

# Zbigniew Kosiorowski

---

## Z eksploracji morskich archetypów: wraki : studium przypadku

---

Edukacja Humanistyczna nr 1 (26), 63-78

---

2012

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zbigniew Kosiorowski  
Wyższa Szkoła Humanistyczna TWP  
w Szczecinie

## Z EKSPLOKACJI MORSKICH ARCHETYPÓW: WRAKI. STUDIUM PRZYPADKU

*To, co intelekt podsuwa nam pod nazwą przeszłości,  
wcale nią nie jest.*

(M. Proust, *Pamięć i intelekt*)

### Prolog

Ocean pełen widm zatraczonych okrętów i nierozpoznanych wraków. Pętla nieodległego kilwateru jeszcze wiąże mój statek z odpływającym horyzontem tuż przed wysztrandowaniem na rafach wysp już nie dziewiczych. Dosięga mnie conradowska kara za grzechy na ziemskim morzu i błędną nawigację? Jeśli darowano mi ten czas na odkupienie win za tamto wciąż dręczące zaniechanie ze skraju ziemi i morza nad rzeką Hamble – skorzystam z szansy. Nadarza się jednak robota raczej dla podwodnego archeologa; niebezpieczna na lądzie głównie przez to, że pełna pułapek i nadmiaru mitów wysypujących się z kielicha oceanicznej frazeologii.

W planowanej tu eksploracji jednego z morskich archetypów, jakim bywają w swej bogatej symbolice wraki, tak ekscytujące poszukiwaczy podwodnych skarbów i inspirujące pisarzy marynistów z całego świata, ten zatracony (głównie przeze mnie) wrak – za życia jeszcze, nim zaczął gnić na cmentarzysku w Hamble, więc w czasie, gdy wciąż dumnie ścigał się z innymi herbacianymi klipkami, a w Nowym Jorku uratował był od głodowej śmierci mojego ulubionego poetę Cypriana – wpisuje się w inaczej kreowany symbol. I jeśli już w pierwowzór czy prototyp jakiś, to raczej z pogranicza morskiej archeologii, historii literatury, psychologii i socjologii kultury. Przydałby się tu więc, na początek, poręczny neologizm, wypływający na przykład z ryzykownej konstatacji, że *im tragiczniej pogrążony wrak, tym żywsze o nim opowieści*. Problem w tym, jaką pojemną formułę tu znaleźć, by było i interesująco, i naukowo?

### Między antropologią kultury a...

Autora przekonuje podejście integrujące w zakresie metodologii studiów kulturowych, a zwłaszcza „model łączenia trafności hermeneutycznych lub dialogicznych, poststruktura-

listycznych lub autorefleksyjnych oraz kontekstualnych, które tworzą metodologiczną bazę studiów kulturowych<sup>1</sup>. Przy czym autor nie jest w tym zakresie konsekwentny i pomocniczo sięgać zamierza po inne instrumenty z dziedzin badań literackich, aby uzyskać potencjalną wielowymiarowość w możliwych interpretacjach; w prezentowanym studium przypadku z obrzeży – jak już wspomniano – socjologii i antropologii kultury, historii literatury, a także morskiej archeologii. W efekcie może to doprowadzić do zebrania w jednym miejscu szczególniego arsenału wieloczynnikowego konglomeratu znaczeń. Wszakże nie autor kreował rzeczywistych uwikłań i dramatycznych przypadków w życiu oraz twórczości Kamila Cypriana Norwida, zazębiających się w różnorodnych kontekstach lądu i morza, nadziei i upadków, cmentarzy z bezimiennymi wrakami i nagrobkami kryjącymi prochy nie tych, którym je postawiono. Oceniany z obecnej interdyscyplinarnej perspektywy fragment czegoś więcej niż morski epizod w życiu poety nakazuje poszukiwanie formy przekazu ujętego w gatunku bardziej literackim niż naukowym, bardziej metaforycznej niż akademickiej. Stąd z całą świadomością ewentualnych uproszczeń zrezygnuje się z klasycznych interpretacji przypisywanych zwykle jednej ze wspomnianych dziedzin nauki, by głównie skupić się na zrozumieniu charakteru przypadku oraz jego eseistycznym ujęciu. Chodzi raczej o zachowanie trafności autorefleksyjnej w prowadzonych interpretacjach dostępnych źródeł i przykładowych form dyskursu społecznego. Autor nie będzie też niewolnikiem obiektywistycznych kanonów. Nastawi się na tworzenie i negocjowanie związków pomiędzy możliwościami różnorodnych badań dla opisywanej *rzeczywistości*, złożonej z tak fascynującej norwidowskiej mozaiki. Dlatego sięga po formułę studium przypadku, która z natury rzeczy częściej ma charakter jakościowy, będąc złożoną całością historyczną i kontekstualną oraz konceptualistyczną strukturą z wykorzystaniem dostępnych dokumentów i zapisków z przeszłości. Zatem, to opowieść o podjętej próbie rekonstrukcji fragmentu życia postponowanego geniusza; wieloaspektowego dramatu, w którym metafora morskiego archetypu (wraki) ma sensy artykułowane pośrednio, nie wprost. Przeważa chęć, by owo studium przypadku przeprowadzić i opowiedzieć inaczej, mniej sztamkowo, odbiegając od akademickiej frazeologii badawczej; aby nadać mu formę eseistyczno-reportażową, czytelniczo strawną, a przez to (oby) atrakcyjniejszą. Ryzyko wydaje się tak duże, że aż pociągające.

## Wraki

Choć ugrzęzły na dnie, ruszają się unoszone falą rosnącego zainteresowania, podsyłanego przez twórców wszystkich dziedzin sztuki i współczesne media; kryją skarby, pulsują ożywiającymi je opowieściami o morskich tragediach<sup>2</sup>. Te zazdrosne o sławę podążają w pogoni za „Czarną Perłą” z Karaibów, inne wzlatają – odrywane od dna marzeniami nie tylko młodych argonautów. A wtedy znów prężą muskuły rej, na których kolejne generacje zapisują własne mity w fałdach przeważnie źle sklarowanych płócien<sup>3</sup>. Żeglują jakby

<sup>1</sup> P. Saukko, *Metodologia dla studiów kulturowych*, [w:] *Metody badań jakościowych* (red. N.K. Deuzin, Y.S. Lincoln), Wyd. Nauk. PWN, t. 1, Warszawa 2009, s. 488.

<sup>2</sup> F. Haber, *Biblioteka pokładowa. Bibliografia wydawnictw żeglarskich*, Komisja Kultury PZZ, Warszawa 2011. (Wśród ponad dwu tysięcy wraków wykorzystany w tym opracowaniu pozycji książkowych, znajdujemy kilkakrotnie pozycje, w których archetyp wraków wykorzystany był w wielu kontekstach morskich opowieści, również w wydawnictwach o charakterze popularnonaukowym).

<sup>3</sup> Vide: Z. Kosiorowski, *Alternatywne flotylle znaczeń w nurcie morskiej komunikacji społecznej*, „Roczniki Socjologii Morskiej”, tom XVIII, PAN, Gdańsk – Szczecin 2008, s. 129–142.

niewidoczne dla pospólstwa zajętego wyłącznie sobą. W tym samym czasie też na morzu, ale w archipelagach racjonalności i pragmatyzmu, profesjonalne ekipy nurków penetrują dobrze zlokalizowane, obfotografowane, najszlachetniej zmurszałe kadłuby. Pompami wysysają muł i piasek z ich ładowni, wycinają piłami zawadzające żebra wręg, rąbią sklepienia wymarłych kubryków, by dostać się do wypatrzonych złotych sztab, pereł, srebra, bądź drogocennej chińskiej porcelany<sup>4</sup>. Wraki kryją skarby i ten, który pierwszy w to uwierzył, Mel Fisher<sup>5</sup>, stał się w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia prekursorem eksploracji podwodnej na skalę przemysłową, zdobywając wkrótce olbrzymią fortunę.

