

Povestiri dintre rafturi

Puțină pâine și...puțină apă

de Gabriel Zănescu

În martie 1915, Morgan Robertson (53 de ani) locuia într-o cameră a hotelului *Alamac* din Atlantic City, NJ. Acolo fu găsit, în după-amiaza zilei de 24, așezat pe scaun, mort, cu capul pe birou, lângă un șip cu paraldehydă golit întrucâtva. Poate pentru a masca aparențele unui suicid, care ar fi adăugat deranjului vizita poliției, o anchetă etc., medicul chemat puse diagnosticul de *atac de inimă*, evitând să sugereze o supradoză. Se știa că decedatul venise în oraș cu ceva timp în urmă, pentru a se recupera după o cădere nervoasă...

Morgan Robertson dusesese o viață agitată și mai degrabă tristă. Pe la șaisprezece ani, urmând modelul tatălui său, fost căpitan de vas pe Marile Lacuri, plecase de-acasă ca să-și câștige viața pe mare. A fost, mai întâi, băiat de cabină, apoi marinar de catarg și a colindat, după spusele sale, mai toate mările lumii. După nouă ani pe apă, reveni pe pământ, la New York. A urmat o școală de bijutieri, a învățat să prelucraze diamante, a pornit o mică afacere privată în domeniu. Afacerea mai mult a agonizat decât a mers, timp de vreo zece ani, deoarece omul nu avea, de fapt, talent și, pe deasupra, începuse să-i slăbească vederea. Pâinea zilnică fiindu-i tot mai des amenințată, s-a reorientat: simțise întotdeauna o atracție spre lumea boemei scriitoricești și chiar credea că ar fi putut deveni un bun scriitor. Amintirile, experiențele sale maritime, deveneau ușor aventuri, cunoștințele acumulate îi ofereau destule subiecte ce puteau atrage un public cititor tot mai dornic de astfel de teme. Așa au apărut, rând pe rând, cărți de povestiri și mici romane, *Futility*, de exemplu, în 1898, publicate mai întâi în reviste (*McClure's*, *Saturday Evening Post*), apoi în volum. Cum publicațiile de tot felul traversau tot mai des Atlanticul, în ambele sensuri, este foarte posibil ca unele să fi ajuns și pe piața engleză a cărții, în bibliotecile publice sau în cluburile cărții tot mai frecventate de către pasionații de lectură. Este posibil ca Thomas Kelland, om al mării și el, să fi citit *Futility*, ca parte a unui public vizat de roman.

”Puțin mai sus și în stânga! Încet! Am spus încet! Așa. Acum ușor înainte...Prea mult! Dă puțin înapoi...Acum, dreapta, încet. Așa. E foarte bine. Stop! Gata, asta a fost tot. Coboară, leag-o și du-te după cele patru lăzi cu opiu. Vezi să nu faci prostii... Apoi, aduci cele cinci cutii cu cărți și revistele. Lasă loc lângă ele pentru cărțile, poșta și ziarele de la Cherburg.” Thomas se aplecă mai mult, pentru a vedea mai bine acțiunea. O frumusețe de Renault 12 Coupé de Ville era îmbarcată, cu tot cu cei 12 cai putere franțuzești (vreo 25 de-ai noștri), motorul de 2,6 litri cu 4 cilindri în L, cele patru viteze, transmisia manuală, viteza de 48-56 km/h și spițele sale de lemn. (În 2008, Sothesby's a vândut un exemplar cu 269.500 \$.) “O mașină ca asta, cu o cabină atât de confortabilă și o față frumoasă: ce mai viață!”, s-o fi gândit Thomas. Dar, așa ceva nu era de nasul lui. Automobilul, cumpărat în Europa și livrat de Renault cu maximă celeritate, era al lui William E. Carter, milionar din Bryn Mawr, Pennsylvania, care călătorea împreună cu mașina, soția Lucille, două fete și doi câini. (Peste scurt timp, Carter – și familia – aveau să ceară despăgubiri de 5.000 \$ pentru mașină și 300 \$ pentru câini, de la compania de asigurări *Lloyd's of London*.)



