

Odyniec, Waclaw

Okno na świat : bałtyckie podróże Polaków w XVI-XVIII w.

Acta Universitatis Nicolai Copernici. Historia 28 (259), 5-11

1993

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WACŁAW ODYNIC

OKNO NA ŚWIAT

(BAŁTYCKIE PODRÓŻE POLAKÓW W XVI—XVIII W.)

Nie zajrzę ja nikomu ani morzem pływać,
Ani bogactw rozlicznym sposobem nabywać...
A. Zbylitowski, *Żywot ślacheica na wsi (1597)*

Zarys treści. Lektura utworów marynistycznych i pamiętników dotyczących bałtyckich podróży Polaków pozwala na sformułowanie następujących wniosków: Niechęć do podróży morskich wynikała z bojaźni przed nieznanym i obcym żywiołem. Podejmowanie ich wywoływała tylko szeroko rozumiana konieczność; nie była ona nawet rekompensowana przez zaspokajanie, jakże charakterystycznej dla podróżnych, ciekawości świata. Na pogłębianie obawy przed spotkaniem z morzem wpływały lektury szkolne, które podkreślały tylko niebezpieczeństwa, a nie korzyści.

Peregrynacje morskie nie cieszyły się w Polsce dobrą sławą, przy równoczesnym zamiłowaniu do częstego podróżowania, nie były też chętnie podejmowane, jeśli mamy wierzyć pisarzom staropolskim¹. Można wymienić jedną z przyczyn tego stanu rzeczy: była nią „bojaźń morza”, znana z antycznej literatury². Jako drugą należy wyróżnić to, że „woda ludziom rzecz nieuchodzona”³, czyli była niezwykłą, niewypróbowaną, nie stosowaną często drogą. Sebastian Fabian Klonowicz tłumaczył swoim współmieszkańcom, że do udania się w podróż morską zmusza nie tylko „łakomstwo”, ale i „ciężka potrzeba”⁴. Takie rozumowanie było zgodne z postawą tych, których gnała „chciwość i ciekawość”, przewyciężająca lęk przed morskimi wędrówkami⁵. Odkrycia geograficzne śmiałych żeglarzy zostały dokonane dzięki pokonaniu przez nich bezmiarów

¹ Znajdowało to odbicie w literaturze — patrz: E. Kotarski, *Piśmiennictwo morskie w dobie staropolskiej. W poszukiwaniu kryteriów*, Libri Gedanenses, t. 8: 1974 (1976); idem, *U progu marynistyki polskiej XVI—XVII wiek*, Gdańsk 1978; idem, *Poetyckie relacje z podróży morskich XVI—XVII wiek*, Gdańsk 1987.

² J. Delumeau, *Bojaźń morza w dawnych kulturach klasycznych*, Rocznik Gdański, t. 37: 1977, s. 5—14. Tłumaczenie przez Jerzego Kaźmirczaka *La peur en mer* jako „bojaźń morza” jest wybitnie trafne.

³ S. F. Klonowicz, *Flis to jest spuszczenie statków Wisłą i innymi rzekami*, wyd. S. Węclewski, Chełmno 1862, s. 16.

⁴ *Ibid.*, s. 18.

⁵ S. Grzybowski, *Strach w XVI w.: nowe wzorce osobowe*, [w:] *Spółeczeństwo staropolskie. Studia i szkice*, red. A. Wyczański, t. 1, Warszawa 1976, s. 126.

morz i oceanów, przekroczeniu akwenów znanych i opisywanych przez pisarzy starożytnych, a tym samym nadawały inny wymiar podróżom morskim. Misjonarze, szczególnie jezuici, przekonali się rychło, że dotarcie do Azji i Ameryki wymaga przewyciężenia obawy przed trudami, niewygodami żeglugi oceanicznej. To właśnie spod pióra o. Aleksandra Valignano, wizytatora apostolskiego jezuickich misji na Dalekim Wschodzie, wyszedł katalog uciążliwości czekających podróżującego po oceanach i niebezpieczeństw czyhających na niego⁶. Spostrzeżenia i doświadczenia wiarygodnego zakonnika mogą nam posłużyć do analizy przekazów naszych wędrowców po niebezpiecznych wodach „złego morza”, jak nazywali Bałtyk żeglarze francuscy⁷.

