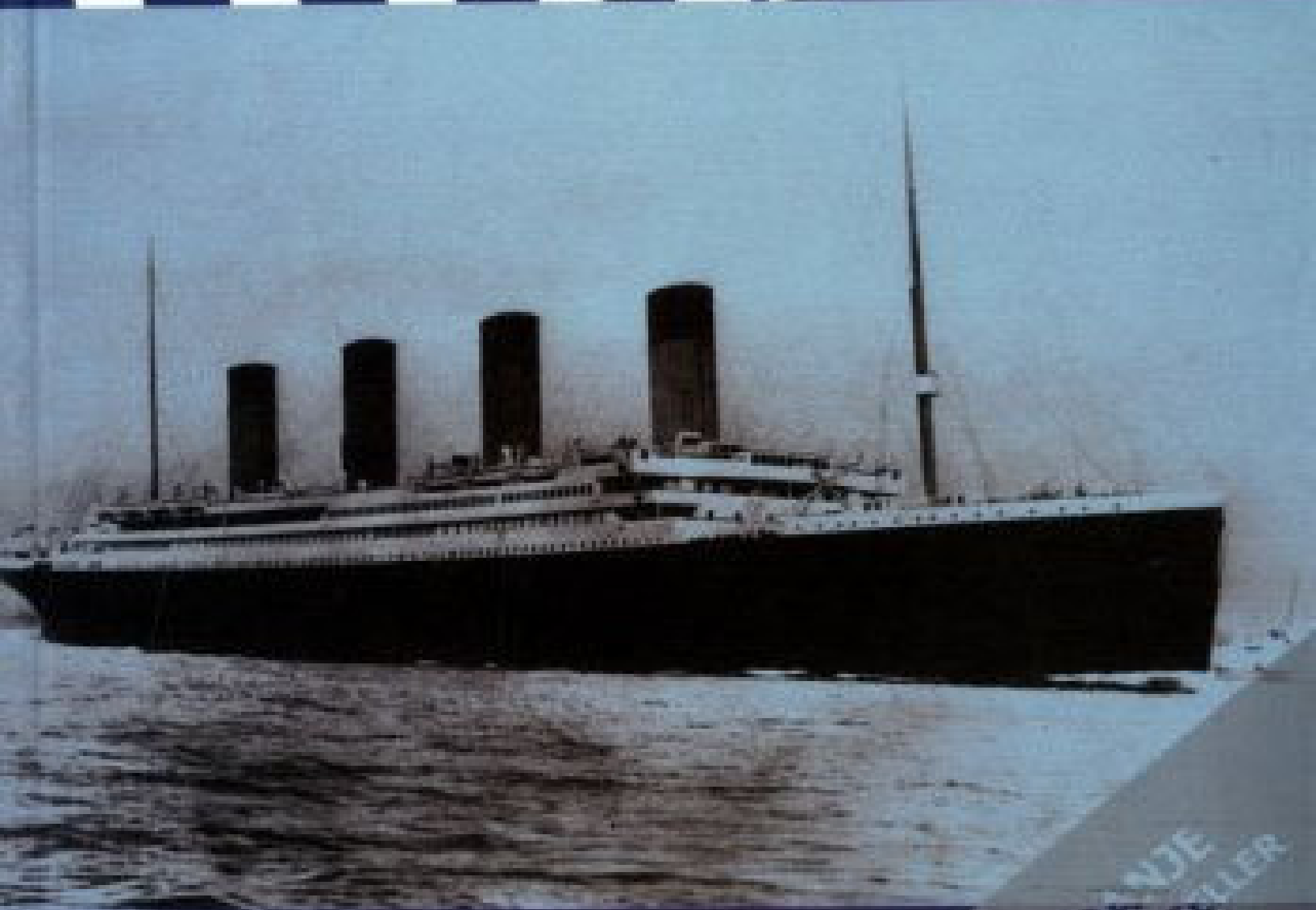


SLOBODAN NOVKOVIĆ

TITANIC



IZMEĐU POVIJESTI I MITOLOGIJE

TREĆE IZDAVANJE
NACIONALNI BESTSELLER

Slobodan Novković

Titanic

-Između povijesti i mitologije-

Predgovor

Godine 1898. nepoznati američki pisac Morgan Robertson izdao je roman *Futility*, u kojem je opisan britanski putnički brod - najveći i najmoderniji na svijetu.

Radnja romana odvija se na sjevernom Atlantiku. Robertsonov izmišljeni brod sredinom travnja nalazio se na svom prvom putovanju, kada se sudario s ledenom santom i počeo tonuti. Taj brod nije imao dovoljno spasilačkih čamaca za sve putnike - što i nije bilo potrebno jer su ga smatrali nepotopivim. Ime tog imaginarnog broda bilo je Titan.

Četrnaest godina nakon toga jedan stvarni brod, nevjerojatno sličan Robertsonovom po veličini, brzini, opremi i broju putnika, doživljava identičnu nesreću... Dana 31. svibnja 1911. u podne, pred više od sto tisuća promatrača odigrao se nesvakidašnji prizor-ogroman crni trup, dugačak 269 metara, polako je klizio u vode luke Belfast. Bio je to trup još nedovršenog diva, broda neviđenih dimenzija, koji je tog trenutka bio oličenje monumentalnosti i ljepote, kao i najveći pokretni objekt koji je ljudska ruka ikada izgradila. Gigant je uronio u vodu praćen poklicima tisuća oduševljenih gledalaca; gledalaca koji su znali: taj je brod vrhunac ljudskog stvaranja na početku 20. stoljeća; spoj najmodernije tehnologije i neviđenog luksuza na svjetskim morima, brod koji će zasigurno obilježiti sljedeća desetljeća. I obilježio ih je! Na način na koji nitko tog sunčanog i hladnog dana nije mogao ni pomisliti.

Istina, bilo je pojedinaca koji su sa sumnjom gledali na brod takvih dimenzija ne krijući da postoje određene opasnosti po pitanju vođenja takvih preookeanskih divova. No njihova strahovanja gubila su se u euforičnom oduševljenju koje je okruživalo novi brod. Pa što to može ugroziti tu nepotopivu plivajuću palaču od 46000 tona? Optimizam i bezbrižnost koji su okruživali novi putnički brod bili su

neograničeni. Čak su se mogli čuti ili pročitati izrazi poput onog: "...ni sam bog taj brod ne može potopiti!"

No događaji koji će slijediti nepunih godinu dana kasnije, šokirat će cijeli svijet i zaokupljati generacije još desetljećima nakon toga.

Nepotopiva "Kraljica oceana" na svom prvom putovanju u noći od 15. travnja 1912. udara u ledenu santu i počinje tonuti. Spasilačkih čamaca nema dovoljno - više od 1500 ljudi izgubit će život. Nepuna tri sata nakon sudara, veličanstveni brod nestaje pod površinom sjevernog Atlantika...

Četrnaest godina nakon objavljivanja, Robertsonov roman se do najsitnijih detalja obistinio na najstrašniji mogući način. Sudbina tog broda fascinira ljude do današnjeg dana, a njegovo ime, R.M.S. Titanic, postalo je simbol za propast i tragediju. Godine koje su slijedile nisu izbljedile sjećanja na taj tragični događaj. Stvoren je mit i legenda, popunjen poluistinama, pretjerivanjima i nagađanjem. Fikcija i realnost toliko su se izmiješali da je priča o nesretnom brodu pomalo počela ličiti na nestvarnu bajku.

Pune 74 godine Titanic je bio brod koji je postojao na izbljedjelim slikama, u sjećanju preživjelih i u fantaziji onih koji su o njemu čitali. Njegovo ime spominjalo se samo u kontekstu najveće pomorske katastrofe, a njegov nagli i tragični nestanak pospješio je stvaranje legende.

Mrak koji je okruživao izgubljeni brod više od sedam desetljeća u njegovom mokrom grobu nestao je u noći 1. rujna 1985. kada je ekspedicija Dr. Roberta D. Ballarda s Oceanografskog instituta Woods Hole u Massachusettsu otkrila olupinu potonulog giganta. To senzacionalno otkriće imalo je svoj nastavak 1986. kada se Ballard u podmornici Alvin spustio na palube Titanica. Ono što su kamere na dubini od 3800 metara otkrile i snimile, bilo je senzacionalno. Ta nova otkrića i saznanja bacaju novo svjetlo na tragičnu noć i omogućuju djelomičnu rekonstrukciju katastrofe.

Na sljedećim stranicama taj tragičan povijesni događaj bit će opisan u realnom svjedu, prema povijesnim činjenicama i prilagođen novim saznanjima.

Cilj je ovog djela da realno i kronološkim redom dokumentira najznaменitiju pomorsku katastrofu mirnodopskog razdoblja bez senzacionalizma, jer i gola stvarnost je u stanju da nas zaprepasti - toliko je nevjerojatno i potresno ono što se događalo te tragične i nezaboravne nedjeljne noći 15. travnja 1912.

Rađanje jedne legende

Sve je počelo jednog mirnog ljetnog predvečerja 1907. godine u Londonu.

J. Bruce Ismay sa suprugom došao je na večeru Jamesu Pirrieu u njegovu otmjenu kuću u poznatom i bogatom dijelu Londona, zvanom Belgravia.

Ismay je bio predsjednik White Star Linea, jedne od poznatih svjetskih brodarskih kompanija. Poziciju predsjedavajućeg stekao je nakon što je od oca 1869. stvorenu kompaniju prodao američkoj International Mercantile Marine Company, na čijem je čelu bio američki financijski magnat J. Pierpont Morgan.

IMM bila je međunarodno udruženje od nekoliko brodskih kompanija čiji je ukupni kapital iznosio oko 170 milijuna dolara. Uz mjesto predsjednika White Stara, Ismay je od 1904. bio i generalni direktor IMM-a.

James Pirrie bio je predsjedavajući brodogradilišta Harland & Wolff u Belfastu, gdje je White Star Line gradio sve svoje brodove. Uz to je Pirrie bio i član predsjedništva IMM-a.

U bespoštednoj borbi za vrlo unosan prekoatantski putnički promet Ismay i Pirrie bili su saveznici, a njihov glavni i zajednički konkurent bio je poznati Cunard Line. Planovima IMM-a, da pokupuje sve kompanije i time stekne monopol u putničkom prometu, Cunard Line se energično suprotstavljao. Sa svojom flotom od 17 brodova, Cunard je bio u stanju pružati otpor američkim nastojanjima da ga se također otkupi kao što je to bio slučaj s White Starom, 1902. godine. Na toj večeri kod Pirriea razgovor se okretao oko jedne teme: novog broda Cunard Line, Lusitanije. Lusitania je bila tik pred svojom prvom plovidbom i nitko nije sumnjao da će oboriti brzinski rekord u prijelazu Atlantika.

I Pirrie i Ismay bili su svjesni da je ovim novim brodom Cunard stekao prednost pred White Starom. Londonska večera trebala je pronaći rješenje: što suprotstaviti takvoj konkurenciji, kako se suprotstaviti Lusitaniji i njenu brodu-blizancu Mauretaniji.

Tijekom večere Pirrie i Ismay razmatrali su mogućnost i načine kako da White Star dostigne nesumnjivu prednost i postane ponovno ravnopravan rival Cunardu. U kasnim večernjim satima njihov razgovor rezultirao je smjelim planom: dogovorena je gradnja dvaju velikih luksuznih brodova po kojima bi kasnije slijedio i treći. Ti bi brodovi trebali imati oko 45000 BRT-a i bili bi dužine oko 270 metara, što je za 30 metara duže od Lusitanije. Planirani brodovi pružat će putnicima vrhunski komfor i luksuz, što će biti glavna atrakcija tih plovila. Važnija čak i od brzine tim brodovima neće biti cilj brzinski rekord, nego udobnost putnika, kojima bi jedno sedmodnevno putovanje u luksuznom ambijentu bez sumnje bilo prihvatljivo. Ti novi brodovi bi White Star Line trebali pretvoriti u dostojnog protivnika Cunardu, pa čak i preuzeti monopol na Atlantiku.

Godinu dana nakon te večere kod Pirriea, točnije 29. srpnja 1908., odobren je konstrukcijski plan za brodove "Olympic-klese" kako su ga predložili brodogradilište Harland & Wolff pod vodstvom Pirriea i glavni konstruktor Thomas Andrews. Samo dva dana kasnije, 31. srpnja, potpisan je ugovor o izgradnji triju brodova u brodogradilištu u Belfastu. Kao što su Pirrie i Ismay planirali, prvo će biti sagrađena dva broda, da bi nakon određenog vremena slijedio i treći. Njihova imena trebala bi isticati snagu, veličinu i moć, pa su u skladu s tim, prema redoslijedu gradnje, nazvani: Olympic, Titanic i Gigantic.

Izgradnja brodova takvih razmjera uvjetovala je i pripreme na mnogim drugim poljima. U Belfastu su izgrađeni dokovi za buduće brodove; dizalice, korištene za gradnju prethodnih brodova, bile su premale - izgrađene su veće i jače. Na obje strane Atlantika građena su nova pristaništa koja bi omogućila prihvat takvih kolosa.

Nakon što su svi planovi i pripreme bili završeni, 16. prosinca 1908. na navozu br. 400 brodogradilišta u Belfastu postavljena je kobilica prvog od tri broda-blizanca. Time je počela gradnja Olympica.

Tri mjeseca nakon toga, jednog oblačnog i tmurnog dana -31. ožujka 1909., na navozu br. 401 postavljena je kobilica br 390904 - započela je gradnja drugog White Star diva, R.M.S. Titanica.

U toku gradnje novih brodova postajalo je jasno da će oni biti drugačiji od svih dotadašnjih. Iz dana u dan, kako je gradnja napredovala i brodovi postepeno dobivali svoj oblik pod montažnom konstrukcijom, bilo je vidljivo da se u Belfastu stvara nešto veliko i grandiozno.

Kada je 20. listopada 1910. Olympic porinut u vodu i odveden u dok za opremanje, javnost je bila zadivljena ogromnim dimenzijama, a ni novine nisu štedjele epitete kako bi ljudima dočarali tu, do tada neviđenu veličinu.

Iako je Olympic otišao javnost, White Star se nije zadovoljio postignutim. Pri gradnji Titanica primijenjena su neka nova iskustva koja su stečena za vrijeme gradnje Olympica. Odstranjene su određene manjkavosti i korištene su nove ideje, čime se Titanic u nekim detaljima razlikovao od svog prethodnika. Sedam mjeseci nakon Olympica, 31. svibnja 1911. u vodu je porinut Titanic.

Oko 100000 ljudi promatralo je taj spektakl. Crno obojeni trup, težine 26000 tona, u 12.13 sati polako je počeo, pod vlastitom težinom, kliziti u Irsko more. Dok su radnici na brodu i tisuće ljudi na tribinama razdragano mahali šeširima, maramama i oduševljeno klicali, 269 metara dugačak Titanic 62 sekunde klizio je u more. Nakon što je uronio u vodu, remorkeri su ga odvukli u dok za opremanje. Još istog dana, Harland & Wolff predao je Olympic kompaniji White Star Line. Gradnja Olympica u potpunosti je dovršena. Nekoliko sati oba broda ležala su jedan do drugoga i tisuće ljudi imalo je jedinstvenu priliku da ta dva blizanca vidi zajedno. Konačno, oko 15.00 sati, novi Olympic napustio je Belfast kako bi ga se pripremilo za prvo putovanje preko Atlantika.

Bio je to početak jednog novog razdoblja utrke za profitom na svjetskim morima. Prvim u seriji od triju brodova White Star Line najavio je skoro konkurentnost Cunard Lineu. Titanic i još

nepostojeći Gigantic trebali bi u potpunosti donijeti prevlast, a Cunardova Lusitania i Mauretania uskoro će biti u sjeni White Starovih transatlantika.

Sljedećih su deset mjeseci na Titanic ugrađeni strojevi, uređena je unutrašnjost broda. Završni radovi morali su biti prekinuti 20. rujna 1911. Tog se dana Olympic, pod vodstvom kapetana Edwarda J. Smitha - kasnijeg kapetana Titanica-sudario s krstaricom Hawke. Radnici i materijal korišteni za gradnju Titanica, morali su biti prebačeni na popravak Olympica. Zbog prekida radova uvjetovanih tim incidentom, planirana prva plovidba Titanica, predviđena za 20. ožujka, odgođena je. Novi termin za prvo putovanje dogovoren je za 10. travnja 1912.

Nakon točno tri godine od početka gradnje. 31. ožujka 1912., radovi na Titanicu bili su završeni. Brod je bio veličanstven: dužina mu je bila 269 a širina 28 metara, visina od kobilice do komandnog mosta iznosila je 32 metra, a do vrha njegovih četiriju dimnjaka - 56 metara. Glavna čamčana paluba nalazila se 21 metar iznad vode. Njegova težina iznosila je oko 52300 tona (46328 BRT), vodena istisnina 60000 tona, a dubina gaza iznosila je 10,5 metara.

Njegova tri pogonska propelera pokretala je kombinacija jedne niskotlačne turbine (srednji propeler), a dva bočna propelera pokretala su po dva četverocilindrična klipna parna stroja. Ta kombinacija mogla je razviti snagu do 51500 KS. Maksimalna brzina iznosila mu je 25 čvorova. Njegova posebna konstrukcija - duplo dno i trup podijeljen po cijeloj dužini s 15 vodootpornih pregrada - činila ga je vrlo sigurnim i praktički nepotopivim. U slučaju prodora vode, vodootporne pregrade automatski su se mogle zatvoriti i spriječiti daljnji prodor vode u ostale dijelove broda.

Kasniji događaji pokazat će da i takav sigurnosni sustav ima svoje nedostatke. Iako su tadašnji mediji vrlo rado i često koristili izraz nepotopiv, famozni *Titanic the unsinkable* to ipak nije bio: njegove vodootporne pregrade dosezale su do određene visine, najčešće do D-palube, ili E-palube, a gore nisu bile zatvorene. Ovaj je brod pod određenim uvjetima mogao ploviti čak i sa četiri preplavljene komore,

iako je mogućnost takvog oštećenja bila minimalna. No teoretski, ako bi se to ipak dogodilo, bilo je moguće da se voda preko gornjih paluba prelije u ostale komore. Ipak, vjerojatnost da se prvih pet komora preplavi graničila je s nemogućim. Iz tog se razloga Titanic smatrao nepotopivim. Iako to nije bio, to se uvjerenje toliko učvrstilo da se njegova nepotopivost svugdje i uvijek isticala. Sumnjama jednostavno nije bilo mjesta. Vjera u taj brod bila je opravdana: Titanic je stvarno bio siguran brod i ujedno nešto, što na svjetskim morima u cijeloj povijesti do tada nije postojalo.

Iako su Olympic i Titanic bili brodovi-blizanci, oni nisu bili sasvim identični: Titanic je bio za pola metra duži, imao je više kabina, apartmana, salona i barova. Unutrašnjost Titanica bila je luksuznija nego ona na Olympicu. Sve te promjene učinile su Titanic za 1004 tone težim od njegovog starijeg brata. Tog je trenutka Titanic bio najveći, najmoderniji i najluksuzniji brod na svijetu.

U vrijeme kada se u svijetu cijenio novac, plava krv i društveni položaj, Titanic je sa svojim salonima, barovima, restoranima, dvoranama i kabinama namještenim u stilu edwardijanske ere, postao simbolom toga vremena prije nego je i zaplovio. Optimizam, vjera i ponos kojim je White Star Line zračio tih dana, potvrđeni su u potpunosti 2. travnja 1912., kada se Titanic nakon osmosatne probne plovidbe vratio u Belfast. Svi testovi kojima je brod bio podvrgnut, uspješno su završeni.

Samo nekoliko sati kasnije, Titanic je opet spreman za isplovljavanje. Ovaj put, on će svoj rodni grad napustiti zauvijek. Toga dana - bio je utorak. 2. travnja u 20.00 sati - Titanic je pod privremenim zapovjedništvom kapetana Bartlerta krenuo na noćnu plovidbu prema matičnoj luci Southampton, udaljenoj oko 570 nautičkih milja. Oni stanovnici Belfasta, koji su u sumrak toga dana promatrali kako taj divni veliki brod polako nestaje u daljini ploveći prema južnoj Engleskoj, vjerojatno nisu ni slutili da time započinje stvaranje jedne legende, koja će svoj tragični vrhunac dostići trinaest dana kasnije.

Nešto poslije ponoći, 3. travnja, Titanic je stigao u luku Southampton. Tamo će sljedećih sedam dana provesti na pristaništu br. 44, dok će

se vršiti pripreme za odlazak na njegovo prvo putovanje prema New Yorku... u koji nikada nije stigao.

Southampton, 10. travnja 1912.

Polazak na prvo putovanje

Pripreme za prvi prelazak preko Atlantika uobičajeno su se odvijale. Za otprilike sedmodnevnu plovidbu, na brod je smješten tovar ukupne težine od oko 560 tona. Predodžbu o količini živežnih namirnica utovarenih na brod za prvi prelazak preko oceana, daje i sljedeća lista: oko 33 tona svježeg mesa, 40000 jaja, 40 tona krumpira, pet tona šećera, 500 kg čaja, 250 bačvi brašna, pet tona povrća, oko 6750 litara mlijeka, 15000 boca mineralne vode, 20000 boca piva, 1500 boca vina i 850 boca jakih alkoholnih pića. Uz to, na brod je utovareno i 5892 tona ugljena. Na Veliki petak, 5. travnja, Titanic je dan javnosti na razgledavanje. On je tih dana bio atrakcija br. 1 i veliki broj ljudi koristio je priliku da se prošetaju prostranim palubama tog plovećeg hotela.

Već sljedećeg dana vremena za zabavu više nije bilo, nego su u prvom planu bile pripreme za isplovljavanje. Šestog travnja veći dio posade stiže na brod; tako im ostaju puna tri dana da se upoznaju s brodom i sa svojim poslom. Dan polaska, srijeda. 10. travnja 1912., osvanuo je oblačan. Ujutro oko 7.30 na brod je stigao kapetan Edward J. Smith. Njega je na komandnom mostu dočekaio glavni časnik Henry T. Wilde, koji mu odmah predaje izvještaj i dozvolu za polazak.

Šezdesetdvo godišnjem Smithu ukazana je čast da pri kraju svoje 25-godišnje karijere u White Staru vodi Titanic, nakon svog dotadašnjeg zapovjedništva nad Olympicom. Bilo je čak i logično da Titanic na prvu plovidbu vodi takav čovjek, rado viđen i cijenjen među poslovnim ljudima, milijunašima i u ostalom elitnom društvu, čak su ga nazivali kapetanom za milijunaše. Također je, zahvaljujući svome ugodnom karakteru i uvijek vedrom raspoloženju, bio omiljen među putnicima i posadom prije nego što će se, kao najstariji službujući

kapetan White Star Linea, povući iz aktivne službe, njegova posljednja plovidba trebala bi biti kruna jedne duge i vrhunske karijere.

U 9:30 sati na Titanic stiže i predsjednik kompanije J. Bruce Ismay. Vidno uzbuđen i nestrpljiv, Ismay je očekivao polazak. Sav njegov interes pripadao je Titanicu - njegovom životnom djelu. Čak je i oproštaj sa ženom i djecom bio brz i površan jer su mu oči bile prikovane za taj čelični monstrum koji se uzdizao ispred njega. Stoga, zbog njegove velike oduševljenosti, nije bilo iznenađenja kada se Ismay odlučio pratiti svoj brod na njegovom prvom, trijumfalnom putovanju u Novi svijet. Predsjednik White Star želio je u potpunosti uživati u svom najvećem poslovnom ali i osobnom uspjehu.

Okolo 10.00 sati stigao je iz Londona vlak s putnicima. Na pristaništu je odjednom nastala neopisiva gužva. Mnoštvo ljudi s kovčezima i torbama hitalo je prema ulazima. Mnogi su putnici pri svom prvom pogledu na velikog diva zastali i nijemo, očito pod dubokim dojmom, promatrali taj famozni brod sa svoja četiri ogromna, oker žuto obojena dimnjaka. Drugi su žurili prema ulazima u 1., 2. ili 3. razred. Dok su se u prostorije 3. razreda upućivali većinom siromašni iseljenici iz Irske, Italije, Francuske, Njemačke, Hrvatske, Portugala i drugih zemalja, koji su se nadali boljem i sigurnijem životu u Americi, u dvorane I. razreda stizala je aristokracija, plemstvo i ljudi iz visokih bogataških slojeva Amerike, Kanade i Velike Britanije.

Na putničkoj listi Titanica našla su se imena poput Johna Jacoba Astora, 47-godišnjeg vlasnika lanaca hotela, koji se sa svojom drugom ženom, 18-godišnjom Madeleine, nalazio na svadbenom putovanju. Astor je slovio kao najbogatiji čovjek svijeta. Na brodu se nalazio i poduzetnik, milijunaš i poznati playboy Benjamin Guggenheim, kao i vlasnik najveće robne kuće svijeta Macy's, Isidor Straus sa suprugom Idom. Među elitom pojavljuje se i ime Georgea Widenera s obitelji. Nadalje, na prvom su putovanju bili: Arthur Ryerson, vlasnik nekoliko čeličana, sa suprugom i djecom; zamjenik generalnog direktora Pennsylvama Railroada, John B. Thayer;

generalni direktor Canadian Grand Trunk Railroada, Charles M. Hays; predstavnici britanskog plemstva, sir Cosmo i lady Duff Gordon, kao i članovi bogatih i glasovitih obitelji Vanderbilt i Rotschild. Među poznatima, ovim su brodom plovili i vojnik Archibald Butt, vojni savjetnik predsjednika Tafta i bliski prijatelj Theodora Roosevelta; William T. Stead, poznati britanski pisac i izdavač; R. Norris, poznati europski tenisač, i Arthur Godfrey Peuchen, vojni ataše SAD-a. Listu poznatih zaključuje konstruktor Titanica, Thomas Andrews. On putuje da bi uočio eventualne nedostatke i propuste. Planirano putovanje morali su, zbog bolesti, otkazati predsjednik IMM-a, J. Pierpont Morgan i lord Pirrie.

Dok su posljednji putnici, pretežno oni iz 1. razreda, oko 11.30 sati stizali na brod, većina već pristiglih okupljala se na brojnim palubama Titanica u očekivanju svečanog trenutka.

I onda, točno u 12.00 sati, veliki konopci kojima je Titanic bio vezan, odbačeni su, i prekooceanski div polako se udaljavao od пристаништа br. 44. Oproštaj koji su stanovnici Southamptona priredili Titanicu, bio je grandiozan. Također su i putnici s brodskih paluba, promenade i prozora otpozdravljali svojim rođacima i prijateljima tamo dolje, oko 20 metara ispod njih.

Uskoro je Titanic skrenuo lijevo, u River Test, gdje su ležali ostali brodovi na пристаниštima. Među putničkim brodovima nalazili su se i Oceanic i New York. Na palubama tih brodova, kao i svih ostalih, mjesta su našli ljudi koji su željeli imati što bolji pogled na odlazeći Titanic.

U jednom je trenutku razmak između plovećeg Titanica i New Yorka bio tek oko 25 metara. Tada je neočekivano započela drama: djelovanjem snažnih Titanicovih propelera nastalo je jako podvodno strujanje koje je privlačilo New York. Konopci kojima je brod bio vezan bili su izloženi velikom naprezanju i u jednom trenu vlačna sila postala je prevelika - uz glasan prasak konopci su popucali jedan za drugim. Poput bičeva, ti su konopci fijukali zrakom prema пристаниštu među okupljene ljude. Nekoliko je osoba od siline udarca navodno usmrćeno, neki su teško ozlijeđeni. Krma, sada slobodnog New

Yorka, polako se okretala prema prolazećem Titanicu i prijetila da će se zabiti u njegov lijevi bok. Sudar dvaju brodova činio se neizbježnim. Brzom reakcijom kapetana Smitha, koji je zaustavio strojeve a lijevim propelerom proizveo kontra-struju, krma New Yorka promašila je Titanica samo jedan metar. Krma New Yorka kretala se uzduž trupa Titanica dok se konačno nije zaustavila ispred pramca zaustavljenog White Starovog diva. Dok su ljudi na Oceanicu, New Yorku i oni na kopnu uzbuđeno i blijedih lica komentirali skoru nesreću, remorker Vulcan odvuкао je New York na sigurnu udaljenost.

Ljudi na palubama Titanica pratili su zbivanja u bezbrižnom uvjerenju da im na ovoj brodskoj grdosiji ne prijeti niti najmanja opasnost. Oni su i dalje razdragano mahali prema pristaništu, ne znajući kakvu je nesreću njihov brod prouzročio među okupljenim ljudima na kopnu. Neki od putnika, kao npr William H. Harbeck iz Seatlea, cijeli su događaj čak i snimili. Putnik 2. razreda, Lawrence Beesley skori je sudar pratio u društvu jednog bračnog para iz Amerike, koji je slučajno uz sebe imao kameru. Čovjek je brzo reagirao, pa je uspio snimiti cijeli scenarij skore katastrofe. Nažalost, niti film, niti čovjek koji ga je snimio, nisu nikada stigli u New York i svijet je ostao prikraćen za izuzetno vrijedan i autentičan filmski materijal.

Ipak, na glavnoj palubi 1. razreda čuli su se glasovi nekih putnika koji su skori sudar s New Yorkom shvatili kao loš predznak za ovo prvo putovanje novog broda, i kao dokaz da posade nisu upoznate s manevarskim sposobnostima brodova takvih dimenzija. Gore, na mostu, kapetan Smith olakšano je odahnuo. Tek prije šest mjeseci doživio je sudar s Olympicom, kada mu se krstarica Hawke zabila u desni bok. Još jedan incident štetio bi njegovoj besprijeornoj karijeri, i to još na ovoj, njemu posljednjoj plovidbi pred mirovinu.

Sa zakašnjenjem od jednog sata, Titanic je u 13.00 sati krenuo prema luci Cherbourg, sjeverna Francuska. Novi brod zaobišao je otok Wight i preplovio kanal La Manche. Za vrijeme plovidbe prema Francuskoj, u jednom od bunkera za ugljen u kotlovnici br. 5 izbio je požar koji je posada držala pod kontrolom ali ga nije nikako uspjela

sasvim ugasiti. Požar ipak nije ugrožavao sigurnost putnika i broda, tako da se putovanje bez ikakvih poteškoća nastavljalo kao da se ništa ne događa.

S velikim zakašnjenjem, Titanic je u Cherbourg stigao nešto poslije 18.00 sati i usidrio se ispred luke. Putnici koji su željeli preploviti La Manche, njih dvadeset i dvoje, napustili su brod. Dostavni brod *Nomadic* u 20.00 sati na Titanic donosi 274 nova putnika, većinom siromašne putnike 3. razreda - među njima i oko 30 Hrvata koji su si u Americi željeli stvoriti novu egzistenciju.

Deset minuta kasnije, sidra se dižu i Titanic napušta Cherbourg. On će ponovno preploviti La Manche na putu prema svojoj posljednjoj stanici pred odlazak preko oceana, Queenstownu, južna Irska.

U Queenstown stiže sljedećeg dana, u četvrtak, 11. travnja, ujutro. Stoga što u luci Queenstown nije bilo pristaništa za tako veliki brod, Titanic je ležao usidren na udaljenosti od oko dvije milje ispred luke. Dostavni brodovi *Ireland* i *America* na Titanic su doveli 113 putnika 3. razreda i 7 putnika 2. razreda, te 1385 poštanskih vreća. Titanic je napustilo sedam putnika, a jedan član posade je dezertirao.

U 13.30 sati Titanic podiže svoja dva, osam i pol tona teška sidra, po posljednji put. Prekooceanski kolos započinje svoj prvi prelazak preko Atlantika prema New Yorku. Na brodu se nalazi 2227 ljudi, od toga 1324 putnika i 899 članova posade.

Tijekom podneva Titanic je plovio uz južnu obalu Irske. Dolaskom mraka obala Irske postepeno se gubila na sjeverozapadnom horizontu, a uskoro su putnici s paluba mogli vidjeti samo more. Većini putnika ovi su posljednji pogledi na europsko kopno uistinu bili i posljednji...

Tog četvrtka navečer, kada su se putnici u večernjim odijelima upućivali u restorane, barove i salone, nitko nije slutio zlo. Bili su okruženi perfekcijom kakva do tada nije bila stvorena, te su se osjećali sigurno i udobno u okruženju prostorija ispunjenih antiknim namještajem, podloženim skupocjenim perzijskim tepisima.

Ovaj ploveći hotel sazdan od čelika, stakla i drva bio je njihov dom u sljedećih nekoliko dana; bio je to jedan grad usred mora, mali svijet za sebe, izoliran od ostalog svijeta i sam sebi dovoljan. I sada ta ponosna, superluksuzna plivajuća palača sa svojih 2227 duša, brzinom od nekih 20 čvorova nezaustavljivo hita prema New Yorku, ususret svojoj sudbini i ravno u povijest.

Petak, 12. travnja, bio je sunčan i vedar. Novi preoatlantski parobrod plovio je brzinom od 19 čvorova po potpuno mirnom moru. Francuski brod La Tjurainc upozorio je na opasnost od leda, ali to nije bilo zabrinjavajuće.

Putnici su se već počeli privikavati na brodski život, probleme iz svakodnevnog života na nekoliko su dana zaboravili - opuštajuća atmosfera na brodu uveliko je pridonijela tome. Sklapana su poznanstva, a stara su prijateljstva obnovljena. Sada, kada su putnici imali puno slobodnog vremena, mnogi su to koristili da u potpunosti razgledaju brod. I što su više vidjeli, njihova oduševljenost više je rasla. Sve viđeno nadmašivalo je ono što su nudili ostali putnički brodovi toga vremena. Putnici skoro da i nisu osjetili da su na brodu. Na Titanicu vladao je društveni život kao i u velikim poznatim hotelima širom svijeta, gdje se visoki stalež uvijek sretao i zabavljao. Brod je bio nakrcan udobnostima i luksuzom na koji su razmaženi gosti 1. razreda ionako bili naviknuti. Dobrom raspoloženju doprinijelo je i predivno vrijeme i mogućnost boravka na prostranim palubama.

Uvjeti za plovidbu bili su idealni i takvi su ostali tijekom noći i u subotu ujutro, kada se Titanic približavao srednjem Atlantiku. Do 12.00 sati toga 13. travnja Titanic je prevalio 1003 nautičke milje, do petka u podne 484 milje i od petka do subote u podne 519 milja.

Nakon ručka, kapetan Smith i predsjednik Ismay našli su se u salonu za prijem 1. razreda i diskutirali zadovoljno o dosadašnjem putovanju. Dva najvažnija muškarca na brodu bili su prezadovoljni onim što je taj njihov brod dotad pokazao. Titanic je bio brži nego Olympic i Ismay je euforično ustvrdio: "Pa, danas smo brži nego jučer, a siguran sam da ćemo sutra biti još bolji. Sve izvrsno

funkcionira, strojevi su u redu, a i kotlovi rade punom parom." Ismayev glas bio je ispunjen ponosom, a Smith je bez riječi kimao glavom u znak potvrde. Na kraju razgovora, Ismay je optimistički i vedrim glasom uzviknuo: "Bit ćemo brži od Olympica i, umjesto u srijedu, već u utorak stići ćemo u New York."

Nedjelja, 14. travnja, također se nije razlikovala od prethodnih dana. Putovanje je teklo bez ikakvih problema. Čak se činilo da se i sama priroda radovala prvom putovanju Titanica - uvjeti za plovidbu tako idealni kao rijetko kada, more sasvim mirno, a na plavom nebu iznad oceana niti jednog jedinog oblaka.

Meteorološka situacija, međutim, nije bila važna dvojici dežurnih telegrafista Titanica. Dvadesetpetogodišnji Jack Phillips i njegov mlađi pomoćnik, dvadesetjednogodišnji Harold Bride, sada su se morali ponovno podsjetiti na ozbiljnost svoga posla. Nakon što su prethodnih dana uglavnom emitirali privatne poruke i pozdrave putnika za Europu ili Ameriku, današnje nedjeljno jutro donijelo im je upozorenje o ledu. U 9.00 sati po brodskom vremenu, Titanic prima poruku koja je upućena s britanskog parobroda Caronia, vlasništvo Cunard Linea: ++ kapetanu titanica stop brodovi na zapadnom kursu javljaju ledene sante na 42" 0° sjever i 49" do 51° zapad stop pozdrav barr ++

Poruka je odmah odnesena na most.

U 11.30 sati, u blagovaonici 1. razreda na D-palubi, održana je jutarnja misa koju je vodio osobno kapetan Smith.

Novo upozorenje na Titanic stiže u 11.40 sati. Nizozemski linijski brod Noordam javlja "puno leda" otprilike na istoj poziciji kao Caronia.

Nepunih dvadeset minuta nakon toga, časnici Titanica okupili su se na navigacijskom mostu i izračunali dnevnu poziciju: od subotnjeg podneva do nedjelje u 12.00 sati prevaljeno je 546 milja.

Nakon što je završio ručak, putnici su se upućivali u biblioteke, društvene salone ili restorane. U toku dana vanjska je temperatura naglo pala i boravak na palubi više nije bio ugodan. Mladi putnici većinom su se upućivali u Veranda caffe na A-palubi. Posjetitelji su tamo imali dojam da se nalaze vani. Židovi su bili pokriveni bršljanom, sjedilo se u bijelim pletenim stolicama pred isto takvim stolovima uz 2 metra visoke, broncom uokvirene presvođene prozore; u tom ugodnom ambijentu pili su svoje čajeve i kroz velike prozore promatrali more koje je brzo promicalo. Drugi su sjedili u Caffe Parisien, koji se nalazio na B-palubi, odmah uz A-la-carte restoran. Ta je prostorija bila imitacija jednog, tada poznatog, pariškog kafića gdje se sastajala pretežno omladina, taj elegantno namješteni kafić u kojem su služivali pravi francuski konobari također je bila dobra zamjena za hladne palube.

