

DARIUSZ CZAJA

Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej UJ (PL)
<https://orcid.org/0000-0001-8627-1415>

Isola del Giglio. Pejzaż z katastrofą w tle

Isola del Giglio. Landscape with a Catastrophe in the Background

Abstract

On Friday, 13 February 2012, a luxury cruise ship crashed along the shore of the island of Isola del Giglio (Tuscany). 32 persons perished and 64 were wounded. First, the author reconstrues in detail fundamental media discourses dealing with the Tyrrhenian Sea shipwreck. In the second part of the text he ponders on the consequences of the tragedy for the local landscape. The ship's wreckage was left in the shore waters for two and a half years and only then was hauled away to the port of Genoa. Two questions remain: will the landscape remember? Will the catastrophe, despite the fact that its consequences are no longer invisible, still stay as an indelible fragment of the landscape?

Keywords: Italy; Isola del Giglio; catastrophe; anthropology;

Abstrakt

W piątek trzynastego stycznia 2012 roku luksusowy statek wycieczkowy rozbił się u wybrzeży toskańskiej wyspy Isola del Giglio. 32 osoby zginęły, 64 zostały ranne. W pierwszej części tekstu autor rekonstruuje detalicznie zasadnicze dyskursy medialne oplatające tę katastrofę na Morzu Tyrreńskim. W drugiej zastanawia się nad konsekwencjami tej katastrofy dla miejscowego pejzażu. Wrak statku zalegał wody przybrzeżne przez dwa i pół roku, po czym został odholowany do portu w Genui. Pozostaje pytanie: czy pejzaż pamięta? Czy ta katastrofa, mimo że skutki jej są już niewidoczne, pozostanie nadal jako nieusuwalna część miejscowego pejzażu.

Słowa kluczowe: Włochy; Isola del Giglio; katastrofa; antropologia

O autorze

Dariusz Czaja – antropolog kultury, redaktor kwartalnika „Konteksty”, eseista, recenzent muzyczny. Prof. dr hab., wykładowca w Instytucie Etnologii i Antropologii Kulturowej UJ. Opublikował: *Metamorfozy ciała. Świadectwa i interpretacje* (red., 1999); *Sygnatura i fragment. Narracje antropologiczne* (2004); *Anatomia duszy. Figury wyobraźni i gry językowe* (2006); *Lekcje ciemności* (2009 – nagroda Fundacji TVP Kultura „Gwarancja Kultury”); *Gdzieś dalej, gdzie indziej* (2010 – nagroda „Warszawska Premiera Literacka” 2011, nominacja do nagrody Nike); *Znaki szczególne. Antropologia jako ćwiczenie duchowe* (2013); *Inne przestrzenie, inne miejsca. Mapy i terytoria* (red., 2013); *Kwintesencje. Pasaże barokowe* (2014), *Scenariusze Końca. Zmierzch, kres, apokalipsa* (red., 2015), *Ruiny czasu. Rozmowy o twórczości* (2016), *Gramatyka bieli. Antropologia doświadczeń granicznych* (2018, nominacja do nagrody Nike), *Cena sztuki. Tezy o zaczarowaniu* (2020), *Blask ciemnieje. Lektury hermeneutyczne* (2021).

Isola del Giglio

Pejzaż z katastrofą w tle

1.

W piątek 13 stycznia 2012 roku późnym wieczorem dobiegła nas zniecała hiobowa wieść: pewien luksusowy statek wycieczkowy rozbił się u wybrzeży Toskanii. Pierwsze, jeszcze lakoniczne komunikaty mówiły o kilku ofiarach śmiertelnych, wynikało z nich jednak, że większość pasażerów została szczęśliwie uratowana i przetransportowana na ląd. Z każdą jednak godziną liczba ofiar rosła. Unieruchomiony na mieliźnie statek wciąż nabierał wody.

Informacja błyskawicznie stała się pierwszym i najgorętszym newsem wszystkich stacji telewizyjnych (przynajmniej w naszej części świata). Od niej rozpoczynały swe relacje dzienniki telewizyjne. Wszystko działo się tak, jak w społeczeństwie obrazkowym dziać się powinno. Zgodnie z tezą Guy Deborda o społeczeństwie spektaklu zaraz po pierwszej informacji o katastrofie ruszył medialny teatr na żywo: zdjęcia nabierającego wody statku, szalejący reporterzy przekazujący na gorąco relacje z akcji ratunkowej, wywiady z uratowanymi, zapis dźwiękowy krzyków i płaczu ludzi uciekających z tonącego okrętu. Niedługo później pojawiły się pierwsze spekulacje na temat przyczyn katastrofy. Wstępne domniemania mówiły o niejasnych, mocno pokrętnych wyjaśnieniach kapitana odnoszących się do przyczyn wypadku, stawały też pod mocnym znakiem zapytania jego zachowanie od momentu pierwszego uderzenia w podwodne skały. Później jeszcze zdjęcia uratowanych, przykrytych kocami i pelerynami podtrzymującymi ciepło, ich słowa wyrzucane do kamery ze wściekłością i usprawiedliwioną pretensją. I na koniec filmowany z oddali, leżący na boku, coraz bardziej osiadający na mieliźnie statek.

W gruncie rzeczy można by rzec: nic nowego pod współczesnym słońcem. Katastrofy wciąż sprzedają się dobrze.

2.

Od tych zdarzeń minęło ponad dziesięć lat. Dziś wiemy już dużo więcej na temat okoliczności samej katastrofy. Ekskluzywny prom „Costa Concordia”, dowodzony przez kapitana Francesca Schettina, wypłynął w swój ostatni rejs z Civitavecchia do portu Savona w Ligurii w ramach rutynowej wycieczki po Morzu Śródziemnym. Około godziny 22 uderzył burtą o leżące na głębokości ośmiu metrów skały wysepki Le Scole i szybko zaczął nabierać wody. W czasie feralnego rejsu na pokładzie było 3206 pasażerów. W wyniku katastrofy 32 osoby zginęły, 64 zostały ranne. Po kilku nieudanych manewrach ratowniczych statek osiadł na mieliźnie w pobliżu Isola del Giglio. Dwa i pół roku trwały skomplikowane i bardzo kosztowne prace nad wydobyciem wraku z dna morza. Trwająca wiele godzin ryzykowna akcja podniesienia statku z piaszczystego uskoku zakończyła się powodzeniem. 23 lipca 2014 roku przystosowany do wspomaganej podróży morskiej niszczejący okręt został odholowany na złomowisko w porcie Genua. W roku 2015 kapitan Schettino został skazany prawomocnym wyrokiem na 15 lat więzienia za spowodowanie

wanie katastrofy morskiej ze skutkiem śmiertelnym. Tyle podstawowe fakty.