Wraki i podwodne skarby to nie wyłącznie mrzonki, a coś znacznie więcej; choć tylko fragment świata budowanego i scalanego i kreowanego przez pokolenia ludzi morza, zdobywających nowe lądy, odkrywających przestrzenie poza horyzontem; złych i dobrych, odważnych i tchórzy, walczących i branych w niewolę, tonących i ratujących się na tratwach, ale głównie ożywiających swą pracą i legendami statki, które kiedyś miały duszę. Gdy tonęły, to umierały, zabierając na dno całą historię swego oceanicznego życia, a czasem i dźwigane drogocenne ładunki<sup>6</sup>. Rzecz w tym, że, z mojej perspektywy, niektóre żyją nadal i mówią, o ile ktoś umie słuchać i odczytywać ich historie. To już zakres semantyki i znaczeń wielorakich kodów morskiej komunikacji. Trzeba się jednak śpieszyć, by zdążyć, bo zdarza się, że nieodczytane, zatracają się i giną bezpowrotnie. Tak jak lekko-myślnie porzucony przeze mnie herbaciany kliper na cmentarzysku u wrót cieśniny Solent.

Mielizny rzeki Hamble na południu Anglii usiane są utraconymi, zapomnianymi, rozkładającymi się w mule wrakami żaglowców. Ogiś pięknych, dumnych i hardych jednostek, których wierność wobec załogi, kapitana i armatora została wystawiona na szwank. Gdy osiągnęły wiek dojrzały, wierność straciła na wartości. Ich los przesądzono, gdy ktoś uznał, że dalsza eksploatacja wysłużonych eksponatów staje się nieopłacalna. Nie miały swego udziału w ostatnim rejsie na płycizny Hamble. Nie mogły się też bronić. Pozbawione takielunku, wybebeszone z wyposażenia, masztów, lin, kompasów, zostały tam wepchnięte, doholowane i porzucone. Te statki nie zdradziły swych marynarzy. Nie uczestniczyły też w eskapadzie kiepskiego kapitana, który nieodpowiedzialnym manewrem wprowadził je na mieliznę. To nie takie wraki tam dogorywają. Ich widma nie przesładują więc złych marynarzy, mimo że cmentarzysko, które je wsysa i odziera ze śladów dawnej piękności, jest jakąś karą za wcześniejsze morskie grzechy. Wszakże czyje? Statków, czy ich kapitanów?

Wraki różnią się między sobą. Trzeba jednak wielu starań, by odkryć, co jest istotą ich inności. Jeśli oczywiście ma to jakieś znaczenie. Niektórych wszakże boli myśl, że najczęściej te zapadające się groby są bezimienne. Jak rozsiane po świecie, zapomniane groby emigrantów.

<sup>4</sup> Eksploracja wraków to obecnie bardzo dochodowy interes; zatopione na dnie mórz skarby, zdeponowane w tym „najbogatszym banku świata”, czekają na odkrywców, z których wielu zasługuje na miano grabieżców. Vide: W. Pływaczewski, *Grabież i niszczenie podwodnego dziedzictwa kultury*, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 2.

<sup>5</sup> Eksplorator, poszukiwacz skarbów, jeden z bogatszych obecnie obywateli USA, udziałowiec Treasure Salvaters Incorporation, właściciel flotylii wydobywczej i eksplorującej wraki zatopione u wybrzeży obu Ameryk. Vide m.in.: <http://www.focus.pl/historia/artykuły/zobacz/publikacje/bank-na-d...>

<sup>6</sup> Podwodne piractwo stało się plagą. Aby mu przeciwdziałać, w roku 2001 UNESCO przyjęło konwencję o ochronie podmorskich stanowisk archeologicznych, czyli wraków. Vide: *Piraci podwodni mają się dobrze*, <http://www.rp.pl/artykul/345545.html?print=tak>, pobr. 27.03.2012.

Gdzie faktycznie leżą doczesne szczątki Cypriana Kamila Norwida? Pochowano go najpierw na małym cmentarzu w Ivry pod Paryżem, z wykupionym na pięć lat miejscem, by następnie w 1888 roku ekshumować zwłoki i przenieść na cmentarz w Montmorency do „polskiego grobu zbiorowego”. W roku 1903 po wygaśnięciu koncesji na tę wspólną mogiłę i tuż przed jej likwidacją przez zarząd cmentarza Józef Skrochowski, sekretarz księcia Witolda Czartoryskiego, „przenosi zwłoki poety – jak pisze Juliusz W. Gomulicki – przełożone przez siebie do malutkiej trumienki, do innego grobu na tym samym cmentarzu”<sup>7</sup>. Jak sekretarz rozpoznał, że owe szczątki, wydobyte po piętnastu latach ze wspólnego grobu polskich emigrantów, należały do Norwida? Czym prochy poety wyróżniały się od innych?

### S/y „Black Warrior”

Są statki żyjące dłużej od ludzi, które po śmierci, opuszczone, zbutwiałe, dają się rozpoznać, zachowują w kształcie rozpadającej się dziobnicy resztki dumy, a może i pamięci. Nigdy nie przypuszczałem, że spotkam „Czarnego Rycerza”, że natknę się na żaglowiec, który w połowie dziewiętnastego wieku chodził z Nowego Jorku do Hawany. Kapitan tego klipra dał ongiś Cyprianowi Norwidowi zarobić na życie, wykorzystując zdolności malarskie poety. Norwid malował część kajut żaglowca. W liście do J.B. Zaleskiego pisał: „Malowałem w następstwie dla kapitana okrętu «Czarny Rycerz» (*Black Warrior*) część do kajuty okrętu, który chodzi z New-York do Hawany – ta i inne pierwsze roboty pokryły sumkę, jaką byłem winny moim gospodarzom, i zapłaciłem im”<sup>8</sup>.

Losy Norwida i owego żaglowca spletają się w szczególnej metaforze. Nie tylko przez morski wiatr, który zaniósł „Czarnego Rycerza” do czyścica, bym mógł zobaczyć, jak nietrwale jest to, co urealniamy w materii w odróżnieniu od idei, myśli, twórczości. Czytam wiersze poety. Choćby ten: „Z pokładu «Marguerity» wypływającej dziś do New-York”. Wiersz żyje. *Cokolwiek słońca w żaglach się prześwieca, omuska maszty lub na fale s-pryska: mgły nikną niby zasłona kobieca...*<sup>9</sup>. Ten obraz po stu sześćdziesięciu latach nie rzezi konającą metaforą. Żyje. „Czarny Rycerz” zaś rozpadał się, zanikał poniekąd na moich oczach.

Na rozkładający się kadłub „Black Warriora” natknąłem się w 1979 roku na cmentarzysku żaglowców w angielskim Hamble. Czy był to na pewno „Czarny Rycerz”? Zdołałem jednak odczytać tylko część nazwy statku „... Warrior”. Wrak nie miał już kajut. Okaleczony kadłub straszył szkieletem wręg i fragmentami burtowego poszycia. Patrząc dziś na te szczątki, uwiecznione wówczas na zdjęciu, chciałbym się jednak nie mylić. Chociaż jakie to ma znaczenie? Żaden symbol. Można przecież powiedzieć wprost, że ludzie na emigracji tracą się, jak statki. Gubią znaczącą część swej osobowości, a czas zniekształca ich polskie do niedawna dusze. Im dalej i dłużej od Polski, tym bliżej zapomnienia. I tak ciągle, niezmiennie od roku 1830<sup>10</sup>. Oczywiście, tak widziałem z mojego pokładu przed wielu laty. Jakkolwiek moje myślenie na ten temat i dziś jest podobne.

Przez lata męczyła mnie owa sprawa herbacianego klipra z Nowego Jorku na cmentarzysku w angielskim Hamble. Był to „Czarny Rycerz”, upiękuszony pędzlem Norwida,

<sup>7</sup> J.W. Gomulicki, *Cyprian Norwid. Przewodnik po życiu i twórczości*, PIW, Warszawa 1976, s. 190–191.

<sup>8</sup> C. Norwid, *Listy*, [w:] *Pisma wybrane*, t. V, w opr. J.W. Gomulickiego, PIW, Warszawa 1968, s. 252.

<sup>9</sup> C. Norwid, *Wiersze*, [w:] *Pisma wybrane*, t. I, w opr. J.W. Gomulickiego, PIW, Warszawa 1968, s. 176.

<sup>10</sup> Z. Kosiorowski, *Gdy w duszy Polaka coś gra*, „Odra” 1984, nr 2, s. 18–23.

czy też nie? Wcześniej nie starczało czasu, by zająć się wyjaśnieniem tych wątpliwości. Praca w radiu pochłaniała mnie bez reszty. Teraz wiem, że szkoda... Straciłem bezpowrotnie okazję. Lata zatarły ślady po kliprze z mielizn rzeki Hamble. A sądziłem, że „Black Warrior” jest niezniszczalny, że przetrwa w błocie rozlewiska przez wieki, że nie skruszeje pod naporem obmywających go przyplływów i odpływów, że jeszcze zdążę postawić na nim stopę, zrobić lepsze zdjęcia. I choć byłem później wielokrotnie w Anglii, nigdy nie pojechałem już nad cieśninę Solent. Dziś pozostaje morska archeologia, wsparcie przyjaciół i wyobraźnia.

