Góralski, Zbigniew

Tranzyt zboża austriackiego przez Polskę a powstanie kościuszkowskie

Przegląd Historyczny 55/3, 405-433

1964

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.

MUZEUM HISTORII POLSKI

ZBIGNIEW GÓRALSKI

Tranzyt zboża austriackiego przez Polskę a powstanie kościuszkowskie

Olbrzymia literatura dotycząca powstania kościuszkowskiego, traktująca w sposób wyczerpujący o jego przebiegu oraz o wielu sprawach z nim związanych nie poświęciła dotychczas należytej uwagi ówczesnym powiązaniom gospodarczym Polski z państwami ościennymi. Istniały one przecież i nie zostały zerwane automatycznie z chwilą wybuchu insurekcji, co więcej, wpływały w jakiś sposób na wypadki w Polsce.

Praca niniejsza jest próbą uchwycenia jednego z takich powiązań gospodarczych Polski. Odegrało ono, jak się wydaje, niepoślednią, a niedocenioną rolę w rozwoju i przebiegu insurekcji.

Polska była nie tylko sama eksporterem, lecz dzięki swemu położeniu w dużym stopniu także krajem handlu tranzytowego. Najbliższe połączenie południowo-zachodniej Rosji, Śląska czy Austrii z krajami skandynawskimi, Niderlandami i Anglią prowadziło przez Gdańsk, niezależnie od tego w czyich rękach znajdowało się to miasto. Gdy na skutek pierwszego i drugiego rozbioru Polski niektóre jej terytoria znalazły się poza dawnymi granicami, zostały nagle zachwiane ich stosunki handlowe ugruntowane od wieków. Taki los spotkał i Galicję. Rola więc Polski jako kraju tranzytowego w stosunku do Austrii tym samym wydatnie wzrosła. Zwiększyła się ona jeszcze, gdy prowadzona przez cesarstwo wojna z rewolucyjną Francją pociągnęła za sobą konieczność intensywnego zaopatrywania armii walczących w Belgii.

W tych stosunkach handlowo-tranzytowych z Austrią upatrujemy czynnik, który odbił się na insurekcji kościuszkowskiej, ochraniając ją przed uderzeniem austriackim. Obok wielu innych przyczyn opóźnił on też o kilka miesięcy wkroczenie armii cesarskiej do Polski i powstrzymał Austrię od zdecydowanego przystąpienia do walki po stronie Rosji od samego początku powstania. Oczywiście czynnik ten nie był jedynym, który kierował postępowaniem Austrii w stosunku do Polski insurekcyjnej, nie mniej, jak się okazało, odegrał on dla Kościuszki rolę bardzo korzystną.

Sprawy te uszły dotychczas uwadze historyków. Brak o nich wzmianek w syntezach historii Austrii Ulirtza i Hantscha, oraz w starym, choć dokładnym i dziś jeszcze użytecznym opracowaniu Kronesa. Brak jest wiadomości o tranzycie produktów austriackich przez Polskę w czasie insurekcji w podstawowym dla tej epoki dziele Sybla. Nie piszą nic na ten temat Korzon, Dzwonkowski, Tokarz, Dembiński, Kalinka, Kipa i Bartoszewicz. Co dziwniejsze, brak materiałów do tego zagadnienia także w wydawnictwach źródłowych, tak dobrych i kompletnych, jak „Akta powstania Kościuszki", czy austriackim zbiorze Vivenota i Zeissberga

„Quellen zur Geschichte der deutschen Kaiserpolitik". Dwaj ostatni badacze, doskonali znawcy dziejów Austrii końca XVIII wieku, także w innych swych pracach i wydawnictwach źródeł prawie nie wspomnieli o wojennym tranzycie żywności z Austrii przez Polskę do Belgii. Pozostają tylko bardzo drobne wzmianki, rozsiane nadzwyczaj skąpo, tak w powyższych wydawnictwach austriackich, jak i u niektórych autorów polskich, ograniczające się częstokroć do jednego zdania sygnalizującego, że przechodził jakiś transport zboża austriackiego przez Polskę w okresie powstania. Wszystkie te wzmianki, acz same w sobie interesujące, nie pozwalają jednak zorientować się w całości zagadnienia.

Zastanawiając się nad przyczynami owego niedostrzegania austriackiej „defluitacji", jak oficjalnie władze cesarskie nazywały spławy rzekami polskimi transportów zboża, można przypuszczać, że dla historyków austriackich i niemieckich sprawa ta wydawała się zbyt epizodyczna i marginesowa. Co do braku opracowań u historyków polskich wolno sądzić, że przyczyną tego było rozproszenie materiału archiwalnego.

