

Cieślak, Edmund

Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów z połowy XVIII wieku

Przegląd Historyczny 51/1, 33-51

1960

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

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów z połowy XVIII wieku

1. WSTĘP

Wyprawy kupców gdańskich na odległe wody portugalskie, hiszpańskie, a nawet śródziemnomorskie posiadały w XVIII w. dawne tradycje. Już w końcu XIV i na początku XV w. statki gdańskie zawijały do portów hiszpańskich i portugalskich, wywożąc stamtąd przede wszystkim sól obok oliwy, wina, owoców południowych, żelaza itp. w zamian za drzewo, mąkę, piwo, suszone ryby itp. Wyprawom tym, obok niebezpieczeństw wynikających z przyczyn politycznych (liczne wojny na zachodzie Europy i związana z nimi działalność kaprów), zagrażali również piraci, zwłaszcza z Zatoki Biskajskiej¹.

W końcu XVI w. wyprawy statków gdańskich do Portugalii i Hiszpanii wzmogły się w związku z nieurodzajami w tych krajach i dostawami zboża m. in. z Gdańska. Równocześnie kupcy i żeglarze gdańscy zaczęli docierać do portów włoskich, wioząc tam przede wszystkim zboże².

W związku z rozpatrywaną tutaj problematyką, odnoszącą się do połowy XVIII w., warto bliżej zapoznać się z żegluga pomiędzy Gdańskiem a Portugalią i Hiszpanią w tym okresie (p. tabela).

W powyższych latach w przywozie z Hiszpanii i Portugalii do Gdańska bezwzględnie dominowała sól. Obok niej przywożono wino oraz drobnicę (głównie owoce południowe, korzenie itp.). Niektóre statki przy-

¹ Th. Hirsch, *Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig 1858, s. 83 nn.

² O stosunkach handlowych Gdańska z Portugalią, Hiszpanią i państwami włoskimi zob. E. Kestner, *Die Handelsverbindungen der Hansa speziell Danzigs mit Spanien und Portugal seit 1583*, „Zeitschrift d. Westpreussischen Geschichtsverein” t. V, Danzig 1881; Th. Hirsch, *Über den Handelsverkehr Danzigs mit den Italienischen Staaten zu Ende des sechzehnten Jahrhunderts*, „Neue Preussische Provinzialblätter” t. IV, Königsberg 1847; L. Boratyński, *Przyczynek do dziejów pierwszych stosunków handlowych Gdańska z Włochami, a w szczególności z Wenecją*, RAU whf t. XXVI, Kraków 1908; F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547—1611)*, Paris 1951, s. 51 nn.

WEJŚCIE STATKÓW DO GDAŃSKA²

	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755
z Hiszpanii	1	—	4	4	4	4	3	2	3	4	9	14	14	12	2
z Portugalii	—	—	—	—	—	—	2	3	1	—	3	1	1	—	—
ze wszystkich krajów	671	507	597	554	405	464	510	651	764	677	939	1008	845	919	971

WYJŚCIE STATKÓW Z GDAŃSKA

	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	1749	1750	1751	1752	1753	1754	1755
do Hiszpanii	—	1	5	6	1	9	12	4	11	18	51	53	34	16	5
do Portugalii	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3	22	3	—
do wszystkich krajów	677	525	598	565	419	471	514	669	758	686	952	1004	845	916	971

² Tabele opracowano na podstawie tablic wejścia i wyjścia statków w Gdańsku w latach 1741—1755 w pracy St. Giersze wskiego, *Statystyka żegluga gdańskiej w latach 1670—1815* (maszynopis).

chodziły pod balastem. W eksporcie Gdańska do obydwu tych krajów dominowało drzewo (zwłaszcza pipówka do wyrobu beczek). Mniejszą, chociaż znaczną, rolę odgrywał eksport zboża polskiego. Inne towary, jak płótno, len i różna drobnica zajmowały w tych obrotach podrzędne miejsce⁴. Wielkość bezpośredniej żeglugi i obrotów handlowych Gdańska z Hiszpanią i Portugalią podlegała silnym wahaniom. Wzrosła ona szczególnie na początku lat pięćdziesiątych XVIII w. W tym czasie Gdańsk znacznie wyprzedzał Lubekę w handlu z powyższymi krajami, chociaż na ogół struktura handlu i żeglugi Lubeki z tymiż w XVII i XVIII w. była podobna do gdańskiej⁵. Przy regulowaniu spraw żeglugi i handlu z krajami iberyjskimi Gdańsk współdziałał z innymi miastami hanzeatyckimi, zwłaszcza z Hamburgiem i Lubeką, ponosząc np. wspólnie z nimi koszty utrzymania w Lizbonie konsula⁶.

Wyprawy kupców i żeglarzy gdańskich do Hiszpanii i Portugalii obok różnych niebezpieczeństw morskich dodatkowo narażone były na ataki ze strony piratów tureckich, posiadających punkty wypadowe w północnej Afryce. Łupem piratów z Algieru padł w r. 1749 statek gdański „Augustus III”. Wypadek ten stał się zaczątkiem omawianych poniżej wydarzeń.

2. SPRAWA WYKUPU ZAŁOGI STATKU „AUGUSTUS III” Z RĄK PIRATÓW ALGIERSKICH

Bezpośrednią przyczyną podjęcia w Gdańsku obszernej dyskusji na temat zorganizowania specjalnej kasy, mającej na celu wykupywanie marynarzy wziętych do niewoli przez piratów, stało się zagarnięcie przez piratów algierskich statku gdańskiego „Augustus III Rex Poloniae”. Statek ten, zbudowany w Gdańsku, należący do armatora Jana Filipa Schultza, płynął do Kadyksu pod dowództwem kapitana Valentina Staemminga. 16 października 1749 po minięciu przylądka św. Wincentego gdański statek napotkał cztery statki tureckie. Gdańszczanie próbowali zbrojnie przeciwstawić się atakującym piratom. Akcję tę w znacznym stopniu utrudniała cisza na morzu, która uniemożliwiła próby ujęcia przed statkami piratów. Te ostatnie zmusiły gdańszczan do wywieszenia flagi. Następnie doszło do wzajemnego ostrzelania się z armat. W dalszej fazie walki jeden, a po nim pozostałe trzy statki tureckie przeprowadziły abordaż statku gdańskiego, na którego pokładzie doszło do walki wręcz. Wobec wielkiej przewagi przeciwnika gdańszczanie poddali się. W walce tej gdańszczanie stracili pięciu ludzi: jednego młodszego sternika i czterech

⁴ Dane te zaczerpnąłem z pracy St. Gierszewskiego. Por. W. Vogel, *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert (Fortsetzung)*, II. Danzig, „Hansische Geschichtsblätter” [=HGBI] t. LVII, 1932, s. 109 n, 129 nn, mapy s. 150 n.

⁵ Dane dotyczące Lubeki — W. Vogel, *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert*, HGBI t. LIII, 1928, s. 127 n, 131, dane liczbowe tabele s. 144, 150 n. Co do wahań wielkości żeglugi i handlu gdańskiego zob. W. Vogel, *Beiträge*, II. Danzig, HGBI t. LVII, s. 114 nn, 134 nn.

⁶ W. Vogel, *Beiträge*, HGBI t. LIII, s. 112; E. Kestner, op. cit., s. 14 n.

marynarzy. Siedmiu ludzi załogi odniosło rany⁷. Statek gdański zrabowano, a załogę rozdzielono na cztery statki tureckie⁸. Trzydziestu pięciu marynarzy gdańskich zakuto w kajdany i przewieziono do Algieru. Część z nich umieszczono w szpitalach⁹.

Załoga gdańska zaapelowała do właściciela statku o pomoc, przede wszystkim o wykupienie z niewoli algierskiej. W Gdańsku w celu zebrania odpowiednich funduszy na wykup marynarzy zorganizowano publiczną zbiórkę pieniędzy. W r. 1750 wydano specjalny druk, w którym podano opis zabrania statku „Augustus III” przez piratów algierskich i zwrócono się z apelem do gdańszczan o datki na wykup jego załogi¹⁰.