### Warstwa po warstwie

W grudniu 2007 roku zwróciłem się o pomoc do kapitana Andrzeja Armińskiego. Wiedziałem, że Lloyd’s Register of Ships gromadzi dane o statkach, bodaj od 1764 roku, umieszczając w rejestrze wszystkie jednostki morskie o własnym napędzie i pojemności ponad 100 BRT. Zatem, w rejestrze winien się znaleźć „Black Warrior”. Potrzebowałem kontaktu, adresu, sprawdzenia, jakie należy podjąć procedury, by wejść do zasobów Lloyd’a.

Andrzej zrobił coś więcej niż go prosiłem. W e-mailu z 8 grudnia napisał, że zaczął poszukiwania na własną rękę i w opracowaniu „American Clipper Ships”<sup>11</sup>, wydanym w Massachusetts przez Marine Research Society, znalazł dwa statki z połowy XIX wieku o nazwie „Black Warrior”. Pierwszy był kliprem, a drugi parowcem<sup>12</sup>. Oczywiście skupiłem się na informacji dotyczącej klipra. „Black Warrior” był średniej wielkości kliprem, zwodowanym pod koniec 1853 roku w stoczni Austin. Kupiła go firma William Wilson and Son z Baltimore za 90 tysięcy dolarów. Miał 71,4 m długości i ważył 1828 ton. Żaglowcem, aż do jego sprzedania, dowodził kapitan Murphy. Pierwszy rejs prowadził z Nowego Jorku do Londynu, a następnie do Australii i dalej do Ameryki Południowej. Statek powrócił do Nowego Jorku 23 czerwca 1855 roku, by we wrześniu ruszyć do San Francisco, gdzie dopłynął po 124 dniach. Potem skierował się do Hongkongu. W 1862 roku „Black Warrior” został sprzedany firmie James Baines i przeszedł pod banderę brytyjską, z nazwą zmienioną na „City of Melbourne”.

Staliśmy się wkrótce tropicielami śladów w przestrzeni morskiej archeologii, literatury i marzeń... Andrzejowi przypadła rola analityka morskich źródeł historycznych, ja zaś postanowiłem sprawdzić m.in., czy informacje zawarte w komentarzach i objaśnieniach Gomulickiego do życia i twórczości Cypriana Kamila Norwida są takie, jak je zapamiętałem jeszcze ze studenckiej lektury i wczesnych zainteresowań twórczością poety. Na razie fascynował mnie „Czarny Rycerz” jako „City of Melbourne”, gdy żeglował z Anglii do Australii i Nowej Zelandii w linii Black Ball, która specjalizowała się w tzw. *packet service*. We wrześniu 1862 roku klipier wpłynął do Otago na Nowej Zelandii, przewożąc z Melbourne blisko 2 tysiące ton ładunku i 703 pasażerów. Do licha! Przecież stąpałem po resztkach poszycia „Black Warriora”. W najlepszej nawet formie nie mógł chyba zmieścić tyle

<sup>11</sup> O.T. Howe, F.C. Matthews, *American Clipper Ships*, Marine Research Society, Massachusetts 1926.

<sup>12</sup> Obsługiwał linię pomiędzy Mobile a Nowym Jorkiem, zatrzymując się zazwyczaj w Hawanie. Prawdopodobnie mógł szmuglować towary, ukrywając je przed ocleniem. Z encyklopedii *The Columbia Encyclopedia*, Columbia University Press, Sixth Edition, 2004, dowiadujemy się o dramatycznym epizodzie zajęcia tego statku przez hiszpańskie władze celne i nałożeniu na armatora (kapitana?) grzywny w wysokości 6000 dol., co niemal doprowadziło do wojny pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Hiszpanią.

osób i towarów. Mój „rycerz” zdawał się mniejszy, mniej ładowny, choć zapewne równie dzielny. Pograżony w mule zmizerniał i stracił wszelką wielkość. Nie tylko ładowność.

### Pechowa podróż

Norwid dotarł do Nowego Jorku na pokładzie niewielkiego żaglowca (z pomocniczym parowym napędem) „Margaret Evans” w połowie lutego 1853 roku, po 62 dniach dramatycznej morskiej podróży<sup>13</sup>. Kapitan statku, Izaak Pratt, zdecydował się wyjść z portu Gravesend 13 grudnia. I od tegoż dnia zaczął ich prześladować pech; sztormy niszczące żagle, łamiące jeden z masztów; cholera i śmierć kilku pasażerów pochowanych w Atlantyku; brak wody, żywności, a w ostateczności głód. Trudno się więc dziwić późniejszej chorobie poety, która, już na lądzie, położyła go na ponad dwa tygodnie. Nie miał środków do życia, nie mówiąc już o pieniądzech na lekarstwo. Zdziwiająca jest, że rejsowi przez Atlantyk, zdarzeniom na statku, gdzie dochodziło do buntu załogi i śmierci pasażerów dziesiątkowanych przez cholere, poświęcił (w zasadzie) fragment jednego tylko wiersza, w którym opis żeglugi ma charakter bliższy reportażowi, niż charakterystycznym dla tego okresu jego twórczości, nostalgicznym, wzruszającym lirykom takim, jak „Moja piosenka” (*Dla kraju tego, gdzie kruszynę chleba, Podnoszą z ziemi przez uszanowanie, Dla darów Nieba... Tęskno mi, Panie...*), czy też „Trzy strofki” (*Nie bluźń, zem zranił Cię, lub jeszcze ranię, Bom Ci ustąpił na mil sześć tysięcy; I pochowałem tży me, w Oceanie, Na perel więcej...*)<sup>14</sup>. Poeta, 10 kwietnia 1853 roku, w wierszu bez tytułu, określając miejsce powstania utworu: New-York, United States of America, oznaczonego później przez Gomulickiego jako „[Pierwszy list, co mnie doszedł z Europy]”, wraca do przeżyć na „Margaret Evans”. Po tygodniach choroby, szukania pracy i wegetowania, pisze: „I dotąd skorzystałem tylko z tego, co podróż daje dwumiesięczna przez te obszary, zaprawdę straszliwe. Straszliwe, mówię, dla płynących w sposób, jaki dla takich jak ja przystało osób. Dnie były głodu, pragnienia i inne. Dni moru, dzieci konały niewinne dla mleka matek, które niewczas psowa. Widziałem także okręty rozbite. I twarze majtków wąpiących o naszym; widziałem marność ludzką tak, jak nigdy!”,<sup>15</sup> To bardzo interesujący utwór dla szukających odpowiedzi, dlaczego Norwid uciekał z Europy, bo *dla zabawki nie szuka się grobu na półkolegu przeciwległym globu*.

Dawno temu w studenckim kajecie zapisałem, że po rejsie do Ameryki Norwid wzbo-gacił swą metaforykę morskimi akcentami. Pewnie tak było, musiałem przecież sprawdzić zasadność takiej hipotezy. Dziś mógłbym z tego wysnuć dalsze spekulacje, że Norwid zaciągnął jakiś dług w oceanie i nieprzypadkowo szukał w nim wsparcia, idąc wiosną na nabrzeże portowe Nowego Jorku. Rozglądał się za pracą i zarobkiem. To wtedy zapewne w kwietniu, a może w maju (?) 1853 roku, po parotygodniowej chorobie, natknął się na żaglowiec „Black Warrior”, którego kapitan zatrudnił poetę-malarza przy upiększaniu (prawdopodobnie) swojej kajuty. W ten sposób Norwid zarobił kolejne drobne pieniądze w Ameryce. Dostał je nie za wiersz, nie jako poeta. Wypracował jako malarz wnętrz na przygodnym statku. Dlaczego poszedł do portu? Czego bądź kogo tam szukał? Jeszcze wtedy, co wynika z listów, nie stracił nadziei, że w Ameryce znajdzie dla siebie miejsce.

<sup>13</sup> W. Gomulicki, *Cyprian Norwid. Przewodnik po życiu i twórczości*, PIW, Warszawa 1976, s. 73–74.