Teraz, po latach, kiedy znamy wszystkie istotne okoliczności, możemy już zapytać wprost: czym stała się dla nas katastrofa statku „Costa Concordia”? Pytanie здаwać się może nieco osobliwe. Nie pytam bowiem o to, co było przyczyną wypadku. Nie próbuję rekonstruować bez wątplenia dramatycznej akcji ewakuacyjnej. Nie zastanawiam się nad tym, czy orzeczona przez sąd kara dla kapitana jest adekwatna. Pytam o coś jakościowo innego: o znaczenie tej katastrofy. Wtedy, na gorąco, dla jej uczestników i obserwatorów. I dla nas, dzisiaj.

Jaka aura znaczeniowa dominowała w potocznej lekturze tego wydarzenia? Co chcieliśmy w nim zobaczyć? Odpowiedzi, których udzielano na bieżąco (głos mediów, a także głos ludu), wiele mówią o umeblovaniu naszych głów. O matrycach znaczeniowych, z których korzystamy *in case of emergency*. Ustalenia komisji technicznej odsłaniającej detalicznie przyczyny katastrofy – to jedno; z antropologicznego punktu widzenia ciekawsze są jednak opowieści nabudowywane wokół tego wydarzenia w przestrzeni publicznej.

Przypomnijmy kilka z nich, zwracając szczególną uwagę na język opisu tej tragedii. W gorących komentarzach telewizyjnych i prasowych oraz w dyktowanych emocjami wypowiedziach internautów zapisała się ciekawa wiedza o współczesnych wzorach reakcji na tego typu traumatyczne zdarzenia. Język, jak wiadomo, zdradza nas bardziej, niżbyśmy tego chcieli. Spójrzmy wobec tego na kilka typów dyskursów, które ujawniły się w przestrzeni publicznej po ogłoszeniu informacji o wypadku.

Dyskurs historiozoficzny. Pierwszą, niemal natychmiastową reakcją medialną było skojarzenie z katastrofą „Titanica”, która miała miejsce – trzeba trafiać – niemal równo sto lat wcześniej. Od razu rzucały się w oczy dwie analogie. Po pierwsze, „Costa Concordia” to także wielki luksusowy statek (nadludzki przepych: jadalnie, sale balowe, teatr, baseny, łaźnie, sale gimnastyczne). Po drugie, podobnie jak jego wielki poprzednik, prom odbywał rejs wycieczkowy, przy czym włoski wehikuł był jeszcze dłuższy, jeszcze bardziej luksusowy, zabierał niemal dwa razy

tyle pasażerów co jego archetypowa figura sprzed stu lat. Podobieństwa narzucały się tak spontanicznie, że w jednym z dzienników relację o panice na statku inkrustowano zdjęciami z filmu *Titanic* Jamesa Camerona. Z filmowego naśladownictwa prawdziwej katastrofy! Podaną parę dni później informację o tym, że w chwili zderzenia z podwodnymi skałami na statku było słycać szlagier z tego filmu, widzowie przyjęli bez większego zdziwienia.

Dyskurs magiczny. Od razu pojawiły się liczne głosy o przedustawnym fatalizmie, który miał jakoby przyczynić się do całego nieszczęścia. Podkreślano więc do znudzenia feralność daty. Przypomniano na tę okoliczność ściśle przestrzegane przez marynarzy przekonanie należące do niezłomnego kanonu morskich przykazań: „nie wychodzi się w morze w piątek trzynastego!”. Nie omieszkało przy tej okazji wspomnieć również o tym, że butelka szampana, którą chrzczono okręt, nie rozbiła się podczas uroczystości wodowania, a takie zdarzenie zawsze traktowane jest jako zły omen. Przypomnienie tych okoliczności miało upewniać widzów i czytelników w przekonaniu, że przypadki nie istnieją: katastrofalne skutki mają (muszą mieć!) swoje równie katastrofalne przyczyny. Inaczej mówiąc: cała ta dość bezsensowna na pierwszy rzut oka tragedia okazywała się finalnie – wbrew medialnym sugestiom – dziełem ciemnego przeznaczenia. Była zatem nie tylko efektem lekkomyślności kapitała czy sumą ludzkich błędów i zaniedbań, ale najwyraźniej również emanacją jakiegoś wyższego sensu, nieznanego nikomu wcześniej przedustawnego planu.

Dyskurs mirakularny. Znakomita większość pasażerów i załogi szczęśliwie została na czas ewakuowana. Kilka kolejnych dni trwały jeszcze poszukiwania zaginionych. I oto, w dobę po całym zdarzeniu, zdarza się prawdziwy cud. Strażacy prowadzący akcję ratowniczą słyszą dochodzący z jednej z kabin krzyk o pomoc: to młode małżeństwo z Korei Południowej, dla którego rejs po Morzu Śródziemnym był największą atrakcją w ich europejskiej podróży poślubnej. „Są w dość dobrej formie – informuje włoska gazeta – uwzględniając, że na ratunek czekali ponad dobę”. Tę niespodziewaną i – jedną z niewielu – „pozytywną” informację z wydarzeń rozgrywających przy wyspie Giglio skwapliwie podchwyciły media. Wątek „cudownego ocalenia” choć w części łagodził tragiczne doniesienia z miejsca wypadku. Znamienne, że właśnie ten składnik często pojawia się w relacjach z różnego rodzaju katastrof, zdaje się stanowić ich niezbywalną część, jak gdyby wypadające poza ramy racjonalnych wyjaśnień cudowne zdarzenie musiało obowiązkowo być częścią czar nego scenariusza.

Dyskurs aksjologiczny. Związany z honorem, czy też może dokładniej: antyhonorowy. Z doniesień prasowych wynikało jasno, że kapitan zatopionej jednostki pojawił się na łodzi już po dwóch godzinach od momentu zderzenia, a więc w czasie, kiedy trwała jeszcze intensyw na akcja ewakuacyjna. Okazało się, że ten dzielny mężczyzna, prawdziwy wilk morski, zszedł ze statku na ląd, nie mając pewnej informacji, czy wszyscy pasażerowie wraz z załogą zostali bezpiecznie przewiezieni na brzeg. Ustale-



Wrak statku „Costa Concordia”. Fot. Rvongher/Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0.

