

## Trideset sedam

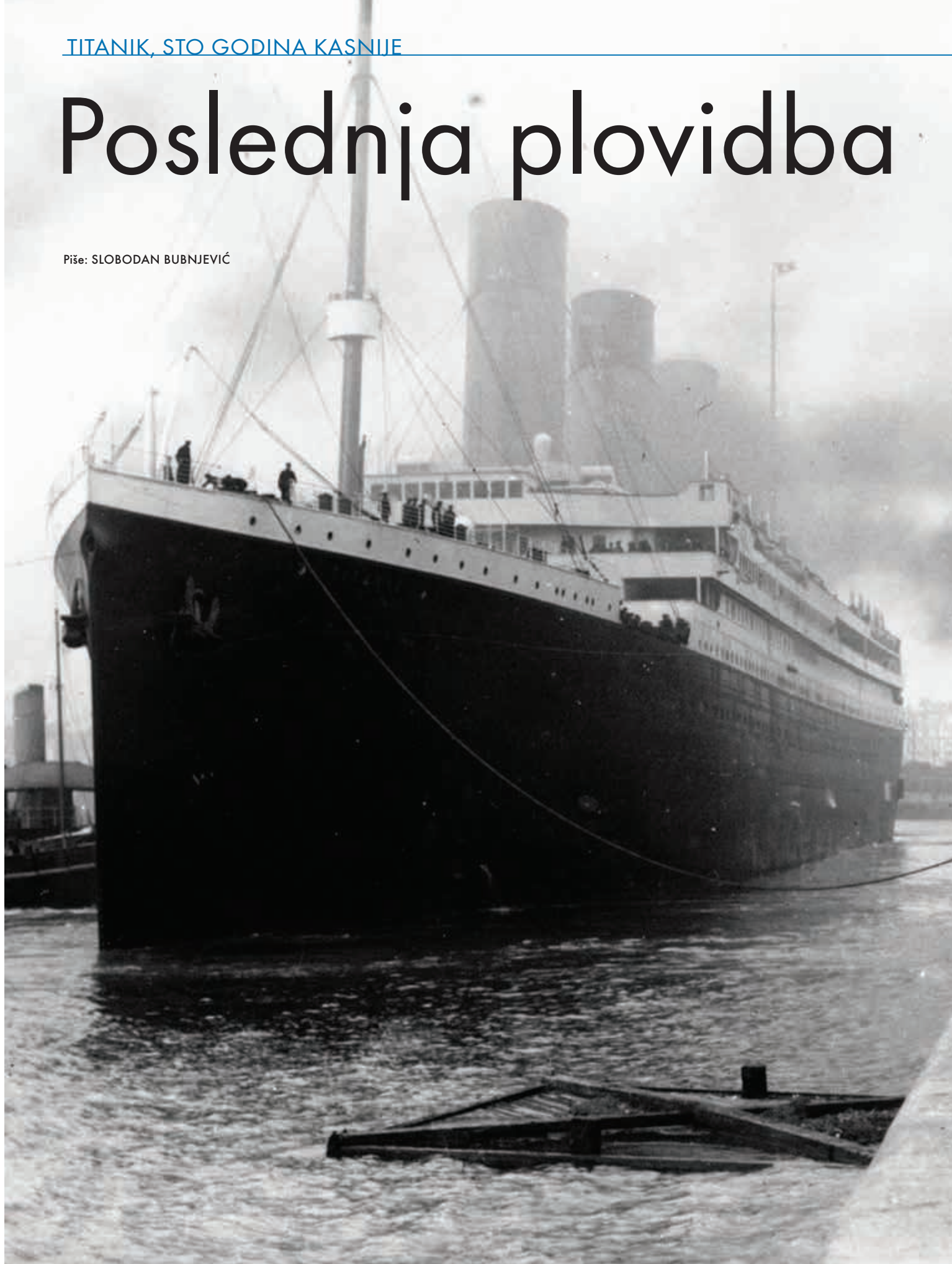
Kolika je vaša telesna temperatura? Koliko ljudi je otkrilo Ameriku pre Kolumba? Ili pak, koliko je drama napisao Vilijam Šekspir? Da bi se odgonetnulo bar poslednje od ovih pitanja, neophodno je vratiti se u elizabetanska vremena. U čak četiri veka starom katalogu sa sajma knjiga u Frankfurtu može se na ovu temu naći jedna preuranjena knjiška najava. Naime, engleski štampari, otac i sin Vilijam i Isak Jagard, zajedno sa Šekspirovom glumačkom družinom Kings Men, najavljuju kako će između aprila i oktobra 1622. godine u Londonu biti objavljena knjiga naslovljena kao *Mr. William Shakespeares Comedies, Histories, & Tragedies*, koja predstavlja prva štampana Šekspirova sabrana dela i poznata je i kao Prvi folio. Ispostavilo se da je izdavačima ove istorijske kolekcije drama bilo potrebno više od godinu dana dovrše ovaj posao. Prvi folio je objavljen tek u novembru 1623, sedam godina nakon smrti Vilijama Šekspira. U međuvremenu je stariji Jagard, otac Vilijam, oslepeo i preminuo ne dočekavši knjigu koja će ih u svetu knjižara zauvek učiniti slavnim. Ova knjiga je sadržala 36 Šekspirovih drama i mada se ponegde računa i da ih je 38, verovatno je najispravnije računati da je Šekspir napisao 37 drama. Do tog broja se dolazi kad se računa drama da Henri IV ima tri, a ne dva dela. Devet godina nakon Prvog folija, pojaviće se i Drugi folio, u koji je uneto oko 1700 ispravki prethodnog izdanja. No, sa decenijama, a posebno u narednom veku, broj navodnih Šekspirovih dela će rasti, ma kako to bilo čudno. Šekspir je samo pola svojih drama imao odštampano, a neke su bile samo rukopisi koji su vremenom izgubljeni i potom ponovo pronađeni. Tako će se vremenom pojaviti takozvani Šekspirovi apokrifi, kao i dela koja je Šekspir stvarao u saradnji sa drugim autorima. Uz sonete i poeme, ukupan opus bar da sa Avona će narasti na 42 u narednih sto godina, pa na 46 u sledećih sto. I mada je to jedno od onih, sasvim konkretnih pitanja,