Tymczasem w losach załogi statku gdańskiego zaszły pewne zmiany. Na skutek prośb uwieczonych marynarzy rezydujący w Algierze konsul francuski, nie czekając na specjalne pełnomocnictwa, spowodował 9 lipca 1750 warunkowy wykup części załogi i przewiezienie jej do Marsylii. Dotyczyło to 24 obywateli względnie mieszkańców Gdańska, urodzonych w tym mieście lub co najmniej posiadających tam żonę i dzieci. Ustalony za powyższe osoby okup wynosił 76 106 franków francuskich względnie 56 330 florenów gdańskich¹¹. Wśród wykupionych obok kapitana i pisarza

⁷ Kapitan statku „Augustus III Rex Poloniae” Valentin Staeming oraz pełnomocnik kupca (*Unterkaufmann*) George Wilhelms Martens w liście wystosowanym z Algieru 5 grudnia 1749 podali opis powyższych wydarzeń oraz cały przebieg walki. Bibl. PAN w Gdańsku Od 9625, wypis z tego listu WAP Gd. 300 C/769.

⁸ W liście określa się typy statków tureckich jako *Xibegven*. Dwa z nich posiadały uzbrojenie 12 ośmioletowych i 4 dwufuntowe działa i załogę 350 ludzi; dwa zaś 10 ośmioletowych i 4 dwufuntowe działa i załogę 250 ludzi. Przed odpłynięciem do Algieru statki tureckie zabrały jeszcze jeden statek wenecki — Bibl. PAN w Gdańsku Od 9625, WAP Gd. 300 C/769.

⁹ Bibl. PAN w Gdańsku Od 9625, WAP Gd. 300 C/769. Zob. tamże imienny spis kapitana statku, pełnomocnika kupca, 5 zabitych, 7 rannych, 26 wziętych do niewoli.

¹⁰ *Umstaenliche wahre Nachricht wie das Danziger Schiff Augustus der III Rex Poloniae genannt von den Algierischen Seeräubern hinweg genommen und der Schiffer Valentin Staeming nebst den daraufbefindlichen Leuten den unmenslichen Barbaren in die Haende gerathen nebst einer Demütlichen Bittschrift an die saemtlichen Einwohner dieser Stadt zur Loskaufung dieser Gefangenen Christen einen frewilligen und milden Beytrag zu geben abgefasset von den hiesigen Schiffer Aeltesten* — Danzig 1750 — Bibl. PAN w Gdańsku Od 9625, WAP Gd. 300 C/769.

¹¹ WAP Gd. 300, 10/82, k. 439 r. W suplice tej błędnie mówi się o 23 wykupionych, gdy faktycznie wykupiono 24. Zob. rachunek za wykup. WAP Gd. 300, 10/82, k. 441, *Compte du Rachat et Fraix de vingt quatre personnes faisans partie de l'Equipage de la Fregatte de Dantzic nommée Augustus III Rex Poloniae. Cydevant Esclaves du Beylich d'Alger rachetés le 9 Juillet 1750*. Ciekawy jest skład załogi i wysokość stawek wykupu:

za kapitana	2000	piastrow
za zastępcę kapitana i pełnomocnika kupca	1000	„
za I i II cieślę okrętowego po	700	„
za I i II bosmana po	500	„
za kucharza	500	„
za 16 marynarzy po	500	„

Z rachunku tego wynika, że konsul francuski i szwedzki udzielali pożyczek marynarzom gdańskim w czasie ich zatrzymania w Algierze. W rachunku powyższym niejednokrotnie silnie pozmieniano nazwiska marynarzy gdańskich, np. Kaltar na Cassar, Sommerfeld na Sommerveels, Nudatzky na Markasky itp. WAP Gd. 300 C/769, por. Bibl. PAN w Gdańsku Od 9625.

umieszczono wszystkich siedmiu rannych¹². Marynarze mieli pozostawać w Marsylii aż do nadesłania okupu¹³.

Publiczna kwesta nie dostarczyła wystarczających funduszy na wykup marynarzy gdańskich. Dała ona 11 959 florenów 23 grosze, gdy tymczasem potrzebna była suma wielokrotnie większa.

Właściciel statku Jan Filip Schultz ofiarował z własnych środków na wykup kapitana statku i pełnomocnika kupca¹⁴ 9 800 florenów¹⁵. Brakowało jeszcze około 34 000 florenów, według obliczeń kupców, którzy wnieśli w tej sprawie suplikę do rady, nie licząc kosztów utrzymania marynarzy w Marsylii. Niezapłacenie reszty okupu groziło, że większość marynarzy gdańskich znajdujących się w Marsylii zostanie z powrotem odesłana do Algieru. Z tym łączyło się, zdaniem kupców, nie tylko osobiste niebezpieczeństwo dla marynarzy, ale spowodować to mogło poważne szkody dla żeglugi gdańskiej. Istniała obawa, że niewykupieni marynarze gdańscy przejdą do obozu wrogów i zaofiarują im swoje umiejętności i znajomość żeglugi gdańskiej dla atakowania statków gdańskich płynących już nie tylko do Hiszpanii i Portugalii, ale również do Francji. Pociągnęłyby to za sobą ruinę żeglugi gdańskiej¹⁶.

Sprawa wykupu załogi statku „Augustus III” ciągnęła się jeszcze w latach 1751—1754. Poruszył ją w swym reskrypcie z 27 sierpnia 1751 król August III¹⁷. W r. 1752 szambelan Leubnitz w swym memoriale do rady gdańskiej postulował w imieniu króla przeprowadzenie dalszych kolekt na rzecz wykupu marynarzy z niewoli algierskiej¹⁸. W suplicie kupców uprawiających handel morski z 1753 r. mówi się o konieczności wykupienia z niewoli algierskiej pozostałych marynarzy gdańskich¹⁹. 17 kwietnia 1754 rada gdańska wydała zarządzenie o przeprowadzeniu nowej kolekty na rzecz wykupu marynarzy gdańskich. Jak wynika z zarządzenia rady, fundusze uzyskane na powyższy cel w r. 1750 okazały się niewystarczające i wówczas nie zdołano wykupić dziewięciu marynarzy. W okresie od 1750 do 1754 nie przeprowadzono nowych zbiórek pieniężnych.

Kolekta z r. 1754 miała charakter dobrowolny. Przeprowadzono ją jako zbiórkę po domach²⁰. W czasie kwesty wpłynęło wiele darów ano-

¹² WAP Gd. 300 C/769; 300, 10/82, k. 441.

¹³ WAP Gd. 300, 10/82, k. 439 r. Wiadomo, że po powrocie z Algieru kapitan Valentin Staeming dowodził w r. 1757 statkiem o wyporności 90 łasztów należącym do Ignat. Phil. Schultza. WAP Gd. 300 R/F 7, s. 89.

¹⁴ W źródle użyto określenia *Super-Cargo*. Oznacza to osobę z załogi statku, która nadzoruje towary (ładunek) i rozlicza się z nich przed właścicielami. Wszelkie jej zobowiązania w tym zakresie są wiążące dla kupców załadowców — por. C. G. Ludovici, *Kaufmanns-Lexicon*, Leipzig 1755, cz. IV, szp. 1542, 2285. W wykorzystanych w niniejszym artykule źródłach użyto również określeń *Unterkaufmann*, *ecrivain*.

¹⁵ Łącznie przedstawiało to równowartość 30 tys. franków, przekazanych do Marsylii. Do pokrycia rachunku za 24 marynarzy brakowało jeszcze ok. 45 tys. franków.

¹⁶ WAP Gd. 300, 10/82, k. 439v.

¹⁷ WAP Gd. 300, 10/82, k. 796 n.

¹⁸ WAP Gd. 300, 10/83, k. 236r.

¹⁹ WAP Gd. 300, 10/84, k. 289v.

²⁰ WAP Gd. 300, 53/881. Zachowały się księgi powyższej kolekty — WAP Gd. 300, 53/881—883.

nimowych i to nieraz znacznej wysokości²¹. Niejednokrotnie cechy występowały w roli ofiarodawcy²².

Kolekta z r. 1754 dotyczyła wykupu marynarzy znajdujących się jeszcze w Algierze. Wynika z tego, że sprawa 24 marynarzy gdańskich warunkowo wykupionych i przewiezionych do Marsylii została załatwiona definitywnie już wcześniej. Dalszą akcją wykupu przeprowadzono w r. 1755 głównie przy pomocy pieniędzy zebranych w czasie kolekty²³. W akcji wykupu ponownie skorzystano z pomocy konsula francuskiego w Algierze Le Maire, oraz firmy francuskiej w Marsylii Jean Rodolph Wetter et Co²⁴. Jeden z wykupionych marynarzy zmarł w Livorno, w drodze powrotnej do Gdańska²⁵.

