

Ewa Łukaszyk

Okręty z drzazg znalezionych na plaży.
Aporie nowoczesności w eseju
Schiffbruch mit Zuschauer Hansa Blumenberga

U podstaw Blumenbergowskiego zamysłu filozoficznego leży pojęcie *Unbegrifflichkeit*, nieuchwytności zasadniczych aspektów świata, a właściwie jednego: jego całościowości. Po pierwszych zapowiedziach (artykuły poświęcone metaforom prawdy jako światła w dawnej filozofii) całościowy zarys teorii wyłonił się wreszcie w wydanych w 1960 r. *Paradigmatach metaforologii*¹. Blumenbergowi chodziło o wytyczenie pewnej ścieżki eksploracji, która przypuszczalnie nie miała zagwarantować wyczerpującego opisu historycznego funkcjonowania metafor absolutnych. Już sam tytuł, który można by rozumieć w duchu „pierwszego kroku w stronę metaforologii”, jest czymś więcej niż ostantacją skromności czy wstępną obietnicą obszerniejszego rozwinięcia w pracach późniejszych. Być może sygnalizuje, że ostateczne zarysy projektu intelektualnego wydobędą na światło dopiero jego konsekwencje, zainspirowane przemyślenia spadkobierców, ale też przede wszystkim wnioski samego filozofa, który zastosuje w myśleniu własne założenia. Otóż wydany w 1979 r. niewielki esej *Schiffbruch mit Zuschauer*² można potraktować jako autorską próbę zastosowania w praktyce własnej koncepcji metafory – tu w roli zasadniczego narzędzia myślenia. Tytułowa katastrofa morska nie jest wtórnym środkiem

¹ H. Blumenberg, *Paradigmen zu einer Metaphorologie*, Suhrkamp, Frankfurt am Main 1960.

² W niniejszym artykule korzystam z wydania trzeciego: H. Blumenberg, *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*, Suhrkamp, Frankfurt am Main 1988.

retorycznym, który służyłby plastycznemu przekazaniu wizji filozofa. Przeciwnie, pojawia się na pierwszym planie, jako środek zbudowania tej wizji, warunek zrozumienia jej podstaw. Nie jest więc naddatkiem, lecz sięga podstaw myślenia, bo odzwierciedla specyficzną cykliczność, która wymyka się ściślejszemu ujęciu pojęciowemu i właśnie przez swój rozmyty, a zarazem ogólny charakter pozostaje nieuchwytna dla konceptualizacji zbyt dokładnej.

Paradygmaty metaforologii głoszą, że z niemożnością zredukowania metafory do pojęcia mamy do czynienia tam, gdzie stawia się pytanie „czym jest świat?”, na które nie sposób udzielić odpowiedzi analitycznej. Blumenberg widzi w filozofii „późne stadium”, rezultat długiego procesu rozwoju myśli, w którym konceptualizacja jest punktem dojścia, nie inwariantem. Zapytuje więc o korzenie samej „pojęciowości” jako tła filozofowania. Kartezjański ideał „terminologii ostatecznej” w gruncie rzeczy nie zostaje jednak urzeczywistniony. Już Giambattista Vico spostrzega, że ta jasność i ścisłość, którą postuluje Kartezjusz, pozostaje boskim przywilejem wglądu w rzeczy stworzone. Natomiast człowiek porusza się wyłącznie w sferze zdominowanej przez wyobraźnię czy też raczej wyobraźniowość, w świecie hipotez, obrazów i artefaktów, jakie tworzy. Logos nie może się więc zsiść w pełni. Zawsze pozostaje margines nieprzekładalnych na pojęcia metafor absolutnych. Nie są one retorycznym naddatkiem służącym tylko piękniejszemu powiedzeniu tego, co w gruncie rzeczy dałoby się wyrazić bez nich, lecz niezastąpionym narzędziem uchwycenia tego, co wymyka się pojęciom. Co więcej, to królestwo wyobraźni stanowi „sferę katalityczną”, gdzie świat pojęć nieustannie się odnawia.

