

Edmund Kotarski

Morze Sarmatów

Rocznik Towarzystwa Literackiego imienia Adama Mickiewicza 25, 25-37

1990

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Edmund Kotarski

MORZE SARMATÓW

Największy udział w tworzeniu sarmackiej wizji morza miały relacje z podróży, w szczególności te ich fragmenty, które przynosiły sprawozdania z przebiegu rejsów morskich.

Renesansowi i barokowi autorzy relacji z podróży morskich chętnie wypowiadali się w strukturach gatunkowych rodem z antyku. Chodzi tu o takie gatunki, jak hodoeporikon czy propemptikon, które łączyły w sobie składniki informacyjne, epickie i liryczne. Całość przepajał ton pochwalny, któremu towarzyszyła tendencja amplifikacyjna. Szczególnie jednak doniosłą rolę w dziejach literatury podróżniczej odegrał epos. On to zapoczątkował niejako późniejszy rozwój literatury marynistycznej. Przypomnieć tu trzeba, że *Odyseja* przyniosła bardzo wiele motywów morskich; to samo powiedzieć można o utworze Apolloniusza z Rodos *Argonautiká*, o łacińskim przekładzie *Odysei dokonanej przez Liwiusza Andronikusa*, wreszcie o *Eneidzie* Wergiliusza. Wymienione dzieła przyczyniły się do upowszechnienia motywów morskich. Do ich repertuaru należał udział bogów w działaniach na morzu. W dziele np. Apolloniusza z Rodos bogowie obserwują ruchy „Argo”, nimfy podziwiają okręt Argonautów, dzieło Ateny, uchodzącej za opiekunkę żeglarzy. Podczas żeglugi stale ukazują się – jest to kolejny topos – nimfy, nereidy; towarzyszą one okrętowi i spieszą mu z pomocą. Homer, Apolloniusz, Wergiliusz wprowadzili ponadto do literatury pierwsze obrazy żywiołu morskiego – burzy, sztormów, wschodzącego i zachodzącego słońca, ukazali trudy żeglugi, jej niebezpieczeństwa. Nie pominęli scen rozstania, pożegnania z odpływającymi bohaterami. Niektóre sceny i epizody podróży rozbudowywali do większych rozmiarów, tak iż zdają się one wyodrębniać jako samodzielne epylliony.

Te i inne toposy, a także sceny i epizody – przetworzone lub w postaci nie zmienionej – pojawiały się w poezji i prozie renesansu i baroku. Gdy mowa o takich utworach, jak Andrzeja Zbylitowskiego *Droga do Szwecyj* (1597)¹, Marcina Borzymowskiego *Morska nawigacja do Lubeka* (1662)², częściowo także Jana Kochanowskiego *Pamiętka [...] Janowi Baptyście hrabi na Tęczynie* (ok. 1570), to strukturę ich rozpatrywać należy w kontekście dziejów i poetyki antycznego hodoeporikonu. Dodajmy do tego, że Zbylitowski pozostawał jeszcze pod działa-

niem tak popularnego w epoce staropolskiej homerycko-wergiliańskiego modelu epepei, o czym świadczy struktura narratora i osób przedstawionych, obecność elementów retorycznych, kształtowanie opisu przy udziale znanych schematów, konwencjonalnych epitetów, często abstrakcyjnych, kształtowanie obrazu żywiołu morskiego przez odwoływanie się do mitologii. Nie uwolnił się całkowicie od ciężaru antycznych wzorców Borzymowski, choć niewątpliwie wykazał znacznie więcej samodzielności niż jego poprzednik; trzymał się autentycznych wydarzeń, wiernie odtwarzał to, co wraz z innymi pasażerami przeżył. Z tym wszystkim można jednak zasadnie mówić o powielaniu przez Borzymowskiego wielu komponentów takich gatunków, jak hodoeporikon czy prozaiczne księgi peregrynackie. Nie można też pominąć innego wzorca – eposu. Patrzymy na *Morską nawigację do Lubeka* jako na wynik dążeń autora do ujęć o charakterze synkretycznym.

W tradycji antycznej tkwi jeszcze bardzo głęboko *Pamiętka* [...] *Janowi hrabi na Tęczynie*. Skupia ona w sobie trzy składniki: epicedium, epyllion (opowieść o miłości Jana z Tęczyna i Cecylii) i opis podróży. O wszystkich można powiedzieć, że nawiązują do dawnych, doskonale mistrzowi z Czarnolasu znanych wzorców, a descriptio itineris nosi na sobie szczególnie wyraźne ślady lektury *Eneidy* Wergiliusza.

Rozwijająca się w kręgu basenu Morza Śródziemnego kultura, literatura grecko-rzymska żyje – jak widać – w najdawniejszych polskich tekstach marynistycznych w postaci już to toposów stylistycznych, już to motywów, wątków literackich, już to – wreszcie – refleksji z morzem związanych.

Morze przedstawiali Kochanowski, Zbylitowski, Borzymowski jako żywioł będący zaprzeczeniem wszystkiego, co ludzkie, jako przeciwieństwo życia w środowisku przyjaznym człowiekowi. Ma ono w ich odczuciu własny rytm, rządzi się własnymi prawami, odmiennymi od praw ludzkich i środowiska ludzkiego; jest źródłem niepokojów i napięć; przytłacza swą potęgą i podczas sztormu, i podczas ciszy; wystawia człowieka nieustannie na najpoważniejsze próby. Poza te konstatacje autorzy *Pamiętki* [...] *Janowi hrabi na Tęczynie*, *Drogi do Szwecyj*, *Morskiej nawigacji do Lubeka* nie wychodzili. Nie zdobyli się na inny typ refleksji, na pochwałę morza czy żeglugi. Nie różnili się od Homera, Wergiliusza, Horacego, Lukrecjusza, Owidiusza, Propercjusza czy Tibullusa. Horacjański motyw oceanus dissociabilis, motyw morza – żywiołu sprzecznego z naturą człowieka i jego środowiska – dawał o sobie znać bardzo często.