<sup>14</sup> C. Norwid, *Pisma wybrane. Wiersze*, w opr. J.W. Gomulickiego, t. I, s. 181–188.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 177.

Odchorował rejs na „Margaret Evans”, chciałby o nim jak najszybciej zapomnieć, a poszedł „ogłądać” statki, kojarzące się z tym, co przeżywał przez 62 dni na Atlantyku... Mało prawdopodobne. Nie odgadnę więc, dlaczego trafił na keję i potknął się o „Czarnego Rycerza”. Dobrze jednak, że tak się stało i mógł zarobić parę dolarów. Czy były to jednak pieniądze z kasy żaglowca pięknie uwiecznione w obrazie Butterswortha?

Juliusz Gomulicki nie podaje, czy mógł inaczej (niż odwołując się do listów poety) zweryfikować ową informację o malunkach Norwida w kajucie kapitańskiej „Czarnego Rycerza”. Jako badacz znany był ze swej wnikliwości, umiejętności szperania w starych dokumentach, doniesieniach prasowych, w relacjach osób trzecich. Znacznie lepiej udokumentowane są następne miesiące pobytu Norwida w Nowym Jorku, gdy po dłuższym czasie ugania się „za przygodnym zarobkiem (...) otrzymuje dobrze płatną posadę w pracowni graficznej, w której wykonuje się rysunki do aktów i katalogów Światowej Wystawy Nowojorskiej”<sup>16</sup>. Ale wkrótce znów nędza, poczucie osamotnienia, nostalgia i rozpacz oraz „ciężkie zamęcenia jego władz umysłowych”. Szczęśliwie, zajmuje się nim książkę Marceli Lubomirski i zabiera ze sobą do Europy na pokładzie parowca „Pacyfik”. Nie znalazłem śladu refleksji z podróży tym statkiem, albo też, jako student, niezbyt wnikliwie studiowałem twórczość ulubionego poety. Zatem Norwid wrócił do Paryża. I tam już został. Na zawsze. Rzecz w tym, że choć byłem na jego grobie, nie wiem, czy pod tamtą płytą leżą szczątki poety. O miejsce po nim upominają się również inne groby. Norwid i to przewidział, pytając z sarkazmem w przesłaniu do Sokratesa i Kolumba [Coś ty Atenom zrobił, Sokratesie!]: (...) *Coś ty, Kolumbie, zrobił Europie, że ci trzy groby we trzech miejscach kopie, okuwszy pierwej?*<sup>17</sup> Coś ty, Norwidzie, uczynił Polonii, że „grób twój grabarz” przetrząsał trzy razy, by nie znaleźć ciebie?

J.W. Gomulicki odnalazł, skatalogował i zinterpretował m.in. dziewięć listów Norwida, pisanych w okresie od 10 kwietnia 1853 do maja 1854 roku. Poddałem je dość jednorodnej i szczególnej, bo (przyznaję) spekulatywnej analizie. Sądziłem bowiem, że o pracy, która uratowała go przed głodem, a którą wykonywał na żaglowcu w Nowym Jorku, powinien gdzieś wspomnieć. List do Marii Trębickiej, ten pierwszy wysłany stamtąd, a jakby równolegle pisany z wierszem „[Pierwszy list, co mnie doszedł z Europy]”, zawiera mniej faktów i reminiscencji z morskiej podróży niż wspomniany utwór. Zdanie: „Mam atelier z widokiem na cmentarz – także mały ogródek w domu...” – jest dość konkretnym odniesieniem do materialnej rzeczywistości jego egzystencji. Inne piękne słowa i „fakty” dotyczą sfery ducha, namiętności, które go porywają i inspirują, albo zniewalają. Nie ma tam miejsca na kajuty żaglowca i prace malarsko-bosmańskie poety. Zastanawiać może wyznanie w kolejnym październikowym liście do paryskiej powierniczki: „Mogę tu żyć z pracy rąk moich, co jest prawdziwą poezją – szkoda tylko, że na tym się kończy z powodu, iż sił – jak może Ci wiadomo – nie oszczędzałem bardzo nigdy, więc niewiele ich pozostało – odebrałem także ranę w rękę prawą, i dlatego myślano, iż trzeba będzie palec wielki amputować, skutkiem czego parę miesięcy nic robić nie mogłem, ale Bóg mię uchował i przeszło to”<sup>18</sup>. Parę miesięcy wcześniej, a więc prawdopodobnie późną wiosną, poeta zranił prawą dłoń. Na sztaludze, drasnął się pędzlem? Przed malowaniem kabin statku zwykle zrywa się nakładane wcześniej warstwy farb. Ciężka praca, wymaga-

<sup>16</sup> J.W. Gomulicki, *Cyprian Norwid. Przewodnik po życiu i twórczości*, PIW, Warszawa 1976, s. 75–76.

<sup>17</sup> C. Norwid, *Poezja i dobroć*, opr. M. Piechal, Wydawnictwo Glob, Szczecin 1983, s. 290.

<sup>18</sup> C. Norwid, *Listy*, opr. J. Gomulicki, t. V, s. 216.



jąca fizycznego wysiłku i operowania metalowymi zdzierakami; bardzo ostrymi. Dopiero później można pokrywać farbą oskrobane powierzchnie drewna. Pospolitość tych skojarzeń, nachalną próbę wyciągnięcia z nich podstaw do sugestii, że Norwid zranił się na „Czarnym Rycerzu”, mogę usprawiedliwić jedynie przekonaniem, iż Gomulicki, skoro napisał, że Norwid malował kabinę „Black Warrior”, sprawdził ten fakt. Rzecz w tym, że nie podał źródła, w którym mógłbym znaleźć więcej podstaw do snucia hipotezy i o tym, że kiedyś stałem na rozpadającym się wraku właśnie tego a nie innego „Czarnego Rycerza”. To, że dotykałem topiących się w rozlewisku Hamble resztek klipra o takiej prawdopodobnie nazwie, mogę udowodnić. To, że były to resztki „Black Warriora” właśnie tego z Nowego Jorku, już nie.

Kiedy z żalem odkładałem tomy pism wybranych Cypriana Kamila Norwida wraz setkami notek i wypisów, z których nic nie wynikało dla naszych antropologiczno-archeologicznych zadań, Andrzej napisał: „Otóż, The Hampshire and Wight Trust for Maritime Archaeology, organizacja zajmująca się archeologią morską centralnej części południowego wybrzeża Wielkiej Brytanii, ma stronę w sieci, dokumentującą 143 stanowiska archeologiczne na River Hamble. Wśród tych stanowisk 52 stanowią wraki w różnym stanie, od średniowiecznych po współczesne<sup>19</sup>. Po pobieżnym przeglądnięciu, nie znalazłem wśród nich naszego klipra. Czy jesteś w stanie na podstawie Twoich zdjęć i trasy, niebezpiecznego, jak piszesz spaceru, zidentyfikować, który wrak nas interesuje?”

### **W rozlewiskach River Hamble**

Wskoczyłem natychmiast w rozlewiska River Hamble. Tkwiąc teraz w mule po pachy – pisałem Andrzejowi – i grzebię na wszystkich wyświetlanych stanowiskach, zaznaczonych na mapie. Choć nie znalazłem jeszcze, czego szukałem – znalazłem o wiele więcej. Zafundowałaś mi ciekawą, archeologiczną przygodę z szansą na ciąg dalszy, ułatwioną dzięki pozyskanym od ciebie namiarom. Bardzo, bardzo dziękuję.

Otworzyłem w Internecie mapy dokładnie w 154 lata po pechowym oddaniu cum przez kapitana Pratta, który zaryzykował skok przez Atlantyk w dniu zwykle omijanym przez żeglarzy. Dlatego płynęli wówczas w sztormie, chorobie i głodzie przez 62 dwa dni. Znacznie dłużej niż Kolumb, którego nikt by nie zmusił, aby wypływać trzynastego.