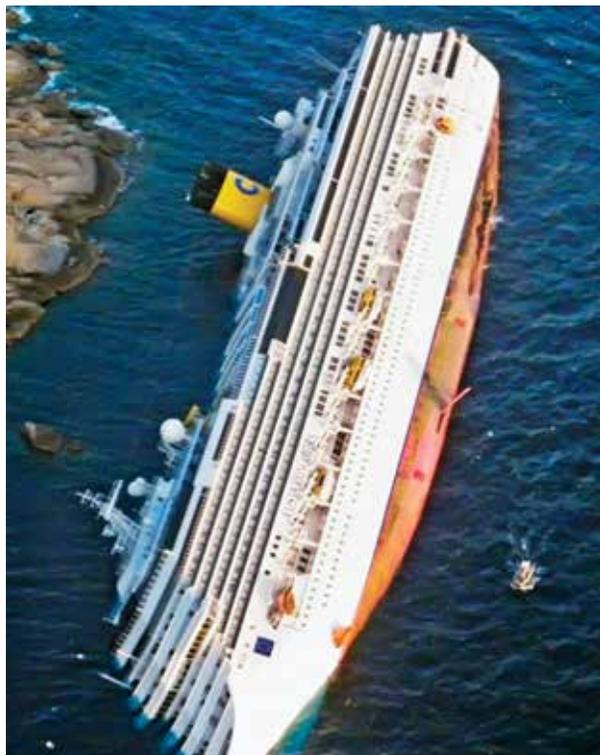
nia śledczych nie pozostawiają w tej kwestii żadnych wątpliwości: kapitan uciekł ze statku jako jeden z pierwszych i mimo usilnych prób (a finalnie: kategorycznych żądań) dowódcy straży przybrzeżnej odmówił powrotu na statek. Żeglarskie pojęcie honoru oniemiało z wrażenia, truchło Josepha Conrada przewróciło się w grobie...

Dyskurs melodramatyczny. Wreszcie! Czegoś najwyraźniej brakowało w pierwszych, nadawanych na gorąco reporterskich relacjach. Po kilku dniach z morza zdarzeń wypłynęła jednak na powierzchnię atrakcyjna kobieta, czyniąc zadość naszym narracyjnym oczekiwaniom. „Dwudziestopięcioletnia Dominica Cemortan – donosiła wścibscy dziennikarze – jadła z kapitanem Francesco Schettino kolację w piątkowy wieczór”. Pili dobre wino. Zapewne również zakąszali, choć gazety milczą o detalach. Zamieszane w sprawę były jeszcze dwie blondynki, ale tylko brunetkę Dominicę, jak informuje prasa, „kapitan zabrał do sterowni”. Nie wiemy, niestety, czy już wówczas zszedł na złą drogę, w każdym razie fakt, że kierowany przez niego statek zboczył z kursu, pozostaje poza dyskusją, a ta będąca źródłem wielu domysłów towarzysko-uczuciowa okoliczność ostatecznie go kompromitowała.

Wszystkie zebrane tu wątki opowieści oplatających katastrofę – zgromadzone zresztą dość intuicyjnie, bez troski o kompletność – składają się na pewien jej uogólniony sens. Z antropologicznego punktu widzenia pełnią one ważne funkcje, pozwalają bowiem zobaczyć katastrofę „Costy Concordii” jako coś więcej niż tylko wypadek przy pracy albo zwykły epizod z historii ludzkiej głupoty. Zauważmy: opowieści te wyposażają katastrofę u wybrzeży Giglio w egzystencjalne znaczenie, pozwalają dojrzeć w tym wydarzeniu „coś więcej” niż prosty wypadek. Odślaniają sensory, które – niejako przy okazji – wypłynęły na powierzchnię zdarzeń, wynurzyły się ponad lustro wody.

3.

Wróćmy do pierwszych miesięcy po katastrofie. W poświęconych jej materiałach prasowych zwraca uwagę szczególnie powracająca jak *memento* fotografia: skalisty brzeg Isola del Giglio i leżący bezwładnie u wejścia do portu do połowy zanurzony w morzu luksusowy statek. Niemal ikoniczny wizerunek wydarzeń sprzed miesiący; obrazowy skrót i skroplona esencja tego wszystkiego, co się wydarzyło 13 stycznia 2012 roku. Przewrócona na prawy bok majestatyczna biała konstrukcja wystająca z lazurowego morza. Pasażerskie pokłady i sterownia częściowo zanurzone, wystający ponad lustro wody ogromny komin, z boku przyczepione do kadłuba pomarańczowe łodzie ratunkowe. Ten zasadniczy układ elementów powielany był w wielu wariantach kompozycyjnych. Fotografie dzienne, we wczesnym porannym świetle, które precyzyjnie obrysowuje wrak statku; fotografie nocne, na których podświetlona z brzegu sylwetka statku wyłania się z wody jak mroczne widmo. W obydwu wariantach pojawia się przed naszymi oczami coś z gruntu nierealnego, obraz, który częściej widzujemy w snach niż w wizjach na jawie.



Wrak statku „Costa Concordia”. Fot. za: Italian Guardia de Finanza / ABACAPRESS.COM / EAST NEWS.

Patrząc teraz na fotografię leżącego na boku fragmentu kadłuba „Costy Concordii”, na wrak, który trochę przypomina wyrzuconego na plażę martwego wieloryba, i mam nieodparte poczucie nieznośnej lekkości, zgoła operetkowości całego tego zdarzenia. Spoglądając po raz kolejny na fotografię pięknego, luksusowego wraku zakotwiczonego w piasku kilkaset metrów od toskańskiego wybrzeża, mam wrażenie, że to wszystko, co na niej przedstawione, nie dzieje się naprawdę, że to, co oglądam, to raczej kadry z Cinecittà. Innymi słowy: że patrząc na pięknie udrapowaną dekorację do jakiegoś filmu o katastrofach morskich. Albo że to, co mam przed oczami, to zjawiskowy miraż, morska wersja pustynnej fatamorgany. Można odnieść wrażenie, że oto na naszych oczach realność staje się *simulacrum* i zastyga na fotograficzną wieczność w jakimś niepojętym trwaniu.