(Image Credit: Hemmings.com, <http://www.titanic-whitestarships.com>)

Thomas Kelland era un om necăjit. Tatăl său, William, fierar și potcovar, și mama Isett se cunoscuseră văduvi amândoi. El, cu patru copii, ea cu șapte. I-au avut împreună, în 1894, respectiv 1895, pe Thomas și Edgar. În 1912, acesta din urmă era fierar-ucenic pe șantierul naval din Southampton, unde familia se mutase în 1894 și unde William murise, în 1902. În 4 aprilie 1912, pe el, pe o soră după tată (la rândul ei cu copii) și pe mama Isett i-a lăsat Thomas acasă, pe Commercial Street din Southampton și s-a prezentat la locul de muncă. Mai lucrase ca steward în echipa de suport pe *Adriatic* și pe *Oceanic*, pentru £3,15s pe lună, iar acum, după ce se declarase de 21 de ani, deși nu avea decât 18, se angajase bibliotecar pe *Titanic*.

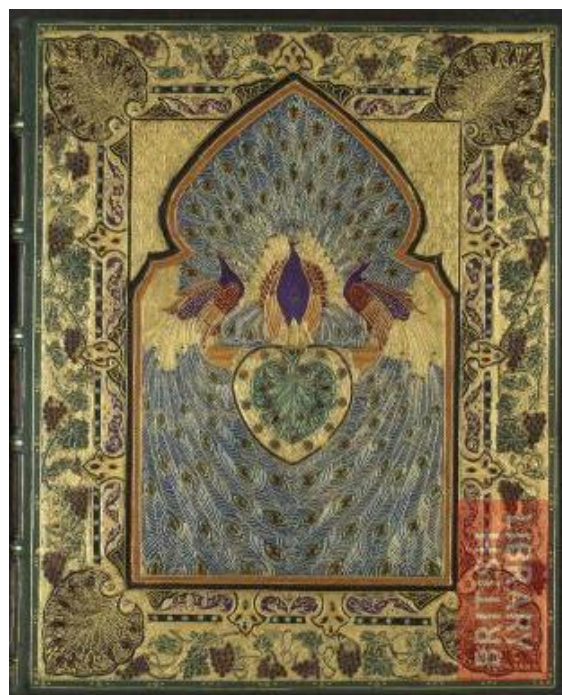
Thomas pășise pe bord cu siguranța dată de experiența lucrului pe mare, dar și cu, poate, mândria, emoția, curiozitatea de a se afla pe cel mai mare obiect mobil construit vreodată, imensul, luxosul, imbatabilul *Titanic*, laolaltă cu echipa care îl concepuse și l-a construit, inclusiv cu Președintele Companiei *White Star Lines*, Joseph Bruce Ismay, cu milionarii Benjamin Guggenheim, JJ Astor, Harry Elkins Widener și atâția alții...

Cea mai frapantă, însă, era senzația de *déjà vu*. Asemănarea era izbitoare, începând cu numele, cu vasul *Titan* al lui Robertson, din *Futility*. Americanul descriese, cu 14 ani înainte, cu detalii tehnice precise, inclusiv măsurători, cu explicații exacte (sau aproape) privind funcționarea, dotările, condițiile de la bord, sistemele inginerești, un obiect care, iată, apăruse acum, aidoma! Thomas se imbarcase, la modul concret, pe o ficțiune ce-i lua ochii și-i fura mintea cu masivitatea și strălucirea ei: sigură pe ea, multinațională și trufașă ca un Turn Babel plutitor. O închipuire ce avea să devină o realitate izbitoare.

Ceva de citit se găsea pe navă cam peste tot. În cală, pe lângă lăzile cu diverse mărfuri comandate de casele de comerț de peste ocean (biscuiți, băuturi, echipamente sportive, mingi de golf și de tenis, gramofone, 380 de suluri de linoleum, altele de stofă, brânzeturi etc., totul în valoare de aproximativ nouă milioane de dolari în ziua de azi) se aflau și vreo 150 de lăzi cu cărți și reviste destinate unor furnizori de carte din America, preum și unor biblioteci. Doar o săptămână mai târziu, [...] Charles E. McLenegan, director, avea să anunțe că se “amână livrarea tuturor periodicelor străine apărute săptămâna trecută și comandate de Biblioteca Publică Milwaukee. Pe lângă pierderea periodicelor, consemnăm și pierderea unor cărți în limbile germană și franceză. Colecțiile vor fi

actualizate peste trei săptămâni. Periodicele dispărute vor fi înlocuite de către editorii respectivi, iar cărțile de către compania importatoare din New York prin care biblioteca își plasează comenzile.” (*Milwaukee Sentinel*, 20 aprilie, 1912)

