



# Z dziejów podróżowania

Najdawniejsze miasta zostały zbudowane na terenach między Tygrysem i Eufratem, a pierwsze zjednoczone państwo powstało wzdłuż brzegów Nilu. Kurierzy (ówczesna poczta) oraz urzędnicy królów i faraonów zaczęli krążyć w sprawach służbowych między różnymi miejscowościami, kupcy odwiedzali ośrodki handlowe, a w dniach uroczystych ludność podążała do miejsc świętych. Początkowo takie podróże musiały być dość ograniczone. Później, po 3000 r. p.n.e., gdy cieśle nauczyli się budować statki, znacznie się wydłużyły.

Marzeniem każdego Egipcjanina było pozostawić po sobie pamiątkę: pomnik w Abdos, miejscu które stało się celem licznych podróży. Nieprzerwany potok egipskich robotników, jucznych osłów, tragarzy i urzędników pokonywał pustynię, by dotrzeć do Synaju, gdzie wydobywano miedź i turkus. Organizowano też wyprawy eksploracyjne, np. do Sudanu czy do krajów Lewantu. W Mezopotamii świetnie rozwijały się przedsiębiorstwa handlowe. Karawany załadowane towarami stały się zjawiskiem powszechnym.

H o m o V i a t o r



## CELE I POWODY PODRÓŻOWANIA

Od około 1500 r. p.n.e. w Egipcie można mówić o pierwszych podróżach dla zwykłej ciekawości lub przyjemności. Przybysze oglądali m.in. schodkową piramidę Dżosera w Sakkarze, Sfinksa czy piramidy w Gizie. Z turystycznych wypraw przywożono osobliwości i egzotyczne pamiątki, tandetnych nie wykluczając.

### Podróże kształcą wykształconych

Do V w. p.n.e. Grecy, dużo podróżujący w celach handlowych oraz poznawczych, opłynęli Morze Śródziemne i Czarne. Drogi przez Persję pozwoliły poznać im Azję aż po dolinę Indusu. Zapalonym podróżnikiem-turystą był ojciec historii Herodot. Wiadomo, że historiograf odbył kilka wypraw, m.in. na

wyspy Morza Egejskiego, do północnej Afryki, dobrze poznał południową Italię i Sycylię, był też w Azji Mniejszej. Jak większość podróżników w starożytności Herodot płynął statkiem lub łodzią, kiedy tylko była taka możliwość. Podróżowanie łądem zabierało więcej czasu i było bardziej męczące. Jego *Dzieje* są cennym źródłem do poznania historii i geografii świata antycznego.

Odkrywcami nieznanych terenów byli również Fenicjanie i Rzymianie. Ekspedycje badawcze współcześnie organizowane na całym świecie, mają zatem starożytny rodowód. Dzięki nim następował rozwój wiedzy, poznawano nowe lądy i ludy, kupcy przywozili nieznane dotąd towary, upowszechniały się usprawnienia oraz wynalazki.

fot. 1.  
Już w czasach starożytnych ludy Azji wykorzystywały słonie do przemieszczania się.  
fot. 2.  
Procesja ku czci bogini Izidy w Egipcie.  
fot. 3.  
W starożytnym Egipcie ludność często podróżowała na uroczystości religijne do miejsc świętych.







1

W epoce Grecji klasycznej kupcy regularnie podróżowali w interesach przez cały rok, korzystając przede wszystkim z transportu morskiego, gdyż przewożenie towarów lądem było bardzo kosztowne. Tłumy natomiast spieszyły na wielkie, panhelleńskie uroczystości religijne: igrzyska olimpijskie (poświęcone Zeusowi), pytyjskie (ku czci Apollona), istmijskie (sławiące Posejdona). Oprócz nich Greków przyciągały też mniejsze imprezy organizowane w całym kraju. Kilka, kilkanaście tysięcy ludzi ścigały spektakle teatralne. Liczni podróżni zmierzali ku wyroczniom, m.in. w Delfach i Dodonie, a chorzy wyruszali po uzdrowienie na kuracje

do świątyni Asklepiosa lub w celu zmiany klimatu, np. do Aleksandrii. Już wówczas znano i doceniano wartość kuracji balneologicznej w naturalnych kąpieliskach, przeważnie termalnych. Gorące źródła wykorzystywano dla urządzenia basenów w Termopilach, gdzie kiedyś walczący o wolność Grecy stawili czoło przeważającej nawale perskiej. Inne kąpieliska powstały w Heraklei i Epidauros. Odwiedzano, zwłaszcza zimą, wyspy Morza Egejskiego, Lesbos czy Rodos. Niezwykły rozwój przeszły uzdrowiska w Italii (zachowały się tam szklanki do picia wód mineralnych). Najśłynniejsze z nich to Baję oraz inne miejscowości nad Zatoką Neapolitańską.



2

### Na wczasy

Śródziemnomorski świat zmienił się wraz z erą rzymskich podbojów. W I w. p.n.e. Morze Śródziemne stało się „jeziorem” w granicach zintegrowanego imperium, w którym obowiązywała jedna waluta, jedno prawo i dwa języki urzędowe: łaciński oraz grecki. W efekcie podróżowanie stało się łatwiejsze, ruch ożywiony, a drogi lądowe i szlaki morskie uczęszczane bardziej niż kiedykolwiek przez kupców, legiony, urzędników, kurierów poczty cesarskiej czy właśnie zwykłych turystów. Od tych nielicznych, którzy podróżowali, aby ujrzeć godne podziwu miejsca, do tysięcy wyjeżdżających co roku na pobliskie plaże lub w góry, aby uciec od spiekoty miast.

