

## Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła

Według Dziejów Apostolskich działalność misyjna Pawła przypada na trzeci okres jego życia i obejmuje trzy wielkie podróże misyjne. Pierwsza rozpoczęła się w roku 46 po Chr., kiedy Paweł miał 41 lat (Dz 13,1-3), a trzecia skończyła się w roku 58 po Chr. aresztowaniem apostoła na placu świątyni (Dz 21,27-34)<sup>1</sup>. Podczas tych 12 lub 13 lat Paweł odwiedził wielkie miasta imperium: Antiochię, Ateny, Korynt, Efez, Rzym. Zetknął się ze światem bardzo różnym od tego, który znał z Palestyny czy z Tarsu, gdzie się urodził<sup>2</sup>. Politycznie miasta te wchodziły w skład imperium rzymskiego, jednak ich ludność żyła, myślała, a także była zorganizowana na sposób grecki. Kultura grecka czy

---

<sup>1</sup> Zob. E. DĄBROWSKI, *Dzieje Apostolskie. Wstęp, przekład, komentarz*, Poznań 1961, s. 590. Zdaniem C. Mestersa (*Paolo Apostolo un lavoratore che annuncia il Vangelo*, Assisi, 1993 s. 46) pierwsza z nich rozpoczęła się w roku 46, kiedy Paweł miał 41 lat (Dz 13,1-3). W. Rakocy datuje ją na rok 49. Zob. TENŻE, „Będziecie moimi świadkami..”(Dz 1,8), w: *Dzieje Apostolskie Listy św. Pawła, Wprowadzenie w myśl i wezwanie ksiąg biblijnych*, t. 9, Warszawa 1997, s. 23.

<sup>2</sup> C. MESTERS, *Paolo Apostolo un lavoratore che annuncia il Vangelo*, s. 46.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

hellenistyczna rozchodziła się z nich na cały świat. W miastach tych żyli ludzie pochodzący z różnych stron świata, m.in. Żydzi, z czego korzystał Paweł podczas swoich podróży.

Niniejsze opracowanie opisuje warunki i sposoby podróżowania w antycznym świecie, zarówno w starożytnej Grecji, jak i w imperium rzymskim. Istniejące w tych czasach drogi, zajazdy, sposoby podróżowania i związane z tym zwyczaje stanowią bezpośrednie tło misji św. Pawła.

Początkowo podróże w świecie starożytnym ograniczały się do okolic wielkich rzek, np. Tygrysu, Eufratu i Nilu, czy wybrzeży, dolin i równin Syrii i Palestyny. Możliwości podróżowania zwiększyły się po 3000 r. przed Chr., gdy nauczone się budować statki i rozwinięto w miarę wygodną i bezpieczną żeglugę na otwartych akwenach. Rozwój żeglugi lądowej, a przede wszystkim morskiej znacznie poszerzył znajomość dalekich obszarów starożytnego świata. W Palestynie i Syrii, tam, gdzie transport wodny był niemożliwy, podróżni początkowo wędrowali pieszo lub jeździli na osłach, następnie zaczęli używać wozów. Z czasem odległe podróże przestały być czymś niezwykłym. Odbywano je w celach handlowych, religijnych<sup>3</sup>, administracyjnych, a nawet turystycznych. Te ostatnie, podejmowane w celach rozrywkowych i krajoznawczych, dla samej przyjemności, jak też dla zaspokojenia potrzeb intelektualnych, uznaje się za owoc klasycznej cywilizacji grecko-rzymskiej<sup>4</sup>. Już w V w. przed Chr. historyk Herodot podróżował po świecie, by zaspokoić ciekawość, a w IV w. Ksenofont informował o Spartanach,

---

<sup>3</sup> Z powodów religijnych Żydzi odwiedzali Jerozolimę w związku z trzema świętami: Paschy, Tygodni i Namiotów. Potwierdza to m.in. opis święta Tygodni, podczas którego miało miejsce zesłanie Ducha Świętego. Nie ulega wątpliwości, iż przybyli wtedy do Jerozolimy Żydzi pochodzili z różnych stron świata. Podobnie było podczas ostatniej wizyty św. Pawła (Dz 21,27), kiedy to w Jerozolimie byli Żydzi z Azji. Pielgrzymki organizowali także do swoich świątyń poganie, np. do Artemidy w Efezie, wyroczni w Klaros czy też świątyni Asklepiosa w Pergamonie, Kos i Epidauros i w innych miejscach. Przybywali tu ludzie chorzy, w nadziei na uleczenie. W istocie lekarze uważali, że sama podróż może być lecznicza. Fizyk Celsus (żyjący prawie równocześnie z Pawłem) radził cierpiącym na *fitisis* (przypuszczalnie tuberkulozę), by podjęli długą podróż morską, zmieniając klimat, a za najbardziej korzystną uznawano podróż do Aleksandrii (*O medycynie* 3,22,8). Jeżeli jednak pacjent nie był na tyle silny, by podjąć tak długą podróż, „lepiej było dla niego, by został ukołysany podczas krótszej wyprawy. Jeżeli natomiast chory nie mógł odbyć podróży morskiej, jego ciało powinno w jakiś sposób przesuwac się na lektyce” (*O medycynie* 3,22,9), cyt. za R. WALLACE, W. WILLIAMS, *The Three Worlds of Paul of Tarsus*, London – New York 1998, s. 17.

<sup>4</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, wstęp i red. nauk. T. KOTULA, Wrocław 1981.

którzy uwielbiali podróże (*Hellenika* 4,3,2). Później rozwinęły się liczne regularne trasy turystyczne, które przyciągały starożytnych podróżników<sup>5</sup>.

Na temat podróży pisze m.in. Lukian (II po Chr.):

Wielu ludzi patrzy z podziwem na wielkie i wspaniałe miasta wielkim kosztem wzniesione budowle, lecz swoje ojczyste miasto każdy darzy uczuciem miłości. Niektórym zwiedzanie obcych miejsc sprawia szczególną przyjemność, ale i wśród tych nikt nie dał się opanować temu uczuciu do tego stopnia, żeby pod wpływem cudów w obcych krajach zapomniał o własnej ojczyźnie (*Pochwała ojczystego miasta*, 1)<sup>6</sup>.

Do tego należy dodać podróże służbowe urzędników, sędziów, przedstawicieli lokalnych władz z Rzymu i do Rzymu, by wnieść petycję, zawrzeć interesy, odebrać pocztę, atletów udających się na zawody czy też występy, aktorów, retorów, młodych mężczyzn zdążających do centrów intelektualnych, jak Ateny i wiele innych, mamy obraz społeczeństwa, dla którego podróz była częścią codziennego życia. Podróże takie były możliwe jedynie w ustabilizowanych państwach, tam gdzie były dostępne drogi, środki komunikacji odpowiednio przystosowane do potrzeb, a nawet wygód podróżujących, zaś poziom kultury i zainteresowania naukowe stawały się podniętą do poszukiwania i poznawania czegoś nowego.

W tym świecie podróżujących działał też Paweł i inni apostołowie. W Dziejach Apostolskich i Listach pojawiają się nie tylko apostołowie szerzący Ewangelię, ale także wielu podróżujących w interesach lub w innym celu, jak np.

---

<sup>5</sup> Poświadczają to liczne graffiti wykonywane przez starożytnych turystów, pochodzące ze wszystkich okresów, a znajdujące się na antycznych budowlach w Egipcie. Przykładem łączenia podróży dla przyjemności i interesów jest rzymski generał Emiliusz Paulus, który po zwycięstwie w Grecji w bitwie pod Pydną (168 r. przed Chr.) podróżował po Grecji do słynnych miejsc m.in. Delf, wyroczni Zeusa Trofoniosa. W Sparcie i Olimpii rzymski generał podziwiał według Plutarcha Feidę, posąg Zeusa. Bogactwo świątyń, zabytków znanych z mitologii, historii i literatury, pełnych dzieł sztuki i naturalnych osobliwości, doskonale obrazuje, co starożytny turysta chciał zobaczyć. Przybywszy do słynnego miejsca, gość mógł oglądać jego osobliwości wraz z przewodnikiem. Powstawały także przewodniki-książki, np. greckie dzieło Pauzania-sza z II w. n.e. Miasta kultywowały turystykę i zabiegały o atrakcje dla gości. Por. R. WALLACE, W. WILLIAMS, *The Three Worlds of Paul of Tarsus*, s. 15–16.

<sup>6</sup> Cyt. za L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, Warszawa 2012, s. 92.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

Akwila i Pryscylla trudniący się, podobnie jak Paweł, wyrobem namiotów, udali się z Pontu nad Morzem Czarnym do Rzymu, skąd zostali wydalen. W Dziejach Apostolskich są też wzmianki o ich pobycie w Koryncie (Dz 18,2-3), a następnie w Efezie (Dz 18,19). Podróżującą często kobietą była zapewne Lidia, która handlowała purpurą. Pochodziła z Tiatyry w Azji Mniejszej, Pawła jednak spotkała w Filipi. O powiązaniach między miastami świadczą liczne pozdrowienia w Listach św. Pawła (Rz 16,1-16; por. także Hbr 13,24). Doręczanie listów było sprawą całkowicie prywatną, załatwianą indywidualnie. Istniała wprawdzie poczta cesarska, była ona jednak zarezerwowana dla otoczenia cesarskiego, natomiast dla przeciętnych obywateli niedostępna. Aby wysłać list do innego miasta, trzeba było znaleźć kogoś, kto podążałby w tamtym kierunku i chciał go zabrać ze sobą.

