

dr hab. Wojciech Mruk, prof. UJ  
Uniwersytet Jagielloński  
e-mail: wojciech.mruk@uj.edu.pl  
<https://orcid.org/0000-0002-5560-1001>

## **„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy” (Felix Fabri). Zagrożenia związane z transportem pielgrzymów do Ziemi Świętej w późnym średniowieczu**

“IF A GALLEY SCRIBE HAD INTERFERED DURING SUCH A QUARREL [...] HE WOULD HAVE BEEN TORN TO PIECES BY THE PILGRIMS” (FELIX FABRI): THE DANGERS OF TRANSPORTING PILGRIMS TO THE HOLY LAND IN THE LATE MIDDLE AGES

### **Summary**

Sea travel, long and short, has always been dangerous. In the Middle Ages, the navigation routes across the Mediterranean Sea were not safe at all. Storms, contrary winds, pirates, the unstable political situation – all this meant that any voyage could end tragically. Inaccurate maps and imperfect navigation techniques made travelling, even in the familiar waters of the Mediterranean, difficult. We can regard pilgrims going to the Holy Land as particularly dangerous passengers sailing on ships. Inexperienced, undisciplined and behaving irrationally, the pilgrims often posed a serious threat to the ship and its crew. In the travel accounts written by the pilgrims themselves, we can find descriptions of many dangerous situations caused by the pilgrims' behavior. Texts written by the pilgrims, who probably did not want to portray themselves as dangerous and irresponsible, seem to be particularly reliable in this regard.

**Keywords:** Middle Ages; sea travel; dangers; transport of pilgrims; Holy Land

### **Streszczenie**

Podróże morskie, długie i krótkie, zawsze były niebezpieczne. W wiekach średnich szlaki żeglugowe przez Morze Śródziemne nie należały do bezpiecznych. Sztormy, przeciwnie wiatry, piraci, niestabilna sytuacja polityczna – wszystko to powodowało, że każdy rejs mógł zakończyć się

tragicznie. Niedokładne mapy i niedoskonałe techniki nawigacji sprawiały, że nawet żeglowanie po znanych wodach Morza Śródziemnego nie było łatwe. Pielgrzymów udających się do Ziemi Świętej możemy uznać za szczególnie niebezpiecznych pasażerów żeglujących na statkach. Niedoświadczeni, niezdiscyplinowani i zachowujący się irracjonalnie pątnicy często sprowadzali poważne zagrożenie na okręt i jego załogę. W relacjach z podróży skreślonych przez samych pielgrzymów można znaleźć opisy wielu niebezpiecznych sytuacji spowodowanych zachowaniem pątników. Teksty spisane przez pielgrzymów, którzy zapewne nie chcieli przedstawiać samych siebie jako ludzi niebezpiecznych i nieodpowiedzialnych, zdają się być w tej materii szczególnie wiarygodne.

**Słowa kluczowe:** wieki średnie; podróże morskie; niebezpieczeństwa; transport pielgrzymów; Ziemia Święta

## Wstęp

Podróżowanie było, i nadal jest, związane z różnymi niebezpieczeństwami. Na ich skalę oraz charakter wpływa wiele czynników, których wyliczenie przekracza możliwości niedługiego tekstu. Mimo to od najdawniejszych czasów ludzie podejmowali ryzyko i kierowani różnymi motywacjami wyruszali w dłuższe lub krótsze podróże. Związane z podróżowaniem niebezpieczeństwa nie tylko ich nie zatrzymywały, ale dla niektórych mogły stanowić dodatkowy argument skłaniający do wyruszenia w drogę. Co więcej, zapewne w każdej epoce żyli ludzie, dla których przemierzanie nawet bardzo długich i niebezpiecznych tras było sposobem na życie i źródłem utrzymania. W średniowieczu można wskazać m.in. wędrownych kupców, posłańców czy budzących niepokój św. Benedykta wędrownych mnichów – *gyrovagów*<sup>1</sup>. Szczególną kategorię stanowili marynarze – ludzie, których podróżowanie umożliwiało podróżowanie innym. Dzięki istnieniu tej grupy „profesjonalnych podróżników” inni, w tym także „podróżnicy amatorzy”, mogli zrealizować swoje marzenia o dalekiej, ekscytującej wyprawie i choćby raz w życiu popłynąć z Wenecji do Aleksandrii albo z Krakowa do Sandomierza. Żadna z tych podróży nie mogłaby się odbyć bez udziału marynarzy i każda wiązała się z większym lub mniejszym ryzykiem.

## 1. Navigare necesse est

Morze Śródziemne od wieków jest ważną arterią komunikacyjną, umożliwiającą przepływ ludzi i towarów pomiędzy trzema kontynentami. W późnym średniowieczu żeglowanie po jego wodach było zajęciem związanym z licznymi niebezpieczeństwami. Nieprzewidywalna i zmienna pogoda, niedoskonałe techniki nawigacyjne, aktywność piratów, konflikty pomiędzy organizmami politycznymi rozłożonymi na brzegach morza,

---

1 Św. Benedykt z Nursji, *Reguła*, I, 10-11, tłum. A. Świderkówna, Tyniec 1993.

„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzepy”...

stan techniczny statków i panujące na nich warunki sanitarne – to wszystko sprawiało, że każdy rejs był ryzykowny<sup>2</sup>.

Ryzyko zależało też od tego, jaki towar lub jacy pasażerowie znajdowali się na pokładzie oraz skąd statek pochodził. Szczególnie cenny ładunek mógł przyciągać uwagę piratów. Próba przewiezienia z Europy do Egiptu żelaza, drewna lub innych zakazanych towarów mogła się zakończyć nie tylko konfiskatą okrętu, ale i niewolą marynarzy<sup>3</sup>. W okresach napięć pomiędzy wielkimi włoskimi republikami pochodzący z Genui statek mógł mieć kłopoty, gdyby próbował zawinąć do portu kontrolowanego przez Wenecjan<sup>4</sup>.