Kurierzy pocztowi jeździli wierzchem końmi rozstawnymi od stacji do stacji. Do przewożenia paczek bądź ciężkich przesyłek korzystano ze służby pomocniczej używającej wielbłądów. Oczywiście ogromna większość chcących przekazać wiadomość, nie miała ani własnych kurierów, ani też dostępu do poczty państwowej. Jedyną szansą było znalezienie podróżnego, który udawał się w odpowiednim kierunku. W ten sposób radzili sobie korespondenci piszący w II tysiącleciu p.n.e. czy w II w. n.e. Wśród podróżujących urzędników byli poborcy podatkowi, sędziowie, namiestnicy i rządcy z orszakami, udający się do swoich prowincji. Lecz wydarzeniami, które w tych czasach przyciągały największe tłumy przybyszów, były imponujące widowiska organizowane przez cesarzy w Rzymie. Do II w. n.e. 130 dni w roku stanowiły święta przeznaczone na publiczne rozrywki, m.in. wyścigi rydwanów, boks, pokazy atletów, walki gladiatorów, przedstawienia teatralne, polowania w cyrku na dzikie zwierzęta.

Wcale nie małą rzeszą podróżujących byli urlopowicze, zmierzający na wypoczynek do własnych willi i pozamiejskich posiadłości, np. w Formiach, Tuskulum, w Bajach nad Zatoką Neapolitańską czy w Górach Sabińskich. Znany jest opis turystycznej podróży ze 167 r. p.n.e. konsula rzymskiego Lucjusza Emiliusza Paulusa, który po zwycięskiej wojnie z Macedonią odwiedził Delfy, Chalkis, Ateny, Korynt, Argos, Spartę, Olimpię. Wybór miejsc motywowany był znajdującymi się tam godnymi obejrzenia obiektami.

Nie uprawiano wówczas dla przyjemności turystyki górskiej. Po górach chodzono wyłącznie w celach użytecznych: aby poszukać



3

przełęczy, poprowadzić drogę, zbudować most. Starożytni turyści lubili oglądać rzeki, osobliwości przyrody oraz obiekty związane z kultem bogów, a także groby cesarzy, poetów, mędrców, bohaterów i bohaterek. Oglądano pola bitew oraz wybitne dzieła sztuki. A świątynie odwiedzano nie tylko w celach religijnych, ale także estetycznych, gdyż bywały one *sui generis* muzeami, w których gromadzono rzeźby, obrazy oraz kolekcje pamiątek czy osobliwości. Turystycznym rajem dla Rzymian stał się Egipt. Tam znajdowali egzotyczny krajobraz, niezwykle dla nich sposób życia, w końcu fascynujące budowle i monumenty. Aleksandria, Heliopolis, Memfis budziły wśród turystów z Rzymu prawdziwy dreszczyk emocji.

Od czasów cesarza Konstantyna I Wielkiego (306-337) Rzym stał się państwem chrześcijańskim. Podniesienie chrześcijaństwa najpierw do rangi równoprawnej religii, a potem – jedynej, spowodowało powstanie dużej struktury kościelnej, odpowiadającej biurokracji cesarskiej. A nowi biurokraci, podobnie jak poprzednicy, często podróżowali. Dostojnicy kościoła licznie i chętnie udawali się na dwór w Konstantynopolu, jeździli po kraju kościelni agenci do spraw finansowych, a także posłańcy z listami. Szczególną ochotę do podróżowania wykazywali biskupi; wyruszali, by zajmować się polityką, handlem lub po prostu odpocząć. Wydarzeniami zawsze ściągającymi rzesze wyższego duchowieństwa,

5



4

fot. 1.  
Ruiny świątyni Ateny w Delfach. W starożytności do tej wyroczni zmierzały co roku tłumy Greków.

fot. 2.  
Rzeźba dawnego indyjskiego pojazdu przed świątynią w Hampi.

fot. 3.  
Triumfalny pochód Lucjusza Emiliusza Paulusa, 167 r. p.n.e.

fot. 4.  
Podróżni na koniach na greckiej wazie z ok. 430 r. p.n.e.

fot. 5.  
Naumachia – widowisko przedstawiające okręty i bitwy morskie, organizowane przez starożytnych Rzymian.





### Na pątniczym szlaku

Wyznawcy nowej wiary udawali się na pielgrzymki do Palestyny, aby zobaczyć kraj biblijny i odwiedzić grób Chrystusa w wiecznie zatłoczonej Jerozolimie. Przywozili z Ziemi Świętej kamyki, gałązki z gajów oliwnych, kawałki wosku ze świec płonących w sanktuariach, a także przedmioty uważane za święte.

Wielokrotnie w ciągu stuleci zmieniało się natężenie ruchów pielgrzymkowych. Średniowiecze stwarzało po temu немало okazji, mnożąc kanonizowanych i ich relikwie. Popularność pielgrzymek wzrosła szczególnie u schyłku X w., niesiona tą samą falą kulturową, która przyniosła wyprawy krzyżowe. Z pielgrzymką do Gniezna, w celu złożenia hołdu św. Wojciechowi, przybył w 1000 r. cesarz Otton III. Wysłannicy Władysława Hermana w II połowie XI w. jechali do grobu



św. Idziego w Saint Gilles w Prowansji, by tam, darami i modłami, wyprosić dla księcia męskiego potomka.

Począwszy od 1097 r. uczestnikami największych w dziejach pielgrzymek zbrojnych, w celu wyzwolenia Ziemi Świętej z rąk muzułmanów, byli krzyżowcy. Pierwsza krucjata rycerska zakończyła się zdobyciem Jerozolimy w 1099 r. Piastowscy książęta brali udział wraz z rycerstwem Zakonu Krzyżackiego w chrystianizacyjnych wyprawach przeciwko Prusom, Jaćwingom i Litwinom, pielgrzymowali do Grobu Pańskiego jeszcze w XIV stuleciu. W wieku XV Jan Długosz był w Jerozolimie, inni – zwłaszcza duchowni – szli do Rzymu, ubożsi do Santiago de Compostela.

