

## PRILOG POZNAVANJU HODOČASNIČKIH PUTOVANJA OD VENECIJE DO SVETE ZEMLJE U XVI. STOLJEĆU

Milorad PAVIĆ

*U ovom radu nastoji se dati doprinos spoznajama o hodočasničkim putovanjima s početka ranoga novog vijeka. Naglasak nije isključivo na poznavanju plovidbenih ruta, koje su znatnim dijelom bile uhodane i slijedile one zacrtane još tijekom srednjeg vijeka. U razmatranje je uzeto niz ostalih aspekata, od priprema za putovanje, i materijalnih i duhovnih, do teškoća s kojima su hodočasnici bili suočeni tijekom puta te pri dolasku na konačno odredište – Kristov grob u Svetoj zemlji. Ovdje se u nešto većoj mjeri konzultiralo onodobne talijanske putopise, našoj historiografiji pretežno nepoznate, koji su se u izradi ove teme pokazali kao prvorazredni izvori.*

**KLJUČNE RIJEČI:** *hodočasnička putovanja, XVI. stoljeće, plovidbeni putovi, Sveta zemlja.*

Hodočasnička su putovanja u srednjem vijeku imala gotovo isključivo vjerski karakter. Razvojem humanističkih ideja mijenja se i odnos čovjeka prema svijetu koji ga okružuje. Od početaka XVI. stoljeća raste broj hodočasnika kojima su pobožnost i vjerski zanos i dalje važni, ali ne i jedini pokretački motivi za njihova putovanja. Sve je veći broj onih koji dodatan motiv pronalaze u želji za društvenim ugledom ili dodatnom edukacijom o dalekim i njima nepoznatim krajevima.

Premda je u to vrijeme diljem Europe bilo nekoliko svetišta velikog značenja, poput Santiaga de Compostelle u španjolskoj Galiciji, talijanskog Loreta nedaleko od Ancone ili crkvenih znamenitosti samog Rima, san svakog pravog hodočasnika bio je da za života posjeti Svetu zemlju i pokloni se Kristovu grobu u Jeruzalemu. Jedno od najvažnijih polaznih punktova za putovanje u Svetu zemlju bila je Venecija. Iz toga grada na lagunama svake bi se godine za potrebe hodočasničkih putovanja stavljala na raspolaganje barem jedna galija. U odnosu na Marseille, Genovu, Napulj i Messinu, odakle su se također organizirala slična putovanja, Venecija je imala niz prednosti. Dobra povezanost s ostatkom talijanskih i srednjoeuropskih zemalja, a još više činjenica da je veći dio glavnoga pomorskog puta do Levanta kontrolirala upravo Venecija, bili su dovoljni argumenti da većinu tokova hodočasničkih putovanja skrenu u ovaj grad. Dodatna sigurnost koju su

uživali putnici na mletačkim brodovima u poprilično nemirnom XVI. stoljeću nipošto nije bila zanemariva.

Pripreme hodočasnika za tako važno putovanje u njihovu životu započinjale su znatno prije samog polaska. Duhovne pripreme ovisile su o sklonosti i vjerskom žaru samih pojedinaца. U izvorima se može iščitati neodobravanje pa čak i blag prezir crkvenih osoba prema onim hodočasniciма-svjetovnjacima čije putovanje nije bilo isključivo vjerski motivirano. Franjevac Noe Bianchi<sup>1</sup>, autor jednog od hodočasničkih putopisa s najviše izdanja, u svom djelu *Viaggio da Venetia al Santo sepolcro et al monte Sinai* donosi niz duhovnih smjernica o kojima svaki hodočasnik mora voditi računa.<sup>2</sup> Prvo, da mu jedini poticaj da posjeti sva presveta otajstva budu kontemplacija i molitva u suzama kako bi mu Isus Krist oprostio sve grijehе, a nipošto ne da bi vidio svijeta ili radi društvenog ugleda. Drugo, da odbaci sve uvrede prema drugima kako bi mirno mogao živjeti u strahu Božjem. Preporučuje se i da hodočasnik uredi svoje stvari i poslove te načini oporuku, kako njegova obitelj, »ukoliko bi Bog imao nekih drugih nakana s njim«, ne bi zapala u neprilike. Osim duhovnih priprema, usmjerenih ponajprije na nastojanje da putovanje protekne u što pobožnijem tonu, ništa manje zahtjevne nisu bile ni materijalne pripreme. Bianchi preporučuje svakom hodočasniku da ponese sa sobom dvije torbe, jednu punu strpljenja, a drugu punu novaca.<sup>3</sup> Za jedno takvo putovanje trebalo je imati barem 150 do 200 dukata. Većinom tog novca trebalo je platiti troškove kapetanu, koji je osim prijevoza u odlasku i povratku bio dužan osigurati hranu za vrijeme boravka na brodu. Nadalje, trebalo je platiti razne pristojbe i carine te korištenje jahaćih grla nakon iskrcavanja u Svetu zemlju. Svakako je dio novca trebalo sačuvati za slučaj bolesti, što nije bila rijetkost. Osim dosta novaca, sa sobom je trebalo nositi niz drugih potrepština bez kojih bi putovanje bilo nezamislivo. Prije svega nešto nekvarljive hrane, otporne na velike vrućine za ljetnih mjeseci. Zbog prljavštine i nametnika bilo je nužno u pričuvi imati nešto donjeg rublja i košulja. Od ostaloga svakako je bilo nužno imati ležaljku i pokrivač za spavanje. Sve te stvari, uz niz drugih, bile su pohranjene u osobnim kovčezima ili kasama koje su ostajale na brodu tijekom boravka hodočasnika na kopnu u Svetoj zemlji.<sup>4</sup> Dodatan opis materijalnih priprema hodočasnika za put u Svetu zemlju, uz niz preporuka što je poželjno, a što se ne smije raditi, nalaze

<sup>1</sup> Noe Bianchi (? – Perugia, 1568.), franjevac servita i hodočasnik u Svetu zemlju. Autor putopisa čiji je pun naslov *Viaggio da Venetia al Santo sepolcro et al monte Sinai / Col disegno delle città, Castelli, Ville, Chiese, Monasterij, Isole, Porti, Fiumi, che fin là si ritrouano. / Et vna breue regola di quanto si deue osseruare nel detto viaggio, e quello che si paga da luoco a luoco si di datij, come d'altre cose./ Composto fedelmente dal R. P. F. Noe, dell'Ordine di S. Francesco. / Aggiuntoui il modo di pigliar le Sante Indulgenze, & a che Chiese, Monasterij, & altri luochi siano concesse. / Et di nuouo aggiuntoui vna Tauola, che denota quante miglia sono da luoco à luoco insino a Gierusalem.* Ovaj Bianchijev putopis do danas je doživio više od 30 izdanja, od čega barem 13 u XVI. stoljeću. Autentičnost putopisnog teksta daje naslutiti da njegov put u Svetu zemlju 1527. godine, spominjan u literaturi, nije bio prvi i jedini. Prvo njegovo putovanje vjerojatno se zbilo prije 1518. godine, odnosno prije prvog izdanja njegova putopisa. Opseg stranica najranijeg izdanja (1518.) i dvaju dostupnih izdanja (1614., 1654.) ukazuje na nepromijenjenost sadržaja kasnijih izdanja. Također je onemogućen uobičajen način citiranja budući da nema provedene paginacije.

<sup>2</sup> Noe BIANCHI, *Viaggio da Venetia al Santo sepolcro et al monte Sinai*, Venezia, 1614., A<sub>2</sub>-A<sub>3</sub> (*La istruzttione del santo viaggio di Gierusalem*).

<sup>3</sup> Isto.