Niezależnie od poetyckich relacji powstały także prozaiczne diariusze pióra Jana Goryńskiego czy Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła „Sierotki”³. Autorzy ci, także inni – nie wymienieni – nie podporządkowali się ukształtowanym w poezji wzorcom, odeszli całkowicie od bliskich jeszcze Zbylitowskiemu czy Borzymowskiemu zasad poetyki eposu, hodoeporikonu. Skupili się na autentycznych wydarzeniach, na przeżyciach załóg i pasażerów, na własnych emocjach.

Typowy dla diariuszy linearny ciąg chronologicznie następujących po sobie zdarzeń nie sprzyjał z pewnością rozwinięciu narracji o krajobrazie morskim, o florze i faunie, o pracy, o życiu członków załogi, o samym statku, jego budowie i funkcjach,

nie sprzyjał też zarysowaniu indywidualności kapitana czy współpasażerów. Autorzy pisali najwięcej o wydarzeniach, o perypetiach, zakłóceniach w przebiegu podróży wywoływanych koniecznością przebycia drogi morskiej. Stworzyli w ten sposób załączki późniejszej literatury przygodowo-podróżniczej, jej wstępne, na ogół nie dostrzegane ogniwo. Przeżycia wyniesione ze spotkań z morzem w rozwoju tej literatury miały swój niewątpliwą udział⁴.

Do tych szesnasto- i siedemnastowiecznych relacji stulecie XVIII dorzuciło dalsze⁵. Powstały wówczas wcale liczne teksty traktujące o rejsach w obrębie Morza Bałtyckiego. W okresie wojny północnej wody Bałtyku przemierzali stronnicy Stanisława Leszczyńskiego. Zwolennik tego króla, Felicjan Czwerwiński, uciekły z więzienia szwedzkiego w Göteborgu, przeprawił się przez cieśninę do Danii, skąd wyruszył do kraju. Kilkakrotnie – około 1770 r. – przemierzał Bałtyk i Morze Północne Maurycy August Beniowski, o czym czytamy w *Historycznej podróży i osobliwszych zdarzeń sławnego Maurycego Augusta hrabi Beniowskiego, szlachcica polskiego i węgierskiego*. U schyłku XVIII stulecia drogą morską do Holandii wyprawił się Teodor Anzelm Dzwonkowski⁶. Michał Ogiński jako przedstawiciel Rzeczypospolitej w Holandii udał się w 1791 r. do Anglii w celu uzyskania informacji o stanowisku rządu angielskiego w sprawie projektowanej przez Prusy aneksji Torunia i Gdańska. Do Anglii wyruszył z Calais, gdzie trzy dni czekał na pomyślne wiatry. Po dłuższej żegludze wylądował w Dover. Tą samą drogą wrócił następnie na kontynent. O rejsie wspomina w wydanych później pamiętnikach.

W XVIII w. przemierzano nie tylko Bałtyk. W drodze do Ziemi Świętej odbywano wcale często rejsy po wodach Morza Śródziemnego. Około 1744 r. pielgrzymował do Ziemi Świętej bernardyn ojciec Hieronim Lisowski, który pozostawił *Krótkie opisanie niektórych miejsc świętych w Palestynie albo Ziemi Świętej*. Relacje ze swych pielgrzymek pozostawili jeszcze dwaj inni bernardyni: ojciec Andrzej Jordan i ojciec Antoni Burnicki. Obszerne sprawozdanie z pielgrzymki do Palestyny w 1788 r. wyszło także spod pióra księdza Józefa Drohojowskiego z Krakowa. Pielgrzymkę odbył autor częściowo drogą morską, o czym wspomina w relacji napisanej w dwadzieścia lat później pt. *Pielgrzymka do Ziemi Świętej, Egiptu...* O swej podróży do Ziemi Świętej, odbytej inną trasą – przez Mołdawię, wzdłuż wybrzeży Morza Czarnego, dalej statkiem do Sztambułu i Jafy – pisze w pamiętniku Regina Salomea Pilsztynowa⁷. Interesujące wiadomości ze swej podróży pozostawił Jan Potocki. W relacji napisanej w formie listów do przyjaciół chwalił żeglugę i jej uroki. Nie pominął też niepokojów towarzyszących tej podróży, jej niebezpieczeństw, przykrości ciszy morskiej. Przejdźmy do podróży na dalszych szlakach. W latach 1715 - 1720 ksiądz Michał Ignacy Wieczorkowski odbył podróże misyjne na Krym, do Turcji i Persji. I on również jest autorem sprawozdania, w którym uwzględnił między innymi epizody morskie. Relację z podróży indyjskiej pozostawił Teodor Anzelm Dzwonkowski. Związany z holenderską marynarką wojenną, objechał wszystkie kolonie holenderskie w Indonezji. W pamiętniku nie pominął też swych spotkań z morzem.

Po Oceanie Indyjskim i południowym Atlantyku wokół Afryki w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XVIII w. wiele razy żeglował Maurycy August Beniowski. Podziw budziła jego wyprawa z Kamczatki na Archipelag Kurylski, następnie do Cieśniny Beringa i brzegów Alaski, do Japonii, na Formozę i do Chin. Życie konfederata barskiego i zesłańca, uciekiniera z Kamczatki, władcy Madagaskaru i wybitnego żeglarza stało się wcześniej przedmiotem zainteresowania szerokiego kręgu czytelników. Jego pamiętniki, opracowane i wydane już po śmierci autora, były często wznawiane.