Pielgrzymów odwiedzających Ziemię Świętą można zaliczyć do kategorii trudnych i potencjalnie niebezpiecznych pasażerów. W realiach późnego średniowiecza, czyli w epoce, która nie знаła jeszcze masowej „świeckiej” turystyki, stanowili oni w zasadzie jedyną liczną grupę niemających doświadczenia w dalekich rejsach „podróżników amatorów” przemierzających wody Morza Śródziemnego. Znakomita większość pozostałych pasażerów podróżowała w związku z wykonywaną pracą. Dominowali wśród nich kupcy. Byli oni obcy z morzem oraz warunkami panującymi na statkach i potrafili się do nich dostosować. Zapewne dlatego w oczach autorów wywodzących się z kręgu doświadczonych podróżników (np. mającego bogate doświadczenie kupieckie Francesco Suriano) podróż morska jawi się jako kosztowny i związany z pewnym ryzykiem, ale najłatwiejszy i w sumie dość bezpieczny sposób dotarcia z Europy do Ziemi Świętej<sup>5</sup>.

- 
- 2 H. Manikowska, *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, Wrocław 2008, s. 102-104; I.B. Katele, *Piracy and the Venetian State. The Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century*, „Speculum”, 63 (1988), no. 4, s. 865-867; N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, transl. D. Wilson, New York 2005, s. 48.
  - 3 W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, t. 2, Leipzig 1936, s. 27-30; E. Ashtor, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton 1983, s. 19, 27; D. Quirini-Popławska, *Mit czy rzeczywistość późnośredniowiecznej Wenecji? Urbs populosissima, opulentissima, liberalissima*, Kraków 1997, s. 64; E. Ashtor, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, s. 47; W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, t. 2, s. 43.
  - 4 T. Kirk, *The Republic of Genoa and Its Maritime Empire*, in: *Empires of the Sea. Maritime Power Networks in World History*, ed. R. Strootman, F. van der Eijne, R. van Wijk, Leiden-Boston 2020, s. 161-172; I.B. Katele, *Piracy and the Venetian State*, s. 873.
  - 5 Francesco Suriano, *Treatise on the Holy Land*, [1485-1524], transl. T. Bellowini, E. Hoade, ed. B. Bagatti, Jerusalem 1949 (Publications of the Studium Biblicum Franciscanum 8), s. 32-36. Francesco Suriano może być znakomitym przykładem takiego „doświadczonego podróżnika”. Od 12. roku życia towarzyszył swojemu wujowi podczas morskich podróży w interesach. W ciągu kolejnych trzynastu lat odbył ich kilkanaście, w trakcie których odwiedził porty m.in. w Italii, północnej Afryce, Egipcie i na wybrzeżu syryjskim. W wieku 25 lat przywdział habit franciszkański, a następnie został gwardianem w domu minorytów na Syjonie. Jego *Traktat o Ziemi Świętej* jest znakomitym przykładem dzieła spisane go przez doskonale poinformowanego i doświadczonego autora, dla którego zagrożenia związane z podróżą morską nie stanowią problemu godnego uwagi (zob. też G. Golubovich, *Prefazione*, in: *Il Trattato di Terra Santa e dell'oriente di Frate Francesco Suriano, Missionario e Viaggiatore del Secolo XV (Siria, Palestina, Arabia, Egitto, Abissinia etc.)*. Editio per la prima volta nelle sua integrità su due Codici della Comunale di Perugia e sul testo Bindoni, Milano 1900, s. VIII, XXIV-XXXII; B. Bagatti, *Preface*, in: *Francesco Suriano, Treatise on the Holy Land*, s. 1-2).

Obecność na pokładzie grupy, a w przypadku specjalnych galer pielgrzymich licznej grupy „podróżników amatorów”, stanowiła poważne wyzwanie dla załogi i wiązała się z realnym ryzykiem, które znalazło odzwierciedlenie w źródłach. Jako podstawę analizy w niniejszym tekście postanowiłem wykorzystać relacje samych pielgrzymów. Autorzy, mimochodem i często między wierszami, wspominali rozmaite zagrożenia, które to właśnie oni sprowadzali na troszczącą się o ich bezpieczną podróż załogę. Oczywiście wielu spośród pątników, zapewne z różnych powodów, nie wspominało o niebezpiecznych sytuacjach wywołanych przez nich samych. Nawet w obszernych i barwnych relacjach autorów, takich jak Antonio de Reboldis z Cremony czy Lionardo Frescobaldi z Florencji, próżno szukać najdrobniejszych choćby wzmianek na ten temat<sup>6</sup>. Tym cenniejsze i bardziej wiarygodne zdają się te przekazy, w których pielgrzymi wyrazili swoistą samokrytykę i opisali spowodowane przez nich niebezpieczeństwa. W centrum zainteresowania znajdują się wyłącznie te czynniki, które zwiększały ryzyko podróży w przypadku rejsu z pątnikami. Pominięte zostaną zwykle uciążliwości związane z obecnością na pokładzie szczerów lądowych, którzy np. cierpieli na chorobę morską, brudzili pokład i mieli do kapitana oraz załogi pretensje o wszystko<sup>7</sup>.

## 2. „Evagatio per mare multis incommodis subjacet. Ipsum enim mare inconsuetis est maxime nocivum, et diversis rationibus multum periculosum” (Felix Fabri)<sup>8</sup>

Niebezpieczeństwa związane z transportem pielgrzymów można, na potrzeby niniejszego tekstu, podzielić na dwie główne kategorie. Pierwsza to zagrożenia związane z każdym rejsem, niezależne od kategorii pasażerów czy rodzaju ładunku, które w przypadku przewożenia pielgrzymów wyraźnie wzrastały. Można tu wskazać np. na niebezpieczeństwa związane z niedoskonałością późnośredniowiecznej nawigacji. Mimo staranności sterników,

6 Antonio de Reboldis de Cremona, *Itinerarium ad Sepulcrum Domini [1327] et ad Montem Sinai [1330]*, [1327-1330], in: *Annali di Terra Santa dal 1300 al 1332*, ed. G. Golubovich, Quaracchi 1919 (Biblioteca Bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente Franciscano, vol. 3), s. 331-342; Lionardo Frescobaldi, *Pilgrimage of Lionardo di Niccolò Frescobaldi to the Holy Land*, [1384], in: *Visit to the Holy Places of Egypt, Sinai, Palestine and Syria in 1384 by Frescobaldi, Gucci and Sigoli*, transl. ed. T. Bellorini, E. Hoade, Jerusalem 1948 (Publications of the Studium Biblicum Franciscanum 6), s. 31-90.

7 Poza obszarem zainteresowania pozostanie także rozbudowany i godny uwagi problem organizacji transportu pielgrzymów w basenie Morza Śródziemnego w późnym średniowieczu. Obszernie, a jednocześnie syntetycznie na ten temat zob. m.in. D. Quirini-Popławska, *Wenecja jako etap w podróży do Ziemi Świętej, w: Peregrinationes. Pielgrzymki w kulturze dawnej Europy*, red. H. Manikowska, H. Zaremska, Warszawa 1995, s. 126-143 (Colloquia Mediaevalia Varsoviensia, t. 2). Tam też obszerna bibliografia.