<sup>4</sup> Bianchijeve preporuke, barem što se tiče materijalnih priprema za putovanje, nisu autentične. Istovjetan tekst nalazi se kod talijanskog viteza Sante Brasca, hodočasnika iz XV. stoljeća, a donosi ga Norman Foster. Usp. Norman FOSTER, *Hodočasnici*, Zagreb, 1998., str. 174–175.

se u znatno većem opsegu u djelima dvojice hodočasnika iz 80-ih godina XVI. stoljeća, Giovannija Zuallarda<sup>5</sup> i Giovannija Francesca Alcarottija<sup>6</sup>. Budući da se kod njih te upute s cijelog putovanja nalaze na početku djela prije opisa putovanja, na njih će se ukazivati postupno prema mjestu i temama na koje se odnose.

Jedna od prvih preporuka odnosi se na vrijeme u kojem bi valjalo putovati. Premda Zualardo upozorava da bi vrijeme polaska valjalo započeti u proljeće, njegov brod krenuo je tek 29. lipnja. Naime, zbog dužine putovanja koja je uključivala odlazak i povratak te vrijeme boravka u Svetoj zemlji, teško je bilo izbjeći razdoblje tijekom kojeg se plovidba ne preporučuje.<sup>7</sup> Putovanje u jednom pravcu moglo je različito potrajati. Od Venecije kao ishodišta puta, do Jafe, odakle je započinjao kopneni put do Jeruzalema, putovanje je moglo trajati od 30 do 80 pa i više dana. Na taj način ukupno vrijeme provedeno na putovanju trajalo je najčešće od pet do osam mjeseci, pa ne čudi što se vrijeme početka putovanja trojice spomenutih pisaca hodočasnika razlikovalo. Tako Alcarotti polazi na svoj put u jesen, 9. listopada 1587., dok se Bianchi zaputio na put u proljeće.<sup>8</sup>

U luku je bilo poželjno doći mjesec i pol do dva prije polaska broda. Budući da je brod, s obzirom na robu koju je usput prevozio, imao niz usputnih postaja, narodnosna struktura putnika bila je vrlo raznovrsna. Stoga je bilo nužno dogovoriti se s kapetanom radi osiguranja mjesta na brodu. Za one koji su bili neotporni na nedaće putovanja ili patili od morske bolesti, bilo je važno da dobiju mjesta u kabinama u krmenom dijelu broda ili u prostoru na sredini, gdje su se najmanje osjećale oscilacije broda za nevremena. Vrijeme do polaska uglavnom je bilo utrošeno na utovar robe. Iščekivanje najpovoljnijeg trenutka za isplavlivanje znalo je potrajati i više dana, tijekom kojih su hodočasnici i ostali putnici već bili na brodu. Raspoloženje koje je vladalo pred polazak još je više isticalo naglašene napetosti među pripadnicima različitih vjera. Najbolje to oslikava Alcarotti: *U isto vrijeme na brod se ukrcao mnoštvo različitih ljudi. Nas Latina, oko 50 iz reda franjevaca opservanata, potom još oko 40 koji su išli u službu u Svetu zemlju razdijeljeni od njihova gvar-*

<sup>5</sup> Giovanni Zuallardo (1542.–1634.), pravim imenom Jean Zuallart, rođen je u belgijskom gradu Athu. Bio je učitelj i odgojitelj djece barona Meroda od Frentzena te pratilac barona Meroda na putu u Svetu zemlju 1586. godine. Svoja zapažanja iznio je u putopisu tiskanom godinu kasnije u Rimu pod naslovom *Il devotissimo viaggio di Gerusalemme, fatto e descritto in sei libri dal Sig. Giouanni Zuallardo, Caualliero del Santissimo Sepolcro di N. S. l'anno 1586*.

<sup>6</sup> Giovanni Francesco Alcarotti, kanonik katedrale u talijanskoj Novari, živio je i djelovao od sredine XVI. stoljeća. U Svetu zemlju putovao 1587. Njegov je putopis posmrtno objavio njegov nećak Girolamo Alcarotti u Novari pod naslovom *Del viaggio di Terra Santa da Venetia, à Tripoli, di Soria per Mare, & di là per terra à Gierusalemme, per la Città di Damasco, & per le Prouintie dell'Iturea, Galilea Superiore, & Inferiore, Samaria & Giudea, co'l ritorno in Christianità, per via di Costantinopoli*.

<sup>7</sup> Bartolomeo Crescenzo, pomorski povjesničar i dugogodišnji zapovjednik vojne mornarice Svete Stolice, u svom djelu *Nautica Mediterranea* dijeli godinu na četiri razdoblja, ovisno o uvjetima plovidbe po Mediteranu. Pritom su idealni uvjeti za plovidbu od 20. svibnja do 24. rujna, dakle zadnji proljetni mjesec i čitavo ljeto. U prijelaznim razdobljima od 24. rujna do 22. studenoga te od 20. ožujka do 20. svibnja plovidba nije stalno niti sigurna niti opasna. Od 22. studenoga do 20. ožujka ploviti je svuda stalno riskantno i opasno, pa se preporučuje u tim mjesecima brodove ostaviti u luci. Bartolomeo CRESCENZIO, *Nautica mediterranea*, 1602., str. 287–288.

<sup>8</sup> U Bianchijevu putopisu navodi se svega jedan datum, i to 9. lipnja, kada se našao na putu od Ramalle prema Jeruzalemu. S obzirom na minimalno trajanje putovanja pri povoljnim vremenskim uvjetima i razlike u datumima prije reforme kalendara 1582., vjerojatno se početak Bianchijeve putovanja zbilo najkasnije do kraja travnja.

dijana dijelom za Tripoli (Tripoli) i Alep (Alepo), dijelom za Aleksandriju (Alessandria) i Kairo (Cairo), a ostatak za Jeruzalem (Gierusalemme) i Betlehem (Bethleem). U Damask (Damasco) nije upućen nitko zbog velike epidemije kuge koja je ondje vladala. Na sličan način na brodu su se našli mnogi svjetovnjaci poput gospode, plemića i trgovaca iz različitih zemalja. Uz njih bili su ondje i mnogi drugi izuzeti iz okrilja Svete Crkve kao šizmatici, Grci i drugi istočnjački kršćani; ono što je još gore, bilo je ondje nemalo Židova, Turaka, Maura, Arapa i drugih vrsta ovih najgorih izroda.<sup>9</sup>

Jedna do dvije galije godišnje svakako nisu bile dovoljne da prevezu sve zainteresirane. Hodočasnici koji su u Veneciju pristizali tijekom većeg dijela godine nastojali su se što prije otpraviti na Levant. U tu svrhu znali su se poslužiti trgovačkim brodovima. Pritom nije uvijek bilo nužno da je konačno odredište tih brodova bio otok Cipar ili neka od levantskih luka kao što su Jafa (*Giaffa; Iopa*; izr. Tel Aviv-Yafo) i Tripoli. Pomorsko trgovački promet prema lukama otoka Krete (*Isola di Candia; Creta*) kao važnoga tranzitnog područja pružao je dobro jamstvo za što skoriji nastavak putovanja. Slična situacija bila je i na povratnom pravcu. Giovanni Francesco Alcarotti upozorava na probleme s prijevozom pri povratku iz Svete zemlje. Naime, kako bi izbjegao čekanje više desetaka dana, taj je kanonik sa svojom grupom, nakon što je već otplovio dio puta s jednim drugim brodom iz Jafe do otoka Hiosa (*Sciò*) u Egejskom arhipelagu nedaleko od maloazijske obale, odlučio nastaviti put prema Carigradu. Unatoč dodatnom putu od 400 milja, glavna osmanlijska prijestolnica pružala mu je mnogo više mogućnosti za brži povratak u domovinu. Odande je pomorski promet bio znatno življi, a imao je alternativu i u karavanskom putu kroz unutrašnjost Balkana do Dubrovnika.<sup>10</sup>

Pomorske rute brodova koji su prevozili hodočasnike poklapale su se s glavnim plovidbenim pravcem uz istočni Jadran. Kao što je bilo uobičajeno, plovidba se odvijala zapadnom istarskom obalom. Kao nezaobilazne postaje na ovom dijelu nametali su se Poreč (*Parenzo*) i Rovinj (*Rovigno*) s organiziranom peljarskom službom. Bez te je institucije plovidba od istarske obale do grada na laguni bila nezamisliva. Uz to, daljina od otprilike 100 milja nametala je jednu od tih luka kao prvo obvezno stajalište na glavnome plovidbenom pravcu.<sup>11</sup> Zapažanja o obalnim punktovima razlikovala su se od autora do autora. Za razliku od svjetovnjaka, crkvena lica svoju pozornost obraćaju uglavnom sakralnim objektima. U središtu pozornosti su im Eufrazijeva bazilika u Poreču i crkva sv. Fumije u Rovinju. Za svaku od njih vezivale su se određene legende.<sup>12</sup> S druge strane, starine grada Pule (*Pola*)

<sup>9</sup> Giovanni Francesco ALCAROTTI, *nav. dj.*, str. 2.