U društvenim salonima u toku su bile partije pokera, u predvorju 1. razreda svirao je orkestar Wallace Hartleya razna poznata djela, operete, valcere i ragtime. Mnogi putnici šetali su hodnicima sastajući se i razgovarajući, dok su djeca trčala uokolo i igrala se. Svatko je našao neki ugodni i topli kutak u kojem je mogao provesti hladno i bitko travanjsko podne.

Telegrafisti Phillips i Bride, za razliku od ostalih putnika, nisu imali vremena za opuštanje. U 13.42 sati stiže poruka s broda Baltic: ++ kapetanu Smithu Titanic stop imamo lijepo i vedro vrijeme uz umjereni vjetar iz raznih smjerova stop grčki brod Athina javlja ledene sante te široka ledena polja na 41°51' sjeverne dužine i 49°52' zapadne širine stop želimo vama i Titanicu puno uspjeha stop ++

Smith ovaj telegram nije shvatio posebno važnim, niti je poruku predao dežurnom časniku Henryu Wildeu. Mirno je tu vijest stavio u džep uniforme i uputio se dolje, na A-palubu. Tamo je sreo Ismaya, koji je na promenadnoj palubi razgovarao s Georgom i Eleanor Widener. Smith je predao telegram Ismayu, koji je tekst pročitao bez ikakvog komentara. Onda je poruku stavio u džep.

Tog se trenutka Titanic nalazio na poziciji 42°35' sjeverne širine i 45°50' zapadne dužine. Nekoliko minuta nakon poruke Baltica, novo

upozorenje stiže u 13.45 sati s njemačkog linijskog broda Amerikit. On upozorava na veliko ledeno brdo na 41°27' sjev. širine, 50°8' zap. dužine. Ovo upozorenje nije proslijeđeno na most.

Dok je Titanic, sada povećanom brzinom jer su dva daljnja kotla pripaljena, plovio prema zapadu, predsjednik White Star Linea oko 17.00 sati na A-palubi sreo je Emily Ryerson i Marian Thayer. Dvije su žene oko sat vremena šetale palubom prije nego su se smjestile na dvije palubne ležaljke da bi promatrale zalazak sunca. U razgovoru, Ismay je gospođama rekao kako se sada nalaze u području ledenih santi, pokazujući pri tome telegram Baltica.

Već satima prije šušvalo se da strojevi Titanica nikada nisu radili takvom snagom kao sada. Bilo je poznato i da je temperatura oceana pala. To je bio siguran znak da ni ledene sante nisu daleko. Saznaje se da je na brod stiglo nekoliko upozorenja, što je kombinirano s padom temperature mora vodilo k tome da su se po prvi put na ovom, do tada bezbrižnom putovanju, čuli i zabrinuti glasovi.

Oko 17.00 sati Titanic je stigao u područje koje je poznato pod imenom The Corner, na 42° sjev. širine i 47° zap. dužine. Ka tom mjestu brodovi su nakon što su do tada plovili jugozapadnim kursom, mijenjali kurs prema zapadu. Iako su izbjegavali ledene sante, koje su u proljeće ugrožavale taj dio Atlantika kod New Foundlanda, ploveći južnije od normalnog puta. Međutim, na prvom putovanju ovog novog putničkog broda to nije bio slučaj. Smith je naredio da Titanic ne mijenja smjer i da nastavi jugozapadnim kursom sve do 17.45 sati. Tim manevrom Smith je želio svoj brod odvesti još dalje od zone leda koja je bila propisana, i tako je Titanic daljnjih 16 milja plovio prema jugozapadu. Kada je brod konačno promijenio kurs, on se, prema kasnijoj izjavi trećeg časnika Herberta Pitmana, nalazio oko 10 milja južnije od uobičajenog plovnog puta.

Ta činjenica govori u prilog tome da je kapetan imao namjeru da izbjegne područje leda. Kasnija nagađanja i optužbe - da je Titanic želio brže preploviti Atlantik ploveći ravno kroz to opasno područje - nemaju nikakve osnove. Navodni cilj - da se osvoji Plava vrpca za

najbrži prelazak Atlantika - već iz tog razloga nije mogao biti ostvaren, jer se Titanic sa svojih 46328 BRT-a i snagom od 52000 KS nikako nije mogao mjeriti s brodom Mauretania, koji je imao samo 32000 BRT-a. ali zato snagu 70000 KS. Tako je Mauretania od 1909. god. držala apsolutni rekord i zadržala ga daljnjih 20 godina. Da bi Titanic nadmašio Mauretaniju trebala bi mu snaga od 120000 KS, što je bilo tehnički nemoguće. Svaki malo bolji učenik mogao bi to matematičkim putem dokazati, ali nebrojeni novinari, pisci, autori i režiseri desetljećima su pokušavali javnost uvjeriti u tu priču. Niti jedna riječ o tome nije istinita. Ljudi su slijepo vjerovali u ono što im se reklo, jer je dovoljno dramatično, jer je trebalo zadovoljiti glad za senzacijama i jer se nitko nije trudio saznati pravu istinu; konačno, netko je trebao biti žrtveno janje kako bi se mogla svaliti sva krivica na njega.

Nažalost, kasnija saznanja pokazala su da je te godine, 1912., polje leda doseglo daleko na jug, kao rijetko kada. Ledeno polje ispred Titanica bilo je za brod praktički neizbježno, no ne i neprijelazno. Smanjivanje brzine uveliko bi snizilo opasnost... Smithova odluka da promijeni kurs vjerojatno je bila reakcija na upozorenja koja su na Titanic stigla do tada. Već u petak, 12. travnja, francuski brod Touraine upozorio je na led, a u subotu je brod Rappahannock, mimoilazeći se sa Titanicom, svjetlosnim signalima javio da su prošli kroz polje leda. Od tada, Titanic je prošao područja koja su brodovi Caronia i Baltic označili kao zaleđena, ali nisu naišli na led. No, vijesti s Baltica i Caronije ukazivale su na to da sudar s ledom nije isključen.

Sjeverni Atlantik, 14. travnja 1912.

Posljednja noć Titanica

Bilo je točno 18.00 sati kada je dežurstvo na komandnom mostu preuzeo drugi časnik, Charles Herbert Lightoller. On je zamijenio glavnog časnika Wildea. Svjestan prisutne opasnosti, Lightoller od šestog časnika Jamesa Moodya traži da procijeni kada bi otprilike mogli stići do polja ledenih santi.

Moody je zaključio da bi to trebalo biti oko 23.00 sata. Dolaskom mraka naglo je počela opadati i temperatura. U 19.00 sati iznosila je 6°C. Negdje u to vrijeme, telegrafist Bride primio je obavijest upućenu s broda Californian: ++ 42°3 'sjeverne širine 49° 9'zapadne dužine stop tri velika ledena brda južno od naše sadašnje pozicije stop ++

U to vrijeme kapetan Smith sjedio je u prepunom A-la-carte restoranu za večerom, a s njim za stolom bili su još George Widener s obitelji, Thayerovi, William F. Carter i vojnik Archibald Butt. Na cijelom je brodu bilo vrijeme za večeru, tako da se većina putnika okupila u raskošnim restoranima. Raspoloženje među putnicima bilo je izvrsno, kao i specijaliteta koji su im bili servirani na prepune stolove.

U 20.50 sati Smith se uputio na most. Već prije toga, u 19.35 sati, Lightoller se vratio s večere i saznao da temperatura iznosi 3°C; sada je bila 0°C. Lightoller odmah naređuje da se prekontroliraju spremnici s pitkom vodom kako bi se spriječilo moguće zamrznuće.

U blagovaonici 2. razreda nakon večere okupila se velika grupa ljudi pjevajući vjerske pjesme. Među njima nalazio se i mladi učitelj prirodnih znanosti s Dulwich-koledža, Lawrence Beesley. Beesley se kasnije sjećao da su te večeri pjevane pretežno pjesme o opasnostima na moru. Jedna mlada putnica, Marion Wright, sjećala

se kako joj je rečeno za vrijeme pjevanja pjesme Lead kindly Lighu da je kompozitor to djelo skladao nakon jedne brodske nesreće na Atlantiku. To saznanje ispunilo ju je nelagodnom. U jednom od brojnih restorana 1. razreda, zanimljiv razgovor vodili su Archibald Gracie i Charles M. Hays. Oni su oduševljeno diskutirali o novom brodu i luksuzu koji ih je okruživao. Vezano uz tu temu, Hays je u jednom trenutku rekao svom sugovorniku orprilike sljedeće: "Iako je sve to predivno, ipak me pomalo plaši ta utrka brodskih kompanija. White Star Line, Cunard Line, Hamburg-Amerika Line sada se nadmeću u postavljanju što većeg luksuza, a zanemaruju sigurnost. Bojim se da će uskoro doći vrijeme kada će sav taj nemar rezultirati nekom velikom pomorskom katastrofom."

Da je Hays samo znao koliko je ta njegova prognoza bila blizu ispunjenja... I da će baš on za koji sat biti jedna od žrtava najveće pomorske tragedije.

Dok su se putnici zabavljali na različite načine, promatrači na prednjem jarbolu, Archie Jewell i George Simons promatrali su pučinu ispred broda. Iznad njih bilo je vedro, zvijezdama ispunjeno nebo bez mjesečine. Takvi su uvjeti bili vrlo nepovoljni, jer u noćima bez mjeseca, kao što je ova 14. travnja, čak i velike ledene sante bile su teško uočljive za ljude u promatračnici. Pa i zadnja šansa da led uoče prilikom udaranja valova u santu, te noći bila im je oduzeta jer je površina mora bila mirna i glatka. K tome su i dalekozori, koji su bili u promatračnici, nakon napuštanja Southamptona nestali. I u takvoj nepovoljnoj situaciji, sudbina najvećeg broda na svijetu ovisila je o samo četiri oka.

Oko 20.00 sati na most je stigao Smith i s drugim časnikom Lightollerom porazgovarao o niskoj vanjskoj temperaturi.

"Da, strašno je hladno. Temperatura je na granici smrzavanja. Poduzeo sam već odgovarajuće mjere." - odgovorio je Lightoller.

"Skoro da i nema vjetra." - dalje je rekao Smith.

"Ne, potpuno je mirno." - odgovorio je Lightoller.

"Nema vjetra. Da, uopće nema vjetra." - zamišljeno je ponovio Smith.

U svojoj 20-godišnjoj karijeri na moru, Lightoller se nije sjećao da je ikada vidio tako miran ocean. On je kapetanu iskazao svoju zabrinutost takvim uvjetima - da baš sada moraju proći zonu leda kada vlada apsolutna bonaca. Lightoller je na kraju rekao da se nada kako će se svjetlost zvijezda vjerojatno reflektirati s glatke površine leda. Prije nego li je Smith napustio most, rekao je Lightolleru da smanje brzinu u slučaju pojave magle, no za sad neka zadrže istu brzinu. Kada je u 21.20 sati napustio most, Smith je dobio Lightolleru da ga odmah obavijesti ako se nešto nepredviđeno dogodi. U 21.30 sati Lightoller je naredio šestom časniku Moodyu da telefonski javi promatračima na prednjem jarbolu neka posebno obrate pozornost na ledene sante.

Bilo je 21.40 kada je telegrafist Phillips dobio upozorenje koje je brod Mesaba uputio Titanicu i svim ostalim brodovima na području sjevernog Atlantika: ++ upozorenje na led stop u području 42° do 41°25'sjeverne širine i 49° do 50°3' zapadne dužine velike količine leda i ledenih santi stop vrijeme dobro stop vidljivost jasna stop mesaba ++

Zbog prezaposlenosti i stoga što tu vijest nije smatrao toliko važnom, budući da je tijekom dana već primio toliko upozorenja, Phillips taj telegram nije proslijedio na most. Vjerojatno bi ta poruka s Mesabe odgovornima povećala opreznost, jer bi shvatili da Titanic pri sadašnjem kursu plovi izravno na led.

Sva upozorenja koja su tog dana pristigla na brod ukazuju na ogromno ledeno polje oko 78 milja ispred Titanica.

Oko 22.00 sata prvi putnici odlazili su u svoje kabine na spavanje. U prostorijama 2. razreda, gdje su se do tog trenutka pjevale nedjeljne crkvene himne, okupljeni su putnici u jednoj zajedničkoj molitvi istakli svoju vjeru u veličinu i sigurnost tog broda i radost zbog skorog dolaska u New York. Na kraju je velečasni Carter, koji je vodio molitvu, rekao: "Večeras je na ovom brodu prvi put održano nedjeljno

pjevanje i mi vjerujemo i molimo našeg gospodina da to ne bude posljednji put."

I u prostorijama 1. razreda putnici su se počeli razilaziti. Oni kojima nije padalo na pamet da već u 22.00 legnu u krevet, uputili su se u društvene salone na pokoju čašicu i partiju karata. Drugi su prije spavanja odlučili prošetati palubom po nevjerojatnoj hladnoći, ali su se ubrzo vratili u toplu unutrašnjost broda.

U salonu 1. razreda formiralo se nekoliko manjih grupa ljudi koji su sjeli za stolove i započeli s kartanjem. Drugi, koji nisu bili zainteresirani za igru, opuštali su se uz razgovor i whisky.

Vani, na velikoj hladnoći, promatrači Simons i Jewell u 22.00 sata završili su svoju smjenu, a njihova mjesta zauzeli su Frederick Fleet i Reginald Lee. Fleetu i Lee ju također je prenesena naredba o povećanoj opreznosti zbog velikih santi. Na komandnom je mostu Lighrolleru također isteklo dežurstvo. Njegovo je mjesto preuzeo prvi časnik William Murdoch. Drugi časnik, Lightoller, Murdocha je informirao da se brod trenutno nalazi na sjevernom kursu, 71° zapad. Nakon preuzimanja dužnosti, Murdoch je ustvrdio: "Prokleta je hladno večeras."

"Da, smrzava se.' - kratko odgovori Lightoller.

Temperatura zraka je u međuvremenu pala na -1°C. Dok su se Murdochove oči postepeno privikavale na mrak, njih dvojica su razgovarali o mirnom i vedrom vremenu i o vidljivosti koja je bila tako dobra da su se zvijezde mogle vidjeti na samom horizontu. Lightoller je Murdocha obavijestio da će oko 23.30 sati stići u područje leda i da je Smith rekao da ga se pozove u slučaju da bude nekih nepredvidivih poteškoća.

U 22.30 sati temperatura mora pala je ispod 0°C, što za slanu vodu još ne predstavlja točku smrzavanja.

Telegrafist Jack Phillips bio je u 22.55 sati u vezi s kopnenom stanicom Cape Race, kada mu je odjednom u slušalicama odjeknuo

zaglušujući pozivni signal. Poziv je bio upućen s Leylandovog broda Californian. Jačina primljenog signala ukazivala je na to da se Californian nalazi u relativnoj blizini Titanica. Telegrafist na Californianu, Cyril Evans, javljao je: ++ za titanic stop blokirani smo i opkoljeni poljem leda stop californian ++

Phillips je taj poziv ljutito ignoriran:

++californianu stop prekini stop ometate mi vezu stop u kontaktu sam sa cape raceom new foundland stop titanic ++

Taj pomalo nepristojan postupak Phillipsa za brod i ljude tek će imati nesagledive katastrofalne posljedice.

Sljedećih 25 minuta Evans je pratio komunikaciju Titanica i kopnene stanice. Nije se više uključivao u vezu, a oko 23.30 sati telegrafist Californiana isključio je radiostanicu.

U salonima 1. i 2. razreda Titanica još je bilo onih koji nisu mislili na spavanje iako je već prošlo 23.00 sati. U salonu 2. razreda za stolom je sjedila grupa tvrdokornih kartaša. Takvih je također bilo i u salonu 1. razreda. Za jednim od stolova kartalo je prominentno društvo: bojnici Archibald Butt, Clarence Moore iz Washingtona, Harry Widener i William Carter iz Philadelphie. Za drugim stolovima igrane su partije bridža.

U međuvremenu se na divovski brod već spustila tišina, prekidana povremeno otvaranjem i zatvaranjem vrata kabina, prigušenim žamorom ili koracima na tihim hodnicima - tipični zvuči na jednom putničkom brodu noću. U jednoj od kabina 2. razreda budan je ležao Lawrence Beesley čitajući knjigu. Zbog povećane brzine broda, madrac na kojem je Beesley ležao vibrirao je jače nego inače. Te je večeri pred odlazak u krevet Beesley, bez neke namjere, instinktivno iz ormara izvadio prsluk za spašavanje i bacio ga na stol. U svojoj kabini na prednjem dijelu B-palube, također čitajući knjigu, ležala je Margaret Brown - žena jednog milijunaša iz Colorada. Gospođa Brown, poznatija pod nadimkom Molly, te noći nikako nije mogla zaspati.

Putnici 3. razreda bili su u svojim kabinama i za pretpostaviti je da je većina njih već čvrsto spavala, jer u 3. razredu nije bilo tolike mogućnosti za provod kao u ostalima. U kasinu ispod pramčane palube zadržavali su se članovi posade koji su te noći bili na dežurstvu. Vrijeme su provodili u kartanju i razgovorima.

Titanic je u međuvremenu povećao brzinu, navodno čak na 23 čvora, iako današnja saznanja reduciraju tu brojku. Vjerojatno je stvarna brzina plovidbe iznosila oko 21 čvor. No kako god da je bilo, Titanic je te noći Atlantikom plovio prebrzo. Brod je svakog sata prevaljivao 22 milje, svake sekunde 11 metara, iako se znalo da su sante "tu negdje". To je razlog zbog kojeg se kapetanu Smithu kasnije predbacivalo da je želio osvojiti Plavu vrpcu za najbrže preplovljavanje oceana. Samo, Smith je radio ono što je već odavno svugdje bilo uobičajeno i ne može se okarakterizirati kao neodgovorni postupak: tako dugo dok sante ne dođu u vidno polje i dok je more ispred njih prazno, Titanic neće reducirati brzinu, kao što niti jedan drugi brod na njegovom mjestu to ne bi učinio. Svaki bi brod nastavio ploviti punom brzinom i niti jednom kapetanu ne bi palo na pamet da pri takvim uvjetima uspori ili čak zaustavi brod. Nikada iz takvog postupanja nije uslijedio ni najmanji incident i nije bilo razloga da Titanic odstupi od tog nepisanog pravila.

Sjeverni Atlantik, nedjelja, 14. travnja 1912., 23.40 sati

Sudar s ledenom santom

Gore, na komandnom mostu, stajao je prvi časnik Murdoch, promatrajući mračni Atlantik ispred sebe. Murdoch je tog trenutka bio po činu najviši časnik na mostu, tako da je preuzeo nadležnost nad brodom. S njim je bio i četvrti časnik Boxhall, koji se tog trenutka nalazio u časničkim prostorijama. U kormilarnici, za kormilom je stajao Robert Hichens, a uz njega šesti časnik Moody.

U promatračnici na prednjem jarbolu, oko 50 metara iznad površine mora, Frederick Fleet i Reginald Lee gledali su u tamnu noć. Ništa se značajnijeg nije dogodilo; za dvadeset minuta završava im smjena i dva su muškarca to jedva čekala, jer su im ruke bile promrzle a oči su im suzile od hladnog vjetra. Pramac dolje ispred njih ore mirnu i crnu površinu mora, dok ogromni brod nesmanjenom brzinom juri mračnim Atlantikom. Noć bez mjesečine, nebo ispunjeno bezbrojnim zvijezdama i strahovita hladnoća...

Bilo je točno 23.00 sati u nedjelju, 14. travnja 1912. - četiri dana nakon polaska na prvo putovanje.

Napeto gledajući u mrak ispred sebe, Fleet iznenada opaža ogromnu tamnu masu kako se na udaljenosti od oko 500 metara uzdiže visoko iznad vode.

"Led!" - prostrujalo mu je odmah glavom.

"Tamo je ledeno brdo!" - dobacio je svom prijatelju Leeju dok je tri puta udario u zvono za uzbunu. Odmah zatim pozvao je telefonom most.

"Što ste vidjeli?" - smirenim je glasom upitao Moddy.

"Ledena santa ispred nas!"

"Hvala." - odgovori Moddy glasom koji nije odavao nikakvu zabrinutost ili uzbuđenje i spusti slušalicu. Odmah zatim dovikuje Murdochu: "Ledena santa pred nama!"

Prvi časnik je u međuvremenu ugledao santu i reagirao. Kormilaru Hichensu viknuo je:

"Kurs naglo ulijevo!"

Hichens je reagirao munjevito i odmah počeo okretati kormilo. U strojarnice je javljeno: "Punom snagom nazad!". Na mostu se više od toga nije moglo poduzeti. Sve što je trebalo učiniti, učinjeno je. Sada se moglo samo čekati...

Gore, u promatračnici, Pleet i Lee su nešto više od pola minute promatrali kako se prijeteći tamni oblik brzo približavao. Napeto su iščekivali što će se dogoditi, jer brod nije mijenjao smjer. Kada su već očekivali izravan sudar i pripremali se na udarac, pramac je počeo skretati ulijevo i ledeno brdo je prolazilo uz desni bok broda. Činilo se da je Titanic za dlaku izbjegao sudar, očekivani udarac je izostao.

Izgleda da je sreća ponovno pratila brod... ili ipak nije?

Jedan jedva primjetan trzaj i blago podrhtavanje broda... negdje iz dubine dopirao je slabo čujan ali ipak primjetan zlokoban parajući zvuk. Nekoliko sekundi kasnije sve je utihnulo, a ledena santa nestala je iza broda u mraku. Gore na mostu, prvom časniku Murdochu bilo je jasno da je Titanic ipak udario u santu. Odmah je prebacio prekidač kojim je automatski zatvarao vodonepropusne pregrade. I upravo tu je pogriješio, kao što je bila pogrešna i naredba punom snagom nazad. Danas mi to znamo - desetljećima kasnije. Ta plivajuća palača plovi brzinom od nekih 40 km/h ili 11 m u sekundi. Da bi se brod zaustavio ili skrenuo, na raspolaganju ima oko 40 sekundi pri udaljenosti od 500 metara. Trideset sekundi treba da se strojevi iz stanja punom snagom naprijed potpuno zaustave, prije nego se mogu potjerati unazad. Prema tome, brod je još 350 metara plovio punom brzinom na ledeni zid, prije nego su ga propeleri

svojim kontra-okretajima počeli usporavati. Međutim, u tih 10 sekundi koje je brod imao na raspolaganju, opasnost se teško mogla izbjeći. Tek 100 metara pred santom pramac je za dva stupnja počeo skretati - prekasno da bi se još nešto moglo spasiti. U toj situaciji prvi časnik trebao je ili nastaviti ploviti istom brzinom jer bi se tako olakšalo i skretanje, ili unazad potjerati samo lijevi propeler dok bi desni nastavio tjerati naprijed, što bi ubrzalo skretanje.

Kada to već nije učinio, trebao je zadržati smjer plovidbe: Titanic bi se zabio u santu, došlo bi do jakog udarca, bilo bi puno ozlijeđenih i možda pokojni mrtvi, ali potonuo ne bi. Pramac bi, doduše, bio uništen, ali brod bi mogao nastaviti plovidbu. Danas se u tome stručnjaci slažu.

No, prvi časnik William Murdoch nema stručnjake uz sebe niti vremena za analizu. On želi spriječiti sudar broda i leda i dok to pokušava - pogrešnim odlukama, no ipak ne sasvim bez izgleda jer se radi o samo nekoliko sekundi - on ga tjera u katastrofu.

Sada, kada je došlo do sudara, Murdoch čini drugu pogrešku: zatvara vodonepropusne pregrade. Zašto je to greška? Zar nije logično da se spriječi prodor vode u neoštećene dijelove broda? Da, takav je postupak uobičajen ali, kasnije će se pokazati, u toj je situaciji to više odmoglo negoli pomoglo. No, o tome nešto kasnije. U svakom slučaju, ne može se kriviti časnika Murdocha zbog njegovih postupaka, iako su njegove odluke bile apsolutno pogrešne - Murdoch je morao odlučivati trenutno i reagirao je instinktivno, u najboljoj namjeri da brod poštedi najgoreg.

Ubrzo nakon sudara na mostu se pojavio kapetan Smith i odmah upitao:

"Što je to bilo?"

"Ledena santa, sir."

"Zatvorite vodonepropusne pregrade."

"Već su zatvorene, sir."

Nakon toga, Smith daje neobjašnjivu naredbu:

"S pola snage naprijed!"

Manevar je to koji je do danas ostao nerazjašnjen. Zašto kapetan nastavlja ploviti s oštećenim brodom i pri tome još više potiskuje vodu u nastale pukotine? Smith je znao, ili je bar naslutio da je njegov brod oštećen; kako i koliko, to nije mogao procijeniti.

Prvi koji su imali prilike vidjeti posljedice sudara bili su ložači duboko u brodu. U kotlovnici br. 6, koja se nalazi u prednjem dijelu broda, upravo su razgovarali ložač Frederick Barrett i drugi inženjer James Hesketh kada je odjednom odjeknuo signal punom snagom nazad i upalilo se crveno alarmno svjetlo. Barrett je još kroz zvonjavu sirene uspio uzviknuti: "Zatvorite dovod zraka u ložnice."

Tada je nastao kaos. Zaglušujuća grmljavina, nalik topovskoj paljbi, ispunila je prostoriju. Kotlovnica je zadrhtala i ogromna vodena kaskada prodrila je u unutrašnjost. U posljednji tren Hesketh i Barrett su se, kroz još nezatvorenu pregradu, spasili bijegom u kotlovnicu br. 5. Na njihovo zaprepaštenje i u toj kotlovnici ugledali su pukotinu koja se protezala do jedan metar iza nepropusne pregrade. Kroz to oštećenje ulijevao se silan vodeni mlaz, oko 70 cm iznad poda kotlovnice. Kad se Barrett popeo za palubu više i pogledao u kotlovnicu br. 6, zapazio je da je ta prostorija već tri metra pod vodom. Osim tih ljudi u kotlovnicama i časnika na mostu, malo je tko primijetio sudar. Ipak, bilo je i onih putnika kojima nije promaklo da se nešto događa. U jednoj kabini 1. razreda putnik Henry Sleeper Harper ugledao je kroz otvoreno okruglo prozorsko okno ledeni zid kako brzo promiče kraj prozora - pri tome je nekoliko komada leda upalo u sobu.

U blagovaonici 1. razreda na D-palubi, neki članovi posade osjetili su slab udarac i čuli nešto poput udaljene grmljavine ne jako i ne glasno, ali dovoljno da prekine dotadašnji razgovor.

Bojnik Arthur Godfrey Peuchen upravo se spremao leći kad je osjetio slabo podrhtavanje. Pripisao je to možda nemirnom moru - vjerojatno je jedan malo veći val bočno pogodio brod.

Gospođa E. D. Appleton nije osjetila nikakav udar, ali je čula neugodan drapajući zvuk, kao da netko trga dugački komad platna.

U luksuznom apartmanu na B-palubi, Bruce Ismay naglo je trgnut iz sna - bio je uvjeren da je brod u nešto udario, ali nije znao u što. Obukao je kaput preko pidžame i brzo se uputio na most.

U kabini 2. razreda ležao je Lawrence Beesley udubljen u knjigu, kada je odjednom osjetio pojačano vibriranje madraca. Nikakav zvuk nije čuo, nikakav udar nije osjetio-samo na trenutak jače vibracije, koje su ubrzo sasvim prestale.

U društvenom salonu nekoliko je pojedinaca za pokerskim stolom osjetilo blago podrhtavanje, ali se o tome nisu dalje brinuli. Nekoliko je ljudi, nakon što su osjetili slab udar, upalilo svjetla u svojim kabinama i bacilo pogled na hodnik gdje je sve i dulje bilo mirno. Nakon toga vratili su se u krevete. Drugi su putnici, znajući da se nešto dogodilo, izašli na palube ne bi li pronašli odgovor. Nekoliko je ljudi oko 150 metara iza krme Titanica uspjelo u mraku primijetiti tamne obrise sante.

Na mostu, zabrinuti je Smith poslao svog četvrtog časnika Boxhalla da ispita oštećenja. Boxhall je pregledao sve palube na pramcu, međutim nije vidio ništa zabrinjavajuće. Vratio se na most da izvijesti kapetana, koji ga odmah zatim šalje brodskom tesaru da mu naredi detaljnu inspekciju broda. Boxhall je upravo silazio niz stepenice na A-palubu, kada je susreo tesara Johna Hutchinsona.

"Kapetan traži da hitno pregledate brod." - rekao mu je Boxhall.

"Voda prodire unutra!" - odgovorio je zadihano Hutchinson i potrčao na most, dok je Boxhall nastavio prema dolje. Ubrzo je Boxhall sreo poštanskog službenika Jagu Smitha, koji je tražio kapetana.

"U poštanskoj prostoriji voda se popela do stropa!" - uzbuđeno mu vikne Smith. Nakon što je Boxhall osobno ugledao plutajuće pakete, torbe i vreće u pošti, on je kapetana izvijestio o zabrinjavajućem stanju u utrobi broda. Kapetan Smith saslušao je Boxhallov raport, okrenuo se bez riječi i napustio most.

Oko ponoći, Smith i konstruktor Thomas Andrews našli su se na mostu da bi razmotrili ozbiljnost situacije. Prema onome što su saznali, bilo je vidljivo da je led oštetiio prvih šest komora: voda je bila u pramčanom prostoru... u tovarnom prostoru br. 1... u tovarnom prostoru br. 2... u poštanskoj prostoriji... u kotlovnici br. 6... u kotlovnici br. 5. Prema tim podacima, trup Titanica bio je oštećen na dužini od otprilike 75 metara. Velika količina vode neprekidno se ulijevala u brod, sve su pumpe bile u pogonu i radile su punom snagom. No, protiv vodene mase, koja se u tonama ulijevala, nisu mogli ništa. Svake minute, voda se u prvih pet komora penjala za 10 cm. Titanic se mogao držati na površini sa četiri komore pod vodom, no nije to mogao s pet preplavljenih komora. Razlog je bio u tome što je vodootporna pregrada između 5. i 6. komore dosezala samo do E-palube. Kada se prvih pet komora popuni, težina nakupljene vode potisnut će pramac prema dolje i voda će se prelići u sljedeću komoru i tako redom u ostale komore, jednom običnom lančanom reakcijom.

Sve je to matematička činjenica, lako razumljiva i jasna.

U 00.03 sati, 23 minute nakon sudara, Andrews je Smithu logičnim proračunom obznanio da nema izlaza i da je sudbina Titanica zapečaćena - novi brod je osuđen na potonuće.

Početak novog dana donio je tu groznu spoznaju, a Smith je bio suočen s najgorim scenarijem koji je mogao zamisliti: njegov brod tone usred oceana, a čamaca nema za sve ljude - 2227 osoba nalazi se u životnoj opasnosti.

U 00.05 sati, 15. travnja, 25 minuta nakon što je ledena santa probila trup Titanica, Smith poduzima konkretne mjere: trebalo je organizirati evakuaciju. Svojim časnicima dao je različite zadatke: glavni časnik

Wilde bio je odgovoran za pripremu spasilačkih čamaca, prvi časnik Murdoch da okupi putnike, šesti časnik Moody da donese listu posada pojedinih čamaca, četvrti časnik Boxhall morao je obavijestiti drugog časnika Lightollera, trećeg časnika Pitmana i petog časnika Lowea.

Sada, kada je bilo jasno da će Titanic potonuti, Smith je mogao pretpostaviti da će brod tonuti s pramcem prema dolje, što će izazvati neravan položaj broda. Zato bi bilo pametno ponovno otvoriti vodonepropusne pregrade kako bi se voda ravnomjerno širila cijelom dužinom broda. Na taj bi se način usporilo tonuće i brod bi tonuo ravnomjerno cijelom dužinom. Murdochova odluka u trenutku sudara da zatvori pregrade, bila je ispravna - no sada se pokazuje da bi otvaranje pregrade više pomoglo jer bi se spriječilo naginjanje broda, i olakšalo spuštanje čamaca. Sve to nama je danas poznato i razumljivo, no kapetanu Smithu u tom dramatičnom trenutku te tehničke mogućnosti usporavanja tonuća nisu pale na pamet, što je shvatljivo. On se nadao spasu izvana. Zato se uputio prema telegrafskoj stanici, smještenoj oko 20 metara iza mosta, na lijevoj strani čamčane palube. Stigavši tamo, Smith je Phillipsu i Brideu rekao da je brod udario u santu i da tone, te da budu spremni zvati pomoć. Nekoliko minuta kasnije, nakon što je Boxhall proračunao poziciju broda na 41°46'N, 50°14'W, Smith je predao Phillipsu cedulju s upisanom pozicijom i rekao: "Zovite pomoć!"

Phillips je stavio slušalice i u 00.15 sati stao otkucavati slova CQD - tada međunarodni poziv za pomoć - i nakon toga MGY, Titanicov pozivni. Nekoliko puta zaredom, kombinacija signala CQD-MGY emitirana je u hladnu travanjsku noć.

Otpribliže 10 milja sjeverno od Titanica nalazio se brod Californian opkoljen ledom. Jedini telegrafist, Cyril Evans, umoran je čekao trenutak kada će konačno moći isključiti svoju stanicu. Nakon što je oko 23.00 sata grubo prekinut, kada je želio upozoriti Titanic na led, nije više bio raspoložen za komunikaciju. Točno u 23.30 sati isključio je radiostanicu. Ubrzo zatim u posjet mu je došao treći časnik,

Grovers, koji se zanimao za telegrafiju i uvijek bio zainteresiran za najnovije događaje širom svijeta.

"I, koje ste danas brodove imali na vezi?" - raspoloženo je upitao Grovers. Ne dižući pogled sa časopisa, Evans mu je nezainteresirano odgovorio: "Samo Titanic."

Tog se trenutka mladi časnik sjetio kako je prije toga jedan od časnika, pokazujući prstom na svjetlo daleko na jugu, rekao: "To mora da je Titanic na svom prvom putovanju." U potrazi za nečim zanimljivim, Grovers je stavio slušalice ne bi li čuo neki signal. Iako je dobro razumio Morseove znakove, o radiostanici nije znao previše. Radiostanica Californiana imala je magnetski detektor kojeg je pokretao satni mehanizam. Grovers ga nije navio, pa zato nije mogao ništa čuti. Razočaran, odložio je slušalice i otišao. Tog je trenutka sat u kabini pokazivao da je prošlo 00.15 sati.

Istovremeno je 58 milja jugoistočno od Titanica plovio Cunardov putnički brod Carpathia (13600 BRT). Iako je brod bio britanski, plovio je pod austrougarskom zastavom i od njegovih približno 700 članova posade, oko stotinu njih bilo je iz Istre i Hrvatskog primorja. Carpathia se nalazila na putu prema svojoj matičnoj luci, Rijeci, kada ju je dostigao poziv s Titanica. Telegrafist Harold Thomas Cottam bio je na mostu u trenutku kada je Phillips slao prvi poziv CQD. Sada se Cottam vratio i odlučio velikom Titanicu učiniti uslugu. Pozvao je Titanic i upitao znaju li da za njih ima hrpa privatnih telegrama u Cape Raceu?

Bilo je 00.25 sati kada je s Titanica stigao odgovor koji se niti jednom riječju nije odnosio na pristojni poziv Carpathije.

++ dođite brzo stop udarili smo u ledenu santu stop ovo je cqđ prijatelju stari stop pozicija 41°46'N 50°14' W stop titanic ++

Trenutak prestravljene šutnje... Potom je Cottam upitao:

++ odobravate li da to javim kapetanu stop ++

++ da ali brzo stop ++ - bio je Phillipsov odgovor. Cottam je sa senzacionalnom viješću otrčao kapetanu Arthuru Rostronu. Nekoliko minuta kasnije na Titanic stiže ohrabrujuća vijest: ++ stižemo punom parom stop carpathia ++

U međuvremenu je na Titanicu mnogima bilo jasno da se nešto dogodilo. U 3. razredu, velika masa ljudi gurala se kroz labirint hodnika. Oni su u kabinama čuli relativno jak udarac koji ih je trgnuo iz sna. Tek kada su poslužitelji 3. razreda ljudima objasnili da je sve u redu i da će se plovidba uskoro nastaviti, uplašeni su se iseljenici smirili.

Putnike 1. i 2. razreda, više od čudnog podrhtavanja broda i nejasnog parajućeg zvuka zabrinula je iznenadna tišina. One već uobičajene vibracije, izazvane radom strojeva, više se nisu osjetile - strojevi nisu radili, brod je mirovao. Oni sumnjičaviji izašli su na palube da bi se uvjerali kako je brod stvarno zaustavljen. Na upite o tome što je razlog ovom prekidu, posada je odgovorila da je došlo do sudara s ledom, ali da nije ništa ozbiljno.

U jednoj kabini 1. razreda na B-palubi, budna je ležala Emily Ryerson oslušujući glasove i korake na hodniku. Nakon neobjašnjivog struganja koje je čula i iznenadnog prekida rada strojeva, pozvala je svog sobara da joj objasni razloge ovih neobičnih događaja.

"Ledena je santa u blizini, gospođo. Zato smo zaustavili strojeve kako bi izbjegli sudar." - odgovorio je sobar.

Dok su među putnicima tek kružile glasine o sudaru s ledenom santom, informacije među posadom bile su jasnije.

Pekara Charlesa Burgessa probudio je, inače uvijek dobro raspoloženi, drugi poslužitelj Steward Dodd. Ovaj put Dodd nije bio niti nasmiješen niti raspoložen za viceve. Ozbiljnog izraza lica i već pomalo vičući, rekao je: "Diži se, diži se dečko! Mi tonemo!"

U kabinama gdje su smješteni konobari, mornar William Moss bezuspješno je uvjeravao ljude da napuste kabine. Većina se smijala i pravila viceve, sve dok među njih nije upao Dodd vičući punim glasom na sve prisutne: "Van! Van sa svima! Nemate više ni pola sata života! To vam poručuje gospodin Andrews!"

Jedan je časnik ušao u salon 1. razreda kako bi upozorio zaigranu skupinu pokeraša, koji se nisu obazirali na priče o santi: "Gospodo, molim vas da obučete vaše prsluke za spašavanje. Stvar je ozbiljna."

Većina je putnika prvu vijest saznala od svojih sobara, koji su, prolazeći hodnicima, kucali na vrata kabina vičući: "Svi na palubu! Obucite prsluke za spašavanje i uputite se na palubu!"

