

Janusz Tazbir (Warszawa)

## Ziemiańin — żeglarz — podróżnik morski Kształtowanie się stereotypów w kulturze staropolskiej

### 1

Pierwotny tytuł mego artykułu miał brzmieć: żeglarz i domator (z dziejów dwóch stereotypów w kulturze polskiej). Dokładniejsze jednak zapoznanie się ze źródłami wykazało, że drugie z tych pojęć występuje wyłącznie jako stereotyp negatywny. Nikt bowiem w Polsce XVI czy XVII wieku nie chwalił „piecucha, domaka, legarta, niebywalca, gniazdosza” (jak domatora określa *Słownik Lindego*). O piecuchach wyrażali się pogardliwie Maciej Strykowski i Piotr Ciekliński, który pisał, iż „ludzi mężnych usługi przed panem pokątnie tłumią domatorowie”<sup>1</sup>. Ich to właśnie przeciwstawiono (F. Birkowski, K. Opaliński, W. Potocki) żołnierzom, piętnując absencję od życia publicznego i utożsamiając domatorstwo niemalże z tchórzostwem oraz ograniczeniem umysłowym. Piotr Skarga wzywał szlachtę: „Nie bądźmy takim domatorami głupimi, wstydzmy się domowej pychy”, zaś eks-arianin Waław Potocki pisał, że sława stroni od tchórze i domatora. Poeta poświęcił osobny, szyderczy wiersz domatorowi, który „nie mógł wspomnieć, jako Turków zowają”<sup>2</sup>. Nasuwa się zresztą pytanie, czy pojęcie to nie wchodziło do świata tak zwanych antywzorców, które przeciwstawiano oficjalnemu modelowi kultury. Nawet bowiem od ziemiańina wymagano, przynajmniej do połowy XVII wieku, pewnej aktywności życiowej. Postacią pozytywną był szlachcic, rozmiłowany wprawdzie w uprawie ojczyzstego zagona, ale i gotów go porzucić, by służyć krajowi jako żołnierz, urzędnik czy nawet polityk.

Nikt się więc publicznie nie chwalił, iż jest „domatorem” (jeszcze w *Żonie modnej* Krasickiego czytamy, iż gardziła ona „sercem doma-

<sup>1</sup> M. S. B. Linde, *Słownik Języka Polskiego*, t. I, Warszawa 1951, s. 482 oraz *Słownik polszczyzny XVI wieku*, t. V, Wrocław 1971, s. 323.

<sup>2</sup> Linde, *loc. cit.* oraz *Poeci polskiego baroku*, t. II, Warszawa 1965, s. 55—56.

torą”). Równocześnie jednak chętnie używano pojęć zastępczych czy też szerszych, wiążących się w jakiś sposób z pochwałą domowych pieleszy. W staropolskiej publicystyce oraz literaturze pięknej dość często bowiem przeciwstawia się dołę człowieka, który poprzestaje na niedużym, ale stałym i w całkowicie bezpiecznym sposobie uzyskiwanym dochodzie, bytowaniu kogoś, kto dla osiągnięcia większych zysków prowadzi żywot najeżony licznymi niebezpieczeństwami. Tym kimś mógł być zresztą zarówno żeglarz, jak konkwistador czy kupiec, przemierzający świat ze swymi towarami. „Jak gardłuje [naraża życie na niebezpieczeństwo] — pisano — rycerz w polu, żeglarz na morzu, kupiec po świecie”<sup>3</sup>.

Działy tu niewątpliwie stereotypy sięgające jeszcze czasów starożytnych (znana poetom antycznym antyteza: żeglarz a rolnik) jak też moda literacka, nakazująca częste odwoływanie się do porównań zaczerpniętych z żeglowania po morzu. Decydowała jednak przede wszystkim hierarchia obowiązująca w świecie szlacheckim, w którym najwyższe wartości ucieleśniał człowiek związany z ziemią, a nie z morzem, słowem rolnik w szerokim tego pojęcia znaczeniu. Jego tryb życia odpowiadał zarazem ideałom szlacheckim, wyrażającym się w dążeniu do mierności, złotego środka, poprzestawania na małym. W literaturze staropolskiej „znajdziemy — jak słusznie stwierdza Alina Witkowska — pięknie zapisaną pochwałę izolacji, wyższości zamkniętego terytorium nad makrokosmosem szerszej wspólnoty, partykularyzmu nad uniwersalnością”<sup>4</sup>.

Podobnie jak spokojnemu i długiemu żywotowi ziemianina przeciwstawiono krótkie i pozostające w stanie ciągłego zagrożenia bytowanie żeglarza (klisza ta często występuje w polskiej poezji XVI i XVII wieku), tak i przywiezione z za morza skarby traciły swój blask gdy się je porównało z bogactwami, które można zbierać na ojczystym zagonie. Z licznych na to przykładów przypomnijmy parę, najbardziej typowych. *Flis Klonowica*, który pisał, iż Polak może nie wiedzieć „co to morze/ Gdy pilnie orze”, stanowi najczęściej cytowany i najbogatszy zestaw wypowiedzi na ten właśnie temat. Z nieco mniej znanych należy przytoczyć wiersz Daniela Naborowskiego:

Niech mię w drogę odległą więcej nikt nie wzywa.  
 Chociaby mi indyjskie skarby ofiarował,  
 Chociaby mi i flotę hiszpańską darował,  
 Co przez Bóg za ślepotą zbiegać kąty świata?  
 W trudach, pracach, niewczasiech trawić swoje lata.

Wespazjan Kochowski zaś, który kilkakrotnie wyrażał swoje désintéressement dla złota Meksyku, przenosząc tam w zabawny sposób znany

<sup>3</sup> B. Herbest, *Nauka prawego chrześcijanina*, Kraków 1566, s. 7.

<sup>4</sup> A. Witkowska, *Stawianie, my lubim sielanki...*, Warszawa 1972, s. 86 i 83.

poecie krajobraz (Złotem niech błyszczą meksykańskie knieje...) na pożegnanie z ojczystą majątnością — Gajem, pisał:

Fraszka Indyja, Pers, Japonija,  
Meksyk i Kataja —  
Intratą złotą, ale nie cnotą  
Przewyższają Gaja<sup>5</sup>.

Ostentacyjne lekceważenie bogactw przywożonych przez żeglarzy z dalekich krajów budzi jednak podejrzenie, iż w pewnych przypadkach mamy tu do czynienia z polską odmianą znanej z La Fontaine'a opowieści o lisie i zielonych winogronach. Szlachta, zazdroszcząc w głębi duszy hiszpańskim, portugalskim czy holenderskim żeglarzom „indyjskich” skarbów, pocieszała się nie tylko refleksją, iż nie warto narażać życia dla zamorskich klejnotów, złota lub korzeni. Jednocześnie bowiem wysuwała motywację, że wyższość ustroju politycznego skutecznie rekompensuje braki materialne. Joachim Bielski pisał więc:

Niech włoskie kraje siła nad nas mają,  
Indyjskie rzeki złota dosyć dają:  
Ma Polska nad nie, ma nad złote wody  
Droższe swobody<sup>6</sup>.

Opinię szlachecką na temat żeglowania najlepiej chyba podsumował Wacław Potocki w wierszu:

Lepsza rzecz jest ubogim w ziemi być niepłodnej  
Niż bogatym pod strachem dyskrecyjej wodnej<sup>7</sup>.

Stanowisko takie z punktu widzenia ideologii ziemiańskiej obszernie umotywował Andrzej Zbylitowski pisząc w wierszu *Żywot szlachcica we wsi* m.in. co następuje:

Nie zjrzyć ja nikomu ani morzem pływać,  
Ani bogactw rozlicznym sposobem nabywać [...]  
Bo ja nie myślę żebym tureckie zawoje  
Miał rąbać i szykować do potrzeby boje:  
I w nawach do dalekich krain pielgrzymować  
I do insuł po morzu głębokim żeglować:  
Gdzie mię sroga Charybdis i okrutna Scylla  
Zgubić może, i morska niepogodna chwila  
Albo wiatry szalone zapędzić na bystre  
Wody, lub Triton porwać lub Syreny chytre.  
Wolę patrzeć na pługi, kiedy ciągną w pole,  
I na brony, którymi uprawują rolę,

<sup>5</sup> J. Tazbir, *Szlachta a konkwistadorzy. Opinia staropolska wobec podboju Ameryki przez Hiszpanię*, Warszawa 1969, s. 79—80.

