

Eksperyment literacki a autoetnograficzna próba badań jakościowych. Cyprian Norwid i s/y "Black Warrior"

Zbigniew Kosiorowski¹

(Zachodniopomorska Szkoła Biznesu w Szczecinie)

ABSTRACT:

(The Literary Experiment and Attempt to Autoethnographic Qualitative Research. Cyprian Norwid and s/y "Black Warrior")

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 deeper study.

Życie twórcze pisarza musi się często zasiląć wspomnieniami i szukać rozmowy z cieniami...
Joseph Conrad, „Ze wspomnień”,

1. Wprowadzenie

Z zasady opis autoetnograficzny (tym bardziej w konwencji eksperymentalnego *performansu*), ukazujący świat, a także jego rozpoznawanie w stanie ciągłej zmiany i niustannego ruchu, sytuje tę formę, „między opowieścią i kontekstem, między pisarzem i czytelnikiem, między kryzysem i jego rozwiązaniem” (Jones 2009: 117) z akcentem na ucieleśnieniu, samoświadomości i introspekcji badacza, kontestującego jakiś fragment świata, a nawet cień jego konturu z określonej kontekstualnej perspektywy. Chodzi, rzecz jasna, o antropologiczną perspektywę ujmowania fenomenów społeczno-kulturowych z jej holistycznym, międzydiscyplinarnym podejściem do badanych zjawisk (Filipek 2002). I choć autorowi przyświeca potrzeba nakreślenia „pewnych kluczowych rysów socjologicznej perspektywy w ujęciu egzystencji ludzkiej” (Berger 1999: 155), to towarzyszy mu w tych poszukiwaniach świadomość o ułomności wielu ilościowych instrumentów badawczych, podbudowana własną praktyką (Kosiorowski 1980). Stąd właśnie skłonność do orientacji na metody badań jakościowych, wynikająca także z przeświadczenia, że wyłącznie socjologiczny układ odniesienia byłby tu nazbyt ograniczonym systemem interpretacji. Zwłaszcza, gdy istnieją możliwości sięgania m.in. po próby biograficznej hermeneutyki oraz metody badawcze z innych dziedzin humanistycznych, bo przecież „dla badania socjologicznego może mieć znaczenie wszystko, czym ludzie są lub co czynią, jakkolwiek by to było badane” (Berger 1999: 156).

Autora przekonuje zatem podejście integrujące w zakresie metodologii studiów kulturowych, a zwłaszcza „model łączenia trafności hermeneutycznych lub dialogicznych, poststrukturalistycznych lub autorefleksyjnych oraz kontekstualnych, które tworzą metodologiczną bazę studiów kulturowych” (Saukko 2009). Przy czym autor nie jest w tym zakresie konsekwentny i pomocniczo sięgać zamierza po inne instrumenty z dziedzin badań literackich, aby uzyskać potencjalną wielowymiarowość

¹ Autor jest profesorem Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu, pisarzem (autorem 16 książek), dziennikarzem (byłym prezesem i red. naczelnym Polskiego Radia Szczecin SA w latach 1990-2006), kpt. jachtowym (członek Prezydium PZŻ, przewodniczący Komisji Kultury i Etyki).

w możliwych interpretacjach; w prezentowanym performansie 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 szczególnego arsenału wieloczynnikowego konglomeratu znaczeń. Wszakże nie autor kreował rzeczywiste uwikłania i dramatyczne przypadki w życiu oraz twórczości Kamila Cypriana Norwida, zaszębiające się w różnorodnych kontekstach ładu 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 morskiego epizodu 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 odpowiednim 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 *performansu*, która z natury rzeczy, ma charakter jakościowy, będąc złożoną całością historyczną i kontekstualną oraz konceptualistyczną strukturą z wykorzystaniem dostępnych dokumentów i zapisków z przeszłości. Zatem, będzie to też opowieść o podejmowanych próbach rekonstrukcji fragmentu życia postponowanego geniusza; wieloaspektowego dramatu, w którym metafora morskiego archetypu (wraki) ma sensy artykułowane pośrednio, nie wprost. Przeważa chęć, by owo studium przeprowadzić i opowiedzieć inaczej, mniej szampańsko, odbiegając od akademickiej frazeologii badawczej. Aby nadać mu formę szczególniego performansu; formę czytelniczo strawną, a przez to (oby) atrakcyjniejszą. Ryzyko wydaje się tak duże, że aż pociągające.