Na glavnoj ili, kako se još nazivala, čamčanoj palubi, već se okupio velik broj ljudi. Većina njih bila je zbunjena, ne shvaćajući što to sve treba značiti. Ono što su vidjeli, nikako nisu mogli objasniti: Veliki brod zaustavljen nasred oceana... mornari pod kontrolom časnika skidaju cerade sa spasilačkih čamaca, drugi pripremaju čamce za spuštanje, pred ulazom u veliko stubište 1. razreda, na glavnoj palubi, svira brodski orkestar. Sve je to izgledalo na neki način romantično, a istovremeno i nestvarno: taj apsolutni mir na brodu, lagana ragtime-glazba, noćno nebo prekriveno zvijezdama, crno i mirno more uokolo, potpuno rasvijetljeni brod - kad odjednom tu idilu prekida zaglušujuća tutnjava. Kroz parne ventile na prva tri dimnjaka, Titanic je ispuštao suvišnu paru iz svojih kotlova. Snažna tutnjava onemogućila je bilo kakav razgovor vani na palubama, pa su mnogi opet ušli u toplije i tiše prostorije. Mnogima je taj gromoglasni zvuk tlačnih ventila bio loš predznak. Brodski kotlovi ispuštaju paru, tu pokretačku snagu ovog prelijepog broda. Neiskorištenu paru šalju u hladno noćno nebo. Pa zar Titanic neće nastaviti plovidbu? Čemu sve to?

Vjerojatno je malo kome od putnika situacija bila jasna. S jedne strane postojali su uznemirujući znaci da se nešto nepredviđeno događa, a s druge strane smirujuće riječi nekih članova posade da nema razloga za zabrinutost.

Multimilijunaš J. Jacob Astor saznao je lošu vijest osobno od kapetana, koji mu je k tome rekao neka to zasad zadrži za sebe. Legenda kaže da je Astor, nakon što je saznao za sudar sa santom leda i lošim izgledima za brod, kapetanu odgovorio: "Istina je, ja jesam tražio led za svoj whisky, ali ovo je smiješno!"

Je li stvarno tako i bilo, nikada nećemo saznati. Nakon toga Astor je sa svojom suprugom Madeleine napustio hladnu palubu i otišao u toplu dvoranu za vježbanje. Tamo je malim nožićem razrezao pluteni pojas za spašavanje kako bi svojoj uplašenoj ženi dokazao da ne može potonuti ako obuče pojas.

U vježbaonici je također bila i jedna dama iz 1. razreda, koja je uvrijeđeno vikala:

"Čamci za spašavanje? Zašto im trebaju čamci za spašavanje? Taj brod može izdržati sudar sa sto ledenih santi a da mu se ništa ne dogodi. Pa to je smiješno!"

Dolje u unutrašnjosti broda, bezbrojnim hodnicima kretale su se rijeke ljudi prema gornjim palubama. Na svom putu prema čamčanoj palubi mnogi su prolazili otvorenim stubištem 1. razreda, jednim od simbola Titanicove raskoši i luksuza.

Pri usponu uz stubište, nekoliko osoba imalo je čudan osjećaj. Bila je to blaga, jedva primjetna nagnutost stepenica.

Lawrence Beesley je, penjući se tim stubištem na A-palubu, bio uvjeren da sa stepenicama nešto nije u redu. Noge mu nisu pogađale tamo gdje je htio, nego neprestano predaleko naprijed. Činilo mu se kao da su stepenice nagnute u smjeru pramca.

Blagu nagnutost osjetio je i bojnič Peuchen.

"Pa, mi smo nagnuti!" - dobacio je Haysu, koji je stajao kraj njega na A-palubi.

"To ne bi smjelo biti. More je potpuno mirno i brod je zaustavljen." Hays je na to bezbižno odvratio:

"Ma ja ne znam... u svakom slučaju nitko i ništa taj brod ne može potopiti."

Instrumenti na komandnom mostu potvrđivali su Beesleyeve i Peuchenove sumnje: Titanic je bio skoro neprimjetno nagnut prema naprijed i 5° na desnu stranu. Kosina broda primijećena je i gore, na glavnoj palubi, posebno na desnoj strani palube. Tamo su pod nadzorom prvog časnika Murdocha sohe (dizalice na kojima vise čamci) postavljene u položaj za spuštanje čamaca i tada se moglo vidjeti: čamci koji su sada slobodno visjeli na sohamu u visini palube, nekoliko su centimetara bili udaljeni od njenog ruba zbog neravnog položaja broda.

Iako je slabu neravninu palube počelo osjećati sve više ljudi, ulazak u čamce smatrali su besmislenim i nepotrebnim. Nikome se nije dalo usred noći i po takvoj hladnoći sjediti u malom drvenom čamcu nasred Atlantika. Tu odlučnost putnika učvršćivala je još više i nepokolebljiva vjera u nepotopivost Titanica, saznanje da Carpathia hita ususret i da je nekoliko brodova, kao što su Olympic, Baltic, Frankfurt, Virginian, Mount Femple i Birma, već obaviješteno. Ono što je malo tko znao bilo je da su svi ti brodovi previše udaljeni da bi mogli na bilo koji način pomoći Titanicu. Brod-blizanac Olympic imao je snažnu radiostanicu i mogao je prenijeti vijest o nesreći i potrebnoj pomoći udaljenim brodovima, ali sam nije mogao pomoći svom mlađem bratu - bio je udaljen oko 500 milja zapadno od Titanica.

U 00.34 sati javio se Frankfurt. Želio je znati što se to uopće događa na Titanicu. Phillips je na to odgovorio neka jave svom kapetanu da dođe u pomoć. U prvom je trenutku Phillips mislio da je Frankfurt negdje u blizini, jer su njegovi signali bili izuzetno jasni. No nakon zadnje pozicije, Phillips je razočarano shvatio da je Frankfurt udaljen 150 milja.

Odmah nakon razgovora s Frankfurtom, u radiosobu ušao je kapetan Smith da bi saznao novosti o okolnim brodovima. Kapetan

je upitao Phillipsa za poziv koji šalje. Telegrafist mu je rekao da od samog početka emitira signal CQD. Tada se u razgovor uključio Harold Bride. CQD je doduše bio tradicionalni poziv za pomoć, ali je nedavno na jednoj međunarodnoj konferenciji odlučeno da se za pozivanje pomoći koristi pozivni znak SOS. Taj je novi međunarodni poziv bio lako razumljiv i za početnike, a sastojao se od tri kratka, tri duga i tri kratka impulsa (...—...). Bride je zato predložio: "Emitiraj SOS. To je novi poziv, a možda i zadnja prilika da ga pošaljete."

Bilo je 00.45 sati kada je sa Titanica emitiran prvi SOS-poziv u povijesti. Istovremeno se na desnom krilu komandnog mosta četvrti časnik Boxhall spremao ispaliti raketu. Već puno ranije, oko 00.10 sati, Boxhall, Smith, Lightoller i velik broj drugih osoba vidio je pozicijska svjetla nekog broda daleko na sjevernom horizontu. Nakon što mu je nezavidan položaj Titanica bio poznat, Boxhall je putem signalne lampe pokušao uspostaviti kontakt s nepoznatim brodom. Dalekozorom je jasno mogao vidjeti neko svjetlo, prema njegovoj procjeni udaljeno oko 10 milja. Nije bilo sumnje da se radi o parobrodu i Boxhallovi signali trebali su biti vidljivi. Kapetan Smith došao je do svog četvrtog časnika dok je taj signalizirao; Dođite odmah, mi tonemo. Činilo se da s udaljenog broda odgovaraju, no kad je Boxhall ponovio svjetlosni signal, reakcija je izostala. Smatrao je da je to bilo samo treperenje navigacijskog svjetla.

Zato je Boxhall sada odlučio ispaliti raketu, jer ako ih svjetlosni signali ne mogu privući, rakete bi trebale. Smith je naredio da svakih pet minuta bude ispaljena po jedna raketa. Boxhall i njegov pomoćnik Rowe dali su se na posao od kojeg su ovisili životi tisuća ljudi.

U 00.45 sati prva je raketa s desne strane komandnog mosta odletjela u noćno nebo. Uz reski fijuk, penjala se visoko iznad brodskih dimnjaka i jarbola da bi eksplodirala uz prigušeni prasak i bljesak iskri koje su polako padale prema površini mora. Iznenadni sjaj nad brodom osvijetlio je na tren brodske palube i zbunjena lica prisutnih ljudi. Malo je tko od putnika znao nešto o pomorstvu, brodovima i moru - ali što rakete znače, to su znali svi: Titanic je

trebao pomoć. Trebao ju je hitno. Polako su okupljeni putnici počeli shvaćati ozbiljnost situacije, iako je u mogućnost potonuća i dalje malo tko vjerovao ili želio vjerovati.

A ipak, ta prva raketa, njen sjaj i eksplozija, bili su znak konačne kapitulacije tehnike pred prirodom; znak jedne britansko-američke kapitulacije; znak gubitka vjere u naprednu tehnologiju i kraj naivnom vjerovanju u prokletu nepotopivost. Ta raketa i sve što će još slijediti bile su posljednja nada za više od 2000 nedužnih ljudi koje je čekala strašna sudbina.

Svi kombinirani CQD i SOS-pozivi nisu ništa pomogli - najbližoj Carpathiji trebat će oko četiri sata da stigne na mjesto nesreće - raketa je bila posljednja mogućnost da probude onaj uspavani brod na sjeveru.

Na glavnoj palubi počelo je popunjavanje čamaca. Na Murdochov ponovni poziv ženama da uđu u čamce, neodlučno i nesigurno nekoliko se žena odazvalo. Polako se čamac br. 7 počeo puniti. Uz tih nekoliko žena bio je i poneki muški član posade u čamcu, zbog veslanja.

"Ima li još koja dama da želi ući u ovaj čamac?" - upitao je Murdoch. Nitko se nije javio i Murdoch je naredio spuštanje. Oko sat vremena nakon sudara, u 00.45 sati, prvi je čamac, br. 7, sa samo 28 ljudi napustio Titanic. U čamcu br. 7 inače je bilo mjesta za 65 osoba.

Odmah do čamca br. 7, treći časnik Pitman skidao je ceradu sa čamca br. 5.

U neposrednoj blizini stajao je nervozni predsjednik White Star Linea, Ismay. Njemu je spuštanje čamaca teklo presporo, pa je neprekidno požurivao prisutne časnike da ubrzaju popunjavanje i spuštanje čamaca.

Prvi časnik Murdoch došao je do Pitmana i naredio mu da preuzme odgovornost nad čamcem i da napusti Titanic. Zatim mu je pružio ruku i rekao: "Doviđenja i sretno!"

Po ponašanju i reakciji prvog časnika, Pitman je tog trenutka shvatio da sve to nije vježba, nego uistinu prava evakuacija s Titanica.

Spuštanje čamca br. 5 preuzeo je peti časnik Lowe. Dok je br. 5 polako i pažljivo krenuo prema vodi, nestrpljivi Ismay kritizirao je petog časnika riječima: "Brže, brže! Nemamo vremena za gubljenje. To treba ići brže!"

Te Ismayeve riječi bile su za napetog petog časnika Titanica nešto što nije mogao prešutjeti. Istog je trenutka Lowe eksplodirao: "Gonite se k vragu već jednom!" - odbrusio je Ismayu - "Pustite me da radim svoj posao. Vi valjda želite da ga brže spuštam? Znete li da ću onda sve te ljude u čamcu potopiti?"

Ismay je bio šokiran reakcijom petog časnika, koji se dalje posvetio spuštanju čamca. Svjedoci koji su prisustvovali svađi, zadržali su dah. Oni su bili sigurni da će taj incident imati svoj epilog čim Titanic stigne u New York i da će se završiti loše za Lowea. Nitko, pa ni jedan časnik Titanica, ne može nekažnjeno uvrijediti predsjednika White Star Linea a da ne odleti s posla.

Ismay se bez riječi okrenuo i otišao do čamca br. 3. Bilo je 00.55 sati kada je čamac br. 5 s 41 osobom, od mogućih 65, dodirnuo površinu mora.

Na lijevoj strani glavne palube evakuacija je tekla mnogo sporije. Glavni časnik Wilde naredio je drugom časniku Lightolleru da s čamaca skine cerade, ali da dalje ništa ne poduzima. Lightoller je otišao k čamcu br. 4 u pratnji nekoliko mornara. Drugi je časnik rukama pokazivao svojim ljudima kako da se raspodijele u čamce. Tutnjava parnih ventila toliko je bila jaka da je bilo kakav razgovor bio skoro nemoguć, no iskusni su mornari već instinktivno znali što treba činiti.

Kada su čamci konačno bili spremni, Lightoller je pitao glavnog časnika da li da čamce postavi u poziciju za spuštanje.

"Ne, pričekajte još! - odgovorio je Wilde.

Kad se pojavio kapetan, Lightoller je ponovio svoje pitanje.

"Da, pripremite ih za spuštanje!" - odvratio je Smith.

Lightoller je postavio čamac br.4 u poziciju, ali kada je htio pozvati ljude da udu, Wilde mu nije dao odobrenje. Ponovno je Lightoller otišao do Smitha, koji mu je rekao: "Da, ukrcajte žene i djecu i spustite ih."

Lightoller se vratio nazad, pozvao putnike da sidu na A-palubu kako bi odatle olakšao ulaz u čamac. Nakon toga spustio je čamac na razinu A-palube. Wilde nije izustio ni riječ. Primijetivši neodlučnost glavnog časnika i pasivnost kapetana, Lightoller je odlučio preuzeti stvari u svoje ruke i postupati prema vlastitom nahođenju.

Tog je trenutka zaglušujući zvuk tlačnih ventila odjednom utihnuo. Tišina je bila divna i zastrašujuća istovremeno. Ljudi su ponovno mogli normalno razgovarati i ugodna ragtime-glazba opet se čula na palubi.

Velike probleme Lightoller je imao pri nagovaranju putnika da udu u čamce.

Ono svjetlo na sjeveru bilo je vrlo obećavajuće i budilo je nadu. K tome, žene nisu pristale na ulazak u čamac bez pratnje svojih muževa. Kapetan Smith stajao je kod časničkih kabina promatrajući svjetlo udaljenog broda. Kako je to bilo u blizini čamca koji je Lightoller pripremao, kapetan je vidio da njegov časnik ima poteškoća. Prišao je okupljenim ljudima, ponavljajući uvijek nanovo: "Žene i djeca neka idu u čamce. Prvo žene i djeca."

Nakon još nekoliko ponovljenih molbi i na nagovore svojih muževa, nekoliko je žena poslušalo i sjelo u čamac br. 6. Lightoller je kao pratitelje u čamac postavio Fredericka Fleeta, čovjeka koji je u 23.30 sati prvi ugledao santu, i Roberta Hichensa koji je u kritičnom trenutku bio za kormilom. Iz bezrazložnog straha da sohe neće izdržati težinu popunjenog čamca, u njemu je bilo samo 28 ljudi, među njima i Molly Brown i bojnič Arthur Peuchen. Kada je čamac

br. 6 zaplovio morem, po naredbi kapetana uputio se prema svjetlu onog dalekog broda. Iza njih je lagani ragtime ispunjavao hladnu noć, prekidan u određenim razmacima eksplozijama raketa s Titanica.

Na komandnom mostu Californiana stajao je časnik James Gibson. Čudni brod koji je stigao s istoka već se oko jedan sat nije pomaknuo. Kroz dalekozor, Gibson je mogao prepoznati bočna svjeda, crveno pozicijsko svjetlo i neki bljesak iznad broda. U jednom trenutku učinilo mu se da onaj brod signalnom lampom pokušava pozvati Californian. Gibson je zainteresirano promatrao svjetlosne signale, kasnije je čak pokušao odgovoriti, ali je odustao; smatrao je da je ono što je držao za signale ustvari bilo samo treperenje svjetla na jarbolu broda.

No Gibson nije bio jedini član posade Californiana koji je primijetio svjetla na jugu. Drugi časnik Herbert Stone također je promatrao čudni parobrod. Oko petnaest minuta prije jedan sat odjednom je na brodu ugledao sjajnu svjetlost koja se brzo ugasila. Stoneu je taj iznenadni bljesak ličio na raketu, ali u to nije bio siguran.

Na tonućem je Titanicu popunjavanje čamaca teklo još uvijek presporo. Na palubi se pojavio i konstruktor broda Thomas Andrews. On je išao od jednog do drugog čamca i pozivao žene na ulazak: "Drage dame, vi morate ići. Molim vas, požurite, ne smijemo gubiti ni trenutka. Nemojte čekati, molim vas, uđite u čamce!"

Nagomilana gomila vode u prednjem dijelu trupa polako je potiskivala pramac Titanica u dubinu - tako je kosina paluba postajala sve primjetnija. Sada su i najveći optimisti počeli pomalo brinuti. Mnogi su se odlučili vratiti u svoje kabine kako bi se toplije obukli i pokupili novac, nakit, dokumente i si. Neki su svoje kabine našli pod vodom, druge je voda iznenadila dok su bili u kabini, a treći su svoje kabine napustili suhe, ali su odnekud već čuli šum nadolazeće vode.

Gore na mostu, Boxhall i mornar Rowe neumorno su ispaljivali rakete kako bi konačno probudili onaj usnuli brod na horizontu. S

njima je bio i kapetan Smith. Četvrti časnik još nije želio vjerovati u to što se dogodilo: "Gospodine kapetane, je li stvarno tako ozbiljno?" - pitao je Boxhall.

"Andrews mi je upravo rekao da Titanicu preostaju još sat do sat i pol vremena!" - odgovorio je Smith mirno, kao da se radi o najnormalnijoj stvari na svijetu.

U blizini mosta na lijevoj strani palube stajala je skupina ljudi čekajući na ulazak u čamac br. 8. Na tom će se mjestu sljedećih minuta odvijati besmrtna scena, koja će postati i legendarnom.

Nakon poziva na ulazak, nekoliko je žena zauzelo svoja mjesta u čamcu br. 8. Među njima bila je i Ida Straus, supruga Isidora Strausa, vlasnika poznate robne kuće Macy's. U posljednjem se trenutku gospođa Straus predomislila. Okrenula se i vratila svome mužu.

Njena je odluka bila čvrsta:

"Mi smo tolike godine života proveli zajedno. Kuda ti ideš, tamo idem i ja zajedno s tobom." - rekla je svome mužu.

Njihovi prijatelji Archibald Gracie, Hugh Woolner i drugi bili su šokirani. Uzaludno su pokušavali nagovoriti gospođu Straus na promjenu odluke.

"Ne!"- odgovorila je odlučno. - "Ne dam da me se odvoji od moga muža. Mi smo zajedno živjeli 40 godina i tako ćemo zajedno umrijeti."

Woolner je nakon toga apelirao na gospodina Strausa da uđe u čamac:

"Siguran sam da nitko ne bi imao ništa protiv kad bi stariji čovjek poput vas ušao u čamac. Ima još dovoljno mjesta za sve."

"Ja neću ići prije ostalih muškaraca." - odlučno je rekao Straus i time je za njega tema bila završena.

Nakon toga Strausovi su se uputili preko palube do ležaljki za sunčanje. Sjeli su u njih, pokrili se dekama i promatrali zbivanja na palubi. Zajedno će dočekati smrt.

U međuvremenu su se časnici Titanica počeli pripremati na moguće poteškoće. Iz tog su razloga među sobom podijelili oružje.

Tako je glavni časnik Wilde došao do Lightollera, gurnuo mu pištolj u ruku i šapnuo:

"Možda će vam biti potreban."

Lightoller je nevoljko stavio pištolj u džep i vratio se čamcu br. 8 koji je bio spreman za spuštanje. Bilo je 01.10 sati kada je br. 8 spušten na vodu sa samo 39 ljudi.

Deset minuta prije toga spušten je čamac br. 3 s ukupno 32 osobe, od toga 11 članova posade.

Istovremeno je sa čamcem br. 8 na desnoj strani glavne palube spušten i čamac br. 1. Popunjavanje tog čamca teklo je, moglo bi se reći, elegantno.

Predstavnici britanskog plemstva, sir Cosmo Duff Gordon, njegova supruga i njihova tajnica, pitali su prvog časnika Murdocha smiju li ući u ovaj čamac.

"Pa naravno. Bilo bi mi čak vrlo drago." - navodno je, pretjerujući u ljubaznosti, odgovorio Murdoch. U čamac je ušlo još devet drugih osoba. Dalje više nikog nije bilo u blizini, pošto su na tom mjestu čamci br. 3, br. 5 i br. 7 već napustili Titanic. Ljudima u čamcu br. 1 Murdoch je još rekao: "Budite u blizini broda i vratite se kad vas pozovemo."

Onda je mahnuo rukom mornarima, koji su počeli spuštati čamac br. 1, kapaciteta 40 osoba, s ukrcanih samo 12 ljudi. U blizini je stajao strojar Walter Hurst koji je, vidjevši u čamcu samo nekoliko ljudi, Murdochu ljutito doviknuo: "Ako već spuštate čamce, mogli biste slobodno nekoliko ljudi više smjestiti u njih."

Od 00.45 do 01.10 sati, šest je čamaca napustilo brod i sada je plutalo oko tonućeg Titanica. U njima je bilo 200 ljudi koji su sa sigurne udaljenosti fascinirano gledali prema Titanicu.

Njegovi visoki jarboli i četiri velika tamna dimnjaka uzdizali su se u noćno nebo. Osvijetljene promenadne palube i dugački redovi prozora svijetlili su cijelom dužinom broda. Iz čamaca mogli su se vidjeti ljudi na palubama, oslonjeni na ogradu. Glazba brodskog orkestra razlijegala se tihom noći nad oceanom i čula se do udaljenih čamaca. Činilo se nevjerojatnim da s tim velikim brodom nešto nije u redu, a ipak, uz svu nevjericu, ipak se tamo mogao vidjeti brod u cijeloj svojoj veličini i raskoši i svi oni sretnici u čamcima imali su se priliku uvjeriti: jasno je bilo vidljivo da je Titanic ležao s pramcem preduboko u vodi. Njegove rasvijetljene palube i redovi prozora pod čudnim su kutem bili položeni u odnosu na površinu mora, a pramac broda utonuo je do visine sidra. Nekoliko okruglih prozorčića na pramčanom dijelu trupa već je utonulo u vodu sjajeći i u dubini zelenkastim sjajem.

Iako je na brodu još uvijek bilo onih koji su, ništa ne sluteći, mirno spavali u svojim kabinama, polako se shvaćalo u kakvoj se situaciji brod nalazi. No malo je tko iz toga izvlačio zaključak da nije samo Titanic, nego i on sam osuđen na smrt. Kako je evakuacija tekla bez problema, nitko nije uzeo u obzir činjenicu da je broj preostalih čamaca bio premalen da prihvati sve one koji su se još nalazili na brodu. Čak i da su svi čamci napustili brod posve napunjeni, bilo bi mjesta za samo 1178 ljudi - a na Titanicu je bilo 2227 osoba.

U čamcima je bilo mjesta za jedva polovicu prisutnih. Oni čamci koji su otišli, nisu bili popunjeni; tako je već u početnoj fazi evakuacije velik broj slobodnih mjesta ostao neiskorišten, čime je desecima ljudi realna šansa da prežive bila oduzeta.

Ipak je činjenica da je malo tko mogao procijeniti bezizlaznost situacije pridonijela tome da su ljudi ostali mirni i prisebni. Zahvaljujući tome izbjegnuto je izbijanje panike, što bi uvelike otežalo spašavanje. K tome, mogli su polagati nadu u onaj brod na sjeveru. Iako se nagnutost palube osjetno povećala, većina se osjećala na brodu sigurnije i zaštićenije pred hladnim i mračnim Atlantikom. Osjećaj sigurnosti bio je pojačan time što su svugdje na brodu gorjela svjetla, orkestar je svirao veselu glazbu, a i vrijeme je bilo mirno.

Dok je stanje na palubama bilo pregledno, duboko dolje u strojarnicama i kotlovnicama vladalo je dramatično stanje. Ložači, strojari, električari i inženjeri te mnogi drugi hrabri muškarci riskirali su svoje živote kako bi održavali pumpe, generatore, rasvjetne i druge važne uređaje. U kotlovnicama su ložači u kaotičnim uvjetima, stojeći do kuka u prljavoj vodi i jedva gledajući kroz oblake pare u zamagljenoj prostoriji, gasili vatre u kotlovima kako bi spriječili eksplozije kotlova kada voda stigne do njih. Drugi su isključivali ventilatore da bi štedjeli struju za osvjetljenje broda. Svi su oni, tamo duboko u utrobi ponosnog broda, znali da vjerojatno neće uspjeti na vrijeme izići iz ove zamke - i stvarno, samo mali broj njih uspjeh će se spasiti - ali niti jedan od tih ljudi nije napustio svoju dužnost, shvaćajući da o njihovom radu ovisi puno života. Osjećaj odgovornosti održao ih je na brodu i Titanic im je postao grobnica.

Bilo je 01.15 sati kada je voda u prednjem dijelu pramca dostigla i palubu. Voda je polako počela probijati kotlovnicu br. 4, sedmu vodootpornu komoru. Prvih šest komora bilo je do vrha popunjeno i pramac je sve brže potiskivan u dubinu. Uskoro je pramac utonuo u vodu do mjesta gdje je stajalo ime broda.

Na komandnom mostu Californiana stajali su drugi časnik Stone i časnik Gibson, promatrajući daleki brod. Gibson je ponovno pokušao svjetlosnim signalima uspostaviti kontakt, a oko 01.00 sati ponovno je dalekozorom uspio vidjeti eksploziju rakete. U 01.00 sati Stone je javio kapetanu Lordu svoja zapažanja.

"Jesu li to signali za raspoznavanje?" - upitao je kapetan.

"Ne znam."- odgovorio je Stone. - "Čini mi se da su bijele rakete."

Nešto kasnije, Stone je dao dalekozor Gibsonu i rekao:

"Pogledajte još jednom taj brod. Čini mi se da leži preduboko u vodi. Svjetla mu čudno izgledaju."

Gibson je pažljivo promatrao svjetlo daleko na južnom horizontu. Nakon nekog vremena Gibson je došao do zaključka da misteriozni brod, bez ikakve sumnje, leži pod čudnim kutem na vodi.

Dok je posada Californiana svoje promatranje neobičnog broda nastavila, signali s Titanica sve su se dalje širili. Phillipsovi pozivi nosili su vijest o nesreći do raznih brodova koji su bili u doseg, do kopnene stanice Cape Race. Čak je radioamater David Sarnoff, na krovu robne kuće Wanamaker u New Yorku, uhvatio vrlo slabe signale i proslijedio ih dalje.

I dok su prve, još nejasne informacije, počele prodirati u svijet, situacija na Titanicu iz minute se u minutu pogoršavala.

Naočigled sve jače nagnutosti broda, dalje popunjavanje čamaca teklo je brže i s više ljudi u njima. Kada je s desne strane broda oko 01.20 sati čamac br. 9 napustio Titanic, u njemu se nalazilo 56 osoba. Prvi čamac koji je brod napustio s većim brojem ljudi nego je mogao primiti, bio je br. 11. Iako je mogao primiti 65 ljudi, u njega se natiskalo 70 osoba. Tako popunjen iznad maksimuma, taj je čamac ležao tako duboko u vodi da je gornji dio čamca bio oko 20 cm iznad površine mora.

Unutar broda oni još prisutni imali su priliku na dramatičan način osjetiti kosinu broda: čaše i boce na nakošenim stolovima vizualno najbolje pokazuju stanje - a tekućina u njima označava horizontalu. Isto tako i svi oni prekrasni lusteri po salonima više nisu visjeli kao prije - njihov kut u odnosu na strop smanjivao se u smjeru pramca.

Vani se stanje polako zaoštravalo. Dok je čamac br. 12 s ukupno 40 osoba oko 01.25 sigurno spušten u vodu, neki časnici primijetili su

među putnicima prve naznake povećanog straha. Ne, nije to bila panika, kako se uvijek rado isticalo. Ona je došla tek pred sam kraj. Sve te priče i prikazi u raznim filmovima - kako su se ljudi tukli za mjesto u čamcu - korišteni su za povećanje dramaturgije i nemaju veze s istinom. Treba ovdje reći da nije bilo traga nekoj panici; čak je bilo suprotno: posada je imala velike probleme da ljude natjera u čamce. Propaganda o nepotopivosti broda toliko je utjecala na ljude da jednostavno te pozive nisu shvaćali ozbiljno. Skoro nitko od njih na početku nije bio svjestan u kakvom se položaju Titanic nalazi i da je njegova aureola nepotopivosti već petog dana plovidbe bila nepovratno uništena.

Do tog trenutaka atmosfera na tonućem gigantu bila je smirena i evakuacija je tekla bez ikakvih izgreda. Sada je, međutim, u svijest onih još preostalih na brodu prodrila istina da u tim krhkim čamcima visi sva njihova nada i spas. Kako će se ljudi dalje ponašati, nije se moglo predvidjeti.

I stvarno, kada je u 01.30 sati s lijevog dijela palube spušten čamac br. 14 sa šezdeset ljudi, kroz tihu noć po prvi put odjeknuli su pucnji iz vatrenog oružja. Ispalio ih je peti časnik Lowe iz čamca br. 14 dok se spuštao u vodu. Lowe je ugledao na palubama, uz koje su morali proći u vrijeme spuštanja, gomilu talijanskih iseljenika uz ograde. Peti časnik je vjerovao da je većina njih očito spremna uskočiti u čamac. Iz straha da čamac ne bi izdržao težinu većeg broja ljudi i da se ne ugrozi sigurnost onih u čamcu, on vadi pištolj i kod svake palube ispaljuje metak između čamca i brodskog zida. Na taj je način odvratio, kako se izrazio - te beštije - od eventualne namjere da nasilno uskoče u čamac.

U kasnijoj istrazi o katastrofi, Lowe se morao javno ispričati talijanskom ambasadoru što je koristio izraz "Talijani" kao sinonim za kukavice, te ih još nazivao "beštijama". Korigirao se na taj način što ih je opisao kao "iseljenike romanske rase" .

Dok je čamac br. 14 napuštao matični brod, oko 500 milja udaljeni brod-blizanac Olympic hvata još jedan očajnički poziv s Titanica: ++

tonemo brzo stop žene i djeca u čamcima stop ne možemo više izdržati stop titanic ++

Titanicovi signali bili su uvijek jasni i dobro razumljivi. Na stražnjem dijelu čamčane palube velika skupina ljudi čekala je na ulazak u čamac br. 10. Među njima bio je i glavni pekar Charles Joughin. Tijekom noći on je nekoliko puta svratio u svoju kabinu kako bi svoje promrzle kosti zagrijao ponekim gutljajem viskija. S vremenom on je konzumirao toliko alkohola da sada, već polupijan, hladnoću nije ni osjećao. Ipak, i u takvom stanju Joughin je pomagao ženama, a djecu je čak nosio u čamce.

Malo dalje, kod čamca br 16, evakuaciju je nadgledavao šesti časnik Moody. Kada je procijenio da je 50 osoba dovoljno, Moody daje naredbu za spuštanje. Ljudi u toj orahovoj ljusci sa strahom su proživljavali silazak uz ogromni crni brodski zid, slobodno viseći oko 18 metara nad tamnom vodenom površinom. No, sav je strah uskoro bio zaboravljen, jer su svi prisutni, vidjevši brod iz svog čamca i na većoj udaljenosti, jasno shvatili da su u odnosu na mnogo svojih suputnika imali nevjerojatnu sreću što su tonući Titanic još na vrijeme uspjeli napustiti.

Na desnoj strani palube pripremala se evakuacija čamaca br. 13 i 15. Za vrlo kratko vrijeme čamac br. 13 bio je popunjen i doveden u poziciju za spuštanje. Do maksimuma popunjeni čamac uskoro je započeo svoj 18-metarski silazak. Kad se nalazio u visini B-palube, netko je glasno pitao ima li još žena. U blizini, samo palubu iznad, tog se trenutka našao Lawrence Beesley. Jedan od mornara u čamcu na gornjoj palubi ugledao je Beesleya, naslonjenog na ogradu, pa mu viknuo: "Ima li na vašoj palubi još žena?"

Nije ih bilo, Beesley je bio potpuno sam. Nakon toga iz čamca se ponovno javio mornarev glas:

"Onda bih vam preporučio da skačete."

Bez dužeg razmišljanja Beesley je skočio u, tri metra pod njim, viseći čamac. Kad se čamac br. 13 sa 64 osobe spustio do površine, našao

se u blizini vodenog mlaza, koji su kroz otvor na brodskoj oplati izbacivale pumpe kondenzatora. Snaga vodenog mlaza pritisnula je trinaesticu prema mjestu gdje se trebao spustiti čamac br. 15. Pri tome su se napeli konopci kojima je br. 13 bio još vezan za čamčanu dizalicu na palubi, tog je trenutka započela nova drama: nepunih 30 sekundi kasnije počelo je spuštanje petnaestice sa 70 ljudi. Uzalud su se u čamcu 13 trudili da oslobode nategnute konopce dok se br. 15 spuštao. Ljudi u donjem čamcu panično su vikali prema gore da se zaustavi spuštanje, no nitko ih na gornjim palubama nije čuo. Sada su i iz čamca 15 primijetili što se događa, no ni na njihove povike nitko na palubi nije reagirao. Ubrzo je br. 15 visio toliko iznad trinaestice da su se ljudi u donjem čamcu rukama pokušali odgurnuti od čamca iznad njih. U posljednjem je trenutku ložač Fred Barrett s nožem u ruci skočio do konopca na krmi, a isto je učinio i mornar Robert Hopkins na pramcu. Za nekoliko sekundi konopci su bili prerezani i čamac br. 13 izmakao se na stranu točno u trenutku kada je br. 15 dodirnuo površinu mora.

Trinaesticom je prošao uzdah olakšanja. Nakon tog incidenta, oba čamca su se brzim zaveslajima udaljavala od Titanica, kako bi što prije stigli na sigurnu udaljenost od divovskog parobroda strahujući da ih ne zahvati vir koji će vjerojatno nastati potonućem broda.

Putnici koji su uspjeli napustiti Titanic u svojim čamcima sjede zbijeni jedni do drugih kako bi se bar malo zaštitili od hladnoće. Malo se i govori u čamcima; svatko je utonuo u svoje misli. Većina putnika s nevjericom gleda u redove svjetala koja tako nevjerojatno koso nestaju pod vodom. U čamcu br. 6, u kojem se nalaze bojnici Peuchen, Molly Brown, 26 drugih osoba i 37 praznih mjesta, putnici su čuli zvižduk s Titanica. Peuchenu je odmah bilo jasno značenje: "To je znak da se vratimo k brodu po još ljudi."

No Robert Hichens, koji je imao komandu nad čamcem, ne misli tako:

"Ne, mi nećemo veslati unazad! Sada se radi o našim životima, ne o njihovim."

Nekoliko žena, čiji su muževi ostali na brodu, protestiralo je, no Hichens ih je psovkama natjerao da zašute.

I tako, dok se pramac najmodernijeg i najluksuznijeg putničkog broda nezaustavljivo naginjao prema 4000 metara dubokom dnu Atlantika, u jednoj prostoriji između prvog i drugog dimnjaka dva su se mladića tvrdoglavo i neumorno borila s vremenom: telegrafisti Titanica, Phillips i Bride. Sada je bilo jasno da niti jedan brod neće stići na vrijeme pa su tako i signali postajali sve očajniji. U 10.35 sati, Phillips javlja: ++ strojarnica pod vodom stop titanic ++

Nakon toga uspostavljen je kontakt s Balticom, ali je prijem bio vrlo loš. Telegrafisti su se usput pripremali za predstojeće teškoće: obukli su toplu odjeću i pripremili pojaseve za spašavanje. Phillips jc u 01.45 sati ponovno poslao opći poziv svim stanicama: ++ strojarnica i prednje kotlovnice pod vodom stop titanic ++

Većina čamaca do sada je napustila izgubljeni brod i nalazila se im sigurnom razmaku. Kapetan Smith neprekidno je pozivao poluprazne čamce da se vrate po još ljudi, ali se niti jedan čamac nije odazvao na pozive. A toliko bi se ljudi još moglo spasiti... Jer, za evakuaciju preostalih putnika na raspolaganju bili su još čamci br. 2 i 4 i četiri rezervna sklopiva čamca. Još samo šest čamaca s mjestima za ukupno oko 290 osoba, a na Titanicu se nalazi još uvijek oko 1700 kandidata za smrt. Međutim, oni koji su na sigurnom, razbacani u četrnaest čamaca što besciljno plutaju oko umirućeg kolosa, mogu promatrati nevjerojatan spektakl: pramac najvećeg broda na svijetu potonuo je, pramčana paluba nestala je ispod površine mora, krma se primjetno izdigla iznad vode, a vidjeli su se i ogromni propeleri.

Dok su bili na brodu, usprkos primjetnoj nagnutosti palube, ljudi si nisu mogli predočiti u kakvom se bezizlaznom položaju Titanic nalazi; čak i sada kada su brod promatrali iz čamaca, većina nije mogla zamisliti da je taj brod osuđen na potonuće. Naprotiv!

Cijeli je brod ležao na vodi potpuno osvijetljen, a preko mirnog oceana razlijegala se - povremeno prekidana fijukom i eksplozijom rakete - smirujuća glazba brodskog orkestra. Kasnije je ložač Fred

Barrett, koji je bio u čamcu br. 13, rekao: "Titanic je, gledano iz čamca, izgledao kao ogromno osvjetljeno kazalište."

Izraz je to, koji primjerenom opisuje završni detalj jedne od najznamenitijih pomorskih katastrofa.

Beesley je te trenutke kasnije opisao na poetski način: ", Titanic je ležao tu pred nama potpuno mirno, kao da mu je udarac sante oduzeo svu snagu. Činilo se kao da se brod pomirio sa svojom tragičnom sudbinom. Polako i apatično tonuo je sve dublje i dublje kao smrtno pogođeni Golijat."