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 83.

<sup>7</sup> B. Miazgowski, *Morze w literaturze polskiej*, Gdynia 1964, s. 170.

Niż na działa straszliwe abo nawę zbrojną,  
Bo te szkody a owe rozkosz dadzą hojną<sup>8</sup>.

Pochwała domowego ogniska, a nagana dalekich podróży znalazła swój wyraz również w paremiografii, nie tylko zresztą polskiej. Już Knapiusz z wyraźną wzdrgadą pisał: „Komu modlitwa nie smakuje, ten niech po morzu żegluj”, co — jak żywo — przypomina znane przysłowie, iż kto nie słuca ojca i matki, ten posłucha psiej skóry. W całej światowej paremiografii (poza wyspiarzami) pochwała domu wyraźnie góruje nad chwałbą morza. W nowym zbiorze przysłów żeglarzy dotyczy jedynie pięć powiedzeń, domu zaś aż 89, w znacznej części noszących pochwalny charakter, jak m.in. „komu w domu dobrze, niechaj się po świecie nie włóczy” czy „wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej”<sup>9</sup>. Żywot żeglarza był krytykowany jednak nie tylko ze stanowiska szlacheckiej samowystarczalności czy pod wpływem przekonania, iż obfite żniwa mogą w pełni zrównoważyć korzyści uzyskane przez Niemców, Hiszpanów, Włochów lub Francuzów, „którzy by nawiętszy panowie, do Indii Wschodnich i Zachodnich handlują i kupiectwem się bawią”<sup>10</sup>. Równocześnie bowiem, przeciwstawiając domatorowi żeglarza, starano się nawet skompromitować tego drugiego.

Pod tym względem jednak występowała pewna rozbieżność opinii. Literatura naukowa i przedstawiciele duchowieństwa katolickiego wielokrotnie podkreślali, iż takimi żeglarzami jak Kolumb kierowało pragnienie krzewienia „prawdziwej wiary” za oceanem oraz chęć poszerzenia odziedziczonej po starożytnych ekumeny, w której ludzom zaczynało być za ciasno. Pochwały te częściej jednak były kwestionowane niż spotykały się z aprobatą. Tak więc również i niektórzy katolicy za główną siłę napędową dalekich wypraw żeglarskich uważali nie chęć nawracania pogan czy ciekawość poznawczą świata, lecz żądę zysku. Już Jan Kochanowski pisał, iż „ci, co za bogactwy gonią, niech do krajów indyjskich płyną”. W opracowanej przez Jakuba Siebeneichera przedmowie do *Gospodarstwa* Anzelma Gostomskiego (1588) czytamy, że brzuch kieruje krokami żeglarza, żołnierza czy kupca. „I widzimy, jako się rozżarzyły chęci a pragnienia majątności, tak że choć żywota i drogi przed sobą mało mają, żywności albo chleba nazbyt szukając, ledwie się czasem w Indyjach a w światach nowych zostawają”. Podobne myśli wyrażali także i poeci; Tobiasz Wiśniowski pisał więc o ubóstwie, przed którym wielu „do inszych krajów [...] stroni”, a Klonowic stwierdzał wprost:

<sup>8</sup> A. Zbylitowski, *Żywot szlachcica we wsi*, [w:] *Niektóre poezje Andrzeja i Piotra Zbylitowskich*, Kraków 1860, s. 9—10.

<sup>9</sup> *Nowa księga przysłów polskich*, pod red. J. Krzyżanowskiego, t. I, Warszawa 1969, s. 468 i 470.

<sup>10</sup> Tazbir, *Szlachta a konkwistadorzy*, s. 84.

Mnodzy się ważą Indyjey dochrapać.  
 Żądając bogactw gwałtownych nałapać <sup>11</sup>.

Tę samą żądzę złota widziano również pod podszewką wypraw misyjnych; nawet gorliwy skądinąd przedstawiciel kontrreformacji Samuel Twardowski pisał:

Ale co! my do Indów żeglujem i Chiny.  
 Z nagimi się w Afryce bijem Abissyny;  
 Płaszczem się religijey pokrywa ochota,  
 A w rzeczy nic innego, jedno cheiwość złota <sup>12</sup>.

Zgadzali się z tym poglądem zresztą również i teologowie hiszpańscy twierdzący, że Bóg umyślnie wyposażył ziemie pogan w zasoby szlachetnych kruszców, aby chrześcijanie, powodowani jeśli nie względami religijnymi, to przynajmniej żądzą złota, pociągnęli tam na obfite żniwo misyjne. Również i odwaga żeglarzy częściej niż przedmiotem podziwu była pretekstem do mniej lub bardziej rubasznej fraszki, jaką spotykamy na przykład u Potockiego, który pisał:

Pojmując dla pieniędzy baby, chłopci młodzi  
 Puszczają się w przegniętej na nowy świat łodzi <sup>13</sup>.

Żeglarz był — zdaniem opinii staropolskiej — wystawiony na straszliwe niebezpieczeństwa, które nigdy nie zagrażały ziemianinowi. Melchior Pudłowski pisał (w wierszu *Do łakomego*):

Ty, co to pilnie szafujesz okręty.  
 Zbytnim łakomstwem człowiecze nadety,  
 I ważysz gardło, szukając pieniędzy,  
 Przedsię swój żywot trawisz w wielkiej nędzy.  
 Bo starając się tak pilno o złocie.  
 Chleba swojego używasz w kłopotcie,  
 Za szyję-ć kapie, słońce cię upali  
 Ten żywot chyba szalony pochwali.  
 Kiedy na morzu wiatr gwałtowny wstanie,  
 A od portu cię daleko zastanie.  
 Albo gdy w drodze rozbójnik opadnie.  
 Gardła tam pewnie wnet pozbędziesz snadnie.  
 Wiedz to zapewne, iż wszystko zebranie  
 Twoje łakome po tobie zostanie <sup>14</sup>.

Na stosunku szlachty do żeglarza zaważył również w pewnym stopniu fakt, iż pływanie po morzu stanowiło rodzaj zajęcia zaliczanego do pra-

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 78—79 oraz J. Kochanowski, *Dzieła wszystkie*, t. I. Kraków 1883, s. 55.

<sup>12</sup> J. Tazbir, *Rzeczpospolita szlachecka wobec wielkich odkryć*, Warszawa 1973, s. 99.

<sup>13</sup> W. Potocki, *Moralia* (1688), t. II, Kraków 1919, s. 458.

<sup>14</sup> Melchior Pudłowski *i jego pisma*, wyd. T. Wierzbowski, Warszawa 1898, s. 57.

cy fizycznej, które wykonywali zazwyczaj przedstawiciele „plebsu”. Andrzej Maksymilian Fredro wnikliwie zauważył, że „wojsko morskie składa się wyłącznie z piechurów”, dobieranych spośród mieszczan lub chłopów. Stąd też — jak pisze — szlachta polska przenosi na marynarzy swą wzdgardę do piechoty, gdzie szlachetnie urodzeni mogą być tylko dowódcami. Sebastian Petrycy z Pilzna (powołując się na Arystotelesa) przestrzegał przed utrzymywaniem „żołnierzy morskich” w wielkich portach, „którzy niebezpiecznościami morskimi stają się zuchwalszymi, niezwykle cierpieć na swoich szyjach żadnego jarzma, praw i konstytucyj”<sup>15</sup>. Tak więc istniało przekonanie, iż zawód marynarza floty handlowej czy wojennej nie przystoi osiadłej na lądzie polskiej szlachcie, poruszającej się po nim na koniu i słusznie stroniącej od okrętu. Znamy tylko jednego szlachcica, który parał się zawodowo żeglarstwem (Stanisław Wąsowski występujący w źródłach gdańskich jako Knebelhardt), nobilitacja zaś przez Zygmunta Augusta czterech kaprów nie znalazła przychylnego oddźwięku w społeczeństwie szlacheckim. Krzysztof Opaliński pisał (w satyrze II: *Kto jest prawdziwie wolnym szlachcicem*), że rozum zakazuje członkom tego stanu zajmowania się czymś, czego z natury rzeczy nie potrafią dobrze robić:

Tak powszechne prawo,  
Tak i natura każe. Nie tykaj się lekarstw,  
Jeśliś nie medykiem. Zaniechaj regała,  
Jeśli i na dudach zabeczeć nie umiesz!  
Nie puszczaj się na morze, jeśliś roli przywykł,  
Insza kmieć, insza żeglarz, nie wespół to chodzi!<sup>16</sup>.

