

Antoni Mączak (Warszawa)

Quanta patimur

Z badań nad turystyką czasów renesansu i baroku

Diariusze podróży jeden mają walor, którego nikt im nie odmawia: bywają ciekawe. Jednocześnie jednak historyk traktuje często owe źródła z niedowierzaniem i pewnym lekceważeniem, raczej jak teksty literackie niż źródło pełnokrwiste, bezpośrednio informujące o autorze, ludziach i epoce. Jedynie gdy brak źródeł innych, zwłaszcza *ubi leones*, relacja z podróży dochodzi do pełnego głosu.

Lektura znacznej liczby takich relacji, pochodzących głównie z XVI i XVII wieku, zrehabilitowała w moich oczach typ źródła, który nisko cenilem gdy szukałem w nim informacji o elementarnych zjawiskach gospodarczych. Walor wypowiedzi podróżnych kryje się w tym, w czym są najbardziej kompetentni: w ich własnych przeżyciach, a zakłada się on na kontraście, jaki odczuwają między dniem i środowiskiem codziennym, a tym, z czym stykają się w drodze. Problemy krytyki źródłowej oczywiście istnieją, ale są nie tyle trudniejsze, ile odmienne niż w zwykłej praktyce źródłoznawczej; dotyczą one przede wszystkim cech psychicznych autora: jego skłonności do akcentowania zjawisk korzystnych, radosnych, bądź też kłopotów i trudu.

Robert Mandrou w studium psychologii społecznej Francji XVI—XVII stulecia zaliczył podróże do *evasions* — ucieczek, ale mógłby pisać o nich również w rozdziale o *activités prosaiques* (gdzie mowa o rozrywkach) i *dépassements* obok sztuki i zagadnień życia umysłowego¹. Być może spośród rozlicznych zagadnień, jakie nasuwa turystyka wczesnej ery nowożytnej, najmniej znane pozostają motywacje podróżnych. W niniejszym szkicu zajmę się głównie ryzykiem, na jakie narażał się podróżny, a więc niejako kosztem, jaki wypadało mu płacić za satysfakcję — za niewątpliwą radość podróżowania, kto bowiem podróżować nie lubił, ten z reguły nie przelewał swych wrażeń i wspomnień na papier.

¹ R. Mandrou, *Introduction à la France moderne. Essai de la psychologie historique, 1500—1640*, Paris 1961, s. 306—308.

W tak postawionym zagadnieniu zamknąć by można niemal całość problemów podróży, ograniczę się jednak do spraw fizycznego zmęczenia drogą, higieny i niebezpieczeństw ze strony ludzi.

Droga

Z relacji o podróżnych niewiele możemy dowiedzieć się o drogach. Sprawy techniczne nie interesowały podróżników, a wrażenia ich sprowadzają się zwykle do określeń: dobra, niedobra, najgorsza droga, jaką jechałem... Zmienia się to natychmiast, gdy podróżny opowiada o miastach, bowiem brukowana nawierzchnia ulic podnosi niezmiernie miasto w opinii przybysza.

W tych warunkach jakość drogi w decydującej mierze uwarunkowana była glebą, klimatem i pogodą. Najlepiej to wyraził kronikarz podróży włoskiej orszaku biskupa bamberskiego (1612 r.). Każdy dzień w swym diariuszu opatruje on nagłówkiem typu: „30. dzień jazdy, ciemna, sucha pogoda, równa ale błotnista droga, 4 mile” [przejechane]; „47. dzień jazdy częściowo dość głęboką, częściowo równą, dobrą drogą, przy ładnej pogodzie i słońcu, 3 mile”; „50. dzień jazdy przy ładnej, nieco wietrznej pogodzie, ale dobrą drogą, 3 małe niemieckie mile”².

Jakość dróg zależała od typu nawierzchni i odprowadzenia wód systemem rowów z obu stron. Gdy brakło utwardzenia i spływu wody, deszcze i roztopy czyniły jazdę bardzo trudną. Jednakże wszystkie te trudności były dla podróżnych oczywistą codziennością. Liczyli się z trudnościami, a zresztą kłopoty te obciążały bezpośrednio zawodowego woźnicę-przedsiębiorcę.

Wygodę powozu czy karety odczuwano chyba głównie przez zestawienie jej z dawnymi, prymitywniejszymi środkami lokomocji. Aktualny wówczas byłby ów niezwykle plastyczny obraz przeżyć podróżnego, który Zygmunt Krasiński przekazać miał w 1845 r. Delfinie Potockiej³.

Sprawa dróg pojawia się w relacjach, a więc w świadomości podróżnych, tylko w przypadkach krańcowych: gdy wjeżdżają w tereny trudno dostępne, dzikie, nieznanne: w górach i na terenach najodleglejszych od krain gęściej zaludnionych. Jednak nawet na trasach łączących duże miasta nietrudno było, jak się zdaje, zabłądzić. Wszystkie te problemy kulminowały w Alpach, gdzie niezwykle, surowy, skalisty krajobraz łączył się z niebezpieczną drogą. Gdy nie umiano jeszcze dostrzec w górach piękna a romantyczne spojrzenie nie uskrzydlało fantazji, pozostawała naga groza.

² *Des bamberger Fürstbischofs Johann Gottfried von Aschhausen Gesandtschafts-Reise nach Italien und Rom 1612 und 1613*, Bibliothek des Litterarischen Vereins in Stuttgart, t. CLV, 1881, s. 59, 75, 79.

³ Z. Krasiński, *Sto listów do Delfiny*, wyd. J. Kott, Warszawa 1966, s. 201.

„Następnego ranka — John Evelyn wspomina przejście przez przełęcz Simplon w r. 1646 — wdrapywaliśmy się znów wśród dziwnych, groźnych i strasznych urwisk, pokrytych sosnami i zamieszkałych jedynie przez niedźwiedzie, wilki i dzikie kozły; nie było nic widać na strzał pistoletowy przed nami, a horyzont zamykały skały i góry, których szczyty pokryte śniegiem zdawały się sięgać nieba a w wielu miejscach przebijały chmury. [...] Echo odbijało od skał i jaskiń, a wody w niektórych miejscach załamując się w wodospadach moczyły nas, jakbyśmy przechodzili przez mgłę; nie mogliśmy ani widzieć, ani słyszeć siebie wzajemnie, ufając jednak naszym dzielnym mułom, ciągnęliśmy dalej. Wąskie mosty w niektórych miejscach, zrobione tylko ze ściętych ogromnych świerków, zwalonych między jedną a drugą górą, takie same przejścia i krawędzie zrobione przez wykucie litej skały; inne w formie stopni, a w niektórych miejscach przechodzi się między górami, które wylamano i zwalono jedna na drugą, co jest doprawdy straszne, i trzeba mieć pewną stopę a spokojną głowę, aby wspinać się na te przepaście [...]”. Na tych przełęczach podróżni „marzli w śniegu, to znów smażyli się w w promieniach słońca odbijających się od skał”⁴.

Evelyn był obserwatorem wrażliwym, ale niezbyt systematycznym. Zgoła odmienny, w pewym stopniu nawet wymierny obraz trudności górskich dróg uzyskujemy z diariusza bywałego we Włoszech polskiego duchownego, Stanisława Reszki. Chorowity i wrażliwy na kaprysy pogody, w latach 1583—1588 przebył Reszka kilkakrotnie szlaki alpejskie, zarówno przez Karyntię na wschodzie, jak przez Innsbruck i Brenner; jeździł też niemało po Polsce i samych Włoszech. Zniecierpliwiony notował chętnie swe kłopoty z wozami. A oto jak owe notatki rozkładają się na mapie jego podróży.

W r. 1583 wyrusza Reszka jako mentor-ochmistrz młodego Andrzeja Batorego (przyszłego kardynała biskupa warmińskiego) przez Tyrol do Rzymu. Po raz pierwszy koło Berounu (na południowy zachód od Pragi) *currus unus totus fractus est*. Kupują nowy. Pod Nittenau w Bawarii łamiał koła, w Landshut — wóz. W Monachium przystosowuje się wszystkie wozy do dróg górskich, jednak — jak się wkrótce okaże — bez większego powodzenia. Pod Partenkirchen trzeba wozy naprawiać ponownie, następnie tuż za Innsbruckiem w Metrei, w Sterzing, w Brixen i Hatzvan — codziennie. Na stokach włoskich jest lepiej: naprawy zapisuje Reszka po sześciu dniach w Borgeto, po jedenastu w Martinengo i dziewiętnastu w Piacenzy. I tak za każdym razem w drodze przez góry⁵.

⁴ *Diary and Correspondence of John Evelyn*, wyd. E. S. de Beer, Oxford 1955, t. II, s. 509 nn.

⁵ *Stanisłai Rescii Diarium 1583—1589*, wyd. J. Czubek, Kraków 1915, s. 1—130, 152, 197—202.

Błędem byłoby sądzić, że tylko góry kazały lękać się wypadków drogowych. Podróże, jak zresztą cały ruch na drogach ówczesnej Europy, odbywały się przy dźwięku łamanych kół i osi. Wozy nie miały resorów, a ten prymitywizm techniczny utrudniał konserwację wozu, nieubłagane przenosił wszelkie nierówności terenu na nadwozie i ławy. Z tego zapewne powodu nierzadko przesiadano się z wozu na konie wierzchowe lub trudniejsze odcinki szlaku przebywano piechotą. Podróżni jadący na południe dostrzegali, że zwierzęta pociągowe w rejonach górskich pogranicza Bawarii i Tyrolu zaprzęgano jedno za drugim, aby móc przebywać wąskie szlaki górskie.

Bardzo łatwo dzisiejszemu entuzjście górskiej przyrody uśmiechać się z politowaniem nad ślepotą przodków, którzy nie dostrzegali uroku Karpat, Alp i Apenin. U niektórych turystów XVII w. można zauważyć pierwociny współczesnego zainteresowania górami, a w jednym przypadku — Szwajcara Konrada Gesnera — nawet nowoczesny alpinistyczny entuzjazm. Pamiętajmy jednak, w jakim celu ówcześni ludzie udawali się w te rejony: nie można było inaczej dostać się z Niemiec czy Francji do Włoch, z Polski na Węgry, z Florencji do Bolonii. Nikt nie był przystosowany, jak my dzisiaj, do górskich bezdroży, nie istniały też owe dyskretne ułatwienia, z których korzysta dziś 99% turystów. Nie należy też mieszać turystyki górskiej z przejazdem przez góry.

Najlepiej może pozwala zrozumieć punkt widzenia siedemnastowiecznego turysty epizod z podróży Teodora Billewicza, który przebywał Tyrol w kierunku Włoch. „Skały zbyt wielkie i niebezpieczne, bo porysowane, spadają na drogi [...] tego dnia sztuka skały tak wielka jako chata miarna [tj. mierna, mała] przed nami spadła, drugi zaś szmat na wóz furmański, wino tyrolskie prowadzący wpadł [...] W jego pobliżu inny głąz strącił z koźlą woźnicę i spadł na dyszel, między konie. Cud to, bo szkody nie było!”⁶

Anglik Fynes Moryson jest mniej wrażliwy na dramaty krajobrazu, a może i mniej lękliwy. Relacjonuje nam za to rzeczowo warunki podróży. Trudno, doprawdy, dziwić się, że podróżny ówczesny nie podziwiał górskiej przyrody, kiedy jedynie przytomność i siła ramion pieszych ludzi chroniła powóz od wywrócenia. Moryson sam wyruszył z Bergamo do Chur na niedawno kupionym we Włoszech koniu i przebywając Gryzonię czasem — jak pisze — nie bez przerażenia drapał się na bardzo strome przejścia górskie, leżąc twarzą na karku końskim; uzdę (tj. cugle) puszczał wolno, trzymając się jedną ręką końskiego korpusu, a drugą siodła. To nie była przyjemność dla Anglików, którzy jechali na Kontynent, do Francji i Włoch, by uczyć się między innymi eleganckiej sztuki jazdy konnej — „wielkiego konia”. W pewnym momencie, gdy przejście zdawało

⁶ Cyt. wedle rękopisu Biblioteki Raczyńskich, nr 177, f. 17.

się łatwe, Moryson widział konia, który rzuciwszy się w bok na jakiś nieoczekiwany dźwięk, spadł „pół mili” w dół z ciężkim ładunkiem na grzbiecie⁷. Choć był to czerwiec, gdy tylko koń zeszedł na szlaku, zapadał się po siodło w śniegu. Już wyjątkowym nieszczęściem Anglika było to, że jechał na ogierze, gdy w przeciwnym kierunku górale do transportu używali wyłącznie kobył, doprowadzając wierzchowca do szaleństwa.