ispostavlja se da odgovor ni danas nije jednoznačan. Naše svakodnevno korišćenje brojeva uvek podrazumeva i veštinu odmeravanja i računanja sa približnim vrednostima. Insistiranje na apsolutno preciznom broju, ma kako delovalo pronicljivo, često pokazuje dublje nerazumevanje. I još češće, neizbežnu netačnost. Naime, ako u ovom slučaju ne želimo da pogrešimo, možemo reći da je Šekspir napisao između 36 i 45 drama. Tako nismo precizni, ali jesmo tačni. Kada, na primer, neke prirodne veličine merimo instrumentom, podrazumevamo da njihovu vrednost dobijamo u nekom opsegu greške i sa određenom preciznošću. To je tako jer instrument jednostavno “ne zna” bolje do toga gde se krije odgovor, ali je siguran da se on nalazi između nekih vrednosti. Do te situacije dolazi kad god nešto ne znamo, a to je gotovo uvek.

# Poslednja plovidba

Piše: SLOBODAN BUBNJEVIĆ



# industrijske revolucije

10–15. april 1912.

Snaga **46.000** konjskih snaga

Brzina: **24** čvora

Masa broda: **46** tona

Masa tereta: **52** tone

Dužina: **269** metara

Gaz: **10,5** metara

Visina: **32** metra

Broj paluba: **11**

Broj čamaca: **20**

Putnici: **2224**

Posada: **892**

Broj nastradalih: **1514**





PET DANA NA OKEANU: Prvo i poslednje putovanje

U najpoznatijoj pomorskoj nesreći svih vremena, pre tačno sto godina, 15. aprila 1912, “nepotopivi” RMS Titanic je na dno Atlantika za sobom odvuкао 1514 putnika i članova posade. Međutim, jedan vek kasnije, broj izmišljenih junaka koji tonu u knjigama, filmovima i stripovima o Titaniku prevazilazi za celih 17 broj ljudi koji su zaista nastradali kada je stvarni brod potonuo na liniji između Sauthemptona i Njujorka.