Jeszcze dobitniej pisał o tym Kasper Miaskowski:

Bezpieczniej Polak w polu z kopiją poskoczy  
I na ziemi do szabli barziej on ochoczy —  
A maszt, żagiel i kotew krzywą niech ci mają,  
Co nad słonym Neptunem od pieluch mieszkają!<sup>17</sup>

Żeglarstwo było więc tym zajęciem, którego uprawianie pozostawiano cudzoziemcom. Ich też proponowano w razie potrzeby zwerbować na służbę. „Niewielki to i koszt, przyzwać żeglarzów ze Włoch, także z Gdańska i Rygi, tych co się znajdują na morzu” — pisał Szymon Staro-

<sup>15</sup> Z. Rynduch, *Morze i flota w trzech traktatach XVII w. w Polsce*, „Libri Gedanenses” t. VIII, s. 53—54 oraz S. Petrycy, *Polityki arystotelesowej część wtóra*, Kraków 1605, s. 405.

<sup>16</sup> K. Opaliński, *Satyry*, oprac. L. Eustachiewicz, Wrocław 1953, s. 16 oraz S. Bodniak, *Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona*, Kórnik 1946, s. 30—31.

<sup>17</sup> R. Pollak, *Morze w poezji staropolskiej*, idem: *Wśród literatów staropolskich*, Warszawa 1966, s. 317. Por. także W. Kubański, *Żeglarz i pielgrzym*, Warszawa 1954, *passim*, oraz W. A. Drapella, *Żegluga — nawigacja — nautyka*, część I: *wiek XVI—XVIII*, Gdańsk 1955, *passim*.

wolski<sup>18</sup>. Ideał szlachcica-rolnika, tak sławiony przez poezję ziemiańską, widziano na co dzień za miedzą. Był to nie tylko współobywatel, korzystający z tych samych przywilejów stanowych, ale i rodak. Ideał żeglarza stanowił natomiast Krzysztof Kolumb; w występującym również i u nas uznaniu dla jego zasług wobec całej chrześcijańskiej Europy kryło się poczucie wspólnoty jej interesów, którym właśnie służą śmiało wyprawy Kolumba, Magellana czy Vespucciego. Równocześnie jednak opinia szlachecka nigdy nie zapominała, iż wielki Genuńczyk był kimś innym pod względem zarówno narodowości, jak i pochodzenia społecznego. Podziw dla osiągnięć żeglarza, który pierwszy przerzucił stały pomost pomiędzy Europą a Ameryką, nie oznaczał jeszcze wcale chęci naśladowania go.

Jeśli, jak słusznie stwierdza Hernas, poezja ziemiańska przeciwstawiła żywot wiejski żywotowi żołnierza i dostrzegała kolizję pomiędzy powołaniem ziemianina i rycerza<sup>19</sup>, to profesja ziemianina a limine wykluczała zawód żeglarza. Entuzjastyczną wypowiedź na ten temat znajdowano tylko w opiniach cudzoziemców lub mieszkańców Gdańska czy Królewca. Botero (przełożony na polski przez Pawła Łęczyckiego) w *Relazioni universali* pisał: „jakoż nie więcej [od jeźdźca] poważać mamy żeglarza, który na pośrodku wód burzliwych morza niezmiernego, za pomocą jednego pewnego kamienia, może kierować niepewność wiatrów, miarkować niestateczność czasów, zmierzyć głębokość morzka i przez niezliczone niebezpieczeństwa przeprowadzić prosto swoją nawę? który złączyć może wschód z zachodem? który dokaże, iż rzeczy, co się rodzą na tym i na owym miejscu, będzie pospolite wszystkim...”. W innym zaś miejscu włoski geograf wyrażał swój podziw dla człowieka, który „puściwszy się na białej łodzi na głębokie morze, miarkuje wiatry i porze wody, znajduje drogi środkiem oceanu [...] dogadza sobie wodą jak ryba, i powietrzem jak ptak”<sup>20</sup>. Podobnie też i Bartłomiej Keckermann na pytanie, czy żegluga nie jest rzeczą zbyt śmiałą i czy nie sprzeciwia się naturze człowieka, odpowiadał, iż stanowi ona konieczność życiową, zwłaszcza dla ziem nieurodzajnych i daleko od morza położonych. Gdański polihistor wymieniał szczegółowo korzyści, jakie państwo czerpie

<sup>18</sup> S. Starowolski, *Pobudka abo rada na zniesienie Tatarów perekopskich*, Kraków 1858, s. 117.

<sup>19</sup> Cz. Hernas, *Barok*, Warszawa 1973, s. 74.

<sup>20</sup> J. Botero, *Relatiae powszechne*, Kraków 1609, cz. I, ks. 1, s. 2 oraz Linde *op. cit.*, t. VI, s. 1009. Dopiero po stu pięćdziesięciu latach myśl tę podejmie Franciszek Bohomolec pisząc, iż współczesna mu żegluga jest o wiele bezpieczniejsza, kiedy „osady na owych morzach rozmnożone, ofiarują swe porty, i posiłki, których nie miały pierwsze okręty krążące bez przewodników koło rozległych, a nieznanomych krajów. Tu przede wszystkim pierwsze kroki godne są prawdziwie podziwienia, i zasługują na jedyną sławę” (F. Bohomolec, *Historija o podróżach*, t. I, Warszawa 1763, s. 138).

z handlu morskiego, oraz starał się wykazać wyższość wojny morskiej nad lądową; pierwsza bowiem nie pustoszy miast i całych prowincji<sup>21</sup>. Również i mieszkający przez znaczną część życia w Królewcu Marcin Kwiatkowski stwierdził, iż „kunszt pływania od wielkich nieprzebieczności ludzi wybawia i ku okrutnym bitwom tudzież żeglowaniom śmielsze ludzie czyni”. O ile zaś w kazaniach pogrzebowych poświęconych ludziom pochodzenia szlacheckiego, którzy odbywali dalekie podróże, chętnie głoszono wyższość ziemiańskiego trybu życia nad żywotem żeglarza, to sławiły go właśnie powstające w Gdańsku XVI i XVII wieku pieśni. W heraldyce szlacheckiej natomiast herb korab dawał asumpt do pochwały rodu, który nim się pieczętuje, a nie morza i dalekich podróży okrętem.

Występująca u związanych z Gdańskiem poetów pochwała zawodu żeglarza nie mogła liczyć na poklask opinii szlacheckiej. W głębi łądu bardziej już dawano wiarę cytowanym przez Keckermanna starożytnym, którzy jak Bias dowodzili, iż żeglarzy nie można zaliczać ani do żywych, ani do martwych, czy też ostrzeżeniem współczesnych, że kto po morzu będzie pływał, ten „potopem zginie”<sup>22</sup>.

## 2

W pojmowaniu szlachty żeglarzem był nie tylko marynarz, stojący u steru statku, ktoś należący do jego załogi, lecz również kupiec utrzymujący się z handlu morskiego, pirat czyhający na ładowane złotem karawele czy wreszcie konkwistador który udaje się na podbój dalekich lądów. Wszystkie te postacie, określane dość często wspólnym mianem żeglarza, szlachta uważała za godne potępienia. A jeśli nawet skończyły marnie, powtarzała zapewne pod ich adresem (za bohaterem molierowskich *Szelmostw Skapena*) „po diabła laź na ten statek”. Wykazywała ona natomiast pełne zrozumienie dla tych, którzy odbywali długie zamorskie podróże w konkretnych celach. Nie dziwiono się więc płynącym na cudzoziemskie dwory dyplomatom, misjonarzom i pielgrzymom czy nawet turystom. Wszystko to byli ludzie odbywający jednorazowe podróże i nie czerpiący z nich żadnych korzyści materialnych. Jeśli jednak udając się do Niderlandów stosunkowo często wybierano drogę morską zamiast lądowej (przez północne Niemcy), to była to podróż przybrzeżna, podczas której nie tracono łądu nazbyt długo z oczu, wyprawa przerywana częstym zawijaniem do mijanych po drodze portów. Na takie nie-

<sup>21</sup> R y n d u c h, *op. cit.*, s. 35—37.