8 Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, [1484-1485], vol. 1, ed. Cunradus Dietericus Hassler, Stuttgart 1843 (Bibliothek des Literarischen Vereins in Stuttgart, vol. 2), s. 114.

„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy”...

troski kapitanów o zatrudnienie kompetentnych pilotów i kreślenia coraz dokładniejszych map morskich rejsy nie zawsze przebiegały wzdłuż zaplanowanej trasy. Nawet przy sprzyjającej pogodzie po całej nocy żeglowania mogło się okazać, że statek zamiast zbliżyć się do Cypru, w ciemnościach przepłynął obok wyspy i już się od niej oddala, jak miało to miejsce w przypadku galery dowodzonej przez Piotra de Lando w czerwcu 1483 roku, której dopiero po całym dniu żeglugi udało się powrócić na zaplanowany kurs<sup>9</sup>. Oczywiście sytuacja mogła być jeszcze trudniejsza przy sztormie lub mgle<sup>10</sup>. Zejście z zaplanowanego kursu zawsze było potencjalnie niebezpieczne. Mogło prowadzić do zderzenia z podwodnymi skałami czy znalezienia się na wodach kontrolowanych przez wrogie siły. Stosunkowo najmniej niebezpieczne wydaje się w takiej sytuacji wydłużenie przewidywanego czasu podróży wynikające z konieczności nadłożenia drogi. Jednak w przypadku statku wiozącego dużą grupę pasażerów sprawa mogła wyglądać zupełnie inaczej. Galearami pielgrzymimi niejednokrotnie podróżowało więcej niż 100 pątników. Oznacza to, że razem z załogą, w skład której wchodziła duża grupa wiosłarzy, na pokładzie mogło się znajdować 200-300, a nawet więcej osób<sup>11</sup>. Wszystkim tym ludziom należało zapewnić codzienne racje jedzenia i wody. Oznaczało to, że jednostka taka musiała regularnie i często zawijać do portów, by uzupełnić zapasy. Nawet niewielkie opóźnienie mogło oznaczać, że zarówno załoga, jak i pasażerowie, będą cierpieć z powodu głodu i pragnienia. O takich nieprzyjemnych doświadczeniach wspominało wielu średniowiecznych pielgrzymów<sup>12</sup>. Z podobnymi problemami należało się liczyć w przypadku niesprzyjających wiatrów albo przeciwnie – braku wiatru zatrzymującego statek z dala od brzegu<sup>13</sup>. W obliczu niedostatku żywności i wody, powodującego najpierw niezadowolenie, a potem cierpienie i narastającą złość pielgrzymów, kapitanowie galer niejednokrotnie podejmowali decyzję o przybijaniu do brzegów lub zawijaniu do potencjalnie niebezpiecznych portów w celu

9 Felix Fabri, *Frater Felices Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, [1484-1485], vol. 2, ed. Cunradus Dietericus Hassler, Stuttgart 1843 (Bibliothek des Literarischen Vereins in Stuttgart, vol. 3), s. 170. Takie przypadki zdarzały się częściej. W 1458 roku galera, na której płynął Roberto da Sanseverino, po całej nocy spokojnej żeglugi nie trafiła na Rodos (Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, [1458], a cura di G. Maruffi, Bologna 1888, s. 52-53; zob. też N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, s. 55).

10 Nicolas de Martoni, *Nicolai de Marthono, notarii. Liber peregrinationis ad Loca Sancta*, [1394-1395], ed. L. Le Grand, Paris 1895 (Revue de l'Orient Latin, t. 3), s. 581.

11 Felix Fabri, *Frater Felices Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 33.

12 Anonim, *Le Saint Voyage de Jherusalem du Seigneur d'Anglwe*, [1395-1396], pub. par F. Bonnardot, A. Longnon, Paris 1878, s. 90; Felix Fabri, *Frater Felices Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 116; Pietro Casola, *Viaggio di Pietro Casola a Gerusalemme*, [1494], Milano 1855, s. 83-84; Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamięci Piotra Rindfleischa do Grobu Świętego 1496*, [1496], tłum., wyd. T. Ososiński, H. Manikowska, w: H. Manikowska, *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, s. 462; N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, s. 64.

13 Pierto Casola, *Viaggio di Pietro Casola a Gerusalemme*, s. 95.

uzupełnienia zapasów. Tak było np. w 1480 roku, kiedy to kapitan weneckiej galery, której pasażerowie oraz załoga cierpieli z powodu głodu i pragnienia, zaryzykował lądowanie na Rodos. Podjął taką decyzję mimo tego, że w okresie tym relacje między Wenecjanami a Rodyjczykami były bardzo napięte z powodu utrzymywania przez Serenissimę poprawnych relacji z Turkami, których ataku na Rodos się obawiano<sup>14</sup>. Statek zbliżył się do portu już po zachodzie słońca. Gdy strażnicy zobaczyli jednostkę wyłaniającą się z mroku, wystrzelili z armaty w jej kierunku. Na szczęście chybili. Gdy jeden z marynarzy zaczął krzyzczeć, że galera pochodzi z Wenecji, kapitan natychmiast go uciszył i polecił poinformować straż portową, że ma na pokładzie pobożnych pielgrzymów wracających do Italii. Dopiero po wschodzie słońca i sprawdzeniu, że wśród pasażerów rzeczywiście są wygłodzeni pątnicy, galerze pozwolono wejść do portu<sup>15</sup>.

Kolejnym poważnym zagrożeniem, niezależnym od podróżujących na pokładzie pielgrzymów, były sztormy. W ich obliczu nawet sprawna i kompetentna załoga mogła być bezradna. Obecność na pokładzie niemających obycia z morzem i przerażonych pątników dodatkowo komplikowała sytuację. Pielgrzymi, wbrew wyraźnym zakazom, gotowi byli np. utrzymywać zapalone lampy oliwne pod pokładem drewnianego statku miotanego przez gwałtowne fale<sup>16</sup>. Niektórzy, nie bacząc na konieczność zapewnienia załodze możliwości walki z żywiołem, poszukiwali bezpieczniejszego – w ich mniemaniu – miejsca na statku i siadali lub układali się tam, gdzie nie powinni. Inni wreszcie podejmowali desperackie i potencjalnie niebezpieczne próby samodzielnego opuszczenia na wodę szalupy i to niezależnie od rzeczywistej skali zagrożenia. Z punktu widzenia marynarzy zapewne najbezpieczniej zachowywali się ci, którzy jedyną nadzieję na ratunek widzieli w modlitwie i starali się nie wprowadzać dodatkowego zamieszania na pokładzie<sup>17</sup>.