Bo w istocie: w tym obrazie statku przewróconego u wybrzeża Giglio, częściowo wystającego z morza, jest coś esencjalnie surrealistycznego, albo może nawet prawdziwie operowego! Jeśli w potocznym języku przymiotnik ten oznacza zwykle przesadę, przegięcie, hiperbolę, to w rzeczy samej z czymś takim mamy tu do czynienia: wszystko w tym obrazku jest teatralne, sztuczne, bombastyczne; wszystko zdaje się nierealne, halucynacyjne, widmowe.

To mimowolne skojarzenie obrazu z operą nie jest od rzeczy. Oglądana na fotografiach „Costa Concordia” przypomina transatlantyk, którego makieta tworzy scenografię opery Mieczysława Wajsnberga *Pasażerka* w sławnej inscenizacji Davida Pountneya: oto przed oczami widzów zjawia się ogromny biały statek; jego potężna sylwetka wy-

pełnia scenę w pierwszej części dzieła¹. Jak czytamy w jednej z recenzji:

Na scenie wznosi się olbrzymia konstrukcja. Światło reflektorów umieszczonych w portalu sceny tworzy na rozciągniętej w tle blasze linię horyzontu rozświetloną przez wschodzące słońce. Z półmroku wylania się pokład statku zbudowany na zawieszonym w przestrzeni białym podęście. Na środku wielki metalowy komin, miejsce dla muzyków, białe barierki. Na pokładzie zastygły bez ruchu białe postacie, jak przygotowane figurki pozytywki. Wszystko jest piękne i czyste, dobrze wykrojone².

Niemal wszystko się zgadza, na fotografiach z Giglio też rzuca się w oczy oszalałająca symfonia bieli, majestat martwej maszyny, poruszająca wyobraźnię wielka konstrukcja. Brak tylko pasażerów tego widmowego statku: pozostają oni domyślnym dopełnieniem tego, co widzimy na fotografiach.

W przeciwieństwie jednak do grozy statku z *Pasażerki* (w drugiej części okaże się, że pod jego pokładem skrywają się mroczne rewiry obozu zagłady), w wizerunku „Costy Concordii” jest coś nieodparcie tragikomicznego, nieledwie absurdalnego, niedorzecznego. To bardziej współczesna wersja „statku głupców” niż obraz znanego z literatury i ikonografii wściekłego miotanego żywiołami statku, który za moment pograży się w morskiej toni. Jeśli wziąć na chwilę w nawias śmiertelne skutki tego tragicznego wydarzenia (zniszczenie okrętu to kwestia wtórna), to okaże się, że cała katastrofa u wybrzeży wyspy Giglio zanurzona jest – jakkolwiek niezręcznie by to zabrzmiało – w oparach absurdu i nie sposób tej myśli niczym złagodzić. Kiedy bowiem dochodzą do nas głosy, że została ona spowodowana przez nieodpowiedzialnego kapitana, który dla zadania szyku (zwyczajowy „pokłon” składany czasem przez statki mijającym miejscowościom) podpłynął zbyt blisko wyspy, nie rozpoznawszy wcześniej charakterystyki dna morskiego; kiedy słyszymy, że niezatapialnego rzekomo kolosa przedziurawiły niezbyt masywne podwodne skały (gdzie im do majestatu wielkiej lodowej góry!); kiedy słyszymy, że wyspa, przy której zacumował na stałe wrak, nazywa się Giglio, a wyraz ten oznacza po włosku nie tylko lilij, ale też osobę czystą, moralnie nieskałaną, i kiedy z nazwą tą skojarzymy postać tchórzliwego kapitana – to trudno nie odnieść wrażenia, że mamy przed sobą jakąś tragikomiczną parodię.

Wspomniane okoliczności składają się na wydarzenie, które w swojej wymowie jest tak doskonale bezsensowne, że nieomal odbiera tej katastrofie realność. Zdaję sobie sprawę, że to stwierdzenie może zabrzmieć nieco ryzykownie. Ale sensem tej uwagi nie jest przecież brak szacunku dla ofiar. To, o czym mówię, dotyczy raczej sprawcy i skutków jego działań. Idzie mi o to, że pasażerowie feralnego rejsu stali się ofiarami nie z powodu czynników, które zwykle są powodem morskich katastrof: nie stracili życia w wyniku drastycznego załamania pogody, ogromnej fali czy niedającej się przewidzieć

awarii sprzętu. Katastrofa była efektem cyrkowego manewru pewnego idioty z uprawnieniami kapitana, który dla taniego popisu zaryzykował bezpieczeństwo statku i los pasażerów.

Stąd też zapewne, oglądając po raz kolejny fotografie z miejsca katastrofy, nie mogę oprzeć się jeszcze jednemu wrażeniu: konający u brzegu Isola del Giglio wrak „Costy Concordii” przypomina truchło słonia ze znakomitego wiersza Primo Leviego. Opisywane przez niego wielkie zwierzę straciło życie w przeprawie przez Alpy wraz Hannibalem i jego wojskiem. Wysoko w górach pozostały jego kości. Zadziwiająca i dająca do myślenia starożytna resztką w niemym górskim krajobrazie. Coś, co w tym pejzażu jest zdecydowanie nie-na-miejscu, co nie pasuje, co jest boleśnie *odd-man-out*. W przejmującym monologu słów zwraca się do nas, potomnych:

Kopcie: znajdziecie moje kości
Niedorzeczne w tym miejscu pełnym śniegu.
Byłem zmęczony bagażem i marszem
I brakowało mi ciepła i stawy.
Znajdziecie monety i punicki oręż
Pogrzebane przez lawiny: bez sensu, bez sensu³

Assurdo. „Bez sensu” – woła do nas przez stulecia zdychający wśród śniegów słon Hannibala. Te słowa powtórzy później raz jeszcze. Podobne odczucia wywołuje oglądanie fotografii z krajobrazu po katastrofie przy wyspie Giglio. W istocie bowiem obecność słonia pośród skalnych alpejskich wyżyn jest równie absurdalna jak obecność pustego, rdzewiejącego, pozbawionego możliwości poruszania się wraku luksusowego promu na mieliźnie Morza Tyrreńskiego. „Bez sensu, bez sensu” – krzyczy do nas wrak statku z fotografii „Costy Concordii”. Pomimo usilnych prób nadania sensu tej katastrofie nieruchoma obecność białego wraku w przybrzeżnej strefie toskańskiej wyspy wciąż jawi się jako czysta niedorzeczność.