W czasie działalności misyjnej apostoł Paweł przebył tysiące kilometrów lądem i morzem. Napotykał na swojej drodze różne niebezpieczeństwa. Starożytni pisarze opisują dość szczegółowo niezwykle zdarzenia, które ich spotkały, zakładając, że informacje na temat życia codziennego innych krain są znane. W tym kontekście podróże Pawła w Dziejach stanowią jedno z najlepiej znanych źródeł na temat warunków podróży w czasach antycznych.

## *Grecja*

Ludność zamieszkująca Peloponez dość wcześnie podróżowała z jednego miasta-państwa do drugiego. Pomijając cele polityczne, podboje, uzależnienie od innych państw-miast, były to często migracje związane z sytuacją gospodarczą, a także wymóg życia codziennego. Podróże te odbywały się w różnych warunkach geograficznych i gospodarczych. Względy ekonomiczne prowadziły do szukania nowych terenów o lepszych warunkach gospodarczych (kolonie), a także poszukiwania artykułów czy materiałów, których dany kraj nie posiadał (handel). Poza tym mieszkańcy okolicznych terenów musieli być w kontakcie. Nie było to łatwe ze względu na różnorodne warunki panujące w każdym z państw<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> W mitach podróże odgrywają istotną rolę. Ich przyczyny i cele były różne, przede wszystkim były to konflikty polityczne, które często zmieniały się w długotrwałe pobyty poza granicami kraju, a także zmuszały do dalekich wypraw, nawet drogą morską. Biorąc za podstawę mity, można wyliczać wiele dalekich wypraw i podróży, zarówno

Z początku podróże te odbywały się w obrębie danego miasta-państwa albo między sąsiadującymi miastami-państwami. Większość greckich miast-państw leżała na wybrzeżu. Transport wodą umożliwiał zaś przewóz ciężkich ładunków. Rozwijała się więc żegluga, a dzięki niej kwitł handel i bogaciły się porty greckie. Kupców greckich można było spotkać w całym basenie Morza Śródziemnego<sup>8</sup>. Z czasem Grecy wyprawiali się dalej. Ich statki pływały regularnie między Marsylią i portami Sycylii a południową Italią. Po pokonaniu olbrzymiego imperium perskiego jeszcze większe tereny weszły w obszar zainteresowania kupców greckich. Świat, w którym się poruszali, rozciągał się od wschodnich wybrzeży Morza Czarnego aż do Marsylii. Trasy handlowe z Aten lub Koryntu prowadziły na południe do Lewantu i Egiptu, na wschód do Azji Mniejszej, na północ do Hellespontu, Bosforu i Morza Czarnego.

### **Podróżowanie**

Grecja jest krajem górzystym z niewielkim tylko pasmem nizinnym wzdłuż nieregularnych wybrzeży morskich. Grecy mieli większe trudności w podróżowaniu na terenie własnego kraju aniżeli w podróżach morskich. Przyczyną tego był brak dobrych dróg, gościńców, którymi mogłyby swobodnie przejeżdżać wozy. Jednak nawet na tak górzystym i nierównym terenie musiały być drogi, którymi mogły przejść zwierzęta juczne, konie, osły, muły. Musiały też wyminać się nimi dwa wozy. Już u Homera są wzmianki o drogach brukowanych, potwierdzają to wykopaliska na terenie Troi i w Knossos z epoki minojsko-kreteńskiej. Droga taka miała podkład z kamiennych bloków spojonych gipsem, na których ubijano warstwę gliny, a na niej układano płytki kamienne. Środkiem biegł gościńiec dla wozów z koleinami dla kół, natomiast po obu stronach gościńca były chodniki dla pieszych. Na terenach bagnistych usypywano tamy z ziemi, na zboczach górskich wycinano nawet niekiedy stopnie, by ułatwić drogę przechodniom<sup>9</sup>.

Za pierwszych budowniczych dróg uważano Achajów. Były to głównie drogi dojazdowe do osiedli. Komunikacja wewnątrz kraju i dostawy towarów do portów były możliwe jedynie dzięki wąskim drogom wycinanym w porastających wówczas Grecję lasach. Pewnie dlatego Grecy swoje podróże często

---

morskich, jak i lądowych, chociaż szczegółowo są opisane raczej wyprawy morskie; L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 93.

<sup>8</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 43.

<sup>9</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 104.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

odbywali pieszo<sup>10</sup>, w towarzystwie niewolników, którzy wieźli bagaże na mule lub osły. W okresie klasycznym w Grecji wytyczano głównie trasy i żłobienia kolein dla wozów.

Drogi greckie nie tworzyły jednak planowo zaprojektowanej sieci drogowej. Łączyły one większe miasta, a oprócz tego istniały połączenia poprzeczne i lokalne. Niektóre drogi miały wprawdzie charakter ogólnych szlaków komunikacyjnych. Węzłem drogowym były np. Ateny, gdzie łączyły się szlaki morskie z Azji Mniejszej i Syrii z drogami lądowymi prowadzącymi przez środkową Grecję do północnej Ilirii i środkowej Europy, przez Delfy, Naupaktos, Dodonę, Antypatrię. Inny szlak prowadził z Tracji do Aten dalej na Peloponez i drogą morską do Egiptu.

Dalsze podróże niekiedy odbywano na wozach<sup>11</sup>, ale przeważnie korzystali z nich ludzie starzy, chorzy, kobiety, dzieci. Wóz ciągnęły głównie muły, bagaże zaś nakładano na zwierzęta juczne. Zarówno do przewożenia bagaży, jak i jazdy wierzchem używano osłów. Innym rodzajem środka komunikacyjnego była lektyka (*phoreion*), jednakże w Grecji klasycznej jeszcze mało rozpowszechniona. Z lektyki korzystali przeważnie ludzie starzy i chorzy. Dopiero w okresie hellenistycznym pod wpływem Orientu stała się ona modnym, wygodnym i eleganckim środkiem komunikacyjnym, później przyjętym przez Rzymian w okresie cesarstwa<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> W *Odysei* Homera jest wzmianka, że po powrocie na rodzimą Itakę Odyseusz „szedł kamienistą ścieżką, która od zatoki prowadzi w kraj lesisty między górami” (Homer, *Odyseja*, XIV).

<sup>11</sup> Niewiele wiadomo o wozach podróżnych, można je w pewnym stopniu odtworzyć dzięki zabytkom kultury materialnej. W tekstach greckich jest wiele określeń wozów, lecz trudno ustalić różnice między ich typami. Z eposów Homera wyłania się taki obraz podróży: ludzie odbywali drogę pieszo, bagaże nosły zwierzęta, chorzy, dzieci i starsi podróżowali na wozie – *apene* lub *hamaka*. Ten ostatni miał różne formy, różne zastosowania: terminem tym określano i wóz podróżny, i wyścigowy, i transportowy, i nawet wojenny. Miał wysokie podwozie i dwa duże koła. Wóz transportowy miał cztery koła i przeważnie zaprzęgano do niego woły. Inny wóz, określany terminem *harma*, był używany podczas obrzędów i uroczystości weselnych, jechała na nim panna młoda w orszaku weselnym, musiał więc to być zaprzęg i wygodniejszy, i efektywniej wykończony. *Harma* miała także odmianę wojenną, z zaprzęgiem konnym i miejscem dla dwóch ludzi, z których jeden kierował końmi, a drugi uzbrojony w dzidę miał walczyć. Choć niewiele wiadomo na temat budowy wozów greckich, to prawdopodobnie ze względu na trudności terenowe miały one wysokie podwozie i lekką konstrukcję. L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 105–106.

<sup>12</sup> *Tamże*, s. 107.

Podróż lądem w trudnych warunkach geograficznych w tych czasach była bardzo męcząca, często w palącym słońcu. Niekiedy trakt prowadził przez odludne okolice, a podróżni byli narażeni na napaści rozbójników. Czasem też drogi wiły się po zboczach gór, co również utrudniało wędrówkę<sup>13</sup>.

Podróże piesze czy wierzchem, a nawet wozem trwały długo. Dlatego też trzeba było mieć gdzie się zatrzymać. Korzystano zatem z możliwości postoju u znajomych, a w miejscowościach, które z miejscem zamieszkania danego podróżującego były związane tzw. związkiem gościnności, proksenią, opiekował się podróżnym przedstawiciel tego związku – *proksenos*<sup>14</sup>. Proksenia, czyli gościnność, zobowiązywała obywateli obu miast do udzielania sobie wzajemnie gościny. W większych miastach otaczał przyjezdnych opieką *proksenos*, miejscowy obywatel, którego obowiązkiem było opiekowanie się ludźmi przybywającymi z kraju, dla którego był wyznaczony<sup>15</sup>. Jeśli nie było *proksenosa* dla miasta podróżnego albo gdy w podróż udawał się człowiek ubogi, niemający stosunków i znajomości, musiał zabrać ze sobą zapasy żywności i okrycia.

