

dr hab. Adam Kucharski, prof. UMK
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu
e-mail: akr88@umk.pl
<https://orcid.org/0000-0003-4444-7704>

„Qui nescit orare, pergat ad mare”. Morze jako przestrzeń zagrożeń dla podróżników polskich w XVII i XVIII wieku – typologia niebezpieczeństw

“QUI NESCIT ORARE, PERGAT AD MARE”. THE SEA AS A SPACE OF PERIL FOR POLISH TRAVELLERS IN THE 17TH AND 18TH CENTURIES – A TYPOLOGY OF DANGER

Summary

Accounts of sea voyages by inhabitants of the Polish-Lithuanian Commonwealth in the 17th and 18th centuries constitute a small fraction of the surviving accounts on foreign travels. They all exhibit similar characteristics in their descriptions of time spent at sea. The principal theme of these descriptions is the fear of death at sea or the successful completion of a voyage with an emphasis on escaping danger. The sea was perceived as a perilous space where various threats lay in wait: storms, pirates, seasickness, drowning, or shipwreck. This fear came from passengers' unfamiliarity with the realities of sea voyages and the alien nature of the maritime environment, its difference from the terrestrial surroundings. This perception was reinforced in the symbolic and religious sphere of the early modern period, perpetuating the image of the sea as a mortal danger to humans.

Keywords: sea; voyages; travellers; dangers; Polish-Lithuanian Commonwealth; 17th-18th centuries

Streszczenie

Relacje z morskich podróży mieszkańców Rzeczypospolitej w XVII i XVIII wieku stanowią niewielką część właściwych sprawozdań z wyjazdów zagranicznych. Odznaczają się analogicznymi cechami w opisie pobytu na morzu. Głównym tematem opisów tych epizodów podróży jest strach przed śmiercią na morzu albo pomyślny przebieg rejsu akcentujący uniknięcie niebezpieczeństwa. Morze postrzegano jako przestrzeń zagrożeń, gdzie czyhały różne niebezpieczeństwa: sztormy, piraci, choroba morska, utonięcie czy rozbicie okrętu. Lęk przed morzem był skutkiem nieznamości realiów rejsów u pasażerów statków i obcości środowiska morskiego, jego odmienności od

otoczenia lądowego. Także w sferze symbolicznej i religijnej, epoki wczesnej nowożytności, utrwalano obraz morza jako śmiertelnego zagrożenia dla człowieka.

Słowa kluczowe: morze; rejsy; podróżnicy; niebezpieczeństwa; Rzeczpospolita; XVII-XVIII wiek

Wstęp

Istnieją różne warianty tytułowej sentencji łacińskiej, zakładające drobne odmiany, np. *qui nescit orare, discedat in mare*. Jednakże wszystkie wyrażają ścisły związek podróżowania po morzu i modlitwy rozumianej jako środek zaradczy wobec śmiertelnego niebezpieczeństwa. Tłumaczenie: „kto nie potrafi się modlić, niech wyruszy na morze (niech się rzuci w morze)”, podkreśla genetyczną łączność lęku przed morzem i opieki Opatrzności, jako jedyne pewnego ratunku. Na początku należy zaznaczyć, że podróże lądowe były podstawowym, chociaż nie jedynym, wymiarem staropolskiej mobilności. Zdecydowanie dominują, zarówno pod względem liczby, częstotliwości, jak i długotrwałości nad rejsami morskimi. Mimo tego można mówić o istnieniu ograniczonych staropolskich tradycji morskich¹, obejmujących głównie bogatą historię morskiego handlu Gdańska², a także krótkie przeprawy pasażerskie dawnych peregrynantów na utrwalonych trasach³. Odrębną grupę stanowią przypadki żeglugi śródlądowej, którą badacze dawnego podróżnictwa wyraźnie odróżniają od rejsów morskich i generowanych przez nie rozmaitych niebezpieczeństw⁴. Relacje z przebiegu podróży morskich miały największy, a przy tym bezpośredni wkład w tworzenie wrażliwości marynistycznej i obrazu morza w społeczeństwie staropolskim⁵. Jednakże takie relacje mają dość istotne ograniczenia. Rzadko bowiem funkcjonują jako dzieła samoistne. Prawie zawsze stanowią niewielką, bardzo krótką partię właściwych dzienników podróży. Są jedynie trudno zauważalnym epizodem. Wyjąwszy oczywiście np. podróże odkrywcze czy naukowo-badawcze, które nie zostaną tutaj uwzględnione, są to zazwyczaj opisy niezwykle skrótowe i odznaczają się dużą

- 1 E. Kotarski, *U progu marynistyki polskiej. XVI-XVII wiek*, Gdańsk 1978; J. Pertek, *Polacy na morzach i oceanach*, t. 1: *Do roku 1795*, Poznań 1981; E. Kotarski, *Sarmaci i morze. Marynistyczne początki w literaturze polskiej XVI-XVII wieku*, Warszawa 1995.
- 2 Zob. J. Trzoska, *Gdański handel i żegluga wobec zmian układu sił w Europie podczas wielkiej wojny północnej*, „Słupskie Studia Historyczne”, 2010, nr 16, s. 51-67; E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, w: *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1, red. E. Cieślak, Gdańsk 1993, s. 357-444.
- 3 A. Kucharski, *Żegluga przybrzeżna i śródlądowa jako sposób komunikacji staropolskich podróżników w XVII wieku*, w: *Samotrzeć, w kompanii czy z orszakiem? Społeczne aspekty podróżowania w średniowieczu i w czasach nowożytnych*, red. M. Saczyńska, E. Wólkiewicz, Warszawa 2012, s. 403-424.
- 4 Zob. na ten temat rozdziały *Żegluga morska: sztormy i piraci oraz Żegluga śródlądowa* w A. Mączak, *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Warszawa 2001, s. 63-82.
- 5 E. Kotarski, *Morze Sarmatów*, „Rocznik Towarzystwa Literackiego im. Adama Mickiewicza”, 25 (1990), s. 25.

analogicznością pod względem ujęcia obrazu morza. Pozwala to na analizę tego wątku w szerszym kontekście dwóch stuleci XVII i XVIII wieku i wskazanie prawidłowości na podstawie wybranej egzemplifikacji. Ze względu na skromne ramy tego opracowania jego celem będzie jedynie ustalenie wstępnej, ogólnej typologii zagrożeń, jakie najczęściej pojawiają się na kartach relacji sporządzanych z przebiegu rejsów morskich przez staropolskich podróżników we wskazanych dwóch stuleciach.

1. Społeczno-kulturowe i logistyczne uwarunkowania staropolskich łeków przed podejmowaniem rejsów morskich

Dłuższe passusy opisujące podróże morskie, zdradzające pewne znanstwo arkanów nawigacji należą do absolutnych wyjątków. Znamy bowiem głównie relacje podróżników mających incydentalny kontakt z morzem, a nie zawodowych marynarzy. Wybór podróży morskiej długo dyktowały przede wszystkim przesłanki utylitarne, a nie odczucia estetyczne. Najczęściej były to: konieczność pokonania stosunkowo niedługiego dystansu morskiego, często cieśniny, wynikająca z planu podróży, i brak alternatywy drogi lądowej. W Europie dotyczyło to szczególnie potrzeby dotarcia na Wyspy Brytyjskie, a tym samym przepłynięcie kanału La Manche. Z diametralnie odmienną sytuacją mamy do czynienia w odniesieniu do rejsów interkontynentalnych epoki wielkich odkryć geograficznych. Implikowały one pokonanie bariery oceanu.

W szlacheckiej Rzeczypospolitej XVII i XVIII wieku służba w marynarce czy wojskach państw kolonialnych, głównie Holandii i Francji, to jednak nieliczne przypadki, które nie będą rozpatrywane w tym opracowaniu. Zawód marynarski był rzadko wybierany wśród mieszkańców Rzeczypospolitej. Głównie wśród Kaszubów, gdańszczan czy mieszczan elbląskich. Zawodowi żeglarze rekrutujący się ze szlachty stanowili raczej niewielką grupę, wyjąwszy wspomnianą służbę w marynarkach państw kolonialnych. Najbardziej znane przykłady w wiekach XVII i XVIII, to: Krzysztof Arciszewski w służbie holenderskiej w Brazylii, Teodor Dzwonkowski płynący do kolonii holenderskich w Indiach Wschodnich oraz Maksymilian Wikliński, żołnierz kolonialny w Indochinach, w służbie francuskiej⁶. Poza tym Rzeczpospolita nie brała udziału w wyścigu kolonialnym.