Blumenberg pyta zatem o „filozofię przed filozofią”, o prehistorię namysłu, która w dodatku nie byłaby wyłącznie jakimś znaleziskiem, lecz początkami „wiecznie działającymi”, aktualnymi i obecnymi w bieżącym stawianiu się wszelkiej refleksji. Blumenbergowskie metafory ustanawiają punkty orientacyjne, determinując określone postawy (*Verhalten*) i tworząc strukturę świata, którego całościowość nie jest bezpośrednio dostępna. Prawda metafory jest więc w istocie prawdą pragmatyczną, sposobem „radzenia sobie” z problemem świata. Odpowiedź na wspomniane wyżej, „hipertroficzne pytanie” („czym

jest świat?") sprowadza się w istocie do określenia postawy, stylu, jakości relacji do świata, co z kolei owocuje epoką w dziejach kultury.

Zastanawiając się nad znaną od czasów greckich metaforą żeglugi, Blumenberg zmierza do zbudowania wizji dziejów kultury jako przygody bez powrotu. Zarazem stosunek do katastrofy morskiej definiuje ów właściwy dla epoki styl relacji do świata. Metafora rozbicia okrętu zakorzeniona jest w wydarzeniu, które stanowi powracające doświadczenie cywilizacyjne Europejczyków. Źródła są w Grecji, potem mamy nowożytną przygodę morską, na końcu nowoczesność, która buduje swą tożsamość na tym zmetaforyzowanym doświadczeniu. Katastrofa okrętu pozwala więc syntetycznie uchwycić głębokie prawidłowości i rytmy rozwoju kultury. Blumenberg przedstawia je w sześciu odsłonach. Zaczyna od wyprawy potraktowanej jako pierwotna transgresja, „naruszenie granicy” (*Grenzverletzung*), przechodzi do kluczowego pytania, co pozostaje rozbitkowi, następnie wprowadza widza przyglądającego się katastrofie, mówi o „sztuce przetrwania”, konstatuje nowoczesną redefinicję warunków katastrofy: oto widz traci swą szczególną, zdystansowaną pozycję, bo rozbicie okrętu i kondycja rozbitka zaczynają dotyczyć wszystkich. Finałem jest odbudowa okrętu „na podstawie katastrofy”. Te sześć stadiów mogłabym w artykule nie tylko omówić, lecz zarazem potraktować jako okazję do cywilizacyjnej anamnezy, wspomnienia traum konstytutywnych dla tożsamości europejskiej.

Wizja kulturowego bytowania człowieka, jaką szkicuje Blumenberg, opiera się na stwierdzeniu nieodwołalności. Skoro człowiek raz wdał się w wielką przygodę, nie może już zawrócić z tej drogi. Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, gdzie umiejscowić punkt, od którego nie ma już powrotu. Czasem mam wrażenie, że chodzi o początek nowożytności, wyznaczany przez zamorskie wyprawy Europejczyków, ale przede wszystkim przez nowe ustosunkowanie się do świata. Tym momentem przełomu nowożytnego Blumenberg zajmował się przecież wielokrotnie, choćby w *Die Genesis der kopernikanischen Welt*³. Ale korzenie występku ustanawiającego kulturę wrastają

³ Zob. H. Blumenberg, *Die Genesis der kopernikanischen Welt*, Suhrkamp, Frankfurt am Main 1975.

głęboko w przeszłość, być może należy on do czasów greckich, które zapoczątkowały żeglugę i filozofię. Tak czy inaczej, opuszczenie stałego lądu stanowi transgresję kluczową, nie do odkupienia, wydarzenie zwrotne, którego skutków nie można już zatrzeć.