Gospody, zajazdy, gdzie zatrzymywano się na nocleg, nie zawsze były wystarczająco wyposażone w sprzęty czy zaopatrzone w żywność, o którą miała dbać gospodyni<sup>16</sup>. Oferowały niewiele, ponieważ były przeznaczone dla ludzi zatrzymujących się tylko przejazdem. Jeśli gość miał większe wymagania, sam szedł na rynek i kupował żywność, przynosił ją do gospody, gdzie przygotowywano mu odpowiednie potrawy. Obywatele podróżowali z niewolnikami, jedynie wygnańcy czy uchodźcy podróżowali samotnie, nawet zwyczajni podróżni zabierali ze sobą chociaż jednego sługę<sup>17</sup>. Podróżni, którzy udawali się na dłuższy

---

<sup>13</sup> Na skrzyżowaniach dróg lub liniach granicznych istniały tzw. *hermeia* lub „kapliczki Hermesa”. Były to kamienne kopce. Hermes, posłaniec bogów, był także bóstwem opiekuńczym dróg. Pisarz grecki Teofrast opisuje zwyczaj przesądnych podróżnych w taki sposób: „Kiedy przechodzi koło poświęconych kamieni na rozdrożach, skrapia oliwą z faszeczki, po czym upadłszy na kolana, kłania się przed nimi z modlitwą i dopiero wtedy idzie dalej”, L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 47.

<sup>14</sup> Grecy przywiązywali wielką wagę do proksenii i poszanowania obowiązków obu stron. Patronem gościnności był najwyższy bóg – Zeus, który wśród wielu przydomków miał też przydomek boga gościnności – Zeus Xenios. L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 107.

<sup>15</sup> Funkcja i obowiązki proksenosa odpowiadały obowiązkowi dzisiejszego konsula, były jednak wyraźne różnice: proksenosem mógł być tylko obywatel danego kraju, nigdy przedstawiciel państwa, z którym nawiązano stosunki na zasadzie proksenii. *Tamże*, s. 109.

<sup>16</sup> Por. L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 59.

<sup>17</sup> *Tamże*, s. 49-50.

pobyt w jednym miejscu, szukali kwatery prywatnej. Wraz z rozwojem handlu i rozbudową portów starano się stworzyć podróżującym odpowiednie warunki, przygotowując wygodne pomieszczenia<sup>18</sup>. Na postojach była także wystarczająca liczba kwater prywatnych<sup>19</sup>. Ze względu na niebezpieczeństwa udający się w drogę starali się zabierać ze sobą niezbędną ilość pieniędzy na pokrycie wydatków. Trudność stanowiło także to, że każde greckie miasto-państwo miało własny system monetarny, co stało się przyczyną rozwoju instytucji kantorów<sup>20</sup>.

Na podstawie scen rodzajowych, którymi ozdabiano wazy, można powiedzieć, jak podróżni byli ubrani. Mężczyźni nosili chiton – luźną płócienną lub wełnianą tunikę bez rękawów sięgającą kolan lub łydki i ściągniętą w talii pasem. Podróżni zazwyczaj podciągali chiton ponad pasem, aby móc swobodnie wędrować. Poza tym mieli zewnętrzne okrycie, tzw. chlamy, to jest prostokąt z wełny, który pełnił funkcję peleryny. Na nogach nosili sandały związane aż po łydki rzemykami, natomiast na głowy wkładali rodzaj kapelusza z szerokim rondem z paskiem pod brodą. Podróżni musieli nosić ze sobą własną pościel – był to duży prostokąt wełniany, który służył w nocy jako koc, a w dzień jako drugi płaszcz, wkładany np. podczas burzy czy w razie zimna (tzw. *himation* lub *chlaine*)<sup>21</sup>.

Największą grupą wędrujących lądem i morzem byli kupcy, którzy podróżowali dość regularnie przez cały rok; w określonych porach na szlakach przybywało podróżnych, którzy udawali się na panhelleńskie uroczystości religijne<sup>22</sup>.

---

<sup>18</sup> Ksenofont, zdając sobie sprawę, jak wielkie znaczenie ma odpowiednie wyposażenie portów, nie tylko ze względu na wygody podróżnych, ale także z uwagi na korzyści, jakie może mieć z tego państwo, pisze: „Gdyby istniał podstawowy kapitał, dobrze by było i korzystnie pobudować dookoła portów gospody dla właścicieli okrętów; oprócz już istniejących dobrze by było i dla kupców pobudować państwowe zajazdy w mieście, nadające się do kupna i sprzedaży towarów. Gdyby i dla przekupniów zbudowano mieszkania i w Pireusie i w mieście byłaby to również ozdoba dla miasta i dużo by z tego było dochodu” (*O dochodach państwowych* III 12 nn.); cyt. za: L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 109.

<sup>19</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 60.

<sup>20</sup> *Tamże*, s. 43.

<sup>21</sup> *Tamże*, s. 50.

<sup>22</sup> *Tamże*, s. 51.



## Poczta

W przypadku, gdy nie było możliwe odbycie dalekiej podróży osobiście, korzystano z przekazywania wiadomości drogą korespondencyjną. Zorganizowany system łącznościowy (gr. *angareion*) pojawił się w Persji (w VI w. przed Chr.), która jako pierwsze państwo zorganizowała „pocztę”. Było to możliwe dzięki doskonałej sieci dróg wytyczonych do celów administracyjnych, strategicznych i handlowych. Przy drogach co 25 km były stacje<sup>23</sup>, gdzie konni posłańcy<sup>24</sup> zatrzymywali się, przekazywali, czasem nawet nocą, korespondencję następnej zmianie posłańców – doręczycielom, a ci z kolei dowozili je do następnej stacji. *Angaroi* przebywali drogą bardzo szybko, np. przejazd z Suzy do Efezu (odległość 2,5 tys. km) trwał około 150 godzin<sup>25</sup>. Najczęściej była to korespondencja urzędowa, a ponieważ chodziło o zachowanie tajemnicy państwowej, stanowisko kierownika systemu łączności powierzano z zasady Persom znakomitego pochodzenia<sup>26</sup>.

W Grecji do czasów hellenistycznych listy przynosili posłańcy piesi, hemerodromowie<sup>27</sup>. Byli to młodzi, silni ludzie, biegacze, którzy przebywali w ciągu dnia wielkie odległości. Posłaniec, który przyjął list, musiał go donieść na miejsce i przekazać adresatowi.

## Podróże morskie

Droga morska ułatwiała Grekom kontakty z odległymi krajami. Trudności związane z ziemią – jej brak, a także trudności z uprawą sprawiły, że Grecy szukali innej drogi rozwoju i zabezpieczenia bytu. Stali się zatem żeglarzami. Droga morska, choć trudna i groźna, doprowadziła ich do nowych lądów, gdzie zakładali kolonie, zmusiła też do nabycia umiejętności zaczepno-odpornych, wskazała pożywienie ukryte w morzu. Można mówić o symbiozie Greków z morzem, co wynikało z konieczności życiowej. Konieczność ta doprowadziła do przygotowania nawigacyjnego portów, rozwoju żeglugi i budownictwa okrętowego, a także rozwoju rybołówstwa i eksploatacji dna morskiego. Grecy musieli znać się na warunkach atmosferycznych sprzyjających bądź niewypływanu na morze<sup>28</sup>.

---

<sup>23</sup> Gr. *hippones*, dosł. stacje dla koni, gr. *hippos* – koń; *tamże*.

<sup>24</sup> Lm. *angaroi* – posłańcy.

<sup>25</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 110.

<sup>26</sup> Np. za Artakserksesa II stanowisko to zajmował krewny króla perskiego Kodomannos, późniejszy król Dariusz III, zob. *tamże*, s. 110.

<sup>27</sup> Gr. lm. *hemerodromoi*, lp. *hemerodromos* – goniec dzienny.

<sup>28</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 97.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

Prymitywne łodzie, czyli wydrążone pnie drzew, lub tratwy dały początek zarówno statkom handlowym, jak i flocie<sup>29</sup> wojennej, opisanym np. w *Iliadzie* Homera. Były to łodzie sterowane dwoma wiosłami i z jednym rzędem wiosel wzdłuż burt. W VII w. przed Chr. pod wpływem Fenicjan budowano już statki z pokładem, na którym było 50 wiosłarzy<sup>30</sup>, następnie wprowadzono tzw. diery, później zaś także triery (długości 40–50 m.), czyli trójrzędowce (o trzech rzędach wiosel), których wiosła obsługiwało 170 ludzi (VI w. przed Chr.). Choć liczby wiosel nie powiększono, to jednak same wiosła robiono coraz dłuższe i cięższe, nawet obciążano je ołowiem; do obsługi każdego potrzebnym było od 5 do 10 mężczyzn. Statki handlowe natomiast początkowo pływały napędzane wiatrem dmącym w duży żagiel oraz jednym lub dwoma rzędami wiosel, z czasem powiększono je, poszerzając pokład, tak że tonaż mógł wynosić od kilku do 300, a nawet 1600 ton. Zapewniały one komunikację między większymi portami wschodniej części Morza Śródziemnego. Czas podróży morskiej był zależny od wiatrów i typu statku. Mogły to być duże okręty pełnomorskie pływające po otwartym morzu lub mniejsze, które pływały wzdłuż brzegu<sup>31</sup>.