Czcigodny ojciec Valignano do trudności żeglugi oceanicznej zalicza: 1) ciasnotę na statku; 2) złą jakość produktów, podlegających szybkiemu psuciu się (dotyczy to mięsa solonego, wody i wina); 3) niedostatek podróży, przeważnie biednych, szukających chleba za oceanem; 4) ciszę na morzu w tropikach; 5) brak wody zdatnej do picia (woda zabrana w podróż, wydzielana zresztą w skąpych porcjach, cuchnie i roi się od robactwa); 6) wszelkiego rodzaju choroby jako wynik doskwierających utrapień. Dalej wylicza także sześć niebezpieczeństw zagrażających żeglarzom i pasażerom statków. Są to: burze morskie; mielizny i rafy; ogień, łatwy do zaproszenia i groźny ze względu na łatwo palne materiały znajdujące się na okrętach; groźba napaści korsarzy różnych nacji; wyczerpanie się zapasów wody; „nieustanne zagrożenie przez śmierć”⁸.

Ten zestaw trudów i niebezpieczeństw, z którymi stykał się podróżujący po oceanach misjonarz, łatwo odczytać również z utworów pisarzy, którzy odważyli się zaokrętować w portach bałtyckich. Mam tu na myśli tak znanych i wciąż cytowanych — jako pierwszych staropolskich marynistów — autorów jak Jan Kochanowski, Andrzej Zbylitowski czy Marcin Borzymowski⁹, ale też tych rzadziej wymienianych, bo gorzej władali piórem lub nie mieli ambicji literackich.

W literaturze historycznej problematyka warunków żeglugi bałtyckiej znalazła swoje odbicie w studiach kompetentnych badaczy. Wystarczy wymienić prace Marii Boguckiej¹⁰, Stanisława Gierszewskiego¹¹, Andrzej-

⁶ J. Brodrick SJ, *Powstanie i rozwój Towarzystwa Jezusowego*, t. 2: *Święty Franciszek Ksawery*, Kraków 1969, s. 81.

⁷ W. Odynieć, *Polskie Dominium maris Baltici. (Zagadnienia geograficzne, ekonomiczne i społeczne X—XVIII w.)*, Warszawa 1982, s. 170—172.

⁸ J. Brodrick, op. cit., s. 82—83.

⁹ *Trzy podróże. J. Kochanowski: „Pamiętka Janowi na Tęczynie”*. — A. Zbylitowski: „Droga do Szwecyj” — T. Grotkowski: „Podróż morską”, wstęp i objaśn. E. Kotarski, Gdańsk 1973 — dalej tych trzech autorów cytuję wg tego wyd.; M. Borzymowski, *Morska nawigacja do Lubeka*, wstęp i objaśn. R. Pollak, Gdańsk 1971.

¹⁰ M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza w XVI—XVIII w.*, Gdańsk 1984.

¹¹ S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji w Gdańsku w drugiej połowie XVIII i na początku XIX w.*, *Kwartalnik Historii Nauki i Techniki*, R. 12, 1967, nr 2, s. 295—312. Autor zajmuje się m.in. awariami spowodowanymi błędami nawigacyjnymi.

ja Grotha¹² czy ostatnią Aleksandra Celarka, pośrednio związaną z tą tematyką, ale wyjaśniającą trudności pokonania przyboju bez awarii¹³. Uwagi autora są tym cenniejsze, że zostały oparte na wypowiedziach doświadczonych rybaków, których łodzie bardziej przypominają żaglowce minionych wieków niż kutry o napędzie motorowym. Wszyscy autorzy zwracają uwagę, że najwięcej katastrof morskich zdarzało się na wodach przybrzeżnych i przy wyjściu z Zatoki Gdańskiej na pełne morze. Przyczyną tego był układ wiatrów, zła nawigacja, niezajomość istniejących tu warunków, w tym złe lub niedokładne odczytanie oznaczeń toru wodnego prowadzącego do portu gdańskiego. Trzeba jednak podkreślić, że nawet doświadczeni rybacy i marynarze mogli nie ustrzec się przed niebezpieczeństwem i katastrofą. W dziejach Oksywia znany jest przypadek miejscowego tkacza Michała Jakubowskiego i jego żony Katarzyny, którzy płynąc do Gdańska w 1597 r. „nieopatrzna śmiercią na morzu poginęli”¹⁴. Andrzej Zbylitowski relacjonując podróż króla Zygmunta III do Szwecji w 1593 r. wspomina, iż król oczekując koło Helu na przychylny wiatry wysłał do Gdańska batem — czyli współczesną szalupą — niejąkiego Bolka,

Który niebezpieczeństwa zażył niemałego
I zdrowia mało nie zbył nad wszystko miłszego
[...] bo okrutne wały
On bacik jako piłkę jaką przewracały¹⁵.