Świadomość nautyczna w społeczeństwie staropolskim, a zatem głównie wśród szlachty, miała specyficzny charakter. Ograniczała się przede wszystkim do akceptowania konieczności żeglugi śródlądowej, głównie rzeczno-spławu towarów, obsługiwanego

6 Zob. T.A. Dzwonkowski, *Pamiętniki. Czyli Pamiętka po ojcu dla Józefy z Dzwonkowskich Komornickiej*, wyd. z rkps S. Komornicki, T. Komornicka, Warszawa 1985; M. Wikliński, *Podróże*, tłum., oprac. I. Zatorska, Łask 2008.

jednak w dużej mierze przez flisaków, wywodzących się ze stanu chłopskiego. Kwestie morskie i nautologiczne zajmowały w niej marginalne miejsce. Zawód marynarza długo nie licował z etosem szlacheckim jako powszechnie kojarzony z żywiołem morskim oraz ciężką pracą fizyczną. W kulturze staropolskiej bardzo silnie i długo funkcjonował raczej negatywny stereotyp żeglarza, wiązany z pejoratywnym wartościowaniem morza w teologii i kaznodziejstwie. Nadal żywa była w nowożytnej Rzeczypospolitej, powstała jeszcze w czasach antyku, antyteza: żeglarz a rolnik. Szlachectwo było kojarzone z życiem na wsi, uprawą roli, a raczej sprawnym zarządzaniem majątkiem ziemskim. Wiązało się z ziemią, a nie morzem, wodą. Esencją stereotypu szlachcica-ziemianina była mierność, zwyczajność, poprzestawanie na małym, zwykłym statusie szlacheckim, jego nawet drobnych przywilejach i dobrodziejstwach, sielance wiejskiego, folwarcznego życia codziennego⁷. Wyjątkowa trwałość tego stereotypu kłóciła się z aktywnością na morzu, postrzeganą jednak jako ryzykowną czy zuchwałą działalność odkrywczą i zdobywczą, która nie przystawała szlachetnie urodzonym, wiazanym nieodmiennie z dokonywaniem wielkich czynów i zasług na lądzie.

W staropolskiej teorii i praktyce podróżowania za bez porównania bezpieczniejsze uważano powszechnie szlaki lądowe. Dlatego też, w sytuacjach, gdy istniała alternatywa dla drogi morskiej, zalecano wybór traktów lądowych. Widać tę tendencję bardzo dobrze w tekstach instrukcji podróżnych, pisanych dla młodych wojażerów, wyruszających w podróże edukacyjne, a zatem podróżników jeszcze niedoświadczonych. Starano się w ten sposób zminimalizować grożące im z różnych stron niebezpieczeństwa: „do Francji się puścić i raczej ziemią niż morzem do Inderlandu wypaść”⁸. Był to wyraz świadomości prewencyjnej, unikania niebezpieczeństw, postulowanego w instrukcjach podróżnych, zaniechania morza na rzecz wyboru traktów lądowych. Kwintesencją takiego asekuracyjnego rozumowania było kategoryczne polecenie, wsparte autorytetem starożytnego pisarza, wydane przez Jakuba Sobieskiego synom w instrukcji z 1645 roku, który napominał ich: „strzec się będziecie, aby tam morzem nie jeździliście, kędy lądem możecie, według Katona Starego”⁹. Wyjątkowo, z powodu konieczności, dopuszczano rejsy na Wyspy Brytyjskie kanałem La Manche oraz dla skrócenia drogi Morzem Śródziemnym z Włoch do Marsylii. Szczególnie dotarcie do Anglii, która była dość częstym celem podróży, nie dawało możliwości wyboru. Dlatego w tym przypadku z ciężkim

7 J. Tazbir, *Ziemianin – żeglarz – podróżnik morski. Kształtowanie się stereotypu w kulturze staropolskiej*, „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”, t. 22 (1977), s. 124.

8 Anonim, *O przedsięwzięciu peregrynacji (XVII w.)*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 556.

9 J. Sobieski, *Instrukcja Synom moim do Paryża*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, s. 312.

sercem zgadzano się na taki rejs, aczkolwiek uczulano na czyhające z tej strony niebezpieczeństwo, które wydawało się wręcz nieuniknione: „będzieli mogło być bezpiecznie”¹⁰.

Oczywiście przez cały okres nowożytny istniała możliwość, której nigdy nie zaniechano, podejmowania rejsów pasażerskich z Gdańska do portów w Niemczech, Holandii i Francji. Na taki sposób transportu i lokomocji decydowano się z powodów głównie natury ekonomicznej i czasowej. W niektórych wypadkach kluczowym czynnikiem było uniknięcie niebezpieczeństw czyhających na traktach lądowych. Głównym zagrożeniem dla podróży lądowych było duże natężenie konfliktów zbrojnych, np. w trakcie wojny trzydziestoletniej w XVII wieku czy wojen sukcesyjnych, trapiących Europę w XVIII wieku. Jednak nawet w trakcie trwania poważnych konfliktów zbrojnych żeglugę wybierano z reguły tylko jako absolutną konieczność. W dużej mierze ulegając w tym względzie lękowi przed pływaniem po morzu, który był powszechny i zrozumiały, i w odczuciu społecznym nie przynosił hańby, co wyraził Antoni Onufry Gielgud w liście do syna: „wierzę, że w wielkim byliście strachu i niebezpieczeństwie, bo te są zwyczajne żeglujących na morzu przypadki”¹¹. Jednocześnie samowolne opuszczenie domu rodzinnego, ucieczka drogą morską była uważana za szczyt zuchwalstwa. Była to sytuacja wyjątkowo rzadka, a zatem tym bardziej jednoznacznie potępiana: „a teraz synowie, wyrzekłszy się dobrych ojców, uciekają od nich i same swe życie azardując, [wystawiają – A.K.] na morze w najniebezpieczniejszą porę”¹².

2. Największe zagrożenie – żywioły wodne nieujarzmionej przyrody

Przystępując do nakreślenia ram katalogu zagrożeń morskich, należy zauważyć, że największego zagrożenia utraty życia upatrywano ze strony natury, w szczególności niezmiernych jeszcze ludzką percepcją rozległych akwenów morskich. Morzami i oceanami władały silne wiatry, które stanowiły główny powód obaw pasażerów statków. Powodowały poczucie stałego zagrożenia, które można określić jako dominantę wielu diariuszy opisujących rejsy morskie¹³. W czasie 5-dniowego rejsu późniejszego kancлера wielkiego koronnego i wojewody łęczyckiego Jana Leszczyńskiego oraz Aleksandra Daniela Naruszewicza, posłów polskich do Sztokholmu w 1655 roku, siła wiatru była

10 Anonim, *O przedsięwzięciu peregrynacji (XVII w.)*, s. 556.

11 A.O. Gielgud, *List starosty żmudzkiego do syna będącego w cudzych krajach (1786)*, w: *Przestrogi i nauki dla dzieci. Instrukcje rodzicielskie (XVIII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk i M. E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 376.

12 Tamże, s. 374.

13 E. Kotarski, *Nad prozaicznymi relacjami z podróży morskich XVI-XVII wieku*, „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”, 23 (1978), s. 71.

najczęściej powtarzaną informacją z czasu ich pobytu na morzu zarówno w czasie rejsu do Skandynawii, jak i w drodze powrotnej¹⁴. Przywiązywanie tak dużej wagi do warunków atmosferycznych w relacji z podróży morskiej polskich dyplomatów, z jednej strony podkreśla istotne znaczenie tego poselstwa, które w zamierzeniu miało zapobiec najazdowi szwedzkiemu na Rzeczpospolitą. Tymczasem warunki żeglugi mogły spowodować znaczne opóźnienie dotarcia do Szwecji i zniweczyć plany pokojowe. Z drugiej strony obawy żywione przed żeglugą morską i możliwymi niebezpieczeństwami nie ustępują tu w zasadzie miejsca poczuciu zagrożenia militarną agresją ze Skandynawii.

Z kolei flauta, całkowity brak wiatru, i będąca jej wynikiem cisza morska także była niepokojącym objawem, zwiastującym znaczne wydłużenie, nawet krótkiego, odcinka podróży morskiej. Teodor Anzelm Dzwonkowski w czasie długiego postoju na Oceanie Atlantyckim w strefie okołorównikowej cierpiał z powodu niecznośnego upału i braku wody pitnej. Burze z piorunami, lecz bez wiatru, groziły pożarem drewnianych żagłowców. Z pomocą przyszły efekty postępu naukowego i technicznego oraz pionierskich badań nad elektrycznością. Jako remedium wskazywano obowiązkowe i powszechnie stosowane, już co najmniej od lat 70. XVIII wieku, wyposażanie okrętów marynarki brytyjskiej w piorunochrony (zwane wówczas „konduktorami”), najnowszy wynalazek Benjamina Franklina znacznie podnoszący bezpieczeństwo przeciwpożarowe (z około 1752 roku). Specjalistyczną wiedzę na ten temat poszerzały osobiste spotkania Polaków z tym amerykańskim wynalazcą¹⁵.