## *Imperium rzymskie*

Nie ma dokładnych informacji, kiedy Rzymianie zaczęli odbywać dalekie podróże. Dość wcześnie jednak zatroszczyli się oni o budowę dróg<sup>32</sup>. W przeciwieństwie do Greków podróże morskie nie były dla nich raczej koniecznością. Rozbudowa Rzymu, polityczny i ekonomiczny rozwój państwa zmuszały do nawiązywania kontaktów z wieloma państwami, dlatego też powstała potrzeba zbudowania sieci dróg, które służyłyby poselstwom i delegacjom. Podboje Rzymu sięgające poza Italię wywołały potrzebę szybkiego przemieszczania się wojsk w przypadku rozruchów w prowincjach<sup>33</sup>. Odpowiednie drogi pomagały nie tylko szybciej przemieszczać się wojsku, ale także zaopatrywać je w żywność. Sieć dróg umożliwiła władcom rzymskim założenie i utrzymanie

---

<sup>29</sup> Gr. *nautike* – flota, *naus* – okręt.

<sup>30</sup> Tzw. pentekontery (gr. *pentekonta* – pięćdziesiąt).

<sup>31</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 106.

<sup>32</sup> Zob. J. WIELOWIEJSKI, *Na drogach i szlakach Rzymian*, Warszawa 1984, zwł. s. 45–88.

<sup>33</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 112.

największego imperium w historii Europy<sup>34</sup>. Były one wykorzystywane jako szlaki komunikacyjne i handlowe. Miasta leżące przy nich miały jednocześnie większe możliwości rozwoju.

Po drogach tych podróżowali żołnierze, kupcy, kapłani, a także ciekawi świata młodzi ludzie czy też starożytni turyści, turystyka bowiem rozwinęła się, a nawet stała się modna w czasach cesarstwa. Z czasem podejmowano również podróże ze względów osobistych, wyjazdy w celach leczniczych lub na studia zagraniczne, np. do Aten, by studiować filozofię i retorykę, na Rodos, gdzie również była słynna szkoła retorów, na wyspę Kos, aby opanować sztukę lekarską<sup>35</sup>. Odwiedzano również miejscowości związane ze sławnymi ludźmi, miasta z tradycją<sup>36</sup>.

### Rozwój sieci komunikacyjnej

Drogi rzymskie oczywiście przez wieki podlegały zmianom, a mimo to niektóre służą podróżującym po dziś dzień. Najwcześniejsze drogi rzymskie były traktami, na których obowiązywało publiczne prawo przejazdu. Niektóre, jak np. Via Latina biegnąca doliną rzeki Sacco, prowadziły wzdłuż starych szlaków komunikacyjnych, wykorzystując naturalne ukształtowanie terenu. Znacznym osiągnięciem Rzymian były drogi o kamiennej nawierzchni. Podczas budowy starano się utrzymać możliwie prostą linię, dlatego wznoszono mosty i wiadukty, ryto wykopy i tunele<sup>37</sup>. Sztuki budowania dróg Rzymianie nauczyli się od Etrusków.

Drogi rozchodzące się gwiazdźście z Rzymu prowadziły do sąsiednich gmin. Stopniowy podbój Italii od IV do III w. przed Chr. przyczynił się do budowy dróg strategicznych, łącząc Rzym z koloniami. Drogi i kolonie stanowiły główny czynnik integrujący podbite terytoria. Ponowne ożywienie w budowie

---

<sup>34</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 115.

<sup>35</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 112–113.

<sup>36</sup> Zwiedzano różne obiekty i oglądano osobliwości, a motywy podróży mogły być religijne czy badawcze. Pojawili się także przewodnicy amatorzy opowiadający fantastyczne opowieści, ale także kapłani, którzy często oprowadzali po miejscach związanych z kultem jakiegoś boga czy herosa. Na przykład Cynceron podczas podróży odwiedził grób Pitagorasa w Metapontum, a w Agrigentum na Sycylii odnalazł grób Archimedesesa, z którego to odkrycia był bardzo dumny. „Same miejsca mają w sobie taką moc odtwarzania przeszłości” (Cynceron, *O najwyższym dobru i złu* V 2); L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 113.

<sup>37</sup> T. CORNELL, J. MATTHEWS, *Wielkie kultury świata – Rzym*, Warszawa 1995, s. 38.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

dróg nastąpiło w II w. przed Chr. i wynikało częściowo z inwestowania zysków państwa w wielkie przedsięwzięcia publiczne. Budowa dróg stwarzała szansę zatrudnienia dla proletariuszy, a skutki ich pracy ułatwiały życie wszystkim mieszkańcom kraju<sup>38</sup>. Nazwy dróg pochodzą od imion urzędników, którzy nadzorowali ich budowę<sup>39</sup> albo od miejscowości docelowej, np. Via Ostiensis prowadziła do Ostii, Via Tiburtina – do Tibur (Tivoli).

Pierwszą z wielkich arterii komunikacyjnych zbudowaną dzięki staraniom cenzora Appiusza Klaudiusza w 312 r. przed Chr. była Via Appia, zwana Regina Viarum – Królową Dróg. Prowadziła do Kapui, a później do portu Brindisium<sup>40</sup> (Brindisi). Sto lat później zbudowano Via Flaminia nazwaną tak od Gajusza Flaminiusza, który był komisarzem robót publicznych w 220 r. przed Chr. Wiodła ona z Rzymu do Fano na wybrzeżu Adriatyku (dł. 307 km). W 187 r. przed Chr. M. Emiliusz Lepidus zbudował przedłużenie Via Flaminia i nazwano ją Via Aemilia. Drugie odgałęzienie tej drogi zbudował M. Emiliusz Skaurus w 115 r. przed Chr., a prowadziło ono z Ariminum do Pizy. Do Pizy prowadziła też Via Aurelia zbudowana dzięki G. Aureliuszowi Kotcie, którą w czasach cesarstwa doprowadzono do Alp Morskich<sup>41</sup>. W początkach republiki przeprowadzono także inne drogi: od Via Appia drogę prowadzącą przez Lacjum (stąd jej nazwa Via Latina), Via Salaria łączącą Rzym z Adriatykiem oraz Via Trajana z 109 r. doprowadzoną do Via Latina. Ważnym okresem dla rozwoju sieci dróg była połowa II w. przed Chr., kiedy masowo zakładano osady dla ubogich obywateli (reformy agrarne Grakchów)<sup>42</sup>.

<sup>38</sup> Tamże, s. 38.

<sup>39</sup> J. WIELOWIEJSKI, *Na drogach i szlakach Rzymian*, Warszawa 1994, s. 91.

<sup>40</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 115.

<sup>41</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 114.

<sup>42</sup> Na ten temat warto przytoczyć opinię Plutarcha: „Najwięcej zaś uwagi poświęcał Gajusz budowie dróg, dbając nie tylko o ich praktyczny cel, ale także o piękny i ozdobny wygląd zewnętrzny. Biegły one bez przeszkód prosto przez pola, wykładane częściowo ciosaną kostką kamienną, częściowo zaś wyrównywane nasypami ubitego piasku i żwiru. Wyrównywano wszelkie doły, budowano połączenia mostowe nad wszystkimi potokami i parowami, doprowadzając przy tym nawierzchnię dróg do równego poziomu po obu brzegach tych mostów. Jednym słowem całemu dziełu nadawano gładki i piękny wygląd. Oprócz tego długości dróg zostały odmierzone według miar rzymskich, a przy drogach ustawiano kamienne słupy z podaniem miar odległości. Mila zaś rzymska wynosi osiem stadiów greckich. Nadto w pewnych mniejszych odległościach od siebie ustawiano z obu stron dróg kamienie, służące do łatwiejszego wsiadania na konia bez pomocy ze strony służby”. PLUTARCH, *Żywoty sławnych mężów (Z żywotów równoległych)*, *Gajusz Grakchus* 7, przeł. M. BROŻEK, Wrocław 1977. Uważa się jed-

Już pierwsze gościńce były budowane bardzo dokładnie i trwale. Budowę poprzedzało dokładne wytyczenie trasy, czym zajmował się mierniczy (*agrimensor*). Najstarsze były gruntowe drogi polne łączące osady – powstawały one już w czasach królewskich i w okresie wczesnej republiki (VI–IV w. przed Chr.) Drogi te były wyrównywane i wysypywane kamieniami, a następnie pokrywane warstwą piasku. Po obu stronach były rowy<sup>43</sup>. Powstające w miarę czasu zapadliska zasypywano kamieniami lub żwirem rzeczny. Doświadczenie to wykorzystywano później w budowie dróg, kiedy to na trasie wyznaczonej dwiema bruzdami usuwano ziemię, by dotrzeć do skalistego podłoża. Następnie układano cztery różne warstwy materiału (około 1–1,5 m)<sup>44</sup>. Ostatnia warstwa tworzyła nawierzchnię o grubości od 20 cm do 30 cm. Gościńiec miał także po obu stronach chodniki, które również wykładano płytami lub brukowano. Rowy odwadniające po obu stronach drogi utrzymywały ją suchą<sup>45</sup>. Ważnym osiągnięciem rzymskiej inżynierii drogowej były drogi brukowane, przy których budowie stosowano technikę betonów na spoiwach hydraulicznych<sup>46</sup>.