Pasagerii își aveau și ei propriile cărți în cabine, sau în seiful pus la dispoziție contra cost în biroul șefului serviciului financiar al navei. Acolo se afla, de exemplu, alături de patentul pentru un nou tip de carburator, ediția giuvaer a *Rubāiyātelor* lui Omar Khayyām. Ediția din 1860, mai degrabă o adaptare în limba engleză publicată de Edward Fitzgerald, era, fără îndoială, “cea mai ambițioasă realizare în legătoria de carte din toate timpurile”. *Sangorski & Sutcliffe*, legători de carte britanici au făcut-o în 1911. S-au folosit peste o mie de pietre prețioase și semi-prețioase (smaralde, rubine și topazuri, fiecare încrustate în legătură separat, într-un culcuș din foiță de aur de 22 de carate), mii de aplicații din piele turcească și miniaturi. Caseta ce o conținea era confecționată din lemn de stejar. Pe coperta din marochin figurau trei păuni cu cozile larg desfăcute, brodați cu fir de aur și un *oud* persan din lemn și fildeș, încastrat. Lucrarea s-a încheiat în 1911, după doi ani de muncă și a fost cumpărată pe 29 martie 1912 la o licitație la Sotheby's de către Gabriel Weis, un american, cu 405 lire sterline (2.000 de dolari în 1912, aproximativ 58.000, azi.) În aprilie 1912, cartea ambalată de către casa de licitații era expediată pe mare spre noul ei proprietar. Mai târziu, în același an, Sangorski

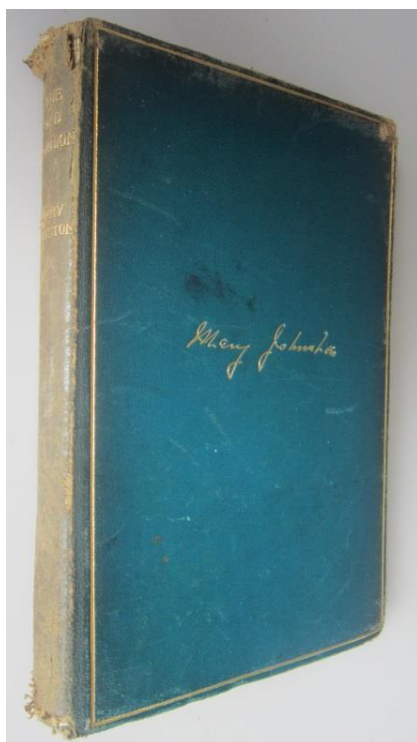


(Foto: <https://xerinx3.wordpress.com>)

a vrut să scoată un al doilea exemplar, dar n-a apucat deoarece s-a înecat în baie. Asociatul său, Stanley Bray, a reușit să realizeze un alt exemplar, bazându-se pe desenele originale, după șase ani de muncă. Deși aflat în seiful unei bănci, exemplarul a fost distrus în timpul *Blitz Kriegului* asupra Londrei. Bray a mai lucrat încă patruzeci de ani pentru a mai realiza o copie, pe care a donat-o la *British Libray*, spunând, înainte de a muri, că nu e superstițios, chiar dacă păunul este considerat un simbol al dezastrului.

Harry Elkins Widener, proaspăt absolvent la Harvard, colecționar pătimaș de cărți rare, venise în Marea Britanie tocmai pentru noi achiziții. Reușise și era fericit că printre ele se afla și un exemplar rar din prima ediție a *Eseurilor* lui Francis Bacon.

Colonelul Archibald Gracie IV tocmai terminase și publicase în 1912 *The Truth About Chickamauga*, istorie a bătăliei din timpul Războiului civil din America, la care participase tatăl său. Făcuse o călătorie în Europa, ca să se relaxeze și îi împrumutase un exemplar din cartea sa altui pasager, Isidor Straus. Tot el menționează singurul titlu cunoscut din biblioteca navei: “Cartea pe care am terminat-o și am restituit-o la biblioteca vasului, *The Old Dominion*, de Mary Johnston” (Archibald Constable & Co Ltd, Londra, 1907).



Mary Johnston, *The Old Dominion*, Archibald Constable & Co.Ltd, London, 1907. (Foto: <https://www.amazon.co.uk>)

Spencer V. Silverthorne, achizitor pentru un mare magazin din St.Louis, citea *The Virginian – Călărețul din preerie* de Owen Wister (MacMillan, 1902) – prima ficțiune western, care avea să impună figura cowboyului în cultura populară americană.

