

UDK BROJEVI: 316.72:791

ID BROJ: 190069260

Simona Čupić

Filozofski fakultet, Univerzitet u Beogradu

### TITANIK: LOKALNA RECEPCIJA UNIVERZALNOG MITA

*Apstrakt:*

Premda mit o Titaniku daleko prevazilazi lokalni kontekst njegova recepcija nije globalno ujednačena. Drugim rečima, iako može biti univerzalna tema, Titanik nije istovremeno i univerzalni mit. Od samog početka bio je to zapadnjački mit, višeznačno vezan za Britaniju i SAD – vlasništvom nad brodom, mestom izgradnje, polaznom i dolaznom lukom, brojnošću (elitnih) putnika. Potencijal ili potreba sredine da se identifikuje sa nekim od ključnih elemenata „Titanikovog konteksta“ – npr. pomorska tradicija i dominacija, transatlantske emigracije, stepen razvoja brodogradnje – proporcionalni su medijskom i svakom drugom učestvovanju u stvaranju „Titanikovog mita“. U tome sasvim sigurno možemo tražiti razloge potpunog umetničkog ignorisanja i relativno skromnog načelnog zanimanja koje za „najveću svetsku metaforu“ pokazuje srpska sredina, a kojima se bavi ovaj tekst.

*Ključne reči:* Titanik, mit, istorija, metafora

Ovaj rad nastao je u okviru projekta  
„Srpska umetnost 20. veka: nacionalno i Evropa“  
Ministarstva prosvete i nauke Republike Srbije (ev. br. 177013).

*Kako pretvoriti katastrofu u umetnost?*

*Danas je to automatski proces. Eksplodirala atomska centrala? U roku od godinu dana, imaćemo predstavu na londonskim pozornicama. Ubili nekog predsednika? Možete dobiti knjigu ili film ili filmovanu knjigu ili knjigovan film. Rat? Pošaljite tamo romanopisce. Niz stravičnih ubistava? Osluškujte trupkanje pesnika. Razume se, moramo shvatiti tu katastrofu; da bismo je shvatili, moramo je zamisliti, dakle, potrebne su nam umetnosti. Ali, moramo mi tu katastrofu i opravdati i oprostiti, makar i u najmanjoj meri. Zašto se zbija taj suludi čin Prirode, taj mahnuti ljudski trenutak? Pa, dobro, bar je proizveo umetnost. Možda je to, u krajnjoj liniji, svrha katastrofe.*

Džulijan Barns, *Istorija sveta u 10 ½ poglavlja* (1989)

Godinama unazad približavanje 2012, odnosno stogodišnjice potonuća „najveće svetske metafore“ pokrenulo je svakoga ko pokazuje i najmanji potencijal da bude prepoznat kao „titanoraks“ (engleski termin za ljude koji opsesivno prikupljaju informacije o Titaniku) da uzme učešće u ovom svojevrsnom istorijsko-medijskom spektaklu. Zbornik radova *Mit i sećanje. Predstave Titanika u vizuelnoj i literarnoj kulturi* (*The Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture*)<sup>1</sup> koji su 2004. godine priredili Tim Bergfelder i Sara Strit može se smatrati naučnim doprinosom događaju. Kako se u uvodu navodi, njegovo poreklo je u konferenciji *Nezaboravna noć: sećanje, modernost i mit o Titaniku* (*Nights to Remember: Memory, Modernity and the Myth of the Titanic*) održanoj jula 2000. godine na Univerzitetu u Sauthemptonu. Tom prilikom, analizom niza primera, razmatrano je kako kulturološki kontekst, kao i značaj i značenje koje interpretacija dobija u svetlu promene prvobitnog narativa, te nakandna učitavanja svojstvena, delimično ili potpuno, izmenjenim društvenim i političkim okolnostima, određuju viđenje jednog događaja koji bi trebalo da je *konačan*. Već u uvodnom tekstu, priređivači podsećaju kako mit o Titaniku, iako, daleko prevazilazi lokalni kontekst, nema ujednačenu globalnu recepciju.<sup>2</sup> Drugim rečima, iako može biti univerzalna tema, Titanik nije istovremeno i univerzalni mit. Od samog početka bio je to zapadnjački mit, višeznačno vezan za Britaniju i SAD – vlasništvom nad brodom, mestom izgradnje, polaznom i dolaznom lukom, brojnošću (elitnih) putnika. Potencijal ili potreba sredine da se identifikuje sa nekim od ključnih elemenata „Titanikovog konteksta“ – npr. pomorska tradicija i dominacija, transatlantske emigracije, stepen razvoja brodogradnje – proporcionalni su medijskom i svakom drugom učestvovanju u stvaranju „Titanikovog mita“. U tome sasvim sigurno možemo tražiti razloge relativno skromnog zanimanja koje za ovu sagu pokazuje srpska sredina i nepostojanja „titanoraksa“, makar u njenom javnom prostoru.<sup>3</sup>

