

Klementyna Czernicka

Podróż Gombrowicza na "Chrobrym" oraz jego pierwsze dni w Argentynie

Teksty Drugie : teoria literatury, krytyka, interpretacja nr 3 (75), 241-251

2002

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Klementyna CZERNICKA

Podróż Gombrowicza na „Chrobrym” oraz jego pierwsze dni w Argentynie

W Argentynie wszystko zaczynało się od morza i od portów. W tym kraju emigrantów pierwszy kontakt z nową ojczyzną, ziemią obiecaną, pachniał zawsze wiatrem znad rzeki La Plata. Pierwszym stawianym krokiem towarzyszyło najpierw chybotanie statku, a potem szybkie, nieśmiało spojrzenia na brzegi miasta Buenos Aires. Podobnie witał się z Argentyną Witold Gombrowicz, kiedy w sierpniu 1939 roku przyplłynął na statku m/s „Chrobry”. W marcu roku 1937 przybył do Buenos Aires „Dar Pomorza”, w lipcu 1939 przyplływa „Sobieski”, który na swym pokładzie gości m.in. kuzyna Gombrowicza – Gustawa Kotkowskiego. „Sobieski”, podobnie jak miesiąc później „Chrobry”, płynął w podróż inauguracyjną, a Kotkowski przebywał na nim jako reprezentant prasy polskiej, tak jak później jego kuzyn Witold na „Chrobrym”. Istnieje kilka wersji historii tej najważniejszej w życiu Gombrowicza podróży.

Obaj „literaci” zaproszeni zostali do udziału w rejsie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, osobiście przez Jerzego Giedroycia, który wówczas pracował w gabinecie ministra. To wyjaśnia, skąd wzięły się dopiski *gratis* na listach pasażerów przy obu nazwiskach, oraz stawia pod znakiem zapytania relację Janusza Minkiewicza, który wspomina: „Gombrowicz zwrócił się do mego ojca, Wacława Minkiewicza, radcy prawnego linii Gdynia – Ameryka, o pomoc w uzyskaniu ulgowego biletu na inauguracyjny rejs Chrobrego. Ojciec mu w tym pomógł...¹”.

Tak pisze o tych początkach Abramowicz w „Gazecie Wyborczej”, zapoznając nas następnie z wieloma szczegółami podróży Gombrowicza, zaczerpniętymi z materiałów archiwum Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, z Archiwum Państwowego w Gdańsku oraz przedwojennych gazet gdyńskich i gdańskich.

^{1/} M. Abramowicz *Podróż rozkoszna*, „Gazeta Wyborcza” 29 VII 1999, s. 2 (dodatek „Kultura”).

Świadectwa

Wersja Gombrowicza przedstawiona w *Testamencie* jest taka: przypadkiem spotyka Straszewicza, który mówi mu, że jedzie do Ameryki Południowej jako zaproszony literat i proponuje Gombrowiczowi, aby spróbował, by pojechali razem. Skądinąd zastanawiające jest, jak to się stało, że Gombrowiczowi – człowiekowi, który niechętnie podróżował i nie był typem wędrowca czy poszukiwacza przygód – przyszedł do głowy pomysł tej podróży. Może uda się nam to wyjaśnić później, na razie pozostajmy przy przygotowaniach do wyjazdu.

Gombrowicz szybko zdobywa odpowiednie papiery, brakujące zezwolenie władz wojskowych i 29 lipca 1939 roku, o godzinie 16.00 wypływa wśród 1042 innych pasażerów z Gdyni na statku „Chrobry”, dowodzonym przez kapitana Edwarda Pacewicza. O swoim stanie ducha z tego czasu pisze:

Gdy płynąłem z Polski do Argentyny, byłem doszczętnie zdemoralizowany – nigdy (pomijając może okres spędzony w Paryżu na wiele lat przedtem) nie znajdowałem się w stanie takiego rozprężenia. Literatura? Nic mnie nie obchodziła, po wydaniu *Ferdydurke* postanowiłem odpocząć [...]. A gdy na „Chrobrym” mijalem brzegi niemieckie, francuskie, angielskie, wszystkie te ziemie Europy zastygłe w lęku nie urodzonej jeszcze zbrodni, w klimacie duszącym oczekiwania, zdawały się krzyczeć: bądź lekkomyślny, nic nie znaczysz, nic nie działasz, jedyne co ci pozostało to pijaństwo! Upijałem się przeto na swój sposób, to jest niekoniecznie alkoholem – ale płynąłem pijany, doszczętnie prawie zamroczony...²

Po długiej, lecz wygodnej podróży na pokładzie statku „Chrobry” Gombrowicz rzuca pierwsze spojrzenie na to miejsce, które stanie mu się na wiele lat domem. Zanim zejdziemy wraz z nim z pokładu na ląd, zapoznajmy się najpierw z samym statkiem, na którym Gombrowicz odbył podróż do Ameryki Południowej. Linie Żeglugowe Gdynia–Ameryka opisują swoje nowe nabytki, „Sobieskiego” i „Chrobrego” (obydwa wysłane w pierwszy rejs latem 1939 roku) w ulotce reklamowej, którą udało mi się odnaleźć przypadkiem, pomiędzy nieskatatalogowanymi papierami Biblioteki im. Domeyki w Buenos Aires. Ponieważ jest to materiał nowy, pozwalałam sobie przytoczyć go *in extenso*.