Potencjalnie najgroźniejszym żywiołem natury na morzu były sztormy. Najsilniejsze, huraganowe wiatry, których siły nie umiano jeszcze dokładnie opisać, a nadejścia przewidzieć, oraz wysokie fale stwarzały realną możliwość utraty ożaglowania, a nawet zatonięcia statku. W sytuacjach zagrożenia nawet niedoświadczeni podróżnicy rychło przekonywali się, że złamanie masztu groziło niebezpieczeństwem zranienia albo śmierci pasażerów lub członków załogi¹⁶. Nawet stosunkowo niewielkie uszkodzenia okrętów wieszчыły zgubę, szczególnie podróżnikom, którzy tylko incydentalnie mieli możliwość kontaktu z morzem i otwarcie przyznawali się do braku wiedzy o realiach żeglugi morskiej i płynących stąd uzasadnionych obawach, a sami o sobie pisali, że są „nieświadomi

14 *Diariusz poselstwa Jana Leszczyńskiego i Aleksandra Naruszewicza do Szwecji pióra Joachima Pastoriusa, sekretarza poselstwa*, w: Z. Wójcik, *Akta poselstw Morstina oraz Leszczyńskiego i Naruszewicza do Szwecji w roku 1655*, „Teki Archiwalne”, 5 (1957), s. 102-103, 126.

15 Franciszek Ksawery Bohusz spotkał Benjamina Franklina w Paryżu (1778) i zauważył, że w Anglii „nie ma okrętów, który by na morze wychodził bez konduktora” (F.K. Bohusz, *Dzienniki podróży*, wstęp, oprac. F. Wolański, Kraków-Wrocław 2014, s. 152).

16 S. Gawarecki, *Diariusz drogi. Podróż Jana i Marka Sobieskich po Europie 1646-1648*; Sobieski J., *Instrukcja synom moim do Paryża*, oprac., wstęp M. Kunicki-Goldfinger, Warszawa 2013, s. 103.

morskich furii”¹⁷. Sztormy i nieprzewidywalna pogoda stanowiły zagrożenie nie tylko dla płynących statków i znajdujących się na ich pokładach pasażerów. Widok wysokich, sztormowych fal morskich, wściekle uderzających o brzeg, także wywoływał wielkie wrażenie i obawy spektatorów znajdujących się na, wydawałoby się bezpiecznym, wybrzeżu. Na granicy lądu i morza obserwowano walkę trzech potężnych żywiołów – wody, wiatru (powietrza) i ziemi. Ze zdumieniem odnotowywano podatność na zniszczenia nawet solidnych murów fortyfikacji brzegowych oraz wyposażenia portowych fortec, trwałych i masywnych umocnień zbudowanych na litej skale. Jak zauważano, wysokie fale morskich sztormów, atakujące dniem i nocą ląd z wielkim impetem, potrafiły przelewać się przez mury i zrzucić do wody ciężkie działa – nawet wielkich rozmiarów kartauny, ważące kilkadziesiąt kilogramów¹⁸.

Chociaż w większości przypadków płynący nie posiadali umiejętności faktycznej, rzetelnej oceny zagrożenia ze względu na poziom technicznego zaawansowania statków czy ich sprawności, to podświadomie odczuwali nierówny bój okrętu z siłami natury. Kruchosć konstrukcji drewnianych okrętów wobec potęgi morskiego żywiołu wyraził Marcin Borzymowski w najstarszym polskim poemacie marynistycznym pt. *Morska nawigacja do Lubeka*, będącym wierszowaną relacją z jego rejsu po wodach Morza Bałtyckiego, który miał miejsce w 1651 roku. Autor plastycznie przedstawił atmosferę przerażenia i rozpacz panującą wśród pasażerów okrętu zmagającego się z potęgą morskich fal i wiatrów. Jako jedyny ratunek przed niebezpieczeństwem wodnego żywiołu upatrywano pomoc Opatrzności, którą miały zagwarantować wznoszone modlitwy: „O Boskie ucho! Przez smutne niebiosy / Słysz nasze troski i płaczliwe głosy! / Podaj swą rękę, a ratuj tonących! / Ty umiesz cieszyć w Tobie ufających”¹⁹.

Widok wzburzonego sztormowymi falami i wiatrami morza napędliał wielu potencjalnych żeglarzy tak wielkim lękiem, że powodował zaniechanie rejsu. Początek jesienno-sezonalnego sezonu sztormów zmusił Michała Kazimierza Radziwiłła, w drugiej połowie września 1722 roku, do spontanicznej rezygnacji z płynięcia do Wielkiej Brytanii po dwóch dniach walki ze sztormowym wiatrem, który wreszcie wyrzucił statek z powrotem na wybrzeże Holandii. Radziwiłłowi żywioł wodny nie był całkiem obcy. Dobrze zaznajomił się wcześniej z żegluga śródlądową, płynąc jachtem prawie dwa miesiące korytem Renu do jego ujścia do Morza Północnego i dalej do Rotterdamu²⁰. Mimo przygodnych incy-

17 J.M. Kossowicz, *Diariusz podróży po Europie (1682-1688)*, oprac., wstęp A. Markiewicz, Warszawa 2017, s. 230.

18 *Podróże królewicza polskiego, późniejszego króla Augusta III. (Niemcy – Francja – Włochy) 1711-1717 z dyaryusza rękopiśmiennego*, cz. 2, wyd. A. Kraushar, Lwów 1911, s. 71.

19 E. Kotarski, *Poetyckie relacje z podróży morskich XVI-XVII wiek*, Gdańsk 1987, s. 18.

20 M. Szerszeń, *Rejs Michała Kazimierza Radziwiłła rzekami Europy (30 lipca – 28 września. 1722)*, „Przegląd Historyczny”, 97 (2006), nr 3, s. 367-384.

dentów żegluga rzeczna, gwarantująca stosunkowo łatwe i szybkie dotarcie do bezpiecznego brzegu, musiała wydawać mu się dużo mniej niebezpieczniejsza niż wypuszczenie się na otwarte morze. Dlatego z ulgą zapisał w swoim dzienniku informację o zmianie kierunku i sposobu podróży oraz udaniu się do Francji, wznosząc dziękczynne modły za ocalenie życia: „Panu Bogu podziękowawszy z londyńskiej drogi kwitowałem i wziąłem rezolucję na Bruz jachać do Francji”²¹. Lęk przed sztormową pogodą nie był domeną tylko klimatu umiarkowanego morskiego, ale występował także w cieplejszych rejonach. Obawa przed wiatrami i burzami hulającymi po wodach Morza Śródziemnego skłoniły księdza Ignacego Hrebnickiego, wiosną 1792 roku (na przełomie lutego i marca), do rezygnacji z drogi morskiej z Rzymu do Livorno. Zniweczyła też jego zamiar wyruszenia stamtąd na misje do Indii. Ostatecznie powrócił bezpieczniejszą drogą lądową: „Dla wiatrów i burzy, które pomyślnej żegludze przeszkadzały, gdy się Romae bawiły alla Ripa grande okręciki”²². Ze względu na krótkotrwałość i rzadkość rejsów śmierć na morzu raczej nieczęsto dotyczyła polskich podróżników w XVII i XVIII wieku. Zatem z reguły było to dla nich obce doświadczenie, ale poznawane pośrednio poprzez np. wizyty w szpitalu-przytułku dla marynarzy weteranów i szkole w Londynie przeznaczonej dla sierot po marynarzach, którzy zginęli na morzu²³.

3. Niezłębione tajemnice natury

Czeluści nieznanych wód kryły tajemnice budzące strach. Przede wszystkim groziły rozbiciem okrętów na podwodnych skałach i rafach. Wśród podróżników brakowało wiedzy o prawdziwej naturze pływów morskich. Zdawano sobie sprawę, pod wpływem opowieści mieszkańców terenów nadmorskich, iż widowiskowe przypływy i odpływy wymagały też zachowania przezorności. Widziano też skutki gwałtownych przypływów (fr. *la maree*) w ujściowych odcinkach rzek o stromych zboczach, np. na Sekwanie w Rouen, w których gwałtowny przybór wody wyglądał „jako ściana wysoka na pięć albo sześć łokci przez całą rzekę poprzecz”. A zatem wysokość obserwowanej fali wynosiła nawet ponad 3 m i musiała robić duże wrażenie na oglądających, którzy byli poruszeni skalą zniszczeń. Pisano bowiem, że przypływ wypychał wodę morską na kilka mil w głąb, niszcząc wszystko na swojej drodze oraz zrywając kotwice łodzi i statków, dodatkowo przenosząc

21 Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie (dalej: AGAD), Archiwum Radziwiłłów Warszawskie (dalej: AR), dz. VI, sygn. II-80a, s. 123.

22 Biblioteka Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk (dalej: BPTN), rkps 480: *Djarjusz [dwóch] podróży X. [Ignacego] Hrebnickiego z Wilna do Rzymu w czasie od listopada 1788 r. do końca 1790 r. i od marca 1791 r. do 2 połowy 1792 r.*, k. 22.