Alpy Karynckie można było przebyć powozem, jadąc przez Judenburg, Villach, Feldkirchen, Tarvisio, Pontebbę, trasą tą samą, którą dziś prowadzi szosa Wiedeń—Wenecja—Padwa. Wedle renesansowej tradycji damy dworu cesarza Henryka IV przebywały Alpy zawinięte w skóry wołów i ciągnięte na linach. Hiszpan Pero Tafur w 1438 r. zaprzągnął natomiast woły do długich żerdzi tworzących jakby „kastyljską młocarnię”, zakończonych siedzeniem dla podróżnego; ten siedział prowadząc za wodze konia. Miało to uchronić przed upadkiem w przepaść; dawano też co chwile ognia, by przepędzić grożące na św. Gotardzie lawiny⁸. W Sabaudii, zwłaszcza na Mont Cenis, dominowała lektyka i sanie. Zawodowi przewodnicy-tragarze w grupach po ośmiu, w dwie zmiany, nieśli podróżnego w lektyce pod górę, spuszczać go w dół jak w saniach. Wyobraźmy sobie raz jeszcze podróżnego z nizin siedzącego bezradnie w saniach lub z rękawicami i butami zaopatrzonymi w kolce, drapiącego się po skałach. Okazało się, że główną przeszkodą w górach była nieumiejętność ludzi z dolin, ich lęk, a zapewne i wyobraźnia. Proceder takiego transportu stanowił ważne źródło utrzymania na pograniczu sabaudzko-piemonckim, a górale-transportowcy powracali do swych stron, niosąc i spuszczać w dół podróżnych z drugiej strony. Jak się zdaje, ludzi z dolin niezmiernie niepokoiły dzikie zwierzęta: niedźwiedzie i wilki, o których pisze Evelyn. Angolicy nie znali ich na swojej wyspie i wilki szczególnie przemawiały do ich wyobraźni — z pewnością silniej niż do fantazji litewskiego szlachcica, który w sprzyjających okolicznościach jeszcze u schyłku XVII w. mógł co parę tygodni iść nawet na niedźwiedzia.

Dzielnie jednak zachował się Moryson w Gryzonii, słysząc „ponad setkę wyjących wilków”. Pieszy przewodnik błagał, by Anglik trzymał muszkiet w gotowości, choć ten go przekonywał, że drapieżniki gonią za inną ofiarą; strach dodawał skrzydeł i piechur bez trudu nadażał za wierzchowcem⁹. Cóż więc dziwnego, że średniowieczny mnich angielski, gdy na przełęczy Wielkiego św. Bernarda inkaust zamarzył mu w kałamarnicy, „czując się o tyle bliżej Niebios, że pewniejszy był wysłuchania modlitwy,

⁷ F. Moryson, *An Itinerary Containing Ten Years' Travels*, Glasgow 1907—1908, t. III, s. 466 i nast.; por. t. I, s. 385.

⁸ Sir Gavin de Beer, *Early Travellers in the Alps*, wyd. 2, New York 1967, s. 11. Teafur podróżował w sierpniu.

⁹ Moryson, *op. cit.*, s. 467.

O Panie — miał zawołać — zawieź mnie do braci, abym mógł im powiedzieć, niech nie idą na to miejsce męczarni!”¹⁰.

Jakkolwiek z racji braku istotnego postępu technicznego w komunikacji lądowej cały omawiany okres traktuję łącznie, trzeba by obok krajów i regionów wprowadzić rozróżnienia społecznej pozycji podróżujących. Ten bowiem czynnik determinował sposób jazdy: wielkość orszaku, pojazdy, konie — w czasie jazdy, a wygodę pobytu — na postojach.

Obfity orszak, który — przy różnych w tym zakresie obyczajach — stanowił znamię prestiżu podróżnego, w warunkach trudnej drogi miał także znaczenie wysoce praktyczne: hajducy, drabanci, pachółkowie czy draby służyć mieli szybką pomocą, gdy wozy wpadały do dziury, kiedy trzeba było ściąć pobliskie drzewko dla wymiany dyszla czy nawet skrócić osie wozu nie mieszczącego się w wyrąbanej wśród skał drodze.

Najlepsze może wyobrażenie o dawnych drogach dają kłopoty ze znalezieniem właściwego kierunku. Można by sądzić, że między większymi miastami szlak bywał dostatecznie udeptany, by trudno było go zgubić. Rzeczywistość była inna. Optymalnie pod tym względem było oczywiście na terenach najwyżej rozwiniętych.

Nad Renem, gdzie rzeka była najdogodniejszym połączeniem komunikacyjnym, gęsto zabudowany, zurbanizowany i obsadzony winnicami kraj przecinały świetne, miejscami proste, drogi. Sieć połączeń wodnych w dobrze zagospodarowanych regionach nie była zresztą przeciwstawna sieci dróg. W prowincjach Niderlandów o wysoce rozwiniętych kanałach nierozłącznie związane z nimi groble przystosowane były czasem (i są do dziś) do ruchu kołowego.

Skoro sama nawierzchnia drogi nie wskazywała woźnicy wyraźnie kierunku, pojęcie „rozstajne drogi” zawierało w sobie ładunek wrażeń odmienny od tego, jaki dziś skłonni jesteśmy przypisywać skrzyżowaniu oznakowanemu prawidłowo. Gdy zaś wypadło zboczyć ze szlaku, trudności piętrzyły się w zwielokrotnionym tempie. Oto dwa cytaty, które wprowadzają w nastrój takich chwil. Maciej Rywocki ze swymi wychowankami, wojewodzicami Kryskimi, w drodze do Dillingen „powietrze objeżdżając które nam było wszędy drogę rekludowało, wielkich molestyi, wielkich strachów a nader złych dróg zażyli, nieraz się w nocy w lesiech z pewnego gościńca [z]stąpiwszy i z przewodnikami tułając — siełaby było o tym pisać — częścią niebezpiecznych miejsc już się barzi warując od zbójców, że tak prawie ex omni parte nie było, co by szczęśliwie wodzić się nam miało. Telko to szczęściem nazwać musiem, że się na nas żaden, jako na drugie, które przed nami jechali, nie rzucieł, a to nie chwałac się, za os-

¹⁰ Za Josiasem Simlerem (*Vallesiae descriptio et de Alpibus Commentarius*, Zurich 1574 i in .wyd.) cytuje to wielu autorów. Por. de Beer, *op. cit.*, s. 12.

trożnością naszą”¹¹. Wszystkie najpoważniejsze groźby, wiszące nad podróżnymi — zaraza, zbójcy i zgubienie drogi — splotły się tu w zawiły węzeł.

Również szczęśliwie skończyły się tarapaty księcia Henryka Legnickiego i jego wiernego sługi Hansa Schweinichena, gdy ruszyli z Legnicy do Poznania na pogrzeb biskupa Adama Konarskiego. Zimą 1575 r. „był wtenczas taki mróz niesłychany, że konno jadący ludzie spadali z koni”. „Zdarzyło się, iżeśmy w pewnej puszczy w śniegu zbłądzili, musieliśmy tedy w nocy przez kilka godzin uwracać. Nareszcie nie mogli już ludzie w taki mróz drogi znaleźć, przeto postanowił książę w puszczy pozostać i kazał naścinać gałęzi i ognia naniecić, żeby się czeladka rozgrzała, póki się dzień nie zrobi”¹². Nieważne tu dla nas, że wędrowcy znaleźli podobno drogę dzięki „dobremu aniołowi”, zwróćmy jednak uwagę, że działo się to na jednym z żywo uczęszczanych szlaków: Legnica — Głogów — Leszno — Kościan — Poznań. Na Zachodzie już wówczas przewodnicy, stali czy przypadkowi, mniej przypominali podróżnym aniołów!

Przewodnik, zwłaszcza zawodowy, odgrywał w podróży rolę pierwszorzędą. W niektórych krajach, szczególnie na najbardziej uczęszczanych szlakach, przewodnictwo było zawodem dość popularnym i (jak przynajmniej sądzili ich klienci) lukratywnym. Z dość skąpych uwag podróżnych układa się trojaki obraz: na północy podróżny szuka — i znajduje — przedsiębiorcę-woźnicę działającego na całym szlaku; za Alpami działają (grasują — powiedziałby raczej niejeden cudzoziemiec) vetturini i procacci; tu i tam, w wielkich miastach, w ośrodkach kultu religijnego działają przewodnicy oprowadzający obcych, przekazujący im miejscową tradycję, baśnie czy rzetelne wiadomości, ułatwiający pobyt.

Podróżujący Europejczyk z trudem mógł się obejść bez zawodowego przedsiębiorcy-woźnicy. Nie omijał go nawet ubogi wędrowiec, jak Szkot William Lithgow, Anglik Thomas Coryat czy Anonim-Polak, którzy na styku XVI i XVII stulecia przemierzali na piechotę kontynent. Z kolei najbogatsi podróżni wyruszali z własnymi końmi i wozami. Wydaje się, że częściej niż inni korzystali z wynajmowanego transportu Anglicy. Przewóz własnego zaprzęgu i pojazdu przez kanał La Manche nastroczał nie małych kłopotów, byli oni ponadto u siebie przyzwyczajeni do sprawnej i na miarę epoki wygodnej sieci pocztowo-przewozowej. Inaczej wyglądała sprawa w wielu krajach kontynentu, zwłaszcza gdy trasy do przebycia nie były szczególnie wielkie. W grę wchodziły trudne dziś do ustalenia kalkulacje kosztów.

¹¹ *Macieja Rywockiego Księgi peregrynackie (1584—1587)*, wyd. J. Czubek, s. 188.

¹² *Denkwürdigkeiten von Hans von Schweinichen*, wyd. H. Oesterley, Breslau 1878, s. 51.

Używanie własnych koni i wozów (często stosowane przez polskich magnatów) nie zawsze było oszczędnością; stanowiły one zbędny koszt i balast, gdy podróżni przesiadali się na statki rzeczne, jak to było w zwyczaju na Renie, Rodanie czy Padzie, kiedy pozostawali na dłużej w większym mieście; gdy w grę wchodził przejazd przez Alpy, żal było marnować własne zwierzęta. Należało raczej rozejrzeć się za miejscem do wynajęcia na wozie.

Najszerzej na ten temat pisze Fynes Moryson. W Niemczech, gdzie warunki komunikacyjne są dobre, powozy [...] łatwo znaleźć w każdym mieście a podróżny nie musi długo czekać na towarzyszy, którzy wypełnią [miejsca] powozu; w ten sposób stale podróżując nie będzie narażony na nadzwyczajne wydatki”. Jego rówieśnik, Henry Wotton, miałby tu zapewne inne zdanie, odczekawszy we Frankfurcie dwie doby, zanim znalazł kompanię do dalszej podróży do Heidelbergu¹³. Chodziło tu o sześciu pasażerów, tyle bowiem mieścił wóz, czasem ośmiu — jak norymberskie pojazdy, z dodatkowymi miejscami po bokach.