Thomas Kelland era bibliotecarul navei și avea în grijă două biblioteci. La clasa I, aceasta se numea *Sala de lectură și scris*, iar la clasa a II-a se numea simplu *Second Class Library*. Pasagerii știau asta din anunțurile făcute de companie: “*White Star Line Royal Mail Steamers* Titanic, Olympic, Adriatic, Oceanic, Majestic, Baltic, Cedric, Celtic, și Arabic au un serviciu perfect de bibliotecă de împrumut pentru pasageri. Prin contract cu *The Times*, avantajele oferite de *Times Book Club* sunt disponibile pentru pasagerii de la clasa I pe parcursul fiecărei călătorii, gratuit, furnizând o gamă foarte largă din cele mai noi cărți.”

Viața la clasa I era scumpă (și cât de scumpă avea să se dovedească!) și frumoasă: nu oricine putea plăti aproximativ 70.000 de dolari, în banii de azi, pentru o călătorie. Pasagerii erau politicieni, oameni de afaceri, bancheri, atleți cunoscuți, industriași, ofițeri superiori. Majoritatea călătoreau însoțiți de soție, copii, guvernanta copiilor, slujnică, valet, amantă, bucătar, șofer, câini de companie (12 în total, din care au scăpat doi) și, dacă plătiseră vreo 870 de lire (adică mult peste medie) aveau și o punte privată pentru plimbare. Oricum, aveau electricitate, serviciu de telegraf Marconi, o cafenea pariziană, un restaurant *à la carte*, grădină pentru servirea ceaiului, sală de recepții, verandă pentru servirea cafelei, piscină încălzită, sală de gimnastică echipată, teren de squash, frizerie, lifturi, încăpere pentru fumat, baie turcească, salon pentru mese, punți acoperite de promenadă etc.

Ce și-o fi spus Thomas, citind meniul serii de 14 aprilie? Feluri: aperitive, o selecție de supe, somon poșat, *filet mignon* cu legume, miel, rață sau vită (la alegere) cu și mai multe legume, punci (pentru clătirea gurii), friptură de pui de porumbel, pateuri, desert (budinci, fructe, înghețată). Nouă feluri, fiecare cu vinul propriu, iar după desert alte fructe proaspete și brânzeturi. Apoi, bărbații se retrăgeau pentru fumat și țării. Din salariul lui, nu și-ar fi putut plăti decât, poate, puțină pâine...

La clasa I, pe puntea A, *Sala de lectură și scris* era concepută ca un spațiu tihnit, pentru relaxare, dedicat exclusiv femeilor. Ferestrele dădeau spre puntea de promenadă. Interiorul era decorat într-un rafinat stil Georgian, zugrăvit în alb, împodobit cu elaborate lucrări în ipsos, lambriuri strălucitoare, coloane canelate și un șemineu din marmură. O fereastră pe toată lungimea sălii, cu draperii roz, permitea ca lumina zilei să inunde întreaga încăpere. Mici canapele îmbrăcate în mătase și scaune tapițate în galben și albastru se grupau în jurul măsuțelor de scris.

Biblioteca de la clasa a II-a, pe puntea C, era, la rândul ei, minunat mobilată. Divane, fotolii și măsuțe de scris, ori pentru jucat cărți, răspândite în toată încăperea, cu, printre ele, coloane albe din lemn sculptat, birouri de-a lungul ferestrelor, o latură întreagă ocupată de rafturile cu cărți închise în dulapuri cu uși de sticlă, totul finisat în mahon. Ferestrele, largi, permiteau atât admirarea peisajului marin cât și supravegherea copiilor din coridorul închis ce dădea spre punte, rezervat lor ca spațiu de joacă.

Singurul bibliotecar, Thomas Kelland trebuia să facă mereu naveta între cele două locații și să se asigure că toți pasagerii erau mulțumiți. Și erau greu de mulțumit, pentru că trebuia să răspundă tuturor cererilor de informații, nu doar să le împrumute cărți. Biblioteca funcționa ca un serviciu de referițe rapide. Bibliotecarul îi îndruma pe pasageri pe vas, spunându-le ce se afla unde, îi ajuta să înțeleagă o hartă maritimă aflată acolo, pentru a se putea localiza, actualiza el însuși pe hartă poziția navei, informa pasagerii despre programul diverselor servicii de pe navă (frizerie, sală/teren de sport, telegraf, băi – turcească, electrică/ultraviolete, saună – aduna telegramele în cutia de la intrare și le ducea telegrafistului, dădea informații privind schimbul valutar pe navă, sau despre programul concertelor zilei, distribuia formularele pentru debarcare și recuperarea bagajelor, declarațiile vamale etc. În general, trebuia să răspundă mulțumitor la orice întrebare care putea trece prin mintea oricărui pasager.