Nie wiemy, czy owemu Bolkowi udało się dotrzeć do Gdańska, wykonać królewskie polecenie i wrócić na monarszy statek, dowiedzieliśmy się jednak, że żegluga po Zatoce Gdańskiej nie była bezpieczna i że — co nas specjalnie interesuje — Zbylitowski zdawał sobie z tego sprawę.

Lęk przed podróżami morskimi nie był jednak paraliżujący — łączył się natomiast z powszechnie spotykanym niepokojem o przebieg podróży. Aby nie mnożyć przykładów sięgnijmy do pamiętnika Józefa Wybickiego. Otóż gdy wyruszał na elekcję króla Stanisława Augusta, a więc ładem do Warszawy, matka „puściła” go „nie bez łez wielu”, a kiedy wypływał statkiem do Holandii w 1770 r., także „zalana łzami pobłogosławiła”¹⁶. Było więc niejako zwyczajem czy modą żegnać podróżnika łzami

¹² A. Groth, *Hauptprobleme der danziger Schifffahrt in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts*, *Studia Maritima*, t. 4: 1985; idem, *Żegluga bałtycka i jej warunki techniczne w XVII i początkach XVIII wieku na przykładzie portów Prus Królewskich i Książęcych*, *Zapiski Historyczne*, t. 51: 1986, z. 2, s. 23: „Blisko połowa notowanych wypadków zdarzyła się w Zatoce Gdańskiej [...] rejon Rozewia — Rowy 15,7%”.

¹³ A. Celarek, *Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub*, Gdańsk 1987, s. 5—6.

¹⁴ Archiwum Diecezji Chełmińskiej, dział: M. Zukowo, t. 1, k. 54.

¹⁵ A. Zbylitowski, op. cit., s. 109.

¹⁶ J. Wybicki, *Zycie moje oraz Wspomnienie o Andrzeju i Konstancji Zamoy-skich*, wyd. A. M. Skałkowski, Kraków 1927, s. 17 i 105.

i wzdychaniem¹⁷, dodajmy — i modlitwą na dobrą drogę¹⁸. Te obawy przed niebezpieczeństwami mogła przewyciężyć nieoczekiwana konieczność — na przykład miłość, jeśli mamy wierzyć poecie¹⁹. Ważniejszym jednak powodem była zwykła konieczność i dogodność²⁰.

Była jednak jeszcze inna przyczyna rezygnacji z podróży morskiej, którą wyraził dobitnie podróżnik-turysta Giacomo Fantuzzi:

Podróżowania drogą wodną, zwłaszcza morską, za wszelką cenę unikać należy [...] poza wieloma udrami, jakich doznaje się w łodzi czy na statku, gdzie się śpi mało i kiepsko z powodu nieustannych krzyków marynarzy, hałasu lin, rolek i wioseł oraz fetoru i wszelkiego plugastwa, poza ryzykiem zatrzymania się na wiele dni na wodzie i groźbą zablądzenia na skutek burz lub innych nieprzewidywanych wydarzeń, na które żadnego wpływu mieć nie można, nigdy ciekawości podróżnikowi właściwej zaspokoić się nie da, a i niewiele rzeczy nowych poznać można, gdyż z daleka tylko ogląda się miasta i kraje²¹.

Włoch pisał to w 1652 r. Jego rówieśnik Marcin Borzymowski także się skarżył: „nam zakrywała Szeroka woda i miasta i pola”²². Jedynym urozmaiceniem było spotkanie innych statków i rozmowy z podróżnymi. Inna sprawa, że ten fragment opisu podróży Borzymowskiego służył do przedstawienia zdarzeń właśnie zaszłych w kraju.

Fantuzzi uzupełnia nam katalog niedogodności podróży morskich wymienianych przez o. Valignano, ale też daje wyobrażenie, przybliża niejako i uzasadnia niechęć do ich podejmowania.

Osobne miejsce we wszystkich opisach zajmuje strach wynikający z okoliczności spowodowanych przez burzę morską, wywołany widmem śmierci w odmętach, „nieustannym zagrożeniem przez śmierć”. Reakcje podróżnych były podobne. Jan Rybiński, wracając w 1623 r. do kraju z dłuższego pobytu za granicą, na Morzu Północnym, o którym mawiali pono niemieccy żeglarze: *Nordsee ist Mordsee*²³, zapisał:

Rady żeglarzom nie stawało, wrzask, krzyk gdzieś i ja, przyznając się od bojaźni wołał, ale mi to wołanie moje między wołaniem drugich uszło, a nikomu też tego nie spowiadał, że to było ze strachu²⁴.

¹⁷ M. Borzymowski, op. cit., s. 39, 40.