Nie można wreszcie pominąć pamiętników Juliana Ursyna Niemcewicza⁸. Ich autor spotykał się z morzem niejednokrotnie. W latach 1782 - 1785 odbył liczne podróże. W kilka lat później, zwolniony w 1796 r. z więzienia przez cara Pawła, udał się u boku Tadeusza Kościuszki wprost z Petersburga przez Finlandię, Sztokholm i Londyn do Stanów Zjednoczonych. Po 80 dniach podróży wylądował w Filadelfii. Z końcem 1802 r. wybrał się do kraju, lecz już w październiku 1804 r. powrócił do Stanów. Również wcześniej stykał się z morzem. Niewielu współczesnych odbyło tak liczne, długie i niebezpieczne podróże morskie jak Niemcewicz. Niewielu też pisało tak chętnie o rejsach morskich. Trzeba tu jednak zauważyć, że Niemcewicza zachwyciły przede wszystkim przybrzeżne cieśniny włoskie, wycieczki po włoskich zatokach. Poecie skłaniającemu się ku sentymentalizmowi najwyraźniej bliższe były spokojne, łagodne wody niż groźne pomruki oceanu.

W przywołanych tu tytułem przykładu listach, dziennikach i pamiętnikach przestrzeń, w tym także morska, ujawnia się w aspekcie topograficznym, dosłownym, jest elementem rzeczywistej scenarii. Ludzie, o których mowa w owych listach, dziennikach i pamiętnikach, czują się źle na morzu, bo zostali – jak pisze Hall – „wytrąceni z równowagi naruszeniem obyczajów przestrzennych”⁹, naruszeniem zdrowej gęstości w przestrzeni, zdrowej częstotliwości kontaktów i poczucia związków z kulturą lądową. Przyzwyczajeni na lądzie do innego obcowania z przestrzenią, na morzu, na którym odbierali inne wrażenia wzrokowe, słuchowe, zapachowe i cieplne, czuli się zagubieni.

Przestrzeń morska, co wynika z wielu relacji, stawała się często obszarem napięć między uczestnikami podróży, choć niekiedy wyzwalała poczucie solidarności. Niewiele jednak miała wspólnego z przestrzenią miłości, porozumienia i przytulności. Jedynie statek, na którym ludzie się skupiali, by razem spędzić dobre i złe chwile, bywał – jak się zdaje – zaliczany przez autorów relacji do przestrzeni dospołecznych, że użyjemy tu określenia Humphry’ego Osmonda¹⁰.

Przestrzeń morska przerażała swą otwartością, zamknięcie stawało się przedmiotem marzeń i pragnień. Podróżni przywoływali wizje pejzażu odmiennego od wielkich przestworzy, obrazy sadu, lasu, pola, ogrodu, domu. Te właśnie miejsca kojarzyły się z wolnością i szczęściem. Przestrzeń lądowa stawała się symbolem porządku, ładu bliskiego człowiekowi. Przebywanie na morzu sprawiało, że człowiek zdawał się nawet zapominać o konfliktach, napięciach, od których w rzeczywistości lądowej nie był przecież wolny, zaczynał idealizować życie poza przestrzenią morską.

Człowiek egzystujący w przestrzeni morskiej całą swą uwagę kierował ku innej rzeczywistości, marzył o tym, by rozstać się z morzem, na które zepchnęły go konieczność, zły los. Stąd percepcja przestrzeni morskiej w wypadku autorów relacji i ich bohaterów miała charakter dynamiczny. Była związana z działaniem, dokładniej mówiąc z pokonywaniem przestrzeni, z podejmowaniem zabiegów, starań, których celem był możliwie szybki powrót na ląd. Rzadko się zdarzało, by przestrzeń morską była odbierana biernie, by stała się przedmiotem kontemplacji. Pamiętano o słowach Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła „Sierotki”: „ziemią droga lżejsza niż morzem”¹¹.

W kontekście wymienionych tu przykładowo poetyckich relacji z podróży morskich, prozaicznych diariuszy, listów i pamiętników wspomnieć należy również o dziełach malarskich utrwalających – jak teksty werbalne – wizje morza, wrażenia ze spotkań człowieka z morzem. Inspirowało ono bardzo wielu twórców minionych stuleci, pełniło z ich woli funkcję tła w obrazach religijnych, historycznych, mitologicznych czy alegorycznych, znacznie rzadziej stawało się tematem autonomicznym.

Jako tło, jako motyw dopełniający pojawia się morze w sztuce polskiej już w XII w. Jedną z kwater Drzwi Gnieźnieńskich ukazuje św. Wojciecha przybywającego łodzią do kraju Prusów. Oczywiście, nie jest to motyw naczelny, lecz jeden z elementów dzieła o treści religijnej. Podobną uwagę odnieść można do całego polskiego malarstwa średniowiecznego uwzględniającego wątki morskie. Pejzaż morski w sposób tylko ogólnikowy określał scenerię, pojawiał się często w bliskim związku z żywotami św. Jana Ewangelisty, św. Wojciecha, św. Urszuli i św. Mikołaja z Miry. W malarstwie piętnastowiecznym był on z reguły traktowany umownie, jedynie żaglowce odwzorowywano z dużą dokładnością. Pod koniec XV w. sytuacja zaczęła się zmieniać; wizja morza została wówczas przez niektórych twórców odkonwencjonalizowana, urealniona; na skalę dotychczas nie spotykaną uwzględniono różne sceny związane z obecnością człowieka na morzu i wzdłuż jego brzegów. U schyłku XV i w ciągu XVI w. można mówić o bardzo wyraźnym zainteresowaniu realnym światem morza, o rosnącym udziale obserwacji w tworzeniu scen łączących się z rzeczywistością morską. Powstają w tym czasie obrazy przedstawiające morze jako żywą głębinę, ukazujące tonących ludzi i okręty idące na dno. Choć w dalszym ciągu są to dzieła figuralne, to jednak w coraz szerszym zakresie uwzględniają one partie pejzażowe. Dość powołać się na tryptyk *Zaśnięcie Matki Boskiej* Michała Lancza z Kitzingen, nadwornego malarza Zygmunta I Starego¹², czy tryptyk z Wróblowa. Tendencja, o której mowa, umocniła się w XVII stuleciu. Wielu przykładów dostarcza malarstwo gdańskie. Można w tym miejscu przypomnieć malowidła stropu Wielkiej Sali Rady Ratusza Głównego Miasta, wykonane w latach 1606 - 1608 przez Izaaka van den Blocke¹³. Zajmujący centralne miejsce obraz owalny, interpretowany jako alegoria handlu gdańskiego czy też jako apoteoza łączności Gdańska z Polską, obejmuje także elementy pejzażowe. Oto Wisłą aż po Gdańsk płyną żaglowce, łodzie, tratwy... Żaglowce pojawiają się również na morzu. Przywołać jeszcze można obraz z epitafium Henninga *Stracenie skazańca*, czy