Pierwszy zestaw zawierał plan ogólny i możliwość wyboru 17 map szczegółowych, ujmujących brzegi rzeki Hamble od miejsca, w którym zaczyna się jej spławność, aż do ujścia w cieśninę Solent<sup>20</sup>. Pamiętałem, że z Jankiem Cieślewiczem wypatrzyliśmy intrygujące nas wraki, płynąc „Cetusem” do nabrzeża w stoczni Proctora. Cumowaliśmy przy drewnianym pomoście, a po obiedzie zeszliliśmy na ląd, przedzierając się przez prywatne posiadłości w stronę brzegów rozlewiska, coraz bardziej cuchnącego rozkładającymi się w czasie odpływu wodorostami, martwymi krabami, rybami, które nie w porę przysnęły zbyt blisko brzegu. Mieliśmy wrażenie, że ciągnący się nad pogrążonymi w mule szkieletami smród to odór śmierci porzuconych tam żaglowców. Zapamiętałem zakole rzeki, gdzie tkwił wystający z mułu wysmukły dziób herbacianego klipra. Wszedłem dwa kroki od brzegu i zapadłem się w bagnisku. Janek radził, bym zrezygnował z gruntowania mułu. Zrobiłem więc zdjęcia. Żal było opuszczać to miejsce, poszliśmy jednak dalej

<sup>19</sup> Vide: <http://www.hwtma.org.uk/projects/hamble/where>, pobr. 13.12.2007.

<sup>20</sup> Vide: <http://www.hwtma.org.uk/projects/hamble/what>, pobr. 13.12.2007.

i tamten fragment wycieczki już gdzieś kiedyś opisałem<sup>21</sup>. Następnego dnia wyciągnęliśmy z „Cetusa” uszkodzony maszt, który poddano oględzinom producenta i naprawie. Miałem w tym czasie kolejne godziny dla siebie. Raz jeszcze poszedłem na rozlewiska. Tym razem miałem więcej szczęścia. Odpływ zaczął się wcześniej, muł stężał. Przeszedłem do wraku i zacząłem jego penetrację. Wlazłem na pochyłony w stronę rufy, na wpół zatopiony i uszkodzony mocno pokład. W zasadzie pozostały resztki wręg i pokładników, po których strach było chodzić. Ocenilem, że z wody wystaje jedna trzecia żaglowca. Reszta kadłuba tkwiła głęboko w mule. Rozglądałem się za śladami dawnej świetności klipra. Śmierdział jakoś inaczej niż okolica, jakby spalenizną. Słońce grzało mocno, a resztki nagrzanego drewna z burt i dziobu wydzielały właściwie cierpki ni to zapach, ni to nierozpoznany swąd może jakiegoś ostatniego ładunku; frachtu na wieczny odpoczynek. Usiadłem okrakiem na dziobnicy, zajrzałem po lewej burcie statku i wtedy odkryłem fragment jego nazwy: „...Warrior”. Zdjęcia z tej pozycji zrobić nie zdołałem, choć próbowałem. Przechylając się niebezpiecznie, o mało nie spadłem w błoto. Zauważyłem jednocześnie, że woda się podnosi i zaczyna obmywać dziób. Zeskoczyłem, zapadając się po kolana, dobrnąłem do brzegu. Wróciłem na jacht. Zająłem się czekającą mnie pracą, a później zaczęły się regaty Admiral’s Cup; nasze starty na Solencie, kanale La Manche i skrawku Atlantyku. W drodze ku gardzieli kanału otwierającego się na ocean, u wysokich brzegów cypla Lizard, patrząc na migające gdzieś w górze światła domostw, pomyślałem (nie wiem dlaczego) o morskiej podróży Norwida, o tym, że również nocą mógł poeta przepływać obok tych właśnie brzegów. Zaczynał się 13 dzień sierpnia 1979 roku, tragiczna doba dla ówczesnych uczestników Fastnet Race<sup>22</sup>, w którym zginęło kilkunastu żeglarzy i zatono kilka jachtów (dołączyły do innych wraków)<sup>23</sup>. O wiele później, już po naszym szczęśliwym powrocie do kraju, szukając czegoś inspirującego w tekstach Norwida, natknąłem się u Gomulickiego na przypis o tym, że poeta malował kajuty na żaglowcu „Black Warrior”. Wtedy skojarzyłem ów wrak w pobliżu miasta Hamble, na rzece o tej samej nazwie. Napisałem na ten temat parę zdań w jakimś reportażu i sprawa utknęła w jednym z wielu konspektów. Wydawała się zapomniana, zagubiona. Aż do teraz.

### W katalogach cmentarzyska

Na mapie 452 111, a więc w miejscu najbardziej prawdopodobnym dla umiejscowienia poszukiwanego wraku, znalazłem 9 stanowisk i instrukcję „Click points to view site details”. Kliknąłem, wyświetliłem i obejrzałem wszystkie po kolei. Wraki i ich resztki fotografowane były przy najniższym stanie wody, w porze, gdy odpływ odsłaniał wszystko, co pozostało z porzuconych i zaniechanych statków. Najczęściej były to szkielety leżące w mule od dziesiątków, a nawet setek lat. Bez burt, z odkrytymi żebrami wręg, stoczone przez robactwo i czas. Wśród tych szczątków mógł się poniewierać „Black Warrior”. Krok za krokiem przechodziłem od grobu do grobu. W końcu pochyliłem się nad stanowiskiem 102. Kryło szczątki właściwie już nierozpoznawalne, jakkolwiek zidentyfikowane jako miejsce pochówku, jak się okazało, hulku „Norseman”, zwodowanego w 1847 roku. Ucieszyłem się, że to nie nasz kliper, a tylko łączące się z błotem płycizn wybrzuszenie

<sup>21</sup> Z. Kosiorowski, *13° w skali Beauforta*, KAW, Szczecin 1980, s. 199–207.

<sup>22</sup> S. Strasser, *A race against death*, „Newsweek” 1979, nr 9, s. 8–10.

<sup>23</sup> Z. Kosiorowski, *Sztorm*, „Literatura” 1979, nr 31, s. 1.

drewnianych, zbutwiałych, nieforemnych drzazg; ot, jakiś kurhanik wystający z mułu, na którym gromadziły się mewy i wydziobywały zakonserwowane świdraki. (To ostanie żyjątko, które jeszcze długo po zejściu kapitana nie uciekają z opuszczonych i wkrótce zapomnianych żaglowców. Pierwsze nawiewają bowiem szczury, świdraki zostają do końca). Leżący nieopodal „Crableck” był za bardzo oddalony od rzeki, jakby go ktoś tam rzucił dla oznaczenia skraju ziemi i morza. To też nie był nasz kliper. Najstraszniej wyglądał porozrywany na boki, jakby wybuchem w ładowni, szkielet innego statku. Z daleka, niby wytopiony z tłuszczu, oczyszczony do kości, wieloryb. Żebra miał czarne jak heban. Owe resztki pozostały z „Lincegrove Marsh”, co napawało nadzieją, że na stanowisku HAM 111 odnajdę wreszcie zgubę. Niestety, opis tego, czego nie można było już i tak rozpoznać, brzmiał: Hard – Curbridge Creek. Nie szukałem jednak fragmentów dawnego nadbrzeża, czy też innych zatoczek. *To be up the creek*; faktycznie znalazłem się w tarapatkach. Może, z perspektywy lat, pomieszałem kierunki, pomyliłem odległości? Więc raz jeszcze przeświatlałem całe ujście Hamble do Solentu. Zdjęcie po zdjęciu. Natrumienne malunki ponad stu czterdziestu szlachetnie urodzonych, a porzuconych w angielskich błotach. Tkwią mi do dziś w pamięci, jak wszystkie cmentarze, które odwiedzałem. Pochylone, stareńkie nagrobki przy anglikańskich, prowincjonalnych kościółkach, również w Hamble, zachowały jednak znacznie więcej z życia niż usiane w rozlewisku Hamble szczątki coraz bardziej anonimowych wraków. Mimo starań The Hampshire and Wight Trust for Maritime Archaeology.

### **Powtórka, czyli raz jeszcze wykopaliska...**

Wiosną 2011 roku w Księgarni Akademickiej w Krakowie trafiłem na kalendarz życia i twórczości Cypriana Norwida w opracowaniu Zofii Trojanowicz i Zofii Dambek. Już pobieżna lektura trójtomowej, tytanicznej pracy wzbudziła moje rosnące zainteresowanie odkrywaniem przez autorki faktami, ale też i niepokój; siejący zwątpienie co do trafności odczytania przeze mnie – nie tylko morskich – kontekstów z amerykańskiego epizodu życia poety. Bodajbym nie czytał, byłbym spokojniejszy...

