte* restorane, reikėjo mokėti papildomai, nors už maistą, nevalgytą valgomajame, buvo kompensuojama. Tiems, kurie norėjo didesnio privatumo arba laisvesnio valgymo laiko, restoranas tiekė aukštosios virtuvės paslaugas rezervavus staliuką puošnioje Liudviko XVI laikus primenančioje salėje. Virtuvei nuomininko sąlygomis vadovavo patyręs vadybininkas Gasparėas (Luigis) Gatti, valdęs restoraną ir „Olimpike“.

Virtuvės darbuotojai buvo daugiausia prancūzai ir italai, įdarbinti ir apmokami tiesiogiai G. Gatti. Pirmai „Titaniko“ kelionei jis nusamdė vyresnįjį „Olimpiko“ šefą Pierre'ą Rousseau. Kitur – dviejose kavinėse atvirame ore su vaizdu į jūrą – buvo tiekiami gėrimai ir užkandžiai. Iš išlikusių meniu galima matyti patiekalų įvairovę ir kiek maisto buvo suvartota atskiruose valgomuosiuose: nuo daugiausia prancūziškų patiekalų pirmojoje klasėje iki naminio, bet sotaus maisto trečiosios klasės valgomajame.

VIRŠUTINĖ NUOTRAUKA 94 p.

ŠUNIDĖ

Du įgulos nariai ir keleivis užsiima keleivių šunimis. Laivu keliavo 12 šunų, iš jų tik 3 išgyveno.

APATINĖ NUOTRAUKA 94 p.

RŪKOMASIS

Antrosios klasės rūkomasis. Sienos, apkalto dažytomis plokštėmis, ir odiniai baldai kūrė britų džentelmenų klubo atmosferą, o pirmosios klasės rūkomasis buvo įrengtas kaimiško dvaro stiliumi.

Maistą ruošė vyresniojo šefo vadovaujami trys asistentai, 60 virėjų, 20 kepėjų ir 14 mėsininkų, kapojusių skerdenas. Laive taip pat dirbo „žydų virėjas“ vardu Charlesas Kennellis, griežtai pagal rabinų taisykles gaminęs košerinį maistą specialiai tam skirtuose induose.

Laivo vadovybės nariai, ir dirbantys denyje, ir inžinieriai, turėjo asmenines kajutes valčių denyje bei savo valgyklą. Kiti įgulos nariai miegojo bendrabučio tipo kajutėse, kur buvo išrikiuota daug gultų eilių, ir turėjo labai mažai asmeninės erdvės. Komandų vadovai turėjo kiek daugiau privatumo: vyresnysis kepėjas turėjo savo kajutę, o antrasis kepėjas ir konditeris gyveno kartu. Mašinų skyriaus darbuotojai gavo mažiausiai gryno oro. Jų zona ėjo per keturis denius dešiniojoje laivapriekio pusėje.

Didžioji dalis įgulos buvo vyrai, bet užfiksuota, kad dirbo ir 23 moterys: „ūkvedė“ trečiojoje klasėje, dvi kasininkės pas G. Gatti ir patarnautojos, įrašytos kaip „maistą nešiojantis“ personalas. Nieko nenustebins, kad įgulos apgyvendinimo zonose praktikuota griežta lyčių atskirtis.

PLAUKIANT PER ATLANTĄ

„Titanikas“ buvo trumpai sustojęs Šerbūre ir Kvinstaune paimti pašto bei keleivių (ir kelis išleisti). Balandžio 11 d. 13.30 val. išvykęs iš Kvinstauno, jis apsuko Kliro salą ir Fastneto uolą. Į Atlanto vandenyną „Titanikas“ įplaukė ties Daunto uola, esančia 51° 23' šiaurės platumos ir 9° 36' vakarų ilgumos, o maršrutas buvo suplanuotas Didžiuoju ratu 1675 jūrmylių (3102 km) į pietvakarius iki taško, navigatorių vadinamo „Kampu“, esančio 42° šiaurės platumos ir 47° vakarų ilgumos. Nuo čia paskutines 1216 jūrmylių (2252 km) būtų plaukiama beveik tiesiai į vakarus iki Ambraziejaus švyturio prie Niujorko.



IŠTAINGA ANTROJI KLASĖ

Anuomet sukurta antrosios klasės kajutės iliustracija (nors „White Star“ pirmosios ir antrosios klasės kajutės visada vadino „keleivių salonais“). Iš moters aprangos galima spręsti, kad ji yra auklė arba tarnaitė.





**ANTROSIOS KLASĖS KUPĖ
INTERJERAS**

Stiuardas kasdien paklodavo lovą, papildydavo vandens grafiną ir visada būdavo pasiekiamas, jei keleivis turėtų kokių pageidavimų, pavyzdžiui, puodelio arbatos. Nuotraukoje matyti nuleista užlenkiama praustuvė, o naktipuodis diskretiškai paslėptas. Patalpoje buvo elektrinis apšvietimas, jau pats savaime naujovė net ir kai kuriems turtingesniems keleiviams.