23 F.K. Bohusz, *Dzienniki podróży*, s. 118.

je daleko w głąb ładu²⁴. Nawet stosunkowo spokojne, regularnie występujące przypływy, pozwalały obserwować siłę pływów morskich, osadzających łodzie i mniejsze statki na portowej mieliznach: „To jest notandum, że w tym mieście [Hamburgu – A.K.] fluxus et refluxus, co godzin sześć quolibet die, tak iż barki na gołym pisaku zostawają”²⁵.

W słabo zbadanych lub w ogóle nieeksplorowanych morzach sytuowano zagrożenia kryptozoologiczne. Łatwo dawano wiarę opowieściom o mitycznych stworzeniach, groźnych dla człowieka. Niezbadane odmęty mórz i oceanów wyobraźnia przednaukowa zapępiała mitycznymi stworzeniami, niosącymi zagrożenie dla statków i żeglarzy, takimi jak: kraken, biblijny Lewiatan, różne hybrydy czy węże morskie. Przy czym w okresie oświecenia i ekspansji kultury scjentyistycznej coraz częściej demaskowano te opowieści jako legendy wynikające z niewiedzy, których obowiązywanie kończyło się wraz z organizowaniem coraz to nowych wypraw odkrywczych. Jednakże niektóre utrzymywały się uporczywie pod wpływem naocznego oglądania dowodów istnienia takich stworzeń, eksponowanych w gabinetach osobliwości, np. dotyczących syren, które w antycznych mitach zagrażały marynarzom i ich statkom swoim zwodniczym śpiewem. Jeszcze w drugiej połowie XVIII wieku utrzymywało się odosobnione przekonanie o ich bytowaniu w Morzu Norweskim: „rzecz jest pewna i niewątpliwa, że są morscy ludzie i morskie niewiasty”²⁶. Z drugiej strony już w XVII wieku wiedziano, że róg jednorożca, któremu przypisywano magiczne właściwości, to w istocie kieł morskiego narwała, stworzenia morskiego jak najbardziej realnego.

4. Sezonowe zagrożenia meteorologiczne

Niesprzyjająca pogoda znacznie utrudniała, a nawet uniemożliwiała kontynuowanie, czy w ogóle podejmowanie rejsów morskich. Lód i niskie temperatury panujące zimą na akwenach morskich, położonych w północnej części Europy, nad Morzem Bałtyckim i Północnym, to warunki pogodowe utrudniające czy wręcz często uniemożliwiające żeglugę. Traktowano je jako obiektywne zagrożenie, gdy tafla morza była skuta lodem, choćby częściowo. W końcu XVIII wieku bezpieczna żegluga w Skandynawii, z powodu długiego oblodzenia wybrzeży i silnych wiatrów, była możliwa dopiero od początków maja. Julian Ursyn Niemcewicz, przebywając w końcu grudnia 1796 roku Zatokę Botnicką, pisał o utrudnieniach powodowanych przez lód. By uniknąć zagrożenia jego

24 *Podróże królewicza polskiego, późniejszego króla Augusta III*, s. 67.

25 Biblioteka Narodowa w Warszawie (dalej: BN), Biblioteka Ordynacji Zamoyskich (dalej: BOZ), rkps 847: K.J. Woysznarowicz, *Wyjazd lasnie Oświeconego Xiążęcia leMci Ostrońskiego z Gdańska do Paryża 114 anno 1667*, k. 7v. (Kazimierz Jan Woysznarowicz, Hamburg 1667).

26 F.K. Bohusz, *Dzienniki podróży*, s. 39.

załamania, przed podróżnymi rozsyłano ludzi wyposażonych w bosaki, pieszo badających wytrzymałość lodu. W rejonach lodu pływającego korzystano ze statków, lawirując między wysepkami Archipelagu Alandzkiego²⁷. Planowany rejs Tomasza Stanisława Wolskiego, który w 1725 roku pragnął wyruszyć z Gdańska na pielgrzymkę do Santiago de Compostela, w ogóle nie mógł się odbyć właśnie z powodu grubej pokrywy lodowej. Jako wyjątkowe można postrzegać podejście tego podróżnika do podróży morskich, których nie uważał za niebezpieczne. Wręcz przeciwnie. Chciał wybrać podróż statkiem „z powodu wygody wyruszenia w drogę przez morze”²⁸.

W strefie klimatu umiarkowanego chłodne wody Morza Północnego czy jeszcze zimniejszego Bałtyku nie zachęcały do wycieczek, nie mówiąc już o kąpielach. Praktycznie nieznana była w Rzeczypospolitej talassoterapia. Wiedza o zdrowotnych atutach morskiego powietrza i zbawiennym wpływie pobytów nadmorskich upowszechniała się na dobre dopiero w XX wieku. Chłodna aura zimą czy jesienią sprawiała, że brzegi morskie traktowano jako tereny niegościnne, na których pobyt mógł zakończyć się fatalnie dla zdrowia, np. nasileniem chorób reumatycznych, głównie dny moczanowej, dość powszechnych wśród szlachty i magnaterii. Atakująca stawy rąk i nóg odpowiednio chiragra bądź podagra znacznie utrudniała podróżowanie, a wilgotne zimne powietrze morskie nasilało objawy bólowe, które mogły narastać w czasie pobytu na terenach nadmorskich.

5. Lęk przed chorobami i utratą zdrowia

Najczęściej zagrożenia dla zdrowia upatrywano w chorobie morskiej. Nausea wywoływała przejście ciała ludzkiego w odmienny stan i powodowała ogólne osłabienie. Jej objawy potęgowały odczuwanie „niebezpieczeństwa, niemniej też naruszenia zdrowia”²⁹. Przy tym była to choroba wstydliva, objawiająca się nawracającymi wymiotami i krańcowym odwodnieniem. Zresztą ta przypadłość na tyle dawała się we znaki podróżnikom, że byli w stanie pokonać barierę wstydu i konwencję literacką diariuszy podróżnych, tłumacząc swoją niedyspozycję. Niektórzy otwarcie przyznawali się, że w ich odczuciu choroba morska powodowała nie tylko problemy żołądkowe i nadszarpnięcie zdrowia, lecz także zdawała się wręcz grozić im śmiercią z powodu nieustających „womitów”, nad którymi nie można było zapanować i nie znano na nie lekarstwa. Stanisław Poniatowski, zanim został królem, w 1754 roku przepływał kanał La Manche. Za główne czynniki

27 J.U. Niemcewicz, *Pamiętniki czasów moich*, t. 2, oprac. J. Dihm, Warszawa 1957, s. 202-203.

28 T.S. Wolski, *Sławna pielgrzymka do Jerozolimy ciągnąca się przez trzy znakomitsze części świata*, tłum. K. Gara, wstęp, oprac. M. Chachaj, B. Rok, Kraków 2021, s. 24.

29 T. Billewicz, *Diariusz podróży po Europie w latach 1677-1678*, odczyt. z rkps., wstęp, koment. M. Kunicki-Goldfinger, Warszawa 2004, s. 298.

chorobotwórcze uznał złą pogodę, długi 10-godzinny rejs, przeciwny wiatr, krótką falę oraz własną wrodzoną skłonność do ostrego przebiegu choroby morskiej, która dręczyła go jeszcze po zejściu na ląd³⁰. Z kolei w swojej deskrypcji żeglugi do Londynu w 1780 roku Tadeusz Bukaty wyrażał obawy z tym związane. Pierwszy raz płynąc morzem, zdawał sobie sprawę z nieuchronności wystąpienia u siebie objawów choroby morskiej: „przeto nie uniknę od wypłaty winnego stołu bożkom morza”³¹. Natomiast Ignacy Potocki zrezygnował w 1770 roku z rejsu na Wyspy Brytyjskie, chociaż przekonywano go, że nie stwarza to zagrożenia utraty życia. Martwiło go natomiast nadwyrężenie zdrowia, a ostatecznie przekonało zdanie angielskiego kapitana twierdzącego, że wysokie fale są „ciężkie osobiście dla cudzoziemców do jazdy morskiej nieprzyzwyczajonych”³².

Zawodowych marynarzy trapiły natomiast choroby tropikalne podczas rejsów po ciepłych morzach. Doskwierał im brak wody pitnej i spożywanie zepsutej żywności. W przypadku dłuższych rejsów śmiertelne żniwo zbierał szkorbut, z którym nauczone się walczyć dopiero w drugiej połowie XVIII wieku. Były to jednak niebezpieczeństwa praktycznie nieznane staropolskim podróżnikom, których z reguły krótkotrwałe rejsy ograniczały się zasadniczo do obszaru mórz oblewających kontynent europejski. Wymienione powyżej zagrożenia w całej rozciągłości dotyczyły nielicznych mieszkańców Rzeczypospolitej służących w marynarkach państw kolonialnych.