Rozwijający się stale ruch pasażerski oraz wzrastające obroty towarowe między Polską a krajami Ameryki Południowej skłoniły GAL do zmodernizowania swego tonażu na linii Gdynia–Buenos Aires.

Regularną komunikację na tej linii podejmują od czerwca 1939 r. dwa nowo wybudowane motorowce pasażersko-frachtowe „Sobieski” i „Chrobry”, o pojemności 11 500 ton każdy, które co miesiąc zapewniać będą bezpośrednie połączenie z Bałtyku do portów Ameryki Południowej oraz w kierunku odwrotnym. Szybkość obu statków wynosi 17 mil morskich na godzinę.³

^{2/} W. Gombrowicz *Dziennik 1953-1956*, Kraków 1986, s. 204.

^{3/} Bardziej szczegółowych danych dostarcza nam Abramowicz: „Ten zwodowany 25 lutego 1939 r. w duńskiej stoczni Naskov Skibsværft motorowiec należał do jednych z najnowocześniejszych statków swojej klasy. Odnaczał się zgrabną, wysmukłą sylwetką

Czernicka Podróż Gombrowicza na „Chrobrym”...

Obydwa statki posiadają pomieszczenia dla 44 pasażerów pierwszej klasy, 250 pasażerów trzeciej klasy kabinowej, oraz przeszło 800 emigrantów.

Pomieszczenia pierwszej klasy są urządzone według najnowocześniejszych wymagań i obejmują hall wejściowy z kioskiem i biurem informacyjnym, salę jadalną, salon z miejscem na dancing, bar amerykański, salon dla pań i czytelnię. Na półotwartym pokładzie znajdują się miejsca dla gier pokładowych, basen pływacki, urządzenia doświetlania filmów i głośniki. Kabiny pierwszej klasy są jedno- lub dwuosobowe. Sekcję kabin pierwszej klasy tworzą dwa apartamenty i cztery kabiny luksusowe z własnymi łazienkami, oraz 16 kabin z własnymi natryskami.

Pomieszczenia klasy trzeciej obejmują hall wejściowy z kioskiem i biurem informacyjnym, dwie sale jadalne, palarnię, bar amerykański, oraz osobny basen pływacki na otwartym pokładzie. Sale jadalne mogą być przemieniane na kaplice. Kabiny w klasie trzeciej są dwu- i czteroosobowe, zaopatrzone w umywalnie z bieżącą wodą gorącą i zimną. Ponadto do dyspozycji pasażerów klasy trzeciej stoi dostateczna ilość łazienek i natrysków.

W cytowanej ulotce znajdziemy zdjęcie kajuty z „Chrobrego” – proste łóżka, funkcjonalność. Taką kajutę dzielił Gombrowicz ze Straszewiczem, a „znajdowała się w środkowej części pokładu B od strony prawej burty statku”⁴. Gombrowicz zajmował kaję 17 B – od ściany, a Straszewicz kaję nr 17 A – od okna. Dalej według ulotki:

Pomieszczenia dla emigrantów podzielone są przedziałami na sale mieszczące po 10 do 38 łózek.

Zarówno kabiny, jak i inne pomieszczenia przeznaczone dla pasażerów są wyposażone w urządzenia termowentylacyjne, przy czym w niektórych częściach statku powietrze może być nasycone ozonem.

Techniczne wyposażenie obydwu statków stoi na najwyższym poziomie, zapewniając pasażerom całkowity komfort i bezpieczeństwo w podróży. Zastosowanie napędu motorowego za pomocą silników spalinowych systemu Diesla całkowicie eliminuje dym węglowy, co pozwala utrzymywać statki czysto, higienicznie i elegancko.

Pasażerów na statkach „Sobieski” i „Chrobry” obsługuje liczna i wykwalifikowana załoga. Co się tyczy kuchni, to, podobnie jak na innych statkach polskich, słynie ona z dobroci i obfitości posiłków.

„Chrobry” zatrzymał się po drodze, podobnie jak „Sobieski” w porcie Holtenau w Danii, następnie w Niemczech w Brünsbüttel, kolejny przystanek w Boulogne i ostatni przed Ameryką w Dakarze. Potem tylko morze, morze, morze... i wreszcie pierwszy kontakt z nowym lądem – Victoria w Brazylii, następnie statek zawija do

(154,2 m długości, 20,3 m szerokości), posiadał dwa pokłady gospodarcze i cztery hotelowe, mógł zabrać 1098 pasażerów i ok. 260 osób załogi. Posiadając dwa osmiocyldrowe silniki Burmeister & Wain, mógł rozwinać szybkość 17-18 węzłów. 15 maja 1940 r. zatonął – jako transportowiec wojska – zbombardowany przez niemieckie samoloty. Jego brat-bliźniak m/s Sobieski służył w polskiej flocie do 1950 r., kiedy to został «sprzedany» armatorowi radzieckiemu”. *Podróż rozkoszna...*

4/ Tamże.