I coś jeszcze: całe to nagromadzenie absurdalnych zdarzeń związanych z tym wydarzeniem wydaje się wielce znaczące. Mimo towarzyszącej mu chwilowej grozy, mimo realnej śmierci (absurdalnej, głupiej, bolesnej, nieodwołalnej) kilkudziesięciu osób jest w tej historii jeszcze coś, jakaś głębsza warstwa, której znaczenie wymknęło się dziennikarskim komentarzom. Mówi ona wiele o naszej współczesności, o naturze świata, w którym żyjemy. Z perspektywy unieruchomionej na mieliźnie „Costy Concordii” wygląda to trochę tak, jakbyśmy żyli w świecie, w którym nie ma powagi, nie ma tragedii, nie ma rzeczywistości, wszystko zmierza w stronę własnego pozoru i nawet dramat ze śmiercią w tle jest w stanie przeistoczyć się w niezamierzoną farsę. Dochodzi do tego jeszcze spłaszczająca rola przekazu telewizyjnego: okazuje się, że telewizor, ten medialny potwór, potrafi pożreć każdą realną katastrofę, każde autentyczne wydarzenie, każdą prawdziwą śmierć, każdą traumę – a następnie przemielić te wszystkie okoliczności w lekki, choć w intencjach pełen dramatyzmu,

THE NEW YORK HERALD.

NEW YORK, MONDAY, APRIL 15, 1912.—EIGHTEEN PAGES.—BY THE NEW YORK HERALD COMPANY.

PR

Get at the truth of the matter by consulting the files kept by the United States. Only action in this followed and observed one of the United States that any decision from all interest, any judgment American citizens will be by the American government be fully guaranteed to people, this leading obligations which it is all from Mexican territory of the United States.

all this is the attention for Foreign Affairs and those points are that the had been clear that Government that if Ostrom a citizen taken following be will receive by can citizens labor problems. You will, when for influence of every one in the fact that re-termed by the federal statute never to need citizens.

as Canada that Punta situation.

TO IN THE HERALD, a. Reader—Because of population of Mexico, Consul at Chihuahua, beach Canada left Chi. They arrived here in

Novice

HURLED AT BAND, STONE KILLS BABY IN MOTHER'S ARMS

Missile Thrown in Street Fight Crushes Skull of Two-Year-Old Boy.

POLICE RESCUE SLAYER FROM ANGRY CROWD

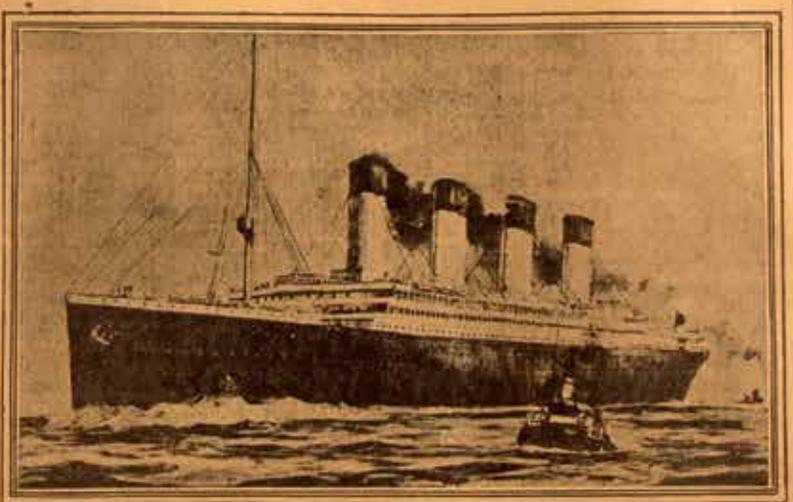
Mrs. James De Lant, Finding Her Infant Dead, Cries Out for Vengeance.

KILLING WAS AN ACCIDENT

Frank C. Baker Declares He Was Defending Himself from Attack by a Band of Young Foreigners.

Mrs. James De Lant, of Lant avenue, Ocean Park, returned to her home last night with a dead baby in her arms. The two-year-old child had been killed by a stone thrown by Frank C. Baker, twenty-two years old, a stevedore, of No. 1,224 Wyckoff avenue. He is locked up in the Jamaica police station, charged with homicide.

THE NEW TITANIC STRIKES ICEBERG AND CALLS FOR AID; VESSELS RUSH TO HER SIDE



THE WHITE STAR LINE STEAMSHIP TITANIC.

„The New York Herald” – relacja z katastrofy „Titanica”.

MENU | CERCA | NOTIFICHE

la Repubblica

ABBONATI | GEDI SMILE | R | ACCEDI

Il nostro Titanic

dal nostro inviato Gianluca Monastra



Il relitto della Costa Concordia, naufragata il 13 gennaio 2012 all'isola del Giglio, fotografato due mesi dopo la tragedia. (Neri Fedigati / Agf)

Lo schianto. Il panico. I soccorsi. Dieci anni dopo la tragedia della Concordia, gli abitanti del Giglio si raccontano: "Non siamo eroi, siamo gente di mare"

07 GENNAIO 2022 ALLE 09:49

3 MINUTI DI LETTURA

„La Repubblica” – wydanie internetowe.

ofiarności, cierpienia i tchórzostwa (niepotrzebne skreślić, potrzebne dodać) spektakl do oglądania. Znajdzie się ktoś, kto by się temu oparł?

4.

Zapytajmy więc raz jeszcze: czego możemy się dowiedzieć z tej morskiej katastrofy? Czy ten biały wrak, tak ostentacyjnie emanujący bezsenssem, jest w stanie wypozażyć nas w jakąś wiedzę? Pytając tak, nawiązując do obrazu katastrofy morskiej, która dla Hansa Blumenberga stała się poręczną metaforą historiozoficznej natury: w jej powtarzalnych wariantach zobaczył fundamentalne rusztowania myślowe świata zachodniego, jej uniwersalne formatywne doświadczenie⁴. Idę także za głosami tych teoretyków, którzy w katastrofach dostrzegają nie tylko aspekty destrukcyjne i śmiertelne, ale próbują pomyśleć je „pozytywnie”, chcą zobaczyć w nich również narzędzia kulturowej zmiany. Jak czytamy w kompetentnie opracowanej monografii,

sprawcze działanie katastrof dokonuje się przez zakłócenia i zniszczenia. Katastrofy wprowadzają zamęt, wytrącają z równowagi, dezorganizują porządek ludzkiej egzystencji, wymuszając nierzadko przewartościowanie obowiązującej wiedzy o świecie i zmianę kursu rozwoju cywilizacyjnego; zawsze sygnalizują przy tym koniec pewnego świata, a w tym samym czasie stymulują narodziny nowego. Tym właśnie różnią się od wypadków, błędów, usterek – pojawiają się niktąd, przynosząc nieodwracalne zmiany w środowisku⁵.