Popularność zyskały pielgrzymki do grobów lokalnych świętych, m.in. św. Wojciecha w Gnieźnie, św. Floriana, św. Jacka i św. Stanisława w Krakowie czy na



Święty Krzyż, gdzie znajdowały się fragmenty krzyża Chrystusowego. Będąc przywilejem (a czasem rozrywką) wybranych, pielgrzymka pozostawała formą odkupienia grzechów. Co ciekawe, w XIV-wiecznej Europie pielgrzymkami szafowały również władze świeckie, szczególnie w Niderlandach, gdzie stosowano karę pielgrzymki za rozmaite winy, stopniując odległość w proporcji do przestępstwa (za bluźnierstwo, cudzołóstwo, zaniedbanie obowiązku). Protestantyzm, zrywając z kultem świętych i relikwii, porzucił też pielgrzymki.

### Za wielką wodę

W europejskim średniowieczu, przy całej ograniczonej mobilności społeczeństwa, niektóre grupy przejawiały dość znaczną ruchliwość. Dwory książęce i królewskie przenosiły się z miejsca na miejsce, gdyż wymagało tego sprawowanie władzy. Tam gdzie była władza, tam znajdowały się też sądy i wymierzano sprawiedliwość. Częstotliwość takich podróży dworu, podobnie jak ruchliwość rycerstwa i kupców, czyniła ten ruch zjawiskiem powszednim. Niezwykle natomiast były wszelkie wystawne poselstwa, uroczyste zjazdy i spotkania panujących (jak np. zjazd w Krakowie w 1364 r.)

Przełomowym w dziejach świata powodem, dla którego podjęte zostały wyprawy, było odkrywanie nowych dróg do zamorskich krain. Na szczególne miejsce w dziejach podróży zasługuje wyprawa Marco Polo, który w 1271 r. wyruszył na Daleki Wschód. Dotarł on do Dadu (Pekin) w Chinach. Wenecki żeglarz jako pierwszy wytyczył drogę przez całą Azję i opisał ją w dziele *Opisanie świata*. Natomiast odkrycie Nowego Świata, jak nazywano obie



Ameryki wraz z Karaibami, i czerpanie z jego bogactw, uczyniło Hiszpanów, Portugalczyków oraz Holendrów zamożnymi peregrynantami. Wyprawa Krzysztofa Kolumba zainspirowała innych żeglarzy, takich jak: Amerigo Vespucci, Vasco da Gama czy Ferdynand Magellan do podejmowania ekspedycji. Efektem ich podróży stały się wielkie odkrycia geograficzne.

W Polsce szczególnie ruchliwą grupą społeczną byli szlachcice – nie tylko gospodarowali w swojej wsi, ale musieli załatwiać sprawy np. spadkowe, więc jeździli do trybunału, a także na sejmiki i wolną elekcję. Podróże szlachty (także te ze zbożem do Gdańska) powodowane były przede wszystkim ustrojem państwa i wynikającą z tego koniecznością uczestnictwa w różnej rangi wydarzeniach politycznych. Drugi motyw dla wyruszenia w drogę stanowiły stosunki rodzinno-towarzyskie. Były to podróże „rzemiennym dyszłem”, podczas których nie korzystano z karczmi czy zajazdów, lecz

zatrzymywano się tylko we dworach u krewniaków i przyjaciół, gdzie też gości witano z otwartymi ramionami. Wizyty takie były dla mieszkańców prowincjonalnych dworów wielką atrakcją. Brak codziennych wieści o sprawach w „wielkim świecie”, monotonia obowiązków gospodarskich na wsi, powodowały, że z radością fetowano odwiedziny krewnych.

W XVI-wiecznej Polsce istniało tzw. okazowanie rycerstwa, czyli przegląd wojskowy. Chłopak ze szlacheckiej rodziny powinien się tam pokazać i zademonstrować, że w razie ogłoszenia pospolitego ruszenia nadaje się do walki.

Dworscy urzędnicy królewscy posłowali w misjach dyplomatycznych na dwory europejskie i papieskie. Małżeństwo Zygmunta Starego z Boną Sforzą znacznie ożywiło kontakty Polski i Włoch oraz spotęgowało podróże do Italii, tym bardziej, że szlachta znała łacinę, a nierzadko także język włoski.



fot. 1, 3.

Średniowieczne wyprawy krzyżowe były największymi w dziejach pielgrzymkami o charakterze zbrojnym.

fot. 2, 4.

Ryciny przedstawiają średniowiecznych pielgrzymów.

fot. 5.

Odkrycie Nowego Świata przez Krzysztofa Kolumba.

fot. 6.

Elekcja Stanisława Augusta, wojewoda plocki i marszałek sejmiku elekcyjnego na obrazie Canaletta.

fot. 7.

Vasco da Gama jako pierwszy dotarł drogą morską do Indii. Tu na obrazie José Marii Veloso Salgado.

fot. 8.

Statki wojenne w bitwie pod Lepano – 1571 r.





#### Po wiedzę i umiejętności

Jeśli chodzi o mieszczan, to podróżowali nie tylko kupcy, ale też rzemieślnicy i młodzieńcy, którzy wyruszali do innego miasta na naukę rzemiosła. Statuty średniowiecznych cechów niekiedy nakładały na adeptów pragnących nauczyć się zawodu obowiązek podróżowania; dopiero wtedy mogło nastąpić wyzwolenie ucznia na czeladnika, a później osiągnięcie godności mistrza w zawodzie.



zamożnych szlachciców i mieszczan na uniwersytety w celu zdobycia wiedzy. Celem tych peregrynacji, także Polaków, były katolickie uczelnie włoskie w Bolonii i Padwie (prawo), w Salerno (medycyna), Sorbona w Paryżu, a także wszechnica w Krakowie. Protestanci dążyli m.in. do Wittenbergi, później do Lejdy. Studia połączone z podróżą były doprawdy wielką szkołą życia, a studenci prekursorami ruchu humanistycznego i odrodzeniowego, który wkrótce przyciągnął do Włoch rzesze uczonych z całej Europy.