Świadectwem stanu ducha w związku z morską transgresją u zarania nowożytności jest XVI-wieczna epopeja portugalska *Luzytanie* Luísa Vaza de Camõesa. Członkowie wyprawy Vasco da Gamy wyruszają z Lizbony na poszukiwanie drogi do Indii. Wcale nie są żegnani jako przyszli bohaterowie, lecz raczej jako otoczeni powszechną litością straceńcy⁴. Stać ma przed nimi przecież widmo katastrofy, skoro zamierzają wdrzeć się na obszar żywiołu obcego człowiekowi, naruszyć elementarne rozgraniczenia. Ocena ich wyczynu jest na każdym etapie niejednoznaczna. Transgresja równa się wkroczeniu na ryzykowną, jednokierunkową ścieżkę postępu. Nic więc dziwnego, że – wbrew faktom historycznym – epopeja pokazuje żeglugę do Indii jako drogę bez powrotu (jej końcowa apoteoza – sygnalizowana wizją „machiny świata” – rozgrywa się gdzieś w dalekiej, obcej przestrzeni, wcale nie w chwili triumfalnego powrotu do rodzimego portu). Śmiałość żeglarzy otwiera nową przestrzeń potencjalnego działania, ale ściąga też na całą społeczność przekleństwo przemienionego w skałę Adamastora, zamieszkującego przylądek. Pokonany przez żeglarzy tytan, rozgniewany porażką, pozostaje z tyłu, odcinając drogę powrotną. Nad całą przygodą nowożytności ciąży podobne przekleństwo, jest ona drogą bez możliwości zawrócenia. Wykładniczy przyrost potencjału w dobie nowożytnej okupiony jest niemożnością cofnięcia się. Również Blumenberg postrzega kulturę jako projekt jednokierunkowy, nieodwracalny. Trzeba brnąć po prostu dlatego, że kiedyś, *in illo tempore* – w czasie nie do końca określonym, choć też nie do końca mitycznym, ruch zainicjowano.

Tym, co rzuca światło na podstawową aporię nowoczesności, na przymus postępu, jest więc mit upadku, potraktowany tu jednak osobliwie. Refleksja Blumenberga przecina inne ścieżki namysłu, choćby George’a Steinera, który w uwagach w kwestii przededefiniowania

⁴ Por. L.V. de Camões, *Luzytanie*, przeł. Ireneusz Kania, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1995, s. 139 („ludzie nas z góry za straconych mieli; / niewiasty lkały szlochem żałośliwym, / mężowie ciężko tu i tam westchnęli”).

kultury, zebranych w tomiku *W zamku Sinobrodego*, też wychodzi od „poczucia odległej katastrofy”, od wspomnienia jakiegoś punktu „mrocznego i świętego lasu”, gdzie obrano „błędny kierunek”⁵. Pierwotną transgresją, od której wszystko się zaczyna, nie jest jednak u Blumenberga naruszenie zakazu, nieposłuszeństwo względem dyktatu instancji nadprzyrodzonej, lecz raczej pewien rodzaj wyjścia człowieka poza samego siebie, przekroczenie granicy własnej natury. Warunki transgresji są więc pomyślane inaczej, i będzie to rzutowało na dalszy rozwój wypadków. Blumenbergowski człowiek zмага się nie z jakimś metafizycznym przeciwnikiem, ale z samym sobą. Przyczyną katastrofy nie jest – jak u Steinera – nakaz Absolutu, któremu niepodobna sprostać, lecz wyzwanie, jakim człowiek jest sam dla siebie. Steiner wychodzi od Mojżeszowego wynalazku monoteizmu, szukając źródła wołania, które poniekąd z zewnątrz „uderza w ludzką świadomość żądając, by dokonała własnej transcendencji, by sięgnęła po światło zrozumienia tak czyste, że aż oślepiające”⁶. Natomiast Blumenberg zaczyna od Greków, a morze przedstawia w pierwszym rzędzie jako żywioł, od którego człowiek zależy najmniej, i tylko sama ta niezależność jest źródłem „wołania” motywującego do przekroczenia granicy. Nie chodzi więc o to, że transgresja polegająca na porzuceniu ładu i wypłynięciu na wody stanowi bunt przeciwko instancji zewnętrznej wobec człowieka, naruszenie zakazu bóstwa osobowego, zburzenie ustanowionego ładu. Przeciwnie, bardziej niż bunt przeciwko bogom jest to rozprawa człowieka z Naturą. Stawką owego sporu jest postrzeżenie świata jako kosmosu, a więc chodzi o zaprowadzenie lub utrzymanie ładu, bynajmniej nie danego *a priori*.