W ten sposób z ogólnej liczby 35 członków załogi statku gdańskiego wziętego do niewoli przez piratów algierskich wykupiono 30 osób. W rękach piratów pozostało zatem pięć osób. Tymczasem w dokumentach gdańskich twierdzi się, że do wykupienia pozostał jedynie jeden marynarz Daniel Kreft. Jeszcze w r. 1755 wydano odpowiednie polecenia dla jego wykupu²⁶. Firma J. R. Wetter, którą posługiwano się przy wykupywaniu marynarzy gdańskich, w liście z 22 sierpnia 1755 donosiła, że pozostawali jeszcze do wykupienia dwaj marynarze: wyżej wspomniany Kreft oraz Mathias Leopold. Ostatniego wykupiono jeszcze w r. 1755. Ciekawe, że zbyt dobre zachowanie się w niewoli obydwu wymienionych marynarzy utrudniło ich uwolnienie. Wykazali oni takie umiejętności i gorliwość w spełnianiu swych obowiązków w niewoli, że ich zwierzchnicy odraczali moment wykupu aż do chwili znalezienia odpowiednich zastępców²⁷. W sumie przeprowadzona w r. 1754/55 akcja doprowadziła do wykupu dalszych ośmiu marynarzy gdańskich. Razem zatem z wykupionymi w pierwszym rzucie 24 marynarzami łącznie uwolniono 32 członków załogi statku „Augustus III”. Brak bliższych wiadomości o losach trzech marynarzy. W wypadku śmierci w niewoli u piratów algierskich, przypuszczalnie posłużono by się tym faktem przy nowej kwesście w Gdańsku w r. 1754 dla nakłonienia mieszczan do tym większej ofiarności. Z pewnym prawdopodobieństwem przypuszczać można, że trzem marynarzom udało się zbiec. W każdym razie w r. 1755 uznano całą akcję za zakończoną²⁸.

²¹ Zob. zwłaszcza WAP Gd. 300, 53/881.

²² WAP Gd. 300, 53/881—883.

²³ W pierwszym rzucie wykupieni zostali: Augustin Otto, Andreas Pokowsky Jahann Wollmer, Johann Gutzeit, Johann Möller, Johann Lignau za sumę 15 854 florenów 26 groszy. Zob. rachunek zbiorczy oraz szczegółowe — WAP Gd. 300, 53/881 załączniki nr 1—7.

²⁴ WAP Gd. 300, 53/881 załączniki nr 1, 2, 4, 6.

²⁵ Zob. wyciąg z zaświadczenia o śmierci z 1 lipca 1756 przesłane z Amsterdamu do Gdańska — WAP Gd. 300, 53/881 załącznik nr 3.

²⁶ Adnotacja przy zestawieniu zbiorczym dot. wykupu marynarzy w r. 1755 — WAP Gd. 300, 53/881.

²⁷ WAP Gd. 300, 53/881 załącznik 4.

²⁸ W uchwale rady o przeprowadzeniu kwessty z 17 kwietnia 1754 mówi się o konieczności wykupu 9 marynarzy, wykupiono zaś tylko 8, podkreślając, że są to ostatni marynarze z załogi statku „Augustus III Rex Poloniae”. Tymczasem brak danych o losie: Johanna Kohla, Nicolausa Erichtena (Erichsena), Dominicusa Matta (Mata). WAP Gd. 300, 53/881.

3. PROJEKT KASY WYKUPU MARYNARZY Z RĄK PIRATÓW

Wysunięta w połowie XVIII w. myśl opodatkowania żeglugi względnie obrotów handlowych między Gdańskiem a Hiszpanią i Portugalią nie była nowa. Już w końcu XVI w. zawijający do tych krajów żeglarze i kupcy hanzeatyccy, w tym i gdańscy, uiszczali pewne opłaty na rzecz konsula cesarskiego w Lizbonie. Nie zapewniał on im jednak należytej ochrony prawnej. Konflikt angielsko-hiszpański i następnie walka wyzwoleńcza Niderlandów spowodowały znaczny wzrost niebezpieczeństw grożących kupcom i żeglarzom, utrzymującym stosunki handlowe z Hiszpanią. W kraju tym konfiskowano statki i towary hanzeatyckie, dopuszczano się różnych nadużyć, najczęściej pod pretekstem naruszenia przez kupców i żeglarzy przepisów hiszpańskich, zakazujących popierania i utrzymywania stosunków handlowych z Holandią. Taki stan rzeczy utrudniał lub wręcz uniemożliwiał kontynuowanie handlu i żeglugi hanzeatyckiej z Hiszpanią. Dla zapewnienia kupcom i żeglarzom hanzeatyckim skutecznej ochrony prawnej w Hiszpanii zdecydowano się w r. 1605 ustanowić hanzeatyckich konsulów w Lizbonie, następnie w Sewilli oraz agenta przy dworze królewskim. Dla pokrycia kosztów wysłanego w latach 1606—1608 do Hiszpanii w sprawach hanzeatyckich poselstwa (po jednym radnym Lubeki, Hamburga i Gdańska) oraz kosztów utrzymania i działalności powyższych przedstawicieli Hanzy, zjazd hanzeatycki 27 sierpnia 1606 postanowił opodatkować statki i towary w wymianie handlowej z Hiszpanią, wprowadzając tzw. *Spanische Collekten*. Pobierano je również w Gdańsku²⁹.

Wysuwając zatem myśl opodatkowania żeglugi i wymiany towarowej Gdańska z Hiszpanią i Portugalią, można było nawiązać do powyższych faktów. Rzeczywiście tak postąpiono w połowie XVIII w. z tym, że tym razem cel tego opodatkowania był inny. W związku z wyżej opisanym zajściem ze statkiem „Augustus III Rex Poloniae“ postulowano utworzenie specjalnej kasy wykupu marynarzy z rąk piratów.

Projekt utworzenia tego rodzaju kasy wysunęli w r. 1750 gdańscy kupcy uprawiający handel morski. Wystosowali oni specjalną suplikę do rady i ordynków. Rada przekazała ją do rozpatrzenia do Kolegium Kupieckiego (*Commerciën Collegium*)³⁰, na co wyraziły swoją zgodę również pozostałe ordynki. Kupcy proponowali, ażeby utworzyć specjalną kasę dla wykupywania marynarzy gdańskich, którzy w czasie rejsów na wody śródziemnomorskie dostawali się do niewoli piratów tureckich. Wprawdzie w danym wypadku mówi się o żegludze na wody Morza Śródziemnego, jednak głównie chodziło o żeglugę do Lizbony i Kadyksu, gdyż w tym czasie dalej statki gdańskie nie docierały³¹. Proponowana kasa miała czerpać fundusze z potrąceń od miesięcznej płacy marynarzy, pływających na

²⁹ WAP Gd. 300, 19/13. Spis pobranych w Gdańsku opłat w latach 1606—1621 — tamże. W sprawie poboru *Spanische Collekten* w innych miastach hanzeatyckich, zwłaszcza w Lubece, zob. W. Vogel, *Beiträge*, HGBI t. LIII. s. 112 nn; E. Kestner, op. cit., s. 7 n, 10 nn.

³⁰ Dane o Kolegium Kupieckim zob. G. Lengnich, *Ius publicum Civitatis Gedanensis*, wyd. O. Günther, Gdańsk 1900, s. 395 nn.

³¹ Zob. St. Gierszewski, op. cit., tabele z lat 1741—1755.

statkach gdańskich. Dla przeprowadzenia tych potrąceń konieczne było wydanie przez radę miejską odpowiedniego rozporządzenia. Kolegium Kupieckie wprawdzie uznało w zasadzie słuszność powyższej myśli, jednak wysunęło szereg obiekcji. W pierwszym rzędzie przewidywało, że projekt opodatkowania płacy marynarzy napotka z ich strony na opór. Z tego względu Kolegium Kupieckie nie uznało za celowe wydanie proponowanego rozporządzenia, wychodząc również z założenia, że nie istniało prawdopodobieństwo wpadnięcia statków gdańskich w ręce Turków. Wobec tego opowiedziało się ono za odłożeniem sprawy, względnie żądało przedstawienia szczegółowego projektu takiej kasy dla bliższego jego rozpatrzenia³².

Powyższy projekt charakteryzował się chęcią przerwania na ogół marynarzy ciężaru wykupu ich kolegów z rąk piratów. Natomiast nie mieli na ten cel ponosić żadnych ciężarów kupcy i armatorzy. Wydawać by się mogło, że skoro kupiec i armator ponosili ryzyko utraty statku i ładunku, słuszną była idea obciążenia marynarzy kosztami wykupu ich kolegów z rąk piratów. W rzeczywistości jednak kupiec i armator zapobiegał własnym stratom przez odpowiednie ubezpieczenie statku i ładunku. W razie zatem niepowodzenia rejsu ci zabezpieczali się przed stratami, a w razie powodzenia oni przede wszystkim ciągnęli z tego zyski³³, gdyż załoga w nich nie uczestniczyła. Pomimo to w wysuniętej przez siebie propozycji kupcy i armatorzy nie chcieli ponosić żadnych świadczeń na rzecz kasy wykupu marynarzy.