Ceo slučaj je odavno postao arhetip, a sam naziv broda, Titanic, prerastao je u sinonim za potonuća svih vrsta. Uopšte, ova tragedija je ostavila takav trag na kulturu i istoriju tehnološkog razvoja kakav se ne može uporediti gotovo ni sa jednom nesrećom sličnog, srednjeg obima. I koji u kolektivnoj svesti prevazilazi gotovo sve druge pomorske incidente zajedno.

Uostalom, obični ljudi danas o tom slučaju znaju podjednako ili čak više nego o bombardovanju Hirošime ili žrtvama bitke u Staljingradu, događajima sa kojima se dramatično menjala istorija i gde je broj žrtava bio neuporedivo veći. Jer, očigledno da se snaga neke priče ne meri samo brojem žrtava i njenim direktnim političkim posledicama.

No, kako se ovaj događaj toliko urezao u kolektivno pamćenje i tako snažno se izdvojio od drugih sličnih što pomorskih, što drugih saobraćajnih nesreća? Činjenica je da sama priča o brodu obiluje brojnim primamljivim kontrastima koji su neposredno nakon tragedije nedeljama i mesecima punili naslovne strane u to doba izuzetno uticajne štampe u Americi i Engleskoj. I koji su potom bili vrlo zanimljivi za dalju umetničku obradu, pa su tako postepeno oblikovali i opšte interesovanje prema ovom slučaju.

Titanik ima sve elemente dobre priče, od kojih su gotovo svi s vremenom postali opšta mesta. Ovaj za svoje doba zaista fantastičan brod, uzgred proglašavan za “nepotopiv”, tone bukvalno na svom prvom putovanju od Evrope do Amerike. Kapetan Edvard Smit odlazi na dno zajedno sa brodom za koji je verovao da mu led ne može ništa. Dok brod tone u severni Atlantik, grupa od osam muzičara na palubi svira “*Nearer, My God, to Thee*”.

Osim jedne od prvih upotreba Morzeovog pozivnog signala SOS, koji se koristi od 1909. godine, slučaj već u svoje vreme šalje i brojne druge poruke, a najpre onu o aroganciji industrijskih magnata i moći koja je očas otišla na morsko dno nakon gotovo

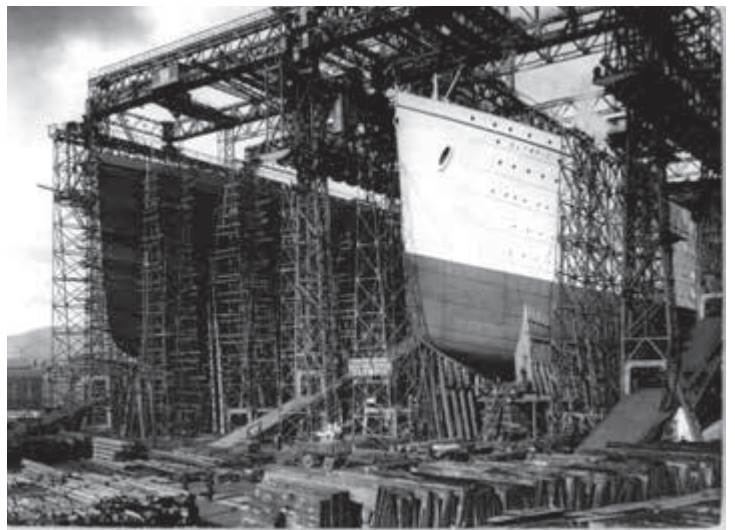
bezazlenog sudara sa jednim ledenim bregom.