Żeglowanie nie jest więc zwykłą opcją, czymś dopuszczającym wyłączenie i pominięcie. Grecy nie tylko wyruszają w morze, lecz również odkrywają, wraz z Talesem z Miletu⁷, że świat człowieka jest jako całość uniwersalną żegluga, skoro ład stały unosi się na falach Oceanu. Toteż wszelkie dzianie się ludzkiego świata, wszelkie dzieje

⁵ G. Steiner, *W zamku Sinobrodego. Kilka uwag w kwestii przededefiniowania kultury*, przeł. Ola Kubińska, Atext, Gdańsk 1993, s. 12.

⁶ Ibidem, s. 46n.

⁷ Por. H. Blumenberg, *Schiffbruch...*, op. cit., s. 10.

to żeglowanie. U chrześcijan koniec świata i nastanie epoki mesjańskiej musiałyby zatem oznaczać koniec morza, co skądinąd zapowiada *Apokalipsa św. Jana*.

Widać więc, że od samego początku wyprawa morska, naruszenie przyrodzonej granicy, jest czymś więcej niż pierwotnym grzechem inicjującym kulturę. Katastrofa morska następuje po tej transgresji równie szybko jak wygnanie z raju po zjedzeniu jabłka, jest jednak czymś więcej niż karą. Rozbicie się należy do porządku konsekwencji żeglugi, jest niemal „prawomocne”⁸. Rychło więc powstaje pytanie, co pozostaje rozbitkowi. Blumenberg udziela odpowiedzi konstruktywnej, w tonie paradoksalnej *hybris*. Zatonięcie okrętu uzyskuje rangę wyjściowego „doświadczenia filozoficznego”. Właśnie człowiek obnażony przez katastrofę odkrywa samowystarczalność, zdolność przetrwania dzięki sobie samemu, znajduje schronienie w sobie. Katastrofa okazuje się więc inicjacją męstwa, jak w przytoczonym przez Blumenberga paradoksie założyciela szkoły stoickiej Zenona z Kition, który głosił, że dopiero jako rozbitek pływa po morzu szczęśliwie⁹.

O ile statek może być figurą zbiorowości (jako wprowadzona do retoryki politycznej przez Horacego „nawa państwowa” czy średniowieczny statek szaleńców), o tyle wyratowanie się z katastrofy nabiera cech wyjątku. Jakoż rozbitek może być wyłącznie jednostką. Napotykam tu nieprzekraczalne osamotnienie ocalałego i jego radykalny indywidualizm. Katastrofa okrętu pozostawia człowieka samemu sobie, a jednocześnie odzierając go ze wszystkiego co zgromadził, zmusza do konfrontacji z samym sobą. Przetrwanie rozbitka statku obnaża jednostki.

Jako reminiscencję dawnej traumy, wpisanej w cywilizacyjną podświadomość, można by przywołać żonę Manuela de Sousa Sepúlvedy, kapitana galeonu „São João” z dawnej relacji o morskiej tragedii. Przekaz pochodzi z kompilacji Bernarda Gomesa de Brito¹⁰.

⁸ Por. ibidem, s. 12. Stan wygnania z raju jest całkiem zewnętrznym w stosunku do aktu spożycia jabłka, za to katastrofy należą do żeglowania samego.

⁹ Por. ibidem, s. 14.

¹⁰ Tę traumę nagości kobiecego rozbitka utrwalono w krążącej po Europie anonimowej *Relacji z bardzo głośnej katastrofy galeonu „São João”*, którą Bernardo Gomes de Brito

Przytrafiło jej się coś całkiem odmiennego od przytoczonej przez Blumenberga przygody Arystypa na Rodos, który natknął się na rysunki figur geometrycznych na piasku¹¹. Arystyp zaznajamia się jako rozbitek z ową geometrią wyrysowaną na plaży, by rychło przestąpić próg gimnazjonu, gdzie wdaje się w filozoficzną dysputę z mieszkańcami wyspy i dostaje odzież i inne podarki. W zamian pozostawia im mądrość głoszącą, że dzieci należy wyposażyć w to, co „wypłynie wraz z nimi na powierzchnię” w razie katastrofy morskiej. Tymczasem pasażerki okrętu roztrzaskanego u wybrzeży Afryki nikt nie obdarowuje, przeciwnie, tubylcy odzierają ją z szat. Udziałem żony Sepúlvedy jest radykalny brak osłony, traumatyczna ekspozycja. Nie znalazłszy dla swojej nagości innego zakrycia, zakopała się ponoć po szyję w ziemi.