<sup>22</sup> K. K. S a k o w i c z, *Problematyka o przyrodzeniu ludzkim*, Kraków 1620, s. 224, oraz *Słownik Warszawski*, t. VIII, Warszawa 1927, s. 703.



dalekie wycieczki dał się skusić nawet sam imć pan Jan Chryzostom Pasek; opisując swój pobyt w Danii wspomina przecież, iż delektował się „spacyjerem po morzu”, przez co raz „wielkiego nabrał się strachu”<sup>23</sup>.

Bo też sam fakt odbycia podróży morskiej (podobnie zresztą jak i dłuższej wyprawy zagranicznej lądem) nie podnosił prestiżu wojazera w oczach współczesnych (co ma miejsce obecnie, zwłaszcza przy wyjazdach do krajów zachodniej Europy). Świadczył on o odwadze śmiałka, który powierzał swe życie morzu, przy czym im kto był od niego dalszy, tym więcej dostrzegał na nim niebezpieczeństw. Pasek umie więc wcale rozsądnie opisywać „dziwy” dna morskiego, które oglądał na własne oczy, podczas gdy Mikołaj Rej, trzymający się od żeglugi z daleka, roztaczał już przed swymi czytelnikami zgoła apokaliptyczną wizję morza oraz czyhających na nim potworów. Zgroza więc przejmowała autora *Wizerunku*, gdy wspominał znane mu jedynie z opowieści śmiałków „morza ony srodze burzliwe, wieloryby po nich pływające, syreny śpiewające, kokodryły albo smoki latające”. To spiętrzenie okropności miało zapewne na celu epatację czytelnika, z drugiej jednak strony było dość typowe dla ówczesnych wyobrażeń o przestrzeni, łączących elementy wiedzy z baśnią i fantazją. Jak słusznie zauważa Geremek, kiedy się wychodziło „poza granice przestrzeni określonej lokalnie, widocznej z wieży farnej, wszystko stawało się możliwe, żadne dziwności nie były już nieprawdopodobne”<sup>24</sup>. Dodajmy, że zwłaszcza morze stanowiło przestrzeń nadającą się do zabudowy poprzez wyobrażenia o wszelkich możliwych horrorach, teren, na którym „człowieka pocziwego” mogło spotkać wszystko, co najgorsze. Cóż się dziwić Rejowi, który „jedno po sadzawkach polskich pływał”, jeśli nawet Andrzej Zbylitowski, znany z podróży do Szwecji, również wiele miejsca poświęca grozie morza. Między innymi, jak najpoważniej pisał, iż na Bałtyku jest niebezpieczna góra, zwana Panną, stanowiąca śmiertelne niebezpieczeństwo dla żeglarzy. Zbylitowski cytuje nawet przypuszczenie jednego z szyprów, że góra ta jest być może człowiekiem-olbrzymem. „Kto na morzu nie bywał, ten dziwów nie widał” — mówiło ówczesne przysłowie (przerobione zresztą z łacińskiego „non vidit mira, qui non vidit maria”)<sup>25</sup>. W ten sposób obraz morza oraz wyobrażenia o podróży statkiem wpisywano w kompleks strachu<sup>26</sup>, który w tym przypadku łączył ze sobą element obawy przed burzą morską i zatonięciem z przerażeniem, jakie budzi nieznanne. Nader charakterystyczne są pod tym względem zbitki słowne, w których występuje przymiotnik morski. Większość z nich dotyczy

<sup>23</sup> J. Pasek, *Pamiętniki*, oprac. W. Czaplinski, Wrocław 1968, s. 49 nn.

<sup>24</sup> Pollak, *op. cit.*, s. 311 oraz B. Geremek, *Odnowa historii kultury*, „Problemy”, nr 10 (367), 1976, s. 11.

<sup>25</sup> Linde, *op. cit.*, t. III, s. 160.

<sup>26</sup> Por. S. Grzybowski, *Strach w XVI w.: nowe wzorce osobowe*, [w:] *Społeczeństwo staropolskie*, t. I, pod red. A. Wyczańskiego, Warszawa 1976, *passim*.

bowiem zagrożenia człowieka przez żywioł („morskie nieprzespieszności”, „gwałt morski”, „szturm morski”, „nawałność morska”, „morskie bałwany” i „morska trwoga”, wreszcie rozbitek jako „potopień morski”)<sup>27</sup>.

Opisy podróży po Bałtyku, Morzu Północnym czy Śródziemnym eksponowały przeważnie grozę, jaką budzą częste burze morskie. Zarówno nieporadnym piórem Anonima-Protestanta, jak i w ujęciu Zbylitowskiego czy Jana Kochanowskiego, okręt a wraz z nim i jego pasażerowie byli przedstawiani jako bezwolna igraszka w rękach przyrody. Stąd też w licznych opisach burz powtarzają się te same obrazy trzaskających jak łupiny okrętów czy wysokich fal tak gwałtownych

Ze okręty wiatr srogi przewracał budowne.  
Raz pod niebo bałwany nawę podnosiły.  
Drugi raz ją w przepaści morskie ponurzyły.

Jan Kochanowski uważający morze za „przyczynę wszech nieszczęśliwości” w *Pamiętce Janowi z Tęczyna* pisał;

Kiedy nieuśmierzony wichur wpadł na morze,  
Szum powstał i gwałtowna z wichru niepogoda,  
Wały za wałami pędzi poruszona woda [...]  
Piasek z wodą się miesza, a w poboczne ławy  
Bije szturm niebezpieczny, nawa żadnej sprawy  
Nie słucha, ale w morskim rozgniewaniu pływa  
Samopas, a mokra śmierć zawszad się dobywa.

Wyobrażenia poetów rzadko jednak zdobywała się na tak udatne zwroty jak wyrażenie Kochanowskiego o „mokrej śmierci”. Przeważnie bowiem dawała tu o sobie znać nieporadność pióra. Poeci, nie umiając znaleźć w swoim słownictwie opisów adekwatnych do stopnia przeżywanej grozy, sięgali do frazeologii zaczerpniętej z baśni. Morze występowało więc w charakterze groźnego olbrzyma-ludożercy, którego fale „jakby nasze chciały zjeść okręty”. Walka z tak strasliwym żywiołem jest zaś daremna; spalizowani przez strach ludzie mogą tylko czekać biernie na moment ostatecznej zagłady. W pamiętniku Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła „Sierotki” z podróży do Ziemi Świętej raz po raz spotykamy wzmianki, jako to „nie tylko my, ale i sami marynarze i niewolnicy, którzy dalej niż od dwudziestu lat na morzu ustawicznie bywają” byli „struchleli i schorzali”<sup>28</sup>.

Również i w diariuszu Anonima (1595) opis walki o życie podczas burzy na Morzu Śródziemnym wprowadza szczególnie dramatyczne napięcie akcji. Obserwujemy w nim kolejne fazy takich uczuć jak niepokój, obawa, strach, przerażenie, groza (w punkcie kluminacyjnym) i wreszcie stopniowy spadek napięcia. Są to wszystko reakcje na szybki rozwój wypadków od zerwania się przeciwnego wiatru, poprzez złamanie masztu, zapadające

<sup>27</sup> Drapella, *op. cit.*, s. 29.

<sup>28</sup> J. Pertek, *Polacy na szlakach morskich świata*, Gdańsk 1957, s. 58–59, 101 i 165.

ciemności, uszkodzenie steru, na koniec „wdzieranie się wody do rozbitego statku i wreszcie bierne oczekiwanie na śmierć”<sup>29</sup>. W siedemdziesiąt lat później w jeszcze czarniejszych barwach ukaże panikę na statku Marcin Borzymowski (*Morska nawigacyjna do Lubeki*):

„Toniemy wszyscy i ginie” — wołamy  
A wołający ku niebu patrzący.  
Jak było rycząc albo jak wilk wyje  
Na wiatr ku górze wyciągnawszy szyje,  
Tak my z drapieżnym zwierzem się równając  
Prawie wyjemy — na pół umierając<sup>30</sup>.

W 1760 roku kalwin Tobiasz Grotkowski (konrektor gimnazjum w Słucku) przedstawiając rozbicie się wiozącego go statku pisał m. in.