Doświadczenia Morysona z Polski były skromniejsze; przebył tam tylko jedną dłuższą drogę — z Gdańska przez Kraków na Morawy. Dziesięciodniową podróż do Krakowa odbyć miał na wynajętym wozie w cztery osoby (nie licząc woźnicy). O żywność starał się jeden z pasażerów — Hollender. Dwa słabe konie nie były jednak w stanie ich uciągnąć i Moryson wysiadł, nie dojechawszy do pół drogi. Wraz z jakimś ustosunkowanym towarzyszem poruszał się dalej, korzystając z królewskiego „Podwodabriefe”. Codziennie odtąd wynajmowali jedno- i dwukonne wozy, jadąc powoli choć tanio. Niezmiernie łatwo jest, jak pisze, o miejsce: wozy czekają przed zajazdami, grupa pasażerów kompletuje się szybko i za niewysoką cenę można zaraz wyruszyć. Tu jednak — przestrzega Moryson — zaczyna się kłopot. Wiecznie pijani woźnicy powożą jak wariaci i tylko bezpieczne, gładkie, piaszczyste gościńce zmniejszają niebezpieczeństwo jazdy.

Relacje o warunkach podróży należą do tematów szczególnie często zabarwionych emocjonalnie i łatwo tu ulec sugestii uprzedzonego autora. Dlatego *granum salis* trzeba dodać do opisu wrażeń normandzkich Peter Heylyna: chudych szkap, wozów wytrzęsujących z człowieka wnętrzości, tempa podróży, przypominającego dziewiątą sferę Wszechświata, której 49 tysięcy lat potrzeba, by obrócić się dokoła¹⁴. Jednakże i Moryson zauważa, że korzystając tam z koni pocztowych jechać trzeba nie za szybko, bo zgrzanie koni kosztuje dodatkowo, a wynajęte wierzchowce pocztowe okazują się słabe.

¹³ Moryson, *op. cit.*, s. 464. Stamtąd także dalsze informacje, jeśli nie zaznaczono innego ich źródła. *The Life and Letters of Sir Henry Wotton*, wyd. L. Pearsall Smith, Oxford 1907, t. II, s. 233 (1589 r.).

¹⁴ P. Heylyn, *A Full Relation of Two Journeys...*, London 1656, s. 12 n.

Dla Anglików powolność jazdy we Francji niemile kontrastowała z temperamentem woźniców pocztowych na ich ojczystej wyspie. Entuzjasta Hiszpanii, anonimowy Polak (1595 r.) inaczej opisuje powolność jazdy w tamtym kraju. Wozy na dwóch kołach, ciągnięte przez trzy lub cztery muły, mieszczą dziesięciu do dwunastu podróżnych, siedzących na dwóch ławach twarzami do siebie. Płócienny dach kryje ich przed palącym słońcem, ale wstrząsani wybojami obijają się bez przerwy o obręcze utrzymujące płótno. Nasz anonim — jak inni, którym wypadło wybierać między wozem a własnymi nogami w terenie górskim, wolał zsiąść. Choć buciki odparzały mu nogi i musiał chodzić boso, nigdy dłużej niż kwadrans nie wytrzymał na gorącym i dusznym wozie ¹⁵.

W podobny sposób, jak miejsca na wozach, wynajmowano także konie wierzchowe. Moryson zaleca — jako wysoce opłacalny — zakup konia w Niemczech i sprzedaż we Włoszech. Wysoka cena koni za Alpami musiała być szeroko znana (przypomina się zalecenie wojewody Kryskiego dla Rywockiego), jednakże i wspomniany Polak i Fynes Moryson doświadczyli, jak trudno narzucić swą cenę handlarzom koni w północnej Italii ¹⁶. Kto więc nie chciał kupować i sprzedawać, zazwyczaj najmował konia.

Zanim postęp techniki komunikacyjnej i interwencja władz nie wprowadziły ułatwień w ruchu na gościńcach, komfort jazdy określały w sposób decydujący dwa czynniki: gęstość zaludnienia (stopień urbanizacji) regionu i ukształtowanie jego powierzchni. D. R. Ringrose zauważył — pisząc o warunkach transportu w Hiszpanii — że gościńce były czynnikiem zewnętrznym, intruzem w lokalnej gminie ¹⁷. Tę obserwację można przenieść także na inne kraje rzadko zaludnione, o ile gościńce tamtejsze powstały czy były utrzymywane z myślą o ruchu dalekobieżnym. Niski standard usług w polskich karczmach wskazuje, że i tu nie było inaczej (poza nielicznymi szlakami). Chyba nawet między Krakowem — Piotrkowem — Toruniem, któredy jechał Moryson, gospody nastawione były na obsługę ludności okolicznej, nie zaś ruchu tranzytowego. Poza szlakami najliczniej uczęszczanymi, jeśli droga nie służyła zarazem intensywnie potrzebom lokalnym, miejscowa ludność nie znajdowała bodźców, by uczestniczyć w życiu szlaku: zakładać gospody, budować kuźnie. Gościńiec taki przenikał tkanę społeczno-gospodarczą regionu, niemal nie wpływając na nią.

Ogólnie, w ciągu dwóch omawianych tu stuleci dokonuje się dość wyraźna, choć bardzo powolna, ewolucja techniki komunikacji turystycznej. Traci znaczenie lektyka, która trzyma się w niektórych miastach (Genua

¹⁵ *Anonima Diariusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej*, wyd. J. Czubek, Kraków 1925, s. 27 n.

¹⁶ Rywocki, *loc. cit.*; Moryson, *op. cit.*, s. 466.

¹⁷ D. R. Ringrose, *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, Durham N. C. 1970, s. 17.

z jej wąskimi zaułkami) i rejonach górskich — zwłaszcza w Hiszpanii. Wierzchowiec — w średniowieczu najpowszechniejszy środek lokomocji mężczyzn, zarówno mieszczan, jak stanu rycerskiego — zmniejsza swe znaczenie na rzecz pojazdów. Te ostatnie stają się coraz wygodniejsze, dostają rzemienne zawieszenie, działające podobnie jak obecne resory. Karetą nabiera w drugiej połowie XVII w. znaczenia symbolu statusu, pamiętać jednak trzeba, że wiąże się to z powszechną akceptacją jazdy w powozie, która dawniej godziła się tylko niewiastom.

Czy podróże na piechotę również traciły na znaczeniu? Podejrzewam, że tak, ale z drugiej strony wciąż pragnęli poznawać świat ludzie, których nie stać było na żaden środek komunikacji. Nie ustawały pielgrzymki — w wielu przypadkach pieszy sposób podróży, a podręczniki-instrukcje przewidywały ten tryb wędrowania. Zalecenia dla podróżnych pieszych najlepiej wskazują ich warunki bytowania. Włoski lekarz, znawca higieny podróży, Guglielmo Grataroli radzi mieć pas szeroki na 6—7 palców i długi na przynajmniej 5 łokci, owinięty dokoła ciała dla osłony nerek, brzucha i piersi. Laska pomoże przy podejściach i zejściach w dół, a okulary ze szkła lub kryształu ochronią oczy przed blaskiem śniegu — można je dość tanio dostać u wędrownych przekupniów. Raki stalowe na żelaznej ramie trzeba założyć na buciki przy wejściu na lodowiec — i te są podobno wszędzie do dostania. Na błoto najlepsze drewniane kalosze. Na skały — cienkie żelazne zelówki turecką modą (?). Na suchą krótką drogę — sandały¹⁸. Można wątpić, czy wielu podróżnych stać było na tak pełne wyposażenie.

Higiena drogi

Zmęczenie, nawet cierpienie, było od podróży nieodłączne. Często zwraca się uwagę, że największe bogactwo i władza nie mogły kiedyś zapewnić warunków higieny, które ma dziś nawet ubogi Europejczyk w skromnych mieszkaniach, jakie buduje się od kilkudziesięciu lat. W jeszcze silniejszym stopniu odnieść to można do podróży. Właściwie dopiero rozpowszechnienie karety na rzemiennych resorach i uznanie, że wypada takim pojazdem jechać mężczyźnie, nie będącemu duchownym, poprawiło warunki podróży ludzi bogatych. Jednak nawet zbytkowna kareta nie zapewniała bezpieczeństwa na kamienistej czy błotnistej drodze i łamanie się kół czy osi było na porządku dziennym; jest to stały motyw w bardziej bezpośrednich, szczegółowych relacjach.

Ludzie XVI i XVII wieku przyjmowali to jako rzecz oczywistą, podobnie jak ogromne ryzyko nie hamowało żeglugi morskiej. Dość skrajny przykład, przecież jednak zjawisko nieodłączne od podróży w północnych, gó-

¹⁸ G. Grataroli, *De regimine iter agentium* (1561), Basileae, s. 99.

rzystych regionach Hiszpanii, przynosi anonimowa relacja o drugiej podróży Filipa Pięknego w r. 1506 z Niderlandów do Hiszpanii. Drogę z Santiago de Compostela wybrał sam król, ale chyba nie bardzo trafnie. Kronikarz pisze: Orense w Galicji to „dobre miasteczko, dobre wino i dobry kraj, ale przedtem biedny kraj i zła droga, pełna gór i dolin”. Część orszaku, szlachty i dworzan była bez koni lub bardzo źle w nie zaopatrzona; konie zostawili w Kastylii albo ich nie kupili z powodu drożyzny i braku paszy. Gorąco było nie do zniesienia dla pieszych. Brakło wołów i wozów do bagażu. Znalezieni poganiacze po dwóch czy trzech dobach zbiegli ze zwierzętami, zostawiając dworzan z załadowanymi wozami¹⁹. Do Benavente dojechali czy doszli w ciągu 20 dni; bagaże niektórych dotarły w dwa tygodnie później²⁰.

W r. 1517 Karol I król Kastylii i Aragonii, przyszły cesarz Karol V, przebywał podobną drogę przez Austrię z Villaviciosa do Valladolid. W Aguillar de Campos ponad osiemdziesięciu ludzi w orszaku zachorowało — czy to z nadużycia mocnego wina, czy dla biedy i zmęczenia w przejściach przez góry. „Wielu z nich dogoniło później, ale wielu z tych biednych sług i towarzyszy, którzy nie mieli na zapłacenie opieki i pomocy, pomarło w szpitalu”²¹. Naturalnym uwieńczeniem całodziennej drogi był nocleg w gospodzie. Nowożytnie gospody, ubolewanie nad ich stanem, należą do topoi literatury obyczajowej czasów nowożytnych, unieśmiertelnione satyrycznym szkicem *Domy zajezdne* Erazma, *Dziennikiem podróży do Włoch* Montaigne’a, a w przypadku polskim odpowiedzią Łukasza Opalińskiego Johnowi Barclayowi. Brak tu miejsca, by szerzej tą sprawą się zająć, omówimy ją tylko od strony higieny.

Podobnie jak dziś, przenoszący się z miejsca na miejsce ludzie uważani byli za nośników epidemii. Obawiano się i nie wpuszczano nikogo, kto przybywał z regionu czy miasta, gdzie grasowała epidemia. Kryterium, czym jest i kiedy zachodzi epidemia, nie było jasne. Czasem sprawa była oczywista, w niektórych miastach stale mierzono liczbę zgonów, by ogłosić stan zagrożenia, jeśli przekroczyła ona dopuszczalną normę. James Earl of Perth w r. 1693 tak relacjonuje ten problem: kulturalny wieśniak waloński mówił mu, że „choroba panująca w Liège dosięga około trzystu co dnia i że zaczynają się martwić, że przerodzi się to w zarazę”²². W tych

¹⁹ Zbrojne zatargi z miejscową ludnością, nie lubiącą Niemców (którzy byli w orszaku Habsburga), są tu elementem ubocznym.

²⁰ *Relation du deuxième voyage de Philippe le Beau en 1506, par un anonyme*, w: *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*, wyd. M. Gachard, Bruxelles 1876, t. I, s. 435 nn.