To dawne świadectwo można by odczytywać jako alegorię porażki człowieka w konfrontacji z obnażeniem, do jakiego prowadzi katastrofa, niezdolnego godnie pozostawać obnażonym. A jednak ta nagość to potencjalnie nie tylko trauma, ale także szansa odzyskania samego (samej) siebie. W przeciwieństwie do dawnych opowieści z XVIII-wiecznej kompilacji, gdzie akcent pada na ostateczne zatarcie człowieczeństwa wskutek katastrofy morskiej, na dehumanizację rozbitka, u Blumenberga mamy zarys swoistego związku katastrofy z cnotą, uznania katastrofy za źródło męstwa i ostatecznej samoafirmacji człowieka. Daje ona sposobność do radykalnego zwrotu, nawrócenia nie tyle lub nie tylko w sensie religijnym, lecz przede wszystkim filozoficznym, właśnie dzięki temu, że odzierając człowieka ze wszystkiego co przygodne ukazuje w całej pełni zasadniczy zrąb człowieczeństwa. Warte ono tyle, ile to, co wraz z nim „wypłynie na powierzchnię”, przy czym przez tę dryfującą substancję rozumie się tutaj wyłącznie przymioty duchowe – reprezentowane przez filozofię, od biedy matematykę.

Ta afirmacja katastrofy jako źródła i sprawdzianu filozofii stwarza Blumenbergowi miejsce na drugą po rozbitku figurę kluczową: na

umieścił na początku XVIII w. w obszernej kompilacji podobnych tekstów zatytułowanej *Tragedie morskie*. Zob. B. Gomes de Brito, *História trágico-marítima*, oprac. D. Peres, 5 tomów, F. Machado, Porto 1936–1937.

¹¹ Por. H. Blumenberg, *Schiffbruch...*, op. cit., s. 14n.

zdytansowanego obserwatora. Jest on przeciwwagą dla radykalnego indywidualizmu ocalałego, który ratuje się jako wyjątek od ogólnej logiki katastrofy i jako ktoś, kto swój ratunek zawdzięcza sam sobie, kto troszczy się wyłącznie o siebie. Poniekąd tyle samo jest wart zdytansowany obserwator. Czerpie on z widoku katastrofy pouczenie, a może i sekretną przyjemność. Blumenberga interesują więc tak naprawdę wyłącznie statki rozbijające się u brzegów: te, z których tragedii zdytansowany obserwator czerpie wiedzę o egzystencjalnej sytuacji człowieka i których wrakami może się delektować. Wszakże pozycja obserwatora – nawet jeśli towarzyszy jej dwuznaczna *delectatio morbosa* (*volupté maligne* Montaigne'a) – jest tu nie tylko bezwartościową i przypadkową, historyczną możliwością czy okazją bycia obserwatorem, lecz także jednym z podstawowych wyznaczników kondycji ludzkiej. Człowiek refleksyjny, mędrzec, znajduje się w tej pozycji niemal zawsze, nie potrafi nic począć ze stawaniem się i rozpadem, z przemianami Natury. Prowadzi więc egzystencję na prawach wyjątku, na marginesie rzeczywistości¹², ciągle przy tym konfrontuje swój filozoficzny punkt zaczepienia z Naturą.