Ze się wały — jak góry — najwyższe zabiegały  
I bezdenne otchłanie wszystkie otwierały  
Niebo chmur czarnych kirem zewsząd powleczone  
Zaćmiło słońce, miesiąc i gwiazdy złożone.  
We dni ciemno jak w nocy, noc zaś gdy nastała,  
Samą ową egipską ciemność przewyższała<sup>31</sup>.

Obraz ten powtórzy później Adam Mickiewicz w sonecie *Burza*. Jej opis zbliżał się niemal do apokaliptycznej wizji zagłady i pogrzebu świata. Warto przy tym pamiętać, że burzy bano się niesłychanie i na lądzie; na morzu człowiek był wobec niej tym bardziej bezbronny (skuteczną ochronę przed piorunami zaczęto stosować dopiero w XX wieku).

Autorzy poetyckich relacji czy zawartych w listach z podróży opisów niebezpieczeństw, jakie czyhają na morzach, podkreślali przeważnie, iż w ostatecznym momencie znajdowano pociechę w modlitwie. Równocześnie jednak — wbrew intencjom pisarzy — w ich relacjach na plan pierwszy wysuwa się załamanie człowieka pod wpływem apokaliptycznej grozy, której nie może sprostać. Jezuita Prenestino, który w roku 1578 przeżył burzę na Oceanie Indyjskim, pisze: „Wielu kupców i marynarzy zawinęło się już w swe całuny, zawiązywały sobie nimi oczy i leżeli tak na swoich legowiskach, by tam umrzeć; brakowało im bowiem odwagi, by patrzeć na szaleństwo morza i wiatru oraz dzikość fal”<sup>32</sup>. Słowem zachowywali się jak człowiek stojący przed plutonem egzekucyjnym. Podkreślano też, że śmierć na tonącym okręcie, odmiennie niż zgon rycerza na polu bitwy, za-

<sup>29</sup> M. Kaczmarek, *Specyfika peregrynacji wśród staropolskich form pamiętnikarstwa XVI w.*, [w:] *Munera litteraria. Księga ku czci profesora Romana Pollaka*, Poznań 1961, s. 102.

<sup>30</sup> Pertek, *op. cit.*, s. 129—130.

<sup>31</sup> *Trzy podróże...*, oprac. E. Kotarski, Gdańsk 1973, s. 164. Również i w relacji W. Kiełczewskiego (1593), który był zafascynowany potęgą i okrucieństwem morza, jawi się ono „jako żywioł groźny, niebezpieczny, człowiek zaś jako istota bezsilna” (*ibidem*, s. 30).

<sup>32</sup> F. A. Plattner, *Gdy Europa szukała Azji*, Kraków 1975, s. 97 i 273.

staje człowieka odartego z przyrodzonej mu godności, zamienionego w wyjące ze strachu zwierzę, w szarpany torsjami łachman ludzki<sup>33</sup>. Nie następuje od razu; agonia może trwać godzinami. Zmyty z pokładu człowiek będzie się jeszcze rozpaczliwie czepiał ostatniej, przysłowiowej deski ratunku. Pisał o tym obrazowo Wacław Potocki:

Nie mogąc dostać łódki, przegniła tarcicę,  
Pijąc morze słonych łez, zębami uchwyć<sup>34</sup>.

A przecież na podróży czyhała nie tylko burza morska, wpisywana niejako automatycznie w kosztą wyprawy. Maciej Strykowski wspominając, podobnie jak inni, iż widział ocean

Gdzie morskie huczno-szumne wyniesione wały  
Jak z najwyższych gór na dół w górę zeń skakały

zaraz potem dodawał, iż był również

Raz zasię od rozboju straszego wybawion,  
Dwakrociem z utonienia od brzegu przyplawion  
Dwakrociem mało nie był od Moskwy pojmany,  
Raz mało na galery nie był zaprzędany.

Skarga zaś pisał, iż każdy żeglarz „nie ma woli długo trwać na morzu, gdzie wszystkie niebezpieczeństwa i nędze, gdzie żadnej godziny nie masz, którejby się przygód i nawałności srogich, i rozbicia na skałach i rozbójników morskich nie bał”. Nic więc dziwnego, iż wyjeżdżających w daleką podróż morską żegnano jak ludzi idących niemal na pewną śmierć. W odzie na wyjazd do Indii jezuita, ks. Andrzeja Rudominy, jego konfrater Maciej Sarbiewski pisał m. in.

I nic-że nie straszne dla twojej odwagi  
Ni skwary, ni pęd huraganów?  
Ni wichry rozdęte, ni fale, ni flagi,  
Ni dworzec Eolskich tyranów?  
Ty nie drżysz? nie wspomnisz o przyszłej ruinie,  
Gdy z trwogi Twój okręt się wstrząsa?  
Ty patrzysz z uśmiechem na przyszłe zasadzki,  
Na szturmy i burze bez liku,

<sup>33</sup> Notabene choroba morska po raz pierwszy chyba została przedstawiona w tak plastyczny sposób przez Jana Baptistę Tęczyńskiego, który pisał:

Puściliśmy się na okrutne wały  
Które okrętem i nami miotały,  
Zdrowe natury w chore odmieniły;  
Kto się przypatrzył, znaki tego były;  
Jedni poźółkli, a drudzy pobledli  
Ci tym miotali, co po ranu jedli

(cyt. wg Miązgowski, *op. cit.*, s. 166).

<sup>34</sup> Kubacki, *op. cit.*, s. 50.

Jak gdybyś nad Tybrem szedł użyć przechadzki  
Lub w miłym tuskulskim gaiku<sup>35</sup>.

Już w literaturze średniowiecznej, zarówno polskiej, jak i obcej, występował „horror naturae”, do którego należał lęk przed górami. Miał on „podstawy realne, choć częściowo oparte na łatwowierności i fantazji; w żadnym wypadku zaliczyć go więc nie można do lęków o podłożu irracjonalnym”. Podobnie było i z relacjami o niebezpieczeństwach czyhających na Atlantyku, Morzu Śródziemnym lub Północnym, towarzyszących opływaniu wybrzeży Azji i Afryki. Przy ówczesnym sposobie budowy okrętów, niskim poziomie sztuki żeglarskiej i braku dobrych przyrządów nawigacyjnych oraz dokładniejszych map, wyruszenie na dalekie morza wymagało istotnie sporego zasobu odwagi. Strach przed katastrofą morską stanowił przez dłuższy czas istotną przeszkodę utrudniającą rozszerzenie horyzontu geograficznego; „niebezpieczeństwa owe uważane były za faktycznie istniejące, a unikanie ich mogło być wyrazem nie tyle lęku, co przezorności”. Brak wiarygodnych statystyk nie pozwala odpowiedzieć na pytanie, jaki procent statków ulegał zatonięciu. Wydaje się jednak, iż sporo ludzi nie powracało z dalekich podróży (zwłaszcza morskich), o czym musiano dobrze pamiętać.

Już w czasach starożytnych „powrót z morza, zawinięcie do portu, to ulubione porównanie i symbol bezpieczeństwa”. Topos ten występował w krajach nadmorskich, takich jak Włochy, Francja, Anglia czy Hiszpania, gdzie jeszcze w XVI—XVII wieku przed wyruszeniem w dalszą podróż sporządzano bardzo często testamenty. Jeśli morze stanowiło częsty komponent staropolskiej metaforyki (wraz z towarzyszącym mu słownictwem z jego pola semantycznego, jak żegluga, żeglarz, okręt, port)<sup>36</sup>, to najczęściej chyba występującym był tu obraz człowieka, miotanego falami na wzburzonym i niebezpiecznym morzu tego życia. Przykładów na to można by wymienić bez liku, od łacińskiej elegii Jana Kochanowskiego na śmierć Jana Tarnowskiego poczynając:

<sup>35</sup> Pertek, *op. cit.*, s. 42 i 255 oraz P. Skarga, *Kazania na niedziele i święta*, t. I, Kraków 1938, s. 138. Opisuje on również ciężkie warunki, w jakich odbywa się podróż misjonarzy do Indii (muszą dwakroć przejeżdżać przez równik, „przechodzić, gdzie gorąca nieznośne panują, któremi i żywności się psują, i ludzie ledwie żywi na okrętach zostają, dla upalenia srogiego, gdy czasem okręty za ustaniem wiatrów i ruszyć się z miejsca nie mogą”, *Żywoty świętych*, t. II, Wilno 1780, s. 381). Sarbiewski zaś żegnając statek poświęcony NP Marii, który odpływał do Indii, pisał:

Pani! Władczyni wichru i pogody!  
Co maszt żeglarski kierujesz wśród wody  
Od skał straszliwych, od wichrów nad głową  
Wyzwalasz zdrowo!