²¹ *Premier voyage de Charles-Quint en Espagne de 1517 à 1518, par Laurent Vidal, ibidem*, s. 125.

²² *Letters from James Earl of Perth, Lord Chancellor of Scotland...*, wyd. W. Jordan, Camden Soc., London 1895, s. 25. W Anglii tego czasu pomiar zgonów przyniósł załączek nowoczesnej demografii i statystyki.

warunkach turyści, przybywający z odległych krajów, w oczywisty sposób zwiększali niebezpieczeństwo i rzeczą władz było mu zapobiec. Wprowadzono, zwłaszcza we Włoszech, świadectwa zdrowia, a ponadto kupcy informowali, gdzie grasuje zaraza. Wszystkie te sprawy skupiają się w przygodzie, jaka spotkała orszak królewicza Władysława Wazy, późniejszego króla czwartego tego imienia, który podążył z Mediolanu do Genui. Ominął on Pawię, „gdzie straż genueńska broniła przejazdu cudzoziemców dla powietrza, mianowicie Polakom, bo tych mieli *in capite* w rejestrze”. Jednakże „fede” (do tej sprawy wróć) genueńska wystarczyła, ponieważ strażnicy nie doczytali się w niej, że mają do czynienia z Polakami. Gorzej powiodło się drugiej grupie orszaku królewicza, którą zatrzymano dając znać, by pochwycono także poprzednio przepuszczonych. Osoba znakomitego podróżnego (choć jechał incognito) spowodowała jednak, że po małej zwłoce nadeszła z Genui formalna licencja²³.

Kilka lat później Anglik, George Courthop, znalazł się w sytuacji trudniejszej. Był w Genewie, skąd musiał udać się do Genui. Tymczasem miasto nad Lemaniem nawiedziła zaraza, o której nasz podróżny nie pisze nic poza tym, że nie sposób było z jej powodu wjechać z papierem genewskim w granice państw włoskich. Znalazło się jednak wyjście. Pojawił się mianowicie sekretarz księcia sabaudzkiego, który po wahaniu zgodził się przyjąć dwóch Anglików jako swoich fikcyjnych służących. Fakt, że „fede” sekretarza zawierała już liczbę towarzyszących osób, nie sprawił jakos kłopotu. Z zachowaniem środków ostrożności, spotkawszy się trzy mile za Genewą, mogli wreszcie Anglicy włączyć się do orszaku i ominąć w ten sposób rygory kordonu sanitarnego. Uniknęli przez to czterdziestodniowej kwarantanny w lazaretto²⁴.

Co to była i jak wyglądała owa „fede”, czyli „bolletino di sanità”? Wspomina o tym każdy turysta we Włoszech, ale niewielu szerzej omawia, a prawie nikt nie przechował. Trzy bolletini znalazły się wśród spuścizny rękopiśmiennej Erika Dahlbergha²⁵. 13 lutego 1656 urzędnicy zdrowia w Bolonii poświadczili, że Enrico [!] d'Allbergho, lat 18, wzrostu wysokiego, włosy blond, udając się do Imola ze sługą, Henrykiem Jakubem (tegoż wieku), jest zdrowy i że w mieście, dzięki dobroci Pana Boga, nie ma zarazy. Władze weneckie, które wystawiły podobne zaświadczenie, wydrukowały formularz bardziej imponująco, ale wpisano doń tylko datę (3 czerwca 1656), imię, nazwisko i narodowość (notabene: Polak). Nazwisko i urząd pisarza były już wydrukowane; czysta formalność poparta opłatą. Z kolei w Augsburgu (w drodze do Włoch) wypisano Dahlberghowi i to-

²³ S. Pac, *Obraz dworów europejskich na początku XVII wieku...*, wyd. J. K. Plebański, Wrocław 1854, s. 99.

²⁴ *The Memoirs of Sir George Courthop, 1616—1685*, wyd. S. C. Loman, *Camden Miscellany*, t. XI, London 1907, s. 110.

²⁵ Oryginały w Riksarkivet, Sztokholm, Dahlberghska Samlingen.

warzyszom dokument odręczny z woskową pieczęcią, nie opisując jednak ich wyglądu. Na dokumencie widać trzy notatki poświadczające przejście przez punkty kontrolne w kierunku Wenecji.

Przypuszczalnie nie było lepszego rozwiązania, zapewne też w razie silnej groźby kontrola stawała się solidna. Ogólnie jednak turyści nie bez racji widzieli w tym tylko uciążliwość i kolejne wymuszenie opłaty, jak na cło i na mycie. Edward Brown, angielski lekarz z kręgu Towarzystwa Królewskiego, wśród przyjemności podróży przez Karyntię, Styrię i Dolną Austrię wymieniał: „żadnych kłopotów ze świadectwami zdrowia”²⁶.

Z punktu widzenia epidemiologii ruch ludności sprzyjał oczywiście rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych; z myślą jednak o samych podróżnych zauważyć można, że zarazy nie stanowiły dla nich szczególnego niebezpieczeństwa. Właśnie swoboda ruchu pozwalała im łatwiej opuścić zagrożony teren, a zwłaszcza tak układać trasę, by ominąć ogniska epidemii.

Specyficzny problem zdrowotny stanowiło dla podróżujących wyżywienie. Dyrektor braci Henryka i Roberta Boyle (młodszy miał wkrótce stać się sławnym chemikiem) szczegółowo przekazywał ojcu chłopców, Earlowi Cork, informacje o niezbędnych przygotowaniach do podróży z Genewy do Włoch. Do włoskiej kuchni i trudów podróży przystosować miały turystów gruntowne purgacje. Anglicy szczególnie, dumni ze swej narodowej diety, niepokoił się o przewód pokarmowy wyruszając na kontynent. Środki na przeczyszczenie i puszczanie krwi miały utrzymać turystę w równowadze fizycznej. Obawiano się zwłaszcza skutków jedzenia owoców i ostrzegano się wzajemnie, by ich we Włoszech nie nadużywać.

Czy jednak obok rzeczywistych, trudnych problemów adaptacji nie grało w tym wielkiej roli uprzedzenie? Mój koronny świadek, Fynes Morison, ciekaw świata optymistą, nie przeżywa lęków z tego powodu. Kuchnia włoska, a zwłaszcza obfitość i różnorodność produktów spożywczych, oszałamia go i cieszy; smakuje mu też wikt niemiecki. Te sprawy, jak większość innych doznań, uwarunkowane są bardzo subiektywnie nastrojeniem i usposobieniem podróżnego. Czy ten czynnik subiektywny nie dominiuje nad obiektywnymi trudnościami i niebezpieczeństwem dla zdrowia?

Człowiek, żyjący dziś w społeczeństwie respektującym niektóre przynajmniej wskazania rozwiniętej wiedzy o zdrowiu i higienie, nie może łatwo wczuć się w sposób myślenia przodków. Niewiele pomoże, iż nader rzadko spotykamy w relacjach z podróży informacje o przeżytych chorobach. Gdy je znajdujemy, nie wiążą się one przeważnie ze szczególną sytuacją podróżującego. Ale tu warto przytoczyć wypadek, jaki przydarzył się znanemu już nam Sir George Courthopowi, gdy w ramach swej Grand Tour wybrał się do Akademii, czyli szkoły poprawnej francuszczyzny, w

²⁶ E. Brown, *A Brief Account of Some Travels...*, London 1673, s. 140.

Loudun. „Gdy wyszedłem na ulicę, by oddać wodę — pisze, a nam ten szczegół przyda się dla oceny warunków higieny w miastach — ktoś otworzył klapę zasłaniającą wejście do piwnicy”. Sir George wpadł tam i to tak fatalnie, że złamał czy zwicznął (*dislocated*) nogę. Przeleżał więc cztery miesiące i z uszkodzenia nogi wynikła „gorączka plamista”. Otóż pod długim szalem, którym się był owinał, wszy rozmnożyły się były (podobno) w miliony, „tak, że gdy szal odwinęto [Courthope używa wyrazistego terminu „peeled off” — jakby obrać ze skórki], a wszy usunięto — ukazało się nowe ciało, jakbym był nowo narodzony”. Najbardziej w tym zaskakujące, że nasz Anglik wkrótce potem dosiadł konia, pojechał dalej i nigdy więcej w swym pamiętniku nie wspomniał tego wypadku ²⁷.

Lepiej niż anegdota w sprawach zdrowia i higieny informuje korespondencja dwóch lekarzy: Tomasza (ojca) i Edwarda (syna, turysty) Browne. Listy dra Tomasza fascynują jako przykład mądrej, rodzicielskiej troski i jako katalog problemów, które uczony lekarz chce dać pod rozwagę synowi; sprawy zdrowia zajmują w nich jednak dalekie miejsce ²⁸. Ojciec obawia się u syna przede wszystkim melancholii, która tak gnębiła Anglików, że zaliczano ją wówczas do narodowych dolegliwości. Angielscy autorzy pisali na ten temat może najwięcej, a Robert Burton poświęcił melancholii monumentalne dzieło, problem był jednak szerszy. Gdy Burton doradzał oglądać mapy i ryciny miast jako antidotum na melancholię, Krzysztof Radziwiłł liczył, że podróż do Niemiec, Francji i Niderlandów wyleczy młodego księcia Janusza. Godziny wolne od nabożeństwa, jadła i nauki syn winien spędzać „na przystojnych rekreacjach (melancholiją, której on naturaliter podległ, wykorzeniających) trawie, nie kupując ich jednak za pieniądze, bo jeszcze ta aetas może się zabawić igrzyskami, do których mistrza nie trzeba” ²⁹.

Wróćmy jednak do Browne’ów. Sir Thomas ma do czynienia z nieśmiałym młodzieńcem i zachęca go parokrotnie, by odrzucił *pudor rusticus* (wieśniacze zawstydzenie — określenie wówczas stereotypowe), co mogłoby go skompromitować w oczach Francuzów. „Gospodaruj tak dobrze, jak umiesz — pisze — i nie rób zbyt dużych wydatków, ale nie zaniedbuj się i nie wpadaj w melancholię, bo rozmowa może przynieść ci nieco ulgi [...]”. Również letnie upały mogą sprowadzić melancholię w czasie drogi, ale nie ma obawy: wkrótce miną albo da się uciec przed nimi, jadąc w mniej gorące strony. Kilka rad, rzuconych w listach, powinno zdaniem ojca pomóc utrzymać zdrowie: „wyruszaj w drogę tak wcześnie, jak zechcesz,

²⁷ *The Memoirs of Sir George Courthop*, s. 106.

²⁸ Por. Sir Thomas do syna Edwarda w Wiedniu, 21 XII 1668, *The Works of Sir Thomas Browne*, wyd. G. Keynes, Chicago 1964, t. III, s. 37. Dalej cytowane listy do syna Tomasza — t. IV, s. 4, 11, 12 (1660 i 1661 r.).

²⁹ *Instrukcja Krzysztofa II Radziwiłła dla syna Janusza*, wyd. M. Zachara i T. Majewska-Lancholc, „Odrodzenie i Reformacja w Polsce”, t. XVI, 1971, s. 182.

jedz mało winogron i owoców albo nie jedz ich wcale, ale wszystko przegryzaj chlebem; u nas wszystko spokojnie w sprawach religijnych i państwowych [...]”, po czym następuje zaraz charakterystyczne przejście do innych tematów. Między podobnymi radami-informacjami tu i ówdzie znajdzie się przypomnienie o trawieniu w chłodne listopadowe poranki, rada by unikać stref zagrożonych epidemią — i to byłby cały katalog spraw zdrowotnych. Sir Thomas Browne, lekarz, nie żywi zawodowych obaw w związku z podróżami swoich dzieci.