Način na koji je Titanikova katastrofa prisutna u srpskoj javnosti, kao uostalom i svim drugim, suštinski se temelji na preoblikovanom doživljaju druge kulture u smislu „gledanja kao proizvoda“, kao socijalnog konstrukta koji ne može nikad biti proizvoljan, ličan ili idiosinkratičan. Govoriti o „nimalo nevinom kulturološkom gledanju“, kako sugerise Tamar Garb, znači govoriti o uopštenom načinu viđenja, na



koji pojedinac u određenom istorijskom prostoru gleda druge i sam biva gledan.<sup>4</sup> Zanimanje za Titanik, zapravo je značilo prihvatanje doživljaja ove tragedije u okvirima mogućnosti, interesovanja i istorijskog nasleđa anglo-američkog društva, dakle posredno prihvatanje *gotovog proizvoda*. Upravo zato je mit o Titaniku mogao da nastane samo kao zapadni mit, odnosno da uspešno funkcioniše u meri koju je pojedinačna sredina spremna da prepozna i/ili prihvati. Izvesno je da su pored broja nastradalih, putanja broda - između Britanije i SAD (porinut je u Belfastu, polazi iz Sauthemptona, prvo stajanje bilo mu je u Šerburu, zatim u Kvinstaunu, da bi se potom otisnuo na otvoreno more ka Njujorku), kao i putnici prve klase, pre svega američka finansijska elita, obezbedili Titaniku posebno mesto u istoriji. Nema dileme da potonuli brod koji bi prevozio samo emigrante, recimo od Lisabona do atlantske obale nekog od južnoameričkih gradova ne bi držao pažnju javnosti duže od nekoliko nedelja nakon tragedije. O ovome precizno svedoče novinski izveštaji koje „Politika“ prenosi i komentariše u danima nakon katastrofe. Očekivalo bi se da prve informacije budu vezane za eventualne putnike sa „naših“ prostora, pa ipak u prvom tekstu nakon tragedije o tome nema ni pomena. Tek narednog dana javnost je obavestena da „među putnicima iz Beograda, koji su putovali u Ameriku na ‘Titaniku’ nema, koliko se za sada zna, ni jednog koji je iz Srbije. Svi ti putnici su iz Mačedonije, Stare Srbije ili Bugarske. Oni su do Beograda doputovali svaki posebice, pa su ih odavde poslale agencije koje se bave slanjem radnika u Ameriku. Agenturska radnja Sofijanova imala je sedamnaestoricu takvih putnika. Oni su, razume se, putovali poslednjom klasom i verovatno su propali kao i ostali putnici. [...] Ostale putnike iz Beograda poslale su druge ovdašnje agenturske radnje. Svi ti putnici pečalbari verovatno su našli smrt u Okeanu. Ali bi broj žrtava sa Balkana u toj strašnoj katastrofi bio mnogo veći da mnogi radnici, koji se u ovo doba kreću u Ameriku, nisu ostali zbog uskršnjih praznika još koji dan kod kuće“.<sup>5</sup> Treba napomenuti, međutim, da ova, inače netačna informacija – četvorica emigranata iz Like su preživela – stoji na kraju teksta, tek nakon spiska nastradalih bogatih putnika, koji je dopunjen detaljnom procenom njihove imovine u dinarima.