Praca na morzu nigdy nie była ani łatwa, ani bezpieczna. Do sprawnego obsługi żagli i kierowania statkiem, załadunku i rozładunku ciężkich towarów, a wreszcie zabezpieczenia ładunku w czasie rejsu, niezbędny był jednoczesny, skoordynowany i wymagający żelaznej dyscypliny wysiłek wielu osób. Pracowano w ciasnej przestrzeni, w której przejścia były wąskie, pomieszczenia niskie, a drabinki strome i przestawiane w zależności od potrzeb. W takich warunkach nietrudno było o wypadek. Wszystko to było sporym wyzwaniem, z którym marynarze musieli się mierzyć na co dzień. Obecność na pokładzie licznej grupy niewiedzących jak się zachowywać i często niezdyscyplinowanych pielgrzymów mogła sprowadzać na załogę dodatkowe zagrożenia również podczas wspomnianych

14 A.C. Hess, *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, „The American Historical Review”, 75 (1970), no. 7, s. 1904.

15 Felix Fabri, *Frater Felicitatis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 46-48.

16 Tamże, s. 145.

17 Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamięci Piotra Rindfleischa do Grobu Świętego 1496*, s. 461-462.

„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy”...

rutynowych działań. W czasie trwającego wiele dni rejsu znudzeni pielgrzymi wędrowali po statku, zaglądali w najróżniejsze jego zakamarki, szukali wygodnego miejsca, przyglądali się pracy marynarzy lub, co gorsza, próbowali im pomagać. Przy okazji stawali lub siadali na linach, które nie powinny być blokowane, lub przeciwnie – luzowali liny, które powinny być pewnie zamocowane. Zatrzymywali się na drodze załogi wykonującej niecierpiące zwłoki obowiązki, siadali w miejscach, które powinny zostać wolne lub były niebezpieczne, np. pod wnoszonymi na pokład ciężkimi pakunkami<sup>18</sup>. W rezultacie zdarzały się przypadki, w których pracujący w pośpiechu marynarze zderzali się z pielgrzymami, co kończyło się mniejszymi lub większymi obrażeniami.

### 3. „*Peregrinus terrae sanctae non solum debet cavere, ne sit vitiosus animo, et ne animae pericula incurrat: sed etiam ne sit incircumspectus, ut non incurrat vitae et corporis sui damna*” (Felix Fabri)<sup>19</sup>

Do drugiej kategorii zagrożeń można zaliczyć te, które były wywoływane przez pielgrzymów, a na statkach przewożących towary w zasadzie nie występowały. Stłoczenie na niewielkiej przestrzeni i w trudnych warunkach sanitarnych dużej grupy przypadkowych, obcych sobie ludzi, skazanych na własne towarzystwo, było doskonałym sposobem na wywołanie napięć i sporów. Podczas stresującego rejsu z wielką mocą ożywały animozje i uprzedzenia na tle narodowościowym i innym<sup>20</sup>. Z każdym upływającym dniem rosła niechęć np. trzeźwych Szwajcarów do upijających się Flandryjczyków (tak to opisywał Szwajcar) albo statecznych i szukających spokoju zakonników do egzaltowanych, wścibskich, głośnych i plotkujących kobiet (jak to opisał pewien dominikanin)<sup>21</sup>. Prowadziło

---

18 Felix Fabri, *Frater Felicitatis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 145.

19 Tamże, s. 143.

20 Problem był na tyle powszechny i poważny, że władze Republiki Weneckiej już w końcu XIV stulecia wprowadzały regulacje mające ograniczyć jego skalę (P. Riant, *Pièces relatives au passage a Venise de pèlerins de Terre-Sainte*, dans: *Archives de l'Orient latin*, vol. 2, Paris 1884, s. 240; N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, s. 50; M.M. Newett, *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem in the Year 1494*, Manchester 1907, s. 46; Felix Fabri, *Frater Felicitatis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 39; H. Manikowska, *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, s. 112).

21 Felix Fabri, *Frater Felicitatis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 134, 149-150; N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, s. 53.

to do drobnych złośliwości, kłótni, a nawet bójek pomiędzy pasażerami<sup>22</sup>. Oficerowie w trosce o bezpieczeństwo wszystkich uczestników rejsu starali się uspokajać nazbyt krewkich pątników. W opinii wielu autorów kulminacja sporów następowała wieczorami, kiedy pielgrzymi układali się do snu. Każdy z podróżnych miał przydzielone stałe miejsce do spania, na którym rozkładał swój materac<sup>23</sup>. Było ono wyznaczone przez odpowiedzialnego za to członka załogi – często pisarza pokładowego. Wskazana przestrzeń w założeniu powinna wystarczyć jako miejsce spoczynku i przechowywania bagażu. W praktyce pątnicy uważali, że miejsca było zbyt mało, a swoich sąsiadów oskarżali o rozpychanie się. Wieczne kłótnie o przestrzeń do spania niejednokrotnie były tak gwałtowne, że pielgrzymi chwyтали za miecze i sztylety, którymi godzili nie tylko w towarzyszy podróży, ale i grozili roszekaniem na kawałki pisarzowi galery, który starał się zaprowadzić porządek i przypomnieć niebezpiecznym pasażerom wskazane na początku podróży miejsca spoczynku<sup>24</sup>.

O tym, że wśród pątników można było spotkać wielu ludzi o gwałtownym temperamencie, świadczy m.in. historia opisana przez dominikanina Feliksa Fabera. Już podczas pierwszej nocy na pokładzie galery, jeszcze przed wypłynięciem z Wenecji jeden z pątników miał zły sen – być może z powodu poddenerwowania nadchodzącym rejssem. Na wpół przebudzony zerwał się, zaczął krzyczeć i wymachiwać mieczem, a to wszystko w ciemnej i ciasnej przestrzeni pod pokładem, w której nocowali pielgrzymi. Wyrwani ze snu towarzysze podróży na wszelki wypadek też chwycili za broń. Oliwy do ognia dołąły okrzyki, by łapać złodzieja. Zapewne tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy przypisać to, że nim zapalono światła i wyjaśniono sytuację, nikt nie odniósł poważnych ran<sup>25</sup>. Przywołane zdarzenia jednoznacznie wskazują, że pątnicy, zwłaszcza w dużej grupie, mogli być pasażerami stwarzającymi dla załogi zagrożenie znacznie większe niż spokojnie leżące na wyznaczonym im miejscu worki z egzotycznymi przyprawami, cukrem czy bele kosztownego angielskiego sukna.