wykonane z rozmachem malowidło *Bitwa pod Lepanto*, dzieło Tomasza Dolabelli, malarza nadwornego trzech królów polskich z rodziny Wazów¹⁴.

W połowie XVII stulecia nastąpiło wyraźniejsze usamodzielnienie malarstwa marynistycznego. Zjawisko to w Europie Zachodniej częste, w Polsce, gdzie utrzymywała się dominacja tematyki religijnej, występowało znacznie rzadziej. Widoki morza, i to realnego, pojawiają się w przedstawieniach proroka Jonasza, Chrystusa uciszającego wzburzony żywioł, chodzącego po falach, św. Piotra idącego po wodzie. Przy całym bogactwie symboli, alegorii takie obrazy, jak *Łódź Piotrowa* z gdańskiego kościoła św. Katarzyny, *Wąż miedziany* z katedry w Pelplinie czy *Alegoria nadziei* z Pruszcza Gdańskiego utrwalały wrażenie powstałe w wyniku bezpośredniego spotkania człowieka z morzem, zdają się też motyw morski wyraźnie eksponować. Wszelako na w pełni autonomiczne potraktowanie tematu morskiego trzeba będzie jeszcze poczekać¹⁵.

W XVIII w. malarstwo europejskie utrwalało już bardzo zróżnicowaną wizję morza. Twórcy angielscy przedstawiali w swoich obrazach rozszalały żywioł oceanu, a także statki zakotwiczone na wodach spokojnego morza. Francis Swaine (zm. 1782) ukazywał statki i podczas ciszy morskiej, i w czasie sztormu. Z kolei Samuel Scott (ok. 1701 - 1772) malował najchętniej bitwy morskie i statki na wzburzonym morzu. Dramatyczne sceny rozgrywające się na morzu interesowały również Charlesa Brookinga (ok. 1723 - 1759). Charakterystyczny dla jego twórczości jest obraz przedstawiający statek płonący w nocy.

W malarstwie włoskim, zwłaszcza weneckim, występuje skłonność do przedstawiania ciszy morskiej, portów i zabudowań miast portowych. Pod tym względem typowy jest Canaletto (Giovanni Antonio Canale, 1697 - 1768), który malował gondole, różne typy statków, chętnie wracał do ceremonii zaślubin Wenecji z Adriatykiem. Francesco Guardi (1712 - 1793) ukazywał potęgę żywiołu morskiego. Przykładem może być jego obraz *Sztorm*, ukazujący rozszalałe morze w całej jego potęgę i zmaganie się statków z żywiołem.

Spośród mistrzów francuskich podejmujących tematykę marynistyczną na wyróżnienie zasługuje Claude-Joseph Vernet (1714 - 1789). Na zlecenie Ludwika XV w ciągu 10 lat namalował on 17 obrazów przedstawiających najważniejsze porty Francji, m.in. Marsylię, Toulon, Bordeaux, La Rochelle, Dieppe. Nie pomijał też takich motywów, jak sztorm, katastrofa morska, jednocześnie zaś zdarzało się Vernetowi przedstawiać również port morski w świetle księżyca czy podczas zachodu słońca¹⁶.

Polskie malarstwo XVIII w. ustępuje zdecydowanie zachodnioeuropejskiemu. Temat morski pojawi się w ambitnych realizacjach plastycznych dopiero w XIX stuleciu, wkroczy wówczas do malarstwa pejzażowego, historycznego i alegorycznego. Godne wszelako uwagi pozostają wcześniejsze, szesnasto- i siedemnastowieczne próby podejmowane u nas w tym zakresie w różnych ośrodkach, także w Gdańsku. Widzieć je trzeba obok literackich wizji morza, literackich relacji ze spotkań człowieka z morzem.

Obraz początków literatury marynistycznej nie byłby pełny, gdyby się pominęło *carmen heroicum*, heroizujące interpretacje przeszłości. Postacie związane z morzem były przez autorów minionych stuleci niezbyt często przedstawiane. Wyjątkowym powodzeniem cieszył się Wizymir, od czasów Jana Długosza, Marcina Kromera, Marcina Bielskiego, kilku pisarzy politycznych XVI w. doskonale znany czytelnikowi polskiemu. W XVIII stuleciu dwudziestowersowy wizerunek Wizymira nakreślił Józef Epifani Minasowicz w zbiorze zatytułowanym *Tron ojczyzny* albo życia książąt i królów polskich z dziejopisów ojczyznych krótko zebrane (Warszawa 1755 - 1756). Nieco wcześniej – w 1745 r. – Jan Skorski napisał wzorowany na *Eneidzie* poemat *Lechus, carmen heroicum, regni aurei et liberi primordia et vetustatem fortunatumque variam decantans*. W 6 lat później Benedykt Kotficki opublikował jego przekład pt. *Lech polski albo wolnego i złotego narodu polskiego początki, starożytność, fortuna i różne sukcesów odmiany*. Osnowę utworu stanowi wyprawa morska Lecha z garstką „Sławów”, wśród których znajdował się jego brat Czech, a także syn Wizymir. Celem wyprawy było odzyskanie pięknej córki Lecha Librii, porwanej podstępnie przez Rossa. Lech i jego towarzysze wyruszają z ojczyzny, Kolchidy, przeżywają niebezpieczne przygody niczym Argonauci. Analogia jest uderzająca, autor ciągle nawiązuje do losu Argonautów. Wywodząc Polaków z Kolchidy i opowiadając o założycielu państwa Lechu, wspomina jego następców aż do Augusta III Sasa. Jednakże najwięcej uwagi poświęcił władcom legendarnym, w tej liczbie Wizymirowi.