¹⁸ J. Pasek, *Pamiętniki*, wstęp W. Czaplński, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1979, s. 56: „Boże! nie daj nam ginać; wszak widzisz: taką tu puściliśmy się intencją, że na chwałę i na służbę Twoję”. M. Borzymowski, op. cit., s. 38 i 50, modlił się do św. Anny i przed podróżą przystąpił do Sakramentów św.

¹⁹ J. Kochanowski, op. cit., s. 70: „Miłość rządziła, która nie cierpi odwłoki”.

²⁰ T. A. Dzwonkowski, *Pamiętniki czyli Pamiętka po ojcu dla Józefy z Dzwonkowskich Komornickiej*, wyd. S. i T. Komorniccy, Warszawa 1985, s. 53.

²¹ G. Fantuzzi, *Diariusz podróży po Europie (1652)*, wstęp i tłum. W. Tygielski, Warszawa 1990, s. 227.

²² M. Borzymowski, op. cit., s. 58.

²³ T. Ocioszyński, *Rozwój żeglugi i myśli morskiej*, Gdynia 1968, s. 89.

²⁴ A. Danysz, *Studia z dziejów wychowania w Polsce*, Kraków 1921 — rozdz. *Jana Rybińskiego podróż naukowa za granicę w latach 1616—1623*, s. 205.

Podobnie reagowali na groźbę utonięcia współtowarzysze Borzymowskiego: „Prawie wyjemy — na pół umierając”²⁵.

Motyw przezwycięzania strachu spotykamy u polskiego podróżnika z końca XVIII w., Teodora Anzelma Dzwonkowskiego. Wypłynął on z Królewca na „małym jednomasztowym okręcie zbożem do Holandii ładownym”²⁶. Ta informacja jest dla nas cenna także z tego powodu, iż jest to dowód, że nawet frachtowce zabierały pasażerów, u Borzymowskiego bowiem i u Zbylitowskiego tych podróżnych było wielu, ponieważ nie były to statki wyłącznie handlowe. Po tej uwadze wracajmy do spostrzeżeń pamiętnikarza.

Żegluga była pomyślna i niby tylko spacerowa, lecz po wyjściu na otwarte morze, gdy się okręt od wiatru i bałwanów coraz lepiej kołysać zaczynał, naówczas odmiana morskiego powietrza i kołysanie nie były mu przyjemne [Dzwonkowski pisze w trzeciej osobie, W.O.] — wszystko poszło w niesmak i żal z opuszczenia lądu dokuczać mu zaczął, lecz trzeba było już cierpliwości, boć nie można było ani okrętu porzucić, ani z okrętem do lądu wracać się, trzeba było już koniecznie podać się losowi i przeznaczeniu...²⁷

Po paru miesiącach, podczas służby we flocie holenderskiej, w czasie burzy w Kanale La Manche „swych podwładnych cieszył i do pełnienia swych powinności, jako też i wszelkiej pomocy zachęcał”²⁸, a było to ważne, bo członkowie załogi i żołnierze „do niczego stali się niezdatni”.

Choroba morska i inne choroby szerzące się na statkach podczas żeglugi obezwładniały i marynarzy, i pasażerów na równi. Objawy mogły być różne, zgoła niespodziewane i nietypowe. Józef Wybicki, w swoim pamiętniku niewolny od dydaktyzmu — pisał go przecie dla synów, szczylił się tym, że w podróży okrętem do Lubeki „zdrow jednak byłem, a zajęty dniem i nocą myślą o mojej akademii”, ale przyznał się, że ledwie zszedł na ląd to „taką niemoc uczułem w nogach, iż władzę w nich prawie utraciłem wszystką...”²⁹. Nie chciał pogodzić się z diagnozą wezwanego lekarza, iż to były objawy choroby morskiej. Dobrym zwyczajem doświadczonego już podróżnika — lekarza skłął i odprawił, a sam wziął na poty. Wracając z Leydy też zachorował, ale tym razem choroba objawiła się inaczej i „zamiast wzywać doktora zacząłem w pierwszej gargocie [gospodzie] nabrzeżnej wołać o pieczeniu baranią...”³⁰. W obu wypadkach możemy doszukiwać się różnych postaci chorób wywołanych ciasnotą na pokładzie, złym odżywianiem się. Wyjaśnić postawę Wybickiego można tym, że nie zdawał sobie sprawy z uciążliwości podróży morskiej i jej nieprzewidywanych skutków. Inna kwestia, że cierpiący na róż-

²⁵ M. Borzymowski, op. cit., s. 139.