<sup>10</sup> Spomenuti pravac dobro je opisan u djelu mletačkog poslanika Benedetta RAMBERTIJA, *Delle cose dei Turchi libri tre*, u kojem donosi razdaljine među postajama uz opis događanja tijekom samog putovanja. Glavni punktovi iz pravca Dubrovnika prema Carigradu bili su: Trebinje, Foča, Prijepolje, Novi Pazar, Niš, Sofija Plovdiv, Edirne i Carigrad.

<sup>11</sup> U ovom se članku predočene razdaljine u miljama ne odnose na suvremene, nautičke milje, već na milje koje su korištene u plovidbi tijekom XVI. stoljeća. Najčešće je bila u upotrebi mala talijanska milja duljine 1,485 km, moglo bi se reći neposredni baštini antičke rimske milje od 1,478 odnosno 1,472 km. Zlatko HERKOV, »Prinos za poznavanje naših starih mjera za dužinu i površinu«, *Zbornik Historijskog instituta JAZU u Zagrebu*, 8 (1977.), str. 208; Tatjana MUŠNJAK, »Mjerila na starim zemljopisnim kartama«, *Arhivski vjesnik*, 25 (1982.), str. 60–64.

<sup>12</sup> Legenda vezana za Eufrazijevu baziliku odnosi se na napad Genovljana 1354., kada je grad zauzet i opljačkan. Tom je prilikom iz bazilike, koja je bila ujedno i sjelo biskupa, odnesen veći dio relikvija te tijela sv. Maura i sv. Eleuterija. Genovski su vojnici namjeravali odnijeti i ostala tijela, sv. Demetrija i sv. Julijana,

– Orlandova palača, ostaci antičkih hramova i trijemova, a napose amfiteatra – pobuđivale su zanimanje i divljenje svakog posjetitelja.

Nakon zapadne obale Istre pomorski je put početkom XVI. stoljeća vodio Osorskim tješnacem, između otoka Cresa (*Cherso*) i Lošinja (*Ossero*). Zbog neodržavanja prolaza i nemogućnosti da bez dodatnog širenja njime prolaze veći brodovi, putovalo se ponajviše vanjskom stranom otoka Lošinja.<sup>13</sup> Put je odatle vodio između otoka Silbe, Premude i Oliba iz grupe zadarskog arhipelaga prema obali Dalmacije i gradu Zadru (*Zara*). Ondje hodočasnici bilježe crkvu sv. Šimuna s relikvijama tog poznatog sveca. Tadašnja važnost Zadra kao dalmatinske metropole ogledala se i u vojnostrateškom smislu kroz opise dijelova fortifikacijskog sustava. Plovidbeni je put dalje slijedio obalu kontinenta do Starog Trogira i uvale sv. arkanđela. Odatle se najčešće nastavljalo prema Splitu te kroz Splitska vrata prema srednjodalmatinskim otocima. Zuallardo, po svemu sudeći, skreće znatno ranije budući da na putu do otoka Visa bilježi hrid Kamik (*Petronisso*), otoke Jabuku (*Poma*), Svetac (*S. Andrea*) i Biševo (*Buso*). O naseljima i otocima pokraj kojih se plovilo u nastavku ne donosi se ništa što nije već dobro poznato iz ostalih onodobnih geografskih priručnika. Nešto više od ostalih ističu se otoci Hvar (*Liesena*) i Korčula (*Curzola*) te Dubrovnik (*Ragusi*), slobodan i trgovački grad u kojem je najviše velikih brodova na toj obali. Plovidba se nije strogo držala zadane rute duž istočnojadranske obale, već se često posezalo za najprometnijom transverzalom rutom na tom dijelu Jadrana. Riječ je o Tremitskom otočju (*Isole de Tremiti*) nedaleko od talijanske obale. To je otočje sastavni dio dosta frekventnog trajekta Dubrovnik-Palagruža-Tremiti, odakle se nastavljalo prema Pescari, Tremoliju, Anconi ili lukama Monte Gargana, odnosno južne Apulije. Razlog više skretanju hodočasničkih brodova s uobičajene rute prema tom otočju nudio je samostan-tvrđava u rukama redovnika augustinaca na jednom od otoka iz sastava Tremitskog otočja.<sup>14</sup> Osim tranzitnog značaja otočja, ništa manje nije bila važna njegova strateška važnost.<sup>15</sup> U ljetnim mjesecima nije bio rijedak slučaj da se plovidba nastavljala zapad-

---

potom tijela sv. Bette i sv. Akolite. Međutim, prema legendi koju donosi Bianchi, iz preostalih je tijela potekla krv, što je zbunilo i uplašilo napadače i odvratilo ih od njihove nakane. Noe BIANCHI, *nav. dj.*, A4 (Parenzo). Porečka crkva sv. Eufemije ime je dobila po tijelu istoimene svete i mučenice. Prema srednjovjekovnim zapisima, velikim dijelom temeljenim na legendama, tijelo sv. Eufemije dopremljeno je iz Carigrada u Rovinj u mramornom sarkofagu za vrijeme ikonoklastičke krize u VII. stoljeću, kada se razmahao ikonoklastički pokret uništavatelja svetačkih slika i relikvija. Na dio obale ispod Crvenog brda, na kojem se nalazi današnja kolegijalna crkva sv. Jurja i sv. Eufemije, morski su valovi nanijeli sarkofag s tijelom sv. Eufemije, najvjerojatnije iz lokaliteta Cisse, gdje se taj sarkofag, prema drugom predanju, nalazio. Odatle je taj sarkofag prenesen u crkvu sv. Eufemije (sv. Fuma), gdje se i danas nalazi. Prema legendi, plima je na obalu Rovinja izbacila sarkofag s tijelom spomenute svete i mučenice koji je tijekom ikonoklastičkog pokreta u VII. stoljeću bačen u more. Usp. *TRANSLATIO corporis beate Eufemie*, Pula, 2000., passim.

<sup>13</sup> Nikola STRAŽIČIĆ, »Otok Cres. Prilog poznavanju geografije naših otoka«, *Otočki ljetopis Cres – Lošinj*, 4 (1981.), str. 133–134.

<sup>14</sup> Otok San Nicola, na kojem se nalazi spomenuti samostan-utvrda, treći je po veličini iz skupine Tremitskog otočja, nakon San Domina i Caprare. Ovaj se otok još nazivao i Santa Maria de Tremiti. U XVI. stoljeću njegov je istočni dio nazvan San Nicola, dok je zapadni dio, na kojem je samostan, nazvan Santa Maria upravo po samostanu. Danas se cijeli otok naziva Tremiti, a koristi se i naziv San Nicola di Tremiti. Osvaldo BALDACCII, »Ricerche geografiche sulle isole Tremiti«, *Bollettino della società geografica italiana*, 90 (1953.), str. 342–343.

<sup>15</sup> Ovi su otoci bili predstraža talijanskom kopnu od brojnih nasrtaja pirata u kasnome srednjem i ranome novom vijeku. Otoke su do XIV. stoljeća držali cisterciti, koji su potom postali žrtve pirata. Njihovo je upravljanje nakon toga povjereno augustincima, koji su postojeće fortifikacije na otoku Santa Maria dodatno

nom jadranskom obalom do Otranta, premda su pomorci i u tom dijelu Jadrana puno veću prednost davali istočnoj obali.