2. Wraki

Choć ugrzęzły na dnie, ruszają się unoszone falą rosnącego zainteresowania, podsycanego przez twórców wszystkich dziedzin sztuki i współczesne media; kryją skarby, pulsują ożywiającymi je opowieściami o morskich tragediach. Te zazdrosne o sławę, podążają w pogoni za „Czarną Perłą” z Karaibów, inne wzlatują - odrywane od dna marzeniami nie tylko młodych argonautów. A wtedy znów prężą mięśnie, na których kolejne generacje zapisują własne mity w fałdach przeważnie źle sklarowanych płócien (Kosiorowski 2008). Żeglują jakby 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 zmurzałe 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 porcelany². Wraki kryją skarby i ten, który pierwszy w to uwierzył, Mel Fisher³, stał się w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia

² 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* [w:] „Prokuratura i Prawo”, nr 2/2008).

³ Eksplorator, poszukiwacz skarbów, jeden z bogatszych obecnie obywateli USA, udziałowiec Treasure Salvators Incorporation, właściciel flotyli wydobywczej i eksplorującej wraki zatopione u wybrzeży obu Ameryk. Zob. m.in.: <http://www.focus.pl/historia/artykuły/zobacz/publikacje/bank-na-d...>

prekursorem eksploracji podwodnej na skalę przemysłową, zdobywając wkrótce olbrzymią fortunę. W zasadzie dał wiarę statystyce i obliczeniom, że w kresie 350 lat (od początku szesnastego do połowy dziewiętnastego wieku), z 3 tysięcy statków wiozących łupy z amerykańskich kolonii, do Europy dopłynęło nieco ponad tysiąc pięćset. Około tysiąca żaglowców gdzieś się zapodziało. Większość utonęła w huraganach i sztormach rodzących się w Zatoce Meksykańskiej, wpadając na przybrzeżne skały, mielizny i rafy. Niektóre złupili i zatopili karaibscy piraci. Gros gdzieś tam nadal tkwi w mule i czeka na nas; kolejnych odkrywców. Oby nie grabieżców.

Od szczeniackich lat wabiły mnie skarby kapitana Flinta. Przez kilka tygodni załoga mojego „Wędrowca” szukała na Wyspach Dziewiczych pirackich dublonów. Tak *zrealizowałem* wymagany rejs życia.

Kotwica najlepiej trzymała przy Umrzyka Skrzyni. Na nieodległej Skale Lunety panowała martwa cisza; straszły ślady wcześniejszej tam obecności ekip poszukiwaczy, którzy koparkami i spychaczami zryli ziemię, wysadzali dynamitem skały, przegnali papugi, i znaleźli figę z makiem. Uwierzyli Stevensonowi, załoga „Wędrowca” także, ale... Tamci stracili dużo pieniędzy i porzucony sprzęt, my zaś zyskali lampę Aladyna; mimo napotkanego na plaży złomu ekspansywnej cywilizacji nowych dublonów i chwilowej zapaści nadziei na łyk rumu w upragnionym towarzystwie „piętnastu chłopów” oraz kuternogi Silvera, skonsumowaliśmy chłopięce marzenia (Kosiorowski 1987).

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 ładunki⁴. 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 lekkomyślnie 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. Ongiś 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 przesądzone, 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 prześladują więc złych marynarzy mimo, że cmentarzysko, które je wsysa i odziera z 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,

⁴ 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* [w:] <http://www.rp.pl/arttykul/345545.html?print=tak>, pobr. 27.03.2012.

że najczęściej te zapadające się groby, są bezimiennie. Jak rozsiane po świecie, zapomniane groby emigrantów.

3. Cyprian K. Norwid i „Black Warrior”

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 małej trumienki, do innego grobu na tym samym cmentarzu” (Gomulicki 1976: 190). 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?

Są statki żyjące dłużej od ludzi, które po śmierci, opuszczone, zbutwiały, dają się rozpoznać, zachowują w kształcie rozpadającej się dziobnicy resztki dumy, a może i pamięci. Nigdy nie przypuszczałem, że spotkam „Czarnego Rycerza”⁵, 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” (Norwid 1968: 252).