Dla ludzi nauki podróż w tych czasach była zresztą elementarną koniecznością przynajmniej z dwóch istotnych względów. Po pierwsze: korespondencja nie zawsze mogła sprostać bezpośredniej wymianie myśli. Po drugie: tylko w ten sposób można było pozyskać materiały do niektórych dziedzin nauk, np. przyrodniczych (minerały, skamieliny, rośliny, próbki

gleb). W XVI stuleciu w polskich rodzinach magnackich nastała też moda na wysyłanie nieletnich synów do szkół za granicę (m.in. Stanisław Lubomirski). Młodzieniec wyruszał w podróż z preceptorem-guwerнером i niewielką liczbą służących w celu nabrania poloru, orientacji w świecie, zyskania europejskiej ogłady, poznania ludzi, obyczajów. Doświadczenie europejskiej podróży stało się znakiem społecznego i intelektualnego statusu.

W XVI w. urzędnicy jeździli w celu wykonania lustracji, czyli spisu wszystkich należności skarbu królewskiego. Można z tych dokumentów sporo dowiedzieć się o kondycji odcinków dróg, za które pobierano myto, czyli grobli i mostów: stan przejazdów zazwyczaj był zły lub bardzo zły. Pobieranie myta łączyło się z obowiązkiem utrzymywania głównie grobli (bo mostów było wówczas niewiele) w stanie

umożliwiającym przejazd. Rzeki, jeśli się dało, przejeżdżano w bród i w tym celu umacniano kamieniami zjazdy do wody. Dzisiejsze nazwy miejscowości, takie jak Bródno czy Brodnica, świadczą o tym, że niegdyś znajdowały się tam przeprawy. Podobnie z Kamieniem, Kamionem, Kamionkiem – to onomastyczne ślady po średniowiecznych promach, bo miejsca, w których na nie wjeżdżano i z nich zjeżdżano, wzmacniano kamieniami.

Chłopi na ogół nie wybierali się w dalekie podróże. Szli na targ, do młyna, jeździli lub chodzili do kościoła, ale nawet w XX w. spotykało się na wsi ludzi, którzy przez całe życie nie opuścili najbliższej okolicy. Zachowane drzeworyty pokazują konstrukcje zakładane na plecy i przypominające plecaki, na takich niektórzy drobni sprzedawcy nosili cały swój towar, choć byli też tacy, którzy prowadzili obładowane towarem juczne zwierzę.



fot. 1.

Średniowieczny statek na rycinie przedstawiającej rebelię w Bury St Edmunds z 1381 r.

fot. 2, 3.

W średniowieczu popularne były wyjazdy na turnieje rycerskie (2). Zamożna szlachta zapoczątkowała również podróże na uniwersytety (3).

fot. 4.

Zawarcie traktatu w Troyes – 1420 r. Rycina z „Kroniki” Jeana Froissarta przedstawia przybycie posłów.

fot. 5.

W wiekach średnich oraz w nowożytności w Europie najpopularniejszym zwierzęciem jucznym były konie.



### Do wód

Podróżowanie wśród ludzi zamożnych stało się coraz częstszym zjawiskiem i wyraźnie nabierało charakteru poznawczego. W XVII oraz XVIII stuleciu człowiek, który nie podróżował, nie mógł uważać się i uchodzić za osobę wykształconą. Wiek XIX przyniósł zauważalny rozwój turystyki. Upowszechniały się „wyjazdy do wód”, w góry, nad morze, a także – jeszcze mniej częste – poza europejski kontynent. Do Włoch, szukając natchnienia dla swojej twórczości, podróżował Johann Wolfgang von Goethe. Italię, można powiedzieć, że w podróżach artystycznych, odwiedzali wybitni romantycy, jak np. George Gordon Byron,

Adam Mickiewicz, Juliusz Słowacki, Zygmunt Krasiński.

Wiek XIX w Europie to okres budzenia się świadomości narodowej. Ruch ten łączył się z odkrywaniem folkloru, piękna przyrody, zabytków oraz historii wielu krajów. Coraz częściej ludzie udawali się w podróż, kierowani ciekawością i chęcią poznania konkretnych zabytków, miast, krain oraz pragnieniem naśladowania innych. Ale byli też tacy, którzy zostali zmuszeni do długich podróży ze względów politycznych...

### Po klęsce

Upadek Rzeczypospolitej w XVIII wieku wzbudził falę emigracji, następne – klęski powstań listopadowego i styczniowego. Insurgenci

doświadczali masowych represji, w tym zsyłek w odległe rejony Rosji. Niekiedy polityczne wygnanie mogło korespondować z pasją naukową. Liczne podróże w celach naukowych odbywał Stanisław Staszic, Wincenty Pol, Oskar Kolberg czy pionier tatrzańskiej turystyki Tytus Chałubiński. Peregrynantem politycznym był Julian Ursyn Niemcewicz, zesłańcem i obieżyświatem Maurycy Beniowski.

### Za chlebem

Zjawiskiem masowym w XVIII i XIX wieku stała się także emigracja milionów ludzi z Europy do Ameryki Północnej. Za „wielką wodę” wyjeżdżali w poszukiwaniu lepszego życia całe wsie. W Nowym Świecie przybysze

otrzymywali ziemię, wolność osobistą, prawa wyborcze. Podejmowali pracę w wielkim przemyśle Chicago, Pittsburga, Filadelfii. Emigranci zakładali warsztaty i małe firmy, które z czasem stawały się potęgą w branży.

### Pod bronią

Przez wieki, a zwłaszcza w XIX i XX stuleciu, rzesze ludzi poznawały świat nie z własnej woli, lecz z przymusu – w żołnierskich mundurach. Armie zbrojnych przemierzały Europę i Amerykę, wzdłuż i wszerz. W polskim dwudziestowiecznym doświadczeniu podróżami najwyższego ryzyka były wyprawy kurierskie na terenach okupowanych przez Niemców, podejmowane w czasie II wojny światowej przez żołnierzy



Armii Krajowej. Szlaki wiodły do Londynu przez Słowację, Węgry, Jugosławię, Włochy, Francję i Hiszpanię lub *via* Berlin (czy Wiedeń), Paryż i Madryt bądź drogą morską przez Sztokholm Helena Marusarzówna i Bronisław Czech (kurierzy na trasie Zakopane-Budapeszt), Jan Kozielski, Zdzisław A. Jeziorański, cichociemna Elżbieta Zawacka, Władysława Szrednicka i wielu innych emisariuszy polskiego państwa podziemnego wykazało się w tych misjach brawurą odwagą i niezwykłą inteligencją.