Dwie grupy źródeł: sprawozdania urzędników austriackich z Warszawy i raporty innych władz cesarskich, znajdujące się w archiwach wiedeńskich oraz korespondencja polskich władz powstańczych, Rady Najwyższej Narodowej, szczególnie Wydziału Żywności, przechowywane w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie uzupełniają się nawzajem bardzo ściśle. Więcej nawet: jedne bez drugich są częstokroć zupełnie niezrozumiałe.

Z chwilą przejścia Galicji pod panowanie austriackie została ona odcięta kordonem od swych naturalnych rynków zbytu i rzecznej drogi handlowej do Gdańska. Wobec zajęcia Galicji również Podole i Wołyń zostały odcięte od polskich dróg wodnych.

Nie można powiedzieć, żeby Austria tych problemów gospodarczych nie dostrzegała. Zawarcie nowego układu handlowego z Polską warowało sobie cesarstwo już w traktacie rozbiorowym z 18 września 1773 [1]. Jednocześnie gubernator Galicji, Pergen, przedstawiał w Wiedniu warunki i możliwości handlowe tego kraju i zwracał uwagę Kaunitzowi na konieczność zabezpieczenia Galicji możliwości handlu z Gdańskiem i utrzymania jej dawnej roli jako obszaru tranzytowego. Pergen wysuwał także postulat uregulowania spraw handlowych z Prusami, aby te nie stawiały przeszkód przez żądanie, jak to było w stosunku do Polski, wygórowanych opłat celnych. Nie myślano tutaj tylko o tranzycie przez Polskę, chodziło również o zapewnienie produktom galicyjskim zbytu w samej Polsce, a zwłaszcza zabezpieczenie się na jej terenie wobec konkurencji pruskiej. W grę wchodziła szczególnie sól, a sprawa jej wywozu i sprzedaży w Polsce miała być, jak wiadomo, jednym z najważniejszych punktów przyszłego traktatu handlowego. Do tego zaś Austria musiała mieć zagwarantowany wolny spław Bugiem i Wisłą, aby móc w łatwy sposób przerzucić sól na Mazowsze i Podlasie.

Zanim jednak doszło do jakichś oficjalnych pertraktacji z Polską, misję przygotowania opinii polskiej i powolnego oddziaływania na sejm w duchu koncepcji korzystnych dla Austrii, otrzymał ambasador austriacki w Warszawie Karol Reviczky. Celem jego działalności miało być uzyskanie tak od Polski, jak i od Prus, jak największych ulg przy spławie towarów i produktów galicyjskich na Wiśle, jak również zagwarantowanie przez Polskę traktowania kupców galicyjskich w Gdańsku na równi

[1] Traktat rozbiorowy z 18 września 1773, art. 8. *Volumina legum* t. VIII, s. 23.

z obywatelami polskimi. Drugim obok soli przedmiotem handlu miało być zboże.

W utrzymywaniu handlu tranzytowego z Galicją byli zainteresowani także kupcy polscy. Uważali oni, że najtańszą drogą dla towarów zamorskich idących z Europy zachodniej i północnej do Galicji jest droga przez Gdańsk, mimo iż obciąża on je wysokim cłem, wynoszącym 20% wartości towarów.

Pertraktacje w sprawie zawarcia traktatu rozpoczęły się w Warszawie w jesieni 1774 r. Jako przedstawiciela i pełnomocnika Austrii delegowała Maria Teresa radcę dworu Degelmana [2]. Traktat został zawarty 16 marca 1775. Ustalono wolny handel solą galicyjską w całej Rzeczypospolitej i wolny przewóz towarów Wisłą, zgodnie z postulatami Austrii. Poza tym zgodzono się z obu stron na cło w wysokości 4%. Dokładna taryfa towarowa miała być ułożona w ciągu trzech miesięcy. Cło wywozowe ustalono na 5/12 od sta. Opłaty te miały być uiszczane tylko raz na granicach i wyraźnie zastrzeżono, iż nie mogą być one ściągane ponownie w jakimkolwiek punkcie [3].

W ten sposób zabezpieczyła sobie Austria (i Galicja) stosunki handlowe z Polską i otworzyła dla siebie drogę przez Gdańsk. Nieco gorzej szły pertraktacje cesarstwa z Prusami. Te nie myślały o stosowaniu żadnych ulg celnych, bardzo uciążliwych także dla kupców galicyjskich. Interweniowali oni nawet z tego powodu 27 maja 1780 u Józefa II, prosząc aby wpłynął on u króla pruskiego na złagodzenie opłat celnych, które mieli opłacać w Fordonie podczas spławiania towarów Wisłą do Gdańska [4]. Nie znamy jednak wyników tej interwencji.