Drugą postacią utrwaloną w dawnej literaturze polskiej jest Marek Jakimowski, znany z tego, że w 1627 r. jako galernik opanował na wodach Morza Egejskiego okręt, na którym przebywał wraz z innymi galernikami. O wydarzeniu tym pisano w relacjach opublikowanych w języku włoskim, niemieckim i polskim. Jakimowski stał się zresztą bohaterem także późniejszych, dziewiętnastowiecznych utworów – Aleksandra Grozy i Hipolita Świejkowskiego¹⁷. Dalekim echem przeżycia siedemnastowiecznego galernika odezwały się w losach i opowiadaniu Muszalskiego z powieści Henryka Sienkiewicza.

Z innych postaci związanych z obecnością Polski u ujścia Wisły i na wodach Bałtyku na pamięć zasługują z pewnością Wejherowie, szczególnie trzej reprezentanci tego rodu: Ernest, Jan i Jakub, a ponadto Arend Dickman. Wejherom literatura siedemnastowieczna poświęciła niemało uwagi. Utwory odnoszące się do ich życia i działalności są do dziś interesujące nie tylko jako źródło wiadomości o nich, lecz także jako świadectwo uznania współczesnych. Ze strony takich autorów, jak Marcin Bielski, Szymon Starowolski, Stanisław Kobierzycki, Andrzej Zbylitowski, Jan Karol Dachnowski zasłużony ród, który wydał między innymi admirała polskiego, jak nazywano Jana Wejhera, doczekał się licznych wyrazów hołdu. O Wejherach pisano zresztą nie tylko u schyłku XVI i w ciągu XVII w. Henryk Sienkiewicz w *Ogniem i mieczem* przedstawił oblężenie Zamościa i jego komendanta Ludwika Wejhera, a Wiktor Gomułicki w powieści *Miecz i łokieć* wspomina o Janie Wejherze, o jego udziale w bitwie chocimskiej, o męstwie jego pułku. Nie pomijają

Wejherów także historycy ostatnich kilkudziesięciu lat, zwłaszcza badacze naszych dziejów na morzu i historycy Pomorza.

O Dickmanie, który podczas bitwy na redzie gdańskiej w 1627 r. czuwał nad obsadą nawigacyjną i okrętami, pisali w XVII w. m.in. Jan Jakub Cramer, Jerzy Schröder i Rajnhold Curicke. O postaci tej pamiętali także autorzy XX w. Z utworów prozą pisanych wymienić należy najpierw Ferdynanda Antoniego Ossendowskiego *Pod polską banderą. Powieść historyczna z czasów króla Zygmunta III* (1929). Autorem podejmującym najczęściej temat bitwy oliwskiej był Jerzy Bohdan Rychliński. Zaczął od opowiadania *Był bój pod Oliwą (A. D. 1627)* (1935), do tematu zaś powrócił w takich utworach, jak *Skarbiec Bałtyku. Opowieść historyczna* (1937), *Kulawy bosman* (1948) i *Galeon kapitana Mory* (1956). Jako kontynuacja tego ostatniego pomyślana została powieść *Fama kapitana Mory* (1960). Krótką opowieść o bitwie oliwskiej i Dickmanie zawiera tom *Strażnicy morza* (1951) Sławomira Siereckiego. Najobszerniejszą powieść o Dickmanie będącym jej głównym bohaterem napisał Jerzy Rychlewski: *Admiral i junga* (1954). Postać Dickmana pojawia się również w powieściach: *Rękopis z gospody „Pod Łososiem”* (1957) Franciszka Fenikowskiego, *Spisek czarnych orłów* (1957) Włodzimierza Odojewskiego i *Krwawy sztorm* (1961) Augustyna Necla oraz w opowiadaniu historycznym Danuty Bieńkowskiej *Obrona wybrzeża 1626 - 1629* (1968). Z utworów poetyckich na uwagę zasługuje Janusza Stępowskiego *Legenda o masztowej sośnie* (1935), poemat o dziejach sosny z Puszczy Myszynieckiej – od bitwy oliwskiej do powstania Gdyni.

W związku z bitwą 1627 r. powstały także dzieła ikonograficzne. Wymienić najpierw należy miedzioryt wykonany przez gdańskiego sztycharza Filipa Janssena, dalej sztychowaną rycinę opublikowaną w Amsterdamie przez Abrahama Boota. Znana jest także akwarela przedstawiająca bitwę. Znajduje się ona w sztambuchu Ślązaka osiadłego w Gdańsku Henryka Böhma¹⁸. Była dziełem Adolfa Boya (1612 - 1680), malarza gdańskiego. Podobnie jak sztych Janssena przedstawia zdobywanie szwedzkiego okrętu admirałskiego, wybuch na okręcie „Słońce” i pościg polskich jednostek za szwedzkimi. Są tu też elementy nowe, nie znane Janssenowi; przede wszystkim więc obraz ujścia Wisły, wizerunek latarni morskiej i fortyfikacji Wisłoujścia, postacie ludzkie.