22 Jedna z pątniczek, Margery Kempe, z zalem pisała o rozmaitych złośliwościach, jakich doświadczyła podczas rejsu. Dla przykładu jednego wieczoru towarzysze podróży schowali jej materac i prześcieradło. Zapewne najbardziej nieprzyjemna był próba wyrzucenia Margery za burtę, ale to miało miejsce podczas jej pielgrzymki do Composteli (Margery Kempe, *The Book of Margery Kempe*, [1414], transl., ed. B.A. Windeatt, London 1994, s. 102-103, 146).

23 Obszernie o warunkach odbywania podróży morskiej i galerach pielgrzymich zob. W. Mruk, *Pielgrzymowanie do Ziemi Świętej w drugiej połowie XIV wieku*, Kraków 2001; F.C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore 1934; E.H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge Mass. 1930.

24 Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 137-138.

25 Tamże, s. 149.



„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy”...

Z zachowanych opisów rejsów wynika również, że pielgrzymi, niejednokrotnie ignorując realne zagrożenia, starali się wymusić na kapitanach działania niebezpieczne. Według słów kanonika Piotra Casoli podczas postoju w jednym z portów na Cyprze poinformowano kapitana, że na pobliskich wodach pojawili się piraci. Propozycja przeczekania zagrożenia wywołała oburzenie części pielgrzymów – zwłaszcza ultramontanów – jak podkreślił pochodzący z Mediolanu Casola, którzy zażądali kontynuowania podróży bez względu na ryzyko. Kapitan oskarżony o próbę nieuzasadnionego przedłużenia postoju ustąpił i wyruszył w dalszy rejs<sup>26</sup>. W 1480 roku podobną presję na kapitana galery próbowali wywrzeć pielgrzymi podczas postoju w Kandii. Wówczas zagrożeniem była operująca na pobliskich wodach flota osmańska. W tym przypadku jednak kapitana wsparł rezydujący na wyspie przedstawiciel Serenissimy, który kategorycznie zabronił narażania należącej do Republiki św. Marka galery i jej załogi. Część spośród pielgrzymów pogodziła się z tą decyzją, ale pewna grupa znalazła kapitana gotowego podjąć ryzyko i na innym statku wyruszyła w dalszą drogę<sup>27</sup>.

Pątnicy ignorowali też zagrożenia wynikające ze złej pogody. Wspomniany wyżej Piotr Casola opisał, jak podczas podróży powrotnej z Ziemi Świętej przeciwne wiatry zatrzymały galerę na wyspie Ios. Zniecierpliwieni Francuzi zażądali natychmiastowego wyruszenia w drogę. Nic nie dały tłumaczenia kapitana, że żegluga po wodach, pod którymi kryją się skały, w bezksiężycową noc i przy silnym wietrze jest bardzo niebezpieczna. Po ogromnej awanturze kapitan ustąpił i opuścił bezpieczny port. Kilka godzin później zaczął się sztorm. Prerażeni pasażerowie szukali ratunku w modlitwie, a niecierpliwi Francuzi – jak napisał Casola – w milczeniu siedzieli pod pokładem i nie pokazywali się na oczy załodze i pozostałym pielgrzymom<sup>28</sup>.

W trzech opisanych przypadkach mimo niebezpieczeństwa rejsy zakończyły się szczęśliwie. Jak wiemy, wnioskowanie z milczenia źródeł jest zawsze ryzykowne, dlatego bez odpowiedzi wołę pozostawić pytanie o to, w jak wielu przypadkach wymuszenie na kapitanie ryzykownej decyzji o kontynuowaniu rejsu zakończyło się tragicznie i przy życiu nie został nikt, kto mógłby to opisać.

Inne zagrożenie, które pielgrzymi sprowadzali na członków załóg, wiązało się z tym, że dla wielu spośród nich rejs do Ziemi Świętej był też okazją, często jedyną w życiu, do zobaczenia mijanych po drodze wysp, egzotycznych miast, kościołów pełnych cennych relikwii czy zabytków antycznej przeszłości, która w późnym średniowieczu budziła

---

26 Pietro Casola, *Viaggio di Pietro Casola a Gerusalemme*, s. 50. Zob. też N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, s. 55.

27 Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 37-38.

28 Pietro Casola, *Viaggio di Pietro Casola a Gerusalemme*, s. 96-97.

coraz większe zainteresowanie<sup>29</sup>. Ta, na swój sposób zrozumiała, chęć zaspokojenia ciekawości sprawiała, że wielu spośród pątników chętnie wybierało się na dłuższe lub krótsze wycieczki podczas postoju statku w kolejnych portach. Wyruszali na nie nawet wtedy, gdy wyraźnie im tego zakazywano, np. ze względu na informacje o zarazie pustoszącej okolice, które były celem wędrówki<sup>30</sup>. Powrót зараżonych ryzykantów na wypełniony podróznymi statek, na którym i tak panowały fatalne warunki sanitarne, mógł mieć bardzo niebezpieczne konsekwencje<sup>31</sup>.