Czystość nie kojarzy się w owych czasach ze zdrowiem, a brud z zakażeniem. Nie znaczy to, że standardy wymagań higienicznych są bardzo niskie: są raczej odmienne od naszych. Rzecz charakterystyczna: inne są wymagania w zakresie czystości odzieży, inne higieny ciała. Pranie koszul należy do podstawowych pozycji wydatków podróżnych. Większe orszaki zdają się mieć praczki wśród służby. Jednak wiele zależy od samego podróżnego i byłoby błędem doszukiwać się jednolitych w tym zakresie wymagań. Bartłomiej Sastrow wracał z Włoch w ciężkich warunkach, przeważnie pieszo: „psie dni, cały dzień w gorącym słońcu, a rano, gdy wychodzili z gospody i widzieli wschodzące słońce, mawiał jeden do drugiego; ecce, nasz wróg już się podnosi!” Czy w tych warunkach musiał chodzić cały czas w tej samej koszuli? Sastrow nie kojarzył chyba czystości z obroną przed pasożytami, ale na wszy w tej drodze żałośnie narzekał. Któregoś dnia usiedli wreszcie towarzysze podróży w krzakach przydrożnych, „zatlukli sporo wielkich, dobrze odkarmionych bestii na śmierć, jednak ich gryzienie nie ustało”³⁰. Robactwo w podróży to jednak głównie sprawa gospód.

Geografia brudu czy geografia czystości? Różnica ujęcia wynikać może z doznań podróżujących cudzoziemców, z warunków, w których wyrosli. Bieguna czystości tkwi niezmiennie w Holandii. Jest to od dawna ugruntowanym truizmem; każdy turysta tym się zachwyca, tego od Holandii oczekuje. W epoce, gdy nie istniał przemysł chemiczny a Renem i Mozą płynęła woda, nie ścieki, czystość ta była powszechna, ogarniała ludzi, dom i całe środowisko. Bieguna brudu trudno jednak szukać w jednym jakimś kraju europejskim. Brud był powszechnym arcybutem biedy, nędzy i zacołania³¹. Przyszły badacz geografii higienicznej nie będzie mógł pominąć czynników społecznych: nie tylko poziom dochodów jednostek, ale także zakres ich swobód, bodźce dla aktywności lub ich brak, ruchliwość społeczna, oświata — jej rozpowszechnienie i jakość — grały i grają także dziś tu rolę. Dobrze też, jeśli badacz spyta o te sprawy dawnych podróżnych. W warunkach nieprzerwanej często, a zawsze uciążliwej jazdy, w warun-

³⁰ *Bartholomai Sastrowen Herkommen, Geburt und Lauff seines gantzen Lebens...*, wyd. G. Ch. F. Mohrike, Greifswald 1823, t. I, s. 412.

³¹ W końcu XVIII w. rozwinął tę myśl J. E. Biester zastanawiając się nad Polską. Por. X. Liske, *Cudzoziemcy w Polsce*, Lwów 1876, s. 292.

kach, do których organizm ludzki w pewnym tylko stopniu mógł się przystosować, okazują się oni czuлыми na sprawy higieny obserwatorami. Nie tylko zresztą nimi, często męczennikami. Dzięki ich wrażliwości na kontrasty obyczajowe i własne obolałe doznania można naszkicować pewne uwagi ogólne.

Rozmówki z podręczników do nauki języków, wspomnienia podróży, ich rady dla czytelników często poruszają problem czystej pościeli. Jej zasób był ograniczony, bo powraca motyw wilgotnych po praniu, suszących się przy ogniu prześcieradeł. Moryson, opisując obozowiska włoskie, ocenia, że nie powinno tam braknąć czystej pościeli, „przynajmniej, jeśli podróżny zażąda”. Należy jednak w tym kraju mieć płócienne spodnie do łóżka i zawsze je zakładać z obawy przed świerzmem, który jest we Włoszech nagminny³². Różne też — jeśli wierzyć temu autorowi — były kryteria czystości. Po wsiach niemieckich śmieszyło go wielce, gdy służba w zamian za napiwek przynosiła mu coś, co uważano za czyste prześcieradła, zaklinając się, że nikt na nich ostatnio nie spał poza dziewięćdziesięcioletnią staruszką. Z pewnością inaczej oceniano, co jest czyste, w Holandii jednak tylko w Lubece oraz w dwóch miastach Prus Królewskich — Gdańsku i Elblągu — goście dostawali co tydzień i po przyjeździe wodę do mycia nóg. Z tekstów rozmówek w podręcznikach języków wynika, że do zwyczaju należało mycie rąk przed obiadem³³, kiedy indziej turysta wspomina mycie rąk rankiem po obudzeniu: ogólnie, ręce są wyraźnie uprzywilejowane w higienie, jeśli nie cieszą się zgoła monopolem na czystość. Z drugiej strony pamiętać trzeba, że urządzenia do mycia, pewien ceremoniał z tym związany — to atrybuty dość wysokiego standardu życia w gospodarstwie.

Podróż to także sposób szukania zdrowia. Turyści notują lecznicze źródła i strumienie, kierują się do znanych i renomowanych źródeł, niektórzy czynią z tego główny cel wyprawy, temat swoich notatek. Źródłowiska, niektóre znane już w czasach rzymskich, we wczesnej erze nowożytnej rozpoczynają swój rozkwit, który będzie trwać nieprzerwanie do dziś. Podróże „do wód” bywały czasem pretekstem spotkań politycznych — jak wyprawa Władysława IV do Baden pod Wiedniem — ale dla wielu ludzi kąpiel czy picie wód leczniczych zdawało się być jedynym ratunkiem dla zdrowia.

Już w średniowieczu wokół kąpeli wytworzył się nie bez uzasadnienia swoisty klimat obyczajowy. Tu łatwiej niż na suchym gruncie następowało zbliżenie płci; łaźnia kojarzyła się z rozpustą i domem publicznym. Sastrow gorszy się, że Maurycy Saski lubił się kąpać razem z panną Jakobiną, że

³² Świadectwem częste wołania na ulicach: „unguento per la rognà”, „maść na swędzenie”. Moryson, *op. cit.*, t. IV, s. 102, 32.

³³ Zdaje się to też oczywiste dla Estebanillo González, *La vida y hechos*, cyt. wg. wyd. niem.: *Sein Leben und seine Taten...*, wyd. F. R. Fries, Leipzig 1967, s. 269.

aż „śmiał się diabeł”³⁴. Częste, a zwłaszcza szczegółowe mycie było poczynając od średniowiecza, poprzez purytanizm aż po czasy wiktoriańskie, problemem delikatnym z punktu widzenia moralnego, bowiem wiąże się z obnazaniem i łatwo może wywołać grzeszną przyjemność. W XVI—XVII w. odmienne postawy wobec kąpeli i łaźni w Skandynawii i Rosji z jednej, a zwłaszcza u purytanów z drugiej strony, działały zapewne na korzyść czystości fizycznej tych pierwszych.

Jeśli kąpiel w zaciszu domowym mogła doprowadzać do zgorzenia, co dopiero wielkie kąpieliska, gdzie spotykały się setki osób i, mimo przepisów w tej mierze, obie płcie stykały i mieszały się dość swobodnie. Pobyt u wód był dla wielu przeżyciem.

W zdrojowiskach rozwijało się życie turystyczne. W Baden Baden gospody — jak dziś sanatoria — wiązały się ze źródłami i rozbudowywały imponująco. W Lukce Montaigne utyskiwał na trudność znalezienia mieszkania. W Plombières również źródła mineralne przyczyniały się do popularności i rozwoju hotelarstwa. Autor *Prób* z uznaniem wspomina, że przy wejściu do sal kąpielowych wiszą strzegące moralności przepisy w języku francuskim i niemieckim, gdy jednak dojedzie do Lukki, nie bez przyjemności obejrzy sale damskie.

Ogólnie biorąc, zmęczenie, cierpienie, brak zdrowia łatwo mogły stać się nierozzerwalnym atrybutem podróży. Jeśli, jak sprawia wrażenie, pod różni istotnie dadzą się podzielić na optymistów o typie Kandyda i wiecznie krytycznych pesymistów, jakże łatwo niezdrowie może stać się zarówno stałym tematem, jak tłem przeżyć psychicznych. Otóż, sądząc na podstawie treści bardzo licznych relacji, raczej tłem niż tematem. W istocie bardzo niewiele o tych sprawach wspomina. Sprawia wrażenie, że wszystkie te kłopoty w podróży są dla nich tak oczywiste.

Jak wreszcie oceniać okrutne żniwo śmierci w podróży? Czy zebrawszy wzmianki o turystach, którzy zmarli na obcej ziemi, możemy te przypadki przypisać właśnie wędrownikom? Trudno wymyślić metodę, która pozwoliłaby stwierdzić, czy podróże przyczyniły się do przyspieszenia śmierci tych ludzi. Gdyby podobne przypadki zdarzyły się dziś, związek byłby wyraźny; w XVI—XVII w. struktura wieku ludności była zgoła odmienna, umieralność młodzieży (o nią przeważnie tu chodzi) wyższa, o wnioski trudniej.

Wszystkie te, dość okrutne, realia europejskich podróży ukazują się szczególnie ostro, gdy je zestawić z zasadami higieny przyjętymi przez medycynę XVI stulecia. Trudno o głębszą przepaść między teorią a praktyką!

Wiek XVI przyniósł niemało podręczników higieny, jednakże jeden chyba tylko poświęcony został w całości higienie podróży. Autor, Guglielmo

³⁴ S a s t r o w, *op. cit.*, t. II, s. 88 i nast.

Grataroli (1516?—1568?), rodem z Bergamo, wydał kilka pożytecznych książeczek, adresowanych zresztą głównie do społeczności akademickiej. Ta rzadka dziś książka nie stała się wielkim sukcesem wydawniczym. Po I wydaniu, wyszła już tylko pośmiertnie jako uzupełnienie podręcznika *O sztuce podróżowania* H. Pyrckmaira i H. Turlerusa³⁵. Nie przetłumaczono jej na angielski, choć w Londynie przyswajano skwapliwie wszystko, co ukazało się ciekawego i wartościowego na kontynencie (wyszły inne dziełka tego autora). Czemu? Czy nie dlatego, że praktyka tak dalece odbiegała od wskazań higienisty?

Zgodnie z ogólnymi założeniami higieny europejskiej, podstawa zdrowia to spokojne i regularne trawienie. Gdy to już zostało na wstępie powiedziane, całe rozdziały poświęcone są tematyce skatologicznej, a człowieka, który ma jakieś takie wyobrażenie o podróżowaniu, ogarnąć musi rozpacz. Kilka dni przed podróżą: purgacje, bowiem wysiłek ciała nie purgowanego, czyli nieczystego, burzy w nim humory. W ogóle niedobrze w drodze jeść dużo, bo przy ruchu konkockcja jest utrudniona, powstaje obstrukcja, febry różne i inne szczególne choroby. Po drodze nie pijają wody, w gospodach strzeż się potraw z ryb; bacz, by nie gotowano ci w miedzianych naczyniach³⁶. Niech mięso będzie zawsze dogotowane jak należy. Wina (w zimie zwłaszcza) pij umiarkowanie; nigdy mocne, bez dolania wody, szczególnie jeśli masz słaby brzuch.

Włoch Grataroli niepokoił się też sytuacją, w której podróżny z braku wina będzie zmuszony pić piwo. Niechże więc ten napój nie będzie zbyt gorzki (bo nie jest wtedy pożywny) ani zbyt kwaśny — szkodzi bowiem brzuchowi i nerwom, zwłaszcza gdy zimny. Wino też należy pić w miarę, nie bez dobrego obiadu: flegmatyk raczej białe, czerwone, kto zbyt blady.

Po kolacji — do łóżka, ale dobrze odczekać dwie godziny. To było, oczywiście, zwykle niewykonalne; wszystkie zalecenia Grataroli mają w sobie tę myśl; nie spiesz się! — ale dodawszy do siebie godziny wypoczynku, powolnego i skromnego jedzenia, należytego snu (o czym za chwilę) — niewiele znajdzie podróżny czasu na (niespieszną!) drogę.