Z jasnej sugestii autora wynika, że katastrofy, mimo czy obok swych niszczących właściwości, mają także pewien wymiar edukacyjny, przy zmianie spojrzenia mogą odsłonić swój produktywny charakter. Oznaczałoby to, że katastrofa może być również waloryzowana pozytywnie.

Wydaje się jednak, że katastrofa morska przy wyspie Giglio wyłamuje się nieco z proponowanego wyżej schematu – skądinąd prowokacyjnego myślowo i ciekawego poznawczo. By to lepiej zrozumieć, przypomnijmy w kilku szybkich flesztach dwie dające do myślenia morskie katastrofy. Obydwie odbiły się szerokim echem w świecie, choć może nie w tej samej skali. Najpierw, oczywiście, wspomniana wcześniej – nieomal paradygmatyczna dla wypadków na morzu – katastrofa „Titanica”. Tak po latach zobaczył ją Czesław Miłosz:

Po tym spotkaniu z niedużą górą lodową
Pokład zaczyna przechylać się do przodu,
Wielu z tych, którzy już spali, nie zdążyło się ubrać.
Ci, którzy odpływają na łodziach ratunkowych,
Widzą długi kształt z rzędami jasno oświetlonych kabin
Zagłębiających się stopniowo, mrowienie się małych postaci [...]

Następnie przyspieszenie. Pierwszy z czterech kominów parowca

Znika pod wodą, rufa unosi się,
Oblepiona ludźmi, ster niby katedra
Wynurzona z głębin morza, trwa w powietrzu,
Kolumna czarnego dymu bucha z wnętrza,
I wszystko zanurza się, miękko połknięte,
Z podwodnym ni to jękiem, ni to grzotem⁶.

Katastrofa „Titanica” była czymś o wiele poważniejszym niż rutynowy wypadek na morzu. Jeden z wielu. W rzeczy samej: zderzenie luksusowego statku („niezatapialny, pałac pływający⁷”), inżynierskiego cudu, z górą lodową – jak to już dziś wiemy – było wydarzeniem prawdziwie emblematycznym. I choć wcale nie była to największa katastrofa morska w historii, szybko zyskała w kulturze status mityczny. Katastrofa ta symbolicznie ogłaszała koniec świata stabilności, pewności, ład, była ciosem w ideologię optymizmu wieku światła i pozytywistyczną mitologię nieograniczonego postępu. Jeden z uratowanych z katastrofy „Titanica” pisał: „Moim zdaniem świat dzisiejszy przebudził się 15 kwietnia 1912”. A Miłosz, który tę wypowiedź umieszcza w motcie swojego wiersza, rozwija w nim sugestię o wyraźnej cezurze, jaką było dla świata to Przełomowe Wydarzenie. Pyta więc na koniec retorycznie:

„Tytanik”, koniec ery? Czy dlatego, że nie ma już poczucia bezpieczeństwa? Że nic nas nie chroni, ani pieniądz, ani przebieganie się co wieczór do obiadu, ani zapach cygar, ani Postęp⁸

Nie ma żadnej wątpliwości, że zatonięcie „Titanica” otworzyło nowy rozdział w zachodnim myśleniu, stało się symboliczną cezurą dzielącą dwa światy: przed i po katastrofie.

Nieco podobnie, choć w mniejszej skali, rzecz miała się ze wcześniejszą katastrofą statku „Deutschland” (7 grudnia 1875 roku), której porywające poetyckie arcydzieło (*The Wreck of the Deutschland*) poświęcił Gerard Manley Hopkins⁹. Tu również morski wypadek przestaje być jednostkowym tragicznym zdarzeniem¹⁰. Pod piórem poety zyskuje znaczenie uniwersalne, zamienia się w czytelną alegorię natury religijnej. Po wyjściu z portu w Bremie płynący do Ameryki statek dostaje się w wir burzy śnieżnej, w wyniku czego szybko traci sterowność, a silne poddmuchy wiatru spychają go na niesławną mieliznę u ujścia Tamizy:

Statek parł na zawietrzną w ciemnościach
Nagle osiadł – lecz nie na skałach,
A na lotnej, podwodnej mieliznie; noc prosto
Na Kentish Knock go zagnała;
Wbił się dziobem w ławicę, zarył się w piasku kilem;
Fala za falą, tłukąc o pokład, zniszczenie siała;
Komin i Kompas, śruba i ster bezsilne,
Zamarły na zawsze i tylko bezwładny kadłub pozostał¹¹.

Zauważmy najpierw, że u Hopkinsa pewne okoliczności zewnętrzne do złudzenia przypominają wydarzenia przy

brzegu Isola del Giglio. W tamtym historycznie odległym przypadku mielizna nie uchroniła jednak statku od katastrofy, po pewnym czasie „Deutschland” przełamał się na pół i zatonął, a wraz z nim 57 pasażerów. Wśród nich znalazło się także pięć sióstr zakonnych. To im dedykowany jest wiersz, to ich dramat jest osiłą rozwijanej w nim religijnej alegorii. Ale co dla nas ważniejsze: podobnie jak w wierszu Miłosza, także i w tym utworze mowa jest o końcu „pewnego świata”, końcu wyznawanych zwyczajowo religijnych pewników. W jawnie teologicznym dyskursie Hopkins pyta, jak to było możliwe, by życie w tej katastrofie straciły „Bogu ducha winne” (by przywołać stosownie ów piękny frazeologizm) franciszkańskie zakonnice, wygnane ze swojej pruskiej ojczyzny w wyniku antykatolickich ustaw. Jaki jest religijny sens tej katastrofy? Kim jest Bóg, pyta dramatycznie autor, który dopuszcza tego rodzaju wydarzenia? Czy Opatrzność nie jest w związku z tym pustym słowem? Wiersz jest rozbudowanym pytaniem o możliwość teodycei, o jej sens w świecie jawnych i niesprawiedliwych nieszczęść¹². Mniejsza o odpowiedź Hopkinsa (jakże odmienną od wniosków Voltaire’a wyrażonych przezeń po trzęsieniu ziemi w Lizbonie w 1755 roku); z naszego punktu widzenia ważniejsze jest to, że ta katastrofa stała się źródłem fundamentalnych pytań egzystencjalnych i religijnych. Że to właśnie morska katastrofa je wywołała, że to ona stała się impulsem i inspiracją do stworzenia wyrafinowanej poetyckiej konstrukcji.