Priča o pečelbarima, o emigrantima koji traže bolji život u „obećanoj zemlji“ jedno je od krupnih socijalnih pitanja prve decenije 20. veka, kada se i beleži najveći priliv došljaka u istoriji Amerike. Izveštavajući o brodolomu „Politika“ prenosi kako se „u Njujorku tvrdi, da su putnici ‘Titanika’ najvećim delom Amerikanci, a da se samo među putnicima treće klase nalaze Evropljani“.<sup>6</sup> Ideja o „starim“ i „novim“ emigrantima, aktuelna između 1880. i 1914. godine, svedočanstvo je novih podela koje prevazilaze uže okvire klasnih problema, otvarajući dalja, etnička i rasna raslojavanja američkog društva. Najveći broj emigranata koji pristižu u SAD u ovom periodu poreklom su iz istočne i južne Evrope.<sup>7</sup> Termin „novi emigranti“ trebalo je da naglasi razliku u odnosu na Britance, Skandinavce i Nemce – „stare emigrante“ koji su smatrani kulturnijim, politički zrelijim, rasno superiornijim, u svakom smislu sposobnijim da se uklope u tradiciju i proklamovani sistem vrednosti nove države. Socijalna struktura putnika jedno je od najčešće problematizovanih pitanja vezanih za sve vrste

promišljanja Titanika: od statistike i ekonomije, do kulture i umetnosti. U višeznačnosti interpretacija Titanik je vremenom postao metafora „potapanja“ starog socijalnog poretka, očigledno neodrživog, ali takođe i „potapanja“ bezuslovnog poverenja u modernistički progres – simbolični vesnik onih promena koje će kulminirati Oktobarskom revolucijom (1917) i Prvim svetskim ratom (1914-18). Putanja broda sugerise i istorijski tok, pravac kretanja od Evrope ka Americi. „Superiorni“ modernistički projekat britanske/evropske proizvodnje doživeće potpuni debakl, ostavši potopljen u američkim vodama, zakopan (čak i bukvalno) u „novom svetu“ u Halifaksu, u Kanadi (mestu gde su identifikovana tela stradalih preuzimale porodice, dok su neidentifikovana sahranjena na tri gradska groblja). Titanik tako postaje i metafora izmeštenja težišta moći „starog“ i „novog“ sveta, koje će se za Evropu katastrofalno okončati.

Interesantno je da kreiranje mita o Titaniku počinje već u prvim izveštajima, pre svega nizom netačnih podataka koji će postati stožer romantične fikcije i osnovni elementi mitologizacije ove tragedije. Neka od tih opštih mesta pojavljuju se i u tekstovima koje „Politika“ prenosi u danima nakon katastrofe: herojsko držanje posade, posebno broskog orkestra („držanje posade bilo je dostojno divljenja“, „muzika je još jednako svirala“), zatim tvrdnja o obaranju brzinskog rekorda („da bi tukao rekord u vremenu, udario [je] mnogo severnije nego što se obično putuje“), potom nekoliko različitih verzija smrti kapetana Edvarda Džona Smita (ovom prilikom izostaju jedino (apokrifne) poslednje reči posadi – „Be British“)<sup>8</sup>, te priča o „prokletstvu plavog dijamanta“. Poslednjim dvema posvećuju se čak i posebni članci. Zanimljivo je da izostaje svako pominjanje (neistinitog) herojskog poduhvata njufaundlera Rigla, navodno psa



NA PALUBI TITANIKA,  
APRIL 1912.

prvog oficira Vilijama Murdoka, koji ne samo da je preživeo plivajući u ledenoj vodi već je i lajanjem dozvao spasioce do čamaca sa preživelim. Izvesno je, međutim, da su tragediju preživela samo tri psa, od mnogih ukrcanih sa putnicima prve klase (zna se da je na brodu bila planirana i kinološka izložba): pekinezer Henrija Harpera, kao i pomeranci Margarete Hejs i Elizabete Rotšild. Interesovanje za životinje u srpskom društvu – posebno u okviru tradicionalno nastrojenih krugova – doživljavalo se negativno, mahom kao pomodno ponašanje, te se može pretpostaviti da bi se njihovo pominjanje u ovom kontekstu vrlo verovatno smatralo unižavanjem žrtava.