Rio de Janeiro, które wydaje się Gombrowiczowi cokolwiek podejrzane ze swą przesadną zielenią tropikalną. Na ulotce jest mapka trasy z Gdyni do Buenos Aires, pokazująca kolejne porty oraz zdjęcia najważniejszych miejsc, a więc Rio, Montevideo, Buenos Aires. Możemy zobaczyć zdjęcia, które oglądał Gombrowicz przed przybyciem do Argentyny, zdjęcia na których ujrzał swe, jeszcze nieprzeżuwane, miejsce przeznaczenia.

18 sierpnia, w piątek, dopływają do Montevideo. Tam ma miejsce spotkanie z Polonią urugwajską, Gombrowicza opisuje się w tamtejszej prasie jako korespondenta „Kuriera Warszawskiego”. I wreszcie Buenos Aires. Jak podaje Gombrowicz w *Testamencie*, „dobiłiśmy do Buenos Aires 22 (dwójka to moja cyfra) sierpnia 1939 (suma cyfr 22), po trzytygodniowej, lekkomyślnej podróży”⁵. W innym miejscu w *Dzienniku* pisze: „Jak wiadomo, przybyłem do Buenos Aires na statku «Chrobry» na tydzień przed wybuchem wojny”⁶. W *Trans-Atlantyku* podaje inną datę – 21 sierpnia⁷. W rzeczywistości jednak statek zawiązał do argentyńskiego portu dzień wcześniej. Prasa argentyńska mówi o 20 sierpnia, oprócz pomyłki „La Nación” (21 sierpnia), podobnie utrzymuje prasa polska oraz dane Abramowicza⁸.

Gombrowicz przybywa do Buenos Aires po długiej podróży, którą opisuje w *Trans-Atlantyku* jako „nadzwyczaj rozkoszną”, „człowiek między niebem i wodą, niczego nie pamiętny, w powietrzu, skąpany, w fali roztopiony i wiatrem przewiany”. Po odwiedzinach w portach europejskich i południowoamerykańskich, 20 sierpnia 1939, w niedzielę, w godzinach popołudniowych „Chrobry” zawiąza do portu⁹. Jest zimno, bo to w Buenos Aires środek zimy. „Gdy statek przycumowano do nadbrzeża weszli na pokład przedstawiciele Kolonii, witając kapitana, załogę i pasażerów” – pisze jedna z polskich gazet w Argentynie¹⁰.

5/ W. Gombrowicz *Testament*, Warszawa 1990, s. 50.

6/ W. Gombrowicz *Dziennik 1953–1956*, Kraków 1986, s. 203.

7/ „Dwudziestego pierwszego sierpnia 1939 roku ja na statku «Chrobry» do Buenos Aires przybijałem” – pisze zaraz na wstępie (*Trans-Atlantyk*, Kraków 1986, s. 9).

8/ „statek miał przybić do portu w Buenos Aires 18 sierpnia o godz. 20 [...]. Jednak niewielkie wydłużenie trasy statku, który zamiast Kanałem Kilońskim popłynął przez cieśniny duńskie, spowodowało, że Chrobry przybił do Buenos Aires 20 sierpnia o godz. 11” (M. Abramowicz *Podróż...*).

9/ Tak podaje Lewicz: Z pobytu dr. W. Mazurkiewicza w Bs. Aires, „Głos Polski” 25 VIII 1939 (nr 1661) s. 8.

10/ Ten fragment pochodzi z jednego z wycinków, które znalazłam w Bibliotece Polskiej w Buenos Aires w jednej z teczek. Nie mogę przytoczyć kompletnej ich bibliografii, bo nie zawierają one danych źródłowych. Te, które mogę ustalić na pewno to: Anonim: „Chrobry” przybywa w sobotę, „Głos Polski” B. A. 18 VIII 1939 (nr 1660), s. 5; Anonim: *Llegó una nueva nave de bandera polaca: „El Chrobry”*, „La Nación” 21 VIII 1939; Anonim: *Na „Chrobrym”*, „Głos Polski” B. A. 25 VIII 1939 (nr 1661), s. 4; Lewicz: *Z pobytu dr. W. Mazurkiewicza w Bs. Aires*, tamże, s. 8-9; Anonim: *Sniadanie na cześć b. ministra dra. Wł. Mazurkiewicza na motorowcu „Chrobry”*, tamże, s. 9; Anonim: *Nowy motorowiec „Chrobry” w Buenos Aires*, „Argentyna” IX 1939, nr 48, s. 6; Anonim: *Pobyt min. Mazurkiewicza w Buenos Aires*, tamże, s. 5.