6. Wojny, piraci, marynarze i galernicy – śmiertelne zagrożenia ze strony ludzi morza

Piractwo uważano za plagę mórz i poważne zagrożenie dla życia i majątku. Na Morzu Śródziemnym obawiano się piratów arabskich i berberyjskich. Walczyli z nimi kawalerowie maltańscy, w szeregach których znajdowali się również przybysze z Rzeczypospolitej. Notowano również groźny fakt uprawiania korsarstwa, legalnego piractwa na licencji królewskiej, któremu to zajęciu oddawali się gremialnie i zapamiętane mieszkańcy niektórych portów francuskich, np. St. Malo³³, czy angielskich. Informowano jednocześnie, że ich działalność powodowała odwetowe ataki marynarki atakowanych krajów. Za szczególnie niepewnych uważano marynarzy z Dunkierki. Starano się w miarę

30 *Pamiętniki króla Stanisława Augusta. Antologia*, wybór D. Triaire, tłum. W. Brzozowski, red. M. Dębowski, wstęp A. Grześkowiak-Krwawicz, Warszawa 2013, s. 133.

31 *Opis podróży przez Niemcy i Holandię do Londynu anonimowego szlachcica litewskiego z 1780 r.*, oprac. B. Rok, „Śląski Kwartalnik. Historyczny Sobótka”, 49 (1994), nr 3-4 s. 281; M. Chachaj, *Tadeusz Bukaty autorem opisu podróży z Warszawy do Londynu odbytej w 1780 roku*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 56 (2001), nr 3, s. 365-367.

32 I. Potocki, *Dzienniki i listy z podróży po Europie (1765-1771)*, wstęp, oprac. A. Kucharski, w: *Staropolskie podróżowanie*, red. B. Rok, F. Wolański, Kraków 2016, s. 163-164.

33 *Podróże królewicza polskiego, późniejszego króla Augusta III*, s. 70.

możliwości unikać z nimi kontaktu, gdyż „z du[n]kierczanami societas na morzu zawsze niebezpieczna”³⁴. Właśnie napad piratów z tego portu, jak pisano „rozbójników morskich z miasta Dunkierku”, u wybrzeży Danii, doprowadził w 1640 roku do katastrofy okrętu. Na jego pokładzie płynął Jan Cedrowski, dworzanin Bogusława Radziwiłła. Ledwie uszedł z życiem z tej opresji, gdy pasażerom udało się wysiąść na ląd. Wcześniej „piratkowie” ścigali potencjalną zdobycz przez 2 dni i 2 noce bez przerwy³⁵.

Niebezpieczeństwo groziło również pasażerom statków ze strony ludzi morza, nieuczciwych marynarzy i kapitanów wymuszających wygórowane lub nieprawne opłaty. Mimo rezygnacji z dalszego rejsu wskutek zawrócenia statku do portu pod wpływem silnego sztormu czasem nie odyskiwano od szypra pieniędzy zapłaconych za całą podróż z góry. Innym razem pod wpływem nagłego sztormu rezygnowano ze zwrotu zapłaconych kwot za przewóz w zamian za najszybszy powrót do portu. Wojewodzie sieradzki Stanisław Wierzbowski, wypływający w 1678 roku z Gdańska do Lubeki, doznał takiego uszczerbku na swoim skromnym majątku. Niefortunny żeglarz, zmuszony do zmiany drogi morskiej na lądową, nie rozpamiętywał jednak straty pieniędzy, która była niewątpliwie bardzo dotkliwa w kontekście kosztów dalszej podróży. W swojej relacji podróży podkreślał przede wszystkim wielką otuchę, jakiej doznał z powodu ocalenia swego życia od niechybnej śmierci. Potwierdziła się też w jego przypadku prawdziwość znanej łacińskiej sentencji: „A w nas dopiero dusza wstąpiła, która już na on świat dysponowała się i spełniło się na nas owo przysłowie «Qui nescit orare; vadat in mare»”³⁶. Groźne były także przesady towarzyszy podróży i marynarzy, o czym świadczy żegluga Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła „Sierotki” z Aleksandrii po Morzu Śródziemnym, z końca XVI wieku, gdy pod presją załogi musiał wyrzucić do morza wiezione ze sobą do Europy mumie egipskie (traktowane jako zły omen), ponieważ uważali, że rozniewał Boga, wnosząc na pokład ciała umarłych³⁷.

Mimo przebywania w grupie żeglarzy nawet przy spokojnej tafli morza pasażerom dokuczalo poczucie osamotnienia i bezradności w obliczu potęgi nieokiełznanego żywiołu wodnego i znacznego oddalenia od bezpiecznego otoczenia rodzinnego i społecznego. Morze ukazywało całą swoją cywilizacyjną obcość i dzikość jako tereny niezamieszka-

34 A. Piaseczyński, *Instrukcja dla syna wyjeżdżającego za granicę (1642)*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, s. 333.

35 *Dwa pamiętniki z XVII wieku Jana Cedrowskiego i Jana Floriana Drobyśza Tuszyńskiego*, wyd., wstęp A. Przyboś, Wrocław-Kraków 2015, s. 9-10.

36 S. Wierzbowski, *Konnotata wypadków w domu i kraju zaszłych od 1634 do 1689 r.*, oprac. J. K. Załuski, Lipsk 1858, s. 149-150.

37 M.K. Radziwiłł, *Podróż do Ziemi Świętej, Syrii i Egiptu 1582-1584*, oprac. L. Kukulski, Warszawa 1962, s. 174-175; J. Śliwa, *Egiptski sarkofag i mumia w zbiorach Uniwersytetu Jagiellońskiego (Tabl. XIV-XIX)*, w: *Egipt, Grecja, Italia... Zabytki starożytne z dawnej kolekcji Gabinetu Archeologicznego Uniwersytetu Jagiellońskiego*, red. J. Śliwa, Kraków 2007, s. 114-115.

i wymykające się faktycznej władzy człowieka. Bano się utonięcia, wypadnięcia za burtę statku, gdzie – jak pisał o swojej niebezpiecznej przygodzie Jan Rybiński, przebywający w 1617 roku w południowej części Niderlandów: „aliści nic gotowszego nie było, tylko z okrętu wypaść i utonąć, gdzie bez wszelkiej pomocy ludzkiej i nadzieje nikt by o mnie był nie wiedział”³⁸.

Strachem napawały pasażerów statków potencjalne wojny i walki morskie. Znane przykłady z historii epoki wczesnej nowożytności, takie jak: klęska wielkiej armady, bitwa pod Lepanto, konflikty z Turcją, wojny Anglii z Holandią o prymat w handlu morskim w XVII wieku, wojna siedmioletnia czy wyścig kolonialny, odbijały się szerokim echem. W przypadku Rzeczypospolitej tradycyjnym przeciwnikiem w XVII wieku była Szwecja, wielkie mocarstwo morskie. Wygrana bitwa pod Oliwą, mająca wielkie znaczenie symboliczne, nie pociągnęła za sobą budowy silnej floty, wręcz przeciwnie doszło do zarzucenia takich projektów. Szczególnie w pierwszej połowie XVII wieku obawiano się szwedzkiej floty, jako potencjalnie nieprzyjacielskiej siły morskiej, mogącej stworzyć poważne zagrożenie dla polskiej żeglugi. Krzysztof Radziwiłł uważał za ryzykowne wysyłanie syna drogą morską przez Bałtyk w latach 20. XVII wieku z powodu zagrożenia ze strony eskadr szwedzkich biorących udział w wojnie trzydziestoletniej. Jednocześnie żegluga z Hamburga przez Morze Północne pozwalająca ominąć tereny lądowe objęte ciężkimi walkami napawała go przerażeniem: „co za bezpieczeństwo tak młode, tak subtelnej kompleksyj dziecie niewczasom i niebezpieczeństwom morskim powierzać, a inszej drogi pod ten czas trudno zażyć”³⁹.

Morze nie tylko generowało zagrożenia dla żeglarzy. Było także postrzegane jako przestrzeń odbywania szczególnie okrutnej i często dożywotniej kary przez galerników – nierzadko groźnych przestępców. Widok niewolników zakutych w kajdany, przy okazji zwiedzania portów w XVIII wieku, budził współczucie dla galerników, nawet jeńców tureckich. Pisano, że „morze litościwsze od ludzi” dla rozbitków tureckich, których władze miasta Livorno skazały na karę galer⁴⁰. Przy czym podróżujący pod koniec XVIII wieku kompletnie zapominali o analogicznej praktyce stosowanej na galerach tureckich. W nieludzkich warunkach ginęło wielu jeńców wziętych w jasyr z ziem Rzeczypospolitej, praktycznie przez cały XVII wiek. Opowieści o polskich galernikach cudownie ocalonych z takiej niewoli cieszyły się już w XVII wieku dużą popularnością m.in. dzięki ukazaniu się drukiem w 1628 roku dzieła Marka Jakimowskiego o brawurowym

38 A. Danysz, *Jana Rybińskiego podróż naukowa za granicę w latach 1616-1623. Kartka z dziejów wychowania w Polsce*, Lwów 1898, s. 8.