Losy Norwida i owego żaglowca splatają 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...” (Norwid 1968: 176). Ten obraz po stu sześćdziesięciu latach, nie rzeźmi 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 wszak odczytać tylko część nazwy statku „...Warrior”. Wrak nie miał już kajut. Okaleczony kadłub straszył szkieletem wręg i szczątkami 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 zatracają 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 (Kosiorowski 1984). 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”, upiększany pędzlem Norwida, 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

⁵ „Black Warrior” – dosłownie to raczej Czarny Wojownik, jednak autor za Norwidem przyjmuje jego wersję tłumaczenia nazwy żaglowca.

wieki, że nie skruszeje pod naporem obmywających go przyływów i odpływów, że jeszcze zdąży postawić na nim stopę, zrobić lepsze zdjęcia. I choć byłem później wielokrotnie w Anglii, nigdy nie pojechałem już nad Cieśninę Solent. Dziś pozostaje morską archeologia i wsparcie przyjaciół.

4. 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” (Howe, Matthews 1926), wydanym w Massachusetts przez Marine Research Society, znalazł dwa statki z połowy XIX wieku o nazwie „Black Warrior”. Pierwszy był kliprem, a drugi parowcem⁶. Oczywiście skupiłem się na informacji dotyczącej klipra. „Black Warrior” był średniej wielkości kliprem, zwodowanym w 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 Hong Kongu. W 1862 roku „Black Warrior” został sprzedany firmie James Baines i przeszedł pod banderę brytyjską, z nazwą zmienioną na „City of Melbourne”. Poniżej tekstu odszukałem adres e-mailowy, pod którym mogłem znaleźć obraz dziewiętnastowiecznego malarza, J. E. Buttersworta, przedstawiający uskrzydłonego „Black Warriora”⁷. Obejrzałem, doznałem zawrotu głowy i chciałem już zamustrować na kolejny rejs klipra do Australii, gdy naszły mnie wątpliwości, czy to jest właśnie ten statek; Norwida i mój? Zwłaszcza, że kolega pytał: „Czy sądzisz, że wymieniony powyżej kliper odpowiada poszukiwanemu statkowi?”

Staliśmy się wkrótce tropicielami śladów w przestrzeni morskiej archeologii (Rentrew, Bahn 2002), 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 Melbourn”, gdy żeglował z Anglii do Australii i Nowej Zelandii w linii Black Ball, która specjalizowała się w tzw. *packet service*. We wrześniu 1862 roku kliper 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 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.

5. Pechowa podróż

⁶ 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 \$6.000, co niemal doprowadziło do wojny pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Hiszpanią.

⁷ Zob. także: http://hylandgranby.com/marine_antiques_paintings_details.asp?itemID=PA0603

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 (Gomulicki 1976: 73). 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. Zadziwiające jest, że rejsowi przez Atlantyckie, 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 d a r ó w Nieba... Tęskno mi, Panie...*), czy też „Trzy strofki” (*Nie bluźń, żem zranił Cię, lub jeszcze ranię, Bom Ci ustąpił na mil sześć tysięcy; I pochowałem łzy me, w Oceanie, Na pereł więcej...*) (Norwid 1968). Poeta, 10 kwietnia 1853 roku, w wierszu bez tytułu, określając miejsce powstanie 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 wątpiących o naszym; widziałem marność ludzką tak, jak nigdy!* (Norwid 1968: 177). To bardzo interesujący utwór dla szukających odpowiedzi, dlaczego Norwid uciekał z Europy, bo *dla zabawki nie szuka się grobu na półokręgu przeciwnym globu*. Kwestie te jednak pozostają tu poza głównym nurtem rozważań.

Dawno temu, w studenckim kajecie zapisałem, że po rejsie do Ameryki Norwid wzbogacił 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 nie przypadkowo 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 wewnątrz 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. 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 uwiecznionego w obrazie Buttersworta? Tamten „Black Warrior” jeśli został już zwodowany, do końca 1853 roku stał przy nabrzeżu. Czy mógł poeta trafić na inny statek, kliper o tej samej nazwie, wożący herbatę z Hawany? Mało prawdopodobne, choć wykluczyć takiej ewentualności nie możemy.