Czernicka Podróż Gombrowicza na „Chrobrym”...

Z tego spotkania zachowało się zdjęcie, ale nie znajdujemy na nim Gombrowicza. Ukazało się ono w polskiej prasie w Argentynie, która z wielkim zainteresowaniem śledziła losy statku i skrupulatnie odnotowywała wszelkie wizyty i imprezy temu wydarzeniu towarzyszące. Te wszystkie zachody wokół „Chrobrego” wynikały głównie z faktu, iż przybył na nim eksminister Mazurkiewicz, który spędził 14 lat w Argentynie, a teraz po kilku latach pobytu w Polsce przybywa z wizytą. Polonia argentyńska witała go serdecznie. Mazurkiewicz zajmował się w latach międzywojennych nawiązywaniem kontaktów ekonomicznych z Argentyną. Przybył w towarzystwie swej argentyńskiej żony. Oprócz niego przybyli też: senator Jan Rembieliński, Bohdan Pawłowicz, niejaki D.I. Kollupailo, Ernesto Lebreton z żoną, D.J.J. Taieb, Czesław Straszewicz, i „pochopne panienki”, o których wspomina autor *Trans-Atlantyku*¹¹. Wśród nazwisk podawanych w prasie zawsze pojawia się nazwisko Gombrowicza, z imieniem Marian, a raz w zdeformowanym brzmieniu – Combrowicz. Jako jedno z wielu nazwisk jest podawane zwykle na samym końcu listy dygnitarzy. Jeden tylko raz w prasie argentyńskiej, w artykule zatytułowanym: „*Llegó una nueva nave de bandera polaca: el Chrobry*” (*Przybył nowy statek polskiej bandery: „Chrobry”*) pojawia się obszerniejsza prezentacja osób ze statku, obejmująca postaci trzech literatów z „Chrobrego”. Jako pierwszy pojawia się Bogdan Pawłowicz, który już wcześniej, jak wynika z noty „La Nación”, podróżował po wielu krajach, był też w Argentynie i napisał książkę *Korsarze z wyspy żółwi*. Kolejny z nich to Straszewicz, który przybywa w misji specjalnej do Brazylii, „po drodze” zahaczając o Argentynę, współpracownik „Polski Zbrojnej”, autor kilku książek i opowiadań. Gombrowiczowi poświęca się najmniej miejsca:

Witol [sic!] Gombrowicz jest współczesnym humorystą o szerokiej kulturze. Odnosił niedawno głośny sukces dzięki swojej broszurce zatytułowanej *Ferdydurke*.¹²

Pozostałe teksty zawierają tytuły i prawdopodobnie pochodzą z „Kuriera Polskiego” (nie zachował się tom „Kuriera” z września 1939 r.) *Były poseł R.P. w Buenos Aires Wł. Mazurkiewicz w Montevideo; Z pobytu dr. Władysława Mazurkiewicza w Buenos Aires; Bankiety i przyjęcia na Chrobrym; Minister Władysław Mazurkiewicz gościem Zarządu Federacji; Minister Władysław Mazurkiewicz odwiedził redakcję „C.N Kurjera Polskiego”.*

Poniższe pochodzą chyba z „Gazety Polskiej” (czcionka, która się nie zachowała: *Chrobry w porcie w Buenos Aires; Odczyt dr. Wł. Mazurkiewicza; Bankiet na cześć dr. Władysława Mazurkiewicza; Pomiedziatkowe przyjęcie na „Chrobrym”; B. minister R.P. dr Władysław Mazurkiewicz z wizytą w redakcji „Gazety Polskiej”.* Nie wiem, skąd mogą pochodzić teksty: *Vitamy; Dla Polski...* Inne wycinki pochodzą z prasy argentyńskiej: *Le premier voyage a Buenos Aires du bateau polonais Chrobry; Dejeuner a bord du Chrobry; Un ex ministro de Polonia está en Buenos Aires (jest data 20 VIII. 1939, niedziela); Cuando Polonia negoció con Berlín siempre perdió, y cuando peleó, ganó; Llegó el ex ministro de Polonia.*

^{11/} Ponownie służą nam informacje zweryfikowane przez M. Abramowicza, który pisze: „Określeniu «pochopne panienki» z listy pasażerów I klasy odpowiadają jedynie dwie 15-latk: Halina Lewkowicz i Wanda Szapiro, obie płynące do Buenos Aires”.

^{12/} Tekst ten we fragmentach zamieściła w swojej książce Rita Gombrowicz (*Gombrowicz w Argentynie* tłum. A. Husarska, Wrocław 1991, s. 14-15).