39 K. Radziwiłł, *Wskazówki związane z edukacją syna Janusza w ojczyźnie i w cudzej ziemi (1622-1628), w: Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, s. 189-190.

40 *Dziennik podróży Stanisława Staszica 1789-1805*, wyd. C. Leśniewski, Kraków 1931, s. 100.

uwolnieniu towarzyszy niedoli na morzu, zdobyciu galery tureckiej i ucieczce z niewoli. Postać Jakimowskiego na trwałe weszła do kanonu literatury polskiej⁴¹.

7. Powszechny wymiar europejskiej talassofobii

We współczesnym odbiorze społecznym morze jest postrzegane jako jednocześnie piękne i groźne. Kiedyś patrzono na nie głównie, a w zasadzie najczęściej tylko przez pryzmat niebezpieczeństw, odmawiając mu jednocześnie wszelkich zalet, może pominąwszy ryzykowne i niepewne zyski ekonomiczne. Panowała powszechna talassofobia, dominował lęk przed morskimi głębinami i niemożliwą do ogarnięcia ludzkim umysłem tonią wód. Lęk przed morzem miał wręcz archetypiczny charakter. Według Jeana Delumeau był głęboko zakorzeniony w powszechnej świadomości społeczeństw od czasów antycznych, a morze stanowiło główny powód do odczuwania strachu w kulturze Zachodu. Morza obawiali się wszyscy mierzający się z nim po raz pierwszy, nawet duchowni. Można wręcz mówić o rodzaju odwiecznego, podświadomego lęku, który na stałe wpisał się w mentalność ludzką i był obecny w różnorodnych tekstach kultury europejskiej od najdawniejszych czasów. Dawne tropy kulturowo-literackie takiego sposobu myślenia znajdują się już w księgach biblijnych, przez co na stałe weszły do świata wyobraźni mieszkańców Starego Kontynentu. Poprzez powszechność recepcji wątków morskich, jako części swobodnego tła biblijnej historii zbawienia, motywy groźnego morza zostały wprowadzone na trwałe do kanonu wyobrażeń większości chrześcijan, niezależnie od wyznania⁴². Przykładem takiej świadomości nautycznej, akcentującej grozę morza, jest bogata symbolika kościelna sztuki sakralnej oraz świeckiej literatury pięknej.

Myślenie o morzu było przyczyną nie tylko odczuwania strachu w przypadku bezpośredniego kontaktu, lecz także utrzymywania się stałego, powszechnego lęku przed morzem. Jego główne powody w Rzeczypospolitej brały się z braku praktyki pływackiej i nawigacyjnej, a także nieznaności praw i natury morza, podkreślania jego obcości i wrogości. Łączyła się z tym nieznanomość map, ich niedokładność, istnienie białych plam, mimo ciągłego postępu odkryć, podbojów kolonialnych i podróży eksploracyjnych. Taki kontekst rozumienia morza, oparty na uwarunkowaniach praktycznych, był wzmacniany przez koncept symboliczno-religijny, każący je postrzegać jako przestrzeń zagrożeń, pokus, domenę śmierci i szatana, utrwalany w dyskursie kaznodziejskim. Morze stało się podstawowym upostaciowaniem inności, odmienności od dobrze znanych,

41 R. Ryba, *Postać Marka Jakimowskiego w literaturze wieku dziewiętnastego*, w: *Między księgami*, red. M. Jarczykowska, A. Sitkowska, Katowice 2012 (Sarmackie Theatrum, t. 6), s. 192-212.

42 Zob. w szczególności rozdział tej monografii zatytułowany *Morze zmienne, gdzie lęku wszelkiego obfitość*; J. Delumeau, *Strach w kulturze Zachodu XIV-XVIII w. Oblężony gród*, tłum. A. Szymanowski, Warszawa 2011.

„Qui nescit orare, pergat ad mare”. Morze jako przestrzeń zagrożeń dla podróżników polskich...

codziennych realiów lądowych. Lęk indywidualny potęgował także brak własnego doświadczenia i tradycji morskich kraju, gdyż handel morski Rzeczypospolitej został zmonopolizowany przez Gdańsk, miasto i port w dużej mierze obce kulturowo. Lądowy styl życia polskiej szlachty gloryfikował wiejską sielankę, sławioną w renesansowej poezji ziemiańskiej, uprawę roli i gospodarowanie na folwarku jako absolutnie pewne gwarancje szczęścia.

8. Czynniki sprzyjające częściowemu opanowaniu strachu przed morzem

Łagodzenie potencjalnych zagrożeń i powszechnie panującego poczucia strachu przynosiły doraźne, przybrzeżne kontakty z morzem. Ich najczęstszą postacią były krótkie rejsy po Zatoce Gdańskiej, np. króla Jana II Kazimierza Wazy w 1651 roku⁴³ czy magnatów polskich odwiedzających Gdańsk, którym magistrat miejski zapewniał poznanie największych lokalnych atrakcji. W katalogu takich lokalizacji i obiektów ciekawych i wyjątkowych, obok miejskich instytucji i zabytków, morze zajmowało niepoślednie miejsce. Doświadczenie morza z perspektywy brzegu, pośredni sposób obcowania z morzem, minimalizujący czy wykluczający ryzyko śmierci, zapewniało zwiedzanie portów. Wchodzenie na pokłady statków cumujących przy nabrzeżach dawało podróżnikom wgląd w potęgę marynarek państw kolonialnych – Anglii, Francji czy Holandii. Początki turystyki morskiej wyznaczało także wczesne zwiedzanie wież latarni morskich. W Rzeczypospolitej szczególnie popularna była ta w Wisłoujściu, zwana powszechnie Min-dą⁴⁴. Przewyciężanie strachu gwarantowała jednak przede wszystkim modlitwa i wiara w opiekę Opatrzności. Uciekano się do patronów marynarzy, których było wielu, jak: św. Mikołaj, św. Barbara, św. Jakub, ale przede wszystkim Matka Boska, nosząca tytuł Stella Maris, Gwiazdy Morza, sugerujący ocalenie, wskazanie drogi, światła w ciemności, na powierzchni otchłani wód morskich. Jeden z pasażerów cudownie ocalony z morskich odmętów relacjonował swoim towarzyszom rejsu: „Już bym był więcy nie widział Was Panowie, gdyby mię nie strzegli moi Patronowie”⁴⁵.

Sposobów na ograniczenie i okiełznanie potęgi morza upatrywano w zdobyczach cywilizacyjnych, pracy człowieka, stałej aktywności władz lokalnych i centralnych.

43 A. Sajkowski, *Diariusz podróży Jana Kazimierza do Gdańska w roku 1651*, „Rocznik Gdański”, 15/16 (1956/1957), s. 453-460.

44 E. Kizik, *Odwiedziny twierdzy Wisłoujście w XVII i XVIII w.*, w: *Fortyfikacje Gdańska*, red. G. Bukal, Gdańsk 2009, s. 141-149.

45 Anonimowy autor tego diariusza przekonywał czytelników o grozie morza słowami: „Jakie niebezpieczeństwo mieliśmy obaczysz niżej”; Biblioteka Jagiellońska w Krakowie (dalej: BJ), *Pularesik podróży księdza z r. 1737 jadącego do Rzymu, z opisem grobu Bolesława Śmiałego w Osyach*; rkps 4346, k. 39-39v.

Szczególnie na terenach i w państwach najbardziej zagrożonych niszczycielską siłą morza pochłaniającego ląd. Przybierało to np. formę przypatrywania się budowie i konserwacji infrastruktury przeciwpowodziowej w Niderlandach. Podziwiano sieć tam, grobli i polderów, arcydzieł sztuki irygacyjnej na terenach depresji holenderskich. Inżynieria wodna pozostawała w służbie obrony ludzi i ich dobytku przed stałą presją żywiołu morskiego. Była pomysłowa, skuteczna, a jednocześnie bardzo droga i pracochłonna, gdyż tamy były ciągle atakowane impetem fal morskich. Dostrzegano konieczność osuszania i czyszczenia kanałów odwadniających, budowy młynów wietrznych wypompowujących wodę, wymagających wielkich nakładów pieniężnych, wysokich podatków i sprawnej organizacji pracy.