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 następane miesiące pobytu Norwida w Nowym Jorku, gdy po dłuższym czasie uganiania się „za przygodnym zarobkiem (...) otrzymuje dobrze płatną posadę w pracowni graficznej, w której wykonuje się rysunki do aktów i katalogów Światowej Wystawy Nowojorskiej” (Gomulicki 1976: 75). Ale wkrótce znów nędza, poczucie osamotnienia, nostalgia i rozpacz oraz „ciężkie zamącenia jego władz umysłowych”. Szczęśliwie, zajmuje się nim książę Marcei 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 pierwszej?* (Norwid 1983: 290). *Coś ty, Norwidzie, uczynił Polonii, że „grób twój grabarz” przetrząsał trzy razy, by nie znaleźć ciebie?*

6. Zapiski z oceanu

W *wygnańczej* podróży przez Atlantyk, zarówno z Europy do Ameryki na pokładzie „Margaret Evens”, jak i w drodze powrotnej na parowcu „Pacyfik” – Cyprian Norwid prowadził dziennik, w którym zapisywał wrażenia z rejsu, tworzył szkice późniejszych rysunków i akwarel, notował nasuwające się metafory. Zachowała się jedynie część szkiców; roboczych rysunków węglem bądź piórkiem, przeniesionych (wykorzystanych) później przez poetę do innych prac. Niektóre odnotował i utrwalił w monografiach poświęconych życiu i twórczości poety, Juliusz Gomulicki. Część notatek Norwida, a w tym opisy podróży morskiej, została rzekomo spalona po jego śmierci, inne się gdzieś zapodziały i jako bezimienne już zapiski krążyły między członkami bliższej i dalszej rodziny poety aż ugrzęzły w starych kufrach i walizach, poupychanych na wrakowiskach strychów oraz w piwnic. We Francji, Anglii, ale i w Polsce. Tylko do kilkunastu dotarł Gomulicki, korzystając, jak pisze, „z wielu nieznanych faktów biograficznych, wydobytych przeważnie z rękopiśmiennych materiałów” (Gomulicki 1976: 10).

W zebranej ikonografii, załączonej do cytowanego tu wielokrotnie opracowania, na stronie 152 znajdujemy intrygujący rysunek Norwida z odręczną informacją poety; „Na oceanie. Okręt Marguerita”. To więcej niż roboczy szkic; rysunek piórkiem i pędzelkiem, lekko kolorowany, a jakby wydarty z podróźnego dziennika. Mroczny, statyczny obraz marnej egzystencji pasażerów, podróżujących w koszmarnych warunkach pod pokładem. W centralnym miejscu – winda kotwiczna i pochyła schodnia wiodąca z pokładu skąd sączy się odrobina światła. Po obu stronach pomieszczenia pasażerowie. Brak siedzeń, czy też stołu. Po lewej, opierające się o ścianę trzy postacie: wyłaniająca się z mroku osoba tuż obok kobiety, która przygarnia stojące przy niej dziecko. U ich stóp leży mężczyzna opatulony tak szczelnie, że widać jedynie zarys jego twarzy. W tle, tuż przy schodni, dwaj mężczyźni wynoszą na pokład kogoś owiniętego płachtą. Po prawej stronie pólężący na podłodze mężczyzna, jakby złożony chorobą, opiera głowę na owiniętych w płótno żaglowe zwłokach, leżących i przygotowanych do marynarskiego pochówku. Obok kobieta karmiąca małe dziecko. Mrok i odstręczająca atmosfera śmierci. Którego dnia podróży poeta szkicował tę scenę? Zapewne już po zgonie kilku pasażerów zabranych przez cholere. Odrętwienie, marazm, rezygnacja, a także strach i beznadzieja, wypływają z tego szkicu. W dość podobnej konwencji utrzymany był fragment późniejszej pracy Norwida z 1856 roku, przedstawiający „Łódź Chrystusową na jeziorze Genezareth”. Z mroku, jak ze szkwalistego, huraganowego oceanu, wyłania się – a właściwie wyrывa się z okowów

śmiertelnej mroczności – łódź niosąca jaśniejącą nadzieję, że wraz z nią zbliża się ku nam światło. Te dwa obrazy zdają się połączone jednym morskim doświadczeniem, nabytym właśnie pod pokładem „Margaret Evans”.