Biblioteca de la clasa I (foto: <https://www.pinterest.com>)

Lawrence Beesley își amintește că Thomas era un băiat trist, slab, adus de spate în fața dulapului de cărți, care păruse că nu are mare lucru de făcut dar era, de fapt, foarte ocupat. Își găsisese timp, totuși, să tragă cu urechea la concertul de imnuri organizat în seara aceea de unul din cei doi preoți catolici călători pe navă și se gândea la tonul jos, discret, oarecum temător dar foarte dedicat, cu care toți pasagerii au cântat, la final, imnul *“Celor în primejdie pe mare.”*

Putea fi încă văzut scriind, la masa lui de lucru, după ciocnirea cu ghețarul, în timp ce din marele salon de la clasa I se auzea *Songe d'automne* cântat, într-o ultimă reprezentație, de orchestra navei.

Thomas Kelland, biblioteca și toate cărțile de pe vas au dispărut în apele Atlanticului, în noaptea aceea. Harry Elkins Widener se întâlnise pe punte cu William E. Carter, care îl sfătuisese să sară într-o barcă de



Biblioteca de la clasa a II-a (foto: <https://titanichonorandglory.deviantart.com/>)

salvare. Widener i-a spus că preferă să rămână pe vas, care era mai mare și să-și încerce norocul. Widener a dispărut cu tot cu *Eseurile* lui Francis Bacon, Carter a sărit și a scăpat, răscumpărându-și, mai târziu, Renaultul (nu se știe dacă și câinii.)

Mama lui Harry Widener a donat Universității Harvard, unde absolvise fiul, colecția bibliofilă a acestuia, cum el însuși avea de gând, precum și două milioane de dolari pentru refacerea din temelii a bibliotecii, redeschise în 24 iunie 1915, cu aproape 85.000 de metri de raft și spațiu disponibil pentru aproximativ trei milioane de volume. Donațiile au continuat, așa că în 1930 întregul spațiu destinat era ocupat, iar biblioteca a trebuit să se extindă.

Nu știm dacă săracul Thomas și bogatul Harry s-au cunoscut pe navă, dar s-au întâlnit cu siguranță în veșnicia lumii cărților, o umbră (oarecum) parfumată a lumii reale, servită în fel și chip.

Supraviețuitorii au fost adăpostiți și îngrijiți, până la debarcarea la New York, în biblioteca navei Carpathia.

Citiți mai mult:

A Library Loss of Titanic Proportions: a Tale of Our World Language Collection, <https://www.mpl.org>

Walter Lord, *O noapte de neuitat*, traducere și prefață de Alfred Neagu și Junona Tutunea, București, Corint, 2013

http://atlanticliners.com/white_star_home/titanic_home/

Chuck Lynch, *The Car That Is on the TITANIC (A 1912 Renault Coupe de Ville)* <https://itrolls.wordpress.com>

Lawrence Beesley, *The Loss of The SS Titanic: Its Story and Its Lessons, by One of the Survivors* (June, 1912), Tales End Press, 1912 (<http://www.gutenberg.org>)

Widener Library rises from Titanic tragedy, <https://news.harvard.edu>

George Popa, *Rubăiyatele lui Omar Khayyām*, Ediție definitivă, întregită, Iași, Ed. Timpul, 1999

Diana Leigh Matthews, *First Class Life on the Titanic*, <https://alookthruetime.wordpress.com>

<http://www.regencyantiquebooks.com>

<https://www.encyclopedia-titanica.org>

First class facilities of the RMS Titanic, https://ipfs.io/.../First_class_facilities_of_the_RMS_Titanic.ht...

<http://hcl.harvard.edu/libraries/widener/history.cfm>

Corydon Ireland, *Widener Library rises from Titanic tragedy*, <https://news.harvard.edu/gazette/story/2012/04/as-result-of-titanics-sinking-widener-library-rose/>

Debra J. Groom, *The strange tale of an Oswego man who wrote a book predicting a Titanic-like disaster ... 14 years before it happened*, <http://www.syracuse.com>