Widowiskowość katastrofy okrętu pełni funkcję podwójną, krytyczną względem kultury i estetyki. Katastrofa daje bowiem swoistą, estetycznie funkcjonalną przyjemność, rozkosz na widok tonących, gdy samemu stoi się na twardym gruncie. Stąd też zestawienie katastrofy z teatrem i oczyszczaniem (*katharsis*) właściwym tragedii. Ale Blumenberg zatrzymuje się tylko na chwilę nad estetyką i moralnością kogoś, kto na katastrofę patrzy, by zaraz przejść do zdefiniowania odrębnej sztuki przetrwania. Jest ona pragmatycznie niezbędna i ma charakter nietzscheańskiej „wiedzy radosnej”, która płynie z pocieszenia, jakie znajdujemy w sobie, a może wręcz z „heroicznego nihilizmu” pocieszenia sobą, jak u Zaratustry¹³.

Przyjemność towarzysząca oglądaniu katastrofy ma więc złożone uwarunkowania i konsekwencje. Zasadza się na względnej pewności bytu, co z kolei warunkuje ciekawość, otwarcie poznawcze człowieka

¹² Por. ibidem, s. 35.

¹³ Por. ibidem, s. 22.

na świat. A jednak przyjemność oglądania potęgowana przez ciekawość przeradza się w pewnym momencie w perwersyjne pragnienie katastrofy, w „upragnioną burzę”, o której wspomina Jean Starobinski w swoim szkicu o narodzinach nowoczesności: „W obliczu groźnego świata, wobec rozpętanych wrogich żywiołów, los człowieka nabiera lirycznej intensywności wyzwania. Człowiek stawia czoła największemu niebezpieczeństwu, by w potędze przeciwnika znaleźć odpowiednik własnej wielkości”¹⁴.

Czy nowoczesność jest wynikiem spotęgowania pragnień widza, zbyt zaabsorbowanego oglądaniem katastrofy, by móc nie chcieć jej niekończącego się powtarzania? Tak czy inaczej, w procesie spełniania się nowoczesności obserwator nieuchronnie traci swą uprzywilejowaną, stabilną pozycję. Stałego ładu już nie ma, wszyscy są teraz rozbitkami uwikłanymi bezpośrednio w katastrofę, wobec której nie można się już zdystansować. Nic dziwnego tedy, że estetyka tragedii dezaktualizuje się. Przemiana sięga jednak poziomu znacznie głębszego niż obowiązująca poetyka, zmienia się sam charakter egzystencji człowieka. Niemożliwe jest już bytowanie mędrca na prawach wyjątku, a może wykluczenia, na marginesie cyklu stawania się i rozpadu. Zanika atoli nie tylko pozycja filozofującego widza, który zadowala się oglądaniem morskiego (światowego) widowiska, zarazem samo rozbicie okrętu przestaje być ekstremalnym obrazem miejsca człowieka w przyrodzie. W dobie nowoczesnej istota katastrof zmienia się przecież zasadniczo. Największe kataklizmy nie są już dziełem żywiołów, są rezultatem poczynań ludzkich. W okiełznanym świecie „upragniona burza” może nadejść już tylko od strony tego, co ludzkie. Nadchodzi sprowokowana.

W zebranych przez Bernarda Gomesa de Brito dawnych relacjach o katastrofach morskich żywioły przeciwne człowiekowi nie były siłami ślepyimi i przypadkowymi, lecz aktywnymi. Sprzysięgały się przeciw człowiekowi wplątanemu w pojedynek ze światem. Ów świat triumfował nad żeglarzem i bezwzględnie niszczonego okrętem, tak

¹⁴ J. Starobinski, *Wynalezienie wolności. 1700–1789*, przeł. Maryna Ochab, Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2006, s. 210.

że ten ostatni już „nigdy więcej nie przyda się nikomu”¹⁵. Ale okręty nowoczesne nie ulegają rozbiciu doszczętnemu, a człowiek – wygrawszy pojedynek ze światem – stracił przeciwwagę skutecznie blokującą jego dążenia. Dlatego też sam dla siebie staje się przeciwnikiem najpotężniejszym. Rozbitych okrętów nie porzuca już ostatecznie, trwa teraz nieustanny obieg tworzywa żeglarskiego. Idee – nawet te, które miały największy udział w katastrofie – spożytkowuje na nowo. Co więcej, sam „komfortowy okręt” okazuje się problemem. Musi więc być nieustannie rozbijany, aby – paradoksalnie – dostarczać materiału na nowe statki.