(wg przekładu L. Kondratowicza, *Poezycje*, Warszawa 1872, s. 69).

<sup>36</sup> Grzybowski, *loc. cit.* oraz E. Kotarski, *Piśmiennictwo morskie w dobie staropolskiej w poszukiwaniu kryteriów*, „*Libri Gedanenses*” t. VIII za rok 1974, Wrocław 1976, s. 6.

Szczęśliwy, że minąwszy morza tego skały  
 przybiłeś do przystani cichej — w łodzi całej.  
 A my błądzimy jeszcze po tym oceanie,  
 niepewni, co się z naszą biedną nawą stanie <sup>37</sup>.

Tę samą myśl rozwijał poeta w *Trenie XIX*, gdzie czytamy, iż Urszulka słusznie może uczyniła wybierając śmierć od niepewnego żeglowania po burzliwym oceanie życia

Jako gdy kto, na morze nowo się puściwszy,  
 A tam niebezpieczeństwo wielkie obaczywszy,  
 Woli nazad do brzegu. Drudzy, co podali  
 Żagle wiatrom, na ślepe skały powpadali;  
 Ten mrozem zwyciężony, ten od głodu zginął,  
 Rzadki, co by do brzegu na desce przypłynął <sup>38</sup>.

Podobne porównania znajdujemy zarówno u Górnickiego (pisze on: „płyniem jeden za drugim po tym niebezpiecznym morzu, które wszystko załaje i pożrze, ani wolno do brzegu nazad się wrócić, ale musi człowiek wciąż pędzić a naskakawszy się po okrutnych wełnach i nakarmiwszy się srogiego strachu na koniec utonąć, gdy się okręt o jaką rozbije skałę” <sup>39</sup>), jak i u Daniela Naborowskiego:

Świat-morze, człowiek-okręt od burzy niesiony  
 Przygody — skryte skały, szczęście — wiatr szalony <sup>40</sup>.

Obraz taki, który występuje u wielu poetów doby baroku (Mikołaj Sep-Szarzyński, Hieronim Morsztyn czy Krzysztof Arciszewski), nasuwał wniossek, że każde żeglowanie, podobnie jak i każdy żywot ludzki, muszą się w ostatecznym rachunku kończyć śmiercią.

W XVI wieku pojawia się u nas, znane już z piśmiennictwa starożytnego (Horacy, Kwintylijan), porównanie władców do sterników, a samej ojczyzny do skołatanego burzami okrętu. Spotykamy je m.in. u Solikowskiego, Kromera czy Frycza-Modrzewskiego, który pisał, że czym jest sternik na okręcie, tym król w królestwie. W chwilach niebezpieczeństwa zaś „nawet najpodlejsi żeglarze na morzu” mogą dawać sternikowi rady. To samo porównanie występuje również i u Orzechowskiego. W mowie po-

<sup>37</sup> Kubacki, *op. cit.*, s. 36 i 42—43 oraz Drapella, *op. cit.*, s. 77.

<sup>38</sup> J. Kochanowski, *Dzieła polskie*, oprac. J. Krzyżanowski, Warszawa 1960, s. 618. W *Pieśni świętojańskiej o Sobótce* poeta zaś pisał:

Inszy się ciągną przy dworze  
 Albo żeglują przez morze,  
 Gdzie człowieka wicher pędzi,  
 A śmierć bliżej niż na piędzi.

(*Ibidem*, s. 317). Na temat stosunku Kochanowskiego do morza przeciwstawne opinie wyrażają W. Borowy, *Studia i rozprawy*, t. I, Wrocław 1952, s. 41—46 oraz W. Weintraub, *Rzecz czarnoleska*, Kraków 1976, s. 99—100, 115—116 i 166.

<sup>39</sup> Ł. Górnicki, *Pisma*, oprac. R. Pollak, t. I, Warszawa 1961, s. 137.

<sup>40</sup> *Poeci polskiego baroku*, s. 188.

grzebowej na cześć Zygmunta I Jagiellończyka powiedział on mianowicie, iż zmarły monarcha trwał nieporuszony przy sterze, „upatrywał szlaku, kierował trwałym ramieniem za najprzychylniejszą zorzą korab nadziei publicznej”. Po ucieczce zaś Walezego Kochanowski wzywał rodaków:

Opuszczeni Sarmaci niechaj co najprędzej  
dla zabłąkanej nawy wynajdą sternika.

W XVII wieku do tej samej metafory sięgają m. in. Maciej Sarbiewski, Wespazjan Kochowski, Stanisław Herakliusz Lubomirski i Andrzej Maksymilian Fredro. Jej typową wyłącznie dla Polski odmianą było porównanie sejmu do morza wolności, rokoszu zaś do burzy, grożącej okrętowi państwa. Odpowiednik alegorii politycznej stanowiła religijna; obok okrętu-ojczyzny u wielu pisarzy pojawia się bowiem okręt-kościół (czyli łódź Piotrowa), obraz nawiązujący zresztą wprost do Ewangelii. W związku z tym Stanisław Orzechowski porównywał heretyków do rozbitków, którzy wypadli z „korabia” rzymskiego „w błędy, jako w burzliwe morze”, Piotr Skarga zaś pisał, iż przeklęta jest dola tego, „któremu się łódka w pół morza rozbije, któremu się ciało śmiercią psuje, a on jeszcze daleki od brzegu, od pokuty, od Sakramentów”. Autor *Kazań sejmowych* porównywał rozmaite wyznania, zrodzone przez reformację, do okrętów pasażerskich kilku kompanii przewozowych, które nie zawsze dowożą tam, gdzie pasażerom przyobiegały, Szymon Starowolski ukazywał zaś przewagę swego kościoła w słowach stanowiących pierwszą chyba w Polsce reklamę wielkich jednostek pływających: „Bo insze sekty i wiarki w korytach dziurawych puszczają się przez to morze i toną szkaradnie, a kościół nasz katolicki przewozi bezpiecznie jako w okręcie jakim”<sup>41</sup>. Replikując, arianie z kolei przypominali, iż wszyscy dysydenci w jednej łodzi żeglują. „Niech im ją i zostawią lecz kiedy ją zdiurawią [...] wodą się zalawszy, snadno utoną”<sup>42</sup>. Omawiając te alegorie i parable wykraczamy częściowo poza właściwy temat naszego artykułu. Trudno jednak nie zauważyć, iż myśl przewodnią owych porównań stanowiło przekonanie, że morze jest z gruntu niebezpiecznym terenem podróży, na którym każda burza może przynieść zagładę okrętu oraz śmierć żeglarzy i pasażerów. Równocześnie jednak parabola morska wносиła mimo wszystko pewien ton optymizmu; zakładała ona bowiem, iż dobry sternik (król) i zgodne współdziałanie załogi mogą uratować okręt przed zagładą, podobnie jak jego właściwa budowa (owe wielkie statki, do których porównywano kościół) stanowią pewne rękojmie bezpieczeństwa. Tego przekonania, iż z burzą morską można skutecznie walczyć, brak w poetyckich wypowiedziach na temat żeglarza; znaczenie jego kwalifikacji, odwagi i doświadczenia dla bezpiecz-

<sup>41</sup> Kubacki, *op. cit.*, s. 64–67 i P. Skarga, *Kazania*, s. 126, 130–131 i 138.

<sup>42</sup> J. M. Ossoliński, *Wiadomości historyczno-krytyczne do dziejów literatury polskiej*, t. II, Kraków 1819, s. 289.

nego przewozu pasażerów podkreślają natomiast pisarze gdańscy, wypowiadający się na temat żeglugi. Tymczasem w ujęciu poetów żeglarz jest bezsilną igraszką w rękę przyrody, bierną ofiarą każdej burzy morskiej.