Rzetelność badaczek z Poznania, odkryte przez nie ustalenia i ich autorskie interpretacje nakazywały podjęcie raz jeszcze zakończonej, wydawałoby się, w 2007 roku próby. Zwłaszcza że dotarłem w okresie „leżakowania i dojrzewania” zamkniętego przed laty tekstu do nowych, zastanawiających informacji, z których jedna była wręcz fascynująca (choć trudna do sprawdzenia), a inne bardziej prawdopodobne, ale też nie rozwiewające nagromadzonych wątpliwości.

W kolejności napływających i gromadzonych w pamięci mojego laptopa wiadomości uwagę najpierw zwróciła treść informacji, że kliper „Black Warrior” budowany we wspomnianej już stoczni Austin & Co, jednak nie później niż na przełomie 1852/53, wyposażony był i na pochylni, i przy nabrzeżu do końca 1853 roku. Zatem, gdyby stał przy nabrzeżu wiosną 1853, to Norwid mógł się i o niego potknąć. Prawdopodobieństwo zapotrzebowania na prace malarskie (malowanie kabin) na takim przygotowywanym do pierwszej podróży kliprze wydaje się duże. Kolejna informacja z tego samego

źródła (od mojego angielskiego interpretatora zapisów w Lloyd's Register od Ships)<sup>24</sup> mówiła, że pływający pod banderą angielską „City of Melbourne” (czyli nasz z 1853 r. „Black Warrior”) po powrocie z Nowej Zelandii w 1863 r. do Anglii mógł kolejny raz zmienić nazwę, ponieważ rok wcześniej na łamach „Otago Witness”, ponoć sugerował ten zamiar Daniel Campbell w wydaniu gazety z dnia 27 września. Brak wszakże potwierdzenia w rejestrze, że zmiana nastąpiła; zachował się jedynie dość dziwny (jak na skrupulatność angielskich skrybów) ślad w postaci niewyraźnego, i chyba skreślonego, słowa *hulk*... oraz znaku zapytania przy dacie 1883. Mimo to statku oficjalnie nie wyrejestrowano i ślad po nim zaginął, jak po bezimiennym wraku.

Powyższe informacje to te z gatunku interesujących, zastanawiających, ale niczego nie rozstrzygających, a nawet można zaryzykować, że nie potwierdzających słuszności niektórych moich wcześniejszych interpretacji. Zwłaszcza w kontekście interesujących nas źródeł, przywołanych przez wyśmienite badaczki przedmiotu z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Wrażenie robi szczegółowa i pełna egzemplifikacja przyczyn oraz okoliczności wyjazdu Norwida najpierw do Anglii, a następnie wyprawy przez Atlantyk, jej przebiegu oraz opis pobytu poety w Nowym Jorku<sup>25</sup>. Znacznie dokładniejsza i wnikliwsza niż w opracowaniach Gomulickiego, a wcześniej Przesmyckiego. Ale i tu natrafiam na informacje, co do których brak stuprocentowej pewności.

Odnosząc się do pobytu Norwida w Nowym Jorku (marzec – maj?), autorki piszą – powtarzając za Gomulickim – o chorobie poety: „Chorobę spowodował wypadek przy rąbaniu drzewa” i przytaczają dalej fragment jego listu do J.B. Zaleskiego w Londynie: „w parę tygodni po wydebarkowaniu zraniłem tak prawą rękę drzewem jadowym, które między dwie koście weszło i tak rozkładać się musiało, aby wyjść z ciała, że leżałem, niezdalny do niczego jęcząc”<sup>26</sup>, z którego przecież nie wynika, by Norwid zranił się podczas rąbania drewna. Zwłaszcza że zranił prawą rękę, a był – jak się wydaje po dokonanej amatorskiej grafologicznej analizie rękopisów poety oraz dokładnym obejrzeniu jego rysunków, szkiców, akwarel oraz prac rzeźbiarskich – właśnie praworęczny<sup>27</sup>. Doświadczenie autora wyniesione z dawnych lat, kiedy pracował przez kilka wakacji jako drwal (praworęczny), a także te, które posiadał przez lata pracy szkutniczo-bosmańskiej przy jachtach i żaglowcach, pozwalają wątpić, by rana prawej dłoni mogła być odniesiona podczas rąbania drewna – prawą ręką. Natomiast prawdopodobieństwo zranienia prawej dłoni podczas przygotowywania właściwego stanu drewna do malowania (w kajucie na statku), przy posługiwaniu się zdzierakiem, heblem czy też podobnym narzędziem, jest o wiele większe.

Nie rozstrzygają tych kwestii podawane terminy choroby poety, bowiem tuż po wspomnianym przez niego *wydebarkowaniu* chorował najpierw z wycieńczenia morską podróżą w okropnych warunkach; w sztormie, głodzie i panoszących się pod pokładem zakażeniach, chorobach, epidemii cholery. Zdaniem autorek „Norwid zaczął pracować na

<sup>24</sup> Kwerenda historii konkretnego statku w nowym biurcu LRS w Londynie kosztuje 25 funtów. Konieczne jest podanie wszystkich danych umożliwiających identyfikację jednostki. My zaś w 2011 r. mieliśmy dane niepełne, choć nie zabrakło funtów na kwerendę.

<sup>25</sup> Z. Trojanowicz, Z. Dambek, *Kalendarz życia i twórczości Cypriana Norwida*, t. I, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2007, s. 516–559.

<sup>26</sup> Z. Trojanowicz, Z. Dambek, *Kalendarz...*, s. 532.

<sup>27</sup> Kwestię praworęczności autor próbował rozwikłać prosząc m.in. o stosowne informacje jedną z autorek *Kalendarza*; jednak pomocy takiej nie uzyskał.

statku po przebytej chorobie, a więc najwcześniej na przełomie maja i czerwca<sup>28</sup>, co jednak nie oznacza, że już po zranieniu prawej dłoni, choć to jest prawdopodobne. „Malowałem – pisze poeta – dla kapitana okrętu „Czarny Rycerz” (*Black Warrior*) część do kajuty okrętu, który chodzi z New-York do Hawany<sup>29</sup>. To istotna (już raz cytowana) informacja, bo wskazuje, że pracować mógł pewnie na parowcu noszącym nazwę „Black Warrior”, nie zaś na kliprze o tej samej nazwie, stojącym przy nabrzeżu wyposażeniowym, chyba że poeta się pomylił, albo świadomie koloryzuje. Pisze bowiem o owym upiększaniu kajut statku dopiero po ponad roku, w liście z przełomu sierpnia i września 1854 roku, kiedy parowiec „Black Warrior” stał się już sławny po zatrzymaniu go w Hawanie przez władze celne Kuby i pośrednim sprowokowaniu konfliktu (grożącego wojną) pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Hiszpanią, co przez szereg tygodni było tematem dnia w amerykańskich gazetach. Tu wspomnę, że autorki *Kalendarza* we wprowadzeniu do tomu I zasadnie przestrzegają przed „bezkrytycznym podzieleniem informacji pochodzących od samego poety”, więc i ja podzielałam ich zastrzeżenie. Oczywiście nie mam pewności, czy w liście do J.B. Zaleskiego poeta wyimaginował upiększanie statku będącego przedmiotem zainteresowania nie tylko mieszkańców Nowego Jorku – dla dodania treściom dodatkowych walorów. Mogło tak być, ale nie musiało. Tu muszę dodać, że z niekompletnych informacji uzyskanych podczas wspomnianej kwerendy rejestrów LRS w Londynie wynika, iż kliper „Black Warrior” kilkakrotnie przebywał w Nowym Jorku, (choć nie pływał do Hawany) i że latem 1853 roku mógł tam stać przy jednym z nabrzeży wyposażeniowych. Ta informacja też niczego nie rozstrzyga, ale nie można jej pominąć. Przyjmuję, przy dużej dozie uprawnionego przecież ryzyka, że poeta malował kabinę kapitańską na kliprze, nie zaś na parowcu. Czy tylko dlatego, że tak bardzo chciałbym, by była to prawda? Jasne, przecież to jest znacznie piękniejsza, bardziej inspirująca i potrzebniejsza w tych rozważaniach *prawda*, czyż nie?