Nakon Dubrovnika predah se mogao načiniti u nekoj od luka Mletačke Albanije. U glavni grad pokrajine, Kotor (*Cattaro*), udaljen 18 milja od ulaza u Boku kotorsku, zalazilo se ako bi to nalagale okolnosti putovanja. Od 1571. godine i pada Bara (*Antiuari*) i Ulcinja (*Dulcigno*) pod Turke, Budva je posljednja mletačka luka do izlaza iz Jadrana. Po potrebi mogla su se koristiti i sidrišta u lukama Žanjice i Trašte (*Porto Trasto*). Od Budve (*Budoa*) do otoka Krfa (*Isola di Corfù*; gr. Kérkira) bilo je više od 200 milja, dakle barem dva do tri dana plovidbe. Stoga su brodovi, ploveći istočnom obalom, vrlo često bili prisiljeni potražiti sklonište u nekoj od luka albanskog teritorija u rukama Osmanlija. Dodatnu opasnost pri plovidbi ovim vodama od kraja XVI. stoljeća predstavljali su mogući napadi ulcinjskih gusara. Dosta praktično bilo je sidrište na rukavcima rijeke Drima (*Drino*) ili Bojane (*Boiana*). U lukama u blizini Lješa (*Alesso*; alb. Lezhë) poput Sv. Ivana Meduanskog (*S. Giouanni di medoa*; alb. Shengjin), posada je mogla sidrenje iskoristiti za obnavljanje zaliha vode i hrane. Alcarotti tu bilježi posebno cijenjenu sušenu ovčetinu koja se mogla vrlo jeftino nabaviti.<sup>16</sup> Sljedeće sidrenje, ako vremenski uvjeti nisu dopuštali noćnu plovidbu, obavljalo se na potezu obale od Drača (*Durrazzo*; alb. Durrës) do Valone (*Valona*; alb. Vlorë). Dio akvatorija južno od Valone, podno Himarskoga gorja (*Monti Cerauni*), bilo je za pomorce jedno od najpogibelnijih područja plovidbe Jadranom. Strahote nevremena, srećom bez kobnih posljedica po putnike i posadu, vrlo dobro je prikazao Alcarotti u svojem putopisu: *Sljedeću nedjelju, 18-og, u osvit dana pojavi se iznenada žestoka oluja, da se činilo kako će potopiti lađu u samoj luci. Uslijed toga puče konop koji je držao najveće sidro. Mornari tada za nadoknadu baciše unutra druga dva sidra s proporcionalnim konopima na uobičajeni način da lađa ne ode među ispriječene grebene. Navečer uoči 21-og (listopada), okrenuo je povoljan vjetar, pa mornari, pošto su podigli rečena sidra, razviše jedra te tako krenusmo iz tog mjesta (Lješ, op. M. P.) i za manje od 20 sati prođosmo Valonu uz našu nemalu radost, kad eto ti, još istu večer dok smo svi mi putnici kao i obično sjedili na našim kasama za večerom, naiđe jedan drugi žestok olujni oblak, koji je imao takvu snagu da je naišavši na razvijena jedra ne samo isprevrtao rečene kase sa svim stvarima na njima, poput tanjura, čaša i sličnih stvarčica, već je uz to samu lađu s koševima i jedrima okrenuo na bok pod vodu. Mi na sličan način jedan preko drugog razbacani po dnu broda među kasama i ostalom trgovačkom robom. Nasta takav strah od kojeg bi se užasnulo i najhrabrije srce. Tada se začuše krici koji su dopirali sve do neba, zazivala se pomoć od dragog Boga preko svetaca zaštitnika; oci sv. Franju, mi ostali Gospu Loretsku, Grci i drugi istočni kršćani sv. Đurđa, a muslimani po običaju hrapavim glasovima zazivahu svog Muhameda. Na sličan način i Židovi svoje gluhe, lude i rdave proroke samoga paklenog demona: nakon dokolice i mrljanja na onom svom jeziku, počеше tražiti pomoć od Antikrista, njihova očekivanog Mesije, jer zbog sljepoće koja ih je prekrila ne spoznaše pravog Mesiju, Otkupitelja svijeta. Takva urlanja nevjernika u onoj najgoroj mori plaši-*

utvrdili zidinama. Time su ovi otoci mogli odolijevati brojnim napadima gusara i pirata u kasnijem razdoblju. Najveću kušnju imali su branitelji 5.–7. kolovoza 1567. kada su se uspjeli othrvati napadu turskog brodovlja od oko 300 galija. Premda su se turski pirati uspjeli iskrcati na otok i zaposjesti njegovu istočnu polovicu, tvrđavu nisu mogli osvojiti, pa su bili primorani napustiti opsadu: Osvaldo BALDACCI, *nav. dj.*, str. 393.

<sup>16</sup> Giovanni Francesco ALCAROTTI, *nav. dj.*, str. 4.

la su nas više nego da se lađa potpuno potopila. Međutim, svidje se dragom Bogu zbog zazivanja rečenih svetaca konačno pomoći. Dok je lađa tako visjela otprilike petnaest minuta, mornari su se pomalo pribrali držeći se, tko za užad, tko za ostalo, jer ni oni nisu mogli stajati na nogama. Puče nekoliko konopa; jedra koja su bila napuhana i potopljena vodom olabaviše se, a lađa se vrati u prvobitan položaj. Mi smo se potom malo oporavili, no ipak nikome od nas ne samo da nije palo na pamet da jede i pije već i da spava, u iščekivanju da more još jače nego prije podigne valove, tako velike i žestoke da se činilo da bi se brod u svakom trenutku mogao razbiti u sto tisuća komada. Stoga se čitavu noć ostalo u molitvi, ne bez suza, uzdaha i iskrenih zavjeta. Tu se prepoznalo hrabre i otporne na more koji bijahu rijetki, dok je mnogo više bilo onih koji gotovo da su izbljuvali crijeva od silnog povraćanja. U takvom raspoloženju potrajao je put do Zakinta (Zante).<sup>17</sup> Očito da je kapetan s posadom Alcarottijeva broda odlučio da se ne zaustavlja na otoku Krfu kako bi barem djelomično nadoknadio izgubljeno vrijeme. Unatoč tome što ga Alcarotti u svojem putopisu gotovo i ne spominje, otok Krf bio je nezaobilazna postaja na plovidbenom pravcu, bilo da se plovi u Carigrad ili na Levant.<sup>18</sup> Hodočasnici su ondje prilikom sidrenja bili udomljeni u samostanu franjevac minorita u gradu Krfu.<sup>19</sup>

Plovidbeni put Jadranom iznosio je od 700–800 pa i više milja, ovisno o pravcu plovidbe koji je često bio podložan skretanjima. Toliki put najčešće se prelazilo za otprilike sedam dana u relativno povoljnim uvjetima plovidbe, dok je za istu razdaljinu u nepovoljnim uvjetima ponekad trebalo više od petnaest dana. U odnosu na preostatak puta do Levanta od otprilike 1600 milja, tempo plovidbe Jadranom bio je znatno brži.<sup>20</sup> Do 70-ih godina XVI. stoljeća putovanje u Svetu zemlju prosječno je trajalo nešto kraće. Naime, gubitkom otoka Cipra, koji je definitivno pripao Osmanlijama nakon Ciparskog rata (1570.–1573.), Mlečani su ostali bez najvažnijeg posjeda u istočnom Sredozemlju. Preuzevši nadzor nad otokom, Osmanlije su znatno pooštrile kontrolu osoba koje su se ondje iskrcavale, a time i mase hodočasnika. Zadržavanje kršćana radi ispitivanja o namjerama i cilju njihova putovanja nerijetko je trajalo i dvadeset dana.

Nastavak puta od Krfa prema Levantu većim se dijelom poklapao s plovidbenim pravcem iskazanim u plovidbenim priručnicima.<sup>21</sup> Otoci u Jonskom moru, koji su činili mletačku

<sup>17</sup> Giovanni Francesco ALCAROTTI, *nav. dj.*, str. 5–6.