Nie zrażeni opinią Kolegium Kupieckiego kupcy, uprawiający handel morski wnieśli nową suplikę do rady i ordynków. Wprawdzie odłożyli opracowanie szczegółowego statutu proponowanej kasy na okres późniejszy, wysunęli jednak tymczasowe propozycje. Tym razem na pierwszy plan wysunęli sprawę wykupu zabranej przez piratów algierskich załogi statku „Augustus III Rex Poloniae“. Ponieważ publiczna kwesta na ten cel nie przyniosła wystarczających funduszy, proponowali, ażeby przez okres czterech lat potrącać od miesięcznej płacy wszystkich marynarzy pływających na statkach gdańskich jednego florena, a od gaży oficerów proporcjonalnie więcej. Równocześnie dzięki tym opłatom zamierzano stworzyć fundusz służący do wykupywania wszelkich marynarzy gdańskich z rąk piratów. Powoływano się przy tym na przykład innych miast portowych (Hamburg). Wnoszący petycję kupcy podkreślali, że w ostatnich latach zarobki marynarzy wzrosły z 14 do 17 florenów miesięcznie przy równoczesnym spadku cen niektórych artykułów żywnościowych³⁴.

³² Sprawę tę rada obszernie zreferowała w dodatku z 26 października do swej propozycji z 16 października 1750 — WAP Gd. 300, 10/82, k. 415.

³³ Kupcy wnoszący suplikę bardzo silnie podkreślali zyskowość handlu i żeglugi do Lizbony i Kadyksu: ... *umb die Errichtung einer Sclaven-Casse, durch deren Vorschub ... als auch die ungemain vortheilhafte Schiffahrt nach Cadix und Lissabon sicherer und bequemer fortgesetzt werden könnte* ... — WAP Gd. 300, 10/82, k. 439 r.

³⁴ Rzeczywiście niektóre artykuły żywnościowe wykazały w Gdańsku tendencje niżkowe w latach czterdziestych i na początku pięćdziesiątych, chociaż inne znów artykuły żywnościowe wykazały w tym samym czasie tendencje zwyżkowe — zob. T. Furtak, *Ceny w Gdańsku w latach 1701—1815*, Lwów 1935, s. 59, 64 nn, diagramy s. 245 nn.

W tej sytuacji, zdaniem kupców, łatwo mogli uiszczać powyższą opłatę³⁵. Warto zwrócić uwagę, że nawet przy przyjęciu powyższych danych za w pełni ściśle opłata ta oznaczałaby zmniejszenie zarobków marynarzy o około 6⁰/_o.

Akcja powyższa podjęta została w imieniu kupców uprawiających handel morski, na czele których stało tzw. kolegium ośmiu deputowanych kupiectwa uprawiającego handel morski³⁶. Organ ten utworzono w r. 1732. Wszyscy, którzy podpisali powyższą petycję, wchodzili w skład wymienionego kolegium³⁷.

Petycja i zawarty w niej projekt wywołały ożywioną i długotrwałą dyskusję ordynków gdańskich. Początkowo drugi ordynek przypomniiał i podtrzymał zastrzeżenia, które Kolegium Kupieckie wysunęło przy rozpatrywaniu pierwszej supliki kupców, tzn. opowiedział się za odroczeniem sprawy³⁸. Tymczasem większość kwartałów trzeciego ordynku zaaprobowwała projekt kupców uprawiających handel morski³⁹. Ostatecznie ordynki zgodziły się, ażeby całą sprawę przekazać do Kolegium Kupieckiego w celu rozpatrzenia i wyrażenia opinii. Wobec tego rada wydała odpowiednie polecenia⁴⁰. Kolegium Kupieckie przeprowadziło rozmowy z kupcami uprawiającymi handel morski i armatorami, chcąc uzyskać od nich bliższe informacje o organizacji kas wykupu marynarzy z niewoli u piratów, jakie istniały w innych miastach portowych. Zapytywani nie mogli udzielić bliższych informacji poza wiadomością, że w Hamburgu na kasę tęłożyli nie tylko kupcy, ale również inni obywatele i mieszkańcy, w tym także cechy. Pomimo to uważali, że w Gdańsku za najwłaściwsze i najpraktyczniejsze uznać należy opodatkowanie na ten cel płac marynarzy pływających na statkach gdańskich.

Myśl powołania wyżej opisanej kasy Kolegium Kupieckie jednogłośnie uznało za słuszną i mogącą korzystnie wpłynąć na rozwój żeglugi gdańskiej. Proponowany sposób jej realizacji nasuwał jednak szereg wątpliwości. Wznowiły się dawne obawy przed oporem ze strony marynarzy, podlegających opodatkowaniu. Kolegium wskazywało na szereg innych możliwości uzyskania funduszków dla kasy. Wymieniano świadczenia armatorów, którzy z kolei mogliby uzgodnić niższą zapłatę marynarzom.

³⁵ WAP Gd. 300, 10/82, k. 416 r. Suplikę tę podpisało 4 kupców: Ignatius Hyacinth Mathy, Johan Philipp Schultz, Andreus de Reyter, Cornelis de Vogel Leonards Zoon — WAP Gd. 300, 10/82, k. 439, 440 r, zob. 798 r.

³⁶ *Collegium der acht Deputirten der löbl. zur See handelnden Kaufmannschaft.*

³⁷ Zob. *Zweytes Gedenkbuch der Löblichen zur See handelnden Kaufmannschaft in Danzig angefangen im 1754-ten Jahr* — WAP Gd. 300 R/F 7, s. 1 nn. Kolegium miało za zadanie bronić interesów kupców uprawiających handel morski. Na czele tych kupców stało ośmiu deputowanych, w tym czterech obywateli gdańskich, dwóch przedstawicieli kupców angielskich i dwóch holenderskich — WAP Gd. 300 R/F 7, wstęp.

³⁸ Drugi ordynek żądał zakomunikowania ordynkom treści uwag Kolegium Kupieckiego — 30 października 1750 — WAP Gd. 300, 10/82, k. 445 v, 446 r.

³⁹ Tylko Kwartał Rybacki pragnał, ażeby w dalszym ciągu rozpatrywanie całej tej sprawy powierzyć Kolegium Kupieckiemu — 30 października 1750 — WAP Gd. 300, 10/82, k. 450 v.

⁴⁰ WAP Gd. 300, 10/82 k. 488 r, 534 v, 542. Rada otrzymała uwagi Kolegium Kupieckiego już na początku października 1750. Pełny ich tekst zakomunikowała pozostałym ordynkom dopiero 15 października 1751 — WAP Gd. 300, 10/82, k. 798 n, zob. 794 r.

W istocie rzeczy sugestia ta równoznaczna była z wysuniętą w suplice kupców uprawiających handel morski. Kolegium Kupieckie wskazywało również na kasę istniejącą przy założonej przed dwudziestu laty organizacji kupieckiej kierowanej przez tzw. starszych kupieckich (*Kaufmanns-Eltesten*), na rzecz której płacono ok. 1 grosza od łasztu statku; z czego zebrano już pokaźną sumę. Przypuszczalnie chodziło tutaj o organizację zrzeszającą kupców uprawiających handel morski. Fundusze te mogłyby zasilić kasę wykupu marynarzy. Ta ostatnia miała podlegać zarządowi komisji trzech ordynków. Na cele kasy, zdaniem Kolegium Kupieckiego, można by użyć pieniędzy wpłacanych z ubezpieczeń marynarzy pływających na statkach gdańskich po obszarach morskich zagrożonych przez Turków. Ewentualne wykorzystanie powyższych źródeł wiązało się jednak ściśle z przedstawieniem bardziej sprecyzowanego projektu wymienionej kasy przez kupców uprawiających handel morski⁴¹.

Do października 1751 r. ordynki gdańskie nie zajmowały się powyższą sprawą. Zdaniem rady spowodowane to została faktem, że wnoszący suplikę kupcy uprawiający handel morski nie przedstawili szczegółowego projektu kasy, czego domagało się Kolegium Kupieckie⁴². Przypuszczać należy, że istotna przyczyna odłożenia tej sprawy tkwiła w zaabsorbowaniu władz gdańskich sporami wewnętrznymi, których szczególne natężenie przypało na lata 1748—1752⁴³.