Drogi górskie często wymagały budowy murów ochronnych lub zabezpieczeń przed ruchami rumowisk skalnych. Często były one prowadzone po nasłonecznionej stronie, co ułatwiało podróże w zimie, gdyż były tam mniejsze opady, a wiosną szybciej topniał śnieg<sup>47</sup>. W górzystych warunkach zdarzało się, że w celu skrócenia trasy główne arterie prowadzono najprościej, budując podziemne tunele tam, gdzie pozwalały na to warunki i ograniczone możliwości techniczne. Przykładem może być tunel o długości około kilometra prowadzący

---

nak, że w opisie tym Plutarch przedstawił nie drogi z czasów republiki, lecz późniejsze o 200 lat drogi cesarstwa. Zob. J. WIELOWIEJSKI, *Na drogach i szlakach Rzymian*, s. 92.

<sup>43</sup> J. WIELOWIEJSKI, *Na drogach i szlakach Rzymian*, s. 49.

<sup>44</sup> „Pierwszą warstwę, *statumen*, stanowiły płaskie kamienie spojone gliną (ok. 30–60 cm); na *statumen* nakładano warstwę zbitą z drobnych kamyczków, pokruszonych kamieni, cegieł, tzw. *rudus*, *ruderatio* (warstwa wynosząca ok. 20 cm), trzecia warstwa, tzw. *nucelus* (wynosząca ok. 30 do 50 cm), była z piasku lub dobrze zbitego żwiru, wreszcie ostatnia warstwa, stanowiąca nawierzchnię *summum dorsum*, jednolita i gładka, była układana z szerokich płyt kamiennych (były to *viae silice stratae*), albo była wysypywana równo żwirem (*viae glareae stratae*)” – L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaj, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 116. Zob. też rysunki: J. WIELOWIEJSKI, *Na drogach i szlakach Rzymian*, s. 51–53.

<sup>45</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaj, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 116.

<sup>46</sup> Zob. J. WIELOWIEJSKI, *Na drogach i szlakach Rzymian*, s. 49.

<sup>47</sup> *Tamże*, s. 55.

z kąpieliska Baiae do miasta Cumae w Zatoce Neapolitańskiej zbudowany z polecenia Agryppy<sup>48</sup>.

Integralną częścią systemu dróg była budowa mostów, które należą do najbardziej trwałych urządzeń<sup>49</sup>. Początkowo były to prymitywne drewniane mosty oparte na nietrwałych drewnianych palach<sup>50</sup>. Konstrukcje te Grecy, a następnie Rzymianie wzmacniali za pomocą słupów mostowych z kamienia. Charakterystyczną dla architektury Etrusków budowę łukową, zastosowaną w budowie mostów murowanych, Rzymianie udoskonaliли – na mocnych palach opierali bloki kamienne albo cementowe o grubości nawet do 12 m. Na takiej podstawie wznoszono sklepione łuki z bloków kamiennych, łączono je żelaznymi kłami, a spoiny zalewano ołowiem. Nawierzchnia mostu (szer. od 3 do 19 m) była zamknięta po obu stronach balustradą. Dla pieszych wydzielono boczne przejścia, a droga środkowa była przeznaczona dla ruchu kołowego<sup>51</sup>. Budowa mostów była dla Rzymian zarówno sprawą techniczną, jak i religijną. Wierzyli oni, że pokonywanie biegów wodnych stworzonych przez bogów i mających swe opiekuńcze bóstwa było bowiem łamaniem praw boskich. Dlatego też budowie mostu towarzyszyły obrzędy religijne<sup>52</sup>.

W nowo wcielonych do imperium częściach planowano sieć dróg, tworząc w ten sposób naturalny instrument kontroli<sup>53</sup>. Właśnie z przyczyn strategicznych i handlowych Rzymianie starali się powiązać podbite kraje z Italią, dbając o rozwój sieci komunikacyjnej w prowincjach. Przykłady są liczne. Via Domitia zbudowana przez Gnejusza Domitiusza Ahenobarbusa w Galii w r. 121 przed Chr., rozciągała się od Rodanu do wschodniego zbocza gór Pirenejskich w Hiszpanii. Inna daleka trasa prowadziła drogą Julia Augusta, nazwaną tak w czasach cesarstwa, a zbudowaną dzięki staraniom Emiliusza Skaurusa. Droga ta łączyła Genuę z miastami w Galii Narbońskiej. Szczególnie ważna dla działalności misyjnej św. Pawła była Via Egnatia. Było to bałkańskie przedłużenie italskiego traktu Appia, który kończył się w Brindisi. Gościniec ten był pierwszą wielką

---

<sup>48</sup> *Tamże*, s. 88.

<sup>49</sup> Największym osiągnięciem w tej dziedzinie budownictwa był most Trajana na Dunaju, szeroki na 3–19 m i długi na 1100 m. Na temat budowy mostów zob. *tamże*, s. 76–87.

<sup>50</sup> Np. most na Tybrze z VI w. przed Chr., nazwany mostem na palach – pons Sublicius.

<sup>51</sup> *Tamże*, s. 86.

<sup>52</sup> *Tamże*, s. 86–87.

<sup>53</sup> C. FREEMAN, *Świat Rzymian*, Warszawa 1997, s. 105.

drogą wybudowaną poza Italią<sup>54</sup>. Nazwa traktu pochodzi od imienia prokonsula rzymskiej prowincji Macedonia – Gajusza Ignacjusza, który zlecił jej budowę w 145 r. przed Chr. Prace trwały około 20 lat<sup>55</sup>. Na jednym z kamieni miłowych zachowały się fragmenty nazwy drogi: imiona i tytułu prokonsula. Droga miała długość 530 mil rzymskich (około 750 km) od portu Dyrrachium (obecnie w Albanii) przez tereny północnej Grecji do Kipselli (obecnie w Turcji). Do budowy drogi wykorzystano stare trakty macedońskie używane wcześniej do transportu wojska. Z czasem Via Egnatia została przedłużona aż do Konstantynopola, łącząc Europę z Azją (i dalej z Afryką), a korzystał z niej także św. Paweł. Droga ta, łącząc cywilizacje Wschodu i Zachodu, odegrała znaczącą rolę podczas przenoszenia stolicy cesarstwa z Rzymu do Konstantynopola.

Sieci komunikacyjne dopełniały arterie boczne, które łączyły główne trasy. Rozróżniano drogi państwowe (*viae publicae*), które łączyły Rzym z większymi miastami i głównymi ośrodkami prowincji. Za konserwację i stan dróg odpowiadał skarb państwa. Od głównych gościńców do mniejszych miast, wsi i osad prowadziły drogi wiejskie (*viae vicinales*) utrzymane przez powiaty. Trzecia grupa dróg to drogi prywatne, które prowadziły od wyznaczonych dróg wiejskich do posiadłości prywatnych i musieli o nie dbać właściciele posiadłości<sup>56</sup>.

Podczas długotrwałych wojen domowych wiele dróg uległo zniszczeniu. Oktawian August, chcąc przyspieszyć ich odbudowę, zobowiązał wodzów, którzy otrzymali prawo odzyskania triumfu, aby z łupów wojennych odbudowali odcinek drogi<sup>57</sup>. Jednakże pomoc obywateli była niewystarczająca, również skarb cesarski nie był w stanie pokryć wszystkich potrzeb. August obciążył wydatkami skarb cesarski i ten system utrzymał się w okresie cesarstwa. Należy pamiętać, że decyzję o budowie albo naprawie dróg mógł podejmować jedynie cesarz. Był on także formalnym wykonawcą wszystkich prac z tym związanych.

<sup>54</sup> Zob. M. FASOLO, *La Via Egnatia I. Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos. Viae Publicae Romanae, I*, Roma 2003; a także np. na ten temat materiały historyczno-archeologiczne opracowane dla turystów przez A. CINQUEPALMI, A. COCCHIARO, *Egnatzia. Trenta secoli di storia*, Edipuglia 2003.

<sup>55</sup> M. FASOLO, *La Via Egnatia I*, s. 22–23, na temat nazwy zob. s. 96–99.

<sup>56</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 116–117. Budowa drogi i jej utrzymanie w dobrym stanie były dość kosztowne. Budowa odcinka drogi o dł. 121 km na terenie niewymagającym przekopów czy osuszania gruntów kosztowała, nie wliczając w to pracy, 100 tys. sesterców. Naprawa gościńców również była kosztowna. Niekiedy obywatel na koszt własny odbudowywał odcinek gościńca albo w testamencie przekazywał pewną sumę na ten cel – *tamże*, s. 117.