<sup>18</sup> Brod kojim je putovao Giovanni Zuallardo također nije pristao u odlasku na otoku Krfu, već je pratio talijansku obalu Jadrana duž pokrajine Apulije do rta Santa Maria di Leuca. Odatle je, prešavši Otrantska vrata, slijedio zapadnu obalu otoka Krfa i nastavio put prema otoku Santa Mauri (Lefkada). Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, str. 78–79.

<sup>19</sup> Noe BIANCHI, *nav. dj.*, (*La città di Corfù*).

<sup>20</sup> Pri povoljnim plovidbenim uvjetima Jadran se prelazilo za otprilike 7–9 dana, čime je tempo plovidbe otprilike 80 do 100 prevaljenih milja po danu. Pri nepovoljnim uvjetima plovidbe, zbog nešto dužeg zadržavanja, prosječna dnevna prevaljena udaljenost iznosila je 40 do 50 milja. Tempo plovidbe Jonskim i Sredozemnim morem do otoka Cipra (oko 1300 milja) teško da je i u plovidbenoj sezoni omogućavao da se put prevali pri nepovoljnim uvjetima, dnevni tempo plovidbe nije bio veći od trideset milja. On je bio još i niži računajući zadržavanje na otoku Cipru te potrebno vrijeme da se dođe do Tripolija, odnosno Jafé na obali kontinenta.

<sup>21</sup> Nakon otoka Krfa plovidba se odvijala između luka otoka Jonskoga arhipelaga: Lefkada (*Santa Maure*), Cefalonije (*Cefallinia*) i Zakinta (Zante). Odatle je put slijedio zapadnu obalu Peloponeza do luka Modon (*Modone*) i Koron (*Coron*). Do prelaska na međuotočni pravac, sidriti se moglo u blizini brojnih luka južnog Peloponeza prije rtova Tenaro (*Capo Matapan*) i Maleas (*Capo Malto*). Otok Kithira (*Cerigo*) posljednji je prije sjeverne obale Krete i njezinih važnijih luka Kanije (*Cania*), Rhetimna (*Rhetimo*), Iraklionia (*Candia*),

pokrajinu jonskih otoka, bili su važniji u strateškom nego u gospodarskom pogledu. Unatoč međusobnoj razdaljini otoka Zakinta (*Zante*; gr. Ζάκινθος) i Cefalonije (*Cefallinia*; gr. Κεφαλλinia) od svega dvadesetak milja, najčešće se pristajalo na oba otoka. Većina kršćana na tim otocima bila je pravoslavne vjere, te su rijetke crkvice ostale katoličke. Na Zakintu, gdje je neovisno o pravoslavnome stolovao i katolički biskup, svratište za hodočasnike bilo je uređeno u franjevačkom samostanu s crkvicom zvanom Blagovijest.<sup>22</sup>

Na obali kopna znatnu pozornost hodočasnika privlačio je obližnji Korintski zaljev. Ondje je kod mjesta Lepanta 1571. godine kršćanska flota u pomorskoj bici odnijela veliku pobjedu nad Osmanlijama. Sjećanja na tu bitku kod putopisaca s kraja XVI. stoljeća bila su još uvijek vrlo živa. Nastavak puta vodio je zapadnom peloponeskom obalom. Ondje je najvažnija luka bio grad Modon (*Modone*; gr. Μεθώνι). Gradovi Modon i Koron (*Coron*; gr. Κορόνι) nazivali su se »očima« Venecije zbog specifičnog položaja i mogućnosti kontrole šireg akvatorija. Nakon mletačko-turskog rata (1499.–1502.) i pada pod Osmanlije, Modon je dijelom za hodočasnike izgubio dotadašnje značenje. Od nekadašnjih posjeda na jugu Peloponeza Mlečani su nakon rata 1537.–1540. do otoka Krete raspolagali još jedino otokom Cerigom (gr. Κίθιρα). Ako se nije namjeravalo pristati u nekoj od luka sa sjeverne strane otoka Krete, Kaniji (*Cania*; gr. Χανιά), Soudi (*Porto de Suda*), Iraklionu (*Candia*), Sitiji (*Sitia*), pomorci su običavali ploviti ponešto udaljeni od visoke kretske obale kako bi mogli iskoristiti vjetar. U pravcu Rodosa (*Isola di Rodi*; gr. Ρόδος) plovilo se pored otoka Karpatosa (*Scarpanto*; gr. Κάρπαθος). Do pred pad otoka u turske ruke 1522. godine, glavni istoimeni grad na Rodosu bio je važna postaja hodočasnika na putu prema Svetoj zemlji. Dodatnu sigurnost kršćanima ulijevali su ivanovci, vojnički red koji je od 1309. godine stekao upravu nad otokom. Značenje Rodosa u vjerskom pogledu zorno se ogledalo u bogatstvu relikvija koje u crkvi sv. Ivana bilježi Bianchi.<sup>23</sup> Potkraj stoljeća situacija se drastično promijenila, tako da je svako stajanje u lukama Osmanlijskog Carstva, pa tako i u Rodosu, izazivalo pravu tjeskobu kod putnika kršćana.

---

Sv. Nikole i Sitije. Na pola puta od Krete do otoka Rodosa nalazio se otok Karpatos (*Scarpanto*). Na otok Rodos s istoimenim gradom slijevali su se brodovi koji nisu nužno plovili duž sjeverne obale otoka Krete, već su se koristili sjevernijim pravcem. Redom su to egejski otoci Milos (*Melo*), Folegandros (*Policandro*), Santorini (*Santorini*; gr. Θήρα), Anafi (*Nanfio*), Astipalea (*Stapalia*), Kos (*Lango*), Nissiros (*Niseri*), Tilos i Simi (*Isola delle Simmie*). Između Rodosa i Cipra važna je bila maloazijska luka Kas (*Castel Ruzi*; gr. Kastellorizo). Važnije ciparske luke bile su s njegove južne strane: Pafos (*Baffo*), Limassol i Famagusta (*Famagosta*). Važnije luke u Svetoj zemlji bile su, od sjevera prema jugu: Latakija (*Lizza*), Gabala (*Zibele*), Tartus (*Tortosa*), Bejrut, Sidon (*Saito*), Tir (*Suro*), Akra (*Acre*), Cezareja (*Cesarea*) i Jafa. PORTOLANO, *Nel qual si dichiara minvamente del sito di tvtti i porti, qvalli sono da Venetia in Leuante, & in Ponente: & d'altre cose vtilissime, et necessarie à i Nauiganti*, Venezia, 1612., (Portolano di Levante), str. 1, r-16v. Većina navedenih pomorskih punktova bila je zajednička plovidbenom pravcu koji se odvajao prema Carigradu.

<sup>22</sup> Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, str. 82.

<sup>23</sup> Može se pretpostaviti kakvo su ushićenje doživljavali hodočasnici koji su u spomenutoj crkvi mogli vidjeti predmete u najtješnoj vezi s Isusovim životom. Prema Bianchijevim navodima, u spomenutoj crkvi čuva se križ načinjen od praonika u kojem je Isus prao noge svojim učenicima, te dva trna iz Isusove krune, od kojih je jedan u gradskom kaštelu. Ondje se čuva i novac koji je Juda primio za nagradu što je izdao Isusa, te dio križa na kojem je Isus razapet. Od ostalih relikvija spominju se glava sv. Filomene djevice, ruka sv. Blaža mučenika, ruka sv. Stjepana prvomučenika, ruka sv. Ivana Krstitelja, ruka sv. Jurja mučenika, ruka sv. Tome apostola, ruka sv. Leodarija biskupa, glava sv. Eufemije, djevice i mučenice, glava sv. Polikarpa biskupa, šaka sv. Klare djevice, šaka sv. Ane, majke Djevice Marije, te šaka s rukom sv. Katarine djevice. Noe BIANCHI, *nav. dj.*, B<sub>4</sub>.