Nowe ożywienie w omawianej tutaj sprawie wywołał reskrypt królewski, skierowany do wszystkich ordynków gdańskich. Król zwracał w nim uwagę na szkody, jakie mogą wyniknąć dla żeglugi gdańskiej na skutek zaniedbania sprawy marynarzy gdańskich w niewoli algierskiej. Równocześnie król poparł myśl założenia specjalnej kasy wykupu marynarzy z niewoli u piratów, czy ratowania ich z innej opresji i domagał się od ordynków realizacji tej myśli⁴⁴. Reskrypt królewski spowodował nowe ożywienie dyskusji w ordynkach gdańskich. Drugi ordynek opowiedział się za przekazaniem opracowania całej sprawy do Kolegium Kupieckiego. Ono miało przy wciągnięciu do współpracy armatorów i kupców uprawiających handel morski przedstawić odpowiednie propozycje⁴⁵. Trzeci ordynek wyraził jedynie warunkową zgodę na przekazanie sprawy do Kolegium Kupieckiego. Również w danym wypadku przejawiała się ogólna, stosowana wówczas przez trzeci ordynek taktyka wykorzystywania każdej okazji po to, ażeby wyrzucić presję na radę i zmusić ją do ustępstw ustrojowych. Większość kwartałów trzeciego ordynku domagała się zreformowania Kolegium Kupieckiego zgodnie z ordynacją królewską, zanim rozpatrzy ono sprawę kasy wykupu marynarzy⁴⁶. Ponieważ dla uchwały ordynków konieczna była zgoda rady, ławy (drugiego ordynku)

⁴¹ WAP Gd. 300, 10/82, k. 798 n.

⁴² Rada 15 października 1751 — WAP Gd. 300, 10/82, k. 793 n.

⁴³ Zagadnieniem tym zajmę się w oddzielnej rozprawie.

⁴⁴ Reskrypt królewski z 25 sierpnia 1751 (odpis) — WAP Gd. 300, 10/82, k. 796 n, zob. 794 r.

⁴⁵ Tamże k. 808 r.

⁴⁶ 25 października 1751 — WAP Gd. 300, 10/82, k. 811. Kwartał Szeroki podtrzymywał swoje stanowisko z 9 grudnia 1750, tzn. żądał przedstawienia szczegółowego projektu przez kupców-suplikantów i opinii o nim Kolegium Kupieckiego — tamże.

i co najmniej dwóch kwartałów trzeciego ordynku, sprawa ponownie stała na martwym punkcie. Król August III nie zaniechał jednak sprawy. Poleciał przebywającemu z jego polecenia w Gdańsku szambelanowi von Leubnitzowi, ażeby przypomnieć władzom gdańskim o całej sprawie. Leubnitz złożył 9 kwietnia 1752 specjalny memoriał. Przypomnieć w nim o reskrypcie królewskiej z 27 sierpnia 1751 i dotychczasowym jego niewykonaniu. Postulował, ażeby rada we własnym zakresie podjęła kroki, mające na celu nakłonienie pozostałych ordynków do zgody na urządzenie dalszych, dobrowolnych zbiórek pieniężnych na wykup marynarzy gdańskich z rąk piratów oraz zorganizowanie kasy⁴⁷.

Interwencja Leubnitza wywarła ten pozytywny skutek, że jeszcze w czerwcu 1752 r. ordynki zgodziły się, aby rozpatrzenie sprawy ponownie powierzyć Kolegium Kupieckiemu dla wyrażenia opinii⁴⁸. Charakterystyczna jest przy tym wypowiedź drugiego ordynku, który wprowadzie zgodził się na propozycję, podkreślił jednak, że najprostszym sposobem uniknięcia założenia specjalnej kasy wykupu marynarzy z rąk piratów byłoby ubezpieczenie załóg⁴⁹. Wynika z tego, że w ówczesnym czasie znano wprowadzie ubezpieczenie osobowe marynarzy, jednak rzadko je stosowano. Armator i kupiec wolał ograniczyć się do ubezpieczenia statku i ładunku. Część kwartałów trzeciego ordynku domagała się jeszcze, ażeby Kolegium Kupieckie wciągnęło do współpracy kupców uprawiających handel morski, armatorów i doświadczonych kapitanów statków. Żądały one również, ażeby podać do wiadomości ordynków w najszczybszym terminie tekst rozporządzenia rady, mającego służyć Kolegium Kupieckiemu za linię przewodnią obrad. Decyzja rady w tej sprawie wskazywała na reskrypt królewski i memoriał Leubnitza jako na podstawie dyskusji w Kolegium Kupieckim⁵⁰.

W r. 1753 wielcy kupcy uprawiający handel morski wnieśli do rady nową suplikę wraz z szczegółowym projektem urządzenia kasy wykupu marynarzy z rąk piratów. Ciekawe są przyczyny, które zdaniem wnoszących suplikę, opóźniły opracowanie projektu. Z jednej strony spowodowane to zostało ociąganiem się obcych miast z przesłaniem informacji o organizacji istniejących analogicznych kas. Obawiały się one, że powołanie takiej kasy w Gdańsku wzmocni konkurencyjną działalność tego miasta. Z drugiej strony różnorodność zdań i opinii na temat całej tej sprawy wśród kupców gdańskich utrudniała opracowanie projektu. W jego ustaleniu wzorowano się na hamburskiej *Sclaven-Casse*. Oczywiście reskrypt królewski służył składającym suplikę jako poważny argument, przemawiający na korzyść wysuniętej przez nich sprawy⁵¹. W przedsta-

⁴⁷ WAP Gd. 300, 10/83, k. 236 r, zob. 223 v.

⁴⁸ Tamże k. 239 r, 242 v, 257 r. Decyzja w tej sprawie z 19 lipca 1752 — tamże k. 274 v.

⁴⁹ II ordynek 12 czerwca 1752, „*vermeinet aber ohnmaassgeblich, dass die Assurance derer Leute der sicherste und beste Weg sey der Sclaven-Casse zu entbehren* — WAP Gd. 300, 10/83, k. 239 r.

⁵⁰ Tamże k. 242 v, 257 r, 274 v.

⁵¹ WAP Gd. 300, 10/83, k. 289 r—290 r, zob. 281 r. Suplikę podpisali i wnieśli następujący kupcy-armatorzy: 1) Archibald Gibson, 2) Gilbert Roberts, 3) Cornelius de Vogel Leonards Zoon, 4) Pr. Pott, 5) Ignatius Hyacinth Matty, 6) Peter Uphagen, 7) Andreas de Ruyter, 8) Johann Philipp Schultz (zmarł w r. 1754). Według spisu

wionym projekcie proponowano sięgnąć do tych samych źródeł dochodów, jakie wykorzystano w Hamburgu a mianowicie: 1) dobrowolnych wpłat obywateli i mieszkańców, 2) rocznych zbiorów pieniężnych po kościołach, 3) regularnych wpłat armatorów i marynarzy, 4) niewielkich wpłat cechów, związanych z budownictwem okrętowym (np. powroźników, żaglowników itp.)⁵². Opodatkowanie statków gdańskich miało się przedstawiać następująco: statki nie wypływające poza Bałtyk miały płacić 1 gr od łasztu, płynące dalej aż do Heyhand (Heysandt, Quessant w Bretanii)⁵³ 2 gr, do Zatoki Biskajskiej (*Bucht von Frankreich*) 6 gr, do *Capo finis terrae* (północno-zachodni cypel Hiszpanii) 18 gr, do Gibraltaru 1 florena, na Morze Śródziemne 2 floreny od łasztu na rzecz kasy wykupu marynarzy z rąk piratów⁵⁴. Uzależniono zatem opłaty od długości rejsu. W podobny sposób miano opodatkować marynarzy gdańskich i obcych zaciągniętych na statki gdańskie. Od każdego florena ich miesięcznej płacy miano im potrącać na rzecz powyższej kasy 1 gr przy rejsie po Bałtyku, 1,5 gr przy rejsie do Heyhand, 2 gr po Zatokę Biskajską, 3 gr zaś gdy popłyną aż na Morze Śródziemne, gdyż wówczas otrzymują wyższą płacę⁵⁵. Opodatkowanie to oznaczało obniżenie zarobków marynarzy o 3,33%, 5% i 6,66%. Opłaty powyższe pobierać miano od każdego rejsu. Odmowa ich uiszczenia za rejs poprzedzający dostanie się do niewoli piratów pozbawiała prawa do pomocy ze strony kasy, niezależnie od wysokości opłat uiszczonych za uprzednie rejsy⁵⁶. Dla sprawniejszego ściągania opłat od marynarzy proponowano, ażeby przed wyruszeniem w rejs kapitan każdego statku gdańskiego przedstawiał listę załogi wraz z przyrzeczoną zapłatą. Na tej podstawie kapitan miał potrącić członkom swojej załogi odpowiednią kwotę i przekazać ją do wspomnianej kasy przed wyruszeniem w rejs⁵⁷. Kasę tę zasilać miały również wszelkie kary pieniężne nałożone na marynarzy w czasie rejsu za zuchwałość, nieposłuszeństwo, spory, bójki czy używanie wyzwisk⁵⁸. W zarządzie kasy miano prowadzić rejestr marynarzy uiszczających opłaty. Przed wyruszeniem w rejs, połączony z niebezpieczeństwem wpadnięcia w ręce piratów, marynarz otrzymałby