W oparciu o powyższe dwa przykłady zapytajmy teraz: czy katastrofa „Costy Concordii” przyniosła nam jakieś poważne rozstrzygnięcia? Czy zwiastowała koniec jakiegoś świata i początek nowego? Czy w ogóle sprowokowała nas do myślenia? Na wszystkie te pytania odpowiedź musi być raczej negatywna. Katastrofa u brzegów wyspy Giglio okazała się lokalnym wydarzeniem, a z czasem niespodziewaną atrakcją dla amatorów *dark tourism*. Już kilka tygodni po wypadku wyspa przeżywała nawałę żądnych wrażeń turystów chcących zobaczyć i sfotografować wystający z wody malowniczy kadłub. Możliwe też, że w wyniku tej katastrofy zmienione zostały elementarne zasady związane z prowadzeniem promów pasażerskich. Być może armator przyjął nowe, bardziej restrykcyjne regulacje w kwestii dowodzenia tego typu jednostkami. Być może kategorycznie zabroniono kapitanom zbliżania się promem do brzegów mijanych wysp. Być może... I to bodaj tyle, jeśli chodzi o produktywny aspekt tej katastrofy.

Po nieszczęściu „Costy Concordii” świat nie drgnął, niemal wszystko pozostało takie samo jak przedtem. Jak się miało okazać, katastrofa współczesnej inkarnacji „Titanica” nie stała się znakiem końca, zamknięcia pewnej epoki (na przykład budowania ekstremalnie kosztownych promów pasażerskich), nie była żadną cezurą, która oddzielałaby od siebie dwa radykalnie odmienne mentalnie światy. Koniec ery? Jaki koniec? Jakiej ery? Raczej chwilowa cezura, zmarszczka na wodzie. Albo tragikomiczny wypadek przy pracy... Katastrofa stała się raczej znakiem głupoty, symbolem niechlujności i braku odpowiedzialno-

ści. Zobaczyliśmy ją w proliferacji obrazów telewizyjnych i fotograficznych, w krótkotrwałym i raczej powierzchownym współczuciu dla ofiar. Wypadek „Costy Concordii” apokalipsę zamienił w banał. Co, nawiasem mówiąc, może być gotowym scenariuszem kompulsywnie od pewnego czasu zapowiadanej apokalipsy zachodniego świata. Gdyby miała się ona zdarzyć, to zapewne będzie wyglądać tak, jak u wybrzeża Isola del Giglio: pójdziemy na dno i jeszcze nakręcimy o tym film, a uczynni reporterzy zdadzą z tego relację. Tylko nie będzie już nikogo, kto mógłby ją obejrzeć. Słońce będzie świecić niezmiennie, a morskie fale będą obijać się o brzeg miarowo, całkiem zwyczajnie, bez jakiegokolwiek trwogi.

5.

Po dwóch i pół roku od katastrofy przyciągająca oczy turystów lokalna atrakcja odplynęła w swój ostatni rejs. Finalnie statek trafił do Genui, gdzie został zamieniony w złom; wysokogatunkową stal, z której zrobiony był jego kadłub, pocięto na żyłki. Czy to jest ostateczny smutny koniec tej przybrzeżnej katastrofy? Niekoniecznie.

Pozostaje jeszcze pejzaż, niema sceneria tego dramatu. Mając w pamięci obraz wraku, absurdalnie zacumowanego u brzegu Giglio przez długie miesiące, zastanawiam się: czy pejzaż pamięta? Czy istnieje coś takiego jak pamięć krajobrazu?

Waga tego pytania szczególnie wychodzi na jaw wówczas, gdy uświadomimy sobie, że przez ostatnie dziesięciolecie Isola del Giglio reklamowana była w prospektach podróży i podręcznych bedekerach jako modelowa emanacja krainy spełnienia. Jako oblana lazurowymi wodami oaza spokoju i wytchnienia, z rezerwatem przyrody pokrywającym sporą część wyspy. Nie będzie przesady w stwierdzeniu, że to osobne, nieco oddalone od stałego lądu miejsce to prawdziwe upostaciowanie mitycznych „wysp szczęśliwych”, których wyobrażenie umeblowało symboliczne imaginarium Europejczyków na wiele stuleci. Oczywiście współcześnie „wyspa szczęśliwa” nie oznacza już literalnie ziemskiego raju, dzisiaj jest raczej – dokładnie tak jak Giglio – wyspą „doskonałego wypoczynku, idealnych wakacji, wycieczek luksusowymi statkami [sic! – przyp. DC], do których człowiek nowoczesny wdycha pod wpływem mirażu literatury, filmu lub po prostu własnej fantazji”¹³. Eliade ma rację: degradacja rajskiego mitu do poziomu kolorowych obrazków biur podróży nie zniszczyła głębokich źródeł archetypu, który – choć w płaskiej, szczątkowej formie – nadal jest twórczy! Nadal jest siłą napędową ludzkich działań. Giglio, jako wciąż wielce pożądana „wakacyjna destynacja” (by pożyczyc na chwilę od biur podróży ich komiczny idiolekt), w pełni potwierdza prawdziwość tej tezy.

I teraz: jak w tej arkadyjskiej przestrzeni znaleźć miejsce dla katastrofy „Costy Concordii”? Jedno z drugim nie ma przecież nic wspólnego! Niewiele można też poradzić na to, że spoczywający na mieliznie bezwładny statek stał się – na dobre i na złe – niewymazywalną częścią miej-

scowego pejzażu. Jego wrak całymi miesiącami wystawał znad powierzchni wody, trwał nieruchomo jak zdezelowana statua u wybrzeży wyspy, by później odpłynąć z miejsca katastrofy, choć już nie o własnych siłach. Woda szybko zakryła miejsce po tragedii, przez ponad dwa lata miejscowy pejzaż zdołał jednak nasycić się obecnością nieproszonego gościa. Wrak stał się mimowolną częścią lokalnej scenografii. Miejsce, w którym niechcący osiadł, zostało nieuchronnie naznaczone traumatyczną pamięcią. Pamięcią katastrofy. W jej pierwszą rocznicę (w styczniu 2013 roku) w murze okalającym Giglio Porto osadzono tablicę upamiętniającą tamto wydarzenie. Czytelny i dość konwencjonalny znak pamięci.