Od Rodosa je otok Cipar (*Cipro*) bio udaljen oko 300 malih talijanskih milja. Zbog te prevelike udaljenosti, a i zbog nevremena koja su na tom području bila dosta česta, bilo je potrebno ploviti bliže maloazijskom kopnu. Onodobni plovidbeni priručnici na tom potezu ističu luku Kas (*Castel Ruzi*; gr. Kastellorizo).<sup>24</sup> Pri plovidbi od obale kontinenta u pravcu otoka Cibra posebno je neugodan bio jugoistočni vjetar. Na Cipru je prva važnija luka za robu i putnike bio Limasol (*Limisso*; gr. Lemessos), a dosta se koristila i luka Larnaka (*Porto delle Saline*; gr. Larnaca) nešto istočnije.<sup>25</sup>



Karta istočnog Mediterana s prikazom Svete zemlje (Rosaccio, *Viaggio...*, 1598.)

U tim su se lukama kontrolirali brodovi i sumnjivima su se pregledavale dozvole koje je svaki putnik morao imati sa sobom. U ciparskim lukama ujedno je i završavalo zajedničko putovanje svih hodočasnika, koji su otad pa nadalje, prema svojim sklonostima, putovali u manjim ili većim skupinama do Svete zemlje. Pri iskrcavanju bio je običaj darivati posadu

<sup>24</sup> PORTOLANO, *nav. dj.*, str. 14.r.

<sup>25</sup> Brod kojim je plovio Zuallardo 1586. godine pristao je u Limassolu, a Alcarottijev iduće godine u Larnaci. U Famagusti (*Famagosta*; gr. Ammochostos) 1586. nije se smjelo pristati da se ne bi vidjelo kako napreduju radovi na gradnji tamošnje utvrde. Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, str. 91. Giovanni Francesco ALCAROTTI, *nav. dj.*, str. 13.

broda, od kapetana do kuhara. Malo je tko to izbjegavao, dijelom jer se zbog nesigurne budućnosti nastojalo zadobiti »zalag milosti s nebesa« – a vjerovalo se da se to može pokazujući velikodušnost – a dijelom da se ne zamjeri posadi koja će ih pratiti pri povratku. Brodovi s kojima se pristiglo iz Venecije najčešće su ostajali usidreni u luci, a hodočasnici se pokušalo pomoći u pronalaženju brodica koje će ih prevesti do palestinske obale. Premda je najistočniji rt Cipra, Rt sv. Andrije apostola (*capo S. Andrea*), od Latakije (*Lizza*) na kontinentu udaljen oko 70 milja, za Svetu zemlju kretalo se izravno iz prije spomenutih ciparskih luka dijelom slijedeći južnociparsku obalu.<sup>26</sup> Najčešće se plovilo u pravcu Tripolija i Bejruta, luka na obali kontinenta. Plovidba s otoka Cipra u pravcu jugoistoka bila je višestruko opravdana. U ljetnim su mjesecima česti vjetrovi iz četvrtog kvadranta (S–Z) pogodovali smjeru plovidbe, pa se put od preko 200 milja mogao prevaliti za nepuna dva dana plovidbe. Kad bi se išlo najkraćim putem prema Latakiji, ne bi se u potpunosti mogli iskoristiti povoljni vjetrovi, a ostalo bi i više puta duž palestinske obale do Jafe (270 milja). Također, luke Tripoli i Bejrut bile su znatno važnije i više pomorski orijentirane, te se mnogo lakše mogla iznajmiti kakva brodica, ali i iskusna posada. Izravno u Jafu s Cipra se išlo vrlo rijetko čak i u ljetnim mjesecima. Loša iskustva iz jednog takvog pokušaja bilježi Zuallardo. Kako bi se izravno dokopali luke Jafe, isplovili su iz Limasola preko otvorenog mora. Međutim, nevrijeme koje ih je uhvatilo tijekom plovidbe, potpuno ih je dezorijentiralo. U strahu da ne zalutaju, posada je riješila da se vrati sjevernije. Umjesto da put od 270 milja prijeđu za dva do tri dana plovidbe, hodočasnici su stigli do kopna tek osmi dan nakon polaska. No radilo se o luci Tripoli, udaljenoj od Jafe 180 milja. Sumnja sedamnaestorice hodočasnika iz Zuallardove skupine da ih posada broda vara, na sreću po njih nije bila opravdana, ali zorno svjedoči kojim su se sve pogibeljima hodočasnici izlagali tijekom puta u Svetu zemlju. U Tripoliju se ostalo osam dana, dok se nije pronašla brodica kojom se moglo nastaviti prema jugu. Ondje je kadija Tripolija ucijenio hodočasnike da uzmu njegov brod ako žele dobiti *salvocondotto* za njegovo područje. Brod je krenuo najkraćim putem natrag prema Cipru te od Limasola, odakle je započelo njihovo putovanje, za tri dana stigao u Jafu. Zuallardovo putovanje od Limasola do Jafe tako je trajalo puna 32 dana, od 24. srpnja do 25. kolovoza.<sup>27</sup>

Kapetani brodica kojima bi se pristiglo u Jafu slali bi ljude da obavijeste pašu Ramle (*Ramma; Ramola*),<sup>28</sup> koji je nadzirao to područje. Bez pašine dozvole i pratnje nije se moglo prolaziti tim područjem, a s pašom je dolazio tumač. Ujedno bi se obavještavali franjevci Male braće s brda Sion, nedaleko od Jeruzalema, čiji je gvardijan ili njegov zamjenik običavao pratiti hodočasnike na koprenom dijelu puta do Jeruzalema.<sup>29</sup> Taj običaj napušten je nakon što su brodovi iz Venecije prestali pristajati izravno u Jaffi. Nedaleko od luke,

---

<sup>26</sup> Za ilustraciju, Limasol je bio udaljen od Tripolija 220 milja, a Larnaka 200 milja. PORTOLANO, *nav. dj.*, str. 15,r–16,v.

<sup>27</sup> Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, str. 96–103.

<sup>28</sup> Sličan naziv Ramli imao je grad Ramallah sjeverno od Jeruzalema. Ispravnu ubikaciju tog naselja omogućile su geografske relacije koje *Rammu* smještaju na svega deset milja od Jafe. Usp. Noe BIANCHI, *nav. dj.*, Iopa; Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, 113.

<sup>29</sup> Nakon što su 1551. godine franjevci morali napustiti brdo Sion, naselili su se bliže crkvi Svetoga groba, gdje su potom sagradili crkvu Presvetog Otkupitelja 1558. Adalbert REBIĆ, *Vodič po Svetoj zemlji*, Zagreb, 2006., str. 71.

pristigle grupice hodočasnika ponovno bi se formirale u veće skupine. Pokatkad je bilo potrebno čekati više dana da ih se sakupi veći broj.

U svim važnijim lukama i mjestima u kojima se nalazila osmanlijska posada, putnici kršćani bili su izloženi samovolji lokalnih zapovjednika. Za dozvole za prolazak svojim teritorijem često su zaračunavali veće iznose novca od uobičajenih. S druge strane, tamošnje stanovništvo, koje su pretežno činili Arapi, nije blagonaklono gledalo na kršćanske pridošlice. Nisu bili rijetki njihovi nasrtaji na skupine hodočasnika u prolazu, a bilo je dosta pljački i ubojstava. Zbog tih su opasnosti preventivno reagirali zapovjednici, osiguravajući pratnju i jahaća grla za hodočasnike. Na taj je način njihov odnos prema hodočasticima imao i svoju pozitivnu stranu. Takav je bio i službeni stav turskih vlasti. Zbog priliva znatne količine novca u državnu blagajnu od brojnih nameta, daća i dozvola izdavanih hodočasticima, bili su prisiljeni pridavati znatnu pozornost njihovoj sigurnosti.