Pre svog zloglasnog imena, brod je nosio radni naziv Brod 401. Sa kasnijom oznakom RMS, *Royal Mail Ship*, brod Titanic je bio jedan od onih koji su sa Kraljevskom poštom imali ugovor o prenosu pošte. No, on je, pre svega, luksuzni putnički brod. Izgrađen je u Belfastu između 1909. i 1911. u brodogradilištu “Harland i Vulf”. Ovo je brodogradilište imalo ugovor sa kompanijom “White Star Line”, inače u vlasništvu magnata J. P. Morgana, koja je u prevozu putnika vodila trku sa u to doba sve većom konkurencijom.

Titanik je brod iz serije koja predstavlja zenit upotrebe parnih mašina u pomorskom transportu. Sa idejom da se poveća broj putnika na uštrb brzine koju su nudile druge kompanije kao svoju prednost, “White Star Line” je u seriji Olimpik izgradio tri gigantska broda, a pored Titanika u ovu klasu spadaju RMS Olimpik i RMS Britanik. Ovi brodovi su imali ogromnu snagu, od čitavih 46.000 konjskih snaga, nosili su okeanom hiljade tona i bili pokretani ogromnim parnim cilindrima.

Među tri broda iz Olimpik serije, Titanic je uz to bio najkomfortniji. Zapravo, on je bio najluksuzniji brod svoje ere. Po enterijeru je, sa namerom, podsećao na čuveni Hotel Ric, a putnik se u

TREĆI IZ OLIMPIK SERIJE: Titanic u Belfastu



potpalublju osećao kao da se nalazi na kopnu. U opremanju kabina i prostora kombinovani su imperijalni stil i drugi dekorativni stilovi, od renesanse do viktorijanskog doba. Putnici, pre svega oni iz prve klase su imali na raspolaganju telefone, biblioteku, gimnastičku dvoranu, terene za skvoš, bazen, tursko kupatilo, a na palubama se nalazilo više otvorenih kafea.

Od samog početka, priča o Titaniku nosi jaku socijalnu komponentu. Na njemu su tokom njegove prve i jedine plovidbe putovali neki od najbogatijih ljudi na svetu tog doba. Između ostalih, milioneri Džon Jakob Astor, Bendžamin Gugenhajm i Isidor Štraus. No, dok su na gornjim od 11 paluba Titanika boravili najveći industrijski magnati, u drugoj i trećoj klasi su okean prelazili ubedljivo najsiromašniji emigranti iz Irske, Norveške i drugih delova Evrope, tragajući za srećom u Njujorku, gradu nade.

Na kraju, tokom potonje tragedije, priču o socijalnom udesu je začinio i selektivni način spasavanja, koji je osim po geslu "prvo žene i deca" sproveden i logikom "prvo bogati po siromašni", što je dovelo do toga da nastrada mnogo više putnika u trećoj (24 odsto preživelih) nego u prvoj klasi (62 odsto preživelih).