Rozmowa z literatami, jak pisze ów dziennikarz, dotyczyła niepokojących wieści z Europy, wyrażono także opinię o możliwości wybuchu wojny na wiosnę przyszedłego roku. Dziennikarz opisuje także statek:

[Salon dancinowy] ma posrebrzane ściany i jedną kolumnę pokrytą małymi lustreczkami, pomalowanymi w polskie wzory ludowe [...].

Salon ten łączy się z „barem” amerykańskim, małym salonem z wielkimi oknami na morze, pomiędzy którymi znajdują się artystycznie wypalane panele przedstawiające sceny zbierania owoców, destylacji wódki i inne artystyczne motywy.

Naprzeciw znajduje się mała sala biblioteczna z dwoma małymi biureczkami, kilkoma stolikami i wygodnymi fotelami. Jadalnia, całkowicie wyłożona jasnym drewnem, ma jako główny element dekoracyjny kilka paneli z typowymi scenami z różnych regionów Polski i wielkie lustro umieszczone w taki sposób, że zdaje się poszerzać pomieszczenie.¹³

W tym oto wnętrzu, w poniedziałek, 21 sierpnia wydano uroczysty *lunch*, zorganizowany przez Jeremiego Stempowskiego na cześć ministra Mazurkiewicza i jego żony. Stempowski, jak pisze w *Dzienniku Gombrowicz*, był dyrektorem Linii Żeglugowych Gdynia–Ameryka w Argentynie¹⁴. Podczas tego powitania wygłoszone zostały mowy organizatora – Stempowskiego, kapitana statku – Pacewicza oraz St. Pyzika – działacza argentyńskiej Polonii, późniejszego wroga Gombrowicza, który „przemówił w zapalonych słowach [...] wzmiankując o grożącej Polsce napaści niemieckiej”. Na co redaktor argentyńskiego dziennika „La Crítica”, p. Marian, odpowiedział „że całe społeczeństwo staje po stronie zagrożonej przez teutonów Polski”.

Pozostawmy na boku te mowy, bo to, co Gombrowicza pewnie najbardziej interesowało z całej imprezy, to zapewne *menu* i, o dziwo, *menu* z tego obiadu zachowało się do dzisiaj w tej samej teczce w Bibliotece Domeyki, która zawiera też inne, wcześniej już cytowane materiały na temat statku. Podano:

Zakąski zimne

Barszcz w filiżankach z diablótkami

Karp au gratin

Indyk z rożna z borówkami

Szparagi z masłem

Plombiere z masłem

Wina Kawa

^{13/} Opis ten należy właśnie do fragmentów pominiętych w książce Rity Gombrowicz. Tłum. moje (K.C.).

^{14/} W. Gombrowicz *Dziennik 1953–1956*, s. 203.

Czernicka Podróż Gombrowicza na „Chrobrym” ...

Obiad w sam raz dla podniebienia Gombrowicza, który umieszczał na książkach-prezentach „egzystencjalne” dedykacje, zawierające *menu* kolacji bądź obiadu, który zjedzono albo dziennikowe notatki w stylu: „*Poniedziałek – Zjadłem smaczną rybę*”¹⁵. Na *lunchu* goszczono różnych dostojników argentyńskich i polonijnych. W miesięczniku „Argentyzna” wydrukowano zdjęcie z tego przyjęcia, na którym pomiędzy dostojnikami, znajdujemy Gombrowicza stojącego obok Straszewicza. W podpisie pod zdjęciem, który zawiera całą listę osobistości, nie zamieszczono nazwiska pisarza, ukrywa się on pod lakonicznym: „i inni”¹⁶. Na zdjęciu tym Gombrowicz stoi poważny – jak wszyscy – z lekko zaciśniętymi ustami.

Tego samego dnia o 18.30 Przedstawicielstwo Polskich Linii Żeglugowych „GAL” wydało *coctail-party* w salonach Izby Handlowej Argentyńsko-Polskiej przy ul. Tucumán 462, w budynku, w którym później Gombrowicz będzie pracował jako urzędnik Banku Polskiego.

O 21.00 czy – jak podaje inne źródło – o 22.00 na cześć gości wydano w hotelu „City” przyjęcie zorganizowane przez Instytut Kulturalny Argentyńsko-Polski i jego prezesa, Domingo Selwę. Obecnych było około 70 osób, oczywiście były kolejne przemówienia Mazurkiewicza i innych gości. Gombrowicz musiał jako korespondent chadzać śladami zaproszeń Mazurkiewicza i dzięki temu można z dużą dokładnością opisać tych kilka jego pierwszych dni w Argentynie.