Na tom brodskom Golijatu osam je muzičara nastavilo svirati. Wallace Hartley i njegovih sedam pratitelja u međuvremenu je prešlo na sviranje laganijih djela i valcera. Nije nam točno poznato što se sve sviralo, no mnogi preživjeli kasnije su tvrdili da su dugo svirali "Bliže, moj Bože, Tebi. "Sada se na desnoj strani komandnog mosta pripremalo spuštanje sklopivog čamca C. Na sohu, gdje je ranije visio čamac br. 1, sada je obješen čamac C. Tu su se sada obistinila strahovanja časnika - došlo je do navale u čamac. Grupa ljudi pokušala je zauzeti slobodna mjesta. Neki su se već i bacili u čamac. Tada je brodski blagajnik Herbert McElroy ispalio dva hica u zrak. Murdoch je ljuti to vikao: "Van odavde! Gubite se otuda!"

Nekoliko je ljudi priskočilo kako bi pomogli časnicima da ponovno oslobode čamac. Uskoro se situacija sredila i čamac je oko 01.40 sati spušten s 39 osoba. U njemu se nalazio i predsjednik White Stara, Bruce Ismay, čovjek koji je glavni negativac u većini knjiga i filmova o Titanicu; on je potjerao prelijepog preookeanskog giganta noću ledenim poljem u propast, te je na kraju spasio svoju kožu dok su nevini ljudi morali umrijeti - priča se još i danas, ali ni jedno ni drugo nije baš sasvim točno.

Moguće je da je Ismay kapetanu diskretno predlagao da se zadrži brzina, kako bi brod ranije nego što je planirano stigao u New York. No to je moglo biti sve. Jer, kapetan je na brodu imao apsolutnu vlast i nitko nije bio kompetentan da mu se miješa u odluku, čak niti netko poput Ismaya. K tome treba dodati da je vjerojatno i sam kapetan bio

voden željom da Titanic na njegovom prvom putovanju dovede do cilja u New York, bez zakašnjenja. Uz to, Ismay je na tom putovanju imao status putnika, pa je vrlo malo vjerojatno da se mogao osjetnije miješati u odluke kapetana Smitha, koji je sam bio odgovoran za brod, posadu i putnike. Tek nakon sudara, Ismay je svoju ulogu putnika odbacio te se, prema mnogim izjavama, cijelo vrijeme primjerno ponašao: stalno priseban, smirujući putnike i pomažući ženama pri ulasku u čamce, agirao je kao član posade. Njegova pretjerana marljivost u jednom je trenutku naljutila i petog časnika Lowea koji je, ne poznajući ga, s Ismayom došao u sukob. No zašto Ismay sada pognute glave ulazi u čamac kada na brodu ima još toliko žena i djece od kojih će većina uskoro umrijeti?

On to čini stoga što u tom trenutku u čamcu sjedi i zadnja žena koja se mogla naći na desnoj strani palube. Ni jedne druge žene nije bilo na vidiku, a u čamcu je bilo još dovoljno slobodnih mjesta. Sada, kada je Titanic svakog trenutka mogao potonuti, i zato što je i Ismay ipak bio samo običan preplašeni smrtnik koji tu pred sobom vidi zadnju priliku da spasi život, on donosi tu odluku. Pred očima prvog časnika Murdocha, očito uz nelagodan osjećaj, Ismay ulazi u čamac C, koji se već nakon kratkog vremena našao na vodi.

S druge je strane čamac br. 2, sa samo 25 osoba od mogućih 40, otplovio od Titanica. U njemu se nalazio i četvrti časnik Boxhall, kojemu je dodijeljena komanda nad čamcem. Nešto prije toga, oko 01.45 sati, Boxhall je ispalio i posljednju raketu u nebo, iako je znao da to nema naročitog smisla, jer je ono svjetlo na sjeveru u međuvremenu nestalo.

Odmah do čamca br. 2 nalazio se čamac br. 4. Evakuacija tog čamca odvijala se cijelu noć. Sada su se putnici konačno okupili na promenadnoj A-palubi. I to ne bilo tko: bila je tu okupljena elita njujorškog društva - Astorovi, Widenerovi, Thayerovi, Carterovi, Ryersonovi...

Da bi olakšao prijelaz preko ograde u čamac, Lightoller je poslagao palubne ležaljke jednu na drugu i tako napravio improvizirane stepenice. Nešto poslije 01.45 sati pozvao je žene na ulazak. S

jednom nogom u čamcu a s drugom na palubi, Lightoller im je pomagao pri ulasku.

Kada je Astorova supruga Madeleine, žena u petom mjesecu trudnoće, ulazila u čamac, njezin je muž nagnut kroz susjedni prozor na promenadnoj A-palubi upitao Lightollera smije li pratiti svoju suprugu. Lightoller je bio odlučan: "Ne, sir! Muškarci mogu u čamce tek onda kad sve žene budu na sigurnom."

Nakon toga Astor pita drugog časnika:

"Onda mi barem recite broj čamca, da ga poslije mogu naći."

"Broj 4, sir." - kratko odgovori Lightoller.

Ni u ovim kritičnim trenucima drugi časnik Titanica nije bio spreman odstupiti od tog nepisanog pomorskog pravila. On isto tako vjerojatno ne zna da pred sobom ima najbogatijeg čovjeka svijeta. Astor sa svoje strane niti ne pokušava iskoristiti svoj privilegirani položaj kako bi dobio mjesto u čamcu. Nevjerojatna je ta paleta ljudskog ponašanja tijekom noći: jedan pripadnik povlaštenog staleža, kao npr. Astor, mirno i uljudno se povlači od čamca kako bi oslobodio mjesto nekome od tzv. malih ljudi. Ti bogataši, koji su se prema svojim konjima ponašali bolje nego prema posluzi, sada svjesno idu u smrt, dok će se neki od njima nižeg staleža spasiti. Možda to čine i zato što upravo sada i tu moraju ostati vjerni svom društvenom statusu koji su imali: u životu su bili veliki, ponosni i nedodirljivi - bit će to i u smrti. Nitko ih nikada nije vidio uplašene ili ponižene, pa neće to ni sada. Nitko njih neće vidjeti kako mole za mjesto u čamcu, jer njihov ponos im to ne dopušta.

Sada se na palubi pojavio poznati milijunaš i playboy Benjamin Guggenheim sa svojim butlerom. Legenda kaže da su se presvukli i odbacili pojaseve za spašavanje. Stojeći na glavnoj palubi u elegantnom smokingu, Guggenheim je navodno rekao, a u što možemo vjerovati: "Obukli smo naša najbolja odijela i spremni smo da kao gentlemen odemo u dubinu."

Prema jednoj drugoj anegdoti, Guggenheim je sobaru Henryju rekao:

"Ako mi se nešto dogodi, onda mojoj ženi recite da sam, kako sam najbolje mogao, obavljao svoju dužnost. Niti jedna žena neće potonuti s ovim brodom zato što je Benjamin Guggenheim bio kukavica."

Koliko je to točno, nikada se neće saznati.

I dok su se gospoda Astor, Widener, Thayer i ostali spremali za skorbu smrt, čamac br. 4 je u 01.55 sati sa 45 žena, djece i nekoliko mornara krenuo prema vodi. Dvadeset je mjesta ostalo nepopunjeno.

Dok su se spuštali, ljudi su iz čamca br. 4 uspjeli kroz otvorene prozore pogledati u kabine. Odnekud je voda već pronašla put i sad je većina kabina u krmenom dijelu bila pod vodom. Kada je čamac dodirnuo površinu mora, Emily Ryerson bila je zabezegnuta kad je shvatila da se čamac već nakon par metara našao na vodi. Sljedeći šok doživjela je kad je ugledala kako se voda kroz otvorena okrugla brodska okna na C-palubi nesmetano ulijeva u luksuzne kabine ispunjene prekrasnim antiknim namještajem. Svjetla koja su u poplavljenim kabinama nastavila pod vodom svijetliti blijedozelenim sjajem, stvarala su pred ljudima grotesknu scenu i po prvi put te noći u njima izazvala osjećaj nemoći i izgubljenosti.

Čamac br. 4 brzo se udaljavao od broskog trupa jer su ljudi u njemu strahovali ne samo od vira koji će nastati kad brod potone, nego i od toga što su oko njih u more padale bačve i palubne ležaljke koje su pojedinci bacali s broda kako bi se utopljenici mogli za njih držati.

Nešto prije 02.00 sati noću na Titanic se polako vraćao mir. Ona grozna tutnjava tlačnih ventila prestala je. Nisu se više čule niti eksplozije raketa na nebu. Svjetla dalekog broda odavno su nestala. No, ni taj privremeni mir neće dugo trajati.

Povećanjem kosine broda, uskoro se negdje iz unutrašnjosti čuju lom i razbijanje. Na početku čuli su se samo pojedinačno, no ubrzo

je to preraslo u neprekidan tresak velikih količina suđa što ispadaju iz ormara i regala. Skupi porculan, kristal i staklovina na tom plovećem luksuznom hotelu pada s već pripremljenih stolova. Po kosim podovima u raskošnim salonima, barovima, restoranima i blagovaonicama, uz bučnu lomljivu kotrljaju se razbijeni tanjuri, čaše i boce u smjeru potonulog pramca.

Oko 02.00 sati Lightoller je spremao sklopivi čamac D za spuštanje; čamac je već bio obješen na sohe s kojih je prije dvadeset minuta spušten čamac br. 2. Pramca Titanica do sada je već toliko utonuo da je glavna paluba - inače 18.50 metara nad vodom - sada bila nepuna tri metra iznad površine vode. Sada su i svjetla na brodu počela svijetliti crvenkastim sjajem - znak da struja polako počinje slabiti. Lightolleru je bilo potpuno jasno da više ne smije gubiti ni trenutka.

Kod čamca se sad okupila veća grupa ljudi, među kojima priličan broj muškaraca spremnih na ulazak. Zato je Lightoller neprekidno ponavljao: "Prvo žene i djeca. Samo žene i djeca".

Drugi časnik do zadnjeg trena nije bio spreman popustiti pred svojim čvrstim principom. Kad je procijenio da je masovna navala na čamac D neizbježna, on je izvukao pištolj. Archibald Gracie u kasnijoj je istrazi tvrdio da je drugi časnik bio spreman pucati u zrak kako bi uspaničene ljude odvratio od čamca. Lightoller je opet izjavio da je samo mahao praznim pištoljem te da nije ispalio ni metka. Je li pucao ili nije, do danas nije poznato. No, kako god da je bilo, ti su se ljudi povukli.

Lightoller je tada naredio članovima posade da se prihvate pod ruku i oblikuju krug oko čamca. Kroz taj živi lanac propuštane su samo žene. Kad se u čamcu nalazilo 44 žena i djece, glavni časnik Wilde osjećao je da više ne bi trebalo čekati sa spuštanjem. Bilo je očigledno da se brod nalazi pred skorim potonućem. Wilde je došao do Lightollera i rekao: "Vi idite s njima, Lightoller.

Drugi časnik, stojeći na čamcu i pružajući ruku ženama pri ulasku, kratko je odgovorio:

"Ne pada mi na pamet."

Odmah zatim skočio je nazad na palubu kako bi pomogao pri spuštanju. Do samog kraja hrabri se drugi časnik Titanica ponašao besprijekorno.

U 02.05 sati, sklopivi čamac brzo je spušten na vodu. Bio je to posljednji čamac koji je napustio Titanic.

Otprilike u isto vrijeme kapetan Smith posljednji se put upućuje k svojim hrabrim telegrafistima.

"Dečki, vi ste vašu dužnost obavili. Više ništa ne možete učiniti. Napustite vaše kabine. Sada neka se svatko brine za sebe."

Phillips je ostao sjediti uz radiostanicu, a niti Bride nije pokazivao namjeru da napusti prostoriju. Vidjevši to, kapetan je nastavio: "Pobrinite se za sebe. Ja vas oslobađam svih daljnjih obaveza. Situacija to zahtijeva."

Onda se zamislio, pa tiho dodao: "Tako je to kada se takve stvari dogode."

Sjeverni Atlantik, ponedjeljak, 15. travnja 1912., 02.20 sati

Titanic je potonuo

Svugdje na brodu vršile su se zadnje pripreme za konačan kraj. Većina putnika 3. razreda i članovi posade povlače se polako prema krmi broda. Putnici 1. i 2. razreda pretežno se zadržavaju na glavnoj palubi.

Na krovu časničkih kabina, odmah kod prednjeg dimnjaka, okupila se grupa ljudi koji su pokušavali osloboditi jedina dva preostala sklopiva čamca - A i B. Glavni pekar Charles Loughin usprkos svom alkoholiziranom stanju bio je dovoljno priseban dok je po A-promenadi vukao pedesetak palubnih ležaljki, koje je s palube bacao u more, nadajući se da će nekome biti od pomoći.

Nekoliko je putnika bilo u gimnastičkoj dvorani, na toplom. Pojedinci su se čak zagrijavali na spravama za vježbanje. Glavni trener T. W. McCawley svoje je posljednje trenutke života također provodio ovdje u razgovoru s nekoliko putnika 1. razreda.

Phillips je i dalje bio uz radiostanicu, a njegov mladi kolega Bride počeo je u susjednoj sobi skupljati novac, dokumente i sl.

Kad se vratio, ugledao je jednog ložača kako iza Phillipsovih leda pokušava ukrasti prsluk za spašavanje. Bride se bacio na ložača, a i Phillips je došao u pomoć. Nakon kraće tučnjave, u kojoj su telegrafisti s nekoliko udaraca svladali ložača, došao je trenutak za bijeg. Iz smjera pramca već se čuo šum vode koja udara o zid komandnog mosta.

"Brzo, idemo! Van odavde!" - viknuo je Phillips odlazeći iz kabine. Bride je još posljednji put otkucao SOS, pa za Phillipsom otrčao na palubu. Pretučeni ložač ostao je ležati u kabini.

Za to vrijeme orkestar Wallase Hartleya ispred ulaza u stubište 1. razreda mirno je svirao svoj repertoar melodija dok je veliki broj ljudi stajao na palubama; bili su vjerojatno paralizirani sve većim strahom. S nekoliko mjesta čuo se dječji plač. Neki su se muškarci niz konopce, s kojih su spuštene čamci beskorisno visjeli sa čamčanih soha, spuštali uz brodski bok u vodu s namjerom da otplivaju do nekog čamca.

Predstavnici elitnog društva ostali su zajedno. Grupica putnika 1. razreda stajala je uz ogradu kod sohe čamca br. 7. Među njima bili su John B. Thayer, George i Harry Widener. Astor i bojničar Archibald Butt navodno su viđeni zajedno kod komandnog mosta kako mirno puše cigarete i razgovaraju.

Kako je to zapravo nevjerojatno: Astor je na svojoj privatnoj jahti imao na raspolaganju šest spasilačkih čamaca, dok ovdje nije imao niti jednog. Status, slava i milijarde sada, pred smrt, ništa mu ne vrijede.

Odjednom na palubu stižu iscrpljeni muškarci iz strojarnica i kotlovnica. Nakon što je strojni telegraf zadnji put zazvonio, signalizirajući im da je svaki daljnji trud uzaludan, oni odlaze na palubu.

Za njima stižu mnoge prestravljene obitelji iz 3. razreda. Mnogi od njih veći su dio vremena prespavali. Probudile su ih eksplozije raketa, žamor ljudi na hodnicima i galama na palubama. Svi oni sada hitaju prema palubama, a oni koji i stignu gore, umjesto pripremljenih čamaca vide samo još prazne sohe.

U unutrašnjosti broda, sablasna tišina u napuštenim prostorijama izazivala je posebno dramatičan dojam. Kristalni lusteri u A-la-carte restoranu vise pod oštrim kutem sa stropa, ali još uvijek osvjetljavaju svijetlosmeđe obloženje od orahovine na zidovima i ružičaste tepihe. Neke od malih stolnih lampi srušene su. U otmjenom salonu, namještenom u stilu Ludwiga XV. - isti prizor. Taj salon, koji je bio kopija dvorca u Versaillesu, i u kojem su se do prije četiri sata ljudi zabavljali, čitali, pili čaj i razgovarali - sada je bio tih i prazan. U

salonu za pušenje 1. razreda na A-palubi, jedan je sobar oko 02.10 sati na svoje iznenađenje ugledao konstruktora broda, Thomasa Andrews. U tom predivnom salonu, obloženom mahagonijem i umetnutim sedefom, namještenim u stilu Georga V. i uljepšanog otvorenim kaminom iznad kojeg visi slika pod naslovom Dolazak u Novi svijet a prikazuje njujoršku luku, još je gorjelo svjetlo. Andrews je stajao usamljen u salonu. Ruke je prekrižio na grudima, prsluk za spašavanje nemarno bacio na jedan od kartaških stolova. Na licu mu se ocrtavao izraz velikog zaprepaštenja; sva njegova energija i elan nestali su. Nastupio je trenutak strašne tišine, nakon čega je sobar skupio hrabrosti i tiho upitao: "Gospodine Andrews, ne želite li možda ipak pokušati...?"

Odgovora nije bilo; ništa nije ukazivalo na to da je Andrews uopće čuo pitanje. Otac Titanica bezizražajno je gledao kroz jedan od velikih prozora od raznobojnog stakla. Sobar se bez riječi udaljio, a Andrews više nitko nikada nije vidio.

Gore, na palubi, nastavljalo se s pripremama sklopivih čamaca A i B. Na lijevoj je strani Lightoller sa svojim ljudima uspio osloboditi čamac B, ali im je taj čamac pao s krova časničkih kabina. Pri tome se prevrnuo.

Na drugoj strani, čamac A uspjeli su pažljivo spustiti na palubu, ali je bilo nemoguće da ga odguraju na rub palube jer je brod bio jako nagnut na lijevu stranu. U blizini je stajao kapetan Smith, promatrajući kako okupljeni ljudi svim snagama nastoje osposobiti dva posljednja čamca za bijeg s tonućeg broda. S megafonom u ruci on ih je podržao riječima: "Tako je dobro; dajte sve od sebe za žene i djecu, a onda se pobrinite za sebe."

Njegove riječi prekinute su sve jačim šumom i grgljanjem vode. Sljedećeg trena na prednjem je dijelu glavne palube nastao kaos. Odjednom se vodena masa preko ograde probila na komandni most i prodrila u prolaze što su vodili dolje na A-palubu. Naglim potonućem mosta nastaje val koji je preplavio prednji dio glavne palube. To je bio trenutak kojeg se kapetan Smith toliko pribojavao - sramotan i nečastan kraj jedne, do tada divne karijere.

Potom, oko 02.15 sati, kada je započeo završni akt pred konačno potonuće njegovog broda, Smith se okreće prema nadolazećem valu i baca se u bujicu. Izjave o njegovim zadnjim trenucima dosta su različite. Prema jednoj teoriji, Smith se nekoliko minuta prije nego što je val zalio palubu, ubio iz pištolja, no to je samo jedna od verzija, kao i njegov navodni poziv dok se utapao: "Ponašajte se britanski!"

To je malo vjerojatno. Koliko se, na kraju krajeva, on sam ponašao britanski? Zar je britanski kao heroj ići u smrt u koju se nije moralo ići? Nije moralo? Sva ta upozorenja o ledenim santama koja su stigla u toku dana; ono posljednje ukazivalo je na to gdje bi trebali računati s ledom. Ta samoubilačka brzina kojom je brod plovio kroz noć. Ta prokleta vjera u nepotopivost... No za kajanje bilo je prekasno.

Nalet vode odnosi s ovog dijela palube sve koji su se tu zatekli - žene, djecu, odrasle i starce. Među njima i prvog časnika Williama Murdocha, koji je prije dva i pol sata pokušao izbjeći katastrofu. On pada s palube u more i nestaje pod vodom. Silina vodene mase također pogađa i mlađeg telegrafista Bridea, no on ostaje priseban. Uhvatio se za čamac B, koji je još uvijek prevrnut ležao na palubi. Vodeni val je s palube odnio čamac, Bridea i još desetak ljudi. Čamac B prevrnut je plutao uz bok broda, a Bride se našao u zračnom prostoru ispod čamca. Nekoliko ljudi uspjelo je uskočiti u čamac A prije nego što je stigla voda.

U trenutku kad je most utonuo pod vodu, vodena snaga odbacila je čamac A do podnožja prednjeg dimnjaka. Lightoller je sve to promatrao s krova časničkih kabina. U želji da se što prije udalji od broda, on se s krova jednostavno spustio u vodu i zaplivao u smjeru promatračnice na prednjem jarbolu, koja se sada nalazila točno u razini mora. U jednom ga je trenutku zahvatio vir i povukao ga pod površinu. Nakon nekoliko trenutaka ponovno je uspio izroniti na površinu i otplivati iz opasne zone do čamca B.

Velik broj ljudi počeo je bježati prema krmi, posljednjem utočištu nepotopivog broda. Shvatili su da će taj dio broda najduže biti pod vodom.

Do danas nije poznato kakav je kraj dočekaio glavni časnik Henry Wilde, koji ustvari nije niti trebao biti na tom brodu. On je bio časnik Olympica, ali ga je White Star Line u zadnjem trenutku premjestio na Titanic. Bilo je predviđeno da Wilde provede samo ovo jedno putovanje na novom brodu, jer se očekivalo da će njegovo bogato iskustvo na prvom putovanju Titanica biti korisno. Wilde se toj promjeni strašno radovao... a sada je morao umrijeti.

Više sreće od Wildea imao je Archibald Gracie. On se nalazio na krovu časničkih kabina u blizini drugog dimnjaka, kada je krov odjednom potonuo, a Gracie se našao u vrtlogu iz kojeg je nekako uspio isploviti te se popeti na prevrnuti čamac B.

U udaljenim čamcima ljudi su s nevjericom slušali zvuke episkopalne himne Autumn (Jesen), koja je s Titanica dopirala do njih.

Oni na brodu nisu se imali vremena obazirati na svirku orkestra; previše se toga oko njih događalo.

Nakon potonuća mosta, brodom prolazi snažan trzaj i krma se počinje primjetno uzdizati. Dramatično povećanje kosine onemogućuje normalno stajanje i mnogi padaju niz palubu. Prvi put te noći brodom odjekuju masovni krici. Nekoliko ljudi kleklo je s krunicom u ruci, glasno izvikujući: "Gospode, Titanic će stvarno potonuti!"

Pračena grmljavinom i prigušenom tutnjavom, krma se sve više uzdiže iz mora. Čuje se i neprekidno praskanje... lupanje ležaljki što klize niz palubu. To je i trenutak kada hrabri orkestar ima svoj posljednji nastup: zvuči himne Autumn utihnuli su; svirači padaju niz palubu u more. Niti jedan od njih neće preživjeti, ali Wallace Hartley i njegov orkestar postali su besmrtni heroji ove katastrofe.

Nesretnici koji se još uvijek nalaze na brodu proživljavaju grozne posljednje minute života. Oni dugo nisu vjerovali da im se u centru tolike perfekcije može nešto dogoditi. No, sada ih zahvaća smrtni strah dok gledaju kako se voda nezaustavljivo penje prema stropu.

Na krmnoj palubi ljudi se grčevito drže za bilo što čvrsto, dok je krma u međuvremenu izronila iz mora i postavila se pod kutem od 50°. Ta nevjerovatna kosina broda u jednom je trenutku prevelika za prednji dimnjak; taj 24 metra visoki čelični toranj uz gromoglasnu tutnjavu istrkao se iz svog ležišta. On uz oblak iskri i čađe pada s desne strane broda u more, nadjačavši okolnu buku. Za nekoliko plivača to znači stravičnu smrt: za one koji su plivali u potrazi za nečim za što bi se uhvatili. Nekoliko tona čelika pokopalo je pod sobom otprilike deset ljudi, među kojima i J. Jacoba Astora.

Za druge, kao npr. Lightollera, Bridea i Graciea, taj srušeni dimnjak dar je sudbine. On pada u vodu u neposrednoj blizini sklopivog čamca B. Pri tome nastaje val koji prevrnuti čamac, sa svim ljudima na njemu, odnosi oko 30 metara od tonućeg broda.

Sada se i svjetla na brodu gase, ponovno se pale, nekoliko puta zatrepere, da bi se zatim zauvijek ugasila. Titanic sada leži u mraku, krma je dostigla kut od skoro 80°. Ljudi u grupama ili pojedinačno padaju s krme, koja je oko 60 metara nad vodom, u more.

Vani u čamcima, oni spašeni ne mogu vjerovati u ono što se pred njima odvija. To što vide, nitko od njih cijeli život neće zaboraviti. Nitko nije izustio ni riječ, nitko više ne vesla. Svi samo gledaju u veliku tamnu masu koja se pred njima uzdiže u noćno nebo. Ispod krme jasno se vide tri divovska brodska propelera. Ima i onih koji taj prizor ne mogu gledati. Puno žena se okreće, druge zaklanjaju lice rukama.

U sklopivom čamcu C, lord Ismay okrenuo je leđa svom brodu - on nema snage gledati kako njegovo životno djelo nestaje u Atlantiku. No, ono što ne želi vidjeti, ne može a da ne čuje. Do čamaca s broda sada dopire strahovita grmljavina. Čuje se neko praskanje i brujanje, lom i tresak koji traju oko 20 sekundi. Vjerojatno unutar broda sve pada u smjeru pramca: tisuće tona čelika, 118 tona teška vratila, divovski cilindri, niskotlačna turbina teška 420 tona - sve to ispada iz svojih ležišta i uništava pri padu sve pred sobom.

I gore na palubama sve pada i ruši se. Katastrofa, koja je do maloprije osvjetljavana, sada u mraku još je strašnija. Ocean je ponovno utonuo u sablasnu tamu. Ljudi u čamcima mogu vidjeti Titanic kao tamni toranj ispred zvjezdanog neba.

Sada započinje novi val silne tutnjave i lomljave. Mješavina praskanja, brujanja, trganja i loma. Uzrok svemu tome: gigant se prelomio između trećeg i četvrtog dimnjaka, ali to u mraku skoro nitko nije zamijetio. Dugo godina, do 1985., nitko nije vjerovao u to. Samo nekoliko pojedinaca, koji su se nalazili u neposrednoj blizini broda, tvrdilo je da se brodski trup prelomio, ali oni su bili usamljeni u svojoj teoriji. Jedan od njih, Elmer Taylor u čamcu br. 5, odmah je shvatio što se događa: "Taj praskajući zvuk i lom," - tvrdio je u kasnijoj istrazi - "što se čuo milju uokolo, po mojem mišljenju može se pripisati kidanju i lomu brodske oplata i trupa ispod rastezne oplata broda."

Nedaleko od broda, u vodi se nalazi Jack Thayer. Iznad njega se uzdizala gigantska krma broda, a brodski propeleri prijeteći su mu visjeli oko 40 metara iznad glave. Umjesto da pliva što dalje od broda, on se jednostavno dao nositi od prsluka koji ga je držao na površini. Scenarij koji se tu pred njim odigravao toliko ga je fascinirao da je zaboravio čak i na nevjerojatnu hladnoću koja mu se poput noževa zabadala u tijelo.

Sada, kada se pramčani dio otrgnuo, krma Titanica malo se izravnala. Stotine ljudi na krmi, ukočenih od straha, mirno stoje, i plaču. Poneki par zagrljen čeka kraj. I ako neki starac u čvrstom zagrljaju drži nepoznato dijete, kako je to prikazano u nekim filmovima, onda bi to čak i mogla biti istina.

Nakon što se krma spustila u horizontalniji položaj, valjda kao posljednji pokušaj dokazivanja nepotopivosti, ona se na mjestu prijeloma počinje puniti vodom. Tako se krma broda počinje ponovno uzdizati sve dok skoro okomito ne počne viriti iz vode. Oko pola minute krma ostaje u tom položaju, okrećući se polako oko svoje osi. Onda je započelo ono u što prestravljeni putnici u čamcima nisu mogli vjerovati, a svjetska javnost danima neće moći prihvatiti:

kraljica oceana, najveći brod na svijetu i najsmjeliji tehnički produkt u povijesti započeo je svoj put u dubinu mora.

Još vidljivi dio Titanica isprva se malo spušta na nekih 70° i polako, pa sve brže, počinje kliziti u dubinu. Uz podmuklu grmljavinu i tri ili četiri eksplozije, vjerojatno kotlova, krma brzo tone da bi ubrzo nestala pod površinom... Titanic je potonuo.

Gotovo da i nema vira, samo se iz dubine mora čuje slaba grmljavina. Na mjestu potonuća na površinu izranjaju kutije, stolice, daske, vrata, drvene obloge i komadi pluta. U zraku, nad mjestom potonuća, lebdi oblak dima ili pare... na mjestu gdje je do maloprije stajao najdivniji brod svoga vremena, pred ljudima u čamcima protezao se sada prazan horizont. U čamcu br. 13 netko jecajući viče: "Nestao je! Gotovo je s njim!"

U čamcu br. 4, koji je u relativnoj blizini mjesta potonuća, netko također panično viče:

"Veslajte što brže ili će nas sve povući dolje."

Na prevrnutom čamcu B ljudi su, iscrpljeni i promrzli, mirno ležali. Većina ih nije bila svjesna da Titanica više nema. Ipak, netko mirnim glasom prisutnima obznanjuje: "Nestao je!"

U čamcu br. 3, jedan od ložača u strahu viče:

"On je potonuo, prijatelji! Veslajte koliko možete il' će nas zahvatiti vir."

Većina preživjelih, međutim, mirno sjedi, nijema i bez ikakvih pokreta. Velika hladnoća, šok i saznanje da su u nezaštićenim i čamcima usred Atlantika, učinili su ih apatičnima.

I treći časnik Bitman u čamcu br. 5 gleda na svoj sat, pa mirno kaže:

"Sada je 02.20 sati."

Sada na mirnom oceanu pluta dvadesetak malih čamaca, razbacanih na milju i pol uokolo. U njima, umjesto mogućih 1178, samo je nešto više od 700 preživjelih. Na mjestu gdje je brod potonuo, stotine se ljudi u ledenoj vodi bori za život, nadajući se dolasku spasilačkih čamaca. Hvataju se za plutajuće predmete ili jedni za druge. Oko njih bezbroj mrtvih tijela. Sada se utopljenici polako počinju oglašavati - do sada je nad grobom velikog broda bilo potpuno tiho. No uskoro stotine njih zove i jeca i očajnički krici odzvanjaju kroz noć. Oni u čamcima sa zaprepaštenjem slušaju tu mješavinu krikova, plača, jecanja i dozivanja. Ti masovni krici stotina umirućih mnogima u čamcima bili su nešto najstrašnije što su ikada u životu čuli. Sada je bilo jasno da se ipak većina njih nije mogla spasiti, ali to nije bilo dovoljno da poluprazne čamce potjera prema nesretnicima. Jer, pojavila se nova dilema: što učiniti?

Doveslati do tih ljudi i riskirati vlastitu sigurnost prepunjavanjem čamaca i mogućim prevrtanjem, ili bježati od njih i ostatak života provesti s nemirnom savješću i saznanjem da se ipak neke od njih moglo pokušati spasiti?

Lawrence Beesley kasnije je napisao o tome sljedeće:

"Titanic nam je ostavio nešto što bismo mi rado zauvijek zaboravili - krike stotina suputnika koji su se u ledenoj vodi uzaludno borili za život."

Mnogi preživjeli, u svojim kasnijim izjavama, tu su temu željeli preskočiti. Veliki broj njih o tome nije želio govoriti ili pak psihički nisu bili u stanju razgovorom ponovno sve proživljavati. Nemali broj preživjelih ta su stravična sjećanja pratila ostatak života.

Ipak, bilo je i onih koji su željeli pomoći. Grofica Rothes, mornar Thomas Jones i još dvije žene iz čamca br. 8 htjeli su se vratiti, ali se većina žena usprotivila. Na to je Jones ljutito rekao: "Moje dame, ako itko od nas bude spašen, onda vas molim da ne zaboravite da sam se ja htio vratiti k utopljenicima. Ja osobno bih radije umro zajedno s njima, nego da ih u njihovoj patnji ostavim same."

I u čamcu br. 6 preživjeli su zahtijevali da pomognu onima u vodi. Samo, Hichens im se ponovno suprotstavio rekavši da bi utopljenici u panici prevrnuli čamac, a da i inače nema smisla vratiti se zbog nekoliko leševa.

Jedino se čamac br. 4 vratio na mjesto potonuća u pomoć utopljenicima. Posada čamca uspjela je izvući petoro članova posade iz mora. Od te petorice, četvoro ih se u roku od pola sata onesvijestilo, a do jutra su dvojica umrla od hladnoće.

U neposrednoj blizini mjesta gdje je Titanic nestao pod površinom, plutao je prevrnuti čamac B. Na njega se popelo oko 30 muškaraca, tako da mjesta više nije bilo. U jednom je trenutku do čamca B doplivao čovjek čiji je identitet ostao tajnovit. Jedan od mornara na čamcu rekao je plivaču: "Potražite nešto za što se možete uhvatiti, prijatelju. Još jedan više na čamcu i svi smo potonuli."

Čvrstim glasom plivač je odgovorio:

"U redu, dečki. Želim vam puno sreće i neka vas Bog čuva."

Nakon toga otplivao je dalje da bi uskoro ostao nepokretno ležati na vodi.

Još godinama kasnije, mnogi su muškarci bili uvjereni da je to bio kapetan Smith. To se, međutim, nikada nije moglo dokazati.

Pozivi u pomoć i jecaji utopljenika pomalo su se počeli stišavati da bi oko 03.00 sati, 40 minuta nakon potonuća Titanica, sasvim prestali.

Petom časniku Loweu, u čamcu br. 14, u međuvremenu je uspjelo skupiti čamce br. 10, br. 12, i čamac D. Toj maloj floti uskoro se pridružio i čamac br. 4. Lowe je svih pet čamaca međusobno povezao i ljude iz pretrpanih čamaca premjestio u one praznije. Nakon toga počeli su potragu za preživjelima u vodi. Oko njih je bilo toliko leševa da je ponekad čak bilo teško i veslati. Na žalost, uspjeli su iz mora izvući samo četvoro ljudi, od kojih je jedan umro u čamcu.

Na prevrnutom čamcu B, jedan od mornara primijetio je prisustvo drugog časnika Lightollera. Odmah je u ime svih rekao: "Mi ćemo svi poslušati naredbe časnika."

Prisustvo jednog od časnika, promrzlim i ukočenim ljudima na čamcu, probudilo je vjeru. I stvarno, Lightoller je odmah poduzeo konkretne mjere.

Prvo je ljude pažljivo razmjestio u čamcu tako da se lakše održi ravnoteža. Nakon toga je, pošto je među putnicima ugledao Harolda Bridea, upitao telegrafista koji im brodovi dolaze u susret. Bride je rekao da je imao kontakt s brodovima Baltic, Olympic, Frankfurt i Carpathia. Puni nade, okupljeni muškarci na prevrnutom čamcu počeli su pogledom pretraživati horizont ne bi li ugledali pozicijska svjetla nekog broda. Nekoliko puta ugledali su svjetlo, ali je početna radost bila uzaludna; ispostavilo se da se radi o svjetlu s nekog od spasilačkih čamaca.

Sjeverni Atlantik, ponedjeljak, 15. travnja 1912., 04.10 sati

Carpathia spašava preživjele

Dok je dvadeset spasilačkih čamaca plutalo mirnim oceanom, Carpathia je velikom brzinom hitala prema poziciji Titanica. Od trenutka kada je Cottam primio poziv za pomoć, kapetan Rostron poduzimao je sve da na vrijeme stigne do tonućeg broda: strojarnici je dao naređenje da se brod potjera najvećom mogućom brzinom... grijanje i toplu vodu isključiti... svaki atom pare treba se upotrijebiti za brodske kotlove. Časnicima je naredio da pripreme brod za akciju spašavanja; liječnicima da pripreme sve za prihvrat preživjelih i ranjenih; kuharima je naređeno da pripreme kavu, čaj, konjak i topla jela; putnici su zamoljeni da oslobode svoje kabine za smještaj dodatnih putnika. Salon i biblioteka pretvoreni su u spavaonice. Na brodu je odjednom sve oživjelo. Putnici su uplašeni hodali palubama tražeći odgovor na sva ta zbivanja; članovi posade trčali su uokolo, u strojarnicama je radilo više ložača nego inače. Sve brže i brže Carpathia je plovila prema sjeveru. Brod je imao maksimalnu brzinu od 14 čvorova; vjerovalo se, bar do tada - sada je plovio s nevjerojatnih 17 čvorova preko mračnog oceana. Nitko ni u snu nije mogao vjerovati da taj brod može dostići takvu brzinu. Brodom su se u međuvremenu proširile glasine daje Titanic zatražio pomoć, ali rijetko je tko vjerovao u to - pa Titanic ne može potonuti... Gore na mostu, kapetan Rostron sa svojim drugim časnikom napeto je gledao pred sebe, ne bi li ugledao negdje led ili, još bolje, Titanic. No, ništa se nije moglo vidjeti; samo mirni ocean, sjajne zvijezde i prazan horizont. Bilo je 02.45 sati kada je Carpathia prošla uz prvu ledenu santu. Uskoro je brod, ne smanjujući brzinu, u opasnom zavojitom kursu izbjegavao sante koje su se pojavljivale u sve većem broju. Svakih 15 minuta s Carpathije je ispaljivana svjetleća raketa, kako bi najavila dolazak. Vrijeme je sporo prolazilo; kapetan Rostron već je počeo gubiti nadu. Oko 03.35 približavali su se poziciji Titanica, a još uvijek nije bilo traga velikom brodu. U 03.50

sati počeli su polako usporavati - skoro da su stigli do cilja. U 04.00 sati Carpathia je zaustavila strojeve - stigli su na posljednju poznatu poziciju Titanica. U čamcima preživjeli su već primijetili dolazak broda. Već oko 03.40, u čamcu br. 13 ljudi su ugledali slabi bljesak na jugoistoku. Čak se slabo mogla čuti eksplozija rakete. Iz čamca br. 2 ugledali su pozicijsko svjetlo na horizontu, pa još jedno. Uskoro se moglo vidjeti neko zeleno svjetlo - nije bilo sumnje da se neki brod približavao. Četvrti časnik Boxhall ispalio je svoju posljednju svjetlosnu raketu kako bi privukao pozornost udaljenog broda. To mu je i uspjelo. Rostron je potjerao Carpathiju prema mjestu s kojeg je ispaljena raketa. U posljednjem je trenutku uspio izbjeći sudar s ledenom santom koja se pojavila s desne strane Carpathie. Uskoro se Carpathia zaustavila kod čamca br. 2 i spuštene su konopci. Tog trenutka jedna histerična žena iz čamca viknula je: "Titanic je potonuo sa svim ljudima na njemu!"