Higienista włoski nie zapomina o myciu wieczornym. Jest to jednak czynność nie tyle związana z czystością, co z pielęgnacją stóp. Do miednicy z wodą należy dodać rozliczne zioła, wśród których wielką rolę zdaje się grać rumianek „...nogi, jak powiedziałem, niech [podróżny] umywa i ręce aż po łokieć³⁷. Piesza podróż jest wciąż jeszcze głównym przedmiotem troski naszego autora, bowiem na dalszych stronicach szczegółowo opisuje,

³⁵ G. Grataroli, *De regimine iter agentium...*, Basileae 1561; H. Pyrckmair, *De arte peregrinandi libri II*; H. Turlerus, *De peregrinatione... libri II*, b. m. (1591).

³⁶ Słusznie. Grynspan (tlenek miedzi) jest wysoce trujący.

³⁷ Grataroli, *op. cit.*, s. 37.

jak przyrządzić lub gdzie kupić maści na otarcie nóg i podobne lekarstwa. Cały rozdział XII to rady na bóle nóg; puchnące moczyć w wywarze z cykuty zmieszanej z białym winem. Oczywiście, w drodze rzecz podstawowa to dobre obuwie. Gdzie droga błotnista, zaleca się obuwie drewniane — saboty, jakie noszą we Francji. Gdzie kamienie — dobrze naśladować Turka i założyć żelazne podeszwy. Te zalecenia nie wydają się trafne i być może tkwi w nich nieporozumienie. Żelazne „raki” zakładano w Alpach ze względu na lód, jednak na skale musiały się ślizgać, podobnie jak saboty na kamieniach (co także Grataroli zaleca).

Te same rady można było zastosować i do innych dolegliwości; cierpiały nie tylko nogi. Podróżni narzekali na niewygodne siodła koni pocztowych, a doświadczeni nawet jeźdźcy nie bywali przyzwyczajeni do odmiennych siodła za granicą (zwłaszcza siodła w Anglii niepokoiły przybyszów). Padre Sebastiano Locatelli stosował „w miejscach właściwych” smarowidło z żółtek i czystej wody, nie omieszkał zanotować za każdym razem, gdy lekarstwo to było potrzebne również jego towarzysze podróży (aplikowała gospodyni zajazdu)³⁸.

Zmęczenie, bóle, podniecenie, przejedzenie? Dość, że Grataroli obawia się, czy jego klient będzie dobrze spać. Pomoże syrop z nenufarów i wywar z maku. Gmin zwykł zaprawiać się potężnym kielichem mocnego wina, z czego jednak wynika uczucie ciężaru, bóle głowy. „Nie przeczę — pisze — że wino pite w miarę i przez starszych, dla rozweselenia, sprowadza sen łagodny [...]”.

Rozważania o higienie prowadzą Gratarolię do spraw, które powinienem omawiać raczej poruszając temat o niebezpieczeństwach podróży. Dygnitarzom zwłaszcza (*magistratibus*) zdarza się nierzadko, że w drodze paść mogą ofiarą trucicieli. Niech więc wożą z sobą zaufanego kucharza, a także degustatorów (*pergustatores*); dobrze mieć też pod ręką *pulvis mirabilis* (proszek cudowny) — odtrutkę na wszelkie jady³⁹.

Ubogiemu to nie grozi, ale jego szczególnie (podobno) atakują wszy, na co już tylko pomoc może fachowo przyrządzona maść z apteki.

*

Higiena podróży, widziana z różnych stron, ukazuje odmienne zagadnienia. Bardziej szczegółowe relacje nie pozostawiają wątpliwości, że codzienne realia życia nie zgadzały się ze wskazaniami lekarza-higienisty. Z drugiej strony, tak w życiu, jak i w książkowych pouczeniach to samo

³⁸ Sebastiano, *The Adventurers of an Italian Priest, Sebastiano Locatelli...*, wyd. W. Blunt, London 1956, s. 131.

³⁹ *De regimine...*, rozdz. XI. Obszerny fragment rozdz. XVII (s. 95—6) poucza, jak uciekać i jak gonić.

zaniepokojenie kłopotami trawiennymi, taki sam brak zainteresowania czystością. Jednakże łatwo tu o błąd. Pamiętnikarze rzadko poruszają te sprawy; kto poza Morysonem omawia mycie nóg, kto poza nim zapisuje swoje zmagania z systemem trawiennym? A więc, jeśli trafiamy na wymownego kronikarza podobnych wrażeń, jak to interpretować? Czy to mizantrop, postać wyjątkowa wśród konfratrów, czy też właśnie ten jedyny, który pisze szczerze i otwarcie?

Skłaniam się do zdania, że ta ostatnia hipoteza bliższa jest prawdy. Oczywiście, o zdrowiu piszą głównie ludzie chorzy lub gorzej znoszący trudy podróży. Nie można uogólniać kamieni Michel Montaigne'a ani katarów księdza opata Stanisława Reszki. Jednak niehigieniczny tryb życia — sprzeczny zarówno z dzisiejszymi, jak renesansowymi wskazaniem — był regułą, a na przykład częste puszczenie krwi w warunkach męczącej podróży mogło grozić większym niebezpieczeństwem niż w domowym zaciszu. Czytelnik XX wieku skłonny jest nie doceniać wrażliwości higienicznej swoich przodków. A przecież dokładny narrator Moryson nie jest wyjątkiem pisząc, jak ważne jest dlań czyste powietrze. Czysta pościel (lub oburzenie, jeśli taka nie jest) omawiana jest bardzo często, a wydatki na pranie pojawiają się bez przerwy w rachunkach z podróży.

Czy jednak potrafimy się dziś wczuć w doznania ludzi XVI i XVII wieku? Czy oni — nie zepsuci techniką — lepiej byli zaprawieni do trudów? Czy też brakło im tej racjonalnej dozy sportu, którą nowoczesna cywilizacja daje coraz szerszym warstwom społecznym? To są właśnie typowe, codziennej natury sprawy, na jakie bardzo łatwo pochopnie i bardzo trudno rzetelnie odpowiedzieć. Zdaje się jednak, że właśnie w omawianej epoce zaznacza się zmiana. Resztki rycerskiej krzepkości ustępują w toku XVI wieku, choć pojedynczy turyści podróżować będą konno po całej Europie jeszcze kilkadziesiąt lat później — dla rozrywki lub z ciekawości kraju. Ma to odległy związek ze zmianami techniki wojennej, ale bliższy chyba ze zmianami techniki komunikacji. Wiek XVII przynosi pod swój koniec nieco lepsze drogi, upowszechnienie karety jako modnego pojazdu i symbolu pozycji społecznej, wreszcie — a może przede wszystkim — gęstą w przodujących krajach sieć połączeń pocztowych. Zdaje się zwiększać ruch dalekobieżny, pojawiają się drobne ale cenne wygody jazdy. Nie należy na te sprawy patrzeć z perspektywy dzisiejszej, bo nie dostrzeże się żadnej zmiany. Jednak u prekursora Oświecenia, Johna Locke, który jeździł po Francji w końcu XVII stulecia, warunki, w jakich podróżowało się było w epoce Renesansu — budziłyby grozę.

Wstrzemięźliwość — *temperantia* — dominuje jako zalecenie w każdym przypadku, gdy instrukcje dla podróżnych dotyczą spraw zdrowia. Jest to niewątpliwie odbicie powszechnych (choć rzadko przestrzeganych) poglądów moralnych. Jeśli tak silnie zaznaczają się w odniesieniu do podróży, to dlatego, że opuszczając środowisko człowiek narażony był na szcze-

gólnie wiele pokus i wyzwolony spod kontroli. „Niech będzie umiarkowany w rozrywkach — sumował te sprawy Georgius Loysius w popularnej instrukcji z r. 1600 — tak stołu jak łoża”⁴⁰.

Zbójcy i żołnierze

Rabuś na drodze był wówczas równie nieodłącznym składnikiem życia codziennego w podróży, jak karczmarz i przewodnik — *vetturino*⁴¹. Podróżni, jeżdżący dla przyjemności czy dla interesu, akceptują wówczas niebezpieczeństwo, które dziś zatrzymałoby w domu większość potencjalnych europejskich turystów. Taka myśl nasuwa się po lekturze wielu diariuszy, zwłaszcza sprzed połowy XVII stulecia. Natychmiast przychodzi jednak myśl inna, nawiązująca do doświadczeń lat okupacji, z ich absurdalnie powszechnym, nie do uniknięcia ryzykiem, i do aktów gwałtu, porywania samolotów, bomb z opóźnionym zapłonem, które w ostatnich dziesięcioleciach masowo wybuchają w najbardziej ustabilizowanych krajach Europy. Może więc należy raczej przyjąć, że społeczeństwo nader łatwo przystosowuje się do ryzyka a pojedynczy ludzie, szukając sposobów zapobieżenia niebezpieczeństwu, nie widzą w nim czynnika hamującego ich działalność.

W każdym razie niebezpieczeństwo jest nieodłącznym składnikiem podróży we wczesnych czasach nowożytnych. Przybierało ono różne formy. Groziło na drodze i w gospodzie, na lądzie i na morzu; z ręki zawodowego rozbójnika i żołnierza-marudera. Już wówczas krążyło na ten temat przynajmniej tyleż legend, co rzetelnych informacji. Dziennik młodego artysty Nicholasa Stone, jun., oddaje atmosferę, w jakiej jechała cała, przypadkowo dobrana grupa. „We wtorek rano (koło jedenastej) dosiedliśmy koni w osiemnastu, by jechać do Lyonu. W kompanii było dwóch jezuitów z Paryża i kapitan okrętu króla Francuzów, a także inni z bardzo dobrego towarzystwa. Trochę przed nocą spotkaliśmy jakichś jeźdźców, ale ci widząc nas tak silnych nie dopuścili się gwałtu (potem jednak słyszeliśmy, że ta sama kompania napadła na powóz jadący z Lyonu)⁴². Innym razem na tej drodze spotkaliśmy i minęli oddziały piechoty, Francuzów i Szwajcarów, że jednak byliśmy dobrze uzbrojeni i silni⁴³, jechaliśmy bez niebezpieczeństwa”. W dalszej podróży, między Florencją a Rzy-

⁴⁰ G. Loysius, *Pervigilium Mercurii*, nr XIV: Iucundarum rerum sit temperans, quo ad alimenta & venerea. U tegoż autora rozsądne przestrogi i rady dotyczące wyboru czystych izb (XCVII), gotowania, odzieży (CXLIV nn), czasu i tempa podróży (CXLIII).

⁴¹ Por. *Diary and Correspondence of John Evelyn*, wyd. E. S. de Beer, t. II, Oxford 1955, s. 120.

⁴² *Diary of Nicholas Stone, junior*, wyd. W. L. Spiers, “Walpole Society” 1918/1919, Oxford 1919, s. 159, 170 (1638 r.).

⁴³ “being well prouyded in regard of the strength of our company”.

mem, Stone podobne niebezpieczeństwa wspomina już tylko sumarycznie: podróżni uszli bandytom, którzy zalegli w kilku miejscach tej jałowej krainy.