Kiedy pociąg, samochód i samolot zastąpiły nogi, racice lub żagiel, sposób dotarcia do celu podróży uległ zgoła rewolucyjnym zmianom,

lecz motywy, dla których starożytny Egipcjanin, Grek czy Rzymianin przemierzał lądy bądź morza, były na ogół nieodmienne od tych, jakie i dziś skłaniają ludzi do wyruszenia w drogę...

fot. 1.

Włoscy imigranci na Mulberry Street w Nowym Jorku, w dzielnicy zwanej Małą Italią, ok. 1900 r.

fot. 2.

W XIX w. i w pierwszej połowie XX w. zjawiskiem masowym stała się emigracja milionów ludzi z Europy do Ameryki Północnej.

fot. 3.

W XX w. rzesze ludzi przemieszczały się nie z własnej woli, lecz z przymusu – w żołnierskich mundurach.





ROZWÓJ ŚRODKÓW TRANSPORTU

Znane już od połowy IV tysiąclecia p.n.e. w Sumerze pojazdy kołowe miały początkowo specyficzne zastosowanie: wożono na nich posągi bogów w dniach ważnych świąt, a także zwłoki władców na miejsce wiecznego spoczynku.

Najdawniejsze wozy jechały na pełnych kołach obracających się wraz z osią; w III tysiącleciu oś unieruchomiono, przytwierdzając ją do pudła pojazdu. Pierwsze masywne, kryte furgony były



czterokołowe i źle się sprawowały, zwłaszcza na zakrętach, nawet po wprowadzeniu, w ostatnich stuleciach p.n.e., przedniej ruchomej osi. Dlatego w starożytności liczbowo dominowały solidne pojazdy dwukołowe, które pojawiły się nieco później niż furgony. Na krótkie odległości natomiast używane były lektyki.

Rydwanem lub na oklep

Początkowo największym ograniczeniem w pokonywaniu przestrzeni była siła pociągowa. Aż do około 2300 r. p.n.e. stanowiły ją woły lub osły perskie, powolne i o szybko ścierających się kopytach, dlatego też nie można mówić



o ówczesnym drogowym transporcie daleko-  
siężnym. Zmiana nastąpiła, gdy w zaprzęgach  
pojawily się konie.

Mniej więcej w 1600 r. p.n.e. królowie, dyna-  
ści i dygnitarze otrzymali do dyspozycji nowy  
wynalazek – rydwan. Był to konny, dwukołowy  
wóz bojowy. Jego rozmiary i waga musiały  
być zatem jak najmniejsze, aby zapewnić dużą  
zwrotność. Ciężkie koła tarczowe zastąpiono  
kołami z czterema lub sześcioma szprychami,  
a masywne nadwozie lekką ramą drewnianą,  
pokrytą skórą lub plecionką z wikliny. Na Bliskim  
Wschodzie rydwanów używano jedynie pod-  
czas wojny albo na polowaniach, natomiast  
w krajach greckich również w czasie podróży  
lub na przejażdżki.

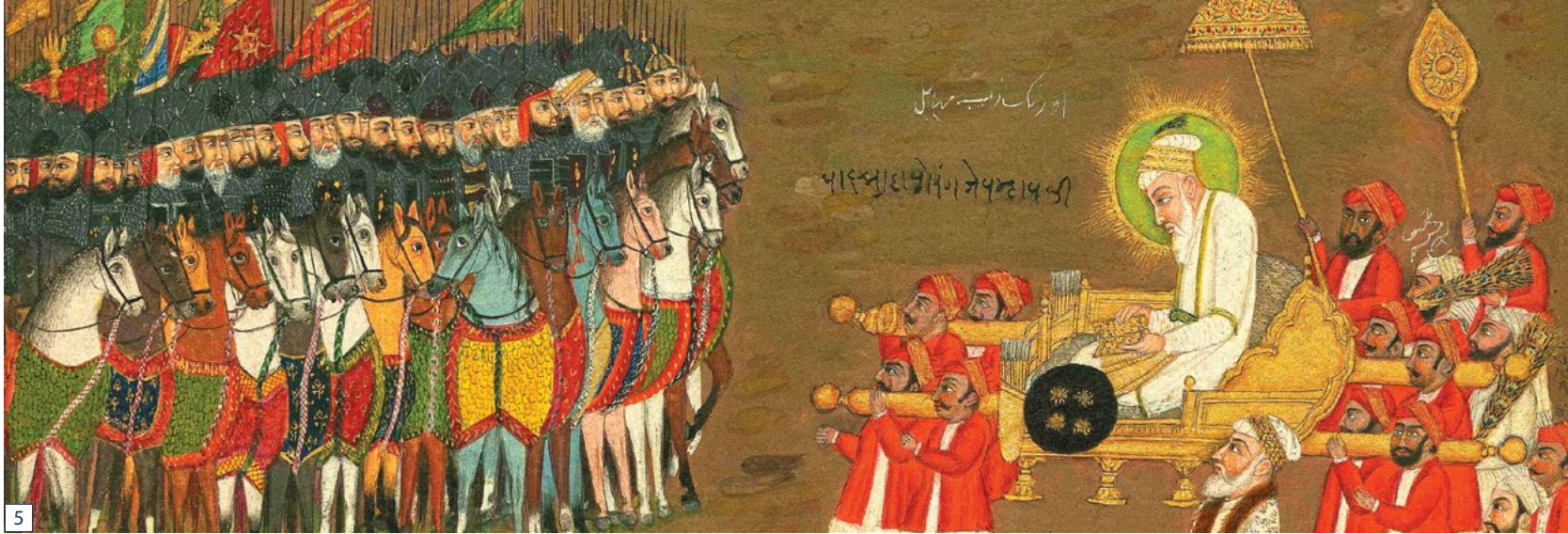
W transporcie lądowym niezastąpione po-  
zostawały zwierzęta juczne, szczególnie muły.  
Tam, gdzie pozwalały na to warunki (np. twardy  
grunt) oraz ukształtowanie terenu, posługiwano  
się pojazdami cztero- i dwukołowymi. W środ-  
kowym biegu Tygrysu silne państwo (900-612  
p.n.e.) utworzyli Asyryjczycy, którzy zbudowali  
sieć dróg dla wojska i administracji. Te drogi,  
starannie utrzymane, a także oznakowane,



musiały wytrzymać nacisk kół czteroosobo-  
wych, ciężkich asyryjskich rydwanów bojowych  
i taranów.