## 3

Przechodzę do podsumowania moich wywodów; w oczach szlachty przewaga stanu ziemiańskiego nad pełnym niebezpieczeństw trybem życia żeglarza („życie żeglarskie niepewny” — stwierdzało ówczesne przysłowie) była oczywista. Żeglarstwo wydawało się być zawodem dobrym jedynie dla cudzoziemców (czy w ogóle obcych) oraz plebsu. O dalekich podróżach zamorskich społeczeństwo szlacheckie wolało dowiadywać się z książek niż z autopsji, o wiele chętniej zresztą i częściej czytano dzieła na temat konkwistadorów niż żeglarzy. Chwalono też Bielskiego za to, iż dzięki jego *Kronice wszystkiego świata* czytelnik siedząc w bezpiecznej izbie, przy ciepłym kominku

O wszystkim się tu dowie, księgi twe czytając  
Zdrowia na szanc nie kładąc i kosztu nie dając  
Nie trzeba mu w dalekie kraje pielgrzymować,  
I do insu! po głębokim morzu żeglować<sup>43</sup>.

Sprawy te wyglądały inaczej w środowiskach mieszczańskich, zwłaszcza zaś w utrzymujących się żeglugi (Prusy Królewskie), o czym świadczą przytaczane przez nas wypowiedzi Bartłomieja Keckermanna. Bez specjalnych badań<sup>44</sup> trudno jednak coś bliższego na ten temat powiedzieć. Warto także zwrócić uwagę, iż nawet i mieszkańcy wybrzeża nie byli zbyt aktywni jako żeglarze. Poczynając od przełomu wieku XVI na XVII Gdańszczanie ograniczyli się właściwie do pośrednictwa handlowego. Cały trud przywozu zagranicznych towarów i wywozu polskiego zboża czy drzewa przejęli za nich przedstawiciele obcej marynarki handlowej. Jeśli zaś idzie o szlachtę, to jej publicyści wielokrotnie podkreślali, iż holenderskim czy angielskim kupcom nasze zboże jest tak potrzebne, że sami „do nas jeździć muszą po chleb”, ponosząc całe ryzyko, związane z żeglowaniem po morzu. Zawód żeglarza nie mieścił się w granicach szlacheckiej sielanki już choćby przez to, iż perspektywą dalekich mórz budził niepokój

<sup>43</sup> A. Zbylitowski, *Laudes na pismo Joachima Bielskiego*, „Archiwum do dziejów literatury i oświaty w Polsce” t. X, 1904, s. 27. Notabene na przykładzie Zbylitowskiego sprawdza się trafna uwaga J. St. Bystronia; „Domatorzy, którzy nie mogą zdecydować się na wyjazd do niedalekiego miasta, chętnie czytają opowieści o dalekich kontynentach, o niebezpiecznych podróżach, o egzotycznych łądach” (*Publiczność literacka*, Lwów 1938, s. 146).

<sup>44</sup> Por. J. Tazbir, *Zainteresowania Nowym Światem w miastach Prus Królewskich w XVI—XVIII w.*, „Zapiski Historyczne”, t. XXXV, 1970, zes. 3—4.



świata, w którym wszystko było uregulowane i żadnych niespodzianek się nie przewidywało. Wiąże się to zresztą ściśle z faktem, że w kulturze staropolskiej nikłe tylko znajdujemy ślady zainteresowania dla dalekich „in-suł”: zarówno tych prawdziwych, odkrytych dzięki przedsiębiorczości i odwadze żeglarzy różnych nacji, z Kolumbem na czele, jak i tych fikcyjnych, których poznanie ludzkość miała zawdzięczać śmiałej myśli Morusa, Bacona czy Campanelli. Brak zainteresowania dla nowych lądów musiał rzucać również i na stosunek do dalekich wypraw żeglarskich.

Priorytet ziemnianina nad żeglarzem świadczy nie tylko o znacznym oddaleniu Polski od szlaku wielkich wypraw odkrywczych, ale i o wzrastających w społeczeństwie szlacheckim nastrojach izolacjonizmu i kwietyzmu. Przyjdzie się tu zgodzić z opinią Romana Pollaka, który pisał, iż w literaturze staropolskiej zostało utrwalone przekonanie o morzu „jako potędze nam obcej, wrażej, miazdzącej bezsilnego człowieka. Zionie ono grozą i lękiem, odstręcza nieznanym i odpycha, nie nęci wcale przeżyciami dotąd nieznanymi i egzotycznymi”<sup>45</sup>. Morze, jak zauważa E. Kotarski, nie jest z reguły „znakiem szczęścia, powodzenia stanów radosnych”, ale symbolem „trudów, bólu, lęku, wszystkiego, co człowieka nędzi”, miejscem „okropnym, budzącym grozę (*locus horridus*), miejscem sztormów, wichrów, wysokiej fali, tragedii śmierci”<sup>46</sup>. Stosunek do żeglarza stanowił oczywiście pochodną takiego poglądu.

Na dalekim oceanie czekała go śmierć w warunkach wręcz apokaliptycznych i odbierających człowiekowi wszelką możliwość przyjęcia jej z godnością. Trudno się oprzeć wrażeniu, że i ten moment zaważył w jakimś stopniu na obrazie żeglarza. Stanowiący jego antytezę domator umierał wszak godnie, jak człowiek, w asyście księdza i towarzystwie najbliższej rodziny, na łóżku, a nie na zbutwiałej i miotanej falami desce, zezwierzęcały ze strachu i bliski szaleństwa. Jeśli zaś żeglarz nawet powrócił szczęśliwie do kraju, to i tak przywiezione przezeń złoto okazywało się podłą namiastką wobec tego kruszcu, który tkwił w „złotej wolności” szlacheckiej. Strzegł jej tylko ziemnianin, pracowicie uprawiający własne pole, podczas gdy goniący za mirażami fortuny żeglarz pozostawiał wolne pole do działania zwolennikom *absolutum dominium*. Tylko rolnik okazywał się więc wiernym synem swej szlacheckiej lądowej ojczyzny, przypisanym do niej i z racji zawodu, i z wyboru serca. Żeglarz zaś należał do „ludzi luźnych”, pozbawionych stałego miejsca pobytu, do włóczęgów po morskich szlakach świata. Szlachcic, mający swe ustalone miejsce w systemie „wielkiego sąsiedztwa”, był kimś znanym i świadomym swego miejsca w świecie. Morze czyniło go zagubionym anonimem, który zatracca tam ujawnianą tylko na stałym gruncie osobowość. Wszyscy, król i hetman, dworza-

<sup>45</sup> R. Pollak, *Uroda morza w polskim słowie*, Poznań 1947, s. 14.

<sup>46</sup> E. Kotarski, *Piśmiennictwo morskie*, s. 8 oraz idem w: *Trzy podróże*, s. 42–43.

nin i student, kupiec i marynarz, roztopiają się niejako w żywiole. Morze zakłóca bowiem „porządek, do którego przywykliśmy na lądzie”<sup>47</sup>.