Oglądam jeszcze raz ten pierwszy rysunek z 1853 roku. Tym razem przez mocne szkło powiększające. Chcę rozpoznać rysy twarzy mężczyzny oraz kobiety tulącej dziecko. Szukam szczegółów. Śledzę każdą kreskę węglowego szkicu. I zauważam na jednej z twarzy ślady deformacji, które nie muszą wynikać z drgnienia ręki i poruszeń żaglowca na sztormowej fali.

Leżący mężczyzna ma dziwnie pomarszczoną twarz.

W latach trzydziestych dziewiętnastego stulecia w samym Paryżu na cholere zmarło blisko dwadzieścia tysięcy mieszkańców. Norwid musiał znać opisy przypadków tej choroby i jej charakterystyczne objawy, przedstawiane w licznych opisach następująco: „Najpierw spadała ciepłota ciała, potem przychodziła biegunka, a czasami wymioty. Chory nie mógł powstrzymać defekacji i szybko tracił siły. Oddawany co chwilę stolec miał słodkawy zapach. Błyskawicznie zmieniał się też wygląd chorego – skóra się marszczyła, a głos stawał się piskliwy. Do tego dochodziły zapadnięte oczy i wyostrome rysy twarzy, które medycy zaczęli nazywać twarzą Hipokratesa albo po prostu *facies cholericus*” (Krzyk 2012: 6).

Biorę kolejne szkło powiększające; jeszcze mocniejsze. Nadal jednak nie wiem, czy mężczyzna pólężący na podłodze pomieszczenia przy maszynowni na „Margaret Evans” ma twarz Hipokratesa. Wiem jedynie, że kilku pasażerów zmarło w tym rejsie na cholere, a ich ciała pochowano w oceanie. Szkic Norwida ze stycznia 1853 roku mógł być wstępem do studium przypadków zarazy rozwijającej się wśród pasażerów. Twarze kilku mężczyzn w jego późniejszych rysunkach, noszą ślady deformacji, charakterystycznych dla chorych na cholere. I chyba nie tylko ja to umiem zauważyć. Stygmat śmierci poeta zapożyczył właśnie z tych doświadczeń, które szczęśliwie zachował jedynie w pamięci, w notatkach i szkicach; nie na własnej twarzy. Zaraza go dotknęła jakby omijając. A może dotkliwiej doświadczając?

Upiękaszany przez niego w Nowym Jorku żaglowiec miał znacznie mniej szczęścia.

7. W archipelagu odpływów

Na mojej półce pięciotomowe PIW-owskie opracowanie pism wybranych Cypriana Kamila Norwida sąsiaduje z ośmioma tomami dzieł wybranych Josepha Conrada. Przedzielają je, albo też łączą, powieści Mellville’a. Zwykły przypadek? Może po prostu tak jest ułożony świat moich oceanów, równie ważnych i potrzebnych. Przynajmniej na tej półce statek „Norwid” ma swoje oznaczone bezbłędnie miejsce. Tu cumuje i zawsze jest pod ręką. Co jednak z „Black Warriorem”?

Andrzej zasugerował, by szukać śladów klipra w brytyjskich rejestrach wraków, jako że wraki na wodach angielskich są dość dobrze skatalogowane. Zaczęliśmy kolejny etap penetracji przestrzeni trudniejszych do przebycia, niż poezje Norwida. Ja analizowałem listy pisane przez poetę w Nowym Jorku, szukając w nich śladów naprowadzających do „Czarnego Rycerza”, Andrzej zaś pocieszał: „nieźle się wkopales opowiadając mi o tym wraku, ponieważ drażę temat dalej”.

J. W. Gomulicki odnalazł, skatalogował i zinterpretował m.in. dziewięć listów Norwida, pisanych w okresie od 10 kwietnia 1853 do maja 1854 roku. Podałem 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 wyznaczenie 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 uchwalił i przeszło to” (Gomulicki 1976: 216). 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, wymagająca 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 Warriora”, 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 z notkami i wypisami, z których nic nie wynikało dla naszych archeologicznych zadań, Andrzej napisał: „Otoż, 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 współczesne⁸. 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?”

8. Przesiewanie mułu

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. Masz u mnie flaszkę...