<sup>57</sup> Oktawian z prywatnych pieniędzy dał na odbudowę Via Flaminia; *tamże*.

Jednak rzeczywisty obowiązek realizacji spoczywał na namiestnikach prowincji lub urzędnikach administracji lokalnej<sup>58</sup>.

Drogi miały także oznaczenia odległości. Pierwszy taki system został wprowadzony w okresie hellenistycznym przez Ptolemeusza w Egipcie i następnie rozpowszechniony w innych państwach. Zgodnie z nim odległości oznaczano na drogach słupami czy kamieniami milowymi, które ustawiano co 1 tys. (*mille*) kroków (*passus*), co równało się 1485 m. Słupy te są cenną wskazówką przy odtwarzaniu sieci dróg, gdyż napisy na nich, o ile się zachowały, podają wiadomości, czym staraniem drogę zbudowano, kto nadzorował prace, kiedy drogę oddano do użytku; oznaczano także odległości między miastami. Językiem urzędowym, w którym podawano informacje na miliariach, była łacina. Starano się przestrzegać tej zasady także tam, gdzie panował język grecki; czasem pojawiał się też napis grecki, który był dokładnym tłumaczeniem łacińskiego, ale ograniczał się do informacji na temat odległości i nazwy miasta, do którego prowadził szlak<sup>59</sup>. Specjalny charakter miał złożony słup milowy (*miliarium aureum*) umieszczony na Forum Romanum. Miał się on znajdować w miejscu, gdzie zbiegały się główne gościńce państwa rzymskiego, dzięki czemu stał się symbolem imperium, które w swych gościńcach widziało też początek szlaków prowadzących ku zwycięskim podbojom<sup>60</sup>.

### **Komunikacja urzędowa i poczta**

Rozszerzanie się państwa rzymskiego, które stawało się ogromnym imperium, wymagało systematycznego przekazywania wiadomości. Administracja centralna w Rzymie musiała utrzymywać stały kontakt z namiestnikami i organami administracyjnymi prowincji. Wymagało to dobrej sieci komunikacyjnej.

Od III w. przed Chr. senat rzymski wprowadził pewną formę „delegacji” dla urzędników udających się na prowincje w sprawach urzędowych<sup>61</sup>. Delegacje (zwane *legationes liberae*)<sup>62</sup> upoważniały emisariuszy do rekwirowania

---

<sup>58</sup> Zob. np. E. DĄBROWA, *Rozwój rzymskiej sieci drogowej w Azji Mniejszej w dobie wczesnego Cesarstwa*, w: M. JACZYŃSKA, J. WOLSKI (red.), *Prowincje rzymskie i ich znaczenie w ramach imperium*, Wrocław 1976, s. 12.

<sup>59</sup> E. DĄBROWA, *Rozwój rzymskiej sieci drogowej*, s. 13.

<sup>60</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 118.

<sup>61</sup> Zob. M. CARY, H.H. SCULLARD, *Dzieje Rzymu. Od najdawniejszych do Konstantyna*, t. 1, Warszawa 1992, s. 361.

<sup>62</sup> Upoważnienia takie wydawano na określony czas: Cynceron ograniczył ważność *legatio* do jednego roku, Cezar przedłużył ją do lat pięciu. L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 144.



mieszkańcom prowincji wozów i zwierząt pociagowych, a także korzystania z noclegów, wyżywienia nawet wtedy, gdy podróż miała charakter prywatny. Delegacje zniósł Oktawian Augsut<sup>63</sup>. Prywatną korespondencję wysyłano przeważnie przez niewolników, posłańców, listonoszy (zwanych *tabellari*) albo przez znajomych. Byli to znajomi urzędnicy albo przedsiębiorczy kupcy, którzy podejmowali się tego zadania za zapłatą i podróżowali także na znaczne odległości. Wyprawienie niewolnika w daleką drogę było dość kosztowne. Trzeba było zapewnić mu utrzymanie na kilka tygodni, a czasem nawet miesięcy. Można było utracić dobrego niewolnika. Wysłanie specjalnego gońca-listonosza zapewniało otrzymanie odpowiedzi, co miało znaczenie w przypadku przekazywania przesyłki z prowincji do Rzymu. Taka poczta kursowała nieregularnie i była uwarunkowana wieloma okolicznościami; nie można też było określić terminu dostarczenia przesyłki, a za jej niedostarczenie nikt nie ponosił odpowiedzialności<sup>64</sup>. Niekiedy sam doręczyciel był osobą poszkodowaną, np. w wyniku napadu rabunkowego czy podczas podróży morskiej w wyniku burzy lub rozbicia okrętu.

Państwowy system pocztowy (*cursus publicus*) wprowadził Oktawian August. Opierał się na wzorach państwa Ptolemeuszów. Organizację poczty rozpoczęto od wyznaczenia postojów, które były stacjami przy większych gościńcach na ważniejszych trasach komunikacyjnych<sup>65</sup>. Na stacjach tych czekali silni niewolnicy, którzy mieli pokonywać szybkim krokiem, a nawet biegiem drogę do najbliższej stacji, tam przekazywać korespondencję następnej zmianie gońców itd. Później gońców zastąpiono pocztą konną oraz zreorganizowano stacje, tworząc dwa typy: stacje-postoje, gdzie odbywały się zmiany (łac. *mutationes*) koni lub mułów<sup>66</sup> i stacje z noclegami (*mansiones*), gdzie posłańcy mogli zanocować przed dalszą drogą<sup>67</sup>. Urzędnik – posłaniec otrzymywał dokument na wyjazd (łac. *evectatio*) wystawiony przez cesarza albo przez dowódcę pretorianów (podobnie jak w przypadku delegacji). Gdy adresat mieszkał poza

<sup>63</sup> *Tamże*.

<sup>64</sup> List z Rzymu mógł dotrzeć do Aten w ciągu trzech tygodni albo po trzech miesiącach. Nie wiadomo było, czy dotrze on z pewnością do adresata. Poza tym nie było czegoś takiego jak zachowanie tajemnicy korespondencji, dlatego kiedy chodziło o sprawy polityczne czy osobiste, stosowano umowy szyfru; *tamże*, s. 145.

<sup>65</sup> *Tamże*, s. 146.

<sup>66</sup> Stacja taka miała stajnie oraz zapas paszy dla zwierząt.

<sup>67</sup> Między dwiema stacjami typu *mansiones* było sześć do ośmiu postojów – *mutationes*.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

terenem objętym siecią stacji pocztowych, pocztę państwową dostarczała miejscowa ludność – był to jej obowiązek<sup>68</sup>.

### **Podróże lądowe**

W czasach rzymskich podróz lądowa, choć męcząca i długotrwała, była jednak wygodniejsza niż w Grecji. Był to jednak transport bardzo powolny<sup>69</sup>.

Za czasów cesarstwa nastąpił rozwój podróży lądowych, na co wpłynęła sprawniejsza komunikacja – kontakty między odległymi częściami państwa były wtedy bliższe niż kiedykolwiek. Wpłynęło to też na wygodę podróżowania, ponieważ osoby z wyższych sfer często chciały nie tylko podróżować wygodnie, ale także z przepychem, by popisać się bogactwem<sup>70</sup>. Rzymianie wraz z rozwojem dróg zadbali o zaplecze dla podróżujących i obok dróg stawiali stacje drogowe i zajazdy dla podróżnych. Dzieje Apostolskie wspominają również o miejscu postojowym przy Via Appia, 50 km przed Rzymem, nazywanym Trzy Gospody (Dz 28,15)<sup>71</sup>. Na ważniejszych trasach między miejscami postojowymi budowano zbiorniki na wodę, którą doprowadzano wodociągami z pobliskich źródeł<sup>72</sup>. Ze względu na lepsze drogi częściej niż w Grecji podróżowano wierzchem lub na wozach. Przyczyniło się to do rozwoju różnych typów wozów, w zależności od budowy (wozy dwu- i czterokołowe), przeznaczenia (osobowe i transportowe, np. furgony ciągnięte przez jedną lub dwie pary mułów),

---

<sup>68</sup> Ludność z obszarów sieci komunikacyjnej musiała też dostarczyć za opłatą państwową dla zwierząt poczty państwowej. Świadczenia ludności prowincji na rzecz poczty państwowej były czasem bardzo znaczne, dlatego też termin *angaria*, *angarium*, który został przejęty od Persów na określenie komunikacji pocztowej, w czasach cesarstwa stał się synonimem ucisku. L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 146.

<sup>69</sup> Horacy potrzebował dwóch tygodni by przebyć 275 mil z Rzymu do Brindisium, chociaż jeden jej etap, przez bagna na południe od Rzymu, odbył łodzią. R. WALLACE, W. WILLIAMS, *The Three Worlds of Paul of Tarsus*, s. 18.

<sup>70</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 126.