Blumenberg stawia w tym momencie pytanie nader przewrotne. Jeśli nowoczesność generuje przyspieszenie, coraz żywszy rytm następujących po sobie katastrof, to czy rozwiązaniem nie byłoby zatrzymanie maszyny świata, a przynajmniej rozwoju kultury? Czy cisza morska – symbolizująca pełne poznanie rozumowe – jest czymś wytęsknionym? A może raczej to właśnie ją należy uznać za śmiertelne zagrożenie dla życia, skoro żagiel spraw ludzkich potrzebuje wichrów cierpienia?¹⁶ O tym samym paradoksie nowoczesności, niezdolnej do zatrzymania samej siebie, pisał też Steiner. Zastanawiając się nad okrzykiem Teofila Gautiera („Plutôt la barbarie que l'ennui!” [„Raczej barbarzyństwo niż nuda!”]), postawił problem przyspieszonych rytmów nowoczesności, które wymuszają powrót katastrofy, a przynajmniej jakichś jej ekwiwalentów. Np. erotycznych „surogatów utraconych niebezpieczeństw działania rewolucyjnego” – widocznych u George’a Gordona Byrona (zakazana miłość) i Richarda Wagnera (śmierć z miłości)¹⁷. Właśnie jako splot konwulsyjnej przemiany i okresowej stagnacji nowoczesność jest cyklicznie nawiedzana przez nostalgię za katastrofą. I tej szaleńczej dynamiki nie da się zatrzymać ani spowolnić. Stąd też sedno Blumenbergowskiej diagnozy nowoczesności sprowadza się do wizji „budownictwa okrętowego na podstawie katastrofy”. Nie chodzi tu o kumulację doświadczeń, która zwiększy

¹⁵ B. Gomes de Brito, *História...*, op. cit., t. 5, s. 165.

¹⁶ Por. H. Blumenberg, *Schiffbruch...*, op. cit., s. 62.

¹⁷ Por. G. Steiner, *W zamku...*, op. cit., s. 31.

bezpieczeństwo żeglugi. Wręcz przeciwnie – chodzi o konstruowanie okrętów, w które katastrofa jest „wpisana” jako ich przeznaczenie, a może nawet funkcja główna i racja bytu.

Cechującą nowożytność demiurgiczną tęsknotę za robinsonadą żywi także konstruktywny rzemieślnik, który opuszcza ojczyznę i ojcowiznę, aby oprzeć życie na nagim *nihil* skoku za burtę. Jego sztucznej sytuacji zagrożenia na morzu nie wywołuje wcale zawodność okrętu, który przecież jest stadium końcowym długotrwałej budowy i przebudowy. Ale oczywiście morze zawiera jeszcze inny materiał niż zużyty na budowę. Skąd ma się on brać, by dodać odwagi nowo rozpoczynającym? Może z wcześniejszych katastrof?¹⁸.

Nowe okręty przeznaczone do nowych katastrof, zbudowane ze statków rozbitych, są przede wszystkim narzędziem nieustannego sięgania po opisywaną przez Starobinskiego „intensywność”. Kultura nowoczesna jest statkiem misternie skonstruowanym z drzazg, jakie morze wyrzucało na brzeg po kolejnych katastrofach. Każdy nowo zbudowany z roztrzaskanego statek staje się jeszcze bardziej misterny, gdyż praca człowieka przeciwstawia się nieustannej fragmentacji dokonywanej przez fale, a zarazem sekretnie współdziała z nią. Jest jednak zarazem coraz mniej solidny, coraz dalszy od spolegliwej natury pni, drewnianych bali i surowej tarcicy. Uwidacznia się więc paradoks wzrostu kruchości widmowego okrętu kultury: ceną coraz większego wyrafinowania jest coraz większa podatność na rozpad. Można byłoby to uznać za ponurą, apokaliptyczną przepowiednię. Ale nie o to tu chodzi. Motywem przewodnim i treścią konkluzji eseju Blumenberga jest kwestia początku, a ściślej źródeł męstwa koniecznego do rozpoczęcia na nowo. Męstwa, które paradoksalnie rodziłyby katastrofy minione, łącznie z ostatnią. Refleksję Blumenberga kończy więc w gruncie rzeczy zagadnienie odwagi, jakiej wymaga każdy kolejny krok na jednokierunkowej, znaczonej porażkami drodze kultury. Nie zarysowuje się tu bynajmniej obawa przed nowym wiekiem ciemnym czy triumfem barbarzyństwa. Czytając Blumenberga, mamy wrażenie, że powrót do barbarzyństwa czy kojącego mroku wieków ciemnych jest niemożliwy.