Imprezy powitalne trwają. We wtorek – 22 sierpnia, w godzinach popołudniowych – pani Dall’Orso, prezeska honorowa Federacji „Dom Polski”, wydaje obiad w Alvear Palace Hotel. Jak pisze „Głos Polski”¹⁷ „na wspaniałym tym przyjęciu byli obecni: Pp. Dr. Fox, dr. J. Castro Nevares, Horacio Castro Escalda, Prezes Federacji St. Pyzik z żoną, dyr. Stribrny z żoną, dyr. Markus z rodziną, dyr. J. Stempowski, dyr. Phull, ks. Proboszcz Michalik, dyr. Pawłowicz i dziennikarze z Polski”. Dalej krótki opis wystroju i wydarzeń tego przyjęcia:

Przy stole przybranym w kwiaty o barwach narodowych polskich i nastroju nadzwyczaj serdecznym upłynął czas niesłuchanie miło. Na zakończenie przyjęcia p. Dall’Orso wniosła toast na pomyślność Państwa Mazurkiewiczów, na co odpowiedział w bardzo serdecznych słowach Dr. Mazurkiewicz, dziękując Pani Dall’Orso za sympatyczne i w miłym gronie spędzone chwile.

Tego samego jeszcze dnia, według zapowiedzi o godzinie 18.30, a w rzeczywistości o 19.00, Mazurkiewicz wygłasza w lokalu banku lombardowego przy Esmeralda 660 odczyt o Polsce, zatytułowany: *Jak zastałem Polskę po 14 latach nieobecności*.

W środę – 23 sierpnia Mazurkiewicz odwiedza Wydawnictwo „Codziennego Niezależnego Kuriera Polskiego” i „Gazety Polskiej”, następnie Dom Polski i redakcję „Głosu Polskiego”. W Zarządzie Federacji podjęto gości, jak piszą gazety, „skromnym coctaiłem” i znowu były wzruszające mowy rodaków. W prasie poja-

^{15/} W. Gombrowicz *Dziennik 1957–1961*, s. 279.

^{16/} Anonim: *Nowy motorowiec „Chrobry” w Buenos Aires*, „Argentyzna” IX 1939 nr 48, s. 6.

^{17/} „Głos Polski” z 25 sierpnia 1939, s. 8-9.

wiają się liczne zdjęcia, ale na żadnym nie widać Gombrowicza, a szkoda... Na statku, między 18.00 i 20.00 następane przyjęcie, tym razem dla Polonii. „Oglądają z serdecznym zainteresowaniem wspaniały okręt, który według powszechnego mniemania jest jeszcze piękniejszy niż Sobieski”. Ale niestety Mazurkiewicz tego samego dnia, w środę wieczorem odpływa do Montevideo. W ten sposób urywa się trop i pozostajemy już tylko z relacjami Gombrowicza, już dobrze nam znanymi z *Trans-Atlantyku* i *Dzienników*.

Historia pozostania Gombrowicza w Argentynie jest powszechnie znana. Mówiąc krótko, Gombrowicz wybrał się w podróż inauguracyjną statku, przybył do Argentyny na kilka dni przed wybuchem wojny i, po radzie ze Straszewiczem (jeśli wierzyć fikcji *Trans-Atlantyku*)¹⁸ podjął decyzję pozostania w tym kraju. Historii tej towarzyszyły liczne zarzuty o dezercję i tłumaczenia Gombrowicza, że tak naprawdę nie kwalifikował się do służby wojskowej z powodu słabego zdrowia. Ale nie w tym rzecz. Chciałabym rozważyć inną sprawę związaną z decyzją Gombrowicza pozostania w Argentynie.

Otóż informacje Gombrowicza na temat przybycia do Buenos Aires nie są zbyt ściśle. Gombrowicz nieraz „mylił się” podając fakty ze swego życia. Powtórzmy zatem wszystkie dane, aby sprawę wyłożyć jasno. Statek „Chrobry” wpłynął do portu Buenos Aires rano 20 sierpnia 1939 roku, w niedzielę, miał zapłacone miejsce w porcie na 8 dni, taka była norma dla każdego statku, nie dopuszczano krótszych terminów¹⁹. W poniedziałek, we wtorek i w środę odbywały się imprezy i właśnie w środę 23 sierpnia wyjeżdża Mazurkiewicz, urywa się jego ślad, a zarazem ślad Gombrowicza. Mazurkiewicz udaje się do Montevideo, dokąd „Chrobry” ma zawinąć w drodze powrotnej do Polski i dokąd dociera w sobotę 26 sierpnia. Z Buenos statek wypływa dzień wcześniej, tj. 25 sierpnia w piątek. Wojna wybucha w następny piątek 1 września. Tego dnia statek „Chrobry”, jak podaje prasa argentyńska w specjalnej rubryce dotyczącej ruchu statków w porcie²⁰, znajduje się w pobliżu Pernambuco, ostatnim porcie w Brazylii, skąd miał płynąć już do Europy. Jednak z powodu wojny statek pozostaje w Pernambuco dwa tygodnie i ostatecznie udaje się mu dopłynąć do brzegów Anglii. W styczniu 1940 „Codzienny Niezależny Kurier Polski” pisze o losach statku:

Wiadomość o wybuchu wojny dosięgła „Chobrego” w drodze powrotnej z Buenos Aires do Gdyni, na pełnym morzu w odległości około 12 godzin podróży od portu brazylijskiego Pernambuco.²¹

18/ W *Testamencie* pisze: „Wciąż mieszkalem na statku wraz z moim towarzyszem, Straszewiczem. Na wiadomość o wybuchu wojny, kapitan postanowił wracać do Anglii (do Polski już nie można było się przedostać). Zrobiliśmy radę wojenną ze Straszewiczem. On zdecydował się płynąć do Anglii. Ja zostałem w Argentynie” (s. 50).