### Kapetanova smrt – Kako je umro komandant „Titanika“<sup>9</sup>

O smrti kapetana Smita, komandanta propalog broda „Titanika“ do sada su dolazili razni protivurečni izveštaji, ali sad za ovaj najnoviji izveštaj, koji saopštava „Deli Telegraf“ tvrdi se, da je potpuno autentičan. Naime „Deli Telegrafu“ javljaju iz Njujorka:

Jedan ložač, koji je u času potonuća lađe stajao sa kapetanom Smitom, na komandantskom brodu, priča:

Kad je poslednji čamac bio spušten u more, voda se preli preko mosta. Kapetan, koji je do kolena stajao u vodi, poviče:

– Deco, vi ste učinili svoju dužnost, ne tražim ništa više od vas. Vi poznajete zakon mora, sada svako odgovara za sebe. Bog neka vas blagoslovi.

Onda je uzeo jedno dete, koje je, plačući, stajalo pokraj njega na mostu, i skočio u more.

Jedan spaseni Englez potvrđuje iskaz ložačev. On kaže, da je video kapetana, gde pliva, držeći jedno dete pod miškom. Kapetan Smit metnuo je dete u jedan čamac, ali nije hteo i sam da se popne u čamac, nego se udavio.

### Plavi dijamant nesreće – S „Titanikom“ na morskome dnu<sup>10</sup>

S propašću „Titanika“ izgubljen je i čuveni „plavi dijamant“. Taj tajanstveni dijamant, koji je do sada svakome donosio nesreću, koji ga je imao, predstavlja vrednost preko 1,800.000 dinara.

S njime je u vezi duga tragična istorija:

On je u staro vreme, prvobitno pripadao nekom turskom sultanu, koji je bio zbačen s prestola. Zatim je prešao u svojinu jednog Španjolca, koji je našao smrt u vodi.

Kasnije ga je kupila francuska kraljica Marija Antoaneta, kojoj je giljotina odsekla glavu. Potom je došla u ruke princa Lambala, koga je ubila gomila naroda.

Neki juvelir u Amsterdamu, koji je bio kasnije nabavio taj dijamant, izvršio je samoubistvo.

Njegov poslednji gazda bio je američanin Mak Lii iz Vašingtona, koji je dijamant kupio u januaru ove godine, i sad je hteo da ga sobom prenese u Ameriku.

I vizualizacija brodoloma započinje (veoma) brzo. Prvi film *Spasena sa Titanika* (*Saved from the Titanic*) pušten je u bioskope samo 29 dana nakon tragedije. Kuriozitet je da je glavnu ulogu tumačila malo poznata glumica Doroti Gibson, inače, jedna od preživelih putnica, koja je u filmu obučena u odeću nošenu i na brodu. Iste godine, usledio je nemački film *U noći i ledu* (*In Nacht und Eis*), da bi već 1913. godine priču o pomorskoj nesreći publika mogla da prati u danskom ostvarenju *Atlantis*. Između 1912. i 1913. godine nastaje i slika Maksa Bekmana *Brodolom Titanika* (*Untergang der Titanic*),<sup>11</sup> najčuvenija likovna predstava ovog događaja. Svaki od ovih primera oblikovan je ličnim doživljajem, ili čak pre javnim očekivanjima, koji subjektivnu naraciju uzdižu iznad objektivnosti i dokumentarnosti. Bekmanovim delom na primer dominiraju čamci za spasavanje prepuni ljudi, koji jedva opstaju na površini uzburkanog okeana.

Nastradali koji iz vode pokušavaju da se popnu u njih kao da su oličenje opisa jednog od preživelih koji prenosi „Politika“: „Kada smo čamcem pošli, ka nama su pružali ruke iz vode mnogi nesrećnici zapomažući – priča taj putnik. Da žene ne bi slušale njihov jauk, mi muškarci smo – pevali...“<sup>12</sup> U drugom planu slike vidi se (još uvek nepotonuli) brod i uzročnik nesreće, ledeni breg. Inače, Bekman nije imao nikakvih ličnih dodira sa tragedijom. Autori koji su se bavili njegovim životom i delom tvrde da je sliku radio po novinskim izveštajima (možda upravo po onom koji prenosi i „Politika“?). Očigledna subjektivnost još je upadljivija ako imamo na umu da se u javnosti tada već znatno debatovalo zašto su čamci za spašavanje spuštani u vodu sa manjim brojem putnika nego što su mogli da prime. Inače, u trenutku tragedije veće je bilo vedro a more mirno.