Boxhall joj je ljutito rekao da zaveže. Gore na palubi broda ionako je nitko nije čuo. Potom, u 04.10 sati, Elizabeth Allen je kao prva preživjela podignuta na palubu, gdje ju je dočekaio blagajnik Brown. On ju je upitao što je s Titanicom, a ona mu je kratko odgovorila da je potonuo. Kada su svi preživjeli napustili čamac br. 2, na palubu se popeo i četvrti časnik Boxhall. Gore ga je dočekaio drugi časnik Bisset, koji ga je odveo do kapetana. Iako je Rostron već sve znao, morao je tužnu vijest imati i službeno potvrđenu. Pozvao je Boxhalla k sebi. Kad je četvrti časnik, tresući se od hladnoće i pretrpjelog šoka, stajao pred njim, Rostron ga je upitao: "Je li Titanic potonuo?"

"Da!" - odgovorio je Boxhall - "Potonuo je oko 02.30 sati."

Rostron ga je još pitao je li bilo puno ljudi na brodu kada je potonuo.

"Nekoliko stotina! Možda i tisuću! Možda i više!" - prolomilo se iz Boxhalla, čiji se glas gušio u jecajima. - "Bože moj, oni su svi potonuli s brodom. Oni u ovoj ledenoj vodi nisu mogli preživjeti."

"Zahvaljujem vam." - rekao je Rostron, trudeći se da pred utučenim Boxhallom sakrije suze.

Bilo je već prošlo 04.00 sati, a na istočnom horizontu počeo je polako svitati novi dan. U osvit ranog jutra okupljeni su ljudi s paluba Carpathije uspjeli vidjeti pojedine čamce među ledenim santama, razbacane na oko tri milje uokolo. Jedan po jedan, čamci su stizali do Carpathije. U nekima ljudi su vikali, pjevali i klicali kad su pristali uz bok broda, sretni što su živi; u drugim su čamcima preživjeli mirno sjedili bez ikakvih reakcija, a i putnici su nesebično pomagali preživjelima nudeći im svu pomoć i pozornost. Nije bilo ni gužve niti hysterije među pristiglima - začudo, svi su bili disciplinirani i prisebni. Cijeli se scenario odvijao u nekom miru i tišini. Ponegdje je taj mir bio prekidan plačem i jecajima ili izvikivanjem ponekih naređenja - inače je sve teklo dostojanstveno. Niti jedna suvišna riječ nije izgovorena, sve je bilo zavijeno tišinom. Ta tišina bila je i ono najčudnije na Carpathiji. Objašnjenja za to mogu biti različita. Možda je ljude zahvatio očaj ili su bili tako umorni da nisu bili u stanju razgovarati. Lawrence Beesley kasnije je rekao da razlog tome nije bio niti pretrpljeni šok niti iscrpljenost - ti su ljudi jednostavno osjećali prisustvo nečega što je bilo preveliko da bi se moglo shvatiti. Znali su da su dio nečega značajnog, nesvakidašnjeg i neizmjereno tragičnog. Njihova osjetila otupila su od pretrpljenog straha i od hladnoće, ali su bili svjesni da je prošle noći stvarana povijest. Kapetan Rostron je, promatrajući te ljude, osjetio duboku samilost prema njima, znajući kroz kakav su pakao morali proći. Oko Carpathije još je plutao velik broj čamaca s nekoliko stotina putnika u njima - i s jednim u moru!?

Naime, to što je uspjelo glavnom pekaru Charlesu Joughinu, doista je nevjerovatno. Joughin je samo nekoliko sekundi prije potonuća Titanica skočio s broda u vodu. U blizini nije bilo čamca, pa je u stravično ledenoj vodi (-2°C) proveo više od dva sata, ne mareći pretjerano za hladnoću. Vjerojatno mu je život spasila velika količina alkohola koju je konzumirao dok je brod tonuo. Zatim je doplivao do prekrcanog splava B, no nije se mogao na njega popeti jer nije bilo mjesta. Zato se samo primio za rub prevrnute splavi, ne izlazeći iz vode.

Otpriblike 10 milja sjeverno od Carpathije, dolaskom jutra, počeo se buditi život i na Californianu. Drugi časnik Stone na mostu je razgovarao s glavnim časnikom Frederickom Stevvaratom o čudnom brodu i o ispaljenim raketama. K tome ga je zbunjivalo to što je oko 03.40 sati točno na jugu ugledao raketu koja, bez ikakve sumnje, nije ispaljena s istog broda. Čemu sve te rakete u toku noći? Stewartu ti čudni događaji nisu davali mira, pa je oko 05.30 sati otišao telegrafistu Evansu te mu rekao: "Neki je brod u toku noći ispaljivao rakete. Hoćete li biti tako dobri da provjerite o čemu se radi?"

Evans se obukao, u polutami svoje kabine potražio slušalice i isključio radiostanicu. Nekoliko trenutaka kasnije poskočio je sa stolice uputivši se ravno na most i obavijestivši prisutne da je noćas potonuo neki brod, ali da ne zna koji. Odmah se vratio do svog aparata kako bi saznao detaljnije informacije. Bilo je oko 05.40 sati kada je Evans upao u kabinu kapetana Lorda sa zaprepašćujućom vijesti: "Frankfurt javlja da je Titanic noćas udario u ledenu santu i potonuo."

Kapetan Lord je potom učinio ono što je trebao poduzeti puno, puno prije: uključio je strojeve i krenuo prema zadnjoj poziciji Titanica. Iako je u to vrijeme akcija spašavanja bila u punom jeku.

Na svom putu prema Carpathiji, čamci br. 12 i br. 4 vratili su se do splavi B, kojoj je opasno prijetilo izvrtnje, kako bi preuzeli iscrpljene muškarce. Prije negoli je itko sa splavi uspio prijeći, u čamac br. 4 smjestio se "plivač" Joughin, čime je za njega višesatno kupanje sretno završilo. Kad su se svi uspjeli smjestiti u sigurnije čamce, Lightoller je, po običaju se ponašajući primjerno, zadnji napustio splav B i uskočio u čamac br. 12. Odmah je preuzeo komandu nad čamcima i u 06.30 sati krenuo prema Carpathiji.

U to vrijeme, preklopni splav C s predsjednikom Ismayem stiže do broda. Kada je podignut na palubu, Ismay se iscrpljen naslonio na zid i tako ostao neko vrijeme, drhteći cijelim tijelom. Ubrzo mu je dodijeljena kabina iz koje do dolaska u New York nije izlazio; ništa nije jeo, ni sa kime nije razgovarao i gutao je samo tablete za smirenje. Samo jednom, na molbu kapetana Rostrona, Ismay je

nakratko pristao izaći iz svoje izolacije, i to kada je trebao napisati telegram za New York kako bi prijavio potonuće broda. Na komadić papira kratko je napisao: "S dubokim žaljenjem moram vam javiti da je Titanic potonuo rano jutros nakon sudara s ledenom santom. Veliki ljudski gubici. Sve pojedinosti kasnije. Bruce Ismay.

U međuvremenu, akcija spašavanja preživjelih bližila se kraju. Prošlo je već četiri sata otkako je Carpathija stigla. U 08.20 sati jedino još čamac br. 12 nije bio na sigurnom. Polako, metar po metar, prepunjeni čamac sa 75 ljudi približavao se brodu. Konačno, u 08.30 sati, Lightoller je doveo čamac br. 12 do Carpathije.

Dok su posljednji preživjeli prelazili na Carpathiju, sa sjevera je stigao i Californian u potrazi za preživjelima. Dok je Californian ležao zaustavljen nedaleko od Carpathije, kapetan Rostron razmišljao je kamo da krene sa svojih 705 putnika. Odlučio je krenuti za New York, iako je s Olympica stigao prijedlog da se putnici prebace na taj brod. Rostron je tu ideju glatko odbio; Olympic je bio brod-blizanac Titanica, pa bi i sam pogled na njega za preživjele bio poput sablasne pojave nesretnog broda. Čak je i Ismay, kad je čuo za taj prijedlog, odbrusio: "Ne želim da mi Olympic dođe pred oči."

Rostron je na palube Carpathije podigao još trinaest Titanicovih čamaca, a preostali čamci ostavljeni su na oceanu. Nakon toga dogovorio se s kapetanom Californiana da pretraže mjesto potonuća.

Dok je Carpathia polako kružila nad grobom Titanica, u salonu su se okupili putnici Carpathije i Titanica na zajedničkoj molitvi za poginule. Divovski brod nije ostavio skoro nikakvih tragova - komadi pluta, nekoliko palubnih ležaljki, nekoliko drvenih ostataka namještaja, prsluci za spašavanje, ostavljeni čamci... i jedan leš. Vjerojatno je većina drugih stvari odnesena morskom strujom.

U 08.50 sati Rostron je odlučio prekinuti potragu. Bila je mala vjerojatnost da u moru ima još preživjelih, pa je naredio punom snagom naprijed prema New Yorku.

Kad je Carpathia krenula prema zapadu, Rostron je ispred sebe ugledao široko područje pokriveno ledom. Upravo je to bilo polje na koje je Mesaba upozoravala u nedjeljnu večer, ali ta vijest nikada nije stigla na most Titanica. Uz ledeno polje, Carpathia je zaplovila prema New Yorku.

Ondje su u to vrijeme glasine naveliko kružile gradom. Već u 01.40 sati u predstavništvo White Stara na Broadwayu stigla je štura vijest da je Titanic emitirao poziv CQD te javio da se sudario s ledenom santom. Nakon toga još je javio da pramac broda tone i da su žene i djeca upućeni u čamce - i to je bilo sve. Crne slutnje pojačale su se nešto kasnije, kada je stigla vijest Associated-pressa u kojem su citirani pozivi i pozicija Baltica, Olympica i Virginiana. Strahovanja su povećana i time što je kontakt s Titanicom prekinut u 00.25 sati.

Senzacionalna vijest o nesreći pojavila se i u prvim novinskim izdanjima toga jutra. Međutim, problem je bio što napisati. Većina novina u svojim je javljanjima zastupala uvjerenje o nepotopivosti broda. Tako je npr. Heralds izašao sa sljedećim naslovom: ***TITANIC UDARIO U LEDENU SANTU I ZOVE POMOĆ BRODOVI PLOVE PUNOM BRZINOM PREMA NJEMU***

Jedino je za New York Times prekid veze s brodom mogao značiti samo jedno, pa je u svom jutarnjem izdanju izašao s riskantnom i neprovjerenom viješću da je Titanic potonuo. Iako je ta vijest bila samo nedokazana pretpostavka, pokazala se kao jedan od najsmjelijih žurnalističkih poteza u povijesti novinarstva.

U 08.00 sati u biro White Star Linea nahrupili su novinari kako bi saznali nešto više o toj nevjerojatnoj vijesti. Dočekao ih je potpredsjednik White Stara, Phillip A. S. Franklin, glumeći mirnog čovjeka: "Čak da je Titanic imao sudar s ledenom santom, on se dugo može održati na vodi" - odgovorio je okupljenim novinarima - "...Mi svi imamo neograničeno povjerenje u Titanic i vjerojatno taj brod ne može potonuti."

Tisak je te riječi podržavao i u svojim izvještajima. Tako su novine Evening Sun, pod naslovom:

NAKON SUDARA SVI S TITANICA SPAŠENI

Javljale da su Carpathia i Parisian preuzeli putnike i da Virginian tegli oštećeni Titanic. Bez obzira na optimizam koji je većina novina iskazivala, glasine o njegovoj tragediji širile su se sve više. Nije bilo nikakvih službenih vijesti i pouzdanih izvora.

Ipak je nekoliko telegrafista uspjelo prisluškivati radiosignale s Atlantika - i ono što su čuli bilo je zabrinjavajuće.

Na drugoj strani Atlantika, u Engleskoj, stanje je bilo nepromijenjeno: kratka obavijest da se nešto događa, te prekid bilo kakvih daljnjih informacija. U Southamptonu raspoloženje je bilo posebno napeto. Većina Titanicove posade bila je iz toga grada, pa su se u ponedjeljak ujutro okupile žene, rođaci i prijatelji ispred predstavništva kompanije, diskutirajući o vijesti da je Titanic udario u ledenu santu i da tone. Neki od tih ljudi imali su po nekoliko članova obitelji na brodu i njihova je zabrinutost rasla. Neizvjesnost je zahvatila Southampton i cijelu Britaniju, a pouzdanih informacija o sudbini luksuznog broda nije bilo. Tako je cijeli dan prošao u nagađanjima, pretpostavkama i pokušajima da se stupi u kontakt s nekim od brodova ili čak sa samim Titanicom. Podne 15. travnja vuklo se strahovito sporo u očekivanju novih vijesti. Na Broadwayu br. 9 u New Yorku, ispred predstavništva White Stara, u međuvremenu su se okupili rođaci i prijatelji Astorovih, Strausovih, Widenerovih, Haysovih, Guggenheima i mnogih drugih s namjerom da saznaju nešto o svojim, no nitko im nije mogao javiti ništa novog.

Konačno, u 18.15 sati, vijest je odjeknula poput bombe i raspršila sve nade i iluzije o famoznoj nepotopivosti broda.

Stigla je i službena potvrda: Olympic javlja da je Carpathia ujutro stigla na mjesto nesreće, ali da je pronašla samo čamce i sitne ostatke broda. Dalje se navodi da je Titanic potonuo u rano jutro oko 02.20 sati na poziciji 41°46'N, 50°14'W. Carpathia je preuzela sve čamce s oko 675 putnika i članova posade. Većina spašenih putnika

bili su uglavnom žene i djeca. Brod Californian ostao je pretražiti mjesto nesreće. Carpathia plovi s preživjelima prema New Yorku.

Istina nije odmah dana u javnost, no novinari su osjetili turobno raspoloženje i u 19.00 sati upali u kancelariju potpredsjednika Franklina. Utučenom i vidno pogođenom Franklinu nije bilo izlaza: - "Cijenjena gospodo," - zamuckivao je Franklin - "sa žaljenjem vas moram obavijestiti da je Titanic danas ujutro u 02.20 sati potonuo."

Uskoro je New York, kao i cijela Amerika, bio preplavljen posebnim novinskim izdanjima o katastrofi; prekinute su kazališne predstave, nepregledne mase ljudi, izbezumljene od straha, opsjedale su predstavništva White Star Linea. U međuvremenu, s Olympica je stigao popis preživjelih. Lista s imenima preživjelih, istaknuta na Broadwayu, među okupljenima izaziva masovne emocionalne reakcije - klicanje radosti onih koji su pronašli imena svojih voljenih, prestravljene jecaje onih koji su upravo saznali da svoje voljene nikada više neće vidjeti.

Vijest o gubitku Titanica s više od 1500 ljudi paralizirala je svijet. Ljudi su bili zatečeni tragedijom. Svugdje su zastave bile spuštene na pola jarbola. Odgođene su mnoge planirane predstave i priredbe. U rodnom gradu mnogih članova posade Titanica, u Southamptonu, tuga je bila neizmijerna i grad su potresali jecaji. Samo u jednoj ulici stanovalo je 20 tugujućih obitelji poginulih.

Spoznaja da je preko noći nestao jedan takav brod, i to na prvoj plovidbi i uz toliko žrtava, mnogima je jednostavno bila neshvatljiva. Ono što je ljude posebno tištalo nije bila samo tragedija, nego svi sudbonosni elementi koji su se u tom događaju poklopili. Koliki su se samo ljudi tih dana pitali: "Da je Titanic barem ozbiljno shvatio upozorenja koja su mu stigla tijekom te nedjelje... da je barem plovio nešto sporije, da ledeno polje nije doseglo tako daleko na jug... da je barem more bilo nemirno ili da je bilo mjesečine... da je santa barem otkrivena 10 sekundi ranije, pa čak i deset sekundi kasnije... da je sudar bio nekako drugačiji... da su vodonepropusne pregrade bile samo za jednu palubu više... da je oštećenje bilo bar nešto kraće... da je Californian bar nešto kasnije isključio radiostanicu ili da je

reagirao na rakete... da je Titanic barem imao više čamaca... da je bar došlo do sudara s brodom New York, tamo u Southamptonu - putovanje bi bilo odgođeno..."

Da je samo jedna od tih mogućnosti bila ostvarena, nitko možda ne bi morao umrijeti. No svi su se elementi poklopili i sudbina se u trenu okrenula protiv broda i ljudi koji su plovili na njemu. Splet nesretnih okolnosti sjedinio se u konačnu katastrofu - primjer je to klasične grčke tragedije.

U danima koji su prolazili u očekivanju dolaska Carpathije, javnost je bila zaokupljena pojedinostima o tijeku nesreće. Pri tome su se novine naprosto nadmetale u što dramatičnijem opisivanju scenarija potonuća. Dnevni listovi su naprosto bili pretrpani izmišljotinama. Tome je naveliko pridonijela i sama Carpathia s koje nije niti jedna informacija dana u svijet. Kapetan Rostron naredio je potpunu informativnu blokadu do dolaska u New York. Iz tog su razloga novinari prezentirali svoje istine o nesreći. Tako se u izvještajima Heralda moglo pročitati da je udar u led bio silovit; da su se svjetla širom broda istog trena ugasila; da je brod rastrgan i da se prevrnuo na desni bok... Novine Evening World opisale su kako je u trenutku sudara bila gusta magla i da je udar bio poput snažnog potresa. Bilo je tu još priča o tome kako su se kapetan Smith i prvi časnik Murdoch ubili iz pištolja - sve s ciljem da se svojoj matičnoj kući priskrbi što veći tiraž. Tih su se dana i na taj način počele formirati prve teorije koje su bile začetak stvaranja jedne legende - legende koja će trajati do danas.

New York, četvrtak, 18. travnja 1912.

Carpathia stiže u New York

Tri dana nakon tragedije, u kišoviti sumrak 18. travnja, na Cunardovom pristaništu okupilo se oko 40000 ljudi očekujući Carpathiju. Iako je bilo hladno i padala je kiša, svatko je napeto očekivao dolazak broda s preživjelima. Od ponedjeljka svi su bili nestrpljivi da saznaju pravu istinu o događajima u tragičnoj noći. Čekanju je bio kraj oko 20.00 sati, kada se iz tame i kiše pojavio dugoočekivani putnički brod. Istog je trenutka započelo blještanje bliceva fotografskih aparata s okolnih zgrada i brodova. Polako se Carpathia približavala luci. Masa ljudi na pristaništu Cunarda počela se gurati prema vezu br. 54, ali začudo, Carpathia je prošla kraj svoga pristaništa da bi se nešto kasnije zaustavila na White Starovom - tamo gdje je tri dana ranije trebao biti Titanic. Nitko nije znao što se događa.

Ubrzo se sve razjasnilo: bilo je 20.37 sati kada su s Carpathije spuštene spasilački čamci Titanica. Prizor je bio mučan i mnogima je scena praznih čamaca u svjetlu bliceva po prvi put predočila svu veličinu i razmjere te tragedije. To se trebalo vidjeti da bi se vjerovalo: trinaest malih spasilačkih čamaca bilo je sve što je od najvećeg i najluksuznijeg putničkog broda na svijetu preostalo.

Sljedećeg dana sa čamaca je izbrisan natpis Titanic jer su lovci na suvenire uzimali s njih sve što su stigli.

Nakon iskrcavanja spasilačkih čamaca, Carpathia se polako uputila prema svom pristaništu i tamo se zaustavila. Među okupljenima na kopnu je zavladao muk, policijski reflektori usmjereni su prema brodu na kojem su se uz ograde stiskali preživjeli Titanicovi putnici. Konačno su se oko 21.00 sati otvorila vrata i prvi putnici - oni iz 1. razreda - napuštali su brod. Sada je tišini bio kraj. Ljudi su u potrazi za svojim izvikivali imena, bezbroj ljudi počelo se gurati prema

brodskim izlazima tražeći poznata lica. Scene radosti zasjenjivane su tugom i očajem mnogih obitelji. Što je više ljudi silazilo s Carpathije, gužva je bila sve nepreglednija. Reporteri su također bezobzirno hvatali preživjele u lovu na ekskluzivne izjave. To je tako trajalo oko dva sata. Kasnije se pristanište počelo polako prazniti i većina je preživjelih sa svojim rođacima i prijateljima napustila luku. Oko ponoći pristanište Cunarda bilo je prazno.

Preživjeli putnici bili su zbrinuti, no sada je slijedio još jedan mučan posao. Trebalo se pobrinuti za mrtve.

Još dok je Carpathia plovila prema New Yorku, White Star Line je 17. travnja poslao prvi od nekoliko brodova u područje katastrofe u potragu za leševima. Bio je to brod Mackay-Bennett, koji je naposljetku iz mora izvukao 306 leševa. Kod većine žrtava satovi su stali između 02.00 i 02.20 sati. Zanimljivo je još i to da je vrlo mali broj poginulih imao vode u plućima, što pokazuje da je velika većina umrla uslijed smrzavanja.

Ukupno je u dvotjednoj potrazi pronađeno 328 leševa, od kojih je polovica sahranjena u moru. Među pronađenima bio je i Charles M. Hays, i jedan čađom prekriveni čovjek, do neprepoznatljivosti unakaženog lica, koji je u hlačama imao 5000 dolara i na ruci prsten s ugraviranim inicijalima J. J. A. Bio je to John Jacob Astor. On je bio jedan od onih nesretnika na koje se srušio prednji Titanicov dimnjak.

Za većinu pronađenih žrtava, prva plovidba Titanica završila je na mjesnom groblju u Halifaxu/Newfoundland. Za preživjele, međutim, nije bilo sve gotovo. Iako su iza sebe imali stravične doživljaje, preostalo im je ponovno sučeljavanje s katastrofom.

Jer, američki senat odlučio je sprovesti istragu o katastrofi i to dok su preživjeli putnici još u New Yorku. Jer, bilo je važno da se preživjele ispita dok su sjećanja svježija. Pri tome je očito bilo nevažno psihičko i zdravstveno stanje pojedinih ljudi. Amerika je trebala svoj spektakl i trebalo je iskoristiti priliku da se nešto promijeni u potpuno zastarjelim sigurnosnim mjerama pomorskog prometa.

Odlučeno je da potragu vode William Alden Smith iz Michigena i senator Francis G. Newlands iz Nevade.

New York, 19. travnja - 25. svibnja 1912.

Istraga američkog Senata o katastrofi

Već sljedećeg dana, niti 24 sata nakon što su preživjeli stigli u New York, senator Smith je u 11.30 sati otvorio istragu. Smith je osobno ispitivao svjedoke, kojima je najčešće postavljao manje-više ista pitanja. Posebno se držao pitanja o sigurnosnim mjerama na brodu, o tome je li brod plovio opasnom(!) rutom, je li Titanic plovio prebrzo i kako se ponašala posada za vrijeme tonuća broda.

Na saslušanju se, naravno, pojavio i predsjednik White Star Linea, Bruce Ismay. Odmah se moglo primijetiti da je Ismay bio potpuno zbunjen i nesumnjivo u stanju šoka. Na postavljena pitanja odgovarao je apatično i tiho, glasom koji je nalikovao na šapat. Ismay je morao odgovarati na tehnička pitanja, kao npr.: kojom su snagom radili strojevi, kakav je bio način sudara itd. Njegovi najčešći odgovori započinjali su međutim sa: "pretpostavljam da...!" ili "mislim da..."

Zbog stanja u kojem se Ismay nalazio, senator je ispitivanje brzo završio. Na saslušanje su pozvani mnogi od putnika, čije su izjave pripomogle da mi o toj katastrofi danas znamo toliko detalja. Tako je npr. Archibald Gracie tvrdio kako je Lightoller bio prisiljen kod preklopnog splava D pucati iz pištolja; samo tako je mogao kritičnu situaciju držati pod kontrolom. Arthur Peuchen javno je kritizirao ponašanje Hickensa u čamcu br. 6. Peti časnik Harold Lowe, upitan da li je kod žena pravljena klasna razlika pri ulasku u čamce, odgovorio je: - "Klasna razlika kod žena? Toga nije bilo. Mi smo uzimali sljedeću koja je došla, bila ona prvi razred, drugi, treći razred ili 67. razred."

Ispitivanje trećeg časnika Herberta Pitmana bilo je prekinuto u trenutku kada se, inače emocionalni Pitman, rasplakao. Iako je javnost s velikim zanimanjem pratila tijekom istrage i svjedočenje preživjelih, posebnu je pozornost izazvalo pojavljivanje drugog

časnika. Očekivalo se da je Lightoller, kao najviši po činu preživjeli časnik, najbolje upoznat s detaljima vezanim uz katastrofu. K tome su i simpatije javnosti pripadale Lightolleru, jer se već saznalo za njegovo primjerno vladanje u vrijeme tonuća.

I stvarno, kakav je bio one noći, takav se pokazao i pred senatorom Smithom; smireno i jasno odgovarao je na postavljena pitanja, niti jednog trenutka ne dovodeći u sumnju činjenicu da je do zadnjeg trenutka bio odan svome brodu. Čak je jasno dao na znanje da nije on napustio brod, nego je brod napustio njega, potonuvši pod njim. Upitan za propuste od strane White Stara po pitanju sigurnosti, Lightoller je uporno odbijao bilo kakvu kritiku na račun svojih nadređenih ili kompanije, tvrdeći da su za sve što se dogodilo krivi izuzetno rijetki vremenski uvjeti one kobne noći.

Posebno dugo ispitivanje morao je proći Califomianov kapetan Stanley Lord. On je te kobne noći, oko 23.00 sati, u relativnoj blizini ugledao brod koji je, prema njegovom mišljenju, bio otprilike veličine Californiana, ali nikako nije mogao biti Titanic. To je pak suprotno mišljenju njegovog trećeg časnika Grovesa, koji je jasno rekao da se prema svjetlima nepoznatog broda moglo zaključiti da je riječ o velikom putničkom brodu.

Na temelju ovih izjava, Smith je došao do zaključka da je kontroverzni Californian bio najviše 19 milja udaljen od Titanica i da je pravovremeno mogao krenuti u pomoć. Tako je kapetana Lorda zapala uloga najvećeg negativca; mogao je spasiti stotine i stotine ljudi - a on je nastavio spavati. No, time cijela priča nije završena, jer se misterija oko Californiana protekla do današnjeg dana - i još nije u potpunosti rasvijetljena. Neka nova saznanja, do kojih smo kasnije došli, ostavljaju otvorenu mogućnost da je između Titanica i Californiana stvarno bio "neki treći brod" koji je propustio priliku da uđe u povijest.

Za razliku od Lorda, kapetan Carpathije, Arthur Rostron, posebno je pohvaljen za svoje zasluge u spašavanju preživjelih. Odlučno i uz veliki rizik, Rostron je potjerao Carpathiju u ledeno polje prema Titanicu. Odlikovan je ordenom časti američkog kongresa za svoj

herojski čin. U znak zahvalnosti, preživjeli putnici poklonili su mu spomen-pehar, a njegova bista postavljena je u dvoranu slavnih u New Yorku - čast je to koja do tada nije ukazana nijednom Englezu.

Dvadeset i petog svibnja 1912. istražna komisija izdala je završni izvještaj u kojem senator Smith iznosi sljedeće najvažnije prijedloge: Kao prvo, svi putnički brodovi moraju imati dovoljan broj spasilačkih čamaca za sve putnike; dalje se traži povećan broj radiotelegrafista na svim brodovima i neprekidno, 24-satno dežurstvo.

Iako je javnost s velikim zanimanjem pratila tijek katastrofe, nisu joj ostale skrivene niti druge zanimljivosti vezane uz nesreću.

Tako je npr. 24. travnja iz Southamptona trebao isploviti Olympic prema New Yorku, ali su ložači štrajkali - nisu željeli raditi na brodu koji ima premalo spasilačkih čamaca. 285 članova posade dezertiralo je, i putovanje Olympica moralo je biti odgođeno.

Nisu se mogli, dakako, zaobići niti ljudski i materijalni gubici. Broj žrtava bio je stravičan - 1522 ljudi. Pitanje je kako je toliko ljudi moglo poginuti? Ta brod je tonuo skoro tri sata. I jesu li putnici 3. razreda bili zapostavljeni u odnosu na druge? Statistika je neumoljiva: u prvom razredu putovalo je ukupno 329 osoba. Spasilo se 199 ljudi, od čega 54 muškarca i 145 žena i djece - u postocima 60% ljudi prvog razreda; u drugom razredu nalazilo se 285 osoba a preživjelo je 119, od čega 15 muškaraca i 104 žene - 42% putnika 2. razreda; u trećem razredu bilo je 710 putnika. Spasilo se njih 174, od čega 69 muškaraca i 105 žena i djece - 25% iz 3. razreda.

Članova posade bilo je 899. Spasilo se 214 osoba, od čega 194 muškarca i 20 žena - 245 od ukupnog broja članova posade.

Iz tih je podataka jasno vidljivo da su putnici 3. razreda imali najmanji postotak preživjelih.

Od 1517 putnika i članova posade spasilo se tek 47%. Zastrašujući je broj poginule djece: iz 1. razreda jedino je mala Allison izgubila

život. Sva djeca 2. razreda spašena su, a čak 53 djece 3. razreda poginulo je.

Zanemarivi nisu niti financijski gubici.

Sama gradnja broda stajala je tadašnjih 32 milijuna njemačkih maraka (danas je to oko 350 milijuna DM). Brod je bio osiguran na 14,6 milijuna maraka.

Zajedno s brodom, na dno je otišlo mnogo vrijednih stvari, kao npr. poznati Modri dijamant, koji je pripadao kraljici Mariji Antoaneti, pa knjiga Rubajatja čije su korice obložene desecima dijamantata. Originalna kruna cara Maximiliana, pošiljka dijamantata tvrtke "De Beers", mumija egipatske tebanske svećenice i navodno velika pošiljka zlatnih i srebrnih poluga (nije dokazano). U brodskim sefovima bilo je oko 8,5 milijuna maraka. Osiguranje putnika 1. i 2. razreda stajalo je 490 milijuna maraka. Sve u svemu, ukupna šteta iznosila je 700 milijuna maraka. Toliko o financijama.

Istraga USA-senata je u povodu zbivanja u noći 14./15. travnja postavila mnoga pitanja koja su i dalje ostala nerazjašnjena i koja su zanimala javnost, kao npr. je li kapetan Smith namjerno potjerao brod punom brzinom kroz mrklu noć i među ledene sante? Kako su se ponašali neki pojedinci tijekom kritičnih trenutaka i je li opravdano to što je Bruce Ismay napustio svoj brod? Je li na Titanicu pravljena klasna razlika i jesu li putnici trećeg razreda namjerno spriječeni u pokušaju da se domognu spasilačkih čamaca? Naravno, najvažnije pitanje bilo je: je li posada Californiana usprkos viđenim raketama, jednostavno ignorirala pozive u pomoć?

Odgovore na ta pitanja trebala je donijeti istraga britanskog trgovačkog ministarstva, koja je pokrenuta još za vrijeme američke istrage, 2. svibnja. Na saslušanje pozvano je 96 svjedoka, koji su morali odgovoriti na ukupno 25600 pitanja. Među svjedocima našli su se stručnjaci u telegrafiji, članovi posade, predsjednik Ismay, sir Cosmo i lady Duff Gordon, kapetan Lord i preživjeli časnici predvođeni Lightollerom, koji je sam morao odgovoriti na oko 1600 pitanja. Nakon što su u prvim tjednima istrage ispitani manje važni

pojedinci (većina svjedoka bila je u New Yorku), 20. svibnja je na svjedočenje pozvan drugi časnik Lightoller.

Budući daje bio najviši časnik Titanica koji je preživio, od njega se tražilo da da odgovore na sva pitanja vezana za brzinu, navigaciju, poduzete sigurnosne mjere i postupke u vrijeme tonuća.

Lightollerov nastup bio je isti kao i u New Yorku: odbijao je svaki pokušaj svaljivanja krivnje na kapetana ili kompaniju, štitio je svoje pretpostavljene i izvrsno se snalazio u moru različitih i lukavih pitanja kojima su članovi suda pokušali uhvatiti drugog časnika u kontradiktornim izjavama. Nisu uspjeli. Tako se saslušanje Lightollera pretvorilo u pravu komediju, jer je predsjedavajući istražne komisije lord Marcey sa svojim pomoćnicima bezuspješno pokušavao od Lightollera izvući priznanje da su se časnici Titanica prije sudara sa santom ponašali neodgovorno i da je brod plovio prebrzo. Posebno je na tome inzistirao Thomas Scanlan, predstavnik britanske nacionalne mornaričke udruge.

To što su prisutni u sudnici imali priliku čuti bila je predstava u kojoj je Lightoller pokazao svoju lukavost. To je posebno vidljivo u sljedećem dijalogu između Scanlana i drugog časnika.

Scanlan: "Prema vašem opisu, te je noći bilo posebno teško primijetiti ledene sante. Je li to točno?"

Lightoller je to potvrdio, ali je dodao da se ne sjeća da je koristio izraz "posebno teško".

Scanlan je nastavio pitanjem:

"Iako ste bili sučeljeni s izuzetnim teškoćama, niste poduzeli nikakve dodatne sigurnosne mjere?"

"Jesam li ja to tvrdio?" - protupitanjem je odgovorio Lightoller.

Scanlan: "S obzirom na neobične vremenske prilike i činjenicu da ste se od 22.00 sati približavali zoni leda - nije li bilo nekoliko razloga za

smanjenje brzine?"

Iako je na pitanje trebao odgovoriti sa da ili ne, Lightoller je odgovorio:

"Ja mogu samo ukazivati na svoja iskustva iz proteklih 25 godina, u kojima sam mnogo puta preplovljavao Atlantik i nikad nisam doživio da se brzina smanjivala."

Scanlan: "Ali nije li onda sasvim normalno da se takav rizik izbjegne jednostavnim smanjenjem brzine?"

Lightoller: "Ne, ne obavezno."

Scanlan: "Ali to je ipak jedna mogućnost?"

"Da, jedna mogućnost jest." - priznao je Lightoller, ali odmah zatim dodao:

"Naravno, ako brod sasvim zaustavite, ne možete se ni sa čime sudariti."

Vidno uzrujani Scanlan još nije želio odustati, iako je bilo vidljivo da se Lightollera teško može satjerati u kut.

Scanlan: "Ja vam samo želim objasniti da je neodgovorno, jako neodgovorno, po tako neobičnim vremenskim uvjetima i nakon nekoliko pristiglih upozorenja zadržavati brzinu od 21,5 čvorova!"

Lightoller: "Onda mogu reći samo to da se svaki kapetan i svaki brod na Atlantiku ponaša neodgovorno. "

Scanlan: "Ja vas ne optužujem, ali biste li vi osobno takvo postupanje nazivali neodgovornim?"

Lightoller: "Ne!"

Drugi je časnik ostao tvrdoglavo pri svom stajalištu i ni u jednoj točki nije želio popustiti.

Scanlan: "Biste li vi onda, pod takvim uvjetima, sve to smatrali nepažljivom navigacijom?"

Lightoller: "To je uobičajeni navigacijski postupak i odgovara zahtjevima mornarske samosvijesti."

Uvidjevši da nema smisla dalje pokušavati nemoguće, Scanlan je konačno morao prepustiti drugima daljnje ispitivanje - bez ikakvog rezultata.

Javnost je vjerovala riječima hrabrog časnika i bila uvjereni da se razlozi katastrofe mogu tražiti jedino u neobičnim vremenskim uvjetima, kakve odgovorni časnici još nisu doživjeli.

Također je i predsjednik Ismay morao odgovoriti na nekoliko pitanja; kao i Lightoller, tako je i Ismay uporno tvrdio ono što je već rekao u New Yorku - da je imao status putnika. On je priznao da je bio upoznat s nekim činjenicama, kao što su brzina, uvjeti za plovidbu i sl., no kategorički je tvrdio da nije imao nikakvog utjecaja na odluke kapetana.

Pojava kapetana Lorda izazvala je veći interes od pojave Ismaya. Već od samog početka saslušanja bilo je vidljivo da je istražna komisija neprijateljski raspoložena prema Lordu. Lord Mercey već je imao svoje mišljenje i što god da je kapetan Lord rekao, ništa nije moglo promijeniti Merceyevu mišljenje. K tome su Lordovi odgovori bili toliko nespretni i neuvjerljivi da je istraži bilo lako već ionako nesigurnog Lorda prikazati kao krivca.

Stanley Lord je, usprkos nepovoljnom razvoju događaja, uporno tvrdio da onaj brod koji je viđen s Californiana nije bio Titanic.

I ne samo to. Lord je bio siguran da taj brod čak nije bio putnički.

Bez obzira na sve što je Lord tvrdio, britansko trgovačko ministarstvo je kapetana i časnika Californiana proglasilo krivima. Komisija je došla do sasvim krivog zaključka da je Californian od tonućeg Titanica bio udaljen između 5 i 10 milja i da su rakete, viđene s

Californiana, stvarno bile ispaljene s Titanica. Lord Mercey je na kraju svog izvještaja jasno istaknuo krivicu Californiana. "Kada su s Californiana ugledane prve rakete ispaljene u nebo, moglo se bez ikakvog rizika kroz ledeno polje izmanevrirati na otvoreno more i Titanicu krenuti u pomoć. Da su odgovorni to učinili, moglo se spasiti većinu, ako ne i sve ljude od utapljanja."

Još desetljećima kasnije, Stanley Lord uporno je tvrdio da je one noći s Californiana viđen neki drugi brod, a ne Titanic. No sva uvjerenja nisu mu ništa pomogla. Do svoje smrti, 24. siječnja 1962. Lord je ostao pri svojoj tvrdnji, ne uspjevši je dokazati. No, time kontroverza oko Californiana nije bila gotova, a do neočekivanog i senzacionalnog rješenja misterija doći će tek početkom 90-ih godina.