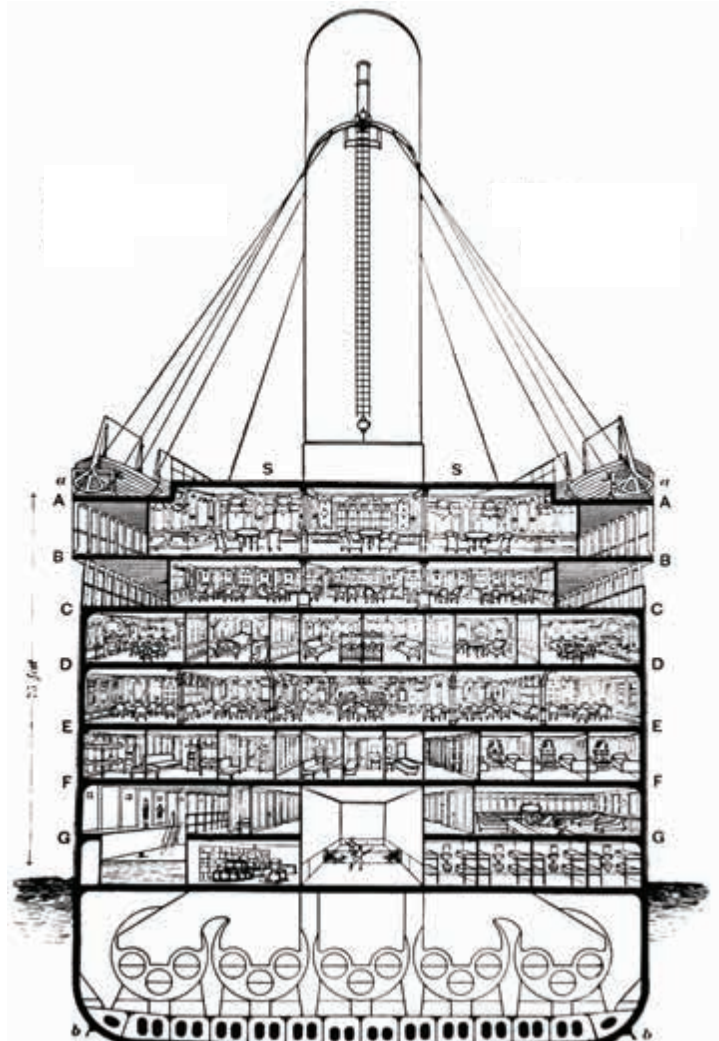
Titanik je isplovio iz Sauthemptona u Engleskoj 10. aprila 1912, da bi istog dana u Šerburu u Francuskoj pristao i ukrcao putnike. Dan kasnije, 11. aprila, pristao je i u Irskoj, u luci Kvinstaun, a potom je zaplovio na višednevnu plovidbu ka Halifaksu i na kraju ka Njujorku u Americi. Ploveći ledenim, ali kristalno mirnim

severnim Atlantikom, proveo je pet bezbrižnih dana na otvorenom okeanu. No, nikada nije stigao u Njujork.

Ono što potonuće Titanika čini tako upečatljivim nije samo njegova priča, već i to što on predstavlja – simbolički završetak jedne epohe. Kao što je eksplozija cepelina Hindenburg najavila kraj međuratne ere, a tragedija u Černobilju ukazala na kraj komunizma, Titanik je, u osvit Prvog svetskog rata, najavio novu eru.

Sam brod je, po svojim karakteristikama, veličini, snazi i opremljenosti bio bukvalno tehnički vrhunac industrijske revolucije. Istovremeno, dva veka tehnološkog razvoja i nepokolebljive vere u naučni napredak doveli su svet pred raznovrsne izazove u ogromnim razlikama između društvenih klasa, sela i gradova, kolonijalnih i nekolonijalnih sila. Sa Velikim ratom svi ovi sukobi izbijaju na površinu, u Rusiji izbija Oktobarska revolucija, ekonomija kreće novim tokom, a civilizacija globalno postaje bitno drugačija.

Slučajno ili ne, nakon Titanika, jedan do tada poznati svet doživeo je ogromno potonuće. Pored tako velikog broja žrtava, brod iz flote putničke kompanije "White Star Line" odneo je na dno Atlantika sećanje na epohu koja se nikada neće vratiti. I naivno verovanje da je prost razvoj novih tehnologija i slobodno tržište vode sami od sebe ka boljem svetu. Danas, sto godina kasnije, olupina Titanika mirno leži na morskome dnu, u vodenom ambisu dubokom 3784 metra.



PLOVEĆI HOTEL: Ledeni breg (gore); hol i 11 paluba na Titaniku (dole)

# "Ledeni breg tačno ispred"

Piše: MARIJA VIDIĆ

## 14. APRIL

### 09.00 ČASOVA

Prvo od ukupno šest upozorenja koja su na Titanik sa drugih brodova stigla u danu pre nesreće glasilo je: "Ledeni bregovi, sante i ledena kora." Kapetan Titanika Edvard Džon Smit, nakon što je primio ovu poruku sa broda Karonija, naredio da se promeni pravac kretanja ka jugu.