Problem jest poważny i trzeba go rozpatrzeć szczegółowo. Nie ulega wątpliwości, że bandytyzm był rozpowszechnionym zagadnieniem społecznym, rozkładał się jednak w Europie nierówno w przestrzeni i niejednakowo w czasie. Było to zjawisko nagminne w wielu krainach górskich, np. w Karpatach, a ekspansja intensywnych form gospodarki feudalnej, jak folwark pańszczyźniany, na podgórzu karpackim musiała intensyfikować zbójnictwo. Nie każde góry rodziły jednak zbójników: nikt nie wspomina o nich w Karyntii, Tyrolu, Szwajcarii. Dogodny dla bandytów był także każdy teren pograniczny. Typowe były w tym zakresie ziemie na kresach Państwa Kościelnego i Królestwa Neapolu, Francji i Sabaudii, Francji i Hiszpanii — gdzie nadto górzysty teren ułatwiał zasadzkę, utrudniał poгон. Są tereny szczególnie zagrożone. Guide des Chemins Charles Estienne'a zaznacza je na drogach wiodących z Paryża⁴⁴. Stref niebezpiecznych było jednak wiele, głównie ze względu na wewnętrzne napięcia społeczne. Wymienić trzeba zwłaszcza sięgający głęboko w ład pas wzdłuż brzegów Morza Śródziemnego od Katalonii po Zatokę Liguryjską, Kalabrię, Kampanię, wybrzeże adriatyckie. Dalej Lotaryngię i górzyste bądź lesiste krainy środkowych Niemiec, zwłaszcza Spessart. Niebezpieczeństwo rosło w przypadku wojny.

Akcje represyjne nie skutkowały. Zwłaszcza ustawiczne rozporządzenia policyjne w Państwie Kościelnym, skierowane przeciw rozbójnikom, raczej niepokoiły niż uspokajały cudzoziemskich turystów⁴⁵.

Gdy układało się trasę podróży, omijało się tereny notorycznie przez nich kontrolowane. Tu wąwóz, ówdzie las (zwłaszcza las!) otoczone są niedobłą sławą. Przykładem Zbigniew Ossoliński, który wysyłając syna Jerzego, późniejszego kanclerza, poleca mu starać się „z wielką pilnością u kupców o kompaniją do Norembergu, z którą by mógł zajechać przez najęty odwóz, dowiedziawszy się o bezpieczeńsności gościńców, którym by nabezpieczniej jechać, czy na Lipsk, czy na Pragę”⁴⁶. A były to jeszcze czasy spokojne, pięć lat przed defenestracją w Pradze.

Mnóstwo o rabusiach (we Włoszech: banditti) wspomina się z drugiej czy trzeciej ręki. Jednakże kilku przynajmniej podróżników opisuje swe spotkania. Fynes Moryson, który przemierzył był już całą Europę środko-

⁴⁴ Ch. Estienne, *La Guide des chemins de France*, 1552; przedruk wyd. J. Bonnerot w „Bibliothèque de l'École des Hautes Études. Sciences Historiques et Philologiques” t. 265, 267, Paris 1936.

⁴⁵ H. Wotton do Lorda Zouche, Florencja, 8 V 1592. *The Life and Letters* t. 3, s. 275, por. też s. 286.

⁴⁶ J. Ossoliński, *Pamiętnik*, oprac. W. Czaplinski, Warszawa 1976, s. 37 (r. 1613).

wą, wybierając się ze Strasburga do Paryża przezornie sprzedał wierzcho-wca i wraz z pachołkiem ruszył pieszo, skromnie ubrany niby człowiek ubogi. Nie uchroniło go to od niebezpieczeństwa. Natrafił koło Châlons na oddział jazdy, którego dowódca poddał go przesłuchaniu. Moryson oczywiście podał się za kogo innego (Niemca, sługę kupieckiego z Châlons). Chwilowo został puszczony wolno, bo oficerowi nie wypadało napadać osoby. Jednak dwóch jeźdźców wysłanych po chwili dokonało dzieła, zabierając szpadę i kubrak, gdzie były zaszyte złote monety. Resztę gratów wrzucili do rowu (m.in. pudełko zawinięte w brudną szmatę, w którym było 16 koron)⁴⁷.

Podobną technikę stosowali inni podróżni i dziwne, że znajdowali się bandyci, którzy dawali się zwieść. Robbójnictwo nabierało jednak charakteru wymuszenia, swoistego myta, ściąganego od przejezdnych i nie leżało w interesie rabusiów mordować nie stawiających oporu. W niektórych opisach spotkań z włoskimi banditti rysują się nawet ich humanitarne cechy charakteru, świadkami — spośród Polaków Radziwiłł Sierotka i Anonim z 1595 r.⁴⁸ Anonimowi bandyci oddali dwa miedziaki „z wielkiego rękomo miłosierdzia”, Sierotce — nawet 10 cekinów, dwa muły i dwie szkapy.

William Lithgow jest w porównaniu z Anonimem i „Sierotką” eksper-tem w kwestii rabusiów. Obok sytuacji rzeczywiście niebezpiecznych po-świadczą on także swoistą uprzejmość banditti w strefie śródziemnomorskiej. W Kalabrii czterech uzbrojonych w muszkiety zbójców kazało mu podnieść ręce do góry (jakże nowocześnie!), ale złożyło hołd, gdy im opowiedział o swej pielgrzymce i pokazał patent z Jerozolimy; ugościli go nawet. Na Krecie proceder był doskonale zorganizowany: gdy jedna banda stwierdziła, że nie ma co u pielgrzymy szukać, dostał stemplowany kawałek gliny dla okazania następnej: „kupił cegłę”⁴⁹.

Czy można się było ustrzec podobnych wypadków? Masowe niebez-pieczeństwo rodziło obfitą podaż środków zaradczych. W kilku przypadkach lepiej opisanych proste ukrycie precjozów w odzieży dało dobre rezultaty: poza Morysonem i Anonimem⁹⁵ starszy od nich o dwa pokolenia Bartłomiej Sastrów opisuje, jak sobie poradził wracając z Rzymu: złoto zaszył w kołnierz koszuli, cenny łańcuch w spodnie. Nie nosił wiele bagażu: koszula i rękopis wierszy zmarłego brata, węzełek na ramieniu, rapier przy boku i różaniec — wszystko, aby wyglądać jak katolicki żołnierz spieszący na zbiórkę. Po pewnym czasie okazało się to jednak ryzykowne i Sastrów począł skutecznie udawać niemowę (zdradziłyby go niezna-jo-

⁴⁷ Moryson, *op. cit.*, t. I, s. 399.

⁴⁸ *Anonima Diariusz*, s. 18; Michała Krzysztofa Radziwiłła Sierotki *Peregry-nacja do Ziemi Świętej (1582—1584)*, wyd. J. Czubek, Kraków 1925, s. 153—154.

⁴⁹ W. Lithgow, *The Total Discourse of the Rare Adventures*, London 1640, s. 80, 351.

mość włoskiego w czasach, kiedy każdy Niemiec uchodził tam za protestanta)⁵⁰.

Podróżny — turysta czy kupiec — wybierał się w podróż uzbrojony. Obok szpady, będącej dewaluującą się szybko oznaką statusu społecznego, podróżny zaopatrywał się w broń palną — krótką i długą. Jeśli nawet nie mógł liczyć na przewagę broni nad każdą watahą rozbójniczą, groźne uzbrojenie mogło skłonić ją do zaniechania napadu. Obawa skłaniała podróżnych do łączenia się w większe grupy. Było to celowe i z tego względu, że mniej wówczas kosztowała eskorta.

Wertując relacje z podróży trudno się zorientować w rozmiarach niebezpieczeństwa. Z jednej strony rabunki zdarzają się na szlakach najczęściej uczęszczanych i w krainach najgęściej zamieszkałych (Tomasz Coryat podziwiał usiane szubienicami brzegi Renu między Moguncją a Boppard); z drugiej — podróżni krążyli wówczas po wielu krajach, nawet z dala od głównych dróg, jakby nie troszcząc się o ryzyko. Kto się bał, ten siedział w domu. Niebezpieczeństwo nie mogło zahamować ruchu, jak na Dzikim Zachodzie Ameryki bezkarni rabusie nie wstrzymali ruchu dylizansów, a w naszych czasach porywacze samolotów nie zatrzymali komunikacji lotniczej. Bandytyzm (obok inkwizycji i klimatu — jak pisał John Raymond, 1648) odstraszał od podróży do Włoch, ale przecież nie zawrócił potoku zaalpejskich miłośników tego kraju. Rosnące niebezpieczeństwo podnosiło jednak koszty, skłaniało do podejmowania szczególnych środków ostrożności. Jak nietrudno było napotkać rabusiów, tak też łatwo było wynająć ochronę.

Robójnicy grasowali nie tyle na terenach pustych, gdzie podróżnych było niewiele, ile raczej tam, gdzie mogli liczyć na zdobycz przy jednoczesnej możliwości ukrycia się i przechowania łupu. W przypadku wojny takich miejsc nie brakło; w okresach pokoju, jeśli władza działała sprężysto, było o nie trudniej. W praktyce niebezpieczeństwo tego rodzaju groziło nawet na terenach od dawna i gęsto zamieszkałych. Roger Ascham, uczonec z Cambridge, który w połowie XVI w. odwiedził Niderlandy i Niemcy, notuje, że w pobliżu Kolonii i Akwizgranu lasy pełne są złoczyńców dobrze uzbrojonych i w pancerzach.

Erik Dahlbergh, jeden z najlepszych obserwatorów wśród powściągliwych w słowie podróżnych XVII wieku, przemierzył Niemcy w kierunkach południkowych dwukrotnie (w roku 1654 i następnym); problem bezpieczeństwa pojawia się w jego zapiskach dopiero jednak we Włoszech. W Rimini zatrzymano ich grupę wieścią, że dalsza droga na południe niebezpieczna a bandyci nikomu nie darują życia. Do spotkania nie doszło. Dopiero pod Wezuwiuszem, koło Torre del Greco, Szwedzi zostali napadnięci przez „16 sztuk”, bandytów, rozebrani, ograbieni i żałośnie pobici.

⁵⁰ Sastrów, *op. cit.*, t. II, s. 381 nn.

Na piechotę wrócili do Neapolu. Rzecz charakterystyczna, że mimo tych przeżyć już następnego dnia zwiedzali Lago Agnano, la Solfatara, Pozzuoli — wszystko, co należało do rutyny turystycznej w okolicach Neapolu.

Nie na tym jednak koniec. Na granicy między Królestwem Neapolu a Państwem Kościelnym nastąpiło nowe spotkanie, a zbójców było czterdziestu. „Wykupiliśmy się dzięki naszej zwycięskiej postawie [*victorious underhanding*] dziesięcioma dublonami, czyli 36 talarami, i odjechali do Terraciny”⁵¹.

Zamiast polegać na własnej amatorszczyźnie, wydawało się celowe wynajmować fachowców: żołnierzy. Wojny prowadzone były leniwie, a dyscyplina wojskowa pozostawiała wedle dzisiejszych kryteriów niezmiernie wiele do życzenia. Pojedynczy żołnierze i całe oddziały w chwilach wolnych poszukiwały zyskownego zatrudnienia. System, wedle którego prowadzone były wojny w skali krajów i całego kontynentu, działał także w mikroskali. Wojna trzydziestoletnia prowadzona była mianowicie w znacznym stopniu na zasadzie przedsiębiorstwa⁵². Kto potrzebował armii, zwracał się do dowódcy-kondotiera. Ten werbował niższych dowódców, którzy z kolei zbierali zaciężnych. Istniał rozwinięty system finansowania i kredytowania tego mechanizmu, a każdy żołnierz czy oficer był zainteresowany w nim finansowo. Nie można negocjować czynników lojalności, ideowości, nawet fanatyzmu, jednak wojska związane były kontraktami i jeśli żołnierz nie dostawał należnego żołdu, mógł uznać się za zwolnionego od posłuszeństwa. „Simplicissimus” Grimmelshausena jest i w tym zakresie nieporównanym zwierciadłem swych czasów. Nader też często żołnierze szukali dodatkowych czy zastępczych zarobków. Sprzedawano łupy, wynajmowano swe umiejętności i broń. Relacje podróżnych pozwalają sądzić, że na terenie całych Niemiec i Południowych Niderlandów, znacznych połaci Francji można było niemal wszędzie i niemal zawsze w obu stuleciach dostać oddziałek żołnierzy dla bezpieczniejszego przebycia odcinka drogi. Bezpieczniejszego — ale nie zawsze bezpiecznego. Dla przykładu oddajmy głos Lady Annie Fanshawe, żonie angielskiego rojalisty w początkach wojny domowej.