armatorów gdańskich z początku 1757 r. posiadali oni lub ich spadkobiercy następującą liczbę statków: Corn. u. Leon. de Vogel 1 statek (165 ł.); I. H. Matty w r. 1755 wystąpił z organizacji kupców uprawiających handel morski; I. I. u. A. I. Matty posiadali 4 statki (525 ł.); P. Uphagen u. Paleske 1 statek (180 ł.); A. de Ruyter 8 statków (940 ł.); G. G. Schultz 5 statków (610 ł.); Ignat. Ph. Schultz 2 statki (270 ł.); A. Gibson, G. Roberts i Pr. Pott nie figurują już w spisie armatorów gdańskich z 1757 r. — WAP Gd. 300 R/F 7, s. 1 nn, 89 n. Bliższe dane o Mattyach zob. M. Komaszynski, *Działalność kupców francuskich w Gdańsku w XVII—XVIII wieku*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” t. XVI, Poznań 1955, s. 248 nn.

W powyższym piśmie niesłusznie twierdzi się, jakoby w poprzednich suplikach postulowano obciążenie opłatami obok marynarzy również armatorów. W rzeczywistości proponowano tylko opodatkować płacę marynarzy.

⁵² *Unmassgebliches Project zur Errichtung einer Slaven-Casse in Dantzig* — WAP Gd. 300, 10/84, k. 291 r.

⁵³ Th. Hirsch, op. cit., s. 84.

⁵⁴ *Unmassgebliches Project ...* § 1 — WAP Gd. 300, 10/84, k. 291.

⁵⁵ § 2 — tamże k. 291 v.

⁵⁶ § 3 — tamże.

⁵⁷ § 4 — tamże.

⁵⁸ § 5 — tamże k. 292.

zaświadczenie, że oczekiwać może dostarczenia przez kasę na jego ewentualny wykup co najmniej 500 florenów. Poza tym proponowano ubezpieczyć wszystkich marynarzy objętych tą kasą aż do momentu, kiedy wzrocznie się ona i zgromadzi większe kapitały. Ubezpieczenie pozwalało przzerzucić ryzyko i płacić mniejsze premie ubezpieczeniowe⁵⁹.

W wypadku braku kapitałów na jednoczesne wykupienie wszystkich marynarzy z rąk piratów zamierzano wykupywać stopniowo, w miarę posiadanych kapitałów, marynarzy ze statku „Augustus III“ i spłacać pożyczki, zaciągnięte na przeprowadzone już uwolnienia. Jeżeli w trakcie powyższych wykupów nowi marynarze dostaliby się w ręce piratów, wówczas wykupywano by na przemian jednego marynarza ze statku „Augustus III“ i jednego z nowo wziętych do niewoli⁶⁰.

Armatorzy i kupcy uprawiający handel morski obawiali się, że ubezpieczenie marynarzy w powyższej kasie może znacznie osłabić morale załogi, zwłaszcza przy odpieraniu ataków piratów czy innych wrogów. Postulowano zatem, ażeby wszyscy marynarze, którzy nie będą chcieli walczyć i stawiać zbrojnego oporu tak długo, jak to uzna za wskazane kapitan lub jego zastępca, nie podlegali wykupowi jako pozbawieni honoru. Najbardziej ofiarnie walczących miano wykupywać w pierwszym rzędzie⁶¹.

Zwracano się z apelem do wszystkich ordynków, ażeby zarządziły przeprowadzanie co pół roku powszechnej kwesty kościelnej na rzecz wykupu z niewoli marynarzy i przekazywanie osiągniętych w ten sposób sum do proponowanej kasy⁶². Jej zarząd należeć miał do admiralicji złożonej z 4 delegatów władz miejskich, 6 kupców i 2 kapitanów statku. W projekcie gdańskim pozostawiono jednak jako sprawę otwartą: czy zarząd kasy w Gdańsku urządzić tak samo jak w Hamburgu, czy też w formie komisji ordynków⁶³.

Kolegium Kupieckie rozpatrzyło omówiony projekt zgodnie z sugestiami rady i pozostałych ordynków, tzn. wciągnęło do dyskusji nad nim kilku armatorów⁶⁴. Wysłunęli oni poważne obiekcje pod adresem projektu, zwłaszcza zaś co do celowości powołania kasy. Podkreślali, że handel z Hiszpanią ma niewielkie znaczenie⁶⁵ oraz że taniej można go uprawiać przy pomocy obcych statków aniżeli gdańskich. Ogólnie uznali oni urządzenie kasy wykupu marynarzy z rąk piratów za leżące jedynie w interesie niewielkiej grupy kupców gdańskich. Kasa ta, ich zdaniem, dodatkowo obciąży armatorów gdańskich i nie wywrze korzystnego wpływu na rozwój żeglugi tego miasta, chyba że przyjmie się zasadę dobrowolnego przystępowania armatorów do tej kasy. Konsultowani armatorzy wska-

⁵⁹ § 7 — *Unmassgebliches Project*.

⁶⁰ § 8 tamże. Ze sformułowania tego paragrafu wynika, że resztę sumy brakującej do pokrycia wykupu 24 marynarzy gdańskich (ok. 34 tys. florenów) pokryto z pożyczek. Proponowana zatem kasa miała się zająć ich spłatą.

⁶¹ § 9 — tamże k. 292 v.

⁶² § 6 — tamże k. 292 r.

⁶³ Tamże k. 292 v. Projekt ten opracowano i złożono w radzie przed 25 kwietnia 1753, gdyż w dniu tym rada przekazała go do rozpatrzenia do Kolegium Kupieckiego.

⁶⁴ Henryka i Dietricha Florusa Soermansów oraz dwóch starszych cechu kapitanów statku (*Schiffer-Zunft*).

⁶⁵ Handel ten różnie się kształtował — zob. zamieszczoną na wstępie tabelę.

zywali również na istniejące w Gdańsku trudności w zaciąganiu marynarzy, które zwiększą się, skoro tylko obciążą się płacę załóg na rzecz kasy.

Pomimo powyższych obiekcji armatorów i kapitanów Kolegium Kupieckie uznało projekt za słuszny, wnosząc tylko jedną poprawkę⁶⁶ oraz postulując usunięcie paragrafu 8, dotyczącego wykupu marynarzy statku „Augustus III Rex Poloniae“. Sprawę tę, zdaniem Kolegium Kupieckiego, miano załatwić przy pomocy innych środków i w związku z tym zastanowić się nad nowymi propozycjami. Kolegium proponowało, ażeby zarząd kasy powierzyć jednemu delegatowi rady, jednemu z ławy, 2 z trzeciego ordynku, 4 armatorom i 2 starszym cechu kapitanów statku⁶⁷. W zarządzie zatem zasiadać mieli delegaci wszystkich ordynków oraz bezpośrednio zainteresowanych grup mieszczaństwa.