Lektura pozostawionych przez pielgrzymów relacji zdaje się dowodzić, że właściwie każde ich zejście na ląd wiązało się z pewnym ryzykiem. Nawet jeżeli okolice nie były dotknięte zarazą. Po dniach spędzonych na statku, podczas których nie zawsze można było zaspokoić głód i pragnienie, pątnicy z radością korzystali z targów i gospód w odwiedzanych portach<sup>32</sup>. O konsekwencjach nadmiernego spożycia wina na Krecie, Cyprze i w innych miejscach jest mowa w wielu relacjach<sup>33</sup>. Upojeni pielgrzymi mieli poważne trudności z powrotem na statek, niejednokrotnie wpadali do wody, a po dotarciu na pokład galery jeszcze przez jakiś czas mieli trudności z utrzymaniem równowagi, spadali pod pokład i awanturowali się, powodując dodatkowe kłopoty i zagrożenie dla pozostałych pasażerów i załogi<sup>34</sup>. Co więcej, trudności ze sprawnym i punktualnym powrotem pątników na statek niejednokrotnie sprawiała, że wyjście w morze się opóźniało i nie można

29 Nompar de Caumont, *Voyaige d'Oultremer en Jherusalem par le Seigneur de Caumont, l'an MCCCCXVIII*, [1418], pub. par de la Grange, Paris 1858, s. 42, 77-79; Anonim, *Le Saint Voyage de Jherusalem du Seigneur d'Anglure*, s. 93; Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, s. 33, 46; Anonim, *Itinerarium cuiusdam Anglici*, [1344], in: *Annali di Terra Santa dal 1333 al 1345*, ed. G. Golubovich, Quaracchi 1923 (Biblioteca Bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente Franceseano, vol. 4), s. 445-447; Ludolph de Sudheim, *Ludolphi, rectoris ecclesia parochialis in Suchem, de itinere Terrae Sanctae*, [1336-1341], ed. F. Deycks, Stuttgart 1851 (Bibliothek des Litterarischen Vereins in Stuttgart, vol. 21), s. 16-39; Nicolas de Martoni, *Nicolai de Marthono, notarii. Liber peregrinationis ad Loca Sancta*, s. 578, 580, 584-585, 629-638, 641-645, 649-652; Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamięci Piotra Rindfleischa do Grobu Świętego 1496*, s. 439-443; J.K. Hyde, *Italian Pilgrim Literature in the Late Middle Ages*, „Bulletin of the John Rylands University Library of Manchester”, 77 (1990), no. 3, s. 28; O. Perdiki, *Through the Eyes of a Mapmaker. Maritime Shrines on Cyprus during the Late Middle Ages*, „Religions”, 12 (2021), s. 2-3.

30 Pietro Casola, *Viaggio in Terra Santa*, s. 49, 87; N. Chareyron, *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, s. 55.

31 W późnym średniowieczu śmiertelność wśród pielgrzymów była bardzo wysoka. Szacuje się, że wyprawy nie przeżywało około 20% jej uczestników i to nawet wtedy, gdy nie sprowadzono zarazy na pokład statku (zob. H. Manikowska, *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, s. 109-110).

32 Anonim, *Le Saint Voyage de Jherusalem du Seigneur d'Anglure*, s. 90; Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 34; Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamięci Piotra Rindfleischa do Grobu Świętego 1496*, s. 458, 461.

33 Pietro Casola, *Viaggio in Terra Santa*, s. 38, 97; Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamięci Piotra Rindfleischa do Grobu Świętego 1496*, s. 460.

34 Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 49.

„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy”...

było wykorzystać sprzyjającej pogody – tym samym czas podróży do kolejnego portu się przedłużał – z wszystkimi opisanymi powyżej konsekwencjami<sup>35</sup>.

Powracający z wypraw na łąd pielgrzymi niejednokrotnie przynosili na pokład najrozmaitsze pamiątki. Również one mogły być postrzegane jako potencjalnie niebezpieczne. Żeglarze byli dość przesądni i obawiali się, że zabieranie na pokład niektórych przedmiotów może spowodować nieszczęście. Z relacji pątników wynika, że szczególne obawy budziła woda z Jordanu, która – jak wierzono – miała spowodować sztormy. Marynarze starali się uniemożliwić wniesienie jej na statek. Co więcej, podczas przedłużających się burz podejmowali próby rewidowania pielgrzymów i ich bagaży, by odnaleźć i wyrzucić niebezpieczne przedmioty<sup>36</sup>. Innymi budzącymi obawy artefaktami były relikwie pozyskane w nielegalny sposób. Te z kolei, jak wierzono, mogły na różne sposoby uniemożliwić wywiezienie ich z miejsca, w którym były przechowywane. Marynarze przekonani, że działają w trosce o bezpieczeństwo własne i podróżnych, starali się powstrzymać pielgrzymów przed wnoszeniem na pokład takich przedmiotów<sup>37</sup>. Jednocześnie z relacji pątników wynika, że wielu z nich, mimo starań załogi, przemycalo na pokład relikwie, również te pozyskane w sposób nielegalny<sup>38</sup>. Nawet jeżeli, jako ludzie racjonalni, nie podzielamy obaw przesądnych marynarzy, to musimy przyznać, że sama świadomość, iż na pokładzie znajdują się artefakty mogące spowodować nieszczęście, budziła w nich całkiem realne obawy.

Na zakończenie warto zauważyć, że pątnicy wskazywali zaledwie jeden czynnik, który mógł sprawiać, że rejs z nimi można było postrzegać jako bezpieczniejszy niż z innymi pasażerami czy towarem. W analizowanych relacjach znalazły się bowiem wzmianki o tym, że w czasie sztormu członkowie załóg prosili pielgrzymów o modlitwę, podkreślając, że błagania pobożnych wędrowców mogą być w takiej sytuacji bardziej skuteczne niż prosby innych osób<sup>39</sup>. Trzeba tu dodać, że jeśli, mimo modlitw, sztorm nie ustawał, to

35 Pietro Casola, *Viaggio in Terra Santa*, s. 97.

36 Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, [1484-1485], vol. 3, ed. Cunradus Dietericus Hassler, Stuttgart 1849 (Bibliothek des Literarischen Vereins in Stuttgart, vol. 4), s. 326; D.R. Howard, *Writers and Pilgrims. Medieval Pilgrimage Narratives and Their Posterity*, Berkeley 1980, s. 14.

37 Anonim, *Le Saint Voyage de Jherusalem du Seigneur d'Anglure*, s. 83.

38 Jacopo da Verona, *Liber peregrinationis*, [1335], ed. U. Mommeret de Villard, Roma 1950 (Il Nuovo Ramusio I), s. 29; Niccolò da Poggibonsi, *Libro d'Oltramare di fra Niccolò da Poggibonsi*, [1346-1350], vol. 1, a cura di A. Bacchi della Lega, Bologna 1881, s. 71; Ludolph de Sudheim, *Ludolphi, rectoris ecclesiae parochialis in Suchem, de itinere Terrae Sanctae*, s. 80; J.K. Hyde, *Italian Pilgrim Literature in the Late Middle Ages*, s. 19; H.L. Savage, *Pilgrimages and Pilgrim Shrines in Palestine and Syria after 1095*, in: *The Art and Architecture of the Crusader States*, ed. H.W. Hazard, Madison 1977 (History of the Crusades, ed. K.M. Setton, vol. 4), s. 52; H. Manikowska, *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, s. 69.