Ale moje pytanie jest nieco inne: czy w wyniku tego zdarzenia dokonała się jakaś zauważalna zmiana w miejscowym pejzażu? To zależy od tego, jak będziemy go rozumieć. Bo czym w istocie jest pejzaż? Jak chce Simon Schama: „Pejzaże są kulturą, zanim staną się naturą; to konstrukcje wyobraźni rzutowane na drzewa, wodę i skałę”¹⁴. Same w sobie pejzaże są poza jakąkolwiek semantyką, niosą w sobie zerowy stopień znakowości. To my je postrzegamy jako twory znaczące, nasycamy pamięcią miejsca. Jak ten pagórek w podlaskiej miejscowości Giby, o którym pisze Schama we wstępie do swojej książki. Został on usypany jako naturalny monument (pamiętnik?) dla uczczenia pamięci zamordowanych przez NKWD kilkuset mieszkańców wsi. Grób jest symboliczny, do dzisiaj nie wiadomo, co stało się z ciałami ofiar: „Pamięć o nich przyjęła kształt pejzażu. Metafora stała się rzeczywistością; nieobecność stała się obecnością”¹⁵. Przy czym, jak podkreśla w dalszym wywodzie Schama, wymiana znaczeń dokonuje się tu jak gdyby dwustronnie. To my nasycamy realne krajobrazy pamięcią, ale również i one oddziałują na nas swoją surową materialnością; nie są jedynie bierną materią podatną na ludzkie operacje znaczeniowe.

Znamienne, że władze wyspy jak gdyby wygumkowały katastrofę z historycznej pamięci wspólnoty. Wchodząc na oficjalną stronę Comune Isola de Giglio, niczego się o niej nie dowiemy¹⁶. W zakładce Historia mowa jest o Rzymianach i Etruskach, o licznych znamienitych rodach zamieszkujących wyspę, o czasowym protektoracie Pizy, a w końcu o wejściu wyspy w skład Wielkiego Księstwa Toskanii. Zaiste, zacne parantele. Nic wszakże nie da się poradzić na to, że w ostatnim czasie zmienny wiatr historii uczynił przybrzeżne wody wyspy świadkiem poważnej morskiej katastrofy. Naznaczył je śmiercią niewinnych ludzi. O tym ani słowa. A mówimy przecież o istotnym wydarzeniu, również dla mieszkańców wyspy, z których wielu w trakcie trwania akcji ratunkowej niosło bezinteresowną pomoc poszkodowanym. To prawda: wrak statku w końcu odpłynął, morskie fale przykryły niedawną historię. Ale pamięć wydarzenia pozostała – i to ona niewidzialnie, acz wielce realnie nasycy wody opływające wyspę.

Jeszcze raz: czy pejzaż pamięta? Wydaje mi się, że tak. Olśniewające, jeśli wierzyć bywalcom, plaże Lampedu-

sy, innej wyspy szczęśliwej – chcemy czy nie – pozostaną już na zawsze naznaczone pamięcią tragedii uchodźców, z których nie wszyscy dotarli do portu przeznaczenia. Niemal nie do uwierzenia: oto w krótkim czasie rajska widokówka zamieniła się w pejzaż cierpienia i śmierci. Podobnie wydaje mi się, że wody przybrzeżne Isola del Giglio długo pamiętać będą wrak statku skrywający ofiary ludzkiej bezmyślności i braku kompetencji. Choć pamięć ta zapisana została w płynnym morskim żywiole jako niewidoczny znak wodny dostępny tylko dla wrażliwych oczu.

Przypisy

- O tej operze pisałem w innym miejscu, por. D. Czaja, *Czarna ściana. Pytania do Pasażerki*, [w:] *Krytyka muzyczna. Krytyka czy krytyki*, red. Michał Bristiger, Rafał Ciesielski, Oficyna Wydawnictwa Uniwersytetu Zielonogórskiego, Zielona Góra 2012, s. 187–196.
- Aniela Dybowska, *Opera przerażenia*, 3.10.2010, www.dziennikteatralny.pl/artykuly/opera-przerazenia.html, dostęp 25.10.2023.
- Primo Levi, *Słoń*, [w:] tegoż, *Ocalaty. Wybór wierszy*, przeł. Jarosław Mikołajewski, Austeria, Kraków–Budapeszt 2014, s. 66.
- Hans Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*, Frankfurt am Mein 1988.
- Konrad Wojnowski, *Pożyteczne katastrofy*, Universitas, Kraków 2016, s. 10.
- Czesław Miłosz, *Tytanik (1912)*, [w:] tegoż, *Wiersze wszystkie*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2011, s. 942.
- Tamże.
- Tamże, s. 944.
- Rzecz napisana została niedługo po katastrofie, ale opublikowana dopiero w roku 1918.
- Katastrofa statku „Deutschland” nie miała może tak uniwersalnej mitogenicznej siły jak późniejsza tragedia „Titanica”, ale także znalazła swoje miejsce w kulturze, na pewno brytyjskiej i amerykańskiej. Odbiła się szerokim echem w ówczesnej opiniotwórczej prasie („Times”, „New York Times”). Wiele lat później pojawiła się w twórczości literackiej: utwór Hopkinsa odgrywa istotną rolę w narracji Anthony’ego Burgessa, *The Clockwork Testament, or Enderby’s End* (1974) z czterotomowego cyklu *Enderby*, a sam poemat i wydarzenia na morzu znalazły ważne miejsce w książce Simona Edge’a, *The Hopkins Conundrum* (2017).
- Gerard Manley Hopkins, *Katastrofa statku „Deutschland”*, [w:] tegoż, *Wybór poezji*, przełożył i wstępem opatrzył Stanisław Barańczak, Znak, Kraków 1981, s. 31.
- Wiele aspektów wiersza Hopkinsa i samej katastrofy (poetyka tekstu, konteksty religijne, mityczny wymiar katastrofy) omawiają autorzy antologii wydanej w stulecie katastrofy: *Readings of the Wreck: Essays in Commemoration of the Centenary of G.M. Hopkins’ the Wreck of the Deutschland*, red. Peter S. Milward, Loyola, London 1975.
- Mircea Eliade, *Traktat o historii religii*, przeł. Jan Wierusz-Kowalski, Książka i Wiedza, Warszawa 1966, s. 426.
- Simon Schama, *Landscape and Memory*, Vintage, New York 1995, s. 61.
- Tamże, s. 25.
- www.comune.isoladelgiglio.gr.it, dostęp 8.11.2023.