No, o tome kasnije. Na kraju istrage, 3. srpnja 1912., u završnom dokumentu istaknuto je da se razlozi katastrofe pripisuju nesvakidašnjim vremenskim uvjetima - kapetana Smitha se nigdje izravno ne optužuje, iako mu se zamjera što nije reducirao brzinu broda. Kapetan Smith je učinio samo ono što su drugi kapetani na svim brodovima činili oduvijek: pri mirnom i vedrom vremenu zadržati brzinu i osloniti se na promatrače. Nikad iz takvog postupka nije uslijedila nesreća... Kapetan Smith nije htio postaviti rekord pri preplavljanju Atlantika, niti je htio udovoljiti predsjedniku Ismayu. On je učinio pogrešku, bolnu i tragičnu, ali se ne može reći da je postupio nehajno.

Ne optužuje se niti predsjednika Ismaya - on je, po mišljenju istražne komisije, učinio sve što jedan čovjek u toj poziciji može učiniti. Njegova prisutnost na brodu nije mogla utjecati na odluke kapetana, a njegov status bio je kao i u svih ostalih putnika.

Jedina kritika pogađa kapetana Californiana za nepoduzimanje konkretnih mjera u kritičnom trenutku.

Dalje se u dokumentu traži da se kod brodova postavi više vodootpornih komora, da se poveća broj spasilačkih čamaca za sve putnike, da se postavi više promatrača na brodovima i da se

organizira međunarodna patrola koja će kontrolirati kretanje ledenih santi na pomorskim putevima.

Tim mjerama postavljeni su temelji novim zakonima za sigurnost brodova i putnika u međunarodnom pomorskom prometu.

White Star Line za sigurnost putnika učinio je i više. Nakon katastrofe Olympic je proveo oko šest mjeseci u brodogradilištu Harland & Wolff, gdje je preuređen. Cijeli je brod dobio duplu vanjsku oplatu, vodootporne pregrade podignute su čak do B-palube, a drastično je povećan i broj čamaca. Tako preuređen Olympic, 1913. ponovno je zaplovio između Europe i Amerike i plovio sve do 1935. god. kada je povučen iz putničkog prometa i odveden u rezalište.

Manje sreće imao je treći od tri planirana White Starova transatlantika, Gigantic. Tek što su radovi na novom brodu započeti, Titanic potonuo i gradnja je privremeno obustavljena. Prije nego što je gradnja nastavljena, planovi su nešto izmijenjeni. Tako je novi brod, kao i Olympic prije njega, imao duplu vanjsku oplatu po cijelom trupu, vodootporne pregrade su dosezale do B-palube, na palubama instalirane su veće i jače čamčane sohe, a i broj spasilačkih čamaca povećan je. Čak se i ime broda, od prvo planiranog Gigantic, promijenilo u Britannic.

Nakon što je Britannic 26. veljače 1914. porinut u vodu, najavljeno je da će novi brod zaploviti u proljeće 1915. Do toga međutim nije došlo, jer je u međuvremenu izbio 1. svjetski rat. Umjesto da prevozi putnike preko Atlantika, Britannic je postao ploveća bolnica za prijevoz ranjenih vojnika.

No ni njegova sudbina nije bila nimalo bolja od one njegovog starijeg i slavnijeg prethodnika.

Kada je 21. studenog 1916. Britannic plovio iz Salone kroz Egejsko more, pogodio ga je torpeda ispaljen s jedne njemačke podmornice. U roku od jednog sata Britannic je potonuo. Od 1100 putnika koji su se nalazili na brodu, većina se uspjela spasiti, a 30 je ljudi poginulo.

Time je era White Starovih superluksuznih kolosa bila završena, ali sjećanja na onaj prvi, najnesretniji i najpoznatiji, zauvijek su ostala.

Iako je zauvijek nestao, Titanic je ostao aktualan do dana današnjeg.

Kada su za vrijeme 1. svjetskog rata potopljeni Carpathia i Californian, nije se propustilo istaknuti njihove važne uloge u toj drami. Isto je tako i smrt pojedinih važnih osoba, kao npr. Ismaya 1936., kapetana Rostrona 1940., Lightollera 1952. i kapetana Lorda 1962., korištena za isticanje njihove uloge u katastrofi.

Za vrijeme 2. svjetskog rata u Njemačkoj je snimljen propagandni film Titanic, čiji je izmišljeni glavni heroj bio jedan njemački (naravno) časnik na brodu.

Godine 1953. iz Southamptona isplovio je brod Help s ciljem lokaliziranja olupine, ali bez uspjeha. Još iste godine kompanija Twentieth Century Fox snimila je prvi pravi film o katastrofi, pod naslovom Titanic.

Godine 1955. pojavila se knjiga Waltera Lorda A Night to Remember, koja je doživjela neočekivan uspjeh i postala pravi bestseller. Baziran na Lordovoj knjizi, 1958. produciran je i istoimeni film u čijoj je režiji sudjelovao i Joseph Boxhall, bivši četvrti časnik Titanica.

Godine 1929. u američko-britanskoj koprodukciji snimljen je S.O.S.Titanic, prvi film u boji.

Sve to pokazuje da legendarni brod nikad nije nestao iz sjećanja.

Tek sedam desetljeća nakon njegovog nestanka, svijet će ponovno imati priliku vidjeti slike Titanica.

Potruga za Titanicom

Bilo je točno 00.48 sati, 1. rujna 1985. godine kada su se na monitorima američkog istraživačkog broda Knorr počeli pojavljivati neprepoznatljivi metalni predmeti koji su ležali na morskom dnu. Nitko tada još nije znao je li to to. Ekрани su pokazivali sve više svinutih metalnih dijelova koji su, bez sumnje, bili umjetnog porijekla. A onda, u 01.04 sati, među neidentificiranim predmetima pojavilo se nešto novo, veliko i okruglo... bio je to brodski kotao... jedan od brodskih kotlova Titanica. Do tog su trenutka prošle pune 73 godine i svijet je u tom razdoblju pretrpio dva strašna svjetska rata i bezbroj drugih velikih katastrofa, ljudi su poslani na Mjesec, a letjelice do najudaljenijih planeta Sunčeva sustava, a ipak je vijest o pronalasku olupine senzacionalno odjeknula širom svijeta. Tom otkriću prethodile su godine i godine mukotrpnog traženja i planiranja. Još iste, 1912. godine, počelo se razmišljati o dizanju olupine na površinu, ali je prodor do tako velikih dubina bio nepremostiva prepreka. Ipak, iako se znalo da je Titanic nepovratno izgubljen, već je 1914. u tjedniku Popular Mechanics pisalo da će potomci žrtava jednog dana sigurno imati priliku promatrati fotografije olupine.

Tijekom sljedećih 50 godina pojavilo se nekoliko teorija o tome kako bi se potonulog kolosa moglo dići na površinu, ali sve su bile bliže fantaziji nego realnosti. Tako se npr. pojavio suludi prijedlog da se brod podigne s pomoću ping-pong loptica kojima bi bila ispunjena cijela unutrašnjost broda. Kako bi pak te loptice izdržale pritisak od 400 atmosfera, nije nikada objašnjeno. Drugi entuzijasti predlagali su da se za trup broda prikvače veliki baloni ispunjeni helijem, koji bi brod povukli prema površini. Naravno, sve su te ideje bazirane na pretpostavci da olupina u jednom komadu leži na dnu.

Maštalo se, planiralo i postavljalo teorije o dizanju olupine, a u drugom je planu ostala činjenica da je se prvo treba pronaći. Kasnije će se pokazati da je već sama potraga za olupinom teža nego je itko

mogao pretpostaviti. Vrijeme za konkretnije korake stiglo je početkom 70-ih godina, kada je tehnološki razvoj toliko napredovao da je bilo moguće konstruirati podmornice koje su bile u stanju dostići dubine od 4000 metara, a time i Titanic. Ozbiljniji pokušaj poduzet je još 1977. godine, kada je mladi oceanograf Robert Ballard sa svojom ekspedicijom pokušao lokalizirati olupinu. Ballard je doživio katastrofalan neuspjeh. Ne samo da nije pronašao potonuli brod, nego je zbog tehničkog kvara izgubio sve uređaje, vrijedne oko 600000 dolara, koji su zauvijek nestali u dubini oceana. Iako je doživio apsolutni debakl, Ballard nije odustao od plana da pronađe potonuli brod. Ta će upornost biti nagrađena nekoliko godina kasnije.

Sljedeći pokušaj otkrivanja olupine Titanica započeo je 14. lipnja 1980. Tada je tekstaški milijunaš Jack Grimm financirao ekspediciju koja je krenula u potragu. Grimm se već proćuo po tome što je potrošio basnoslovne svote dolara u traženju čudovišta iz Loch Nessa, Noine arke i snježnog čovjeka na Himalaji, naravno - bezuspješno. Cilj mu je bio ući u povijest kao otkrivač neke legendarne znamenitosti i, povezano s tim, izvući što veći profit. Sada su mu šanse bile veće jer, za razliku od arke, čudovišta Jetija, Titanic je realan objekt. Zato je Grimm odlučio pošto-poto pronaći brod, dići sve predmete do kojih može doći i sve to dobro unovčiti.

Ekspedicija je krenula prema zadnjoj poziciji Titanica uvjerena da je pitanje dana kada će brod biti pronađen. No, prevarili su se; slaba organizacija i nedovoljno proučavanje povijesne pozadine tu avanturu pretvorile su u neuspjeh. Taktika koju je Grimm primijenio bila je prejednostavna: Titanic je potonuo istočno od ledenog polja i južno od Californiana. Znači, pretražiti treba okolicu zadane SOS-pozicije. To je učinjeno, ali uzaludno. Pretraženo je polje istočno od zadanih SOS-koordinata. Opet ni traga brodu. Sonar je doduše registrirao 14 mogućih ciljeva, no većina se pokazala nemetalnima. Nakon što je bilo pretraženo područje od oko 500 km, Grimm je svoju potragu zbog lošeg vremena i čestih kvarova morao obustaviti. Na novi pokušaj nije se moralo dugo čekati. Samo godinu dana kasnije, 28. lipnja 1981., Grimm organizira drugu ekspediciju. Sada je siguran u uspjeh, jer je više vremena posvetio proučavanju

povijesnih faktora. Tako je došao do jednog ispravnog zaključka: četvrti časnik Boxhall zasigurno je napravio grešku pri izračunavanju pozicije. On vjerojatno nije obratio pažnju na pomicanje lokalnog vremena pri kretanju prema zapadu. Potom se moglo pretpostaviti - iz pozicije ledenog polja koju su zadali Californian i Mount Temple - da Titanic leži osam, pa čak i koju milju istočnije od njegove zadane pozicije. Iz podataka Carpathije izračunali su da spasilački čamci nisu mogli otplutati sjevernije od 40°45'N. Po Grimmovom mišljenju, Titanic je u santu udario negdje oko pozicije 50°00'W, te je, nošen morskom strujom, mogao otplutati najdalje 4 milje prije nego je potonuo. Nakon analize svih podataka, njegovi su stručnjaci došli do rezultata da brod sigurno ne leži zapadnije od 50°20'W - SOS-pozicija bila je na 50°14'W - i ne istočnije od 49°55'W. Vjerovali su da se olupina ne nalazi sjevernije od 41°55'N i južnije od 41°35'N.

Počeli su s pretraživanjem morskog dna - i pretražujući ga puna tri tjedna ipak ga nisu pronašli. Grimm se ponovno razočaran morao vratiti kući.

Nekoliko godina kasnije pokazat će se da je Grimm bio nevjerojatno blizu cilja i pravo je čudo da ga nije otkrio. Njegov je sonar prošao na samo milju i pol (na Atlantiku to je zanemariva udaljenost) od olupine, ali je zbog svog ograničenog dometa nije registrirao.

No Grimm se ni s tim neuspjehom ne želi pomiriti: on je pred kraj ekspedicije otkrio nešto na morskome dnu za što je euforično tvrdio da je jedan od kolosalnih brodskih propelera. Slike koje su pokazivale navodni propeler nisu bile dovoljno jasne, tako da se ništa konkretnije nije moglo saznati. Ipak, Grimm je inzistirao na tvrdnji da je riječ o brodskom propeleru i objavio svijetu da je pronašao Titanic. Početna euforija ubrzo je splasnula jer je bilo očito da je istina drukčija: potonuli brod još je uvijek ostao neotkriven.

U srpnju 1983. Jack Grimm po treći put kreće u lov na Titanic. Odmah odlazi na mjesto na kojem je pronašao navodni propeler. Kada su to područje prelazili, sonar nije pokazivao apsolutno ništa. Grimm je ipak bio siguran da olupina mora biti tu negdje, pa je velik dio vremena potrošio na traženje svog propelera, umjesto da je

proširio radijus traženja. Uskoro su loše vrijeme, snažan vjetar i valovi do 9 metara visine onemogućili daljnju potragu. Bio je to zadnji Grimmov pokušaj. Titanic je i nakon 70 godina ostao skriven od ljudskih pogleda.

Sjeverni Atlantik, 1. rujna 1985., 00.48 sati

Otkriće Titanica

Grimm sa svoje tri ekspedicije nije doduše otkrio olupinu slavnog broda, ali je uveliko pomogao kasnijem otkriću: sada se barem znalo gdje Titanic leži. To saznanje posebno je radovalo pomorskog istraživača dr. Roberta Ballarda s Oceanografskog instituta Woods Hole iz Massachusettsa. Ballard je još od 1973. god. sanjao o tome da pronađe Titanic, ali zbog nedostatka novaca i sponzora to mu nije bilo omogućeno. Jednom prilikom uspio je sastaviti već prije spomenutu ekspediciju i 1977. krenuti u potragu, ali je sve završilo neuspješno.

Tijekom sljedećih godina Ballard je postao priznati stručnjak u oblasti oceanografije i k tome je razvio novi sistem za podvodno istraživanje nazvan Argo. Argo je ustvari željezni kavez na daljinsko upravljanje, kabelom vezan za matični brod, koji se vuče 20 do 30 metara iznad morskog dna. Na njega su instalirane kamere i jaki reflektori koji slike osvjetljenog područja na morskom dnu izravnim putem emitiraju u kontrolni centar na matičnom brodu. Na taj način, nakon već spomenutog sonara, omogućeno je vizualno promatranje. Potom je Ballard konstruirao malog podvodnog robota nazvanog Jason, opremljenog reflektorima i kamerom, vezanog kabelom za matičnu podmornicu Alvin. Jason je koncipiran tako da ga se može poslati na mjesta koja su za Alvina premala ili preopasna, kao npr. unutrašnjost nekog potonulog broda. Iako je Ballard tijekom godina stvorio ime u istraživačkim krugovima, i još k tome, razvio sustav podvodnog istraživanja koji je bio revolucionaran u oceanografiji, on nikako nije mogao pridobiti sponzore za financiranje vlastite ekspedicije. Neuspjeh iz 1977. još ga je uvijek pratio poput sjene i nitko nije bio spreman svoj novac doslovno baciti u more. Ballard je tako od 1980. do 1983. bespomoćno morao promatrati kako Grimm poduzima jednu potragu za drugom. Grimmovi neuspjesi pokazali su Ballardu

da ipak neće biti tako lako pronaći brod, ali su mu i ulili vjeru u ostvarenje svoga sna. Nije morao dugo čekati jer je ubrzo došlo do neočekivanog obrata: početkom 1984. god. američka mornarica spremna je financirati trotjedno isprobavanje novih aparata za podvodno istraživanje tijekom 1985. Ballard je prepoznao svoju šansu. Odmah je stupio u kontakt s odgovornim ljudima. I stvarno, mornarica je pristala financirati Ballardovu ekspediciju. Pri tome je američka mornarica mislila, naravno, isključivo na vojnu korist - dok je Ballard mislio isključivo i samo na Titanic.

Ballardu je bilo jasno da će mu za pretraživanje područja od 100 kvadratnih milja tri tjedna biti vrlo kratak rok; Grimm je imao puno više vremena na raspolaganju, pa nije pronašao ništa. Iz tog je razloga odlučio stupiti u vezu s francuskim državnim institutom za oceanografiju (IFREMER). Vjerovao je da će Francuzi biti zainteresirani za sve što je povezano s visokom tehnologijom. Uz to, već je ranije surađivao s njima, pa je znao da su oduvijek cijenili razne podvodne avanture. K tome, Francuzi su imali najmoderniji tip sonara, tzv. SAR (Sonar Acoustique Remorque), akustični sonar s dvostranim emitiranjem zvučnih valova. Ballard je bio uvjeren da bi s udruženim snagama, znači s više tehnologije i više vremena, mogao pronaći brod.

Kao što je i očekivao, IFREMER je bez dužeg razmišljanja pristao, tako da je Ballard sa svojim francuskim kolegom i ranijim suradnikom Jean-Luis Michelom ubrzo detaljnije razradio pojedinosti oko ekspedicije. Dogovoreno je da se ekspedicija sastoji od dvije faze: francuskog dijela i američkog dijela. Kad bi Francuzima istekao njihov rok za potragu u kojem Titanic još ne bi bio otkriven, Ballard bi imao na raspolaganju još svoja tri tjedna. Na taj je način vrijeme za potragu naglo produženo. Tako je i bilo.

Francuski dio potrage započeo je 24. lipnja 1985., kada je brod Le Suroit napustio Brest s kursom prema području na kojem je potonuo Titanic. U pet tjedana pročešljano je približno 100 kvadratnih kilometara atlantskog dna, ali Titanicu nije bilo ni najmanjeg traga. Tako je prva faza ekspedicije završila 6. kolovoza bez rezultata.

Sada je Ballardu i njegovom kolegi Jean-Louis Michelu preostalo još samo tri tjedna; iz dotadašnjih potraga bilo je jasno da će biti teško i da je vrijeme vrlo kratko.

U sumrak, 24. kolovoza 1985., dr. Robert Ballard sa svojom ekspedicijom na istraživačkom brodu Knorr stigao je u područje katastrofe. Na raspolaganju je imao tehniku i dubinsku ronilicu Argo, opremljenu kamerama i stroboskopskim osvjetljenjem.

Za razliku od francuske ekspedicije (a i Grimma ranije), koji su tražili olupinu preko sonara, Ballard se odlučio i na vizualnu potragu. Način potrage bio je sljedeći: sonarom će se doduše tragati za velikim predmetima na dnu, čiji bi ih odjek mogao otkriti (princip rada sličan radaru), ali će se veći dio pažnje usmjeriti na ronilicu Argo, koja će emitirati optičku sliku morskog dna na TV-ekrane na Knorru. Razrađena je i posebna strategija traženja.

Iz ranijih iskustava u potrazi za potonulim brodovima, Ballard je znao da se većina brodova pri tonuću lomi i raspada. U plitkim vodama olupine su najčešće izravno pod mjestima potonuća. No na većim dubinama put do dna je duži, pa morska struja nosi pojedine dijelove. Što je dio teži, on okomitije pada prema dnu, dok one lakše dijelove struja raznosi. Iz toga proizlazi da se na dnu stvara široko područje na kojem leže ostaci broda i inventara. Zato se Ballard odlučio za varijantu koju do tada niti jedna ekspedicija nije koristila i koja će se kasnije pokazati punim pogotkom: on nije tražio sam brod, nego veliko polje s razbacanim ostacima. Iz tog je razloga optička potraga sa sustavom Argo imala više izgleda na uspjeh nego sonar koji nije mogao registrirati male predmete.

Takoder, Ballard i Michel bili su uvjereni da su do sada tražili zapadnije nego što se Titanic uopće mogao nalaziti. Razmišljali su i o mogućnosti da je Titanic možda plovio sporije nego je vodstvo broda mislilo; možda je morska struja one noći bila jača nego se pretpostavljalo. Ako bi te pretpostavke bile ispravne, onda je brod udario santu nekoliko milja istočnije od zadane pozicije sudara, pa tako i njegovi ostaci moraju ležati daleko istočnije od dosadašnjeg pretpostavljenog mjesta potonuća.

Da bi odlučio gdje će početi s potragom, Ballard se koristio brodskim dnevnikom Californiana. Taj je brod navečer 14. travnja 1912. oko 22.20 sati stigao pred ledeno polje. Do sljedećeg jutra u 06.00 sati, morska je struja nosila brod 5 nautičkih milja. Po tome, struja se kretala brzinom od 0,7 čvorova u smjeru jug-jugoistok. Kao i Californian, tako mora da su u istome smjeru otplutali i spasilački čamci. Znači, Titanic bi trebao ležati sjeverno od mjesta pronalaska čamaca. Kretanje morske struje u kobnoj noći još je po nečemu bilo važno: ako su čamci nošeni strujom u smjeru juga, onda je to isto moralo važiti i za dijelove pod vodom. Iz toga također proizlazi da Titanic i njegovi ostaci moraju ležati sjeverno od pozicije gdje su pronađeni čamci. To je bilo sigurno. Sve te činjenice navele su Ballarda da svoju potragu započne nešto južnije od mjesta gdje je Carpathia preuzela prvi spasilački čamac.

Sljedeći su dani bili ispunjeni napetim iščekivanjem i traganjem, no ništa se nije dogodilo. Ništa nije ukazivalo na to da bi u blizini mogli ležati tužni ostaci najslavnijeg i najnesretnijeg broda našeg stoljeća.

Dan za danom samo kilometri monotonog atlantskog dna. Dani uzaludne potrage protezali su se bez ikakvog rezultata. Posada se neumorno smjenjivala pred monitorima koji su pokazivali blago valovito i muljevito dno i ništa više od toga. Malo-pomalo, kako je vrijeme odmicalo, počele su se javljati i prve sumnje. Ballard i njegov francuski kolega pitali su se nisu li u nečemu pogriješili. Počeli su očajavati; negdje u blizini leži brod njihovih snova, a oni ga ne mogu naći. Koliko su samo vremena, novca i truda uložili u to da ga otkriju! Jesu li negdje prošli uz brod a da ga nisu primijetili? Traže li na pravom mjestu? Je li im promakao neki važan povijesni podatak ili detalj? Nije li možda snažan morski potres koji je 1929. pogodio to područje i pri tome pokrenuo velike mase mulja, pod sobom pokopao Titanic te ga tako zauvijek otrgnuo ljudskim pogledima? Hoće li ova ekspedicija biti najmlađa žrtva davne katastrofe?

U turobnom raspoloženju dočekana je i večer 31. kolovoza. Ni taj se dan ni u čemu nije razlikovao od prethodnih. Ballard se u međuvremenu pomirio sa sve bližim neuspjehom, jer je na

raspolaganju imao još samo pet dana. Uz to se sada i vrijeme počelo pogoršavati. Pred ponoć, u komandnom centru Knorr dežurstvo su preuzeli Stu Harris, glavni inženjer Arga, Bili Lange, jedan od tri kamermana na ekspediciji i Jean-Louis Michel, koji je imao komandu. Ballard je zajedno s ostalima napustio kontrolnu prostoriju. Tišina se spustila na Knorr, dok se samo u komandnom centru čula lagana glazba i piskutav odjek sonara.

Dok je na kontrolnim monitorima prolazio dosadni i jednolični pejzaž morskog dna, koji je Argo snimao skoro 4000 metara ispod Knorra, započeo je i novi dan, 1. rujna 1985. Većina članova ekspedicije mirno je spavala u svojim kabinama, kad se u kontrolnom centru bez ikakvih kontrolnih naznaka spremao dramatičan preokret.

U 00.48 sati Bili Lange okrenuo se k Harrisu i upitao:

"I, čime da se danas održimo budnima?"

Harris nije odgovorio. Nagnut prema naprijed i očiju uprtih u ARGO-monitor, samo je rekao:

"Tu je nešto".

Nešto se novo pojavilo na ekranu. Harris uzbuđeno zumira kamere Arga iz položaja "naprijed" na "natrag". Trenutak kasnije kliče: "Evo nečega!"

Sada i Lange uzvikuje.

"To je neka olupina!"

Nije bilo sumnje. Na ekranu su se pojavljivali čovjekovom rukom načinjeni predmeti. Istovremeno im je javljeno da je sonar registrirao nešto tvrdo.

Poslije Harrisovog uzvika "bingo" cijela je prostorija odzvanjala od vike i galame. U sljedećim minutama na monitorima se pojavljivalo sve više različitih ostataka, preko kojih su prelazile kamere Arga.

Bilo je 01.04 sati kada se među neidentificiranim predmetima pojavilo nešto novo, okruglo...

"Je li to kotao?" - upitao je netko od prisutnih.

Bili Lange bio je uvjeren u to, ali je Jean-Louis Michel ipak još uspoređivao sliku s monitora s fotografijom kotla iz 1912. Nekoliko je puta pogledavao na monitor pa na sliku, kao da ne vjeruje u ono što vidi, da bi onda rekao: "Da, to je brodski kotao."

Sada je i Ballard dotrčao, nakon što mu je javljeno da bi hitno trebao doći u kontrolni centar. Odmah mu je pogled pao na monitore na kojima je jasno prepoznao obrise velikog broskog kotla... Titanicovog kotla.

Nekoliko sekundi Ballard je mirno promatrao monitor bez ikakve reakcije. Ništa nije rekao. Ostao je bez riječi. Tek kada se malo pribrao, tiho i u nevjerici ponavljao je: "Damned... damned!"

Traganju je došao kraj: četiri kilometra pod njima ležao je legendarni Titanic. Dok su se putem mnogobrojnih monitora nizale sve jasnije i napetije scene - veliki dijelovi savijene brodske oplata, okrugla okna, iskrivljeni dio palubne ograde - prisutnima je u svijest prodrila sva veličina te ljudske tragedije. Početna radost ubrzo je splasnula. Jer, pod njima nisu ležali samo ostaci jednog velikog broda - to je mjesto velika grobnica koju nakon 73 godine prvi put netko posjećuje.

U 02.20 sati, točno u minutu kad je Titanic potonuo, Ballard je zajedno s ostalima izišao na palubu Knorra. Podigao je zastavu brodogradilišta H&W iz Belfasta i održao kratku molitvu s minutom šutnje u čast svih onih koji su na ovom mjestu umrli.

Ujutro se krenulo na posao. Trebalo je maksimalno iskoristiti preostale dane, tako da se nije gubilo ni minute. Ballard je htio snimiti što više slika olupine kako bi svijetu pokazao u kakvom se stanju Titanic nalazi nakon pune 73 godine.

Nakon što je u prvih 24 sata istraženo polje na kojem leže ostaci, 2. rujna u podne Ballard je odlučio konačno pogledati samu olupinu.

Kada je Argo doveden 10 metara iznad palube broda, uključene su kamere. Na monitorima se ukazao mutan obris trupa. Odmah je bilo uočljivo da brod stoji uspravno. Argo se nalazio iznad glavne palube s lijeve strane. U sredini broda ukazala se velika okrugla rupa - mjesto gdje je stajao prvi dimnjak. Kada se Argo uputio u smjeru pramca, prelazio je preko komandnog mosta, tj. mjesta gdje se nekoć nalazio, a na kojem je sada samo gola paluba. S desne strane nepostojećeg mosta jasno se mogla prepoznati čamčana dizalica koja je jednom držala čamac br. 1. Još uvijek je stajala uspravno. Ubrzo zatim ronilica je preko ruba palube zašla u mrak. Bio je to prvi pogled na Titanic i prvi dojam bio je da je olupina relativno dobro očuvana. No na prvo razočaranje nije se trebalo dugo čekati. Kada se Argo kretao od pramčanog prema stražnjem dijelu broda kako bi snimio drugi dimnjak (za koji se vjerovalo da još stoji), paluba se naglo iskrivljavala prema dolje i završavala u mnoštvu izobličenih čeličnih ploča, deformiranih prozora i stisnutih paluba... Cijeli krmeni dio broda nedostajao je. Iznenadjenje i šok bili su veliki, jer se sada potvrdilo ono što su neki od preživjelih tvrdili nakon katastrofe - da se brod prelomio. U preostala četiri dana Argo je još nekoliko puta prelazio preko pramčanog dijela olupine i snimao svaki detalj.

Po povratku s ekspedicije Ballard je na sazvanoj konferenciji ukratko upoznao javnost s rezultatima potrage: "Titanic leži na dubini od 3800 metara, na blagom brežuljkastom području. Njegov pramac okrenut je prema sjeveru i brod stoji uspravno na dnu. U tim dubinama nema svjetla i gotovo nikakvog života. To je tiho i mirno mjesto na kojem su ostaci te najveće od svih pomorskih katastrofa našli svoj mir. Neka tako zauvijek oстане i neka Bog blagoslovi duše poginulih."

Ekspedicija 1985. bila je posve uspješna. Ballard je pronašao legendarni putnički brod i načinio prve snimke olupine. Stečena su i prva saznanja o stanju olupine: brodski trup prelomljen je na dva dijela; pramčani dio broda leži oko 10 milja jugoistočno od službene

SOS-pozicije i okrenut je prema sjeveru; trup je prelomljen između trećeg i četvrtog dimnjaka - nijedan od dimnjaka više ne stoji; komandni most također je nestao, dok neke od palubnih građevina, kao npr. časničke kabine i gimnastička dvorana, još uvijek stoje; prednji jarbol leži srušen na mjestu gdje je ranije bio komandni most; pramčane tovarne dizalice još su na svojim mjestima, kao i neke od čamčanih soha; Na mjestima gdje su bili prvi i drugi dimnjak, sada zjape sedam metara široki otvori; isto je tako velik otvor na mjestu gdje se nalazila staklena kupola nad velikim stubištem 1. razreda.

Oko olupine nalazi se veliko polje razbacanih dijelova trupa, broskog inventara i raznih drugih predmeta koji su poispadali pri lomu broskog trupa.

Krma broda nije pronađena; nekoliko mjeseci kasnije snimke će pokazati da se još jedan veliki dio olupine nalazi oko 600 metara južno od pramca. U kakvom se stanju krma nalazi, nije bilo poznato.

Iako se dosta toga saznalo, još je uvijek mnogo pitanja bilo bez odgovora. Vrijeme koje je Ballard imao na raspolaganju za istraživanje olupine bilo je prekratko. On je želio istražiti brod do najsitnijih detalja. Zato se odlučio za novu ekspediciju u ljeto 1986. Želio je osobno, u podmornici Alvin, posjetiti Titanic, spustiti se na njegove palube i zaviriti u njegovu unutrašnjost.

od 9. do 24. srpnja 1986.

Istraživanje olupine Titanica

Devetog srpnja 1986. iz Woods Holea isplovio je istraživački brod Atlantis II prema 900 milja udaljenoj grobnici Titanica. Godinu dana nakon što ga je otkrio, dr. Robert Ballard ponovno se vraća Titanicu, odlučan da istraži brod i razriješi misteriju koja ga već desetljećima okružuje.

Bez ikakvih problema Atlantis II je nakon tri dana plovidbe, u ranu večer 12. svibnja, stigao u područje katastrofe. Nedugo zatim doveden je na poziciju koja je bila memorirana u brodskom kompjuteru; nalazili su se točno nad pramčanim dijelom olupine.

Ballard je imao dvanaest dana vremena da pregleda olupinu; uvjeti za to bili su idealni: vrijeme je bilo sunčano, more mirno, novi brod Atlantis II do vrha napunjen raznoraznim najmodernijim uređajima, a atmosfera među članovima ekspedicije odlična. Ballardov optimizam bio je i opravdan; sada je na raspolaganju imao svoju "staru prijateljicu", podmornicu Alvin, kojom se misli spustiti na Titanicove palube, i prototip daljinski upravljane minirobota Jason Juniora, kraće nazvanog JJ. Ballardov plan bio je da s podmornicom Alvin istražuje vanjske dijelove olupine koje su dostupne plovilu te veličine, dok bi malog JJ-a slao u unutrašnjost Titanica ili na mjesta koja su za Alvina premala ili preopasna.

Već sljedećeg dana u 08.15 sati sve je bilo spremno za prvi silazak k olupini. Ballard, pilot Alvina Ralph Hollis i kopilot Dudley Foster smjestili su se u skučenu unutrašnjost podmornice, koja je, k tome, bila natrpana raznim instrumentima i videokasetama. Nakon što su još jednom provjereni svi sustavi podmornice, Alvin je u 08.35 sati spušten na površinu mora da bi ubrzo zatim nestao u dubini. Podmornica je u slobodnom padu tonula oko 30 metara u minuti, tako da joj je trebalo oko dva i pol sata do dna oceana.

No već u prvim minutama bilo je nagoviješteno da će 13. svibnja biti nesretan dan - pojavio se prvi kvar: oko 450 metara ispod površine otkazao je Alvinov sonar. Hladna voda i sve veći pritisak onemogućili su njegovu upotrebu. Bez njega posada je bila praktički slijepa, jer je mogla vidjeti samo nekoliko metara ispod sebe. Sada su Ballard i društvo bili potpuno ovisni o navigatorima na Atlantisu II. Lanac kvarova nastavio se na dubini od 1800 metara; morska voda prodrla je u akumulator koji opskrbljuje sve vitalne dijelove podmornice. Sad je bilo jasno da će njihov boravak na dnu biti vrlo kratak. Uskoro je došlo do kratkog spoja i Alvin se morao napajati na rezervnom akumulatoru. Nešto kasnije, s Atlantisa II javili su da imaju neke poteškoće sa sonarom tako da ih trenutno ne mogu sasvim točno usmjeriti prema olupini.

Preostalo vrijeme proteklo je bez daljnjih komplikacija.

Nakon više od dva sata spornog pada, Alvin se spustio na dno Atlantika. Stigli su, ne znajući kamo. Gledali su kroz prozore, no ništa nisu vidjeli. Nikakav brod, nikakve ostatke, samo blago brežuljkasto muljevito dno. Tako blizu, a tako daleko, negdje u neposrednoj blizini ležao je Titanic. Možda samo nekoliko metara od njih. Na kopnu je to zanemarivo, ali na dubini od skoro 4000 metara, bez sonara, nekoliko metara ne razlikuje se od nekoliko stotina kilometara.

Sada se u Alvinu oglasio i alarmni signal, koji je ukazivao na to da akumulator slabi. Vrijeme je isticalo, a napetost u podmornici sve je više rasla. Pilot je želio odustati i krenuti prema površini, ali Ballard je odlučio riskirati: činilo mu se da ih je struja za vrijeme spuštanja nosila prema sjeveru, pa je naredio da se Alvin potjera prema jugu. Nekoliko sekundi kasnije javio se navigator s broda: "Alvin, ovdje Atlantis II. Instrumenti ponovno funkcioniraju. Titanic je oko 50 metara zapadno od vaše sadašnje pozicije."

Tako su saznali da su promašili Titanic za samo nekoliko metara.

Ralph Hollis okrenuo je Alvin prema zapadu, i odjednom je dno počelo izgledati drukčije. Iako nije bilo nikakvih vidljivih ostataka, dno

se naglo uzdizalo uvis kao da je to brdo mulja tek nedavno ovdje nasuto. Ballard je, glasom promuklim od napetosti, progovorio: "Ralph, malo više udesno. Mislim da vidim neki crni zid odmah iznad ovog brežuljka."

Alvin se još malo okrenuo da bi se zaustavio pred prizorom koji je svima u podmornici zaustavio dah: neposredno pred njima, u svjetlu reflektora, uzdizala se beskrajna crna čelična ploča - bio je to masivni trup Titanica.

Nekoliko sekundi Ballard je imao priliku promatrati crni čelični zid broda, a onda je pilot odbacio utege s Alvina i podmornica se počela dizati. Ballard je doduše vidio olupinu, ali u tako kratkom roku nije čak uspio odgonetnuti u kojem se dijelu pramca nalazio. Morao se strpiti do sljedećeg dana: tehničarima je predstojala radna noć kako bi odstranili sve kvarove do jutra.

Sljedeće jutro osvanulo je oblačno i tmurno, ali je more bilo mirno, tako da se sve moglo odvijati po planu. Svi sustavi u Alvinu funkcionirali su besprijekorno, a i Jason Junior, koji će danas prvi put krenuti u akciju, položio je sve testove. Alvinova posada za ovo spuštanje malo je promijenjena: uz Ballarda i pilota Hollisa, bio je i Martin Bowen, čovjek zadužen za daljinsko upravljanje JJ-a.

Kada je Alvin započeo svoj put u dubinu, pojavio se i prvi problem: voda je prodrla u motore JJ-a. Razočarani i bijesni, Ballard i Bowen odlučili su nastaviti prema dnu, jer bi im vraćanje na brod i vrijeme popravka malog robota oduzelo previše vremena.

Na sreću, daljnjih komplikacija nije bilo, dok je Alvin polako tonuo kroz mrklu tminu prema dnu. Sada više nije bilo teško pronaći olupinu. Stigavši na dno, Alvin je, voden sonarom s Atlantisa, polako klizao preko pješčanog dna. Odjednom se iz mraka pojavila statva; veliki brod se kao toranj uzdizao pred Alvinom. Podmornica se polako približavala sve dok se jasno mogao prepoznati pramac i dva brodska sidra koja su još uvijek bila na svojim mjestima; lijevo sidro oko 1.80 metara iznad dna, a desno dodirujući dno. Pramac broda je

s više od 18 metara zabijen u mulj. Ako je itko ikada namjeravao dići olupinu na površinu, sada to može zaboraviti.

Kad se Alvin polako uz lijevu stranu trupa dizao prema palubi, posada je primijetila da je čelična oplata broda prekrivena slojem hrđe, koji se pri najmanjem dodiru raspadao. Činilo se da je cijeli brod prekriven tim crvenkasto-žutim slojem. Dok su se dizali uz brodski trup, prolazeći kraj okruglih brodskih prozorčića, u njihovim se staklima reflektirala svjetlost Alvina. Ballard je pri tome brojao prozorčice iza sidra kako bi pronašao mjesto gdje je trebalo stajati ime broda. Međutim, nije mogao ništa vidjeti. Na nekim kasnijim videosnimkama bit će vidljiv slabi obris C na lijevoj strani broda. Kada su prošli preko pramčane ograde broda, uputili su se do prvog tovarnog grotla; Alvin se sada nalazio nad prostranom pramčanom palubom Titanica, a veličina tog mjesta bila je neopisiva - ogromne bitve, silne karike sidrenih lanaca - ovdje je stvarno sve bilo titansko. U podmornici je zavladao muk. Alvin se polako kretao preko palube čije je drveno popločenje odavno istrunulo, da bi se konačno zaustavio na palubi desno od jarbola. Srećom, paluba je izdržala težinu podmornice, jer bi u protivnom Alvin završio u unutrašnjosti broda, a posada bi bila bez izgleda za spas.