<sup>71</sup> „W miarę upływu czasu takie samotne gospody stawały się często zaczątkiem osiedli, które wokół nich wznoszono i które przyjmowały ich nazwy. Jest to jedyny sposób wytłumaczenia takich nazw miejscowości, jak Rufini Taberna, Gospoda Rufinusa, mała rzymska wioska w północnej Afryce, lub Ad Stabulum, Przy Wiejskiej Gospodzie, rzymska wioska w pobliżu Narbony w południowej Francji, czy wspomnianych Tres Tabernae przy Via Appia i wielu innych” – *tamże*, s. 143.

<sup>72</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 118.

czasu podróży (krótkie lub długie) czy wygody (skromne i proste lub wytworne i luksusowe)<sup>73</sup>.

Już w czasach Augusta istniały prywatne przedsiębiorstwa transportowe. Właściciele ich mieli większą liczbę wozów i zwierząt do dyspozycji, zatrudniali woźniców, którzy byli zobowiązani także do utrzymywania w dobrym stanie zwierząt i pojazdów. Można było skorzystać z ich usług lub wynająć zwierzęta<sup>74</sup>. Podstawowym środkiem komunikacji były konie. Wielbłądów, które równie dobrze pokonywały piasek, jak i śnieg, używano jako zwierząt jucznych już ok. 1000 r. przed Chr. Właściciel takiego przedsiębiorstwa odpowiadał za całą podróż. Jednakże podróże lądem, szczególnie w terenie opustoszałym, były niebezpieczne, dlatego też podróżnym towarzyszyli niewolnicy, początkowo pojedyncze osoby, a w okresie cesarstwa większe orszaki.

Jeśli chodzi o handel, to kupcy wędrowni zajmowali się głównie handlem lokalnym w granicach prowincji, ponieważ transport nadal był powolny i kosztowny, a ciężkie towary wymagały albo sprzedaży w miejscu produkcji, albo przewozu drogą wodną<sup>75</sup>. Sieć dróg została właściwie ukończona w 200 r. po Chr. Na drogach odbywał się znaczny ruch, przewożono nimi bowiem znaczne ilości towarów. Na granicach prowincji pobierano opłaty celne, a w czasach późnego cesarstwa utworzono urzędy, które kontrolowały, czy pojazdy nie są przeładowane. Koszt utrzymania dróg spadał po części na społeczności, przez których terytorium one bieły i które miały udział w przynoszonych przez nie zyskach.

Podróż lądowa mogła być wygodniejsza i krótsza, gdy podróżujący mógł pozwolić sobie na to, by jechać lub wieźć swój bagaż na zwierzęciu. Na temat sposobu podróżowania Pawła czytamy w *Dziejach Apostolskich*. Kiedy był przewożony z Jerozolimy do Cezarei, towarzyszyły mu mieszane oddziały jazdy i piechoty oraz zwierzęta (Dz 23,23-24). Zapewne chodziło o szybkość, a nie komfort. Gdy osiągnięto wybrzeże, piechota odstąpiła od jazdy, a ta mogła nadrobić czas (Dz 23,32). Poza tym nie ma innych informacji o sposobie podróżowania Pawła. Wydaje się jednak, iż pokonywał drogę przeważnie pieszo. Apostoł podróżował drogą lądową, gdy tylko nie miał innego wyboru,

---

<sup>73</sup> Wyjeżdżając za miasto, zamożni przywiązywali dużą uwagę do wyglądu pojazdu. U bram Rzymu można było wynająć wóz, zwany *collegium cistiarorum* lub *collegium iumentariorum*; *tamże*, s. 122.

<sup>74</sup> *Tamże*, s. 122.

<sup>75</sup> „Zaprzężony w woły wóz z zespołem dwunastu (sześciu chłopców i sześciu mężczyzn) poganiaczy na odcinku 80 kilometrów transportował prasę do wyciskania oliwy przez 12 dni. Przewóz pszenicy podwajał jej cenę co 500 km” – *tamże*.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

np. do Jerozolimy lub z Jerozolimy do Damaszku, bądź kiedy opuszczał Perge (Dz 13,14-14,25). Udał się Via Egnatia przez Filippi, przypuszczalnie, by znaleźć się w jednym z miast Macedonii. Potem w Berei zdecydował się uciec z północnej Grecji i wsiadł na statek do Aten (Dz 17,14-15). Kiedy podróżował do Rzymu, przejeżdżał przez miasto Puteoli (Dz 28,13-16), ponieważ był to port najbliższy Rzymu.

A zatem Paweł wybierał drogę lądową wtedy, kiedy chciał zwiedzić miejsca położone w głębi kraju lub kiedy nie miał innej możliwości. Jednym wyjątkiem jest podróż z Troady do Assos, którą odbył łądem, a nie drogą morską (Dz 20,13-14). Nie wiadomo, jaka była tego przyczyna. W przypadku ostatniej podróży do Rzymu centurion eskortujący św. Pawła zamierzał płynąć statkiem do Troady, a stamtąd do Neapolis i dalej łądem do Adriatyku. Wydaje się, iż była to trasa, którą i później Rzymianie przewozili więźniów, np. Ignacego, biskupa Antiochii, na śmierć do Rzymu w 108 r. W trakcie podróży biskup napisał wiele listów do różnych Kościołów i właśnie one są dla nas źródłem informacji<sup>76</sup>.

### **Podróże morskie**

Mimo iż Rzymianie nie byli najlepszymi marynarzami, podobnie jak Grecy i Persowie korzystali z drogi morskiej i budowali statki napędzane ludzką siłą. Szczytowym osiągnięciem w tej dziedzinie były tryremy, czyli trójrzędowce (z trzema rzędami wiosł przy każdej burcie). Podróż lądowa z Italii do Hiszpanii trwała miesiąc, do Aleksandrii prawie dwa, natomiast podróż morską była o wiele krótsza. Administracja rzymska doceniła to i w ciągu I i II w. oczyściła nie tylko drogi z bandytów, ale także morza z piratów, co znacznie wpłynęło na rozwój podróży morskich<sup>77</sup>. W czasach Nowego Testamentu statki rzymskie opanowały wody Morza Śródziemnego i dopływały do brzegów północnego Atlantyku w Brytanii.

Szlaki morskie i rzeczne stały się ważnymi arteriami handlu, którymi płynęły statki kupieckie z ładunkiem ziarna, oliwy, ceramiki, wina, a także

---

<sup>76</sup> Chociaż warunki podróży były trudne, jest prawdopodobne, że podróżował on wzdłuż wybrzeża Azji Mniejszej łądem. W każdym razie podróż z Troady do Neapolis można było odbyć tylko drogą morską (List do Polikarpa 8,1). Wielość kościołów, które odwiedził i fakt, że miał eskortę, przemawiają za tym, iż była to podróż lądowa, chociaż nie można wykluczać wypraw morskich na krótkie dystanse z portu do portu. R. WALLACE, W. WILLIAMS, *The Three Worlds of Paul of Tarsus*, s. 20.

<sup>77</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 105.

przedmiotów luksusowych. Najważniejsze szlaki handlowe rzymskiego imperium pokrywały się z najważniejszymi rzekami i trasami morskimi<sup>78</sup>. Taki transport zboża drogą morską z Egiptu był o wiele tańszy niż przewożenie go łądem z południowej Italii. W czasach rzymskich powstały i rozwinęły się główne porty przeladunkowe na wybrzeżach Morza Śródziemnego: Rzym, Antiochia, Cezarea, Aleksandria i wiele innych. W miastach tych kwitło portowe życie. Mieszały się różne wpływy kulturowe. Pojawiły się grupy ludzi zajmujących się obsługą statków, a wśród nich rzemieślnicy, magazynierzy, tragarze, a także żeglarze. Powstawały także biura pośrednictwa handlu, zrzeczenia kupców różnych towarów oraz odrębne organizacje cudzoziemców.

Oprócz dalekich szlaków morskich istniała także żegluga przybrzeżna, która łączyła wielkie porty z mniejszymi. Ten model transportu z portu do portu obejmujący zarówno towary, jak i pasażerów był powszechny w starożytności podczas letniego sezonu (od marca do października). Sprzyjała mu szczególnie okazja, jaką było dostarczenie zboża. Zadanie to było wielkim przedsięwzięciem. Groziły burze, a duże zachmurzenie nie sprzyjało żegludze<sup>79</sup>. Czas podróży zależał zatem od pogody i wiatrów, ale także od typu statku. Jednostkę morską w sensie ogólnym w języku łacińskim określano terminem *navis*, co mogło oznaczać zarówno okręt wojskowy, jak i statek handlowy czy przewoźowy. Istnieje jednak wiele bliższych określeń, które wskazywały na charakter i przeznaczenie danej jednostki (były to też nazwy własne różnych odmian statków). Nazwy takie nosiły okręty wojenne<sup>80</sup> i statki handlowe<sup>81</sup>. Te ostatnie

<sup>78</sup> L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s.125.

<sup>79</sup> Kurs statków obierano za pomocą punktów orientacyjnych lub słońca, co wymagało dobrej pogody i widoczności, a było możliwe jedynie w miesiącach letnich. W okresie zimowym rejsy podejmowano tylko w wyjątkowych sytuacjach, takich jak np. transport oddziałów wojskowych, L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 106.