Wiosną 2008 roku przesłałem koledze dziennikarzowi z likwidowanej właśnie Sekcji Polskiej BBC w Londynie tekst w wersji z grudnia 2007 wraz wydrukiem map z zaznaczonymi miejscami wraków w rozlewiskach rzeki Hamble, a także ze zdjęciem wraku herbacianego klipra o nazwie „...Warrior” (zrobionym podczas opisanej tu wyprawy w 1979 roku na cmentarzysko), i poprosiłem o pomoc w dalszym penetrowaniu zasobów Maritime Archaeology. Wspomnę, że latem 1977 roku podczas regat Admiral's Cup i postoju „Spaniela” na wyspie Wight<sup>30</sup> miałem okazję obejrzeć w miejscowym, dość wtedy prowincjonalnym muzeum morskim parę eksponatów; fragmentów wydobytych wraków, licznych prac malarskich przedstawiających stare żaglowce. Wpadłem, rzuciłem okiem i pogałem do Cowes na spotkanie z Polonusami, o których robiłem reportaż radiowy. Po drodze zrobiłem zdjęcie Jej Królewskiej Mości Królowej Elżbiecie, gdy wraz z małżonkiem opuszczała pokład królewskiego jachtu „Britannia” (wielkości naszego zapomnianego już „Batorego”). Nie wiedziałem jeszcze, że po przeciwnej stronie cieśniny Solent za dwa lata potknę się o resztki tak obecnie zaprzątającego moje myślenie wraka herbacianego klipra, a z czasem dowiem się o powstaniu The Hampshire and Wight Trust for Maritime Archaeology i jego inicjatywach, i jeszcze później, że Centre of Maritime Arch-

<sup>28</sup> Z. Trojanowicz, Z. Dambek, *Kalendarz...*, s. 534.

<sup>29</sup> Ibidem.

<sup>30</sup> Z. Kosiorowski, *Admiralskie lanie*, [w:] „Ekspres reporterów”, KAW, Warszawa 1978.

eology<sup>31</sup> mieści się w Southampton na tamtejszym uniwersytecie, zaś w Cowes na wyspie Wight (na której byłem dwukrotnie w latach siedemdziesiątych) funkcjonuje małe oddział tej naukowej placówki. Ponieważ to wszystko wiosną 2008 r. już kojarzyłem, namówiłem kolegę z Londynu (Marka C.), aby przeschukał w Southampton źródła, do których nie mogłem dotrzeć. Namawiałem kilka razy. Chodziło o to, żeby m.in. wybrał się do Cowes i tam także dokonał niezbędnej kwerendy oraz ewentualnie bezpośrednich wywiadów z pracownikami.

Nie tylko nieszczęścia chodzą parami. Dobre zbiegi okoliczności też zdarzają się dubeltowo. Tak i nam się przytrafiło.

Sylvester Camper, lat 79, emerytowany portowy pilot, zmurszały archiwista muzeum w Southampton, kartograf amator i współautor pierwszych map z oznaczeniami wraków na Solencie, człowiek wyposażony przez Pana Boga (mimo że anglikanin) w dobrą pamięć osadzoną na stosach tysięcy fiszek i starych zdjęć, opowiedział Markowi następującą historię:

„W latach 1880-1885 na południu Anglii zdarzyły się dwa ostatnie przypadki przybrzeżnego piractwa. Jeden z nich z udziałem zbuntowanej załogi żaglowca wracającego po trudnej i dramatycznej podróży z Australii; wyczerpanej przez sztormy i choroby, a pozostawionej przez armatora „na pastwę losu”, z odmową wypłacenia marynarzom zaległego, półrocznego żołdu. Kliper wpłynął w dorzecze Hamble i tam rzucono kotwicę. Na statek ze zdziesiątkowaną przez cholera i szkorbut załogą władze portowe nałożyły kwarantannę. Zakazano załodze schodzenia na ląd. Mimo to kapitan cichcem opuścił jednostkę i wraz z cieszłą okrętowym uciekł pod osłoną nocy do nieodległego miasta. Na statku brakowało żywności, wody i lekarstw. Zdeterminowani marynarze, po dobie bezskutecznego wyczekiwania na pomoc, postanowili zdobyć środki do życia na własną rękę. Kolejnej nocy wysadzili dwuszalupowy desant i wtargnęli w obejścia mieszkańców przedmieścia. Złupili, splądrowali kilka domów i zanim miejscowy szeryf, John Walcott, zarządził ściganie agresorów, ci wrócili na statek, zabrali pozostałych przy życiu kamratów i wraz z odpływem dwiema szalupami spłynęli ujściem Hamble do cieśniny Solent. Tam mieli postawić żagle, kierując się rzekomo na południe przez kanał La Manche ku wybrzeżom francuskim. Wiadomo to z listu córki szeryfa, Margarit Walcott, którą marynarze najpierw porwali, a potem rozmyślili się i wysadzili na ląd w pobliżu Cowes na wyspie Wight. Do Francji pewnie nigdy nie dotarli. Tamtej nocy zerwał się sztorm, który owej jesieni 1883 roku zatopił na kanale kilka jednostek. Śladu po szalupach z klipra nie znaleziono. Statek zaś rozeźleni mieszkańcy Hamble, wspomagani przez oddział wspomnianego szeryfa, spalili, podpalając go dwukrotnie, bo ledwie się tlił w ulewnym deszczu, nasączony wodą z dwóch przeoranych oceanów. Palono, aby zniszczyć zarazę kryjącą się we wnętrzu jednostki. Niestety wraz z cholera spalono umierających w kubryku trzech marynarzy. Przeklęty statek... To był żaglowiec dwojga imion – tłumaczył w 2011 roku archiwista Crown mojemu koledze Markowi – nieszczęsny, przeklęty i zdradzony statek, nazwany przez mieszkańców Hamble *damned warrior of the cholera*, choć noszący imię „Black Warrior”. Wstydliva historia dla wielu w nią zamieszanych. Dla armatora, który okazał się złodziejem i wkrótce stracił całą kupiecką flotę. Dla zdradliwego kapitana, któremu ucieczka w niczym nie pomogła i wkrótce zmarł na cholera (a wraz z nim rodzina oberżysty udzielającego mu schronienia). I dla szeryfa oraz mieszkańców wymierzających

<sup>31</sup> Vide: <http://www.arch.soton.ac.uk/Prospectus/CMA/default.asp>

pochodniami sprawiedliwość. Szeryf stracił urząd i córkę. Margarit wiosną następnego roku w Cowes urodziła dorodnego rudzielca, bardzo podobnego do irlandzkiego podoficera, który przewodził nocnej penetracji kilku bogatych obejść w Hamble, w tym i domu szeryfa. Szanowny John Walcott zażywał wówczas spokoju gdzie indziej. Wraz z burmistrzem Harrym (też Walcottem, tyle że nieco starszym od brata) wizytowali dom schadzki po drugiej stronie miasteczka. Tam ich nad ranem odnalazł sędzia pokoju. Nieco dziwi, że w tamtej bulwersującej sprawie – napadu rabunkowego załogi zbuntowanego żaglowca – nie było żadnego oficjalnego postępowania władz Admiralicji. Zachowały się jakieś szczątkowe fragmenty z opisu tego, co się działo, o sprawie szybko zapomniano i nikt jej oficjalnie nie przypominał. A po ponad stu latach, gdy w roku 1985 przystąpiliśmy do tworzenia pierwszych map z wrakami na brzegach Hamble i kiedy jeszcze drobne resztki tego zapomnianego klipra przy najniższej wodzie czasem wyzierały z mułu, ten właśnie kopczyk pominięto. Mimo że się upominałem, a nawet naraziłem dyrektorowi muzeum, dowodząc, że jest co zaznaczać i podetknąłem mapę wraz ze swoim opisem. Ofuknął mnie takim aroganckim: *nie zdaje mi się!* Nie próbowałem więcej skłaniać go do wysłuchania moich racji. Uśmiechnąłem się pojednawczo i rzekłem: *rzecz jasna, panie dyrektorze Walcott; święta racja. A pomyślałem: Walcottowie zawsze muszą mieć rację.* I tyle było mego sprzeciwu. Nikt inny się też nie upomniał o nagrobek dla tego żaglowca. Nie ma go, jest tylko moja pamięć!” – zaakcentował na koniec rozmowy były portowy pilot, kartograf amator Sylvester Camper. (Podczas rozmowy nagranej na dyktafonie). Na pytanie Marka, w którym miejscu ów *cholerny umarlak* szukał był przy odpływach ożywiających promieni słońca, Camper wskazał na miejsce w pobliżu stanowiska nr 111. Pokazał też rozpadające się kartki starych wypisów, wyrwane z niezidentyfikowanych ksiąg (rzekomo kroniki miejskiej), której oryginału oczywiście już nie ma. W Anglii, nie ma?