Sada su se uputili prema komandnom mostu, promatrajući pred sobom tovarna grotla, dizalice i metež čeličnih konopaca na pramčanoj C-palubi. To je mjesto bilo preopasno za spuštanje. Kada su prešli preko pramčanih dizalica, Ballard je primijetio da su izvrsno očuvane. Uskoro su se pojavili tamni obrisi brodskih građevina; prvo B-paluba, pa A-paluba i na kraju glavna paluba. Dospjevši na mjesto gdje je ranije bio brodski most, otkrili su da je drvena kormilarnica potpuno nestala, da se samo njeni obrisi mogu prepoznati na palubi. Jedino još mjedeno postolje, iz kojeg vire neki kablovi, sada usamljeno stoji na svom starom mjestu. Drveno kormilo, koje se nalazilo na njemu, odavno je istrunulo. Zanimljivo je da se mjedeno postolje sjaji kao novo. Na ovom je mjestu kormilar Hiekens bezuspješno pokušavao izbjeći tragediju, a kapetan Smith stoički dočekao smrt.

Uvjerivši se i tu u stabilnost palube, Hollis je potjerao podmornicu nekoliko metara uvis i prema stražnjim dijelovima broda. Sada su prelazili preko časničkih kabina i preko ogromnog ovalnog otvora, gdje je jednom davno stajao prednji dimnjak. Od njega je preostalo samo nekoliko rastrganih metalnih komada, uzdignutih oko 2,50 metara iznad palube. Bila je šteta što niti jedan od dimnjaka više ne stoji, jer bi tako Titanic izgledao nekako dostojanstvenije. S druge strane, nedostatak dimnjaka olakšao je kretanje iznad olupine, te nije bilo straha da će Alvin o nešto udariti.

Krećući se unazad, uskoro su stigli nad drugi veliki otvor. Nekoć se tu nalazila staklena kupola iznad otvorenog stubišta 1. razreda.

Zaprepašten veličinom, Ralph Hollis je uzviknuo:

"Pa to je ogromno! Mi ne moramo slati JJ-a; kroz tu rupu može i Alvin!"

Ballard, naravno, nije htio ni pomisliti na takav rizik. Ulazak u brod ostat će privilegija malog broda JJ-a.

Prošavši lijevu stranu palube, Alvin se uz bok broda spustio na razinu prozora na A-palubi; pri tome se odlično moglo vidjeti uvučeno unutrašnje ostakljenje promenadne palube 1. razreda, od koje se odbijala svjetlost Alvinovih reflektora. Činilo se da unutar broda još uvijek gore svjetla...

Potom je Hollis usmjerio Alvina prema glavnoj palubi. Odjednom se podmornica zatresla i čuo se tup udarac. Odmah zatim Alvin je bio ovijen oblakom hrđe. Ballardu je bilo jasno da su u nešto udarili, ali nije znao u što. Hollis je pažljivo udaljio plovilo od broskog trupa i krenuo prema gore. Iznenada je ispred prednjeg Alvinovog prozora prošao hrđavi kolutac za vođenje užeta -u njega su udarili. On je visio na jednoj od čamčanih soha koja je srušena ležala na palubi, vireći jednim dijelom preko njenog ruba. Pogled na tu sohu u Ballardu je pobudio žalost - to je bila soha čamca br. 8 u koji Ida Straus nije željela ući bez svoga muža i time izabrala smrt.

Podmornica se nastavila penjati, krećući se prema zadnjem dijelu pramca. Posada je željela vidjeti kako izgleda mjesto prijeloma. Odmah iza mjesta gdje je bio drugi dimnjak paluba je strmo opadala, a pilot je pokušavao pratiti njen pad, krećući se njezinom desnom stranom. Odjenom je Alvin bio zahvaćen snagom morske struje i pilotu je bilo teško održati smjer. Paluba se izgubila u metežu iskrivljenih i rastrganih čeličnih ploča, izobličениh prozora i vrtlogu drugih neprepoznatljivih dijelova olupine koji su prolazili opasno blizu Alvinovih prozora. Morska je struja tjerala podmornicu ravno na olupinu i prijetila je opasnost da se neki dio olupine zabije u prozor podmornice. Posljedice bi bile tragične. Zahvaljujući Hollisovoj prisebnosti i brznoj reakciji, Alvin se naglo digao i udaljio iz opasne zone.

Nakon tog pretrpljenog straha, Hollis je, nevoljko i na nagovor Ballarda, još nekoliko puta prošao iznad olupine, kako bi Ballard odlučio na koje će se mjesto sljedećeg dana spustiti. Nakon toga, Alvin je krenuo prema površini. Time uzbuđenja još nisu završila.

Kada je Alvin izronio, uslijed velikih valova koji su tresli podmornicu, minirobot JJ ispao je iz svog ležišta. Promatrajući nemoćno kako njihov pola milijuna dolara vrijedan robot nestaje u dubini, posada je alarmirala ronioce. Oni su bili zaokupljeni pričvršćivanjem konopaca za Alvin, tako da nisu ni primijetili dramu. Tek nakon što su im s broda javili što se događa, ronioци su pojurili za robotom i nakon kratkog vremena uspjeli ga dignuti na gumeni čamac.

Sljedeći dan započeo je loše; silazak prema dnu odgođen je za cijela tri sata zbog uvijek novih kvarova na JJ-u, koje je trebalo ukloniti. Tek oko 11.20 sati Alvin se uputio u dubinu. Stigavši na dno nešto prije 14.00 sati, Alvin se kretao preko polja s rasutim ostacima. Bilo je tu bijelih porculanskih šalica na kojima je bio dobro vidljiv znak kompanije White Star Linea. Odmah zatim iz tame se pojavio kolosalan trup Titanica. Nalazili su se s njegove lijeve strane u blizini mjesta loma. Stoga što je vrijeme bilo dragocjeno, a i zato što Ballardu to mjesto prethodnog dana nije ostalo u najboljoj uspomeni, tu se nisu zadržavali. Penjući se uzduž trupa prema desnom dijelu

glavne palube, stigli su na mjesto koje je Ballard izabrao za spuštanje: na dio palube odmah ispred otvora nad otvorenim stubištem 1. razreda.

Sada je došao trenutak o kojem je Ballard toliko godina sanjao: ući u unutrašnjost slavnoga broda. Također će sada njegov JJ morati dokazati da godine i novci utrošeni na njega nisu bili uzaludni.

Alvin se kretao do samog ruba otvora da bi se konačno zaustavio na najvišoj palubi broda, točno iznad grotla Titanicovih triju liftova. Njima su se putnici 1. razreda mogli kretati kroz sve palube ako nisu željeli koristiti raskošno stubište.

Napokon je došao i trenutak za Martina Bowena koji je bio JJ-ev pilot. Kao i mali robot, tako je i on prvi put aktivno sudjelovao u istraživanju legendarnog broda.

Polako i oprezno, JJ je napustio svoje ležište u prednjem dijelu podmornice. Zatim ga je Bowen okrenuo tako da je JJ svoju kameru usmjerio ravno na Alvina. Po prvi je put posada podmornice imala priliku izravno promatrati samu sebe na monitorima JJ-a. Nakon toga Bowen je potjerao robota preko ruba palube u mračni otvor. Na početku se JJ spustio uz prednji rub stubišta, tražeći mjesto gdje se jednom nalazio predivno ukrašeni zidni sat. On je stajao na stubištu između A-palube i glavne palube. Sat je nestao, vjerojatno otpao još za vrijeme tonjenja. Kamere maloga robota nisu vidjele ništa drugo osim zahrđalih, narančastožutih zidova u kojima su bile prepoznatljive zakovice. Ništa nije preostalo od nekadašnje hrastovine kojom su bili obloženi zidovi, ništa nije podsjećalo na nekadašnji luksuz i ljepotu stubišta. Slike na monitoru u Alvinu koje je odašiljao JJ, pokazale su da je zub vremena učinio svoje. No posada podmornice napeto je gutala svaki detalj. U jednom trenutku na lijevoj strani A-palube pojavila se neka prostorija. Unutar nje nejasno su se mogli prepoznati stupovi. Bowen je okrenuo JJ-a da dobije bolji pogled na prostoriju; slika koja se tada pojavila na monitoru iznenadila je sve na Alvinu.

"Pogledajte ovo." - rekao je Bowen tiho. - "Pogledajte taj luster." Ballard je bio zaprepašten.

"To ne može biti luster. Taj to nikada ne bi izdržao " - odgovorio je Ballard, više sebi nego Bowenu.

Nisu mogli vjerovati u ono što su vidjeli. Brod je padao skoro četiri kilometra da bi na kraju strahovitom silinom udario o dno, a ipak su pronašli skoro neoštećen luster. Dolje, u tami, naziralo se još nekoliko drugih. Bowen je potjerao JJ-a dublje u prostoriju, prema lusteru. Pri tome je udario u jedan stalaktit od hrđe, kakvi su visjeli niz cijeli strop. Nestabilni stalaktit pri udarcu se raspao, a JJ je zavijen u narančastu maglu. Uskoro je Bowen doveo JJ-a na oko 30 cm od lustera. Iz rasvijetnog tijela virilo je morsko pero. Lijepe gravure na mjedenom okviru bile su uočljive, a i okućje za žarulju još je bilo na mjestu.

Ballard je bio oduševljen:

"Fotografiraj to! To je nevjerojatno!" - odgovorio je Bowenu.

Tog trenutka javljeno im je da moraju krenuti na površinu i Ballardovo raspoloženje istog je trenutka splasnulo. Sada se nalazio duboko u Titanicu, sišao je niz veliko stubište, promatrao fascinantne prizore i time ispunio svoj dugogodišnji san - a oni ih zovu nazad. Takvo je bilo doduše pravilo za sve: bez obzira na to gdje se nalaze, u 15.00 sati kreće se na površinu. No, u ovako izuzetnoj prilici, kada se nalaze u najpoznatijoj olupini novije povijesti, moglo bi se jednom odstupiti od toga pravila, smatrao je Ballard. Znao je, međutim, da se mora držati pravila, te se s tim pomirio.

Bowen je oprezno vratio JJ-a s A-palube na glavnu. Kada je izišao van, JJ je svojim reflektorima obasjao Alvina i unutrašnjost podmornice ispunio blještavom svjetlošću. Bio je to potpuni trijumf čovjeka i tehnike. Ballard je ostvario ono o čemu je maštao. Da je ekspedicija na tom mjestu završila, već bi se mogla proglasiti uspješnom. Dokazali su što su i željeli dokazati: JJ se šetao Titanicovim kabinama 1. razreda i velikim stubištem.

Kada su stigli na Atlantis II, cijela posada oduševljeno ih je dočekala, a Ballard, Rowen i Dudley uzbuđeno su opisivali što su vidjeli. U svojoj radosti, Bowen je šaljivo pretjerivao govoreći: "Čak smo i plesali u dvorani za ples."

To što Titanic uopće nije imao takvu dvoranu, nikoga nije smetalo. Oduševljenju nije bilo kraja. Nakon toga svi su se uputili u studio na gledanje videosnimaka. Ballard se nije mogao dovoljno nagledati snimaka s dna. Na monitorima jasno su se mogle prepoznati balustrade i pojedini nivoi paluba, dok se JJ kretao stubištem. Luster koji su snimili, nalazio se na lijevoj strani broda, dok su se na desnoj strani mogli vidjeti još mnogi drugi. Kao i prvi, tako su i ostali ispali iz svojih pričvršćivača na stropu, viseći još samo na kablovima. Neki su bili još sasvim neoštećeni; čak su i staklene kuglice bile na mjestu.

Iako se na početku činilo da je sva hrastovina nestala, snimke su pokazale suprotno; neki od potpornih stupova na svom podnožju bili su još uvijek obloženi drvom; čak se i uzorak još mogao prepoznati. Nažalost, prekrasna željezna ograda stubišta nestala je. Vjerojatno je pala na niže palube ili ju je hrđa potpuno uništila.

Prvi pogled na unutrašnjost Titanica bio je pravi uspjeh. Nadalje, JJ se pokazao kao izuzetno koristan za istraživanje na mjestima opasnim Alvinu. Time je Ballard ispunio svoje osobne, ali i profesionalne težnje: vidio je unutrašnjost legendarnog putničkog broda, a istovremeno i dokazao mogućnosti sustava Alvin/Jason Junior.

JJ-ove mogućnosti potvrđene su već sljedećeg dana, kada se Alvin spustio na mjesto gdje je ranije bila kormilarnica. Dok je podmornica mirovala nedaleko od mjedenog postolja kormila, JJ je krenuo u akciju. Prvo je mala plava robot-ronilica još jednom nakratko iz blizine promotrila ostatke kormila, da bi zatim krenula prema srušenom prednjem jarbolu koji se naslanjao na lijevu stranu glavne palube. U svijetlu JJ-ovog reflektora ukazala se pozicijska svjetiljka, još uvijek na svom mjestu i neoštećena. Zatim je Bowen usmjerio robota duž jarbola prema promatračnici. Ubrzo je JJ bio na mjestu s kojeg je promatrač Frederick Fleet ugledao santu i obavijestio most.

Iako malo deformirana, promatračnica je još uvijek bila u dobrom stanju. Nekoliko metara ispod promatračnice nalazili su se otvori tovarnih grotla br. 2 i br. 3 na prednjoj C-palubi. Dvije tovarne dizalice također su ostale na svojim mjestima. No, tom dijelu palube pristup je bio otežan, jer je paluba bila pretrpana čeličnom užadi i raznoraznim istrgnutim ostacima olupine. U nekoliko navrata JJ je usmjerio kameru kroz neke od frontalnih prozora na B-palubi, ali unutra nije bilo ničeg značajnijeg. Bowen je zatim vratio svog robota na glavnu palubu da bi promatrao časničke prostorije. JJ je prelazio preko ostataka koji su ranije bili kabina kapetana Smitha. Jedan od prozora Smithove kabine bio je otvoren, mjedene kvake na njemu sjajne i pomične, a i boja na drvenim okvirima još nije otpala. Bilo je začuđujuće kako su neki dijelovi broda dobro očuvani.

Na svojoj daljnjoj ekskurziji JJ je prošao desnom stranom pramčane palube, pogledavao kroz neke prozorčice, obišao jednu usamljenu čamčanu sohu koja se uzdizala nad palubom; s nje su spuštene čamac br. 1 i preklopni splav C. Soha je pripremljena i za spuštanje splava A, no tada je taj dio palube preplavljen i splav A je zaplovio. Soha, međutim, kao da i dalje spremno čeka novi čamac... JJ je dalje neumorno jurio preko olupine, motreći redom promenadnu A-palubu, unutrašnjost salona 1. razreda na B-palubi i nekoliko kabina na C-palubi. Kasnije se ponovno vratio na glavnu palubu, zavirio kroz prozore nekih kabina 1. razreda, ispitaio unutrašnjost vježbaonice u kojoj su još bili prepoznatljivi ostaci nekadašnjih fitness-aparata. Iznad vrata koja su s palube vodila u vježbaonicu i u veliko stubište 1. razreda, još je uvijek stajala mjedena pločica s jasno čitljivim natpisom "Ulaz 1. razreda." Prije nego što je krenuo u pregledavanje pramca, Ballard je želio još jednom pogledati otvoreno stubište 1. razreda. Nadao se da bi mogao otkriti još nešto zanimljivo, što mu je možda dan prije promaklo. No osim već viđenih lustera, stupova, bezbroj visećih žica, cijevi i stalaktita hrđe, ništa novo nije otkrio.

Potom je potjerao Alvina prema pramcu. Podmornicu je spustio na pješčano dno, točno ispred statue koja se uzdizala nad Alvinom. Činilo se da moćni Titanic plovi pijeskom ravno na malu podmornicu.

Ballard je ponovno bio očaran tom nevjerojatnom pojavom i veličinom Titanica. Ogroman crni stup broda poput brda se uzdizao u tminu izvan opsega Alvinovih reflektora.

JJ je napuštao svoje ležište i krenuo prema brodskom sidru na lijevoj strani trupa, malo ga promotrio da bi se nastavio dizati do mjesta gdje je uzaludno tražio natpis Titanic. Zatim se nastavio penjati, prešao preko ograde na pramčanu palubu do dizalice za rezervno sidro. Odmah zatim uputio se prema jednoj od brončanih bitvi, približio kameru na nekoliko centimetara od nje i otkrio natpis proizvođača: "Napier Bros. Ltd., Engineers, Glasgow".

Zatim se Ballard odlučio za povratak na površinu. Ovo je bio rekordni boravak na dnu: toliko su toga vidjeli, JJ je ispunio sve svoje zadatke, a pod Alvinove kabine bio je zatrpan videokasetama. Plan koji su postavili - ispunili su.

Nakon što su detaljno pregledali pramčani dio olupine, Ballard je odlučio proširiti istraživanje i na područje oko olupine. Bio je siguran da ga i u polju razbacanih ostataka čekaju zanimljiva otkrića. I nije se prevario. Kad je Ballard 18. srpnja krenuo prema dnu, plašio se mogućnosti da bi mogao naići na ljudske ostatke. Već ranije razni reporteri pitali su ga je li vidio leševe, jer bilo je moguće da su ih hladnoća, mrak i mali postotak kisika donekle očuvali od raspada. Iako Ballard nije vjerovao da će išta naći od onih 1000 ljudi koje je brod povukao u dubinu, zgražao se od pomisli na tu mogućnost.

Stigavši na dno, suočio se sa slikom potpunog kaosa. Pred njim je ležala prosuta utroba broda. Tisuće i tisuće raznih predmeta ležalo je na pješčanom sedimentu. Bilo je tu svakakvih stvari koje su tvorile stravičnu sliku pustoši, kao npr.: srebrni poslužavnici, lonci, porculansko suđe, čizme i cipele, pribor za jelo, šalice za kavu, tanjuri, nekoliko vinskih boca, dijelovi prozora, koferi, porculanski umivaonici, neke opruge, kante, torbe, radijatori, kade i još bezbroj drugih stvari.

I dok je Ballard neumorno slikao svaki zanimljivi detalj, odjednom je užasnuto ugledao oči, nos i usta nekog lica - u prvi tren pomislio je

da je stvarno pronašao leš - a onda je shvatio: pred njim je ležala porculanska glava jedne lutke. Vjerojatno je lutka pripadala nekoj djevojčici iz 1. razreda, možda čak i maloj Loraine Allison, jedinom djetetu iz 1. razreda koje je poginulo. Posada Alvina je nakon tog šoka nastavila s promatranjem. A bilo je tu toliko toga: dno je bilo prekriveno ostacima kuhinjskog pribora, što i nije čudno, jer se brod prelomio na mjestu gdje su se nalazile Titanicove kuhinje. Potpuno ispolirani bakreni lonci i tave, poklopci, poslužavnici raznih veličina, nepregledna količina raznih tanjura, šalice za čaj na kojima je vidljiv amblem White Star, vaze, razbijene i nerazbijene čaše.

Dalje su, među nekim deformiranim komadima željeza, ležali umivaonici s jasno čitljivim natpisom na slavinama cold i hot, hrđom prekrivene kade, bijeli emajlirani dijelovi kreveta, željezni ostaci palubnih klupica, savinute cijevi, crvene i bijele podne pločice...

U jednom trenutku Alvin je naišao na blagajnu. Ballard je, da bi bolje vidio, doveo podmornicu sasvim blizu objekta. Trezor je ležao vratima okrenut prema gore, tako da je mjedena kvaka za otvaranje bila dobro vidljiva. S mehaničkom rukom Alvina dohvatili su kvaku i pokušali otvoriti blagajnu. U prvom trenu ona se micala, no vrata blagajne nisu se dala otvoriti. Tog trenutka Ballard je došao u iskušenje da blagajnu dignu na površinu. Što li je unutra? Teoretski je moguće da se u blagajni nalazi npr. poznata, zlatnim koricama i s tisuću rubina obložena knjiga Rubaijat Omara Chajjama.

Ballard je prije ekspedicije obećao da ništa s Titanica i njegova okružja neće dići na površinu, poštujući to mjesto kao grobnicu. Sada je, međutim, pred sobom imao predmet koji je to obećanje doveo u pitanje. Nakon duže pauze, konačno je odlučio: spustio je blagajnu na dno, napravio nekoliko snimaka i krenuo dalje (kasnije će se ispostaviti da je to bila blagajna 2. razreda, pa prema tome u njoj nije niti moglo biti nečeg vrednijeg. K tome, otkriveno je kasnije da je pod trezora nedostajao, tako da je sadržaj ispao).

U polju s rasutim predmetima i inventarom, Ballard je otkrio stvari koje su svojom jednostavnošću i namjenom oživljavale svu grozotu te tragedije. Dok je pramčani dio broda predstavljao dio plovila na

kojem su ljudi putovali, jednostavni svakodnevni predmeti svjedočili su o životu na tom brodu za vrijeme putovanja. Sve te stvari mi i danas koristimo u svakodnevnom životu i smatramo ih sasvim uobičajenim, ali promatrati šalicu, tanjur, češalj ili bilo koji drugi predmet koji leži na pijesku na mračnom i četiri kilometra dubokom dnu oceana, izložen pritisku od 400 atmosfera, nešto je posve drugo. Kao i brod, tako su i ti predmeti namijenjeni jednom drugom svijetu, iz kojeg su naglo istrgnuti zajedno s ljudima koji su ih koristili.

Duga je lista predmeta koje je Ballard otkrio na dnu. Između ostalog, u širokom polju ostataka koji su poispadali iz broda za vrijeme tonuća, pronađeno je: pet brodskih kotlova, četiri tovarne dizalice, dva niskotlačna cilindra i dijelovi osovine propelera, tri strojna telegrafa, četiri kućišta kompasa, ostaci telefona, nekoliko čamčanih soha, palubni ventilatori, gornji dio četvrtog dimnjaka i nekoliko dijelova drugih dimnjaka, tri blagajne, nekoliko kada i dobro očuvanih palubnih klupica, dijelovi željeznih i brončanih balustrada stubišta, dvojna vrata, razne cipele i čizme, različiti komadi odjeće, bezbrojni umivaonici i WC-školjke, različite opruge, nekoliko tisuća boca vina i šampanjca, lonaca, koferi i putne torbe, ženske torbice, češljevi i ogledala, igračke, sobni ventilatori, podne pločice, lampe, ostaci jednog klavira, deseci radijatora, srebrni poslužavnici, izvijeni dijelovi prozora, obojeni komadi stakla iz salona 1. razreda, kante, lopate, različiti alati, nekoliko tona rasutog ugljena, dijelovi krevetnih konstrukcija, kante za mlijeko, nepregledna količina šalica, zdjela, tanjura i drugog porculanskog posuda...

Pri povratku na površinu, Ballard je s olakšanjem zaključio da dolje nema ljudskih ostataka; morska voda je većinu organskog materijala tijekom vremena razgradila. Jedino što je na nekim mjestima podsjećalo na ljude, bili su parovi cipela koji su ležali u pijesku u položaju koji je ukazivao na davnu prisutnost leša...

Nakon istraživanja pramca i polja s ostacima, 22. srpnja u planu je bio posjet krmi broda, koja je prethodnih dana također lokalizirana. Nije se znalo u kakvom se stanju nalazi, a Ballard je želio upotpuniti sliku cijele olupine.

Za razliku od prijašnjih načina spuštanja, ovog puta se Alvin u izravnom padu približavao stražnjem dijelu krme. Uskoro su se pred njima ukazali mutni obrisi krmene palube koju se moglo prepoznati još samo po kolutima za uvođenje privezne užadi. Na prvi pogled, ta hrpa zahrđalog metala pod njima ničim nije podsjećala na krmu, a kamoli na brod. U odnosu na pramac, krmeni dio bio je potpuno uništen. Tek povremeno, poneki detalj potvrđivao je da se stvarno radi o odlomljenoj krmi Titanica. Tako se npr. još mogao prepoznati ulaz 2. razreda na čamčanoj palubi ili, bolje rečeno, na onome što je od te palube još preostalo. Također se na desnoj strani A-palube nalazila jedna tovarna dizalica, kao i donji dio stražnjeg jarbola, koji je ležao srušen na lijevu stranu donje B-palube. Još je dobro bio očuvan dio ispod krmene palube, gdje se još uvijek nalazilo 100 tona teško brodsko kormilo Titanica. Sve ostalo tvorilo je jedinstvenu sliku razaranja i uništenja. Cijela krmena C-paluba ležala je presavinuta na gornjoj kamenoj palubi, a prostor ispod nekadašnje C-palube bio je posve uništen. Razmjeri takvog uništenja mogu se donekle objasniti: pred sam kraj, naglim potonućem krme u tom je dijelu broda zaostao još neistisnuti zrak. Tako se, duboko pod površinom, u tom dijelu broda nalazio zračni mjehur koji je pod sve većim pritiskom implodirao. Razaranje tog dijela broda najvjerojatnije je rezultat implozije zračnog prostora pod C-palubom i u salonu 3. razreda pod krmenom palubom. Nadalje, vanjska oplata na lijevoj strani broda savinuta je prema van, a na desnoj strani sasvim nedostaje, otkrivajući redove paluba. Ta činjenica potvrđuje tezu da je krma strahovitom silom pala na dno, rastrgnavši oplatu sa strane i odbacivši njezine dijelove uokolo. To je bilo vidljivo u okolici krme, gdje su ležali veliki ostaci brodske oplate, neke od tovarnih dizalica i dijelovi težih strojeva. Na mjestu prijeloma, gornje palube bile su urušene i ležale naslonjene na visokotlačne cilindre klipnih strojeva. Cilindri su stajali uspravno u svojim ležištima i bili lako vidljivi.

Nigdje na krmi nije bilo moguće spuštanje s Alvinom, tako da je pilot zaustavio podmornicu odmah uz trup krme na mjestu gdje je trebao stajati natpis Titanic Liverpool. Nažalost, debeli stalaktiti hrđe prekrivali su ime broda i matične luke. Alvin se spustio dalje do dna, zaustavivši se točno iza krme, samo nekoliko metara od divovskog

kormila. Sada je bio red na JJ-u da krene u akciju. Cilj je bio snimiti propelere, kako bi se do kraja opovrgla ranija tvrdnja Jacka Grimma da je otkrio jedan od propelera. No, mali robot tek što je napustio svoje ležište, a već je stvarao probleme: kretao se samo u krugu. Jedan od njegovih motora otkazao je i manevriranje je postalo nemoguće, tako je JJ ponovno otpao i posada je neko vrijeme sjedila u maloj podmornici na 3800 metara dubine, gledajući u mulj.

Odjednom se Alvin pokrenuo s mjesta. Ballard je iznenađeno pogledao prema pilotu koji je polako približavao podmornicu prema kormilu, ravno pod izbočeni dio krmene palube. Planiran je bio samo ovaj jedan posjet krmi i Hollis se nije htio pomiriti s prijetećim neuspjehom. Zar da jedini pogled na krmu ostane neostvaren? On želi vidjeti kormilo i propelere i to će pokušati. Hollis se odlučio na rizik, veliki rizik. Ballard je u prvom trenutku želio zabraniti Hollisov naum, jer je Alvinov pilot kršio jedno od osnovnih pravila: nikada ne zalaziti pod nesigurne i nepregledne tvorevine. Ipak, znatiželja je zahvatila i Ballarda, tako da je šutke promatrao Hollisovu opasnu avanturu moleći da pilot zna što radi. Malo-pomalo pred Alvinom pojavljivala se ogromna crna masa koja se ubrzo u svjetlu podmornice pretvorila u nepreglednu, hrđom prekrivenu čeličnu ploču s jasno vidljivim zakovicama. Sada se Alvin nalazio ispod izbočine zaobljene krmene palube; nad njim bilo je nekoliko tona zahrđalog čelika. Dok je Ballard u sebi molio da im se ništa odozgo ne sruši na glavu, Hollis je zaustavio plovilo i progovorio: "Ja vidim kormilo, Bob, ali nikakve propelere."

Krma se također oko 15 metara ukopala u dno, tako da je gornji dio kormila virio oko pet metara iz pijeska. Propeleri su se nalazili mnogo dublje, pa ih ljudi u podmornici nisu mogli vidjeti. (Godine 1991. kanadsko-ruska ekspedicija ipak će uspjeti snimiti dva lista desnog propelera, koji je nekim čudom ostao samo do pola ukopan. Alvinova posada ga je, međutim, previdjela).

Nakon što su pogledali kormilo, Hollis je brže-bolje vratio plovilo iz opasne zone pod krmom. Nakon toga Ballard je učinio nešto što je već odavno želio: vrativši se ponovno na krmenu palubu, on je

mehaničkom rukom Alvina iz JJ-evog ležišta izvadio brončanu spomen-plaketu i spustio je pažljivo na neoštećeni dio palube. Tekst na plaketi glasio je: "U spomen dušama onih koji su 15. travnja s Titanicom potonuli". Plaketu žrtvama katastrofe prvo je želio ostaviti na bolje očuvanom pramcu. No svi oni koji su s Titanicom potonuli, okupili su se na krmenoj palubi; krma im je bila zadnje pribježište i tu su dočekali kraj. Odmah nakon polaganja plakete, Ballard je naredio povratak na Atlantis. Pogled na krmu broda ostao je prvi i zadnji jer je preostali dio vremena bio predviđen za istraživanje bolje očuvanog pramca.

Tako je 22. srpnja u planu bio pregled vanjskih dijelova pramca. Prije svega, Ballard je želio vidjeti mjesto gdje se trebalo nalaziti ledom izazvano oštećenje. Od toliko spominjane razderotine, međutim, nije se puno moglo vidjeti. Pramac je, od statve do otprilike visine drugog tovarnog grotla, iznad vodene linije utonuo u mulj. Zatim se, granica mulja brzo spušta i može se vidjeti mjesto na kojem bi trebala biti razderotina. Međutim, tamo nema ničeg osim nekoliko okomitih deformacija oplata koje su nastale pri padu na dno. Pri tome se pramac za nekoliko stupnjeva svinuo. Malo dalje, u ravnini komandnog mosta, Alvin je otkrio mjesto s vodoravnim naborima u oplati. Tu su i pojedine čelične ploče bile nešto razmaknute, a mogle su se vidjeti i rupe od istrgnutih zakovica. Nalazili su se na mjestu koje je ledena sante navodno rasporila, a umjesto očekivane velike rane vidjeli su tek nešto jaču ogrebotinu. Zar je to smrtonosna rana zbog koje je Titanic morao umrijeti? Moguće je da je vidljivi dio oštećenja na mjestu gdje je udar sante već izgubio na silini, jer je led prije toga strugao oko 50 metara uz trup. Vjerojatno se predio teških oštećenja trupa nalazio u prednjem dijelu pramca, pa je tako ostao skriven u mulju.

Dvadeset i četvrtog srpnja 1986. na red je došlo Ballardovo posljednje spuštanje prema Titanicu. Neposredno prije spuštanja prema dnu, Martin Bowen otkrio je kratki spoj na JJ-u i silazak je odgođen za punih sat vremena. Ballard ovog puta nipošto nije želio ići bez JJ-a, jer je htio malog robota poslati na promenadnu palubu 1. razreda. Spustivši se oko 12.30 sati na pramčanu palubu, Ballard

je položio i drugu plaketu na jednu od velikih sjajnih bitvi na pramcu. Napisani tekst na plaketi Explorers' Cluba iz New Yorka, čiji je Ballard član, poziva sve kasnije posjetitelje olupine da taj brod ostave na miru, da poštuju to mjesto kao masovnu grobnicu i da ne pljačkaju olupinu.

Zatim su se podigli i krenuli prema lijevoj strani šetališne palube 1. razreda na A-palubi. Na prethodnim silascima Ballard je primijetio veliki otvor na lijevoj strani trupa na B-palubi u ravnini mosta; ondje je JJ mogao bez poteškoća ući. Po dolasku onamo, primijetili su da se kod tog otvora ustvari radi o ulazu kroz koji se s kopna moglo izravno ući na palubu; vrata su, međutim, nedostajala. Taj se otvor nalazio dvije palube ispod mjesta na kojem je ležala jedna čamčana soha. Alvin je spušten na lijevoj strani čamčane palube, odmah kod rastezne fuge broda i iza otvora prvog dimnjaka i časničkih kabina. Zbog svinutog trupa, palubne građevine su uzduž rastezne fuge bile razdvojene, tako da je Ballard mogao pogledati u unutrašnjost broda; tamo je uspio prepoznati ostatke neke kabine i dobro očuvanu ugljenu peć.

Polako su Alvina potjerali dalje do prednje sohe koja je držala čamac br. 2. Tamo su se mislili zaustaviti odmah uz nekadašnju kabinu prvog časnika Murdocha. Soha čamca br. 2 bila je jedina koja je ostala stajati na lijevoj strani čamčane palube. Uskoro je podmornica bila dovoljno blizu i posada je ugledala sohu, ali i bezbroj metalnih ostataka, kao i srušeni zid časničkih kabina. Tamo je bilo teško naći slobodno mjesto za spuštanje, tako da je Alvin ipak zaustavljen neposredno iza čamčane sohe, gdje je bilo dovoljno praznog prostora. Sada je bilo vrijeme da JJ zadnji put krene u akciju. Mali robot je za početak pregledao podnožje sohe da bi se zatim spustio dvije palube niže prema ulazu na B-palubu. Uvjerivši se da je ulaz dovoljno širok za JJ-a, Martin Bowen je minirobota poslao unutra. Vidjeti se, međutim, nije moglo ništa zanimljivo osim već poznatog žutonarančastog sloja hrđe svuda uokolo. Razočarani je Bowen vratio JJ-a na čamčanu palubu da bi поближе mogao razgledati sohu br. 2; zanimljivo je da se pokretno vreteno sohe sjaji kao novo. Soha još uvijek stoji uspravno. Nakon što je s nje spušten čamac br. 2, na

tom su mjestu drugi časnik Lightoller i još neki članovi posade prije 74 godine spriječili masovnu navalu na splav D, koji je kasnije spušten.

Sada je JJ pojurio na A-palubu, tražeći put k otvorenoj promenadi u prednjem dijelu šetališne palube 1. razreda. Tamo je otkrio neka otvorena vrata koja su vodila u brodsku unutrašnjost. Sasvim slučajno pred JJ-evu kameru došla je mjedena tabla. Bowen je zumirao natpis dok nije postao čitljiv: *Ulaz dozvoljen samo članovima posade*

Kasnije se ispostavilo da ta vrata vode na gornju palubu u blizinu mosta. Nakon toga se JJ-ev kabel spetljao među nekim rastrganim čeličnim komadima trupa iz kojeg ga je Bowen tek nakon nekoliko pokušaja uspio sretno izvući. Smatrajući da su uspjeli vidjeti dovoljno, i zabrinut za malog JJ-a, Ballard je dao svoju posljednju naredbu na toj ekspediciji: "Martin, vrati ga nazad. Dokazali smo što smo htjeli dokazati. Sve svoje ciljeve smo ostvarili. Sada ga vrati u njegovu garažu, pa idemo doma."

Kada je JJ sigurno mirovao u svom ležištu, Alvin se malo udaljio od broda, odbacio svoje utege u mulj kraj olupine i polako se počeo dizati. Čamčana paluba Titanica postepeno se gubila u mraku pod njima. Na kraju su mogli prepoznati još samo užasni krov časničkih kabina i usamljenu čamčanu sohu. A onda je sve progutala tama. Titanic je ponovno nestao u dubini.

Ballard je znao da je to bio njegov posljednji posjet brodu, jer ako se i vrati, vjerojatno se više neće osobno spuštati na dno. Tehnika je sada toliko napredovala da će se sve moći činiti s površine uz pomoć daljinski upravljanih podvodnih sustava. Tako više neće biti potrebno slati ljude u dubinu. To je doduše velik napredak za znanost, ali se gubi nešto posebno: neposredni kontakt s objektom. Jedno je gledanje snimaka na monitorima, a drugo prelaženje preko paluba Titanica, promatranje vlastitim očima šalica, boca vina ili tanjura iz njegovih kuhinja, ili gledanje u raskošni luster na stubištu 1. razreda.

Ne, to nije isto, i Ballard je to znao. Imao je tu privilegiju da ostvari svoj san i da pronade izgubljeni brod. Šetao se njegovim palubama, provirivao kroz njegove prozore i divio se njegovim dimenzijama.

Uspio je rasvijetliti neke tajne Titanica, koje će u nekim sekvencama omogućiti djelomičnu, ako ne i cijelu rekonstrukciju tijekom katastrofe. Uspio je tako održati i sjećanje na taj znameniti brod i njegovu sudbinu, kao i na sve one ljude koji su ga gradili, koji su na njemu putovali i koji su na njemu umrli. Iako je Ballard oceanograf i znanstvenik koji ozbiljno shvaća i obavlja svoj posao, on je, kako je i sam priznao, potpao pod utjecaj legendarnog Linera. Što se više godina bavio tim brodom i njegovom tragedijom, Titanic ga je sve više očaravao. Zato i ne začuđuje Ballardov emotivni zaključak nakon povratka sa zadnjeg posjeta Titanicu: "Intimnost koju sam posljednjih dvanaest dana osjećao, nestala je. Zahvatio me osjećaj praznine. Odakle taj dojam da sam nešto izgubio? Ipak je Titanic samo jedna velika brodska olupina u dubokom moru. Naša je ekspedicija tehnički značila uspjeh. Trebao sam zapravo biti sretan. Umjesto toga, osjećao sam se kao maturant koji se oprašta od svoje djevojke prije odlaska na sveučilište. Želio sam gledati naprijed, al' me vuklo nazad."

