

Główna uwaga krytyczna jest w istocie pytaniem o to, na ile Autor Ef rzeczywiście odnosił się do biblijnej postaci Adama (poza 5, 21-33). Jeżeli czyniłby to w pełni świadomie, z pewnością ślad tych odniesień znajdowałby się w tekście, gdyż chciałby, aby jego adresaci dostrzegli taką typologię. W obecnej postaci ta nie jest oczywista nawet dla znacznej części uczonych. Jak zatem mogli ją dostrzec adresaci Ef? Sądźmy dlatego, że Martin ma rację, że odniesienia do biblijnego Adama stoją w tle analizowanych tekstów Ef, ale wyrażamy wątpliwości, czy autor Listu chciał je faktycznie podkreślić. Wydaje się, że Duch Święty zamierzył i zawarł więcej w tych tekstach, niż autor Ef był tego świadomy.

Druga uwaga krytyczna dotyczy rozdz. VII, którego charakter jest trudny do określenia. Autor powtarza w nim wyniki badań, do jakich doszedł wcześniej; z drugiej strony nie jest to właściwe zakończenie, ponieważ mamy jeszcze epilog. Rozdział ten powinien być właściwym zakończeniem. Uważnemu czytelnikowi nie potrzeba jeszcze raz mówić o tym samym. Należało pokazać, na czym polega nowość studium i przedstawić jedynie syntezę wyników badań wskazującą kierunki dalszych poszukiwań.

W zakończeniu uznajemy recenzowaną monografię za niezwykle cenny wkład w pogłębienie myśli teologicznej autora Ef, tj. typologii adamowej. W związku z głównym nurtem badań Martin przedstawił też inne poboczne, ale bardzo interesujące wnioski. Studium stanowi jednocześnie podbudowę prawie powszechnego przekonania, że Ef nie został napisany przez apostoła Pawła.

Waldemar Rakocy CM
Instytut Nauk Biblijnych KUL

Chantal R e y n i e r, *Paul de Tarse en Méditerranée. Recherches autour de la navigation dans l'Antiquité (Ac 27, 1-28, 16)*, LD 206, Paris: Les Éditions du Cerf 2006, ss. 288 (z indeksami).

Recenzowane studium podejmuje zagadnienie żeglugi w starożytności w basenie Morza Śródziemnego – w odniesieniu do opisu podróży morskiej apostoła Pawła w Dz 27–28. Pozycja ukazała się w znanej serii *Lectio Divina*, co wskazuje już wstępnie na jej wartość naukową. Studium składa się ze wstępu, przekładu z jęz. greckiego tekstu Dz 27, 1–28, 16, czterech rozdziałów, zakończenia, które z racji objętości i treści stanowi oddzielny rozdział, oraz z pięciu aneksów, słownika terminologii nautycznej i czterech indeksów.

Autorka stawia sobie za cel przebadanie opisu podróży morskiej apostoła Pawła pod kątem realiów historycznych. Większość studiów skupia się w przypadku tekstu Dz 27, 1–28, 16 na aspektach literackich czy teologicznych (wyjątkiem jest praca P. Seula, *Rettung für alle. Die Romreise des Paulus nach Apg 27, 1-28, 16*, BBB

146, Berlin–Vienne: Philo, 2003). Nie zagłębiając się w realia historyczne ich autorzy odmawiają powyższemu opisowi wiarygodności historycznej. Autorka uznała za interesujące i niezbędne przebadanie tego aspektu Dz 27–28. W tym celu odwołuje się do dzieł starożytnych historyków i geografów, ale także do archeologii lądowej i morskiej, oceanografii czy meteorologii. Zanim jednak podejmie właściwe studium, rozstrzyga kwestię dwóch wersji tekstu Dz, opowiadając się za aleksandryjską (wschodnią). Następnie dokonuje tłumaczenia tekstu.

Monografia rozwiązuje postawiony problem wychodząc od analizy materiału leksykograficznego. Związane z morzem i nawigacją słownictwo (307 terminów) zostaje pogrupowane i przypisane szesnastu polom semantycznym. Wśród nich niektóre odgrywają szczególną rolę (137 terminów): opisy i nazewnictwo mórz, zjawiska meteorologiczne, środki transportu (wiedza na temat ówczesnych statków), sztuka nawigacji czy topografia portów. Słownictwo użyte przez autora Dz wykazuje pewną oryginalność, ale równocześnie odpowiada ówczesnym przekazom historycznym. Autor Dz jawi się jako dobrze poinformowany w terminologii nautycznej i w opisywanych akwenach morskich (również portach) – tym samym wiarygodny historycznie w kwestii zastosowanego słownictwa.

W zasadniczej części studium (rozdz. II, III, IV) Autorka analizuje trzy kolejne etapy podróży morskiej apostoła Pawła. Kryterium stanowi zmiana statków. Pierwszy odcinek podróży, tj. z Cezarei do Myry, budzi wśród uczonych głównie wątpliwości co do obranej trasy. Najszybszy i najbezpieczniejszy szlak morski z Cezarei do Rzymu wiedzie przez Aleksandrię w Egipcie. Wy płynięcie w kierunku północnym wydaje się im świadomym opóźnieniem podróży lub zrzucają to na karb niewiedzy autora Dz. Według Reynier tak zaskakujący wybór trasy znajduje uzasadnienie w typie statku i porze roku (jesień). Żegluga przez otwarte morze mogła być już niebezpieczna (stąd trudność ze znalezieniem płynącego tym szlakiem statku), dlatego odpowiedzialny za apostoła centurion decyduje się na statek handlowy płynący blisko wybrzeża i zawiązujący do kolejnych portów. Za niezwykle cenne należy uznać informacje na temat budowy ówczesnych statków, ich wyporności, liczby przewożonych ludzi itp. W ostatnim przypadku niektórzy kwestionowali możliwość zabrania na statek 276 osób i widzieli w tej liczbie pasażerów wyłącznie cyfrę symboliczną. Okazuje się jednak, że ówczesne statki mogły zabrać na pokład nawet do 600 osób.