¹⁸ H. Blumenberg, *Schiffbruch...*, op. cit., s. 74 [przeł. E.E.].

Jedyną dostępną opcją jest parcie naprzód, ku nowym katastrofom. A jednak na horyzoncie świta coś pozytywnego: nagi człowiek, który utracił wszystko, musi ponownie zacząć się zmagać z samym sobą, czego rekompensatą jest nowe olśnienie intensywnością „bycia tutaj”.

Blumenberg formułuje wyrazistą kontrpropozycję dla tych wszystkich, którzy wobec katastrof nowoczesności byłiby skłonni zakopać się ze wstydu żywcem w ziemi, wzorem żony kapitana portugalskiego galeonu. Bez wątplenia sromota ocalonych z owych powtarzających się raz po raz katastrof – choćby tylko wstyd tych, co salwowali się na kawałku deski zdolnym unieść zaledwie jedną osobę, gdy reszta załogi tonęła – może być tak wielka, że pokusa zapadnięcia się pod ziemię jest nie do odparcia. Czyż ten, kto w chwili katastrofy myślał tylko o tym, by się samemu utrzymać na powierzchni, nie powinien także sam zatroszczyć się o własny pochówek? Ale koniec końców taka egzystencjalna rezygnacja po katastrofie nie wydaje się Blumenbergowi ani konieczna, ani nawet dopuszczalna. Cóż bowiem po próżnym wstydzie, skoro nawet ci, którzy dotąd nie byli rozbitkami, zapewne i tak się nimi wkrótce staną?

W ostatecznym rozrachunku chodzi nie tylko o sprawę indywidualną, lecz przede wszystkim o odrzucenie pokusy rezygnacji kulturowej i cywilizacyjnej. Jeśli retrospektywne ujęcie nowoczesności i sporządzenie jej bilansu ma prowadzić do jakiegokolwiek optymizmu, to musi to być zaiste optymizm bardzo trudny. Niełatwo wysnuć pozytywną lekcję z epoki holokaustu – eksterminacji ludów zarówno w Europie, jak i za morzami, w koloniach. Blumenberg nie wspomina o zbrodniach pozaeuropejskich *explicite*, niemniej stale przychodzą one na myśl podczas lektury eseju o konsekwencjach żeglowania. Podstawy cywilizacyjnej dumy „białego człowieka” mogą się wydawać po nowoczesności równie kruche jak okręt zbudowany z drzazg. Ale w przygodę żeglowania cała ludzkość jest już teraz nieodwracalnie wplątana. Próżno więc szukać zadośćuczynienia za zbrodnie, których spłacić się nie da, pokutować za kolonie czy oczyszczać się z „winy ocalałego” po holokaucie. Ta ostatnia sprawa mogłaby dotyczyć Blumenberga osobiście, skoro w 1944 r. udało mu się opuścić obóz koncentracyjny w wyniku interwencji przyjaciela, przemysłowca,

a zarazem ekonomisty i socjologa Heinricha Drägera. Przekazana przez Odo Marquarda anegdota mówi, że w rytmie jednej bezsennej nocy tygodniowo filozof próbował „odzyskać” czas studiowania, jaki zabrali mu naziści. Być może esej stanowi konkluzję tego eksperymentu, mówiącą że tego, co utracone w katastrofie, odkupić się nie da, ale też nie ma powodu, żeby jakoś specjalnie zaprzętać tym sobie głowę. *Schiffbruch mit Zuschauer* jest więc owocem namysłu ryzykownego, balansującego na etycznej granicy, którego stawką jest wytchnienie, stworzenie miejsca na sen między katastrofami.