Mniej więcej w okolicach pierwszego  
tysiąclecia p.n.e. ludzie nauczyli się wreszcie  
jeździć konno. Sztuka jazdy wierzchem zrodziła  
się oczywiście wcześniej wśród nomadów  
stepowych krain Azji Mniejszej oraz Iranu, lecz  
jeszcze długo odnoszono się do niej z rezerwą.  
Z tej też przyczyny podstawowymi jednostkami  
bojowymi armii pozostawała piechota oraz  
rydwan. Konnica pojawiła się w Asyrii około  
875 r. p.n.e. Przez bardzo długi czas jeżdżono na  
oklep lub na derce. Jako zwierzęta pociągowe  
konie były używane prawie wyłącznie podczas  
wojny. Kosztowne w utrzymaniu, służyły też  
kurierom i zamożnym posiadaczom. Ówczesni  
wędrowcy woleli podróżować na grzbietach  
osłów lub w pojazdach ciągniętych przez muły.

Podróźni mieli do dyspozycji wozy, furgony  
i osły, konie lub wielbłądy. Jakkolwiek Persowie  
nie byli pierwszymi, którzy organizowali kara-  
wany wielbłądów, bo te zwierzęta znane już  
były Egipcjanom i Babilończykom, to oni nadali  
im decydujące znaczenie dla handlu na Bliskim



Wschodzie. Tak oto dromader, przemierzający  
piaski pustyni, został mianowany na zwierzę  
juczne.

*Navigare necesse est*

Okolo 500 r. p.n.e. Bliski Wschód ustąpił  
pierwszeństwa Grecji i Rzymowi. Wzrosło  
gospodarcze znaczenie państw akwenu  
Morza Śródziemnego. Statki greckich żegla-  
rzy miały przeciętnie 30 m długości i mogły  
zabrać ładunek do 100 t. Były też większe oraz  
dłuższe, czterystutonowe. Ich konstrukcja za-  
pewniała bezpieczeństwo, ale decydowała też  
o niewielkiej prędkości. Nie istniały natomiast  
w starożytności statki pasażerskie.

Na lądzie, tam gdzie istniały drogi, używano  
małego, otwartego wozu o lekkiej konstruk-  
cji z desek lub plecionych gałązek łożyny,

mogącego pomieścić cztery osoby. Pojazd  
ciągnęła w ślimaczym tempie para mułów  
lub osłów. Do dłuższych podróży służyły wozy  
z kopulastą plandeką ze skóry lub tkaniny.  
Jeśli potrzebny był solidniejszy pojazd, korzy-  
stano z czterokołowego furgonu, ciągniętego  
przez kilka wołów, już z daleka dającego znać  
o swoim zbliżaniu się dręczącym skrzypieniem  
kół. Jedyne dostępne wówczas smary, tj. resztki  
wytloczyn z oliwek lub tłuszcz zwierzęcy, były  
zbyt drogie, aby można było ich obficie uży-  
wać. Grecy nie uznawali lektyk, uważając je za  
oznakę zbytecznej pompy. Wybaczali wszakże  
ich użycie kobietom i inwalidom.

Nie każdy jednak stawiał na prostotę i minima-  
lizm środków podróży. Cesarz Klaudiusz (pierwsza  
poł. I w. n.e.) miał powóz podróźny urządony  
jak pokój do gry w kości, a Kommodus (druga

poł. II w. n.e.) pojazd wyposażony w obracające  
się siedzenia, tak aby mógł wystawić twarz do  
słońca lub złapać wietrzyk podczas upałów...

- fot. 1. Wagon cesarski na obrazie „Triumfalna procesja cesarza Maksymiliana” autorstwa Albrechta Altdorfera, ok. 1512-1515 r.
- fot. 2. Alabastrowa płaskorzeźba przedstawiająca asyryjski rydwan, VIII w. p.n.e.
- fot. 3. Triumf Tytusa na czterokonnym rydwanie, 81 r.
- fot. 4. Rydwan – konny, dwukołowy pojazd bojowy – na greckiej wazie.
- fot. 5. W starożytności na krótkich odcinkach używano lektyk.
- fot. 6. Replika starożytnego egipskiego statku.







1



4



6



2



5



7



3

fot. 1-7.

Człowiek już od czasów najdawniejszych wykorzystywał konie, muły, słonie, osły i wielbłądy do jazdy wierzchem, zaprzęgów czy transportu towarów.





W Italii ludzie bogaci używali często tzw. *carpentum*. Był to ciężki, dwukołowy, luksusowy powóz z solidnym dachem wspartym na zdobionych kolumnach. Boki osłaniano kosztownymi zasłonami. Pojazd wyposażono w wejście z tyłu i drewniane koła z żelaznymi obręczami, lecz nie miał resorów. Podczas jazdy trzęsło niemiłosiernie, a pasażerowie odczuwali każdą nierówność drogi. Sposobem uniknięcia takiej niewygodności było przemieszczanie się lektyką, którą można było wynająć przy miejskich bramach. Podróźne lektyki miały łóże okryte baldachimem i opuszczane zasłony. Niesiony spoczywał wygodnie, a czterech, sześciu lub ośmiu silnych niewolników dźwigało lektykę na ramionach. W długich podróżach ludzie mogli być zastępowani