Kojarzę teraz, że flaszkę jednak Andrzejowi nie odkorkowałem i pewnie dlatego odpływ na rozlewiskach Hamble o mało mnie nie pogrążył. Zabrałem się za wykopaliska akurat 13 grudnia... Dopiero dziś to odkryłem. 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

⁸ Zob. na ten temat na stronie <http://www.hwtma.org.uk/projects/hamble/where> pobr. 13.12.2007.

splawność aż do ujścia w Cieśninę Solent⁹. 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 grindowania mułu. Zrobiłem więc zdjęcia. Żał było opuszczać to miejsce, poszliśmy jednak dalej i tamten fragment wycieczki już gdzieś kiedyś opisałem (Kosiorowski 1980). Następnego dnia wyciągnęliśmy z „Cetusa” uszkodzony maszt, którego 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. Nie zdejmując trampek, z ułamanym kijem w dłoni, przeszedłem do wraku i zacząłem jego penetrację. Wlałem na pochylony 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. Słońce grzało mocno, a resztki nagrzanego drewna z burt i dziobu wydzielają 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 (Strasser 1979), w którym zginęło kilkunastu żeglarzy i zatoneło kilka jachtów (dołączyły do innych wraków) (Kosiorowski 1979). 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.

9. 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 okrytymi żebrami wręg, stoczone przez robactwo i czas. Wśród tych szczątków mógł się

⁹ Zob. http://www.hwtma.org.uk/projects/hamble/what_pobr. 13.12.2007.

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, wyrzucenie 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, więc nie mógł tam dogorywać porzucony Moby Dick, który i żebra musiałyby mieć, oczywiście, białe. Ponadto, do dziś przecież hasa po oceanach. Dzięki Melville’owi. 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 tarapatach. Może z perspektywy lat, pomieszałem kierunki, pomyliłem odległości? Więc raz jeszcze prześwietlałem 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 Harnpshire and Wight Trust for Martime Archaeology.

10. Powtórka, czyli nowe ślady

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 odkrywanymi 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 nowe 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 nie rozstrzygające o nagromadzonych wątpliwościach.

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. Nie wiemy jednak, czy na pewno ów „Black Warrior” stał wówczas przy którymś konkretnym nabrzeżu wyposażeniowym w Nowym Jorku. Kolejna informacja z tego samego źródła

(od mojego angielskiego interpretatora zapisów w Lloyd's Register od Ships)¹⁰ mówiła, że pływający pod banderą angielską „City of Melbourn”, (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 Witnes”, 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 1884. Mimo to statku oficjalnie nie wyrejestrowano i ślad po nim zaginął, jak po bezimiennym wraku. Jednocześnie z zapisów LRS dowiedziałem się, że kliper ten, jeszcze jako „Black Warrior”, na pewno nie pływał do Hawany. (A szkoda!).

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 (Trojanowicz, Dambek 2007). Znacznie dokładniejsza i wnikliwsza, niż w opracowaniach Gomulickiego, a wcześniej Przesmyckiego. Ale i tu natrafiam na informacje, 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 jadowitym, które między dwie kości weszło i tak rozkładać się musiało, aby wyjść z ciała, że leżałem, niezdatny do niczego jęcząc” (Trojanowicz, Dambek 2007: 532), 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 praworęczny¹¹. 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 statku po przebytej chorobie, a więc najwcześniej na przełomie maja i czerwca” (Trojanowicz, Dambek 2007: 534), co jednak nie oznacza, że już po zranieniu prawej dłoni, choć to jest prawdopodobne. „Malowałem – pisze poeta – dla kapitana

¹⁰ Kwerenda historii konkretnego statku w nowym biurówcu 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.

¹¹ Kwestię praworęczności Norwida autor próbował rozwikłać prosząc m.in. o stosowne informacje jedną z autorek *Kalendarza*; jednak pomocy takiej nie uzyskał. Przeprowadził też interesujące konsultacje z grafologiem sądowym wzbogacając swą wiedzę o rozumienie tzw. „ręki właściwej” w badaniu grafologicznym.

okrętu „Czarny Rycerz” (*Black Warrior*) część do kajuty okrętu, który chodzi z New-York do Hawany” (Trojanowicz, Dambek 2007: 534). 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 to właśnie 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 klipser „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?