39 Niccolò da Poggibonsi, *Libro d'Oltramare di fra Niccolò da Poggibonsi*, s. 16; Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamiątki Piotra Rindfleischcha do Grobu Świętego 1496*, s. 462.

wśród załogi pojawiały się podejrzenia, że pielgrzymi podczas odwiedzania miejsc świętych mogli zachowywać się niestosownie, burza i związane z nią zagrożenie jest zaś karą za ich grzechy, która dotyka też Bogu ducha winnych marynarzy<sup>40</sup>.

#### 4. *Vivere non est necesse*

Przywołane przykłady jednoznacznie wskazują, że pątnicy, zwłaszcza w dużej grupie, mogli być pasażerami stwarzającymi dla załogi zagrożenie znacznie większe niż np. spokojnie leżące na wyznaczonym im miejscu worki z egzotycznymi przyprawami. Odbywający, niejednokrotnie pierwszy w ich życiu, rejs po pełnym morzu pobożni podróżnicy z trudem znosili wspomniane powyżej rozliczne uciążliwości. Brak doświadczenia, zmęczenie, przemożna chęć dotarcia do upragnionego celu peregrynacji – to wszystko sprawiało, że mogli zachowywać się w sposób, który sprawiał, że widziano w nich pasażerów uciążliwych i potencjalnie niebezpiecznych. Osoby i instytucje trudniące się przewozem pątników doskonale zdawały sobie z tego sprawę, dlatego np. władze Wenecji starały się uregulować zasady organizacji przewozu pielgrzymów w taki sposób, by do minimum ograniczyć związane z nim ryzyko<sup>41</sup>. Jednocześnie w źródłach trudno znaleźć dowody wskazujące na to, że kapitanowie statków nie chcieli zabierać pątników lub uzależniali ich przewóz od stworzenia specjalnych zabezpieczeń czy gwarancji. Możemy natomiast wskazać przykłady ich elastyczności i gotowości do ustępstw przy negocjowaniu

40 Felix Fabri, *Frater Felicitatis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 3, s. 326; H.L. Savage, *Pilgrimages and Pilgrim Shrines in Palestine and Syria after 1095*, s. 52-53.

41 „Cum sicut est notum, multa scandala et errores annis elapsis occurrerunt super galeys nostris Alexandriae et Baruti, propter peregrinos, qui cum eis vadunt ad Sanctum Sepulcrum, quia dicti peregrini sunt diversarum linguarum, et nisi remedium apponatur, in futurum occurrere possent multo majora scandala, vadit pars, ut cesset omnis materia scandali, quod de cetero ordinetur, quod super dictis galeys nostris Alexandriae et Baruti nullo modo possint ire nec redire peregrini cuiusvis linguae et partium existant, exceptis Venetis et subditis nostris, pro eundo Sanctum Sepulcrum [...]”, Wenecja, Arch., Senato, Deliberazioni miste, XLIV, fol. 37v (P. Riant, *Pièces relatives au passage à Venise de pèlerins de Terre-Sainte*, s. 240). Zob. G. Pinto, *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta nei secoli XIV e XV (dai resoconti dei viaggiatori italiani)*, in: *Toscana e Terrasanta nel medioevo*, a cura di F. Cardini, Firenze 1982, s. 260; G. Hindley, *Tourists, Travellers and Pilgrims*, London 1983, s. 28; A. Grabois, *Le pèlerin occidental et Terre sainte au moyen âge*, Paris 1998, s. 42; B. Dansette, *Les pèlerinages occidentaux en Terre Sainte. Une pratique de la „Dévotion Moderne” à la fin du moyen âge? Relation inédite d’un pèlerinage effectué en 1486*, „Archivum Franciscanum Historicum”, 72 (1979), no. 1-2, s. 144; P.A. Sigal, *Les Marcheurs de Dieu. Pèlerinages et pèlerins au moyen âge*, Paris 1974, s. 63; M. Rowling, *Everyday Life of Medieval Travellers*, London 1971, s. 142; D. Quirini-Popławska, *Wenecja jako etap w podróży do Ziemi Świętej*, s. 127; M.M. Newett, *Canon Pietro Casola’s Pilgrimage to Jerusalem in the Year 1494*, s. 40-41; M.W. Labarge, *Medieval Travellers. The Rich and Restless*, London 1982, s. 73; R. Röhrich, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, Gotha 1889, s. 14.

„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy”...

warunków umów z pielgrzymami<sup>42</sup>. Zapewne przewożenie takich pasażerów było na tyle zyskowne, że opłacało się zaryzykować i zabrać ich na pokład. W końcu jeśli jest się marynarzem, to trzeba być gotowym na podjęcie ryzyka.

## Bibliografia

### ŹRÓDŁA WYDANE

- Anonim, *Itinerarium cuiusdam Anglici*, [1344], in: *Annali di Terra Santa dal 1333 al 1345*, ed. G. Golubovich, Quaracchi 1923 (Biblioteca Bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente Francese, vol. 4), s. 345-460.
- Anonim, *Le Saint Voyage de Jherusalem du Seigneur d'Anglure*, [1395-1396], pub. par F. Bonnardot, A. Longnon, Paris 1878.
- Antonio de Reboldis de Cremona, *Itinerarium ad Sepulcrum Domini [1327] et ad Montem Sinai [1330]*, [1327-1330], in: *Annali di Terra Santa dal 1300 al 1332*, ed. G. Golubovich, Quaracchi 1919 (Biblioteca Bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente Francese, vol. 3), s. 331-342.
- Benedykt z Nursji, *Reguła*, tłum. A. Świderkówna, Tyniec 1993.
- Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, [1484-1485], vol. 1-3, ed. Cunradus Dietericus Hassler, Stuttgart 1843-1849 (Bibliothek des Literarischen Vereins in Stuttgart, vol. 2-4).
- Francesco Suriano, *Treatise on the Holy Land*, [1485-1524], transl. T. Bellorini, E. Hoade, ed. B. Bagatti, Jerusalem 1949 (Publications of the Studium Biblicum Franciscanum 8).
- Jacopo da Verona, *Liber peregrinationis*, [1335], ed. U. Mommeret de Villard, Roma 1950 (Il Nuovo Ramusio I).
- Lionardo Frescobaldi, *Pilgrimage of Lionardo di Niccolò Frescobaldi to the Holy Land*, [1384], in: *Visit to the Holy Places of Egypt, Sinai, Palestine and Syria in 1384 by Frescobaldi, Gucci and Sigoli*, transl. ed. T. Bellorini, E. Hoade, Jerusalem 1948 (Publications of the Studium Biblicum Franciscanum 6), s. 31-90.
- Ludolph de Sudheim, *Ludolphi, rectoris ecclesiae parochialis in Suchem, de itinere Terrae Sanctae*, [1336-1341], ed. F. Deycks, Stuttgart 1851 (Bibliothek des Literarischen Vereins in Stuttgart, vol. 21).
- Margery Kempe, *The Book of Margery Kempe*, [1414], transl., ed. B.A. Windeatt, London 1994.
- Niccolò da Poggibonsi, *Libro d'Oltramare di fra Niccolò da Poggibonsi*, [1346-1350], vol. 1, a cura di A. Bacchi della Lega, Bologna 1881.
- Nicolas de Martoni, *Nicolai de Marthono, notarii. Liber peregrinationis ad Loca Sancta*, [1394-1395], ed. L. Le Grand, Paris 1895 (Revue de l'Orient Latin, t. 3), s. 577-669.
- Nompar de Caumont, *Voyaige d'Oultremer en Jherusalem par le Seigneur de Caumont, l'an MCCCCXVIII*, [1418], pub. par de la Grange, Paris 1858.