Artykuł nasz został oparty zarówno na utworach poetyckich, jak publicystyce politycznej, wypowiedziach kaznodziejskich czy wreszcie relacjach z podróży. Na czoło pod względem ilościowym wybijali się jednak niewątpliwie poeci. W krajach położonych blisko szlaków wszelkich wypraw morskich pisali o nich przede wszystkim sami podróżnicy, dramaturdzy (z Szekspirem na czele), w dalszej zaś dopiero kolejności poeci *sensu stricto*. U nas porządek był wręcz odwrotny: wyrazicielami opinii szlacheckiej (oddziaływającymi następnie na nią) stawali się głównie przedstawiciele poezji ziemiańskiej, widzący w „małej stabilizacji wiejskiej” najwyższą wartość. Ląd i morze, człowiek i żywioł morski, stanowili w ich ujęciu zasadniczą opozycję. Jako przedstawiciele literatury pięknej byli szczególnie podatni na pewne wzorce, powielane przez nią od czasów antyku. Prowadziło to do pewnej mistyfikacji rzeczywistości; dla aktualnych konfliktów obyczajowych Polski XVI i XVII wieku opozycja wieś-miasto, dworzanin-rolnik, czy rycerz-ziemianin była o wiele bardziej istotna i aktualna od antytezy: żeglarz-domator. Bo przecież nikt chyba ze szlachty nie miał wątpliwości, iż praca na roli stoi o niebo wyżej od wyprawy na morze. Tymczasem właśnie to ostatnie przeciwstawienie zajmuje szczególnie dużo miejsca w wypowiedziach poetyckich doby renesansu i baroku, i to w sposób nieproporcjonalny do rzeczywistych zainteresowań szlachty dla problemów morza. Konwencja literacka odcisnęła się na wypowiedziach o żeglarzu również i w inny sposób. Jeśli bowiem poezja ziemiańska ukazuje postacie rolnika i żeglarza wyłącznie w tonacji biało-czarnej, czyni to m. in. i dlatego, iż ówczesne założenia estetyczne piękno utożsamiały wyłącznie z harmonią oraz proporcją. Żywioł morski klócił się zaś w oczywisty sposób z tymi kanonami; był krańcowym zaprzeczeniem ideałów równowagi. Toteż ilekroć wierszopis „mówił o swoich rozterkach, cierpieniach, niepewności, niedoskonałości estetycznej i etycznej”, przywoływał obraz morza i żeglugi<sup>48</sup>. Barok nie zmienił tu sytuacji; piękno bohaterstwa i ryzyka, konflikt człowieka z otoczeniem, jego zachowanie się w sytuacji krytycznej oraz postawę w obliczu śmierci ukazywano bowiem na przykładzie walk zbrojnych z półksiężycem oraz innymi wrogami Rzeczypospolitej, nigdy zaś bitwy morskiej (nasze wielkie zwycięstwa XVI i XVII wieku były lądowe i któż pamiętał o Oliwie) czy zmagañ z „mokrą śmiercią”, o której pisał Kochanowski. Jeśli nawet niektórzy podróżnicy wyrażali na temat morza odmienne zdanie od poetów, to ich korespondencja zalegała najczęściej aż po wiek XX archiwa, podczas gdy literaturę ziemiańską zaczęli się wszyscy.

<sup>47</sup> E. Kotarski, *Trzy podróże*, s. 39, 43 i 54.

<sup>48</sup> *Idem*, *Piśmiennictwo morskie*, s. 8–9.

Współczesne ogłoszenie relacji dyplomatów, misjonarzy czy studentów niewiele jednak wpłynęłoby na zmianę panującego w społeczeństwie szlacheckim stereotypu żeglarza. Byli to bowiem wszystko podróżnicy jednocześnie; z peregrynacji morzem odnotowywali przeważnie jedynie niebezpieczeństwa, jakie tam na nich czyhały. Niezbyt obchodziły ich (jak to widać z relacji Radziwiłła „Sierotki” czy Anonima z końca XVI wieku) uroki przyrody. Na rozpięte nad nimi niebo patrzyli z niepokojem: kiedyż to pojawi się na nim groźna chmura, zwiastująca nadejście śmiertelnej burzy. Morze stawało się więc — podobnie jak miasto — aglomeracją niebezpieczeństw, czyhających na człowieka. Pod tym względem zresztą poeci zgadzali się z teologami; Melancton uważał je na przykład za siedlisko zła. I tu dochodzimy do teologicznych aspektów antytezy żeglarz-ziemianin. Pierwszy miał ograniczoną swobodę manewru, ster z ręki wytrącała mu burza lub niepomysłny wiatr. Nawet, gdy wiedział, dokąd chce płynąć, to nie mógł być pewien, gdzie (i czy w ogóle) wyląduje. Ziemianin natomiast, jeśli już wybierał się w podróż, czynił to na koniu stanowiącym na ogół sprawne narzędzie jego woli<sup>49</sup>. Nasuwa się więc pytanie, w jakim stopniu przewaga wzorca jeźdźca-szlachcica nad żeglarzem-igraszką losu stanowiła odbicie dwóch przeciwstawnych sobie koncepcji teologicznych. Pierwszą z nich byłaby wizja człowieka, który może samodzielnie decydować o własnym losie: jego ocalenie lub zguba (recte: zbawienie czy potępienie) zależy wyłącznie od własnej woli. Druga z wizji to nawiązujący do kalwinizmu (czy jansenizmu) obraz człowieka będącego bezsilną igraszką w rękach okrutnego i nieodgadnionego Boga.

Temat zasygnalizowany w tytule naszego artykułu, gdyby dotyczył literatury hiszpańskiej, włoskiej czy angielskiej, mógłby się stać przedmiotem osobnej książki. Źródła polskie do tego zagadnienia wypełniają natomiast niespełna dwa arkusze druku. Cytowany już przez nas Roman Pollak zauważył, iż osad, jaki zostawiło morze w naszej kulturze, „jest nikły, wprost niedostrzegalny, a w swym uczuciowym zabarwieniu nader jednostronny”<sup>50</sup>. Wydaje się jednak, iż staropolskie wypowiedzi na temat żeglarza, choć tak stosunkowo nieliczne, zasługiwały mimo wszystko na przypomnienie oraz analizę<sup>51</sup>. Jest to chyba problematyka doszczętnie przebrzmiała. Nadal bowiem polskie zainteresowania morzem wydają się nie-

<sup>49</sup> Botero pisał na ten temat, co następuje: „Albowiem jeśli tak bardzo dziwujemy się owemu kawalkatorowi, albo jeźdźcowi, który umie ukrócić źrzebca i za swą dzielnością rzeźwią może go i wzbudzić ku biegu i zastanowić, także nawodzić go i posłusznym czynić, jakoż nie więcej poważać mamy żeglarza...” (op. cit., s. 2).

<sup>50</sup> R. Pollak, *Wśród literatów staropolskich*, s. 309.

<sup>51</sup> Osobny problem stanowią miedzioryty i obrazy, przedstawiające burzę na morzu: ostatnio ogłoszony album skarbów jasnogórskich (*The Cultural Heritage of Jasna Góra*, Warsaw 1974, s. 82) przypomniał jedno z tych malowideł, pochodzące z połowy XVII wieku. Motyw okrętu jako alegorii dość często występuje w polskiej ikonografii XVII wieku.

proporcjonalnie małe do szerokiego wybrzeża, jakie uzyskaliśmy. Co się zaś zmieniło w stereotypie żeglarza, nich ustalą socjologowie. Winni oni sięgnąć również do pamiętników emigrantów, w których chłopska niechęć do morza oraz przywiązanie wobec stałego lądu, znalazły tak silny wyraz<sup>52</sup>.

### **Le propriétaire terrien — navigateur — voyageur sur mer** **La formation des stéréotypes dans la culture de l'ancienne Pologne**

La noblesse polonaise du XV<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles estimait que la navigation était une profession qui seyait tout au plus aux étrangers ou aux plébéiens. Le navigateur était mis presque au rang des vagabonds traînant leur vie sur les voies maritimes du monde. Cette attitude dépréciative avait des sources multiples entre autres la distance considérable qui séparait la République nobiliaire des itinéraires des grandes découvertes et l'idée exagérée que l'on se faisait des dangers courus sur les mers. Uniquement dans les métaphores où l'Etat et l'Eglise étaient comparés à un vaisseau, on soulignait qu'un timonier habile pouvait le tirer du plus grand danger. Dans la poésie en revanche et dans les relations des voyageurs nous trouvons l'opinion qu'il n'y a pas de secours possible contre la noyade menaçant l'homme en pleine mer. Cette mort survient dans des conditions apocalyptiques enlevant toute possibilité de lui faire place avec dignité. Le propriétaire terrien cependant, constituant l'antithèse du navigateur, mourait dignement assisté du prêtre et de sa famille la plus proche, et non comme un naufragé abruti par la peur, qui s'accroche désespérément à une planche pourrie.

Dans la poésie terrienne surtout, où nous retrouvons le plus d'énociations sur les navigateurs et les voyages sur les mer, la terre et la mer, l'homme et l'élément marin, constituaient une opposition essentielle. La mode littéraire datant déjà de l'Antiquité faisait que les poètes usaient de l'antithèse navigateur-terrien plus souvent que cela ne découlait de l'intérêt réel de la noblesse. En effet l'opposition campagne-ville, courtisan-agriculteur ou chevalier-terrien, était de beaucoup plus actuelle et de plus grande importance pour les conflits de mœurs en Pologne des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.

---

<sup>52</sup> Por. *Listy emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych*, oprac. W. Kula i N. Assorodobraj-Kula, M. Kula, Warszawa 1973, s. 49—55.