Pozostał jeszcze wielki obraz olejny *Bitwa pod Oliwą*¹⁹, dzieło wybitnego malarza gdańskiego Bartłomieja Milwitza (ur. między 1580 a 1590, zm. 1656), twórcy innego znakomitego obrazu: *Pożar na Długim Targu*. Powstał on w ćwierć wieku po bitwie i jak wspomniane już obrazy, utrwalił decydujący moment bitwy, gdy szala przechyliła się już na stronę polską. Milwitz ujął wody Zatoki Gdańskiej, zmagające się z sobą okręty z wysokiego punktu obserwacji; zadbał o szczegóły, zarysował wcale dokładnie topografię wybrzeża.

Zarówno miedzioryt Filipa Janssena, jak i sztych opublikowany w relacji Abrahama Boota, akwarela Adolfa Boya, wielki obraz Bartłomieja Milwitza przedstawiają morze, wody Zatoki Gdańskiej, rozgrywającą się bitwę w ujęciu mimetyczno-realistycznym. W tradycji europejskiej sztuki i literatury utrwalił się

zwyczaj metaforycznego traktowania morza, żeglugi, obecności człowieka na morzu. Już od czasów antyku znany motyw *navigatio vitae*, którego komponentami były: przedstawienie morza i okrętu, podróży morskiej, przynosił wielką metaforę życia ludzkiego i losów człowieka. W wiekach średnich morze, burza na morzu i w sztuce, i w literaturze występowały także w znaczeniu przenośnym, a łódź na fali wzburzonego morza stawała się symbolem Kościoła. Również w epoce renesansu i baroku podróż morska — pośród sztormów, wysokiej fali — kojarzyła się z niebezpieczeństwami ziemskiej egzystencji, morze zaś, zmienne i groźne, pojawiało się w literaturze i sztuce jako synonim ruchu, przemijania, vanitas. Interesujące nas tu obrazy w tym nurcie się nie mieszczą. Wiążą się one z jednostkowym wydarzeniem, z bitwą na redzie gdańskiej, nie poddają się interpretacji metaforycznej.

W XVII w., m.in. w malarstwie holenderskim i flamandzkim, dominowało rodzajowe ujęcie tematyki morskiej, narzucające realistyczną formę obrazowania i realistyczne odczytywanie wizji morza oraz rozgrywających się na nim działań. Można tu mówić o swoistych reportażach. Obrazy Janssena, nie znanego twórcy z publikacji Boota, dzieło Boya i Milwitza traktują o tym, co się na morzu naprawdę zdarzyło, nie wywołują dodatkowych asocjacji. Sytuacje przedstawione zostały — z wyłączeniem obrazu Milwitza — z niskiego punktu obserwacji, z niewielkiej odległości stwarzającej wrażenie bezpośredniości wydarzenia, bezpośredniej relacji z działaniami na morzu, ruch zaś okrętów, napięte żagle, ogień artylerii podkreślają ich dynamikę. Dzięki sztychowi holenderskiemu, miedziorytowi Janssena, akwareli Boya, a nawet olejnemu obrazowi Milwitza otrzymaliśmy cenne relacje ikonograficzne. Oddają one na ogół wiernie scenerię bitwy oliwskiej, jej grozę i patos.

Doświadczenia bojowe na morzu dawnej Rzeczypospolitej były niewielkie. W konsekwencji nie narodziła się wielka morską batalistyką literacką. Tym bardziej warto przypomnieć postaci Wejherów, Dickmana, Jakimowskiego. Powinien wśród nich znaleźć się również Krzysztof Arciszewski, admirał holenderski i generał artylerii Władysława IV. Niezwykłość osobowości, niepospolity życiorys sprawiły, że stał się on rychło postacią legendarną, a w ciągu ostatnich lat kilkudziesięciu bohaterem utworów literackich. Jerzy Bohdan Rychliński opublikował *Przygody Krzysztofa Arciszewskiego* (Lwów 1935), *Słowo o admirale Arciszewskim* (Warszawa 1947) oraz powieść pt. *Admirał, czart i cyganka* (Warszawa 1973). Maria Wicherkiewiczowa jest autorką *Żeglarza i chimery* (Poznań 1937), a Sławomir Sierecki wydał książeczkę zatytułowaną *Admirał Arciszewski* (Warszawa 1953). Najcenniejszą pozycję w literackich dziejach Arciszewskiego stanowi trylogia Michała Rusinka: *Wiosna admirała* (1953), *Muszkieter z Itamariki* (1955) i *Królestwo pychy* (1958). Tego samego pióra jest opowieść *Wódz i wygnaniec. O Krzysztofie Arciszewskim i jego czasach* (1957).

Wróćmy jeszcze do wspomnianego przed chwilą zwyczaju metaforycznego traktowania morza. Autorzy polskiego renesansu, baroku i oświecenia przenośnie, porównania i alegorie morskie wprowadzali do utworów rozważających najczęściej następujące relacje: człowiek — tajemnica życia; człowiek — Bóg, cele eschatologiczne; jednostka — państwo; twórca dzieł sztuki — świat odbiorców, świat mece-

nasów. Wyznaczały one kształt stylistyczny poezji i prozy refleksyjnej, dydaktycznej, religijnej, politycznej; dochodziły do głosu w utworach erotycznych, w popularnych — zwłaszcza w XVII w. — madrygałach, serenadach, burleskowych i lirycznych stylizacjach ludowych, pieśniowych skargach i lamentach miłosnych.