---

42 Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri, Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, vol. 1, s. 89-91.

- Pietro Casola, *Viaggio di Pietro Casola a Gerusalemme*, [1494], Milano 1855.
- Piotr Rindfleisch, *Pielgrzymka św. pamięci Piotra Rindfleischa do Grobu Świętego 1496*, [1496], tłum., wyd. T. Ososiński, H. Manikowska, w: H. Manikowska, *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, Wrocław 2008, s. 435-464.
- Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, [1458], a cura di G. Maruffi, Bologna 1888.

## OPRACOWANIA

- Ashtor E., *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton 1983.
- Bagatti B., *Preface*, in: *Fra Francesco Suriano. Treatise on the Holy Land*, transl. T. Bellorini, E. Hoade, ed. B. Bagatti, Jerusalem 1949 (Publications of the Studium Biblicum Franciscanum 8), s. 1-17.
- Byrne E.H., *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge Mass. 1930.
- Chareyron N., *Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages*, transl. D. Wilson, New York 2005.
- Dansette B., *Les pèlerinages occidentaux en Terre Sainte. Une pratique de la „Dévotion Moderne” à la fin du moyen âge? Relation inédite d’un pèlerinage effectué en 1486*, „Archivum Franciscanum Historicum”, 72 (1979), no. 1-2, s. 106-133.
- Golubovich G., *Prefazione*, in: *Il Trattato di Terra Santa e dell’oriente di Frate Francesco Suriano, Missionario e Viaggiatore del Secolo XV (Siria, Palestina, Arabia, Egitto, Abissinia etc.). Edito per la prima volta nelle sua integrità su due Codici della Comunale di Perugia e sul testo Bindoni*, Milano 1900, s. I-LXII.
- Grabois A., *Le pèlerin occidental et Terre sainte au moyen âge*, Paris 1998.
- Hess A.C., *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, „The American Historical Review”, 75 (1970), no. 7, s. 1892-1919.
- Heyd W., *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, t. 1-2, Leipzig 1936.
- Hindley G., *Tourists, Travellers and Pilgrims*, London 1983.
- Howard D.R., *Writers and Pilgrims. Medieval Pilgrimage Narratives and their Posterity*, Berkeley 1980.
- Hyde J.K., *Italian Pilgrim Literature in the Late Middle Ages*, „Bulletin of the John Rylands University Library of Manchester”, 72 (1990), no. 3, s. 13-33.
- Katele I.B., *Piracy and the Venetian State. The Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century*, „Speculum”, 63 (1988), no. 4, s. 865-889.
- Kirk T., *The Republic of Genoa and Its Maritime Empire*, in: *Empires of the Sea. Maritime Power Networks in World History*, ed. R. Strootman, F. van der Eijne, R. van Wijk, Leiden-Boston 2020, s. 153-175.
- Labarge M.W., *Medieval Travellers. The Rich and Restless*, London 1982.
- Lane F.C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore 1934.
- Manikowska H., *Jerozolima-Rzym-Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*, Wrocław 2008.
- Mruk W., *Pielgrzymowanie do Ziemi Świętej w drugiej połowie XIV wieku*, Kraków 2001.
- Newertt M.M., *Canon Pietro Casola’s Pilgrimage to Jerusalem in the Year 1494*, Manchester 1907.
- Perdiki O., *Through the Eyes of a Mapmaker. Maritime Shrines on Cyprus during the Late Middle Ages*, „Religions”, 12 (2021), 1021, <https://doi.org/10.3390/rel12111022>.
- Pinto G., *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta nei secoli XIV e XV (dai resoconti dei viaggiatori italiani)*, in: *Toscana e Terrasanta nel medioevo*, a cura di F. Cardini, Firenze 1982, s. 257-284.

„Gdyby podczas takiej kłótni wtrącił się pisarz galery [...], pielgrzymi rozerwaliby go na strzępy”...

- Quirini-Popławska D., *Mit czy rzeczywistość późnośredniowiecznej Wenecji? Urbs populosissima, opulentissima, liberalissima*, Kraków 1997.
- Quirini-Popławska D., *Wenecja jako etap w podróży do Ziemi Świętej*, w: *Peregrinationes. Pielgrzymki w kulturze dawnej Europy*, red. H. Manikowska, H. Zaremska, Warszawa 1995 (Colloquia Mediaevalia Varsoviensia, t. 2), s. 126-143.
- Riant P., *Pièces relatives au passage a Venise de pèlerins de Terre-Sainte*, dans: *Archives de l'Orient latin*, t. 2, Paris 1884, s. 237-249.
- Röhricht R., *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, Gotha 1889.
- Rowling M., *Everyday Life of Medieval Travellers*, London 1971.
- Savage H.L., *Pilgrimages and Pilgrim Shrines in Palestine and Syria after 1095*, in: *The Art and Architecture of the Crusader States*, ed. H.W. Hazard, Madison 1977 (History of the Crusades, ed. K.M. Setton, vol. 4), s. 36-68.
- Sigal P.A., *Les Marcheurs de Dieu. Pèlerinages et pèlerins au moyen âge*, Paris 1974.