W tym miejscu wreszcie pora na pożar! Przed laty nie przypuszczałem, że aż taki zdarzyć się może i tyle dopowiedzieć. Warto było czekać.

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 (Kosiorowski 1978), miałem okazję obejrzeć w miejscowym, w 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 „Brittany” (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 wraku 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 Archaeology¹² mieści się w Southampton na tamtejszym uniwersytecie, zaś w Cowes na wyspie Wight, (na której byłem dwukrotnie w latach 70-tych) funkcjonuje maleńki oddział tej naukowej placówki. Ponieważ to wszystko wiosną 2008 r. już kojarzyłem, namówiłem kolegę z Londynu (Marka C.), aby przeszukał w Southampton źródła, do których nie mogłem dotrzeć. Namawiałem kilka razy. Chodziło o to, żeby m.in. wybrał

¹² Zob. <http://www.arch.soton.ac.uk/Prospectus/CMA/default.asp>

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 z 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 1883-85, 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 zdziętkowaną przez cholera i szkorbut załogą władze portowe nałożyły kwarantannę. Zakazano załodze schodzenia na ląd. Mimo to kapitan cichcem opuścił jednostkę i wraz z cieślą 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 upokorzonego i wściekłego szeryfa, spalili następnego dnia podpalając go dwukrotnie, bo najpierw ledwie się tlił w ulewnym deszczu, nasączony nadto wodą z dwóch przeoranych oceanów. Palono, aby zniszczyć zarazę, kryjącą się we wnętrzu jednostki. Niestety wraz z cholera spopielono dogorywających w kubryku trzech marynarzy. Przeklęty statek... To był żaglowiec dwojga imion – tłumaczył w 2011 roku archiwista Camper mojemu koledze Markowi – nieszczęsny, przeklęty i zdradzony statek, nazwany przez mieszkańców Hamble *damend 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 zdraдлиwego kapitana, któremu ucieczka w niczym nie pomogła i wkrótce zmarł na cholera (a wraz z nim rodzina oberżysty udzielającej mu schronienia). I dla szeryfa oraz mieszkańców wymierzających pochodniami sprawiedliwość, bo 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, a w tym i domu szeryfa. Szanowny John Walcott zażywał wówczas spokoju gdzie indziej. Wraz burmistrzem Harrym (też Walcottem, tyle, że nieco starszym od brata), wizytowali dom schadzek po drugiej stronie miasteczka, gdzie nad ranem odnalazł ich 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 blisko 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 zaznaczyć 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 umarłak szukał był przy odpływach ożywiających promieni słońca, Camper wskazał na miejsce w pobliżu stanowiska nr 111. Pokazał też rozpadające się kartki starych wypisów, wyrwanych 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 flaszką irlandzkiej whisky” - dodał i podkreślił, że archiwista wytrąbił ją do dna tego samego wieczoru, podczas szukania archiwaliów i innych stosownych *artefaktów*, wysypujących się z jego rozwichrzonej pamięci.

Czy nie ma żadnych dowodów na to, że Camper mówił prawdę? W angielskich gazetach z lat 1880-85 znaleźliśmy tylko drobne informacje o dwóch przypadkach pirackich zachowań mieszkańców (!) południowej Anglii i o splądrowaniu bezmiennego statku, który w 1883 roku podstępnie zwabiony światłem palonego na brzegu ogniska, wszedł na mieliznę na Cieśninie Solent. Winnych nie znaleziono. Nic więcej. Ani słowa o „Black Warriorze” zwanym ponoć swego czasu nad brzegami Hamble *cholernym*, czy też *płonącym wojownikiem*.

11. 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 należyty 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 niełaskę przybrzeżnych angielskich wód i niszczących pływów. Tak nie postępuje człowiek morza. Nie tego nauczali i Conrad, i Melville. Spsiałem na łódzie, 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 neoheblowanych 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.

12. Performans nieco zmacony

Autor dla osiągnięcia intertekstualności w przedstawionym eksperymencie świadomie 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” (Finley 2009: 63). 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” (Ellis 2004).