Otkriće Titanica nakon pune 74 godine, koliko god bilo senzacionalno, bilo je tek uvod u kasniju pljačku olupine. Ballardova želja da se iz i oko olupine ništa ne digne na površinu, očito neke pojedince nije previše dirnula. Iako je američka vlada poduzela mjere kako bi zaštitila olupinu zabranivši bilo kakvo dizanje pojedinih predmeta na površinu, druge se zemlje toga nisu pridržavale. Titanic leži u međunarodnim vodama i dostupan je, nažalost, svakome tko ima financijske i tehničke mogućnosti za prodore u velike morske dubine.

Već 1987. godine započelo je povijesno pljačkanje olupine od strane francuskog IFREMER-a, financijski potpomognutog od nekih europskih i američkih investitora. Francuzi su se, uz pomoć podmornice Nautilus, trideset puta spuštali do Titanica, sakupivši na olupini i u polju s ostacima oko 900 raznih predmeta. Dizali su na

površinu sve što im je došlo pred oči, kao npr. još pune boce vina i drugih pića, rasvjetna tijela, tanjure i šalice, putne torbe i kofere, čamčane sohe, osobne predmete putnika, dijelove inventara i dr. Vrhunac lešinarstva francuskih "istraživača" bilo je odstranjivanje zvona za uzburu u promatračnici na prednjem jarbolu. Kada je mehanička ruka Nautila nepažljivo odstranila zvono, promatračnica se srušila.

Ta je ekspedicija širom svijeta izazvala zgražanje i protest. Jedna od preživjelih, Eva Hart, koja je 1912. imala sedam godina i na Titanicu posljednji put vidjela svoga oca, jasno je iznijela svoje mišljenje: "Ljudi koji sve te predmete uzimaju iz jedne masovne grobnice da bi zaradili nekoliko tisuća funti, pokazuju zastrašujući manjak senzibiliteta i odvratnu pohlepu. Tu bi grobnicu trebalo ostaviti na miru. To što ovi lešinari i pirati tamo čine nije ništa drugo nego pljačkanje mrtvih."

Američki senat je, u nemogućnosti da spriječi pljačkanje broda, donio zakon kojim se zabranjuje bilo kakva prodaja ili izlaganje predmeta s Titanica na prostoru Sjedinjenih Američkih Država.

U lipnju 1991. poduzeto je, do sada, zadnje spuštanje k olupini Titanica. Za razliku od francuske, ova kanadsko-ruska ekspedicija vršila je ozbiljna znanstvena ispitivanja olupine i njezine okolice.

Dvije podmornice, Mir 1 i Mir 2, provele su ukupno 140 sati na morskom dnu, načinivši na 13000 metara posebno osjetljivog IMAX-filma, oko 600 slika, kao i 50 sati videosnimaka. Taj je materijal predviđen za snimanje dokumentarnog filma pod naslovom Titanic.

Članovi ekspedicije nisu snimali samo Titanic, nego su ispitivali i životne oblike i prirodne procese u okolici olupine. Tako su, između ostalog, uspjeli otkriti 24 nove vrste rakova, morskih zvijezdi i spužvi.

Neka otkrića kanadsko-ruske ekspedicije, kao i otkrića dviju Ballardovih ekspedicija, uveliko će pridonijeti rasvjetljavanju velikih Titanicovih zagonetki i omogućiti pronalaženje i onih posljednjih kamenčića koji su osam desetljeća nedostajali u mozaiku događaja

jedne mirne, hladne i tužne travanjske noći godine 1912., one nevjerojatne noći kada je potonuo Titanic.

Titanic odaje svoje tajne

Gotovo da je cijelo jedno stoljeće bilo potrebno da bi se neke nejasne pojedinosti o katastrofi razjasnile. Razni stručnjaci, ali i laici, godinama su se sporili u teorijama koje su, svaka na svoj način, nudile odgovore vezane uz potonuće Titanica. Traganje za istinom o Titanicu pretežno se vezivalo za izjave preživjelih putnika i članova posade, posada Carpathije ili Californiana. No, i tu je bilo previše kontradiktornih viđenja događaja, tako da je samo jedno bilo sigurno: svi su se slagali u tome da je brod u 23.40 sati udario u santu i da je u 02.20 sati potonuo. Događaji u tom vremenskom periodu, određeni minutama, možda se i nisu odvijali točno po zapisanom redu; tako npr. prvi čamac s Titanica možda nije spušten točno u 00.45 sati, kako je službeno navedeno, nego minutu-dvije prije ili kasnije. Ti se vremenski podaci, međutim, mogu smatrati vrlo vjerojatnima, jer se temelje na izjavama od oko stotinu preživjelih, koje je Walter Lord koristio za svoj bestseler *A Night to Remember*; i ova je knjiga većim dijelom bazirana na tim podacima.

Ono, međutim, što je osamdeset godina zaokupljalo ljude, bila je tajnovitost oko misterioznih svjetala viđenih s Titanica i Californiana. Usto, nejasne su bile pozicije dvaju brodova, njihova udaljenost i još mnoga druga nerazjašnjena pitanja.

Otkrićem olupine, misterij Titanica većim je dijelom rasvijetljen. Neki odgovori, koji su time dobiveni, nikada se neće sa stopostotnom sigurnošću moći dokazati, ali nam istinu o zbivanjima u noći od 15. travnja 1912. realno mogu približiti.

Kakvo je oštećenje izazvala ledena santa?

Vjerojatno nikada nećemo točno znati što se dogodilo u trenutku kada je ledena masa zastrugala desnu stranu brodskog trupa. Prevelik dio pramca leži preduboko u dnu. Ono što je Ballard uspio

vidjeti, nikako ne može biti ona famozna razderotina o kojoj se desetljećima nagađalo. Nemoguće je da led raspori čelični trup broda u jednom potezu. Poznato je, prema informacijama očevidaca, na koja je sve mjesta voda prodirala u brod; oštećenje je dosegalo od prve do pete i malo je zahvatilo i šestu vodootpornu komoru, pa je prema tome bilo dugačko oko 75 metara. No, oštećenje koje je Ballard vidio ne bi moglo taj brod potopiti: nekoliko vodoravno svinutih čeličnih ploča, razmaknutih od 2 do 15 cm. Ako postoje teška oštećenja, onda su ona u prednjem dijelu pramca i ne mogu se vidjeti.

Neki stručnjaci iznijeli su teoriju da je čelični trup Titanica na niskoj vanjskoj temperaturi možda bio preopterećen. Poznato je da je početkom stoljeća proizvedeni čelik na nižim temperaturama postajao krhak i da se pod određenim pritiskom lomio. U tom bi se slučaju lom i trganje čelika mogli nastaviti do potpunog raspadanja, a da spojevi ploča ne budu oštećeni. Ballardu se ta teorija činila mogućom; na snimkama se mogu vidjeti dijelovi trupa koji su razderani i slomljeni, ali na spojevima ne pokazuju nikakva oštećenja.

Godine 1991. dobivamo i konačan odgovor. Kanadsko-ruska ekspedicija iznenađeno shvaća da je trup na mjestu prijeloma pucao poput stakla. Steve Blasco, vođa ekspedicije, uzeo je s dna komad broskog trupa veličine tanjura kako bi ispitaio metal. Pri tome je došao do senzacionalnog otkrića koje sve objašnjava: kada se primjerak čelika s Titanica izložio jačem naprezanju, odmah se prelomio, dok se moderni čelik pri jednakoj sili samo svinuo. Kemijska analiza metala pokazala je i razlog lake lomljivosti Titanicovog čelika: sadržavao je preveliku količinu sumpora, koji je jako slabio vezu među kristalima u molekularnoj strukturi. Temperatura vode od -2°C još je dodatno utjecala na krhkost čelika. Ta nesretna kombinacija vodila je u katastrofu. Pri struganju o ledenu santu, krhke ploče trupa pucale su jedna za drugom i trup je rasporen kao "rajsferšlus". Isto se tako može objasniti i prijelom trupa između trećeg i četvrtog dimnjaka. Titanic je, doduše, bio dovoljno robustan da se održi u jednom komadu, ali je tako bilo do

trenutka kad se krma izdigla iz vode pod kutem od 45°. Na strukturalno najslabijem dijelu broda, u predjelu gdje su se nalazile strojarnice, pod utjecajem neprestanog opterećenja uzdignute krme, trup se počeo trgati na gornjim palubama i prelomio se na dva dijela. Da je Titanic bio građen od kvalitetnijeg čelika, udarac sante na njemu bi ostavio samo nekoliko udubljenja i deformacija. Ovako, krhkost njegovog čelika Titanicu je zadala smrtni udarac.

Ta katastrofa, međutim, ne bi smjela odvratiti od činjenice da je Titanic, i prema današnjim normama, bio izuzetno siguran brod. Neki brodograditelji čak tvrde da oštećenja koja su potopila Andreu Doriu 1956. i Shillong 1957., Titanic ne bi ugrozila. Greška nije bila niti u konstrukciji niti u gradnji, nego jednostavno u tome što je sudar bio izuzetne prirode. Nije poznato da je ijedan drugi brod ikada doživio i približno takvo oštećenje. Ustvari je mogućnost upravo takvog sudara bila vrlo malo vjerojatna.

Olupina Titanica

Koordinate koje je Titanic zadao kao poziciju havarije sasvim su netočne. Zadana SOS-pozicija od $41^{\circ}46'W$ ipak je ušla u povijest kao mjesto na kojem je potonuo Titanic. Do te pozicije novi putnički brod međutim nikada nije uspio stići...

Kako je danas poznato, olupina broda leži na dnu prelomljena na dva dijela. Relativno dobro očuvani i 143 metra dug pramčani dio leži na poziciji $41^{\circ}43'57''N$, $49^{\circ}56'44''W$ i usmjeren je prema sjeveru. Posve uništena krma leži oko 600 metara južno od pramca, za 180° zaokrenuta u odnosu na pramac i usmjerena prema jugu; njene koordinate su $41^{\circ}43'35''N$, $49^{\circ}56'54''W$.

Posebno je važno istaći da se pet brodskih kotlova nalazi na poziciji $41^{\circ}41'32''N$, $49^{\circ}56'49''W$. Uzimajući u obzir činjenicu da su kotlovi poput velikih, okruglih tegova vodoravno padali na dno, možemo vjerovati da se oni nalaze točno ispod mjesta gdje je Titanic nestao pod vodom. Ti podaci nam omogućuju, uz već znano mjesto pronalazaka čamaca te jačine i smjera morske struje, izračunavanje približnog mjesta sudara.

Stvarna pozicija Titanica

Kada se Titanic oko dvije minute prije konačnog potonuća prelomio, iz njegove unutrašnjosti ispalo je, između ostalog, i pet kotlova. Za razliku od ostalih većih ili manjih dijelova koje je nosila struja, njihov oblik i težina sasvim sigurno uvjetovali su brz i okomit pad na dno. Prema tome, Titanic je 15. travnja 1912. u 02.20 sati potonuo otprilike na poziciji 41°41'N, 49°56'W. Uračunamo li k tome tonuća od 160 minuta i jačinu i smjer morske struje od 0,7 čvorova u smjeru jugoistoka, onda dolazimo do zaključka da je Titanic potonuo oko četiri milje jugoistočno od mjesta sudara, koji se prema tome dogodio negdje oko pozicije 41 °48'N, 50°00'W.

Službena SOS-pozicija kao mjesto sudara navodi 41°46'N, 50°14'W.

Četvrti časnik Boxhall pogriješio je u proračunu za više od 10 nautičkih milja ili 20 km. Stvarno mjesto katastrofe nalazilo se ustvari na oko 10-12 milja istočnije od SOS-koordinata i prava je sreća što je struja nosila čamce na kurs Carpathije. Iz približno poznate pozicije sudara sa santom dala se odgonetnuti i najveća kontroverza u katastrofi Titanica.

Slučaj Californiana i misterij tzv. "trećeg broda"

Diskusije oko uloge Californiana i njegove udaljenosti od tonućeg kolosa nikada nisu prestajale; zato je pitanje godinama, od 1912. isto: kada je brod viđen s Californiana? Čija su pozicijska svjetla primijećena s Titanica? Je li kapetan Lord mogao spasiti sve Titanicove putnike? Stoga u paralelnom nabranju ukratko podsjetimo i usporedimo tijekom događaja na dva broda.

U noći, 14. travnja 1912., Californiana u 22.20 sati zaustavio ispred velikog polja ledenih santi, koje mu je onemogućilo daljnju plovidbu. Pozicija broda bila je 42°5'N, 50°7'W, znači oko 19 nautičkih milja od kasnije zadane CQD-pozicije Titanica. Zaustavljenih strojeva, morska struja nosila je Californian prema jugoistoku, približavajući ga kursu nadolazećeg Titanica - Titanic se tog trenutka nalazio na

više od 30 milja istočno od Californiana. Oko 23.00 sati, treći časnik Californiana, Charles Groves, ugledao je svjetla nekog broda koji je dolazio s jugoistoka. U 23.40 sati na Californianu primjećuju da se nepoznati brod zaustavio - Titanic se zaustavio nakon udara u santu, a oko 23.50 sati, trećem časniku Grovesu i kapetanu Lordu čini se da se svjetla na brodu gase i istovremeno jasno mogu prepoznati lijevo crveno pozicijsko svjetlo. Tada se, nakon neuspjelog pokušaja izbjegavanja sante, Titanic okrenuo prema sjeveru. Nešto poslije ponoći, na palubu je izašao pomoćni inženjer Ernest Gill, koji na jugu primjećuje svjetla jednog velikog parobroda. Udaljenost do tog broda procijenio je na 10 milja. Časnik Groves bio je mišljenja da je taj brod udaljen oko 8 milja, a kapetan Lord tvrdio je da je nepoznati brod bio udaljen najviše četiri milje! Nakon ponoći kapetan Lord i drugi časnik Stone promatraju udaljeni brod koji se, nesumnjivo, sasvim zaustavio.

U 00.45 sati, drugi časnik Stone, promatrajući drugi brod s mosta Californiana, iznenada zapaža bljesak iznad čudnog broda - četvrti časnik Boxhall u 00.45 sati s Titanica ispaljuje prvu raketu - a isto to vide i mladi časnik James Gibson i Ernest Gill. Stone odmah obavještava kapetana da s nepoznatog broda ispaljuju bijele rakete. Do danas ostaje nerazjašnjeno zašto Lord odmah nije reagirao i pokušao ispitati o čemu je riječ, dok je jedini telegrafist na brodu i dalje mirno spavao. Oko 01.20 sati, Stone i Gibson dalekozorom primjećuju da su svjetla u daljini nakošena i da je crveno pozicijsko svjetlo nestalo - pramčana paluba Titanica u to je vrijeme, naime, nestala pod vodom. Konačno, nakon što su nabrojali osam raketa, oko 02.15 sati Stone i Gibson opažaju da nepoznati brod nestaje u smjeru jugoistoka; tako se barem čini s mosta Californiana. Titanic je potonuo u 02.20 sati, a svjetla su se ugasila nekoliko minuta prije potonuća.

Prema ovdje navedenim podacima ne bi uopće trebalo biti sumnje da je nepoznati brod viđen s Californiana bio Titanic. No, postoje i suprotni argumeni koji tu tezu ne podržavaju. Tako su npr. s Titanica ugledali pozicijska svjetla nekog broda na sjeveru tek u 00.10 sati; ako su dva broda bila na vizualnoj udaljenosti - Californian u 23.00

sati primjećuje svjetla na istoku - kako to da na Titanicu tek sat vremena kasnije primjećuju svjetla drugog broda?

Nadalje, ako je Californian u vrijeme Titanicovog tonuća mirovao, zašto su onda mnogi od preživjelih tvrdili da se drugi brod približavao da bi kasnije nestao.

Različita su bila i mišljenja među posadom Californiana o veličini broda i udaljenosti: samo jedan je časnik smatrao da se radi o putničkom brodu, dok je većina tvrdila da ne može biti riječi o putničkom brodu jer daje bio daleko manji. Procjene o udaljenosti također variraju od 4 do 10 milja...

Kapetan Smith je, međutim, smatrajući da je brod na sjeveru dovoljno blizu, naredio prvim spuštenim čamcima da dovedu do tog broda, iskrcaju ljude i vrate se po nove. Još treba reći i to da su se eksplozije Titanicovih raketa u tako mirnoj noći morale čuti na brodu koji se nalazi na vidljivoj udaljenosti; na Californianu međutim, nisu čuli ništa. Za razliku od njih, preživjeli u čamcima čuli su detonacije raketa s Carpathije još mnogo prije nego što su brod ugledali. Kasnije, istog jutra, na Californianu su primijetili druge rakete koje su sasvim sigurno potjecale od Carpathije; Carpathia se, međutim, nalazila puno dalje nego što se prije toga nalazio Titanic.

Treba spomenuti i to da je brzina Titanica iznosila oko 20,5 čvorova, a ne 22, kako je mislio četvrti časnik Boxhall. Prema tome, Californianu nalazio 21 milju sjeverozapadno. Nakon sudara, Titanic je nošen strujom u jugozapadnom smjeru. To isto vrijedi i za Californian, samo što je Californian ranije zaustavljen, pa se neminovno približio kursu Titanica.

Svi svjedoci na Californianu tvrdili su da je nepoznati brod nestao u smjeru jugozapada, ali mi danas znamo da je pozicija Californiana bila zapadnije, a ne istočnije od mjesta potonuća. Tako dugo dok su se stare CQD i SOS-pozicije smatrale točnima, Titanic se mogao nalaziti zapadnije od Californiana i njegovo nestajanje lako se moglo shvatiti kao udaljavanje prema zapadu. Međutim, Titanic se ustvari nalazio oko 10 milja istočnije od svoje zadane pozicije, pa je

udaljenost između ta dva broda iznosila manje od 21 milje; bila je, ipak, znatno veća od Lordove četiri milje i Grovesovih osam.

Velika je vjerojatnost da su rakete, viđene s Californiana, zaista ispaljene s Titanica, i tu je kapetan Lord s pravom kritiziran jer nije ništa poduzeo. No, prema poziciji olupine, približnu udaljenost među brodovima možemo procijeniti na oko 17 milja - da je Lord krenuo u pomoć, ne bi stigao na vrijeme; mogao bi tek nekoliko polumrtvih izvući iz vode...

Ostaje, međutim, otvoreno pitanje nepodudarnosti u stvarnim udaljenostima i procijenjenim veličinama plovila. Kapetan Lord cijeli je život tvrdio da se nepoznati brod nalazio na mnogo bližoj poziciji od Titanica i da je to mogao biti tek neki ribarski brod, ali nikako najveći putnički preoceanski brod na svijetu. Isto su tako i preživjeli putnici tvrdili da je svjetlo na sjeveru prije moglo pripadati ribarskom brodu nego parobrodu Californianove veličine.

Drugim riječima, postojao je i treći brod u neposrednoj blizini mjesta događaja. Te su se tvrdnje održale godinama i bile su glavni argument Lordovih istomišljenika. No, dokaza za to nije bilo i "teorija trećeg broda" ostala je nerazjašnjena. U službenim izvještajima nakon istrage zaključeno je: "Nikakav (treći) brod ne bi mogao ploviti prema zapadu a da ne prođe kraj Californiana na sjeveru ili Titanica na jugu..." To zvuči logično, ali ipak nije sasvim ispravno.

Na tom bi mjestu trebao završiti izvještaj o najvećoj pomorskoj katastrofi i nesretnoj ulozi Californiana u njoj. Ipak, pola stoljeća nakon katastrofe, najavljeno je novo senzacionalno otkriće: zaista je postojao treći brod! Riječ je o norveškom jedrenjaku Samson, 506 tona teškom lovcu na tuljane, pod zapovjedništvom kapetana Naessa. Samson nije imao radiostanicu, ali je kapetan zato imao nečistu savjest. Jer, lov na tuljane je, prema norveškom zakonu bio zabranjen nedjeljom, a 14. travnja bila je nedjelja. Kad se Titanic približavao s istoka, Naess ga je smatrao ratnim brodom, a njegovo "zaustavljanje" protumačio uvodom u skoru inspekciju i neizbježnu novčanu kaznu. Svjetlosni signali s Titanica još više su učvrstili to

uvjerenje. Zašto pak Naess nije reagirao na kasnije rakete, ne zna se.

Jedini način da izbjegne eventualne neugodnosti bio je taj da se neprimjetno izgubi u smjeru sjeveroistoka, s kursom prema Islandu. Stigavši tamo, Naess je, naravno, čuo za katastrofu i povjerio svoju tajnu norveškom konzulu u Reykjaviku, koji je cijelu priču zadržao za sebe.

A onda, 1962., Naess neposredno pred smrt pod zakletvom priznaje da je bio na vidljivoj udaljenosti od Titanica i da je primijetio rakete s tonućeg giganta. Samson se nalazio između Titanica i Californiana, pa je tako i viđen s oba broda. Posebno je Californian bio iritiran Samsonovim pozicijskim svjetlom i Titanicovim raketama daleko u pozadini, iako ostaje zagonetno kako su Stone i Groves dalekozorom mogli primijetiti "nakošena svjetla" na vodi. Time je i najveća tajna koliko-toliko rasvijetljena. Treba svakako reći da Samson, i da je krenuo u pomoć, ne bi mogao primici više od stotinjak putnika. Kapetan Californiana, Stanley Lord, nikada nije uspio dokazati svoje uvjerenje da brod koji je vidio nije bio Titanic. Nakon njegove smrti, 1962., i nakon šturih informacija da je ipak egzistirao "treći brod", nepravda prema njemu nije ispravljena. Tek otkrićem olupine 1985. slučaj Californiana i njegovog kapetana ponovno je aktualiziran, nakon što se ispostavilo da je Lordov brod zaista bio miljama udaljeniji od Titanica nego se mislilo. No još je trebalo proći sedam godina dok Stanleyju konačno u travnju 1992. nije priznato osporeno pravo - osamdeset godina nakon tragedije Titanica.

Neriješene tajne

Ostala su u priči o Titanicu ipak i neka pitanja na čije ćemo odgovore još morati čekati, a možda ih nikada niti nećemo pronaći. Jedno od najčešće postavljanih pitanja je: što je orkestar zadnje svirao pred potonuće? Najčešće se spominju Bliže Bože, Tebi i melodija Autumn. Prema pričanju velikog broja preživjelih, orkestar je svirao Bliže Bože, Tebi i nema razloga da im ne vjerujemo. Drugi pak tvrde da su čuli ragtime glazbu, a jedan preživjeli rekao je da se sjeća orkestra u njegovim posljednjim minutama i da uopće ništa nije svirao. U cijeloj toj paleti mišljenja, priča drugog telegrafiste Harolda Bridea posebno se ističe: on je, zbog prirode svog posla, imao izuzetno dobar sluh i usto je do samog kraja bio na brodu. Bride se jasno sjećao da je brodski orkestar, u trenutku kada je čamčana paluba utonula, svirao episkopalnu himnu Autumn-Jesen. Također se špekulira i o tome kakav su kraj doživjeli kapetan Smith i njegov prvi časnik Murdoch. I za jednog i za drugog se pričalo da su se pred potonuće ubili pištoljem, ali to je samo dio legende. Ustvari je kapetan Smith stajao na mostu u trenutku kad je taj dio broda utonuo pod površinu. Vodena snaga tada je odnijela kormilarnicu, a ostatak komandnog mosta teško oštetila, pri čemu je kapetan vjerojatno poginuo. Također su i priče o njegovim posljednjim riječima *Držite se britanski* i *Neka se svatko brine za sebe*-dio legende. Ako i jest nešto rekao, onda je druga izjava realnija.

O prvom časniku Murdochu pričalo se da je, želeći spriječiti navalu na preostale čamce, divlje pucao u masu na palubi i pri tome ubio nekoliko muškaraca. Nakon toga navodno se uputio na most, gdje je ispalio hitac sebi u glavu. Ni to, međutim, ne odgovara istini. Murdochovo tijelo, doduše, nije pronađeno, pa se za njegovu smrt ne može ništa konkretnije reći. No, kod nijednog od 328 leševa, koji su danima i tjednima nakon katastrofe izvučeni iz mora, nije pronađena nikakva rana od vatrenog oružja. Nadalje, kao što je poznato, uz svaku olupinu u pravilu dolazi i blago. Titanic nije

izuzetak. Poznate su priče o tome da je na brodu bila velika pošiljka zlata namijenjena SAD-u. Legenda je nastala nakon izjave broskog skladištara Franka Prenticea, koji se nekoliko godina kasnije sjetio da je pomagao pri utovaru zlatnih i srebrnih poluga. Stručnjaci ukazuju na to da takav tovar nije zabilježen u tovarnoj listi. To, naravno, ne znači da brod zaista nije prevezio zlato, jer se znalo događati da se takva vrsta tovara nije vodila kao takva. Nažalost, engleska banka svoje akte drži 100 godina pod ključem. Ako je takav transport zaista postojao, dobro je zataškan... To su samo neka od mnogih, još otvorenih pitanja vezanih uz katastrofu. Ona ostaju dio legende tog znamenitog broda. Možda je tako i dobro, jer i stari dvorci ostaju zanimljivi dokle god postoje tajne i legende o njihovim duhovima, o njihovoj prošlosti... I Titanic će, nedvojbeno, sačuvati neke svoje romantične tajne, koje će njegovu dugo istraživanu povijest činiti uvijek iznova zanimljivom.

Hrvatski iseljenici na Titanicu

Među 1522 putnika i članova posade, koji su u katastrofi Tianaica izgubili život, prema dosadašnjim podacima nalazio se i trideset i jedan putnik iz Hrvatske. Kako je teritorij Hrvatske 1912. bio u sastavu Austro-Ugarske, u putničkoj listi upisani su kao državljani Austrije. Niti jedan od tih ljudi nije preživio katastrofu i svi se vode na popisu nestalih. U dva slučaja postoje nejasnoće: radi se o Ivanu Caru i Mariji Osman. Iako se njihova imena u knjigama nalaze na popisu poginulih, neki izvori tvrde da su preživjeli. Ponajprije, za Ivana Cara u Hrvatskoj se može naći naznaka da je ipak preživio. Dokaz o tome visi na zidu u zatvorenoj kapelici Gospe trsatske u Rijeci. Naime, radi se o slici s motivima Titanicovog potonuća, koju je kapelici na Trsatu poklonio osobno Ivan Car, a poklonio ju je u znak zahvalnosti što je preživio nesreću.

Svi putnici iz Hrvatske putovali su u Ameriku kao iseljenici s vjerom u bolji život. Njihovo imovinsko stanje bilo je loše, tako da su početak svog "drugog" života u Novom svijetu provodili u 3. razredu Titanica.

Prema abecednom redu, na prvom putovanju Titanica bili su:

Balkić, Cerin, 26 godina

Cer, Bartol, 35 godina

Cer, Ivan, 27 godina

Cer, Ludovik 19 godina

Čačić, Grego, 18 godina

Čačić, Luka, 38 godina

Čačić, Manda, starost nepoznata

Čačić, Marija, 30 godina

Čalić, Petar, 17 godina

Dakić, Branko, 19 godina

Dimić, Jovan, 42 godine

Dražonović, Josip, starost nepoznata

Econović, Jozo, starost nepoznata

Hendeković, Ignac, starost nepoznata

Jalševac, Ivan, starost nepoznata

Karajić, Milan, 30 godina

Kekić, Tido, 38 godina

Lulić, Nikola, 27 godina

Orešković, Jeko, 23 godine

Orešković, Luka, 20 godina

Orešković, Marija, 20 godina

Osman, Marija, 31 godina

Pavlović, Stevo, 32 godine

Pekruić, Mate, 17 godina

Pekruić, Tomo, 24 godine

Petranec, Matilda, 31 godina

Sivić, Husein, 40 godina

Smiljanović, Mile, 37 godina

Stanković, Ivan, starost nepoznata

Strilić, Ivan, starost nepoznata

Uzelac, Jozo, 17 godina

Sažetak ili sjećanje na Titanic

U svojoj knjizi *Tajna Titanica*, Robert Ballard napisao je sljedeće:

"Titanicom sam u početku bio fasciniran jednostavno zato što postoji."

U jednoj rečenici objasnio je razlog svoje opčinjenosti potonulim preookeanskim kolosom: "... zato što postoji."

Stoga što postoji kao prekrasan putnički brod s početka 20. stoljeća? Ili kao najznamenitija pomorska tragedija u povijesti? Ili kao velika, rastrgana i najpoznatija olupina na svijetu?

Značenje Titanica kao broda, ali i kao događaja, možemo sagledati iz više perspektiva, koje svaka na svoj način objašnjavaju fenomen tog broda i njegove već literarne katastrofe.

Već sam brod, kao takav, bio je puko oličenje ljepote i elegancije, luksuza i bogatstva, veličine i moći. Sigurno je da bi Titanic i bez katastrofe zauzeo svoje mjesto u povijesti pomorstva, jer je bio izuzetan za svoje vrijeme. Pojava Titanica je u vrijeme sveukupnog civilizacijskog razvoja u svijetu izazvala divljenje tog istog svijeta koji se već privikao na nova čuda, kao npr. na automobile, avione, telegrafiju, znanstvena otkrića itd.

Taj je brod zasjenio sve do tada viđeno; ne samo da je bio najveći pokretni objekt ikada izgrađen u povijesti, nego je bio opremljen najmodernijim uređajima, ispunjen kraljevskim luksuzom i, uz sve to, nepotopiv. Njegova navodna nepotopivost bila je dokaz da je čovjek pokorio i nepredvidivi ocean. Zato je za ljude iz 1912. Titanic simbolizirao sve ono što je tadašnji svijet cijenio (a ništa manje i današnji): veličinu, moć, snagu, ljepotu, novac i bogatstvo, luksuz i prestiž; ploviti na Titanicu u 1. razredu nije značilo samo putovati, nego je u neku ruku pokazivalo društveni status. Konzumirati kavijar

i šampanjac u društvu jednog Astora, Strausa ili Widenera, u okruženju luksuznih salona i na nepotopivom plovećem dvorcu, gotovo je sigurno značilo pripadnost vrhu svjetske elite.

Da bi taj gigantski ploveći grad mogao na bilo koji način biti ugrožen, nikoga nije zabrinjavalo. A i zašto bi; najgora mogućnost, potonuće, bila je nemoguća. Ljudska samouvjerenost, ojačana dugim i uspješnim lancem tehničkih dostignuća, prelazila je postupno u površnost. Slijepo se vjerovalo u svemoguću tehniku i prepuštalo snovima o nezadrživom napretku...

I tada se dogodilo. Najobičnija gromada smrznute vode naprasno je prekinula jedno bezbrižno putovanje, istrгла svijet iz sanjarenja, stala na kraj jednoj zabludi i zauvijek uništila sva ona uvjerenja koja je čovjek već prihvaćao kao uobičajena.

Nakon samo pet dana plovidbe, nepotopivi Titanic nestao je u Atlantiku i s njim više od 1500 ljudi.

Katastrofa je u ono vrijeme izazvala pravu senzaciju. Ljudima toga doba taj je događaj vjerojatno bio još previše blizak a da bi mogli sagledati da je to bio kraj cijelog jednog razdoblja, a ne samo broda. Ono što je njih zaprepastilo bili su razmjeri tragedije: strašno velik broj žrtava, veličina broda i njegov vrijedan tovar, kao i neizmjerne očekivanja i nadanja koja su odjednom, preko noći, nestala zajedno s brodom.

Tih su dana ljudi izgubili svoje vjerovanje u prirodan red stvari. Poljuljano je i povjerenje u tehniku i napredak. Nitko više nije vjerovao u "brod koji ne tone". Čovjek je jednostavno izgubio osjećaj sigurnosti.

U svojoj knjizi *The Night Lives On*, Walter Lord je to primjereno objasnio:

"Godine 1912. ljudi su još u nešto vjerovali. Danas više nitko ni u što ne može biti siguran, i što smo nesigurniji, to više čeznemo za nekim sretnijim vremenima kada smo mislili da svime vladamo. Titanic je

simbol jednog takvog vremena, a prije svega, njegova kraja. Što se lošije stvari danas dogode, sve se češće sjetimo Titanica i svega onog što je s njim potonulo."

Mi danas vidimo da je nestanak Titanica bio povijesna prekretnica; tu katastrofu možemo na neki način smatrati uvodom u moderno doba i prestankom jednog mirnog načina života. Bio je to početak jednog burnog razdoblja ili, ako hoćemo, stoljeća. Stoljeća prožetog nemirima, krizama, revolucijama i, naposljetku, dvama strašnim svjetskim ratovima. S Titanicom, simbolično je nestalo i 19. stoljeće...

A danas? Kako mi danas vidimo Titanic? Njegovo ime za nas je simbol propasti i tragedije, a opis njegovih posljednjih sati ispunjava nas nevjericom i jezom. Nepobitno je to da je splet okolnosti i nesretnih faktora u tom događaju toliko nevjerojatan i dramatičan da nas se jednostavno mora dojmiti. Ostat će zauvijek neobična slučajnost da baš Titanic, jedan od najvećih i zasigurno najljepši putnički brod, potone na svom prvom putovanju, uslijed baš takve nesvakidašnje nesreće.

Danas, na samom kraju 20. stoljeća, vlada uvjerenje da se 1912. ne može ponoviti - moderna tehnologija ipak je brodove učinila kvalitetnijima i sigurnijima. I tako se ponavlja površnost prethodnika iz 1912.

"Onaj koji nije zapamtio pouke iz povijesti, osuđen je da ih ponovi" - kaže jedna stara izreka. Ona se i obistinila. Jer, kada se činilo da su velike pomorske katastrofe nepovratna prošlost, 1994. dogodio se "drugi Titanic."

U ranim jutarnjim satima, 28. rujna 1994. potonuo je brod Estonia, povukavši u smrt 900 putnika i članova posade. Spasilo se samo 140 ljudi. Nakon Titanica, to je najveća mirnodopska pomorska katastrofa koja nas je istrгла (opet jednom) iz uvjerenja da smo svemogući. Neizbježno su se povlačile paralele s tragedijom iz 1912. Nakon Estonije znamo da se takvo nešto opet može dogoditi, pa tražimo krivce, vodimo istrage i poduzimamo uvijek nove mjere sigurnosti. Kako će vrijeme prolaziti, opet ćemo se uvjeravati da je

tehnološki razvoj dovoljno napredovao i da su naši današnji brodovi stvarno sigurni - sve do sljedeće katastrofe.

Još se i danas, dosta toga može naučiti od Titanica (nažalost i od Estonije). Titanic zauzima posebno mjesto i zbog mnogih noviteta koji su vezani uz njega. To da je bez konkurencije po pitanju udobnosti, komfora i luksuza, već je znano. Zanimljivo je, međutim, to da je vrhunska i najmodernija tehnologija sudbinski vezana uz Titanic.

Jer, za izgradnju samog broda korištena su najmodernija pomagala toga doba, a za njegovo opremanje i navigaciju ugrađeni su najnoviji uređaji koje se tada moglo dobiti. Apsolutni tehnički novitet bila je i mogućnost bežičnog prijenosa informacija na daljinu, tzv. Marconijeva telegrafija. Uz to što je Titanic imao najsnažniju radiostanicu od svih tadašnjih brodova, on je bio i prvo plovilo s kojeg su emitirani novouvedeni signali za pomoć - SOS. Zahvaljujući Marconijevom izumu, 705 ljudi ipak je spašeno. Otkrivanje i slikanje olupine Titanica na kraju 20. stoljeća opet su omogućili vrhunski podvodni uređaji i moderne i osjetljive dubinske kamere koje danas imamo. I što još reći na kraju?

Razmišljajući danas o Titanicu, predočavamo ga na razne načine; romantičari među nama vjerojatno ga vide kao na crno-bijelim slikama; elegantni i monumentalni transatlantik sa svoja četiri prepoznatljiva velika tamna dimnjaka ili kao divovski osvjetljeni brod čiji pramac, uz pratnju orkestra, nestaje u Atlantiku. Oni realniji pak vide veliki prelomljeni i zahrđali brodski trup, zabijen gotovo 20 metara u mulj i uništen od vode i zuba vremena. Kako god bilo, taj će brod zauvijek ostati ono što je već više od 80 godina - najveća sramota koju je tehnološki napredak ikada doživio, spomenik ljudskoj aroganciji i samouvjerenosti i dokaz o neukrotivosti prirode. No on je i spomenik jednom davno prošlom, romantičnom vremenu. Spomenik onim ljudima koji su na njemu putovali i umrli, spomenik ljudskoj plemenitosti, požrtvornosti i brizi za svojim supatnicima. Primjer divnog ispunjenja nepisanog pomorskog pravila "prvo žene i djeca". Ukratko, to je jedna nevjerojatna priča, nesvakidašnja drama,

tragedija bez premca, jedna bajka. U uvjerenju da se događaji iz noći od 15. travnja 1912. još dugo godina neće prepustiti zaboravu, citirat ću riječi iz knjige Mythos Titanic Wolfa Schneidera: "Sablasni dvorac, koji je bio poprište ove priče, trune na morskom dnu, prelomljen, rastrgan, uništen. Dignuti ga ne može nitko. I tko će se kladiti što će trajati više stoljeća: onaj zahrđali čelik tamo dolje, ili lijepa legenda iz onih sati kada je, svijetleći, potonuo?"

Table of Contents

[Predgovor](#)

[Rađanje jedne legende](#)

[Southampton, 10. travnja 1912.](#)

[Sjeverni Atlantik, 14. travnja 1912.](#)

[Sjeverni Atlantik, nedjelja, 14. travnja 1912., 23.40 sati](#)

[Sjeverni Atlantik, ponedjeljak, 15. travnja 1912., 02.20 sati](#)

[Sjeverni Atlantik, ponedjeljak, 15. travnja 1912., 04.10 sati](#)

[New York, četvrtak, 18. travnja 1912.](#)

[New York, 19. travnja - 25. svibnja 1912.](#)

[Potruga za Titanicom](#)

[Sjeverni Atlantik, 1. rujna 1985., 00.48 sati](#)

[od 9. do 24. srpnja 1986.](#)

[Titanic odaje svoje tajne](#)

[Neriješene tajne](#)

[Hrvatski iseljenici na Titanicu](#)

[Sažetak ili sjećanje na Titanic](#)