W poezji politycznej naśladowano najczęściej pieśń Horacego *O navis*, wyrosła prawdopodobnie z tradycji liryki Alkajosa, poddającej się — przynajmniej w części — interpretacji alegorycznej. Polityczny sens utworu Horacego wydobył już Kwintilian stwierdzając, że słowa poety odnoszą się do wojny domowej. Horacy — według niego — zwraca się do Rzymu-okrętu i radzi nie podejmować żadnych działań, lecz pozostawać w porcie pokoju. O łodzi Rzeczypospolitej, okręcio-ojczyźnie, o sterniku nawy pisali również poeci polskiego renesansu, baroku i oświecenia. Dość wymienić tu Filipa Kallimacha, Andrzeja Krzyckiego, Jana Kochanowskiego, Kaspra Miaskowskiego, Macieja Kazimierza Sarbiewskiego, Wespazjana Kochanowskiego, Wacława Potockiego, Juliana Ursyna Niemcewicza, Ignacego Krasickiego czy Adama Naruszewicza. Gdy mowa o literaturze politycznej, nie sposób pominąć twórców prozy publicystycznej, takich jak Andrzej Frycz Modrzewski, Stanisław Orzechowski, Marcin Kromer, Jan Dymitr Solikowski, Łukasz Górnicki, Piotr Skarga, Stanisław Konarski i Hugo Kołłątaj, którzy poruszając ważne problemy państwa chętnie posługiwali się porównaniami, przenośniami i alegoriami morskimi. Oni także wzorowali się na Horacym, a ponadto na Cyceronie. Nie stronili też od konwencji biblijno-chrześcijańskiej, od Starego i Nowego Testamentu.

Porównania, przenośnie i alegorie morskie pojawiają się również w poezji refleksyjnej, w utworach Pawła z Krosna, Klemensa Janickiego, Jana Dantyszka, Jana Kochanowskiego, Szymona Szymonowica, Mikołaja Sępa Szarzyńskiego i Kaspra Miaskowskiego. Ich metaforyka wywodzi się z twórczości Horacego, Cycerona, Seneki i Owidiusza, w której obraz okrętu na wzburzonym morzu funkcjonował jako znak nieszczęścia, niepokoju, okręt zaś w porcie jako znak pogodzenia, równowagi, szczęścia, w czym niejednokrotnie aktualizowała się parabola: życie — żegluga, człowiek — żeglarz samotnie pośród burzy zdążający do portu. Wielu przykładów dostarcza także poezja Adama Naruszewicza (*Do gminu*, *Do Stanisława Augusta*) i Ignacego Krasickiego (*Osobowość*, *O niestateczności losu*, *Nadzieja*). Rozwija ona paralełę morza i człowieka, ukazuje nietrwałość ludzkiej egzystencji, przemijanie panów tego świata, władców, hetmanów, ministrów, głosi — przy udziale przenośni i porównań morskich — stoicką nieuchronność losu. Życie jako żegluga, świat jako morze — motywy te pojawiają się też w twórczości Franciszka Karpińskiego (oda *Czas*, wiersz *Powrót z Warszawy na wieś*) i Franciszka Zabłockiego (*Rady młodej Dorocie dane*). Wszelako w poezji Karpińskiego metaforyka morska występowała stosunkowo rzadko, autor ten bowiem odchodził od klasycystycznej retoryki, zajęty kształtowaniem modelu nowej liryki, osobistej, liryki bezpośredniego wyznania, niemniej obecność przenośni i porównań morskich nawet u tego twórcy świadczy o sile konwencji. Ślady topiki morskiej częściej

znajdujemy u Stanisława Trembeckiego, nawiązującego chętnie do tradycji horacjańskiej (por. Horacego *Rectius vives, Licini*), zwłaszcza w liryce refleksyjnej.

Metaforyka morska wkroczyła ponadto do poezji erotycznej. Już Grecy ukazywali miłość jako żeglugę. Rzymianie, którzy tematykę miłosną podejmowali częściej, alegorię tę powielali i rozwijali. Tak postąpili Horacy, Propercjusz i Owidiusz. Na szeroką skalę metaforykę morską stosował Petrarca, za nim poeci renesansowej i barokowej Europy. Westchnienia, nadzieje, tęsknoty wyrażano przy udziale tropów morskich. Staropolska liryka miłosna nie stroniła od tej metaforyki. Jej znajomość potwierdza zarówno poezja odrodzeniowa, jak i barokowa, zwłaszcza konceptyczna. Przywołać tu wypadnie nazwiska Jana Dantyszka, Jana Kochanowskiego, Mikołaja Sępa Szarzyńskiego, Szymona Zimorowica, Hieronima Morsztyna, Daniela Naborowskiego i Jana Andrzeja Morsztyna. Nie można także pominąć popularnej liryki miłosnej. Erotyk oświeceniowy, reprezentowany głównie przez Franciszka Karpińskiego i Franciszka Dionizego Książnina, unikał wyrafinowanych, retorycznych form; folklor, prostotę mieszkańców wsi traktował jako główne źródło inspiracji literackiej. Wyzwolenie z rygorów konwencji, przeciwstawienie się „wysokiej” poezji retorycznej spowodowało, że Karpiński i Książnin w wierszach miłosnych rzeczywistość morską, obrazy żeglugi przywołują zupełnie wyjątkowo. W sumie w erotyku staropolskim i oświeceniowym metaforyka morska zajmuje miejsce bardzo skromne i ustępuje innym motywom składającym się na utrzymane w hiperbolicznej tonacji wyznania miłosne. Podobnie przedstawia się sprawa z wypowiedziami poświęconymi twórczości literackiej. Gall Anonim, Jan Długosz, Jan Kochanowski, Marcin Borzymowski, Stanisław Herakliusz Lubomirski i inni przedstawiali poezję jako żeglugę, epikę jako żeglugę na pełnym morzu; nawiązywali do trudów żeglugi, do wyprawy Argonautów – bardzo często w tym celu, by podkreślić pionierski charakter swego dzieła. I tu znajdowano gotowe wzory. Horacy, Propercjusz, Owidiusz, Stacjusz utożsamiali twórczość literacką z żeglugą, porównywali sytuację poetów lirycznych do żeglugi rzecznej, epików zaś do żeglarzy zmagających się z morzem. Podobnych określeń używano w stosunku do pracy.