parą mułów, zaprzężonych do drągów (jeden z przodu, drugi z tyłu). Podróżowanie lektyką było najmniej dokuczliwym, lecz najpowolniejszym ze sposobów przemieszczania się. Konie służyły żołnierzom, myśliwym i posłańcom. Jazda wierzchem, szczególnie na dużych dystansach, była bardzo męcząca. Nie znano strzemion (pojawily się w Egipcie w IX w. n.e.), a kawałek sukna zastępował siodło. Starożytni prawdopodobnie nie zdawali sobie w pełni sprawy z możliwości konia jako zwierzęcia pociągowego czy jako wierzchowca. Nie podkuwali koni, co najwyżej zakładali im na kopyta coś w rodzaju żelaznych sandałów, aby zapewnić przyczepność na śliskim gruncie. Żelazna podkova przymocowana hufnalami przyjęła

się dopiero w VIII w. Używając konia, starożytni stosowali uprzęż zaprojektowaną właściwie dla wołów, która powodowała bolesny ucisk oraz dławienie koni. Dopiero w średniowieczu wprowadzono chomąto z miękkim ochraniaczem, które przeniosło punkt ucisku z szyi na pierś zwierzęcia. Od początku II w. n.e. istniały wozy (furgony) z dwoma dyszlami, które pozwalały na użycie jednego konia (zamiast dwóch lub kilku mułów), ale wydaje się, że znalazły niewielkie zastosowanie, mimo oczywistych korzyści, takich jak uzyskanie niższych kosztów i wygody podróżowania.

**Z ruchomym przodkiem**

Na terenach dzisiejszej Polski we wczesnym średniowieczu, co widać dzięki pracy archeologów i wykopaliskom, dominowały wozy o dwóch małych kołach. Wiele z nich to znane już w starożytności tzw. koła tarczowe, czyli po prostu plastry obcięte z pnia drzewa, z dziurą w środku, w której osadzano drewnianą ośkę. Siłą pociągową były woły używane na polskiej wsi (oczywiście nie powszechnie), aż do XIX w. Te wczesne, bardzo prymitywne wozy o sztywnej drewnianej konstrukcji, bardzo często łamały się, a ich koła pękały.

Na średniowiecznych rycinach często możemy ujrzeć człowieka idącego albo jadącego konno obok wozu, nigdy na wozie. Podróż musiała być zatem powolna i dostosowana do tempa marszu woźnicy. Nawet królowa oraz jej dwórki zazwyczaj jechały konno, kiedy towarzyszyły władcy podczas objazdów królestwa. Bardzo długo wozy służyły przede wszystkim do przewożenia towarów. Powód był prozaiczny – nadal nie miały resorów i jazda nimi pozostawała bardzo niewygodna. Nie brakuje przekazów opisujących dyskomfort takiej podróży, który można by określić iloczynem nierówności drogi razy sztywność konstrukcji pojazdu pozbawionego amortyzacji. Jako taką wygodę mogły dawać jedynie futra i poduszki podkładane pod co wrażliwsze części ciała.

W XIV w. zaczęły się upowszechniać metalowe obręcze do kół, a w następnym stuleciu wynalazek nazywany w Polsce ruchomym przodkiem. Patent ten mógł być wykorzystany tylko w wozie czterokołowym, bo w nim przednia część skrzyni na wozie mogła się obracać wzdłuż osi pionowej, co



znacznie ułatwiała skręcanie, a przecież każdy zakręt sztywnym wozem oznaczał mordęgę. Wozy z ruchomym przodkiem i na dodatek z końskim zaprzęgiem zaczęły jeździć szybciej.

W XV w. wykorzystywano duże wozy, tzw. ciężkie fury kupieckie, coraz też częściej podkuwano konie, aby uniezależnić się od nawierzchni. W tym samym stuleciu wprowadzono żelazne osie. Wreszcie w wieku XVI zaczęto stosować skośne ustawienie kół do nawierzchni, co też ułatwiała podróżowanie. Ci, którym nie zależało na szybkości, wykorzystywali tanie woły, ale bogatsi kupcy coraz powszechniej używali koni. Dla ochrony przed chłodem, wichrem, kurzem i opadami wozy bywały kryte. W tym samym czasie podwozy, czyli obowiązkowe świadczenia przewozowe mieszczan dla dworu królewskiego, podzielono na dwa rodzaje: do przewożenia lżejszych przedmiotów używano wozów dwukonnych, a do cięższych, czterokonnych.

fot. 1.

Rzymska łódź na mozaice z II w.

fot. 2.

Wóz czterokołowy zaprzężony w woły na rzymskiej mozaice z willi w Orbe – 160 r.

fot. 3.

Chłopskie wozy kryte na obrazie Richarda Karłowicza Zommera „Kauaska karawana”

fot. 4.

Holenderski drewniany wóz na rycinie z 1470 r.

fot. 5.

Królowa Wiktoria na koniu na obrazie Francisca Granta z 1845 r.

fot. 6.

Karol I podczas przejażdżki konnej na obrazie Antoona van Dycka z 1633 r.

fot. 7.

Rosyjska kolasa na obrazie Atanazego Ivanowicza Scheloumoffa.



Czeladnik kołodzieja, aby zostać mistrzem, musiał wykonać koła do wozu jednokonnego, na trzy konie, a nawet do wozu sześciokonnego. Każdy wóz miał inne rozmiary kół. Stelmach robił skrzynie wozu, kołodziej koła, a kowal nakładał na nie metalowe obręcze. W Niderlandach długie i wąskie wozy, w których siedzieli się parami na czterech lub pięciu ławkach, kontrastowały z niektórymi pojazdami niemieckimi, gdzie zawieszano z boków dodatkowe siedzenia – kosze. W Hiszpanii spotkać można było przykryte plandeką wozy dla dwunastu pasażerów, sadzanych na dwóch ławach twarzami do siebie.

### I przestało trząść

W XV w. na zachodzie Europy skrzynie do przewozu osób zaczęto zawieszać na łańcuchach, co oznaczało techniczny wstęp do późniejszych resorów. W stuleciu XVI wymyślono, by zawieszenie skrzyni pojazdu umieścić na skórzanych pasach. To z kolei zwiastowało pojawienie się karety. W Polsce powóz na pasach nazwano

kolebką. Pewnie dlatego, że się kolebał. Dopiero więc po 1500 r. ludzie uzyskali możliwości w miarę wygodnego przemieszczania się.