Po dolasku pašinog opunomoćenika, svakom se hodočasniku poimenično ispisivala dozvola za prolazak do Jeruzalema. Cijena nije bila uvijek ista, već bi se dogovorila na licu mjesta. Zbog povećane zaštite hodočasnika dopremao se potreban broj jahaćih grla, što je također trebalo platiti. Put od 40 milja od Jafe do Jeruzalema trajao je obično dva dana. U Jeruzalem se nije moglo ući bez dozvole jeruzalemskog kadije. Dozvola za ulaz u grad stajala je dva dukata. Osim dosad navedenih taksi, hodočasnik je morao platiti brojne druge, uglavnom manje iznose. Najveći iznos, devet dukata, trebalo je platiti prilikom posjeta crkvi Svetoga groba.<sup>30</sup>

U prvoj polovini XVI. stoljeća brigu oko smještaja hodočasnika vodili su franjevci s brda Siona. Nakon njihova protjerivanja, smještaj za vrijeme boravka u Jeruzalemu organizirao se u crkvi Svetog Spasitelja, odnosno Presvetog Otkupitelja. Tijekom svojega boravka u Svetoj zemlji, putopisci hodočasnici uglavnom se drže ustaljene sheme. Najprije se posjećuju sveta mjesta u gradu Jeruzalemu i oko njega. Osim bliže okolice Jeruzalema, mnogi hodočasnici putopisci posjećuju i bilježe zanimljivosti o udaljenijim područjima, u vezi sa životom Svete obitelji, kao što su Sirija i poluotok Sinaj.<sup>31</sup> Na čitavom području Svete zemlje brojne su crkve o kojima su se brinuli uglavnom franjevci. Uz pružanje pomoći hodočasticima, bila je to njihova glavna zadaća.

Da bi učvrstili svoju vjeru, bilo je hodočasnika, mahom svjetovnjaka, koji su željeli primiti čast viteštva Svetoga groba. Ostaje dvojbeno koliki je udio onih koji su to učinili iz pravih pobuda, potaknuti vjerskim žarom, a da pritom nisu mislili na društveni ugled i ispraznu titulu po povratku u kršćanski svijet. Sam čin događao se u dogovoru s gvardijanom crkve Svetoga groba u najvećoj mogućoj tajnosti. Putopisac Zuallardo je tijekom svojeg boravka u Jeruzalemu i sam primio tu čast i opisao taj čin u svojem putopisu. Redenje se obavljalo ujutro za vrijeme svete mise. Gvardijan bi se obukao u biskupsku odoru s mitrom na glavi i pastirskim štapom u ruci. Načinila bi se svečana procesija oko Svetoga groba, a nakon nje slavila se sveta misa i pričešćivali budući vitezovi i ostali. Gvardijan bi potom pozvao u prostoriju s grobom buduće vitezove da kleknu ispred Svetoga groba te bi im

<sup>30</sup> Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, 183.

<sup>31</sup> Opis svetih mjesta na području Svete zemlje našoj je čitalačkoj publici najbolje poznat po monografijama Adalberta REBIĆA, *Jeruzalem: 3000 godina*, Zagreb, 1998., te *Vodič po Svetoj zemlji*, Zagreb, 2006.

ponovio odredbe i upute s kojima su bili prije upoznati, nakon čega je uslijedio nagovor.<sup>32</sup> Zatim bi gvardijan pročitao statut kojeg se vitez morao pridržavati, gotovo čitav sadržan u tekstu nagovora koji bi im održao. Uslijedila bi pitanja, odgovori i redovne prisege nad Svetim grobom, s pobožnim ceremonijama, molitvama i blagoslovima. Vitezovi su trebali navući pozlaćene ostruge na noge, staviti pozlaćen mač na bok te zlatni lanac oko vrata. Naklonivši se nad Sveti grob, svaki od njih primio bi viteški dodir mačem. Po okončanim ceremonijama ponovno bi se formirala procesija, dok bi se pjevalo *Te Deum laudamus* (Tebe Boga hvalimo). Odatle su se hodočasnici povlačili u prostorije u kojima su boravili, primajući čestitke redovnika i subraće hodočasnika.<sup>33</sup>

\*

Fenomen hodočasničkih putovanja u Svetu zemlju u XVI. stoljeću ovim radom jedva da je okrnut. Postići nešto više s tematikom o kojoj izvorno postoje tisuće i tisuće napisanih stranica nije ni bilo moguće. No to na koncu nije ni bila namjera autoru ovih redaka. Ovdje se ponajprije željelo ukazati na postojanje brojnih, našoj široj znanstvenoj javnosti još nepoznatih izvora, te nešto više naglasiti određene aspekte hodočasničkih putovanja kojima se u našoj historiografiji nije pridavalo dovoljno pozornosti.

#### **PRILOG: Tekst nagovora gvardijana crkve Svetoga groba u Jeruzalemu prilikom ređenja hodočasnika u red vitezova Svetoga groba**

Gospodo i prijatelji, koji ste ovdje prisutni da biste primili red vojske ili viteštva Isusa Krista, našeg Otkupitelja, na ovome presvetom mjestu, prije nego što vas uvedem u to, molim vas da promislite kako nije mala stvar, čast i dostojanstvo koje želite steći i da je potrebno posjedovati prirodno ili po milosti sve one tražene kvalitete u vitezova kakve su podrijetlo, čestitost, a prije svega vrlina, temelj i počelo svake plemenitosti: da možete odbaciti svaki porok te mržnju i neprijateljstvo koje možete gajiti prema svojim bližnjima, a da istodobno ne težite zbog obijesti ambicijama i željama da budete viđeni i cijenjeni među svijetom. Štoviše, trebate biti postojani u namjeri da svim svojim srcem, snagom i sposobnošću ljubite i vjerno služite onomu čiji vojnici želite postati neprestano se boreći protiv njegovih neprijatelja. Branite srčano ovaj stijeg i sveti križ i njegovu predragu zaručnicu, Rimsku katoličku crkvu, i njegove vjerne slugu, udovice i siročad nepravdom tlačenu, od svih njihovih neprijatelja. Ako se poduzme otvoreni rat da bi se povratila ova sveta mjesta, dužni ste se uključiti i osobno izložiti sa svim svojim dobrima ili poslati nekog drugoga prikladnog umjesto sebe. To biste trebali činiti (ne sumnjam da to doista želite) iz velikodušnosti i kršćanske revnosti.

Sada, kako biste znali kakva je čast koja vam se dodjeljuje, trebate uvidjeti da je to ono isto što su u prošlosti primali vitezovi zvani templari, koji su neko vrijeme bili bogati i

---

<sup>32</sup> Prijevod teksta nagovora, koji se znatno podudara s onim izrečenim od gvardijana crkve Svetoga groba u Jeruzalemu, donesen je u cijelosti u Prilogu na kraju rada. Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, str. 215–221.

<sup>33</sup> Giovanni ZUALLARDO, *nav. dj.*, str. 214–222.

dosta poznati po svojim dobrim djelima. No poslije su (zbog nesposobnosti i lošeg ponašanja) lišeni života i dobara kojima su većim dijelom darivani vitezovi s Rodosa (danas zvani malteški) jer su uvijek poštovali statute i regule svoje investiture. Njihov je red također više tražen (zbog prihoda koji ga prate) nego ovaj, koji se redovno ne dodjeljuje, osim velikim i plemenito rođenim, a pokatkad i osobama (prema izvješću koje se sastavlja o dobrom i časnom životu i pobožnom priopćenju više nego posjedovanju traženih vrlina) koje se pokazuju vrijednima plemstva. Uz ovo rečeno, revnost koja ih navede, usprkos mnogim opasnostima, riskiranju života i velikim troškovima, na ovaj sveti i mukotrni put iz dalekih zemalja (i bez ostalih ceremonija) dovoljna je da bi se stekao ugled plemića. Prema tome, onima koji to traže i čije kvalitete odgovaraju prije spomenutom, i čini se da to zaslužuju, koriste se investiture za tu svrhu uređene, uzete od starijih. Različite su od onih koje koriste svjetovni vladari, koji se njima žele častiti. Time im (zbog onoga što kažem i što ću reći) nikako ne želim umanjiti dostojanstvo, prerogative niti načiniti ikakvo izuzeće, već vas želim poučiti da ubuduće živite više duhovno nego vremenito ili svjetovno. Onako kako vam se to pokazuje od našega presvetog oca pape, vikara Isusa Krista, našeg Spasitelja, koji ima moć vezivati i otpuštati grijeha na nebu i na zemlji, koji posvećuje svećenike i prinositelje žrtve te dodjeljuje dijademe carevima, kraljevima, vojvodama i knezovima. Ako ne njegovom rukom, barem rukom onoga koji je ovdje postavljen i za to ovlašten.