W związku z kolejnym odcinkiem podróży morskiej, tj. na Krete, Reynier lokalizuje zatokę, do której zawija statek na wyspie; następnie studiuje szeroko najbardziej interesujący z punktu widzenia nautyki w starożytności opis burzy i dryfowania statku oraz jego ugrzęźnięcia na mieliźnie u wybrzeży Malty. Studium wiejących wiatrów, prądów morskich, wykonanych manewrów i zachowań na statku odślania obraz odpowiadający ówczesnym realiom. Autorka wykazuje jak bardzo powierzchowne są opinie na ten temat komentatorów Dz 27–28, którzy np. kwestionują opisanie statku linami czy liczbę kotwic. Za cenny wkład należy uznać argumenty za identyfikacją wyspy „Melitē” z Malcią. W przeszłości pojawiły się hipotezy, że była to wyspa u wybrzeży Tunezji, Illirii, zachodniej Grecji. Reynier analizuje wszelkie racje za i przeciw i dochodzi ostatecznie do wniosku, że hipoteza Malty jest najbardziej prawdopodobna. W związku z tym lokalizuje dokładnie miejsce rozbicia

statku określone przez autora Dz jako *topos dithalassos*, czyli miejsce między dwoma morzami (lub otwarte na dwa morza).

Za najmniej odkrywczy – z racji ukazania nowego światła – uznajemy w pracy trzeci odcinek podróży morskiej Pawła (z Malty do Puteoli). Możemy go podsumować: nic, co zostało tam opisane przez autora Dz, nie stoi w sprzeczności z realiami historycznymi. W prowadzonym w trzech powyższych rozdziałach studium Autorka przytacza bogatą literaturę źródłową, jak i najnowsze opracowania z zakresu meteorologii, oceanografii czy archeologii, które ukazały się w ostatnich kilku latach.

W podsumowaniu przeprowadzonych analiz Reynier uznaje tekst Dz 27–28 za niezwykle cenne świadectwo na temat żeglugi w starożytności. Potwierdza on znane z innych źródeł informacje dotyczące rodzaju statków, ich nazw, wyposażenia (szalupa, kotwice, sonda, omasztowanie i olinowanie), ładunku, wykonywanych manewrów (zwł. podczas burzy i dryfowania), warunków meteorologicznych, szlaków morskich, życia na statku, portów i przesiadek. Mamy – według niej – do czynienia z opisem odpowiadającym w szczegółach rzeczywistości historycznej, nie z czysto literackim opracowaniem bliżej nieznanego podróży morskiej Pawła. Konsekwencją tego jest określenie gatunku tekstu Dz 27, 1–28, 16 jako relacji z rzeczywistej podróży. W świetle rozpowszechnionej opinii, opowiadającej się za fikcją literacką, studium prezentuje inne spojrzenie na tekst Dz 27–28.

Główna uwaga krytyczna dotyczy – moim zdaniem – braku w pracy dowodów łączących historyczną wartość zdarzeń opisanych w Dz 27–28 z ich rzeczywistym zaistnieniem. To, że każdy szczegół odpowiada realiom historycznym, może skłaniać ku tezie, że wszystko to miało faktycznie miejsce (w postaci, w jakiej zostało opisane), ale wcale tego nie dowodzi. Autor Dz mógł wykorzystać znajomość realiów historycznych do napisania czegoś, co nie miało miejsca lub miało je w innej postaci. Uznaję dlatego wnioski na s. 191, że „jeżeli taka podróż nie miałyby miejsca, nie zostałyby opisane”, za wychodzący poza przeprowadzone studium i tym samym za nieudokumentowany.

Innym mankamentem jest brak osobnego omówienia kwestii początku i końca okresu żeglugi w starożytności. Wprawdzie Autorka odwołuje się do tej kwestii w kilku miejscach, ale czyni to bardzo pobieżnie. Praca, zapowiadająca w podtytule badania z zakresu żeglugi w starożytności, powinna poświęcić temu zagadnieniu oddzielny podpunkt. W związku z tym razi brak analizy niektórych starożytnych świadectw, jak np. Dio Kassjusza (*Hist.* LX 11. 6 i 17. 3) czy wśród pism Cycerona *Listów do Attyka* (V).

Ostatnia uwaga dotyczy pobieżnego potraktowania zastosowanej przez autora Dz pierwszej osoby liczby mnogiej (tzw. *Wir-Stücke*). Wydaje się, że studium tej formy literackiej mogłoby pomóc w zrozumieniu gatunku literackiego opisu podróży morskiej Pawła.

W zakończeniu stwierdzamy, że recenzowana praca wnosi twórczy wkład w poznanie realiów historycznych opisu Dz 27, 1–28, 16. Za bardzo pożyteczne uznajemy również studium leksykograficzne i zamieszczone na końcu pracy aneksy (s. 193–235), które stanowią jej dopełnienie. Nie przekonują natomiast wnioski o zgodności opisu z faktyczną podróżą morską Pawła i tym samym określenie gatunku literackiego Dz 27, 1–28, 16 jako rzeczywistej relacji z tejże podróży.

Waldemar Rakocy CM
Instytut Nauk Biblijnych KUL