Perspektywy zorganizowania kasy w krótkim czasie zostały przekreślone przez akcję podjętą przez ogół armatorów i kupców gdańskich uprawiających handel morski. Wnieśli oni obszerną suplikę do rady podpisana przez 50 osób. Przeprowadzono w niej generalną rozprawę z wniesionym projektem. W pierwszym rzędzie podkreślono, że wymieniony projekt wniosło wprawdzie kolegium ośmiu deputowanych w imieniu kupców uprawiających handel morski, nie został on jednak przez ich ogół poznany i zaaprobowany. Treść projektu została zakomunikowana kupcom dopiero przez Kolegium Kupieckie. Suplikanci zastrzegli, że nie zgłaszają sprzeciwu wobec projektu, jeżeli obejmie on jedynie kupców, którzy go opracowali. Natomiast stanowczo protestowali przeciwko rozciągnięciu projektu na wszystkie statki uważając, że przyczyni się on do zrujnowania żeglugi gdańskiej. Twierdzenie swoje starali się udowodnić w różnoraki sposób. Przeprowadzono szczegółowe obliczenia wykazując, że świadczenia statku i załogi na rzecz proponowanej kasy z tytułu rejsu do Hiszpanii znacznie przewyższały premię, jaką trzeba było zapłacić za ubezpieczenie marynarzy z tytułu takiego samego rejsu. Wykazana różnica spadała jako dodatkowy ciężar na inne statki gdańskie⁶⁸. Zwrócono przy tym uwagę, że przy ówczesnych trudnościach z zaciąganiem marynarzy w Gdańsku nałożony na ich płace podatek przypuszczalnie faktycznie przerzucony zostanie na armatorów, stając się w ten sposób dodatkowym obciążeniem żeglugi gdańskiej⁶⁹.

Zdaniem suplikantów, zbiórki kościelne i opłaty od cechów związanych z produkcją okrętową nie zapewnią poważniejszych wpływów, zwłaszcza że członkowie wielu cechów z trudem zarabiają na życie. Co do statków pływających tylko po Bałtyku, wskazywano na konieczność ich zupełnego uwolnienia od wszelkich opłat na rzecz proponowanej kasy z jednej strony

⁶⁶ Proponowano zamiast słów: *so sollen diejenigen...* wstawić: *Von denen erweislich gemacht würde, dass sie auf einem, mit allen, was zur Gegenwehr gehört, versehenen Schiffe sich nicht haben wehren...* — WAP Gd. 300, 10/84, k. 293 v.

⁶⁷ 15 maja 1753 — WAP Gd. 300, 10/84, k. 293.

⁶⁸ Obliczono, że dla wyrównania tej różnicy potrzebne były opłaty na rzecz proponowanej kasy od 19 statków gdańskich płynących po Zatokę Biskajską lub od 57 płynących do Heysand w Bretanii, przy założeniu, że w powyższych wypadkach oraz do Hiszpanii udałyby się statki jednakowej wielkości po 150 ł. każdy. WAP Gd. 300, 10/84, k. 295.

⁶⁹ Wskazywano na przykład pogłównego od czeladzi gdańskiej, które faktycznie płacił pracodawca — WAP Gd. 300. 10/84. k. 296 r.

z uwagi na konkurencję statków z Kołobrzega i Słupska, z drugiej z uwagi na fakt, że również w Hamburgu uwolniono statki płynące do Norwegii i na Morze Bałtyckie od podobnych opłat. Wprowadzenie w życie omawianego projektu stanowiłoby w spokojnym okresie ciężar dla żegluga gdańskiej, w wypadku schwywania zaś statku gdańskiego przez piratów przypuszczalnie nie dałoby zamierzonych efektów. Przewidziana pomoc kasy oraz ubezpieczenie nie zawsze mogą wystarczyć na pokrycie kosztów wykupu, pomijając już sprawę niewywiązania się kasy ze swoich obowiązków. W praktyce zatem, zdaniem suplikantów, w wielu wypadkach kasa mogła zawieść i nie doprowadzić do uwolnienia marynarzy gdańskich z rąk piratów⁷⁰. Wnoszący petycję kupcy starali się również wykazać, w przeciwieństwie do twierdzenia zawartego w petycji podpisanej przez ośmiu wielkich kupców, że żegluga statków gdańskich do Hiszpanii jest mało opłacalna i mało atrakcyjna. Obce statki proponowały bowiem niskie stawki frachtowe do Hiszpanii i co ważniejsze zaopatrzyły się w paszporty tureckie, które je chroniły przed atakami piratów⁷¹. Na niskie kształtowanie się ich stawek frachtowych wpływał również fakt, że wiele statków szwedzkich i duńskich płynęło pod balastem po sól portugalską i hiszpańską. Szwedzkim i duńskim statkom opłacało się zatem zamiast balastu wieźć towary z Gdańska chociażby za niskie stawki frachtowe⁷². Przywóz zaś towarów hiszpańskich czy portugalskich do Gdańska nie miał wielkich widoków, gdyż możliwości ich zbytu, poza solą, ograniczały się zaledwie do ładunku dwóch statków. Przywóz natomiast soli z tych krajów przyniósłby tylko szkodę kupcom gdańskim, gdyż ceny soli w Gdańsku już i tak zapewniały jedynie minimalne zyski kupca⁷³. Ewentualne zaś próby statków gdańskich przedłużenia swoich rejsów do Hiszpanii i zarobkowania przy tej okazji dzięki przewozowi towarów pomiędzy portami hiszpańskimi czy śródziemnomorskimi skazane były, zdaniem suplikantów, na niepowodzenie, gdyż nawet statki holenderskie nie zdobywały tą drogą wystarczających frachtów i nie osiągały zysków, pomimo że nie obciążano ich opłatami asekuracyjnymi⁷⁴. Piraci ze szczególnym zapalem tropiliby statki gdańskie jako nie podlegające takiej ochronie, jaką Anglicy, Holendrzy, Szwedzi i Duńczycy zapewnili swoim żeglarzom dzięki specjalnym traktatom z Turkami. W tych warunkach, zdaniem kupców-suplikantów, projektowana kasa nie mogła spełnić postawionych jej zadań. Zresztą wysunięcie jej projektu łączyło się ściśle ze sprawą statku „Augustus III Rex Poloniae”, bez której nie wysunięto by jej zupełnie. Na zakończenie supliki podkreślono, że nawet niektórzy spośród

⁷⁰ WAP Gd. 300, 10/84, k. 295 n.

⁷¹ Tego rodzaju ochronę zapewniły sobie Anglia i Holandia, a następnie Dania i Szwecja. Statki tych krajów przejęły w XVIII w. pośrednictwo w żegludze do portów śródziemnomorskich — W. Vogel *Beiträge* HGBl t. LIII, s. 131.

⁷² WAP Gd. 300, 10/84, k. 297 r.

⁷³ ... *ihr Saltz nach Dantzig zu holen verursacht einen gewissen Schaden, weil ietziger Zeit eine Last bestes St. Ubes-Saltz für Floren 50 verkauft und cusser dem davon wenig gezogen wird, folglich also zu consideriren, als Wasser in die See zu stürzen* ... — WAP Gd. 300, 10/84, k. 297 r.

⁷⁴ W tej sprawie powoływano się na informacje udzielone przez niektórych kupców gdańskich wnoszących wymienioną suplikę, a posiadających udziały w holenderskich spółkach okrętowych — WAP Gd. 300, 10/84, k. 297 v.

ośmiu kupców, którzy podpisali suplikę, zawierającą omówiony projekt, obecnie zmienili zdanie po rozważeniu sprawy. Podsumowując, suplikanci uznali cały projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów za szkodliwy dla żeglugi gdańskiej i prosili radę o jego odrzucenie⁷⁵.

Oczywiście powyższa suplika gdańskich kupców uprawiających handel morski wykazywała wiele cech stronniczości, podobnie jak inne omówione tutaj supliki w tej sprawie. Zasięg handlu większości kupców i armatorów gdańskich obejmował Morze Bałtyckie i Północne⁷⁶. W tym okresie morza te nie były zagrożone działalnością piratów. Stąd kupcy ci nie byli zainteresowani wprowadzeniem w życie projektu kasy wykupu marynarzy z rąk piratów. Projekt tej ostatniej wysunęli kupcy najbardziej przedsiębiorczy, pragnący utrzymania, a nawet rozszerzenia handlu i żeglugi gdańskiej do odległych krajów.

Argumenty przytoczone w omówionej suplice, podpisanej przez pięćdziesięciu gdańskich kupców uprawiających handel morski, zapewne trafiły do przekonania Kolegium Kupieckiemu. Nie bez znaczenia była zresztą wielka liczba suplikantów. Tym razem Kolegium Kupieckie po ponownym rozpatrzeniu sprawy i zasięgnięciu opinii stron jednogłośnie uznało, że przy ówczesnym stanie handlu i żeglugi Gdańska powołanie wspomnianej kasy według przedstawionego projektu przyniosłoby szkodę kupiectwu gdańskiemu, zwłaszcza zaś przedsiębiorstwom armatorskim. Wobec tego Kolegium Kupieckie opowiedziało się za odłożeniem całej sprawy⁷⁷. Z powyższym stanowiskiem Kolegium zgodziła się ława oraz wszystkie kwartały trzeciego ordynku⁷⁸. Szeroki kwartał apelował jedynie do rady, ażeby wspólnie z pozostałymi ordynkami zastanowiła się nad sposobami (np. zbiórkami pieniężnymi po kościołach) zebrania funduszków dla wykupienia tych gdańskich marynarzy z załogi statku „Augustus III Rex Poloniae“, którzy pozostawali jeszcze w niewoli algierskiej⁷⁹.