KAPETAN SMIT

### 13.45 ČASOVA

Stiglo je još jedno upozorenje, ovog puta od nemačkog broda, koji je prošao kraj dva ledena brega, ali poruka nije prenetna kapetanu Smitu.

### 19.30 ČASOVA

I brod Kalifornijan prijavio je da se nalazi u blizini tri ledena brega.

### 21.40 ČASOVA

Parobrod Mesaba takođe prijavljuje velike ledene gromade, ali operator Džek Filips bio je preokupiran drugim problemima i nije preneo poruku, smatrajući da nije mnogo važna.

### 22.30 ČASOVA

Stiglo je poslednje upozorenje, ponovo od broda Kalifornijan, koji se zbog leda privremeno zaustavio tokom noći, ali operator Filips nije imao vremena ni da sasluša već je odgovorio operatoru Kalifornijana: "Umukni, umukni!" Posada sa Kalifornijana isključila je komunikacionu opremu i otišli su na spavanje.

### 23.40 ČASOVA

Većina putnika već je spavala, napolju je bilo hladno, oko nule, a more je bilo vrlo mirno. Kada se sa palube začulo: "Ledeni breg tačno ispred!", komanda je naglo promenila kurs kretanja



BRODSKA GIMNASTIČKA SALA

broda, ali za manevrisanje je trebalo nešto vremena, a već je bilo prekasno. Izbegnut je frontalni udar, ali je Titanik svom silinom jednom stranom naleteo na ogromni ledeni breg, a jezivo struganje leda o brod čulo se nekih sedam sekundi i probudilo je uspavane putnike. Ranije se verovalo da su u tom trenutku nastale poderotine duž broda veličine oko 90 puta 3 metra, ali se kasnijim ispitivanjem utvrdilo da je rupa bila tek nešto malo veće površine od kvadratnog metra. Motori su ugašeni, a voda je – oko sedam tona u svakoj sekundi – počela da prodire u unutrašnjost broda.

## 15. APRIL

### 00.05 ČASOVA

Kapetan Smit naložio je da se pripreme čamci za spasavanje, ukupno 20 njih, a operaterima je naredio da pošalju poziv u pomoć. Međutim, uputstvo o lokaciji Titanika pogrešno je poslato i pomoć je krenula ka zapadnoj strani ledenog pojasa, oko 25 kilometara dalje.

### 00.15 ČASOVA

Brodsko osoblje krenulo je od kabine do kabine da budi preostale putnike i upućuje ih na palubu. Davali su im pojaseve za spasavanje, ali je većina putnika bila ubeđena da je reč o šali. Neki su čak sa komadima leda umesto lopte igrali fudbal na palubi.

### 00.20 ČASOVA

Čamci za spasavanje su porivani u vodu. U svaki je moglo da stane najviše 68 putnika, a ukupno 1178, što je jedva polovina putnika Titanika. Konstruktori su odlučili da ih bude tako malo, ne zbog cene ili zbog manjka prostora, već da ne bi kvarili pogled putnicima.

USPOMENE  
PUTNIKA



### 00.25 ČASOVA

Voda brzo prodire u unutrašnjost broda – u ovom trenutku, 45 minuta nakon udara, već je gotovo 14.000 tona prodrlo u brod, a pumpe su mogle da izbace tek 1700 tona na sat. Tomas Endruz, konstruktor Titanika, izvestio je kapetana da je brod počeo da tone i da neće na površini izdržati duže od dva sata.