Marek z opowieści Campera stworzył intrygującą audycję – i to jest owo drogie szczęście, które się nam przytrafiło. Pozostałem w rozterce, bo Marek przy piwie później wyznał, że wyznania Campera, w sensie dowodowym, warte są funta angielskich kłaków. „Zapłaciłem za tę opowiastkę flaszka irlandzkiej whisky” – dodał i podkreślił, że archiwista wytrąbił ją do dna tego samego wieczoru, podczas szukania archiwaliów i innych stosownych didaskaliów wysypujących się z jego rozwichrzonej pamięci.

Czy nie ma żadnych dowodów na to, że Camper mówił prawdę? W angielskich gazetach z lat 1880-1885 znaleźliśmy tylko drobne informacje o dwóch przypadkach pirackich zachowań mieszkańców (!) południowej Anglii i o splądrowaniu bezimiennego statku, który w 1883 roku podstępnie zwabiony światłem palonego na brzegu ogniska, wszedł na mieliznę gdzieś na cieśninie Solent. Winnych znaleziono i srodze ukarano. Nic więcej. Ani słowa o „Black Warriorze”, zwanym ponoć swego czasu nad brzegami Hamble *cholernym rycerzem, czy też płonącym wojownikiem*.

### Pytania bez odpowiedzi

Nasz rycerz zagubił się, zatracił i szczeł z mojej przyczyny. To ja go porzuciłem na ponad trzydzieści lat i nie zadbałem o należy mu nagrobek. Pyszczę o swoim umiłowaniu poety-tułacza, schlebiam jego wielkości nierozpoznanej w latach tułaczki, martwię się skaleczonym paluchem na „Black Warrior”, i co? Zachowałem się nieodpowiedzialnie. Zgrzeszyłem. Utraciłem nasz statek, zdałem go na nieładną przybrzeżnych angielskich

wód i niszczących pływów. Tak nie postępuje człowiek morza. Nie tego nauczali i Conrad, i Melville. Spiałem na lądzie, zgubiłem instynkt, który nakazywał, by takich spraw nie pozostawiać na potem. Później bowiem zawsze jest za późno. Odpływy nie w porę zabierają i ludzi, i żaglowce. Pozostaje zawsze żal, że się nie zdążyło.

Stoimy na brzegu, fale odpływu uciekają w głąb oceanu, odsłaniając czasem szczątki. A czasem niczego już nie odsłaniają. Nie wiem zatem, czy w mule River Hamble dokonał swego żywota ów „Czarny Rycerz” z Nowego Jorku. Czy był to ten sam kliper, na którym Norwid mógł malować kapitańską kajutę i zranić się tam drzazgą zerwaną z nieoheblowanych desek kajuty kapitańskiej. Nie wiem, w którym dokładnie miejscu muł przykrył ślady po „Black Warriorze”. Nie wiem też, na którym cmentarzysku i w którym miejscu leżą prochy Cypriana Kamila Norwida.

### Studium przypadku; performans nieco zmącony

Autor dla osiągnięcia intertekstualności w przedstawionym eksperymencie świadomości korzystał z różnorodności form narracyjnych, chcąc zbudować nowe znaczenie w ramach autonomicznych nurtów tak literatury, jak i nauk społecznych, aby „sformułować coś, czego nie da się jednoznacznie przypisać ani do sfery sztuki, ani do sfery nauki”<sup>32</sup>. W tym zamyśle kryła się też swoista gra w intertekstualność w zakresie tak snutej formy autoetnograficznej. Uzasadnienie tej metody znajduje w wielu opracowaniach nowych metod badań jakościowych, jak i w przyjętej definicji: „badanie, pisanie i metoda, które łączą to, co autobiograficzne i osobiste, z tym, co kulturowe i społeczne. Forma ta najczęściej opiera się na konkretnym działaniu, emocjach, ucieleśnianiu, samoświadomości i introspekcji (...) sięgając przy tym po różne konwencje literackie”<sup>33</sup>.

Można uznać, że podjęta próba autoetnograficzna stanowi przykład tego, co za Geertzem określa się *gatunkiem zmąconym*. Powstała ona przy świadomym mieszanym praktyk badawczych i opisowych właściwym m.in. antropologii, socjologii, psychologii, krytyki literackiej, a także praktyk dziennikarskich, co autor sygnalizował przecież w prologu. Chodziło więc o osiągnięcie takiego (w przybliżeniu) efektu powiązanego z performansem.

Autor z premedytacją, zakładając prowadzenie w wielu miejscach wręcz detektywistyczno-literackiej gry, do tytułu opracowania dodał dookreślenie: Studium przypadku. Zatem, jeśli ten tekst można nazwać performansem choćby na poły autobiograficznym, to dzieje się tak poprzez wyraźny nacisk na osobistą narrację, rozumianą „jako ukontekstowanie, płynne, emocjonalne i intelektualnie płodne zaangażowanie ja”<sup>34</sup>. Innym wytłumaczeniem prowadzonej gry niech będzie wyznanie, że autor równocześnie zaryzykował wiwiskę siebie; własnego ja, stając się obiektem i narzędziem badawczym. Taka postmodernistyczna postawa wynika z przekonania, że „żadna metoda bądź teoria, żaden dyskurs bądź gatunek, żadna tradycja bądź nowość nie są ani uniwersalne, ani jedyne czy uprzywilejowane”<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> S. Finley, *Badania posługujące się sztuką...*, [w:] N.K. Denzin, Y.S. Lincoln, *Metody badań jakościowych*, t. 2, s. 63.

<sup>33</sup> Vide: S. Holman Jones, *Autoetnografia*, [w:] *Metody badań jakościowych*, t. 2, s. 177.

<sup>34</sup> Ibidem, s. 193.

<sup>35</sup> L. Richardson, E. Adams St. Pierre, *Pisanie jako metoda badawcza*, [w:] *Metody badań jakościowych*, t. 2, s. 459.



Przyjmuje się za cytowanymi wyżej autorami, a także na podstawie własnych doświadczeń krytyczno-literackich i badawczych, że opowiadania, eseje, reportaże mogą być wartościową techniką analizy kreatywnej, zwłaszcza gdy umożliwiają refleksyjną krytykę autora i jego tekstów w różnorodnych, wielonurtowych kontekstach. Zdaje się, że ważne jest też, by były wciągające, otwierające nowe przestrzenie interpretacji i inspirowane do pytań.

Zbigniew Kosiorowski

#### **Z eksploracji morskich archetypów: Wraki. Studium przypadku**

W planowanej tu eksploracji jednego z morskich archetypów, jakim bywają w swej bogatej symboliczności wraki – tak ekscytujące poszukiwaczy podwodnych skarbów i inspirujące pisarzy marynistów z całego świata; ten zatracony (głównie przeze mnie) wrak – za życia jeszcze i przed tym, nim zaczął gnić na cmentarzysku w Hamble, więc w czasie, gdy jeszcze dumnie ścigał się z innymi herbacianymi klipkami, a w Nowym Jorku uratował był od głodowej śmierci mojego ulubionego poetę Cypriana Norwida – wpisuje się w inaczej kreowany symbol. I jeśli już w pierwowzór, czy prototyp jakiś, to raczej z pogranicza morskiej archeologii i historii literatury, a także socjologii ludzi morza. Przydałby się tu więc, na początek, poręczny neologizm, wypływający na przykład z ryzykownej konstatacji, że *im tragiczniej pogrążony wrak, tym żywsze o nim opowieści*. Metafora mniej banalna wypłynie dopiero na dalszych stronach tekstu, który – traktowany przez autora na zasadzie eksperymentu – będzie w swej formie bliższy esejowi z elementami reportażu niż rozprawie naukowej.

#### **From the exploration of maritime archetypes: Shipwrecks. Case study**

Shipwrecks being so rich in symbols are at the same time extremely exciting to underwater explorers searching for treasure. They also inspire maritime writers in every corner of the world. During her lifetime the ship, whose shipwreck will be explored here, proudly raced with other tea clippers and in New York she even saved the author's favourite poet Cyprian Norwid from death of hunger. Finally, she rested in the underwater cemetery in Hamble. The shipwreck then can be defined as related to maritime archeology and sociology of the people whose lives are connected with the sea. One could say that *the more tragic the fate of the ship, the more extraordinary stories are told* and the meaning of the phrase will become more obvious while reading this text being rather an essay than a dissertation.

*Translated by Mateusz Kosiorowski*