W drugiej połowie XVIII wieku coraz bardziej doceniano rozwój inżynierii morskiej. W portach podziwiano budowę falochronów zamykających wejścia wewnętrznych akwenów, np. w Genui zauważano: „bałwany czasem przez same mury przelewają się i okręta czasem w samym porcie rozbijają”⁴⁶. Podróżnicy interesowali się nawet specjalistycznymi zagadnieniami technicznymi inżynierii portowej, nie posiadając jednak w tym względzie najczęściej żadnego wykształcenia. Obserwowano z uwagą prowadzenie prac podwodnych przy użyciu kesonów przy budowie Nowego Molo w tym włoskim porcie, umacnianego poprzez budowę konstrukcji z wielkich kamieni i odłamków skał wydobywanych w kamieniołomie. Wszystko to miało na celu uśmierzanie siły fal morskich, ograniczenie wściekłego kołysania kadłubów statków przez wiatr, a nawet wzajemnego ich rozbijania się w czasie burz⁴⁷.

9. Wyjątkowy przykład przelotnej fascynacji żeglugą morską

W kulturze staropolskiej wieków XVII i XVIII fascynacja morzem, którą całkowicie otwarcie wyrażano, zdarzała się niezmiernie rzadko. Jeszcze rzadziej spotykanym nastawieniem był entuzjazm wobec możliwości podjęcia, bez wyraźnej potrzeby, długiego rejsu morskiego. Koniecznym elementem było przezwycięzenie lęku przed morzem i podróżami morskimi. Pod tym względem ciekawy jest przypadek Jana Nepomucena Kossakowskiego, późniejszego biskupa, który w 1772 roku, jeszcze jako bardzo młody człowiek, spłynął Wisłą do Gdańska, nadzorując transport ładunku drewna przeznaczonego na

46 F.K. Bohusz, *Dzienniki podróży*, s. 270-271.

47 A. Moszyński, *Dziennik podróży do Francji i Włoch Augusta Moszyńskiego architekta Króla Stanisława Augusta Poniatowskiego 1784-1786*, wybór, tłum. B. Zboińska-Daszyńska, Kraków 1970, s. 133.

sprzedaż⁴⁸. Początkowy lęk przed morzem, przejawiany przez tego podróżnika, wynikający w głównej mierze z nieznajomości prawideł rzemiosła żeglugowego, uczynił go przedmiotem drwin kupców i marynarzy w gdańskim porcie: „Odchodziłem od siebie z podziwienia i bojaźni, kiedym pierwszy ten raz w życiu zobaczył morze i jeszcze właśnie natenczas wzburzone”⁴⁹. W jego przypadku widoczna jest istotna różnica w podejściu polskiej szlachty do żeglugi śródlądowej i morskiej. Była ona zapewne udziałem wielu żeglarzy, szczególnie tych mniej doświadczonych albo zupełnie początkujących. Inaczej traktowano bowiem w Rzeczypospolitej żeglugę rzeczną, najczęściej wiślaną, służącą spławianiu towarów wodą do portów morskich, w szczególności Gdańska. Była to stała, cykliczna praktyka handlowo-transportowa, którą powtarzano często co rok. Kossakowskiemu udało się jednakże oswoić pierwszy lęk przed morzem wynikający z jego całkowitej nieznajomości tego żywiołu. Z czasem powziął jednak nawet śmiały plan wybrania się w rejs do Anglii lub Francji, który chciał sfinansować dzięki pieniądзом uzyskanym ze sprzedaży spławionych towarów, które zostały powierzone jego pieczy. Przed realizacją tego zamierzenia powstrzymał go jednak nie lęk przed morzem, ale przed karą i opinią krewnych, którzy zawierzyli mu ładunek.

Zakończenie

Rejsy morskie staropolskich peregrynantów były przede wszystkim sposobem na opuszczenie Rzeczypospolitej i rozpoczęcie pobytu poza granicami kraju oraz pokonaniem krótkich odcinków morskich, dla których nie było alternatywy dróg lądowych. Trzeba uczciwie przyznać, że biorąc pod uwagę powszechnie występującą obawę przed podejmowaniem podróży morskich, były to jednak dość częste przypadki. W kalkulacji ryzyka uznawano zatem, że podjęcie żeglugi może się z określonych względów opłacać: korzyści ekonomicznych, oszczędności czasu bądź mimo wszystko większego bezpieczeństwa niż na szlakach lądowych. Droga morska otwierała także możliwość podróży w odwrotnym kierunku, powrotu do kraju, a dla cudzoziemców przybycia na ziemię polską. Dotyczyło to zarówno mieszkańców Rzeczypospolitej, powracających z „cudzych krajów”, jak też cudzoziemców. Na ziemię polską od XVI wieku docierały kolejne fale imigrantów ekonomicznych i dysydentów religijnych, szukających tam azylu. Do grupy przybyszów, pochodzących z państw „morskich”, prowadzących aktywną politykę morską

48 Szerzej na ten temat zob. A. Kucharski, *Miedzy lękiem i fascynacją. Bałtyckie impresje Jana Nepomucena Kossakowskiego (1772 r.)*, w: *Mare, Pomerania et nos. Bałtyk, Pomorze, ludzie – dawniej i współcześnie*, red. A. Teterycz-Puzio, P. Jędrzejewska, Słupsk 2023, s. 77-91.

49 J.N. Kossakowski, *Pamiętnik księdza Jana Nepomucena Kossakowskiego biskupa wileńskiego (1755-1808)*, „Biblioteka Warszawska”, 2 (1895), s. 215.

i dysponujących silnymi i licznymi flotami można zaliczyć menonickich Olędrów z Holandii czy też kalwińskich kupców ze Szkocji. Mimo tolerancyjnej atmosfery panującej w Rzeczypospolitej kielkowały jednak objawy niepokoju spowodowanego możliwością pojawienia się protestanckich emisariuszy, przysyłanych umyślnie zza morza w celu propagowania idei reformacyjnych. Przewidywania takie, które nie całkiem chyba były pozbawione słuszności, nie były wprawdzie częste, aczkolwiek znajdowały swoje potwierdzenie w XVII-wiecznej literaturze polemicznej⁵⁰.

Kwestie bezpieczeństwa były kluczowe dla pasażerów statków. Franciszek Ksawery Bohusz dwukrotnie pokonywał kanał La Manche na trasie Calais-Dover. Najpierw statkiem pocztowym (1 lutego 1778 roku) płynął 9 godzin. Z powrotem pokonał tę samą drogę jeszcze szybciej, bo w przeciągu zaledwie 5 godzin, prywatnie wynajętym batem. Za pierwszym razem podsumował krótki rejs z wyraźnym zadowoleniem, z powodu dobrych warunków żeglugowych: „morze na ten czas było ciche i spokojne, żeśmy przez nie jak przez jezioro jakie przejechali, żadnej dużej fali nie poczuwszy”⁵¹. W podsumowaniu podjętych rozważań można stwierdzić, że dojmującym wrażeniem, najczęściej artykułowanym przez podróżników odbywających rejsy morskie, był lęk przed morzem bądź odczucie ulgi, kiedy niebezpieczeństwo przestało im już zagrażać. Zagrożeń dla życia i zdrowia upatrywano ze strony potężnych sił przyrody, słabości natury ludzkiej i niedostosowania ciała ludzkiego do życia na wodzie, a także innych ludzi, użytkowników morskich szlaków. Stopniowo uczono się również dostrzegać zalety morza – płynące z niego bogactwo oraz jego walory estetyczne – wzniosłość, majestat, piękno i malowniczość. Wrażliwość tego typu występuje powszechniej jednak dopiero w końcu XVIII wieku. Pełniejszy wyraz zyska w następnym stuleciu. To już jednak kwestie na inną opowieść wymagającą analizy innych źródeł historycznych.

50 B. Cieszyńska, *Literackie okruchy religijnych peregrynacji Brytyjczyków w Polsce do początków XVIII wieku*, „Napis. Pismo poświęcone literaturze okolicznościowej i użytkowej”, 2005, seria XI, s. 89.

51 F.K. Bohusz, *Dzienniki podróży*, s. 60, 126.

„Qui nescit orare, pergat ad mare”. Morze jako przestrzeń zagrożeń dla podróżników polskich...

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie

Archiwum Radziwiłłów Warszawskie, dz. VI, II-80a.

Biblioteka Jagiellońska w Krakowie

rkps 4346: *Pularesik podróżny księdza z r. 1737 jadącego do Rzymu, z opisem grobu Bolesława Śmiałego w Osychach.*

Biblioteka Narodowa w Warszawie

BN, BOZ, rkps 847: *K.J. Woysznarowicz, Wyjazd lasnie Oświeconego Xiążęcia leMci Ostrońskiego z Gdańska do Paryża 114 anno 1667.*

Biblioteka Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk

rkps 480: *Djarjusz [dwóch] podróży X. [Ignacego] Hrebnickiego z Wilna do Rzymu w czasie od listopada 1788 r. do końca 1790 r. i od marca 1791 r. do 2 połowy 1792 r.*

ŹRÓDŁA WYDANE

Anonim, *O przedsięwzięciu peregrynacji (XVII w.)*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 553-558.

Billewicz T., *Diariusz podróży po Europie w latach 1677-1678*, odczyt. z rkps., wstęp, koment. M. Kunicki-Goldfinger, Warszawa 2004.