### 00.35 ČASOVA

Oko 15 do 20 kilometara od Titanika, drugi oficir Kalifornijana, Herbert Stoun, primetio je eksploziju pet SOS raketa na nebu. Zbunjen, pozvao je kapetana Stenlija Lorda i preneo mu šta je video, ali kad ovaj nije reagovao, uzviknuo je uspaničeno: "Brod ne ispaljuje rakete u moru ni zbog čega." Ipak, Kalifornijan je

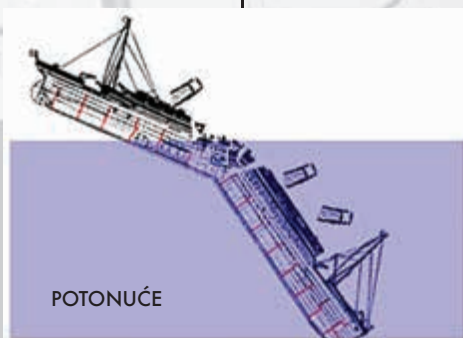
ostao usidren i tek ujutro je krenuo ka Titaniku, ali više nisu imali kome da pomognu...

#### 00.40 ČASOVA

Kako je voda ulazila sa strane i brod se punio asimetrično. Sat vremena nakon udara već se zakrivio za oko 4,5 stepeni.

#### 01.15 ČASOVA

Četvrti brodski oficir Džozef Bokshol još ne primećuje da se išta čudno dešava. Kapetan Smit nije proglasio opštu uzbunu, a na brodu ne postoji ni zvono za tako nešto, pa mnogi, uključujući i osoblje, ne znaju da brod tone. Čak, dešavalo se da zbunjeno osoblje javi kapetanu da vide neke čamce za spasavanje kako promiču pored Titanika. Ukrčavanje na čamce loše je organizovano jer je prethodno, još dok je Titanik bio u luci, održana samo jedna kratka vežba spasavanja. Pošto niko nije znao koliko tačno ljudi može da stane u čamce, oni su kretali sa dosta praznih sedišta. Sada se zna da je na ove čamce moglo da se ukrca oko 500 osoba više.



#### 01.20 ČASOVA

Kraj čamac za spasavanje okupljen je veliki broj ljudi – muškarci su se opraštali od žena i dece koji su imali prednost pri ukrčavanju.

#### 01.40 ČASOVA

Brod se i dalje sporo naginjao ka vodi – u ovom trenutku tek do pet stepeni – pa su mnogi pomislili da će se ipak izbeći najgore, odnosno da će dočekati spasioce. Upravo je poslat jedan od poslednjih apela za pomoć sa Titanika. Upućen je ruskom brodu Birma i glasilo je: "Tonemo brzo putnici su stavljeni u čamce."



#### 02.10 ČASOVA

Brod sada počinje naglo da se krivi, za oko deset stepeni jer je voda ubrzano prodirala iz prostorije u prostoriju kroz spoljne i unutrašnje otvore na brodu.

#### 02.15 ČASOVA

U Titanik je prodrlo ukupno 36.000 tona morske vode i on je naglo krenuo u dubinu. Putnike koji su stajali na palubi zapljusnuo je džinovski talas i mnogi su popadali u more. Nestalo je struje, Titanik je bio u mraku, a more se smirivalo. Preživeli svedoci kasnije su govorili da su čuli eksplozije i strašnu buku nalik grmljavini, i osetili podrhtavanje olupine.



#### 02.20 ČASOVA

Brod je već bio nagnut pod uglom od 45 stepeni. Ljudi su stajali u grupama i očajnički pokušavali da se pridrže jedni za druge. U jednom momentu brod se naglo podigao – gotovo da je bio pod pravim uglom u odnosu na vodu. Prednji deo već se prelomio, odvojio, i naglo potonuo, a krma je trenutak duže ostala u vazduhu. Dve olupine pronađene su na oko 600 metara jedna od druge.

# Na dnu okeana

Sećanje jedne putnice koja je preživela Titanik, ljubavna priča i tragedija, pretočeni su 1997. godine u bioskopski hit za čije se gledanje uz kartu dobijalo i pakovanje papirnih maramica.

Petnaest godina kasnije duhovi su se povampirili: režiser *Titanika* Džejms Kameron oko tri nedelje pred stogodišnjicu potonuća broda, kako su se mnogi našalili, “dotako je dno života”.