²⁶ T. A. Dzwonkowski, op. cit., s. 53.

²⁷ Ibid., s. 54.

²⁸ Ibid., s. 63.

²⁹ J. Wybicki, op. cit., s. 106.

³⁰ Ibid., s. 115.

ne dolegliwości podczas podróży morskiej natychmiast wracali do zdrowia, kiedy postawili stopę na lądzie³¹.

Podczas podróży morskich Polaków daje się zauważyć reakcje czysto lądowe, nabyte przez ziemiański tryb życia. Przypomina się tu uwaga Krzysztofa Opalińskiego:

Nie puszczaj się na morze, jeśliś roli przywyki,
Insza kmieć, insza żeglarz, nie współ to chodzi³².

Wojewoda poznański miał rację, jego rodakom trudno było nawet na morzu wyzbyć się nawyków. Stąd rotmistrz Chocimirski, człek rycerski, znalazłszy się na morzu „niezbrodzonym” w eskadrze króla Zygmunta III „U styru stojąc strzelał z wód wyskakujące delfiny”³³. Dla Borzymowskiego delfiny mają na karku szczecinę, wielkością przypominają dziki, skórę mają jak bobry, głowę i płetwy — u niego nogi — jak krety. A na morzu, jak na jakimś stawie czy dworskiej sadzawce, nie pływają ani gęsi, ani kaczkę³⁴. O mewach i rybitwach mowy nie ma, bo autor ich nie zauważył na ziemi ojczystej. Jan Chryzostom Pasek także napatrzył się na morswiny i foki, ale stwierdził, że nie opłaca się do nich strzelać, bo zdobycz wątpliwa, spadnie do morza, a prądy morskie zaniosą je nie wiadomo gdzie i nie wiadomo kto je wyciągnie. Więc myśliwy tylko „zmarnuje nabicie”³⁵.

Nie zawsze były burze, wiały też dobre silne wiatry, wtedy

...okręt leciał zarówno z wiatrami
Scinając wały przed sobą piersiami,
Tak iż z nich piana jako sól wstawiała,
A od sztaby się jak piasek sypała³⁶.

Inny pisarz widział w rozpędzonym statku strzałę wystrzeloną z łuku: „leci, że ani okiem może być spędzona”³⁷.

Dla chłopca z Małopolski płynącego po Morzu Śródziemnym a nie po Bałtyku morze „szumiało jak las. Patrzyłem na te bałwany, które się wznoszą jak pagórki, a znowu jak zagony na polu się karbują...”³⁸.

Tak mogli pisać i widzieć żeglugę po morzu ludzie wychowani na lądzie, z dala od morza, które nie musiało być tylko obce, mogło być także swojskie. Aby to zrozumieć i aby się z tym żywiołem oswoić trzeba było dużo pracy i powtarzania za Plutarchem, czytany przecie w szkołach: *Navigare necesse est*. To stwierdzenie było jednak obce i niepopularne

³¹ A. Zbylitowski, op. cit., s. 151; M. Borzymowski, op. cit., s. 75, 203.

³² K. Opaliński, *Satyry*, opr. L. Eustachiewicz, Wrocław 1953, s. 3.

³³ A. Zbylitowski, op. cit., s. 107.

³⁴ M. Borzymowski, op. cit., s. 60, 58.

³⁵ J. Pasek, op. cit., s. 52.

³⁶ M. Borzymowski, op. cit., s. 101.

³⁷ T. Grotkowski, op. cit., s. 171.

³⁸ S. Grodziski, *Feliksa Boronia pielgrzymka do historii*, Kraków—Wrocław 1984, s. 140.

jezuickim, a bodaj i pijarskim preceptorom; częściej wspomiano *mare tenebrarum*.

DAS FENSTER IN DIE WELT
(DIE OSTSEEREISEN DER POLEN IM 16.—18. JAHRHUNDERT)

(Zusammenfassung)

Die Lektüre der Werke der Seeliteratur und der Erinnerungen an die Ostseereisen der Polen erlaubt einige Schlüsse zu ziehen. Der Widerwille gegen die Seereisen entsprang aus der Furcht von dem unbekanntem und fremden Element. Sie wurden nur aus breit gefaßter Notwendigkeit unternommen. Diese Notwendigkeit ersetzte sogar nicht das für die Reisenden typische Streben zur Befriedigung der Neugierde auf die Sehenswürdigkeiten der Welt. Auf die Vertiefung der Furcht vor der Begegnung mit dem Meer übten ihren Einfluß die Schullektüren aus, weil sie nur die Gefahren und keine Nutzen dieser Begegnung unterstrichen.