MAKS BEKMAN U SVOM ATELJEJU (1913)

Od načina interpretacije, znatno je važnija Bekmanova odluka da se dokaže kao *veliki* slikar parafrazom Teodora Žerikoa, odnosno „izborom moderne teme, izvedene u klasičnom maniru“. Koristeći se njegovim idiomom sa skoro vek starije predstave *Splav Meduze* (*Le Radeau de la Méduse*) (1819)<sup>12</sup> – prvobitno izložene na Salonu pod nazivom *Scena brodoloma* (*Scène de Naufrage*) – Bekman pokazuje kako pre svega uvažava po(r)uku o „prevođenju savremene istorije u metaforu večnosti“. Međutim, za razliku od Žerikoove slike, čiji je turbulentan prijem kod savremenika uslovljen političkim, društvenim i mnogim drugim (izvanumetničkim) opterećenjima, ali koju

će potonja historiografija prepoznati kao amblematsko ostvarenje „žanra katastrofe“, suzdržan prijem Bekmanove slike neće se do danas znatnije promeniti. Kako tvrdi Hans Belting, ideja – da u napoleonovskoj eri kojom dominira prikaz glorijske jedna katastrofa bude tema slike – jeste metafora modernosti (opet metafora!) zbog čega će *Splav Meduze* postati predmet kontinuirane reinterpetacije u vremenu koje sledi.<sup>13</sup> Bekmanovo delo nije se suštinski uklapalo u koncept modernosti kako svoga vremena, tako ni onog koje je dolazilo, a koje je istoriju, istoričnost uopšte, baš kao i klasično slikarstvo suštinski doživljavalo kao anahrono.<sup>14</sup> „Istorizacija“ je prešla u nove medije: fotografije, film, novine koji su uspešnije zadovoljavali „kontradiktornu želju javnosti, da istovremeno dobije i dokumentarni realizam i umetnički doživljaj“. Na taj način posmatran, Bekmanov *Brodolom*, u čini se nepreglednom nizu Titanik-metafora, može biti i „metafora kraja slikarstva“.

Na kraju ponovo Džulijan Barns i njegova „alternativna verzija“ *Istorije sveta u 10 ½ poglavlja* (1989) koja dakako nije mogla da prođe bez Titanika. Jedna od „Tri jednostavne priče“ bavi se Lorensom Bizlijem, putnikom druge klase, spašenim u čamcu broj 13 čiji slučaj je ovom prilikom barnsovski duhovita fusnota istorije, ili kako to opisuje Salman Rušdi, „podrivanje datog, brilijantna žvrljotina na marginama onoga što znamo da mislimo o onome što mislimo da znamo“. Ironičnom epizodom Bizli, Barns nudi predlog kako se mitologizacija Titanika može dekonstruisati završavajući priču idejom o istoriji koja se ponavlja prvi put kao tragedija, drugi put kao farsa. Ili, možda, nudeći odgovor na (sopstveno) pitanje: kako pretvoriti katastrofu u umetnost?

#### Napomene:

<sup>1</sup> *The Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture* (ed. T. Bergfelder & S. Street), I. B. Tauris, London 2004.

<sup>2</sup> T. Bergfelder & S. Street, „Introduction“, u: nav. delo, 3.

<sup>3</sup> Interesovanje je retko i vrlo sporadično, npr. na sajtu ogranka Turističke organizacije Srbije koji se bavi kongresnim turizmom srpska vina reklamiraju se rečima: „Visit Serbia and you can sample the wine served on the Titanic.“ I obeležavanje 100. godišnjice prošlo je skromno: pored filma *Titanik* Džejsma Kameronu u 3D verziji koji je počeo da se prikazuje u bioskopima, otvorena je izložba *Titanik – vek kasnije* u multikonceptualnom prostoru „Supermarket“ na kojoj je izložen primerak dnevnih novina „Boston Globe“ iz aprila 1912. godine, reprinti „Politikinih“ tekstova, maketa broda i skice kostima Deборе Skot za film *Titanik* (1997)).