19/ Tak wynika z rubryk „La Nación” informujących o ruchu statku w porcie.

20/ Głównie większe dzienniki argentyńskie jak „La Nación” i „La Prensa”.

21/ Dalej następuje ciekawa relacja z przegód w porcie, cytuję: „Kiedy «Chrobry» zawinął do Pernambuco, konsul brytyjski ostrzegł dowódcę statku, że może natknąć się na

Czernicka Podróż Gombrowicza na „Chrobrym”...

Jak widać, w tym zestawieniu faktów i dat nie tylko „błędne” dane podawane przez Gombrowicza są błędne. W świetle tych faktów zmienia się także samo wyobrażenie, jakie dotąd mieliśmy na temat jego pozostania w Argentynie. Bowiem datę wyjazdu statku – 25 sierpnia – podaje się w prasie jeszcze przed przyplłynięciem statku do Buenos, czyli nie była to raczej data zmieniona pod wpływem sytuacji europejskiej, ale – jak wynika z przytoczonych faktów – zaplanowana wcześniej. Potwierdzają to też dane Abramowicza, który pisze, że „data wyjścia z Buenos Aires: 25 sierpnia 1939 r., godz. 10, ustalona była już w maju tego roku i umieszczona w «rozkładzie jazdy»». Kierunek na Anglię lub Szkocję ustalono dopiero w Rio de Janeiro, a więc około 30-31 sierpnia.”

Aby lepiej zrozumieć sytuację, w której znalazł się Gombrowicz po przybyciu do Argentyny i jego decyzję pozostania w niej, należałoby wziąć pod uwagę polskie nastroje dotyczące wojny jeszcze przed jej rozpoczęciem. Wiadomo, że w Polsce mało kto wierzył w wybuch wojny, a w każdym razie nie w to, że będzie trwała długo. Odmiennie wyglądało to w prasie argentyńskiej i przypuszczalnie nie tylko argentyńskiej, ale także w prasie wszystkich mijanych po drodze przez „Chrobrego” krajów. Nietrudno sobie wyobrazić, że opinia Gombrowicza na ten temat była zdecydowanie bardziej pesymistyczna. Z pewnością należał do tych nielicznych Polaków, którzy przepowiadali wojnę i wcale nie tak szybkie jej zakończenie. Gombrowicz pisze w *Dzienniku*:

Wojna? Zagłada Polski? Los bliskich, rodziny? Moje własne losy? Czy mogłem przejmować się tym w sposób, jak powiedzieć, w sposób normalny, ja, któremu to wszystko z góry było wiadome, który tego dawno doznałem – tak, nie kłamię, mówiąc, że od lat obcowałem w sobie z katastrofą.²²

Uczestnicy inauguracyjnego rejsu „Chrobrego” po przybyciu do Argentyny często byli zagadywani przez dziennikarzy na temat sytuacji w Polsce i często pojawiały się w tamtejszej prasie hasła „Alemania” (Niemcy) oraz „Polonia”. Gombrowicz pisze w *Trans-Atlantyku*: „na ulicach o uszy nam się objął gazet krzyk «Polonia, Po-

niemieckie łodzie podwodne, wobec czego doradzał pozostanie w jednym z portów brazylijskich pod opieką brytyjską. Władze brazylijskie okazały wielką gościnność i ze swej strony doradzały nie opuszczać Pernambuco.

„«Chrobry» pozostawał w Pernambuco przez sześć tygodni, w ciągu których sąsiadował w porcie z kilkoma statkami niemieckimi obawiającymi się odpłynąć, aby nie natknąć się na patrolujące okręty wojenne angielskie i francuskie. Marynarze niemieccy wielokrotnie przyjmowali postawę prowokującą wobec Polaków, i często grozili uszkodzeniem «Chrobrego». Władze brazylijskie otoczyły statek polski a – jak pisze «Daily Express» – straż ta miała zadanie podwójne, gdyż musiała również pilnować załogi polskiej jako że marynarze «Chrobrego» mieli szczerzy zamiar rozprawienia się z załogą niektórych statków niemieckich”. (Anonim: *Trzy tygodnie przedzierał się m/s „Chrobry” z Brazylii do Anglii*, „Codzienny Niezależny Kurjer Polski” 4 I 1940 nr 2667, s. 2).