4. ZAKOŃCZENIE

Wyżej przedstawiona sprawa wykupu załogi statku „Augustus III Rex Poloniae“ oraz związany z tym projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów stanowi jedynie przyczynek do dziejów żeglugi gdańskiej. W tym stosunkowo drobnym zagadnieniu znalazły swoje odbicie szersze problemy, przede wszystkim rozbieżności interesów nielicznych wielkich kupców-armatorów i ogółu armatorów gdańskich. Doprowadziła ona nawet do faktycznego rozłam w ramach zrzeszenia kupców uprawiających handel morski. Ogół tych kupców nie tylko nie poparł, ale przyczynił się do ostatecznego obalenia propozycji w sprawie wspomnianej kasy, zawartych w suplikach wniesionych przez starszych tej organizacji. Ci ostatni reprezentowali najbardziej prężny i przedsiębiorczy element wśród armatorów gdańskich. Dlatego też pragnęli utrzymania żeglugi i handlu z Hisz-

⁷⁵ WAP Gd. 300, 10/84, k. 297 n.

⁷⁶ Zob. W. Vogel, *Beiträge*, HGBl t. LVII, s. 87 nn.

⁷⁷ Opinia Kolegium Kupieckiego z 5 lipca 1753 — WAP Gd. 300, 10/84, k. 299.

⁷⁸ Tamże k. 301, 306 r.

⁷⁹ Tamże k. 306 r.

panią i Portugalią i wysuwali propozycje zabezpieczenia jej przed stratami ze strony piratów, na wzór innych portów hanzeatyckich. Oczywiście pomimo podkreślania w suplikach, że chodziło o dobro całej żeglugi gdańskiej, dominujące znaczenie w całej sprawie miał interes osobisty różnych grup kupców-armatorów. Opór ogółu tych ostatnich przeciwko projektowi kasy wykupu marynarzy z rąk piratów wystąpił dopiero w momencie, kiedy rozszerzono pierwotną myśl opodatkowania na ten cel płac marynarzy i zaproponowano obłożenie opłatami również kupców-armatorów. Takie postawienie sprawy nie leżało w ich interesie, zwłaszcza że na terenie ich działalności (Bałtyk, Morze Północne) w zasadzie nie zagrażało statkom i towarom niebezpieczeństwo ze strony piratów. Stąd negatywny ich stosunek do omówionego projektu i spowodowanie jego odrzucenia.

Эдмунд Цесьляк

ГДАНСКИЙ ПРОЕКТ КАССЫ ДЛЯ ВЫКУПА МОРЯКОВ ИЗ РУК ПИРАТОВ В СЕРЕДИНЕ XVIII ВЕКА

В кратком введении автор сообщает некоторые данные о роде товаров, которые были объектом обмена Польши (через Гданьск) с Испанией и Португалией, а также о движении кораблей между этими странами в сороковых и пятидесятых годах XVIII века. Дальше автор упоминает захват в плен в 1749 г. алжирскими пиратами гданьского судна „August III, Rex Poloniae“. Судно это во время рейса в Кадикс в Испании после краткой схватки с четырьмя пиратскими суднами было уведено со всем экипажем в Алжир. В Гданьске развернулась широкая кампания для выкупа экипажа. Некоторые средства для этой цели пожертвовал арматор захваченного судна, город обратился к гражданам, проводя двукратно публичные сборы пожертвований. Делом выкупа заинтересовался даже польский король. В результате многочисленных стараний при помощи французского консула в Алжире и одной фирмы в Марселе постепенно в течение 1750—1755 гг. были выкуплены все моряки судна.

Изложенный случай послужил причиной выдвинутого в Гданьске плана создания специальной кассы для выкупа моряков из рук пиратов. В 1750 г. крупные купцы, занимающиеся морской торговлей, представили гданьским властям прошение об организации такой кассы. Средства эта касса должна была получать из отчислений от жалования моряков, занятых на судах гданьских арматоров. Обременение лишь моряков платежами в пользу кассы вызвало возражения властей. Ввиду того крупные купцы в 1753 г. выдвинули новый проект. Платежи в пользу кассы должны были теперь делать не только моряки, занятые на гданьских судах (определена была сумма платежей в зависимости от заработков и длины рейса), но также арматоры, цехи, связанные с судостроением, а также граждане в виде добровольных взносов. При разработке этого проекта авторам послужила образцом гамбургская касса выкупа моряков из рук пиратов.

Проект вызвал оживленную дискуссию гданьских купцов и арматоров, он получил поддержку и польского короля. Однако осуществлению проекта воспро-

тивились многочисленные гданьские купцы и арматоры, связанные с торговлей лишь в пределах Балтийского и Северного морей. В обширном прошении они доказали, что в реализации этого проекта заинтересованы лишь немногие гданьские крупные арматоры и купцы, занимающиеся торговлей и судоходством с Испанией и Португалией. Контрвыступление 50-ти средних купцов и арматоров достигло своей цели — проект создания в Гданьске кассы выкупа моряков из рук пиратов провалился.

Edmund Cieślak

LE PROJET D'UNE CAISSE D'ASSURANCES POUR LE RACHAT DES MARINS DE GDAŃSK (1749—1755)

L'auteur présente quelques données au sujet des articles de commerce échangée entre la Pologne, par l'entremise de Gdańsk avec l'Espagne et le Portugal au milieu du XVIII^e s. et sur le mouvement de navigation entre ces pays. Un navire danzickois, «Augustus III Rex Poloniae», fut saisi par les pirates lors d'un voyage à Cadix en 1749, et emmené à Alger avec tout son équipage. A Gdańsk on s'occupa activement à procurer les sommes requises pour la rachat des marins. L'armateur du navire enlevé offrit des fonds dans ce but; on s'adressa aussi à la libéralité des citoyens au moyen de quêtes publiques. Le roi de Pologne s'intéressa également à la question. De nombreuses démarches et l'aide du consul de France à Alger ainsi que celle d'une maison de commerce à Marseille permirent de racheter peu à peu (entre 1750 et 1755), tous les marins du navire mentionné.

Le cas en question devint l'occasion d'un projet relatif à l'organisation d'un fonds spécial pour le rachat de marins danzickois tombés entre les mains de pirates... Un groupe de grands commerçants adressa en 1750 aux autorités municipales une pétition en vue de fonder une caisse de ce genre. Le revenu nécessaire devait être déduit des gages des tous les marins employés par les armateurs de Gdańsk. Les autorités s'opposèrent cependant à ce que l'ensemble des paiements au profit de la caisse incombât à la charge des marins. Par conséquent, les grands négociants faisant le commerce maritime présentèrent un nouveau projet en 1753. Cette fois les versements au profit de la caisse de rachat ne devaient plus être faits exclusivement aux frais des marins mais aussi des armateurs et des corps de métiers engagés dans la production navale. Les déductions sur les gages des marins seraient calculées en proportion du niveau des gages de chacun, d'après la longueur du parcours en mer. L'ensemble des citoyens apporterait des cotisations volontaires. Dans ce projet, on prenait pour modèle un fonds semblable organisé à Hambourg pour le rachat de marins tombés aux mains des pirates. La nouvelle caisse devrait fournir les frais pour la libération des marins du «Augustus III, Rex Poloniae», ainsi que d'autres marins danzickois qui, le cas échéant, se trouveraient enlevés.

Le projet en question souleva une discussion animée entre les *Ordines* de Gdańsk, les commerçants et les armateurs; il fut soutenu par le roi de Pologne. Finalement il fut abandonné; les commerçants et les armateurs dont le champ

d'activité ne dépassait pas la Mer Baltique, s'opposèrent à sa réalisation. Dans une longue supplique, ils démontrèrent comme quoi la nouvelle caisse servirait uniquement l'intérêt des quelques grands commerçants de Gdańsk qui faisaient le commerce jusqu'en Espagne et au Portugal. L'opposition active de cinquante commerçants et armateurs d'importance moyenne atteignit son but car le projet d'organiser à Gdańsk une caisse pour la rachat de marins enlevés par les pirates ne pût être réalisé.