<sup>4</sup> T. Garb, *Rod i predstava*,

[http://www.zenskestudie.edu.yu/srpski/zenskestudije/zs\\_s7/GARB.html](http://www.zenskestudie.edu.yu/srpski/zenskestudije/zs_s7/GARB.html)

<sup>5</sup> *Katastrofa „Titanika“*, Politika, Beograd, 5. april 1912, 3. (po novom kalendaru 18. april 1912)

<sup>6</sup> Isto.

<sup>7</sup> Procenjuje se da između 1880. i 1914. godine u SAD pristiže oko 3-4 miliona Italijana, 2 miliona ruskih i poljskih Jevreja, 2 miliona Mađara, oko 4 miliona Slovena (Poljaka, Čeha, Slovaka, Rusa, Ukrajinaca, Bugara, Srba, Hrvata, Slovenaca, Crnogoraca, Makedonaca) i oko milion ljudi iz Litvanije, Grčke i Portugala. Videti detaljno: G. Gerstle, E. Rosenberg & N. L. Rosenberg, „Immigration“, u: *America transformed. A History of the United States since 1900*, Harcourt Brace, Orlando 1999, 23-28.

<sup>8</sup> Reči „Budite Britanci“ pripisane kapetanu Edvardu Smitu ispisane su već na ploči njegovog spomenika u Ličfildu u Engleskoj, koji je otkriven jula 1914. godine: „COMMANDER EDWARD JOHN SMITH RD RNR. BORN JANUARY 27, 1850 DIED APRIL 15, 1912. BEQUEATHING TO HIS COUNTRYMEN THE MEMORY & EXAMPLE OF A GREAT HEART, A BRAVE LIFE AND A HEROIC DEATH. BE BRITISH“

<sup>9</sup> *Kapetanova smrt*, Politika, Beograd, 11. april 1912, 3. (po novom kalendaru 24. april 1912)

<sup>10</sup> *Plavi dijamant nesreće*, Politika, Beograd, 10. april 1912, 3. (po novom kalendaru 23. april 1912)

<sup>11</sup> *Untergang der Titanic (The Sinking of the Titanic)*, 1912-13, 264.8 x 330.2 cm, The Saint Louis Art Museum, Saint Louis, Missouri, USA

<sup>12</sup> *Le Radeau de la Méduse*, 1818-19, 491 x 716 cm, Louvre, Paris, France

<sup>13</sup> H. Belting, „Shipwrecked“, u: *The invisible Masterpiece*, The University of Chicago Press, Chicago 2001, 87-88.

<sup>14</sup> Dalje o ovoj temi: P. Chametzky, „Titanic Sinks, Departure Arrives. Max Beckmann’s Melodramatic Role in the Fall of History Painting and Rise of the Historical Object“, u: *Objects as History in Twentieth-Century German Art: Beckmann to Beuys*, University of California Press, 2010, 9-23.

Simona Čupić  
Faculty of Philosophy, University of Belgrade

## THE TITANIC: A LOCAL PERCEPTION OF THE UNIVERSAL MYTH

### *Summary:*

Even though the myth of the Titanic surpasses by far the individual local contexts its reception is not the same throughout the world. In other words, although it can become a universal topic, the Titanic is not at the same time a universal myth. Since its beginnings it was primarily a Western myth, its associations with the UK and USA multifold – by ownership, place of construction, its departure and arrival ports, the number of (elite) passengers. The potential or the necessity of society to identify itself with some of the key elements of „the Titanic Context“ – be it naval tradition and domination, transatlantic emigrations, or ship building and maritime trade – are always proportionate to the media and all other participations in the creation of „the Titanic Myth“. All this can certainly be explored for reasons why there is a relatively modest level of interest in the Titanic shown by the Serbian society, and such reasons are the subject of this text.

*Key words:* Titanic, myth, history, metaphor

(KATEGORIJA ČLANKA: NAUČNI ČLANAK – ORIGINALNI NAUČNI RAD)