^{22/} *Dziennik 1953–1956*, s. 205.

lonia» uprzykrzony”²³. W *Testamencie* podaje: „następnego dnia po naszym wylądowaniu świat został spiorunowany telegramami z Moskwy i Berlina, obwieszczającymi niemiecko-rosyjski pakt o nieagresji”²⁴. Wojna już wisi na włosku. Jak przyjmuje wiadomość o jej wybuchu nasz bohater?

gdy to nastąpiło, powiedziałem sobie coś w rodzaju: – ach, więc już!... i rozumiałem, że nadszedł czas aby wykorzystać tę zdolność roztawiania się i porzucania, którą w sobie wykształciłem. Nic przecież nie zmieniło się, ten kosmos, to życie, w którym byłem uwięziony, nie stało się inne dlatego, że skończył się pewien określony ład mojej egzystencji.²⁵

Decyzja wyjazdu była decyzją instynktowną „człowieka, który przeczuwał”, nie był to tylko kaprys, „ach, przejadę się do Ameryki”, to było poszukiwanie jakiejś możliwości ucieczki z Europy, która (Gombrowicz czuł to doskonale) pochylała się nad swoim własnym grobem. Nie tylko przeczuwał katastrofę starego świata, ale sam znajdował się w sytuacji pisarza „zatrutego jadami tej książki [*Ferdydurke*]”²⁶ oraz człowieka, bądź co bądź, już 35-letniego. Decyzję o pozostaniu w Ameryce Południowej podjął być może wcześniej, a może po prostu kierując się intuicją, za wszelką cenę chciał się wydostać z Europy, nie zdając sobie jeszcze dobrze sprawy z tego, co się może stać. Jego wycieczka na „Chrobrym” nie wygląda na zwykły zbieg okoliczności, ale przyznać trzeba, że zdecydowanie przerosła najśmielsze wyobrażenia, jakie tylko mógł mieć przed podróżą.

Decyzja o pozostaniu w Argentynie musiała zapaść wcześniej niż sam wybuch wojny, bo statek wypłynął z Buenos Aires na tydzień przed 1 września. Widocznie według Gombrowicza wojna była już nieunikniona. Doszły wieści o pakcie „Ribentrop – Mołotow” („Następnego dnia po naszym wylądowaniu świat został spiorunowany telegramami z Moskwy i Berlina, obwieszczającymi niemiecko-rosyjski pakt o nieagresji. Wojna!”²⁷), poza tym Gombrowicz poczuł już trochę zatrutego powietrza Europy we Włoszech („Była to ostania moja konfrontacja z Europą, jeśli nie liczyć spojrzeń, które w rok potem rzucałem na brzegi Francji w Boulogne i na Anglię we mgłach kanału La Manche”²⁸). W czasie powrotu do Polski na stacji w Wiedniu usłyszał „Heil Hitler” – dokonano Anschlussu Austrii. Gombrowicz nie ma złudzeń, gdy podejmuje decyzję pozostania w Argentynie – mogło to być najpóźniej 25 sierpnia 1939 roku, kiedy „Chrobry” opuszcza Buenos Aires, czyli na tydzień przed wybuchem wojny, co zgadza się z jego wspomnieniami, gdyż pisze w *Testamencie*: „po upływie tygodnia pierwsze bomby niemieckie spadły na Warszawę”. Fałszywe tylko mieliśmy dotąd o tym wyobrażenie, sprostował to już

^{23/} *Trans-Atlantyk*, s. 11.

^{24/} *Testament*, s. 50.

^{25/} *Dziennik 1953–1956*, s. 205.

^{26/} Tamże, s. 204.

^{27/} *Testament*, s. 50.

^{28/} *Wspomnienia polskie*, s. 137.

Czernicka Podróż Gombrowicza na „Chrobrym”...

Abramowicz w swoim artykule, a dzięki materiałom „argentyńskim” mogliśmy sprawę uporządkować i uzupełnić. Gombrowicz myli się podając datę przybycia do Argentyny, ale dobrze podaje, że miało to miejsce na tydzień przed wybuchem wojny. Pytania, jakie możemy sobie jeszcze zadawać, mogą dotyczyć motywów, które kierowały nim, gdy postanowił dołączyć do Straszewicza i popłynąć „Chrobrym” do Ameryki Południowej.

Gombrowicz został w Buenos Aires i tu dopiero pojawiają się zagadki. Kilka lat życia, o których wiemy niewiele, a są to lata istotne – doświadczenia Retiro, kilkuletnie niepisanie, zawieszenie w kosmosie. Pozostają inne pytania, na przykład: z iloma dolarami został Gombrowicz w Argentynie? W *Trans-Atlantyku* pisze: „Miałem wszystkiego 96 dolarów”²⁹, w *Testamencie* jednak podaje sumę dwustu („Dwieście dolarów, cała moja fortuna”³⁰), ale nie bądźmy drobiazgowi, to już inna historia, mniej istotna.

^{29/} *Trans-Atlantyk*, s. 13.

^{30/} *Testament*, s. 51.