Procijenite, dakle, je li viteštvo koje daju spomenuti vladari pokatkad praćeno pokvarljivim dobrima i bogatstvima i je li vitez počašćen i nazvan njihovim bratom, sudrugom i rođakom. Ovo je popraćeno otpuštanjem svih grijeha i uživanjem nebeskih dobara. Pričešću predragocjenim tijelom njegova kralja, Boga i Spasitelja, koji se utjelovljuje u njemu samome i tako ga čini članom njegove zajednice i kao njegov kapetan obećava mu dioništvo njegova vječnog, nepokvarljiva kraljevstva.

Ako se ono prvo vrši u prisutnosti vladara, velikih baruna i dvorjana, ovo se odvija u prisutnosti anđela, svetaca i svetica rajskih, koji bez sumnje (primivši za života mnoge blagodati na ovome presvetom mjestu, sada uživaju pogled na onog koji ih je posvetio i po kojem su uskršli) čuvaju uspomenu na to i neopazice je posjećuju.

Vitezovi dvora, kada primaju svoj red, oblače se pompozno poput onih koji posjećuju domove kraljeva i onog časa nisu bez iskre oholosti, ambicija i želje da budu viđeni i štovani.

Ovi (ne bez dopuštenja i nedokučive Božje providnosti), obučeni bijedno, ili u najmanju ruku jednostavno, moraju se na sličan način poniziti (bez obzira na bogatstvo i status), težeći samo tome da budu prepoznati i primljeni od nebeskog dvora, te uzdići svoja srca prema svomu Bogu i kapetanu, koji se suprotstavlja oholima, a uzvisuje ponižene.

Prvi spomenuti red prima se i daje u prostranim salama, urešenim bogatim i ljupkim tapiserijama punih mirisa ambre, mošusa i dr.

Ovaj ovdje, u ovoj špilji i maloj izbici, namirisanoj mirtom i alojom, pomiješanima s predragocjenom krvlju Isusa Krista, najsvetijeg među svecima, najvećeg žrtvovatelja, Kralja nad kraljevima, Boga, Stvoritelja i vladara na nebu i na zemlji, najvećeg i najpravednijeg suca kojeg čitav *univerzum* ne može primiti u svojoj veličini, gdje je (imajući probijeni bok, ruke i noge te primivši brojne rane od glave do nogu zbog naših grijeha, ratujući s

đavlom, paklom, svijetom, tjelesnim i sa smrću, izašao nad njima pobjednik nakon svih svojih muka, kazni i boli) po svojoj presvetoj majci Blaženoj Djevici i svojim učenicima i prijateljima, postavljen da počiva i da se odmara; gdje je treći dan živ i čitav uskrsnuo od mrtvih i po svojoj vlastitoj moći ustao u prisutnosti anđela koji su (svijetleći nebeskim svjetlom, stražareći i pokazujući ležaj onima koji su ga tu došli tražiti) o tome ostavili pouzdano svjedočanstvo.

Vi dakle, predraga moja gospodo i prijatelji, koji ste po dobročinstvima onoga Premoćnoga koji sada sjedi zdesna svoga Oca (koji je u njemu, i on u njemu) primili blagodat da u ovo budete uvedeni, otvorite oči razuma, gledajte i vidjet ćete ga ovdje ispruženog, umrlog za naše grijeha. Divite se sreći, veselju i svjetlosti koja je ispunila ovaj sobičak na dan njegova presvetog uskrsnuća; društvu koje je ondje bilo i koje je došlo; strah i bojazan onih pokvarenjaka i zlih čuvara te zadovoljstvo njegovih dobrotivih, koji su ga čekali sa svetom nadom. Pomislite potom na čast koju vam čini, koja nije ništa drugo doli lik i sjena onoga što vam je sačuvano gore na nebu. Gorljivo slijedite stijeg i trag svoga vođe i kapetana, velikog Krista, našeg ljudskog Otkupitelja. Odbacite i otjerajte od sebe djela tame (kao njegovi dobri i vjerni vojnici) i presvucite se oružjem svjetla; izvršite kaznu nad bogohulnicima i onima koji nagrđuju njegovo presveto ime, nad onima koji čine lopovluke, nasilništva, žrtve i ubojstva i koji se opijaju. Klonite se kao kuge nečasnih osoba i tjelesnih poroka, mjesta sumnjičenih za herezu i opirite se uvijek neprijateljima i progoniteljima svetog križa – Njegova znaka, i Crkve katoličke, vaše majke, koju posjećujte koliko god više možete.

Podržavajte i branite udovice i siročad. Nastojte da se sklopi mir i sloga među vjericima kršćanima gdje god možete i znate da je nesloga. Preuzmite skrb i težite uvećanju Kršćanske Republike. Uzdržite se od bilo kakvog probitka ili da slijedite nepravedni sukob, dvoboj ili slična zabranjena djela ogavna Božjem zakonu. Konačno, trudite se da budete besprijekorni pred Bogom i ljudima. Ravnajte svojim pobožnim i kršćanskim stazama i po svojoj pobožnosti i primjernoj milosti usmjerite izgubljene i privucite odmetnute da vas slijede. Ako tako budete činili, oni će vas poštovati i slaviti, beskrajno hvaleći onog koji vas je učinio takvima. Da se oduže, molit će ga da vas na ovom svijetu poprati sa svakom srećom i zadovoljstvom i da vam podijeli onu palmu i krunu kojom časti svoje izabranike u svojoj neprolaznoj i nedokučivoj slavi kojoj nas zbog beskrajnog milosrđa želi dovesti. Amen.

*Summary**A CONTRIBUTION TO OUR KNOWLEDGE ABOUT PILGRIMAGES FROM VENICE TO THE HOLY LAND DURING THE SIXTEENTH CENTURY*

*During the sixteenth century Venice was one of the most important harbours regarding pilgrimages to the Holy Land. This can be corroborated by numerous sources, among which the most important are Italian travelling accounts that were used for this investigation. Pilgrims' routs mostly coincided with trade routs of that time, especially since ships of that time often transported pilgrims together with trading goods. Navigation of that time preferred eastern Adriatic coast. Pace of the sailing depended on the season of year. Thus, it was not unusual that during summer some ships sailed also along the western Adriatic coast. After leaving the Adriatic Sea, Venetian ships used Venetian emporia placed on the Mediterranean islands. The first one was Corfu, and than Cephalonia (Keefallanía) and Zante (Zákinthos) in Ionian Sea. On the south of the Pelopónnisios there was Kithira which was important station on the way to Crete. From this point ships with pilgrims often continued towards Rhodes, Asia Minor and Cyprus – which was major Venetian emporium on Levant. However, there also existed a northern naval route across the Aegean Sea but this way was more appropriate for those who travelled to the Ottoman residence in Jerusalem. In the second half of the sixteenth century the number of the islands kept by Christians was significantly reduced. Namely, in 1522 knights of St. John (Hospitalers) lost island of Rhodes, which was important station in the pilgrims' routes. Similarly, in 1570 Venice lost Cyprus. This was an important obstacle regarding pilgrimages to the Holy Land, since Cyprus was harbour from which ships sailed directly to the ports of Palestine and further towards Holy Land and Jerusalem.*

*Similarly to the naval route from Venice to Levant, pilgrims' itinerary towards Palestine harbours and Jerusalem was rather uneasy and dangerous. Therefore, one should not be surprised that pilgrims often had numerous spiritual and material preparations before their trips. Thus, author also investigates pilgrims' preparations, and problems they came across during their pilgrimages.*

**KEY WORDS:** *pilgrimages, 16th century, naval routes, Holy Land.*