Można uznać, że podjęta próba autoetnograficzna stanowi przykład tego, co za Geertzem (2005) określa się *gatunkiem zmąconym*. Powstała ona przy świadomym mieszanu praktyk badawczych i opisowych właściwym m.in. antropologii, socjologii, psychologii, krytyki literackiej, a także praktyk dziennikarskich, co autor sygnalizował przecież na wstępie. Chodziło więc o osiągnięcie takiego (w przybliżeniu) efektu performansu konstruowanego wielopiętrowo z szeregu różnorodnie przysposobionych artefaktów (Kowalski 1996).

Autor z premedytacją, założył prowadzenie w wielu miejscach wręcz detektywistyczno-literackiej gry. Zatem, jeśli ten tekst można również 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” (Kowalski 1996). Innym śladem prowadzonej gry niech będzie wyznanie, że autor równocześnie zaryzykował wiwisekcję 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” (Richardson, Pierre 2009: 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 inspirujące do pytań.

Bibliografia

- Conrad J. (1987), *Ze wspomnień* [w:] *Dzieła wybrane*, t. IV, PIW, Warszawa.
- Finley S. (2009), *Badania posługujące się sztuką* [w:] Denzin N.K., Lincoln Y.S. (red.) *Metody badań jakościowych*, t. 2, Wyd. Nauk. PWN: Warszawa.
- Gomulicki J.W. (1976), *Cyprian Norwid. Przewodnik po życiu i twórczości*, PIW: Warszawa.
- Haber F. (2011), *Biblioteka pokładowa. Bibliografia wydawnictw żeglarskich*, Komisja Kultury PZŻ: Warszawa.
- Holman Jones S. (2009), *Autoetnografia* [w:] Denzin N.K., Lincoln Y.S. (red.) *Metody badań jakościowych*, t. 2, Wyd. Nauk. PWN: Warszawa
- Howe O.T., Matthews (1929), *American Clipper Ships*, Marine Research Society: Massachusetts.
- Kosiorowski Z. (1978), *Admiralskie lanie* [w:] „Ekspres reporterów”, KAW: Warszawa
- Kosiorowski Z. (1979), *Sztorm* [w:] „Literatura” nr 31/1979.
- Kosiorowski Z. (1980), *13° w skali Beauforta*, KAWŁ Szczecin.
- Kosiorowski Z. (1984), *Gdy w duszy Polaka coś gra* [w:] „Odra” nr 2/1984.
- Kosiorowski Z. (1987), *Skarby kapitana Flinta*, KAW: Warszawa-Szczecin.
- Kosiorowski Z. (2008), *Alternatywne flotylle znaczeń w nurcie morskiej komunikacji społecznej*, „Roczniki socjologii morskiej” t. XVIII, PAN.
- Kowalski K.M. (1996), *Artefakty jako źródło poznania*, Wydawnictwo UG: Gdańsk.
- Norwid C. (1968), *Listy* [w:] *Pisma wybrane*, t. I w opr. J.W. Gomulickiego, PIW: Warszawa.
- Norwid C. (1968) *Wiersze* [w:] *Pisma wybrane*, t. V w opr. J.W. Gomulickiego, PIW: Warszawa.
- Norwid C. (1983), *Poezja i dobroć. Wybór utworów* w opr. M. Piechala, Glob: Szczecin.

- Pływaczewski W. (2008), *Grabież i niszczenie podwodnego dziedzictwa kultury* [w:] „Prokuratura i Prawo” nr 2/2008,
- Rentrew C., Bahn P. (2002), *Archeologia. Teorie, metody, praktyki*, Wydawnictwo Prószyński i Ska: Warszawa.
- Richardson L., Adams St. Pierre E., *Pisanie jako metoda badawcza* [w:] Denzin N.K., Lincoln Y.S. (red.) *Metody badań jakościowych*, Wyd. Nauk. PWN: Warszawa
- Saukko P., *Metodologia dla studiów kulturowych* [w:] [w:] Denzin N.K., Lincoln Y.S. (red.) *Metody badań jakościowych*, Wyd. Nauk. PWN: Warszawa
- Strasser S. (1979), *A race against death* [w:] „Newsweek” nr 9/1979.
- Trojanowicz Z., Dambek Z. (2007), *Kalendarz życia i twórczości Cypriana Norwida*, Wydawnictwo Poznańskie: Poznań.
- The Columbia Encyclopedia* (2004), Columbia University Press.