Z tego zwięzłego przeglądu wynika już, że metaforyka morska stanowiła wcale częsty i z pewnością ważny składnik staropolskiej oraz oświeceniowej poezji i prozy. Pojawiała się z reguły wówczas, gdy ukazywany w literaturze świat idylli, sielskiego spokoju stawał w konflikcie ze światem wojny i obowiązku żołnierskiego, ze światem kupców i żeglarzy, gdy rozsypywało się idylliczne pojęcie ładu, harmonii, jedności człowieka i natury, gdy bohater literacki przestawał być postacią wewnętrźnie uporządkowaną.

Antyarkadyjska „uroda” morza sprawiła, że metaforyka morska ujawniała z reguły negatywne aspekty świata i życia ludzi. Morze nie mieściło się w micie „dobrego miejsca”, nie pojawiało się w marzeniach o złotym wieku, nie kojarzyło się z pięknem. Tak to odczuwali i rozumieli pisarze greccy i rzymscy, identycznie ich naśladowcy, twórcy polskiego renesansu, baroku czy oświecenia.

Przeñośnie, porównania i alegorie morskie, wsparte autorytetem antyku grecko-rzymskiego, silniej przemawiały do odbiorcy. Wprowadzały te¿ w sferę odmienną od rzeczywistości „ładowej”, uczestniczyły w tworzeniu wizji świata, różnej od stereotypów ziemiańsko-rycersko-dworskich.

Gdy mowa o morzu Sarmatów, należałoby jeszcze uwzględnić wypowiedzi publicystów. Trzeba by tu przypomnieć głoasy Jana Dymitra Solikowskiego, Łukasza Chwałkowskiego, Stanisława Karnkowskiego, Stanisława Gostomskiego, Stanisława Cikowskiego, Piotra Grabowskiego, Stanisława Staszica, Tadeusza Czackiego i wielu innych, w tym także twórców anonimowych. Pomijamy je, wymagają bowiem oddzielnego potraktowania.

Tu ograniczyliśmy się jedynie do wskazania obecności metaforyki morskiej, poetyckich i prozaicznych relacji o żegludze oraz heroizujących interpretacji działań na morzu. Odnotowano najdawniejsze wizje morza i pierwsze próby wprowadzenia przestrzeni morskiej jako istotnego składnika dzieł literackich, a także — przedstawiania związanych z morzem wątków i bohaterów. Wszystkie te tendencje najsilniej ujawniły się w *Morskiej nawigacyjnej do Lubeka* Borzymowskiego, będącej niewątpliwie najwyższym osiągnięciem dawnej marynistyki polskiej.

Przypisy

¹ *Trzy podróże*. J. Kochanowski: *Pamiętka Janowi na Tęczynie*, A. Zbylitowski: *Droga do Szwecyj*, T. Grotkowski: *Podróż morska*. Opr. E. Kotarski. Gdańsk 1973.

² M. Borzymowski, *Morska nawigacyja do Lubeka*. Wstęp i objaśnienia R. Pollak. Gdańsk 1971.

³ M. K. Radziwiłł „Sierotka”, *Podróż do Ziemi Świętej, Syrii i Egiptu 1582 - 1584*. Oprac. L. Kukulski. Warszawa 1962.

⁴ Por. E. Kotarski, *U progu marynistyki polskiej. XVI - XVII wiek*. Gdańsk 1978.

⁵ Por. J. Pertek, *Polacy na morzach i oceanach*, t. I: *Do roku 1795*, Poznań 1981.

⁶ T. A. Dzwonkowski, *Pamiętniki czyli Pamiętka po ojcu dla Józefy z Dzwonkowskich Komornickiej*. Wyd. z rękopisu S. i T. Komornicy. Warszawa 1985.

⁷ R. S. Pilsztynowa, *Proceder podróży i życia mego awantur*. Oprac. R. Pollak i M. Pełczyński. Kraków 1957.

⁸ J. U. Niemcewicz, *Pamiętniki czasów moich*. Oprac. J. Dihm, Warszawa 1957, t. I - II.

⁹ E. T. Hall, *Ukryty wymiar*, Tłum. T. Hołowka. Warszawa 1976, s. 189.

¹⁰ *Ibid.*, s. 158 - 159.

¹¹ M. K. Radziwiłł „Sierotka”, *op.cit.*, s. 10.

¹² Por. M. Goetel-Kopffowa, *Lancz Michal z Kitzingen w: Polski słownik biograficzny*. Kraków 1971, t. XVI, s. 458 - 459.

¹³ E. Iwanoyko, *Sala Czerwona ratusza gdańskiego*. Wrocław 1986.

¹⁴ J. Starzyński, *Dolabella Tomasz w: Polski słownik biograficzny*. Kraków 1939 - 1946, t. V, s. 284 - 285.

¹⁵ Por. *Morze w malarstwie polskim*. Oprac. K. Fabijańska-Przybytko. Gdańsk 1990.

¹⁶ W. Gaunt, *Das Schiff in der Malerei, deutsche Übersetzung W. u. U. Claviez*. Hamburg 1976, s. 67 - 94 (tamże liczne reprodukcje). Cenne reprodukcje zawiera także tom: D. Macintyre, *Abenteuer der Segelschiffahrt 1520 - 1914*. Gütersloh 1971.

¹⁷ A. Groza, *Marek Jakimowski*. Żytomierz 1858; H. Świejkowski, Marek Jakimowski. *Podolanin. Poemat historyczny*. Paryż 1878.

¹⁸ Zbiory Biblioteki Kórnickiej PAN, sygn. 1508.

¹⁹ Obraz zdobił jedną z sal ratusza w Gdańsku, następnie — ok. 1928 r. — znalazł się w muzeum w Oliwie, zaginął podczas II wojny światowej.