Bohusz F.K., *Dzienniki podróży*, wstęp i oprac. F. Wolański, Kraków-Wrocław 2014.

Diariusz poselstwa Jana Leszczyńskiego i Aleksandra Naruszewicza do Szwecji pióra Joachima Pastoriusa, sekretarza poselstwa, w: Z. Wójcik, *Akta poselstw Morstina oraz Leszczyńskiego i Naruszewicza do Szwecji w roku 1655*, „Teki Archiwalne”, 5 (1957).

Dwa pamiętniki z XVII wieku Jana Cedrowskiego i Jana Floriana Drobysza Tuszyńskiego, wyd., wstęp A. Przyboś, Wrocław-Kraków 2015.

Dziennik podróży Stanisława Staszica 1789-1805, wyd. C. Leśniewski, Kraków 1931.

Dzwonkowski T.A., *Pamiętniki. Czyli Pamiętka po ojcu dla Józefy z Dzwonkowskich Komornickiej*, wyd. z rkps S. Komornicki, T. Komornicka, Warszawa 1985.

Gawarecki S., *Diariusz drogi. Podróż Jana i Marka Sobieskich po Europie 1646-1648*; Sobieski J., *Instrukcja synom moim do Paryża*, oprac. i wstępem opatrzył M. Kunicki-Goldfinger, Warszawa 2013.

Giełgud A. O., *List starosty żmudzkiego do syna będącego w cudzych krajach (1786)*, w: *Przestrogi i nauki dla dzieci. Instrukcje rodzicielskie (XVIII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M. E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 369-380.

Kossakowski J.N., *Pamiętnik księdza Jana Nepomucena Kossakowskiego biskupa wileńskiego (1755-1808)*, „Biblioteka Warszawska”, 2 (1895), s. 195-237.

- Kossowicz J.M., *Diariusz podróży po Europie (1682-1688)*, oprac., wstęp A. Markiewicz, Warszawa 2017.
- Moszyński A., *Dziennik podróży do Francji i Włoch Augusta Moszyńskiego architekta Króla Stanisława Augusta Poniatowskiego 1784-1786*, wybór, tłum. B. Zboińska-Daszyńska, Kraków 1970.
- Niemcewicz J.U., *Pamiętniki czasów moich*, t. 2, oprac. J. Dihm, Warszawa 1957.
- Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017.
- Opis podróży przez Niemcy i Holandię do Londynu anonimowego szlachcica litewskiego z 1780 r.*, oprac. B. Rok, „Śląski Kwartalnik. Historyczny Sobótka”, 49 (1994), nr 3-4, s. 267-281.
- Pamiętniki króla Stanisława Augusta. Antologia*, wybór D. Triaire, tłum. W. Brzozowski, red. M. Dębowski, wstęp A. Grześkowiak-Krwawicz, Warszawa 2013.
- Piaseczyński, *Instrukcja dla syna wyjeżdżającego za granicę (1642)*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 329-338.
- Podróże królewicza polskiego, późniejszego króla Augusta III (Niemcy – Francja – Włochy) 1711-1717 z dyaryusza rękopiśmiennego*, cz. 2, wyd. A. Kraushar, Lwów 1911.
- Potocki I., *Dzienniki i listy z podróży po Europie (1765-1771)*, wstęp i oprac. A. Kucharski, w: *Staropolskie podróżowanie*, red. B. Rok, F. Wolański, Kraków 2016.
- Przestrogi i nauki dla dzieci. Instrukcje rodzicielskie (XVIII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017.
- Radziwiłł K., *Wskazówki związane z edukacją syna Janusza w ojczyźnie i w cudzej ziemi (1622-1628)*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, *Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 175-244.
- Radziwiłł M.K., *Podróż do Ziemi Świętej, Syrii i Egiptu 1582-1584*, oprac. L. Kukulski, Warszawa 1962.
- Sobieski J., *Instrukcja Synom moim do Paryża*, w: *Ojcowskie synom przestrogi. Instrukcje rodzicielskie (XVI-XVII w.)*, wstęp, objaśn. D. Żołędź-Strzelczyk, M.E. Kowalczyk, Wrocław 2017, s. 277-324.
- Wierzbowski S., *Konnotata wypadków w domu i kraju zaszytych od 1634 do 1689 r.*, oprac. J. K. Załuski, Lipsk 1858.
- Wikliński M., *Podróże*, tłum., oprac. I. Zatorska, Łask 2008.
- Wolski T. S., *Sławna pielgrzymka do Jerozolimy ciągnąca się przez trzy znakomitsze części świata*, tłum. K. Gara, wstęp, oprac. M. Chachaj, B. Rok, Kraków 2021.

OPRACOWANIA

- Chachaj M., *Tadeusz Bukaty autorem opisu podróży z Warszawy do Londynu odbytej w 1780 roku*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 56 (2001), nr 3, s. 365-367.
- Cieszyńska B., *Literackie okruciny religijnych peregrynacji Brytyjczyków w Polsce do początków XVI-II wieku*, „Napis. Pismo poświęcone literaturze okolicznościowej i użytkowej”, 2005, seria XI, s. 81-95.
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, w: *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993, s. 357-444.

„Qui nescit orare, pergat ad mare”. Morze jako przestrzeń zagrożeń dla podróżników polskich...

- Danysz A., *Jana Rybińskiego podróż naukowa za granicę w latach 1616-1623. Kartka z dziejów wychowania w Polsce*, Lwów 1898.
- Delumeau J., *Strach w kulturze Zachodu XIV-XVIII w. Oblężony gród*, tłum. A. Szymanowski, Warszawa 2011.
- Kizik E., *Odwiedziny twierdzy Wistoujście w XVII i XVIII w.*, w: *Fortyfikacje Gdańska*, red. G. Bułal, Gdańsk 2009, s. 119-125.
- Kotarski E., *Morze Sarmatów*, „Rocznik Towarzystwa Literackiego im. Adama Mickiewicza”, 25 (1990), s. 25-37.
- Kotarski E., *Nad prozaicznymi relacjami z podróży morskich XVI-XVII wieku*, „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”, 23 (1978), s. 55-78.
- Kotarski E., *Poetyckie relacje z podróży morskich XVI-XVII wiek*, Gdańsk 1987.
- Kotarski E., *Sarmaci i morze. Marynistyczne początki w literaturze polskiej XVI-XVII wieku*, Warszawa 1995.
- Kotarski E., *U progu marynistyki polskiej. XVI-XVII wiek*, Gdańsk 1978.
- Kucharski A., *Między łękiem i fascynacją. Bałtyckie impresje Jana Nepomucena Kossakowskiego (1772 r.)*, w: *Mare, Pomerania et nos. Bałtyk, Pomorze, ludzie – dawniej i współcześnie*, red. A. Teterycz-Puzio, P. Jędrzejewska, Słupsk 2023, s. 77-91.
- Kucharski A., *Żegluga przybrzeżna i śródlądowa jako sposób komunikacji staropolskich podróżników w XVII wieku*, w: *Samotrzeć, w kompanii czy z orszakiem? Społeczne aspekty podróżowania w średniowieczu i w czasach nowożytnych*, red. M. Saczyńska, E. Wólkiewicz, tłum. B. Kita, P. Kras, Warszawa 2012, s. 403-424.
- Mączak A., *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Warszawa 2001.
- Pertek J., *Polacy na morzach i oceanach*, t. 1: *Do roku 1795*, Poznań 1981.
- Ryba R., *Postać Marka Jakimowskiego w literaturze wieku dziewiętnastego*, w: *Między księgami*, red. M. Jarczykowa, A. Sitkova, Katowice 2012 (*Sarmackie Theatrum*, t. 6), s. 192-212.
- Sajkowski A., *Diariusz podróży Jana Kazimierza do Gdańska w roku 1651*, „Rocznik Gdański”, 15/16 (1956/1957), s. 453-460.
- Szerszeń M., *Rejs Michała Kazimierza Radziwiłła rzekami Europy (30 lipca – 28 września 1722)*, „Przegląd Historyczny”, 97 (2006), nr 3, s. 367-384.
- Śliwa J., *Egiptski sarkofag i mumia w zbiorach Uniwersytetu Jagiellońskiego (Tabl. XIV-XIX)*, w: *Egipt, Grecja, Italia... Zabytki starożytne z dawnej kolekcji Gabinetu Archeologicznego Uniwersytetu Jagiellońskiego*, red. J. Śliwa, Kraków 2007.
- Tazbir J., *Ziemiańin – żeglarz – podróżnik morski. Kształtowanie się stereotypu w kulturze staropolskiej*, „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”, 22 (1977), s. 123-142.
- Trzoska J., *Gdański handel i żegluga wobec zmian układu sił w Europie podczas wielkiej wojny północnej*, „Słupskie Studia Historyczne”, 2010, nr 16, s. 51-67.