<sup>80</sup> Wśród okrętów wojennych wymienia się: *navis longa* – okręt wojenny, zbudowany według wzorów greckich; *navis praetoria* – okręt wojenny dowódców, zaopatrzony we flagę –  *vexillum*; *navis actuaria* – okręt lżejszy, wywiadowczy, służył także do transportu żołnierzy i koni; *velox, celox* – lekki zwinny okręt mający często za zadanie zbadanie terenu; *lembus* – okręt mały o dużej szybkości, zwinny, wysyłany przed flotą w celach wywiadowczych, a także używany jako środek komunikacyjny i transportu między statkami stojącymi dalej a wybrzeżem i statkami, które nie wypływały na pełne morze (*navis onaria*). L. WINNICZUK, *Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu*, s. 133.

<sup>81</sup> Handlowe: *navis mercatoria* – statek handlowy, *navis oneraria* – statek transportowy, przewoźowy, *corbita* – statek przewoźowy, ładowny, *navis frumentaria* – przeznaczony do transportu zboża, *cercurus* – „ogoniasty”, bardzo długi statek przewoźowy – *tamże*.

plywały początkowo dzięki dużemu żaglowi i jednej lub dwóch parach wiosel. W porównaniu z okrętami wojennymi były szersze. Ich tonaż wynosił od kilku do 300 ton, największe zaś miały podobno aż 1,6 tys. ton<sup>82</sup>.

Mimo coraz lepszej konstrukcji statków, lepszego zaopatrzenia i doświadczonych załóg zdarzały się katastrofy. Gdy miało to miejsce niedaleko brzegu, żeglarze i pasażerowie mieli szansę ocaleć wraz z transportem<sup>83</sup>. Poza nielicznymi wyjątkami, tak jak to było na trasie między Brindisium a Kasjopą i Dyrachium, gdzie kursowały statki pasażerskie, podróżni odbywali rejsy na statkach towarowych<sup>84</sup>.

Paweł odbył większość podróży na statkach przybrzeżnych. Niewielka odległość od lądu była też ważna dlatego, że często rozładowywano i załadowywano towary w kolejnych portach. Informacje na temat takiej podróży znajdują się w Dziejach Apostolskich. Apostoł z towarzyszami wypłynęli z Filippi (Dz 20,6), wpłynęli do Troady, gdzie pozostali przez siedem dni, by na statku zakończono interesy lub żeby podróżni mogli znaleźć nowy środek transportu. Następnie udali się przez Assos (Dz 20,14) do Mityleny (Dz 20,14), a z Samos do Miletu (20,14), gdzie pozostali przez czas nieokreślony. Z Miletu podążyli do Kos, Rodos i Patary (Dz 21,1), gdzie zmienili statek i zanim zabrano ich do Ptolemaidy, przybyli do Tyru, a tam pozostali przez siedem dni, podczas których rozładowywano okręt (Dz 21,2-4). Podobnie w drodze do Rzymu płynęli statkiem „wzdłuż Azji” (Dz 27,2). Wydaje się, że zatrzymali się na dłużej

---

<sup>82</sup> *Tamże*.

<sup>83</sup> W późniejszym okresie wprowadzono tzw. prawo nadbrzeżne, które upoważniało właściciela czy władcę terenu, gdzie miało miejsce rozbicie statku, do zabrania mienia rozbitka; *tamże*, s. 134.

<sup>84</sup> Nawet Tytus, syn Wezpazjana, pośpiesznie wrócił statkiem handlowym do Rzymu (Swetoniusz, *Tytus* 5), a w liście od cesarza Hadriana w 129 r. poprosił archontów i *bule* (sędziów i radę) Efezu, by przyjęli do swej rady Luciusa Erastusa, uzasadniając to następującymi słowami: „Powiedział, iż często wypływa w morze... i zawsze informuje o tym namiestników prowincji (szczególnie Azji) ponadto dwukrotnie podróżował ze mną, raz z Rodos do Efezu, a teraz drugi, kiedy przybyłem do Ciebie z Eleusis”. Pliniusz Młodszy podsumował zalety i wady obu rodzajów podróży; tj. drogą morską i lądową, kiedy zamierzał udać się z Efezu do swej prowincji Bitynii, częściowo na statku przybrzeżnym i częściowo korzystając z transportu lądowego. Uczynił tak, ponieważ pierwszemu sposobowi transportu nie sprzyjał wiatr, a drugiemu upał (*Listy* 10,15). Kiedy tak się stało, jego sąd się sprawdził: upał na lądzie przyprawił go o chorobę a nieprzychylny wiatr zupełnie go unieruchomił. (*Listy* 10, 17A). Za: R. WALLACE, W. WILLIAMS, *The Three Worlds of Paul of Tarsus*, s. 20.

w Sydonie w celach handlowych (Pawłowi pozwolono odwiedzić przyjaciół – Dz 27,3). Taki sposób podróżowania był w owym czasie powszechny<sup>85</sup>.

Paweł podróżował także na statku handlowym, który przewoził towary z Aleksandrii z Egiptu do Rzymu<sup>86</sup> (Dz 28, 11-14). Dzieje Apostolskie podają, iż statek, którym św. Paweł płynął z Myry, wioził około 276 osób (Dz 27,37). Nie jest to wcale liczba niewiarygodna. Józef Flawiusz (*Autobiografia* 15) pisze, że na pokładzie statku, którym płynął, było około 600 osób; większość zatonała w drodze do Puteoli (przeżyło tylko 80 osób, a z tej liczby załoga mogła stanowić niewielki odsetek).

Dla podróżujących nie było oddzielnego noclegu. Szczególnie uprzywilejowanym pasażerom (bogатыm i mającym wpływy) pozwolono mieszkać w kabinie kapitana, inni zaś mogli się rozlokować na pokładzie, w zależności od okoliczności<sup>87</sup>. Dzieje podają, że Paweł zalecał kapitanowi, by nie wypływał, ponieważ zbyt daleko było do portu, w którym można by przzimować (Dz 27,9-12). Kolejne trudności pojawiły się po spuszczeniu łodzi na morze i zarzuceniu kotwicy (Dz 27,30-32)<sup>88</sup>. Obecność żołnierzy na statku nie stanowiła pomocy. Eskorta św. Pawła przyzwalała na jego interwencje (Dz 27,31-32). Wzmianka o tym, iż pozbywano się ze statku towarów (Dz 27,18.38), jest interesująca – można się dowiedzieć, w jaki sposób składowano zboże oraz co trzeba było zrobić, by się go pozbyć<sup>89</sup>. Prawdopodobnie wyrzucenie towaru z okrętu św. Pawła odbyło się dwoma etapami (Dz 27,18 i 38).

\*\*\*

<sup>85</sup> *Tamże*, s. 21-22.

<sup>86</sup> W tych czasach miasto rozrosło się do znaczących rozmiarów i było całkowicie zależne od importu żywności niezbędnej do przeżycia jego mieszkańców. Uważa się, że docierała tu ponad połowa egipskiego zboża w licznych flotyllach, które chociaż składały się z prywatnych statków, były kontrolowane i nadzorowane przez państwo; *tamże*, s. 23.

<sup>87</sup> L. CASSON, *Podróże w starożytnym świecie*, s. 110–111.

<sup>88</sup> Zob. R. WALLACE, W. WILLIAMS, *The Three Worlds of Paul of Tarsus*, s. 29.

<sup>89</sup> Chodziło być może o trzymanie zboża w suchym miejscu, bowiem jeżeli zwilgotnieje, nie tylko się zepsuje, lecz stanie się cięższe, zagrażając bezpieczeństwu statku. Dlatego powinno zostać złożone pod pokładem, w określonym porządku i być chronione przez wodoszczelne osłony. Towar nie mógł się przesuwac, by nie powodować niestabilności statku. Ważne było złożenie zboża w workach, które minimalizowało prawdopodobieństwo jego przesuwania się i czyniło względnie prostym pozbycie się go w nagłych wypadkach; *tamże*, s. 23.

## *Podróże w świecie antycznym za czasów św. Pawła*

W kontekście drogi – rozumianej szeroko – odbywało się nauczanie apostołskie pierwotnego Kościoła. W takich warunkach, jakie stwarzał świat starożytny, grecki i rzymski. Wpisywał się w nie św. Paweł, który jak mało kto przez swoje pochodzenie i wykształcenie mógł docierać do ludności żydowskiej i pogańskiej aż na krańcach ówczesnego imperium. Drogi lądowe, morskie, różne środki transportu służyły misji ewangelizacji, która z czasem tak bardzo zmieniła oblicze imperium.

W tym kontekście warto zwrócić uwagę, że sam termin: „droga” (Dz 9,2; 19,9.23; 22,4; 24,22), który w Dz występuje pięć razy jako określenie chrześcijańskiej wiary lub grupy, stanowi wskazówkę, że zarówno Łukasz, jak i Kościół apostolski uznali terminologię podrózną za właściwą i dobrze pasującą do wyrażania rzeczywistości wiary.

*Stanisław Wójtowicz SAC*