SUSIDŪRIMAS

Balandžio 14 d. 9.12 val. kapitonas E. Smithas iš „Cunard“ lainerio „Karonija“ („Caronia“) gavo MSG radijo pranešimą, informuojantį apie „didelius ir mažus ledkalnius, ledlaukius“ 42° šiaurės platumos ir 49–51° vakarų ilgumos zonoje. 17.50 val. kapitonas pakeitė kursą kiek piečiau. Informacijos apie ledus buvo gaunama vis dažniau ir vis tikslesnės. „Karonija“ perdavė olandų lainerio „Noordam“ informaciją, kad ledų matyti 42° 24'–42° 45' platumoje ir 49° 50'–50° 20' ilgumoje. Balandžio 13 d. šios zonos link „Titanikas“ plaukė vidutiniu 22 mazgų (40,7 km/val.) greičiu, bet B. Ismay'us numatė 15 d. greitį dar padidinti, kad būtų išbandyta visa variklių galia.

E. Smithui ir jo padėjėjams plaukti palei nelygius ledlaukių pakraščius nebuvo naujiena ir

dėl to nereikėjo mažinti laivo greičio. Tačiau jie nežinojo, nors būtų supratę iš pranešimų belaidžiu ryšiu, kad „Titanikas“ plaukia link nepaprastai didelio skaičiaus ledkalnių ir sangrūdų, o tai toli pietuose buvo neįprasta. Karališkosios meteorologų draugijos 2014 m. ataskaitoje buvo teigiama:

Tą lemtingą dieną ledkalnių pavojus buvo padidėjęs dėl trijų dalykų: oro, ledo sąlygų bei metų laiko. Jau kelias dienas Atlanto vandenyno vidurio platumose vyravo aukštas slėgis, o susidūrimo metu aukšto slėgio ruožas, jungiantis du aukšto slėgio centrus virš Naujosios Škotijos ir Airijos pietinės dalies, išsiplėtė per visą Atlanto vandenyną, todėl šiaurės, šiaurės vakarų vėjai nešė beveik ledinį orą iš Kanados šiaurės rytų virš vakarinės Atlanto

NUOTRAUKA 116 p.

SKENDIMAS

Detalė iš skaitmeniniu būdu patobulinto 1912 m. vokiečių jūrų dailininko Willio Stowerio (1864–1931 m.) paveikslo. Kad scena būtų dramatiškesnė, pavaizduotas ir ledkalnis, o laivas skęsta visas, nors dauguma liudininkų teigė, kad jis perlūžo pusiau (ir tą patvirtina jūros dugne aptiktos nuolaužos).



dalies piečiau nuo Niufaundlando. Šie vėjai, temperatūra ir Grand Banke vyraujanti į pietus tekanti Labradoro srovė lėmė, kad ledkalniai ir jūros paviršiaus ledas susidarė toliau į pietus, nei įprasta šiuo metų laiku, tačiau neperžengė žinomų XX a. ledkalnių ribų. Bet atkreipkite dėmesį į tai, kad net ir XX a. pradžioje, kai apledėjęs jūros plotas itin išsiplėsdavo, apledėjusios zonos kraštas retai siekdavo piečiau nei 46° šiaurės platumos... Balandžio ir gegužės mėnesiai vakarinėje Šiaurės Atlanto dalyje yra ledkalnių pavojaus pikas. Iš dalies dėl to, kad išsilaisvina ledkalniai, anksčiau laikėsi sangrūdose. Didžiausias ledkalnių skaičius 1912 m. buvo fiksuotas balandį, nors paprastai gegužę jis būna didesnis. Ledkalnių tąsyk buvo beveik du su puse karto daugiau nei vidutiniškai tuo metų laiku.

E. Smithas to negalėjo žinoti, tačiau dėl 42° ir žemesnėje platumoje pastebėtų ledkalnių jis turėjo tikrai suneimti. Iš tiesų kapitonas parodė B. Ismay'ui „Marconi“ pranešimą iš kito „White Star“ laivo „Baltic“, kad įprastinis garlaivių maršrutas smarkiai apledėjęs. B. Ismay'us paprasčiausiai įsidėjo gautą popierių į kišenę ir kapitonus E. Smithui jį perdavė tik po kelių valandų.

VYRESNIEJI KOLEGOS

Kapitonas E. Smithas ir pagrindinis ekonomas Hugh McElroy'us, tarnavęs kartu su E. Smithu kituose laivuose, įskaitant „Britaniką“ ir „Majestic“. Ekonomui buvo nesvetimas humoro jausmas ir jis gebėjo lengvai bendrauti, todėl buvo populiarus tarp keleivių pirmosios klasės valgomajame.