Rozpowszechnione w starożytności i średniowieczu lektyki, w XVI-XVIII stuleciu powoli wychodziły z użycia. Używane były jeszcze np. w Genui (gdzie wąskie ulice utrudniały ruch większych pojazdów) oraz w górach. Najdłużej pozostawały w służbie dam i duchownych.

Typów pojazdów było niezwykle dużo. Szybko też zmieniała się na nie moda. W związku z tym np. na zjeździe szlacheckim, zwłaszcza w odległych i bardziej konserwatywnych okolicach, różnorodność rodzajów bywała spora. Najpowszechniejszym oraz najprostszym, lecz mało wygodnym pojazdem była kolasa, czyli po prostu trzęsący się i skrzypiący wóz wiejski. Wśród pojazdów starszego typu o niebo wygodniejsza była wspomniana kolebka, z pudłem zawieszonym na rzemieniach. Używały jej zazwyczaj kobiety, gdyż mężczyźni podróżowali przeważnie konno, bo to dodawało prestiżu. Kto miał

konia, ten z reguły mógł sobie pozwolić i na siodło, wyjąwszy szlachciców zagrodowych, pod względem zamożności nieróżniących się od chłopów. Wynajęcie konia wierzchowego czy zwierzęcia jucznego było w wielu krajach proste. Problemem był jednak jego zwrot... Wynajmowano więc zwierzęta razem ze sługą, który zabierał je w drogę powrotną. W Polsce w połowie XVIII stulecia używano lekkich pojazdów tzw. wizaw (*vis a vis*) i soliterek. Obie konstrukcje były bardzo wąskie i mieściły dwie osoby na przeciwległych siedzeniach.

W Anglii – tu historyczne przekazy podają dwie różne wersje – pierwszą karekę sprowadził w 1564 r. Niderlandczyk Wilhelm Boonen, woźnica królowej Elżbiety; według innej wersji miał ją pierwszy, pozyskaną z Włoch w roku 1580, hrabia Arundel. Faktem jest, że już w pierwszej połowie XVI w. istniały w Bolonii i we Florencji *carozze*. Odtąd ówczesni wspaniałość orszaku i bogactwo miasta mierzili liczbą karek oraz zaprzężonych doń koni. Karety i karoce były dużymi, ciężkimi, dwu- lub

czterokonnymi, luksusowymi pojazdami, których pudło było amortyzowane, a od połowy XVIII w. oparte na resorach.

Karety przechodziły rozmaite ewolucje. Dopóki pudła wisiały na pasach, było ono dość wysokie i nisko zawieszone. Wszystko zmieniło się z nastaniem resorów, które uniosły odpowiednio zmniejszone pudło, czyniąc je jednak ciasnym i niewygodnym. Bardzo wysoko usytuowany został kozioł. Zmieniała się moda obicia wewnętrznego i zewnętrznego. Zrazu karety powleczone były ciemną skórą, z czasem zaczęto je lakierować na różne kolory, umieszczając herby, monogramy, znaki. Na zewnętrznych ścianach pojawiały się zwierciadła, wnętrza były obite czerwonym sukniem lub aksamitem. Na tylnym koźle stawiali hajduty. Blichtr był niewątpliwie wyrazem próżności właściciela, lecz o wiele ważniejsze było to, że kareta zmieniła warunki pokonywania długich dystansów. Wciąż udoskonalane zawieszenie pojazdu pozwoliło również znacznie zwiększyć szybkość jazdy.

W Polsce bardzo popularny był kocz, kryty pojazd węgierskiej proweniencji, w środku wyłożony kołtami, zaprzężony w dwa lub cztery konie. W XVIII wieku używano go m.in. podczas uroczystości dworskich, jako najelegantszego pojazdu po karecie. W następnym stuleciu stał się obszernym, wygodnym, resorowanym czteroosobowym powozem podróżnym ze skórzaną tapicerką i koźlem stangreckim. Nadwozie w górnej części mogło być przeszklone, ze składaną budą. Dobrze zachowany kocz, wyprodukowany w latach 50. XIX w. przez angielską firmę Barker, znajduje się w powozowni w Kórniku.

Druga połowa XVIII stulecia i wiek XIX to już epoka dyliżansu, który zyskał wielką popularność w Europie i obu Amerykach. Stan ten utrzymywał się do czasu szerokiego rozpowszechnienia kolei żelaznej. Dyliżans miał zresztą już wiele cech wagonu kolejowego, który poprzedzał i z jakim długo konkurował. Ten wielokonny, kryty pojazd do przewozu pasażerów, bagaży i poczty używany był na dalekich, stałych trasach, kursując według rozkładu jazdy. Dyliżanse XIX-wieczne to duże, ciężkie, z miejscami czasem dla kilkunastu osób (ośmiu pasażerów wewnątrz – klasa 1, do czterech osób w półkrytej części, dwóch podróżnych na siedzeniach znajdujących się



fot. 1.

Kareta królewska Elżbiety II.

fot. 2.

Powóz podczas parady w Detroit – 1899 r.

fot. 3.

Amerkański powóz z 1911 r.







1



2



3



4



5

- fot. 1.  
Wiejski pojazd dwukołowy na  
obrazie „Pocztarek” Alfreda  
Wierusza Kowalskiego z 1885 r.
- fot. 2.  
Amerykański, kryty wóz wiejski,  
zaprzężony w cztery konie,  
na obrazie Morta Künstlera,  
II poł. XIX w.
- fot. 3.  
Przejażdżka weselników na obrazie  
Alfreda Wierusza Kowalskiego.
- fot. 4.  
Powóz podczas postoju przed  
gospodą – obraz  
Antonisa Obermana.
- fot. 4.  
Brytyjski powóz dwukołowy na  
obrazie Johna Ferneleya z 1833 r.