On se potpuno sam u minijaturnoj podmornici, spustio do najdublje tačke na planeti, do Marijanske brazde, 11 kilometara ispod površine Tihog okeana i 320 kilometara jugoistočno od ostrva Gvam. Podmornica ima opremu za sakupljanje uzoraka, robotsku ruku kao i razne merne instrumente, 3D kameru i LED rasvetu jer je na tako velikoj dubini mrkli mrak. Na putu do dna Kameronu se pokvarila hidraulika pa je imao problem sa skupljanjem uzoraka, a iznutra su se malo maglila stakla i nije dobro video šta se dešava oko podmornice.

Kameron je proveo nekoliko časova u Marijanskoj brazdi, a onda je još 70 minuta putovao tih 11 kilometara do površine okeana, gde je stigao pomalo razočaran: “Iako nisam naišao na sve ono čemu sam se nadao, to je sasvim u redu. Ceo poduhvat učinjen je zarad istraživanja i nauke. Ovo je samo početak, a ne jedinstven podvig nakon čega ću se posvetiti nečem drugom. Za mene je glavna priča čovekova potraga, radoznalost i pokušaj da sve to razume”, rekao je Kameron. On je očekivao nekakva zanimljiva morska stvorenja, makar meduze i sase, ali dole je bilo prilično pusto.

“Samo sam sedeo tamo i gledao u ovu ogoljenu, zabačenu lunarnu ravnicu, upijajući i ceneći svaki trenutak. Našao sam se potpuno sam sa tom neverovatnom količinom vode iznad mene. Tek tu možete da shvatite šta izolacija zapravo znači i koliko ste mali u poređenju sa ovim ogromnim, mračnim i neistraženim prostranstvom.”

No, Kameron ima još jedan projekat: bavi se konverzijom originalnog *Titanika* u 3D verziju. Kažu da ima računicu: ovo je bio jedan od najprofitabilnijih filmova u istoriji, a 4. aprila, kada se 3D verzija pojavi u bioskopima, već će svi pričati o Titaniku jer je stogodišnjica tu blizu.

U svojoj suštini, konverzija 2D slike u 3D je pravo pravljenje dve diskretno različite slike namenjene desnom, odnosno levom oku. Naš mozak najlakše percipira dubinu slike, treću dimenziju, tako što mu jedan objekat stavimo u prvi plan u odnosu na ostatak scene. Zato, ako bismo analizirali kadar po kadar, na primer Kameronovog 3D filma *Avatar*, primetili bismo da je naglašeno u prvom planu uvek neki lik, neko drvo, neki list ili bilo koji drugi objekat.

Većina novih 3D filmova delimično se snima specijalnim 3D kamerama, a ostatak treće dimenzije pravi se u postprodukciji, kao što je to bio slučaj i sa *Avatarom* kod koga je samo nekoliko scena snimljeno u 2D. U postprodukciji se postojeći 2D snimak prebacuje na više načina, ali nijedan nije jednostavan. Može, na primer, da se posebno mapira svaki objekat na sceni i da mu se dodeli dubina/daljina u odnosu na kameru pa da se u skladu sa tim napravi drugi snimak. Drugi način je da se uradi 3D model kompletne scene, pa da se sa postojećeg snimka prebaci izgled površine svakog objekta, tzv. tekstura (boja, površina, geometrija) i da se ponovo kompjuterski generiše cela scena.

Oni koji su videli uzorak *Titanika* 3D kažu da izgleda spektakularno. Na konverziji se radilo od 2009. godine, a Kameron je sve vreme bio uključen u proces koji je, inače, poslovna tajna kompanija koje se ovime bave. Na konverziji je radilo 300 ljudi tokom 60 nedelja i koštala je 18 miliona dolara.

M. VIDIĆ



# VREME

Copyright © NP Vreme, Beograd

Upotreba materijala iz ovog fajla u bilo koje svrhe osim za  
ličnu arhivu dozvoljena je samo uz pisano odobrenje NP Vreme

PDF IZDANJE RAZVILI: Saša Marković i Ivan Hrašovec

OBRADA: Marjana Hrašovec