Dla siebie, trójki dzieci i dwojga sług Lady Anna wynajęła powóz pocztowy w Calais. W Abbeville gubernator, na prośbę Lorda Fanshawe, obiecał damie pomoc i opiekę na swoim terenie, „wiele bowiem rabunków popełniano tam codziennie”. Poradził, przy zastępcę, wziąć ochronę złożoną z żołnierzy miejscowego garnizonu, którzy wzięwszy po pistolu na głowę odprowadzą ją bezpiecznie (zauważmy: komendant placu radzi wynająć

⁵¹ E. Dahlbergs *Dagbok (1625—1699)*, wyd. H. Lundström, Uppsala—Stockholm 1912, s. 65, 67.

⁵² F. Redlich, *The German Military Enterpriser and His Work Force*, „Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte”, Suppl. 47, 1964.

prywatnie jego żołnierzy). „Podziękowałam — ciągnie Lady Anna — i przyjął propozycję. Następnego ranka przysłał mi żołnierzy dobrze uzbrojonych. Gdy już zrobiłam jakieś cztery mile i wspinaliśmy się na wzgórze, jeden z nich mówi: «Pani, wyrzyj ale nic się nie bój». Podjechali wszyscy do oddziału konnicy na dobrych koniach — tamtych było około pięćdziesięciu — którzy po rozmowie zawrócili na powrót do lasu. Gdy dojechaliśmy na szczyt wzgórza zapytałam, jak to możliwe, że tak wielu i tak dobrze uzbrojonych zawraca wobec nielicznych zaledwie. Na co ów się roześmiał i rzekł: «Pani, wszyscyśmy z jednej kompanii i stoimy w tym mieście. Rzecz w tym, że płacą nam mało i musimy sobie w ten sposób dorabiać. Ale mamy taką zasadę, że jeśli część z nas eskortuje kogoś, reszta nie molestuje go i pozwala odejść wolno». Lady Fanshawe nie miała wątpliwości, że zapracowali sobie na pistola każdy i nie zwlekała z zapłatą przy rozstaniu ⁵³.

Wrażenia tej damy potwierdza znakomicie pamiętnik Johna Evelyn, pisany na podstawie notatek w latach znacznie późniejszych. Evelyn parokrotnie przebywał Kanał, jechał dalej z Calais przez Boulogne na Abbeville i do Paryża. W 1641 wciąż rozglądał się, czy nie widać „maruderów”, zwłaszcza koło Abbeville. Dziewięć lat później pisze o tym wyraźniej. Z Calais boi się wyruszyć samotnie z racji „ochotników” z granicy hiszpańskiej (niderlandzkiej); angielscy podróżni odwiedzają się wzajemnie i wyraźnie wszyscy czują się podobnie. Następnego dnia szczęśliwie przechodzi przez miasto regiment złożony z 1400 pieszych i konnych, wśród nich znajomy francuski kapitan. Evelyn ze sługą na koniach ruszają pod tą potężną osłoną. „To był żałosny widok — notuje — patrzeć, jak ci obdarci żołnierze rabowali ubogim ludzom owce, drób, zboże, bydło i cokolwiek znaleźli na swej drodze; tak są jednak źle płatni, że sami mogliby zemrzeć z głodu”. W Abbeville Evelyn czuje się poza niebezpieczeństwem, ale ostrzega ubogich ludzi, bardzo za to wdzięcznych, opowiadając jak żołnierze traktują ich sąsiadów i że idą w tym kierunku ⁵⁴.

Jak widać, przynajmniej po wojnie trzydziestoletniej proceder kupna protekcji przyjął się już na dobre i w sposób łagodniejszy, bardziej równomierny niż rozbój stał się formą okupu płaconego przez podróżnych. Nie każdego zapewne jednak było na to stać. Thomas Coryat, który należał do niewielkiej wśród pamiętnikarzy, choć licznej wśród ogółu podróżnych, grupy piechurów, najchętniej wędrował samotnie i zdany był na siebie samego. Gdy dochodził do Baden, dostrzegł dwóch uzbrojonych obdarciuchów. Sam nie wyglądał lepiej: bez broni, ubranie barchanowe, nieco lepszy płaszcz i podróżna skrzynka. Złoczyńcy nie mogli liczyć nawet na kolację za pieniądze uzyskane ze sprzedaży łupu (nie wiedzieli bowiem, że

⁵³ *The Memoirs of Ann Lady Fanshawe*, London 1907, s. 91.

⁵⁴ *Diary and Correspondence of John Evelyn*, t. III, s. 16 nn.

w kubraku zaszyte były monety). Czy to ich jednak powstrzyma? Coryat zdecydował się szybko, podejmując „polityczną i subtelną akcję”: zdjął pokornie kapelusz i wyciągnął rękę, wymownie prosząc groźnych drabów o jałmużnę i mamrocząc po łacinie⁵⁵. Chwył był doskonały, bowiem zbici z tropu dali drobniaki, które wystarczyły mu potem w Baden na pół kolacji.

O wiele bardziej niebezpieczni od przypadkowo napotkanych drabów byli złoczyńcy zorganizowani. Zapewne nie bez powodu o kontakt z bandytami podejrzewano także zawodowych przewodników włoskich. Owi *vetturini* czy *procacci*, o których już była mowa, orientowali się w terminarzu podróży, którą sami przecież organizowali i swych pasażerów mieli w rękę. Polak, Francuz czy Anglik podejrzewał Włochów o wszystko najgorsze, a zwłaszcza o umiejętność podstępnego mordowania. Ukryty sztylet, laska-szpadyrna, pistolet ukryty w książce do nabożeństwa, odpalający automatycznie (te przykłady podaje John Raymond)⁵⁶, wreszcie tradycyjna już trucizna — oto włoskie podstępny w rękę *vetturino*. A jednak, choć to rabusie sami i zdziercy, należy z ich usług korzystać. Zauważono bowiem, że gdy się *vetturino* dobrze zapłaci, z reguły nie napotyka się *banditti*. Znow więc wraca, na innej zasadzie oparty, system protekcji czy — jak kto woli — szantażu. Raz jeszcze, i to nie ostatni, stajemy wobec oskarżenia-stereotypu: czy rzeczywiście przewodnicy włoscy tak powszechnie byli przestępcami? Oczywiście nie znajdziemy na to odpowiedzi, która by wyszła poza komentarz podkreślający złożoność zjawiska. Z jednej bowiem strony łatwo można przypuścić, że *banditti* szantażowali przewodników i wymuszali od nich wiadomości o podróżnych. Z drugiej zaś, podejrzewam typową zbitkę myślową: przesadna (zdaniem turysty) kwota płacona *vetturino* → to po prostu rabunek → *vetturino* to rabuś → *vetturino* to współnik zbrojnych rabusiów. Człowiek dokonuje takich skojarzeń bardzo często i nieświadomie; o ile łatwiej o nie w podróży!

Obawa przed współnikami bandytów i ich wywiadem rozciągała się także na oberżystów. Był to zapewne popularny temat rozmów przy kominku. Pan Tomkins, znajomy Morysona, oberżysta spod Niebieskiej Kotwicy w Hadze, lubił w końcu XVI w. opowiadać o czerwonej oberży pod Stralsundem, gdzie ofiarą padło ośmiuset gości, a najlepsze kawałki ich mięsa podawano innym w marynacie. Ten motyw pozostał na trwałe w tradycji i dreszczowej literaturze.

Wszystko to uzasadnia zaskakującą skądinąd refleksję Francisa Bacona w eseju *O zazdrości*:

⁵⁵ T. Coryat, *Crudities...*, Glasgow 1912, t. II, s. 198 nn.

⁵⁶ J. Raymond, *An Itinerary Containing a Voyage Made Through Italy...*, London 1648, s. A12—A16.

„Ci, którzy z zaszczytami swymi łączą wielkie podróże, trudy czy niebezpieczeństwa, w mniejszym stopniu są przedmiotem zazdrości. Albowiem ludzie myślą, że ci z trudem zdobyli swoje zaszczyty, i nieraz im współczują; a współczucie zawsze leczy z zazdrości”⁵⁷. Werulamczyk jednak, sam doświadczony w młodości podróżny, wie, że owi mężowie stanu „opłakują samych siebie” i „śpiewają quanta patimur” nie dlatego, iżby tak czuli, ale by stępić ostrze zazdrości. Cena strachu, cena cierpienia nie dla każdego była wygórowana.

Quanta patimur

Recherches sur le tourisme à l'époque de la Renaissance et du Baroque

La littérature des XVI^e—XVII^e siècles concernant les voyages, et surtout les relations des voyages à travers l'Europe, prête une grande attention aux difficultés et aux souffrances. On parlait des difficultés provoquant la fatigue, des problèmes d'hygiène et enfin des dangers que l'on courait de la part des hommes. Dès l'époque du Moyen Age s'étaient fixés en Europe les itinéraires les plus fréquentés où l'on voyageait assez confortablement et où, en tout cas, fonctionnait un réseau assez dense d'auberges. Néanmoins dans le voisinage le plus proche de la route déjà, non seulement en Espagne ou en Pologne, mais aussi en Italie ou aux Pays-Bas, le réseau des services s'avérait parfois très insuffisant. En l'espace de deux siècles les conditions de voyage s'étaient considérablement améliorées: il devint d'usage de se servir de véhicules et, à la charnière des XVI^e—XVII^e siècles, l'on vit se multiplier les carrosses à ressorts. Malgré cela, de nombreux voyageurs se déplaçaient à cheval, et les plébéiens, les amateurs du tourisme, voyageaient à pied encore dans la première moitié du XVII^e siècle, ce qui leur permettait de mieux connaître le site visité.

Il existait un contraste frappant entre les conditions réelles de voyage et les indications de la littérature médico-hygiénique qui conseillait la modération, le repos, le manque de hâte, et un choix soigné des aliments. Les attitudes devant les problèmes hygiéniques étaient diverses: à côté de gens très sensibles à toute manifestation d'impropreté y en avait qui accusaient une indifférence totale pour cette question. Les voyageurs étaient considérés comme des porteurs de peste et — surtout en Italie — l'état de leur santé était soumis à un contrôle permanent (bolletini di sanità). Ceci devenait un obstacle grave aux déplacements: aussi ne s'y astreignait-on scrupuleusement que dans les cas de danger imminent de peste. Sans cesse en revanche le touriste courait le danger d'être pillé, celui-ci s'accroissant dans les zones de banditisme et en période de guerre; les soldats cependant s'adonnaient aussi bien au pillage qu'à la protection (forcée) contre les bandits.

⁵⁷ F. Bacon, *Eseje*, tłum. Cz. Znamierowski, Warszawa 1952, s. 35 nn. W literaturze podróżniczej angielskiej częsta jest gra słów „travel” — „travail” (ciężka praca, męka, bóle porodowe itp.).

De toute façon les difficultés, les souffrances et les dangers connus d'avance ne décourageaient pas les voyageurs et étaient assez facilement supportés par eux. Même les victimes des bandits des grands chemins continuaient le voyage et leur programme de visite. En Angleterre du XVI^e et XVII^e siècles, on prenait assez souvent avant le départ une assurance chez un banquier; après son heureux retour, le touriste touchait une somme de 3 à 5 fois plus grande que ce qu'il avait versé, ce qui prouve bien que l'on considérait comme graves les dangers courus pendant le voyage. *Quanta patimur* — soupiraient (comme l'écrivit Francis Bacon) les voyageurs de haut rang, voulant ainsi susciter la compassion et l'estime des autres. Si en effet les peines du voyage émoussaient la jalousie que pouvaient éveiller les habitués des pays étrangers, les charmes du tourisme semblaient bien dès ce temps surpasser les souffrances.