Tak uregulowane stosunki handlowe przetrwały do 1793 r. Zmianę ich spowodowała wojna Austrii z rewolucyjną Francją. W 1793 r. Austria opuszczona przez Prusy walczyła sama w zniszczonym kraju przeciw przeważającym siłom rewolucyjnym. Problem zaopatrzenia armii cesarskich nabrał pierwszorzędnego znaczenia.

Musiało to być dokonane jak najszybciej. Najtańszy i najszybszy był transport drogą wodną. Transporty zaczęto więc kierować rzekami niemieckimi, przede wszystkim Łabą przez Magdeburg. Pamiętając jednak zdanie kupców polskich, iż najbliższym i najlepszym połączeniem handlowym Galicji z Europą zachodnią jest droga przez Polskę do Gdańska, rozpoczęto starania, by transporty mogły być także spławiane rzekami polskimi, tym bardziej że w dużej części szło tu o zboże produkowane i kupowane w Galicji. Austria czyniła także próby zakupywania zboża w posiadłościach pruskich, zakończyły się one jednak fiaskiem wobec sprzeciwu Prus, które same potrzebowały żywności [5].

---

[2] K. Chłędowski, *Z przeszłości polskiej i obcej*, Lwów 1935, s. 55; Tenże, *Traktat handlowy między Austrią a Polską z roku 1775*, „Przewodnik Naukowy i Literacki" t. VIII, Lwów 1880, s. 321 nn.

[3] *Volumina legum* t. VIII, s. 54—56. Nawiasem można tu zauważyć, że początkowo Galicja nie wchodziła do jednolitego obszaru celnego, który utworzyły wszystkie niemieckie kraje Austrii w 1775 r. Galicja została doń włączona dopiero w 1796 r. (J. Kuliszer, *Powszechna historia gospodarcza średniowiecza i czasów nowożytnych* t. II, Warszawa 1961, s. 504). Prawdopodobnie opóźnienie to wynikło z powodu traktowania Galicji przez Austrię jako terytorium posiadanego tymczasowo, które być może zostanie zwrócone Polsce, lub wymienione na inne tereny, o które Austria się ubiegała.

[4] Haus- Hof- und Staatsarchiv, Wiedeń (HH St. Archiv), Polen III/13, Innere Verwaltung Galiziens 1772—1809, k. 159—160.

[5] HH St. Archiv, Preussen 68, k. 62—62v.

Traktat handlowy z Polską z 1775 r. nie obejmował jednak transportów wojskowych. Należało więc rozpocząć nowe pertraktacje z Rzecząpospolitą, by zgodziła się przepuszczać przez swe terytorium zaopatrzenie dla wojska. Transporty miały płynąć rzekami polskimi do Gdańska, a stąd drogą morską do Rotterdamu i Amsterdamu.

Pośrednikiem między rządem austriackim a polskim w sprawach defluitacji był cesarski przedstawiciel w Warszawie — de Caché. Kłopoty ze spławem wypełniły mu niemal bez reszty ostatni rok dyplomatycznej działalności w Polsce.

Polecenie wszczęcia starań o zgodę Polski na transport zboża otrzymał Caché pismem z 14 sierpnia 1793 przysłanym za pośrednictwem gubernatora galicyjskiego, von Brigido. Starania miały dotyczyć 200 000 korcy (*Metzen, mesures*) [6] owsa.

Nie jest nam znany w szczegółach mandat wydany Cachému. Z jego własnych wypowiedzi można się domyślać, że mandat nie zawierał dokładnego planu jak należy przedstawić sprawę władzom polskim.

Rezydent cesarski „z własnej pilności" wyszedł z koncepcją, o zwolnienie transportu od ceł. By uniknąć kompromitacji dworu wiedeńskiego, Caché nie występował z tym otwarcie. W rozmowach przeprowadzonych w Grodnie z władzami polskimi, prawdopodobnie 21 sierpnia, czynił on tylko delikatne aluzje na ten temat. Powołując się na wzajemną przyjaźń między obu państwami proponował, aby przewożono zboże jako własność Austrii, której armie walczą o dobro całej Europy, przepuścić je przez Polskę bez opłat celnych i jakichkolwiek postojów. Nieznany rozmówca Cachégo ze strony polskiej miał jednak wątpliwości i nie chciał sam decydować. Uważał, że tę sprawę winien rozpatrzyć sejm, co nie wróżyło szybkiego jej załatwienia. Caché zwrócił się więc do ambasadora rosyjskiego Sieversa, który „z własnej inicjatywy" napisał 24 sierpnia do bawiącego w Warszawie podskarbiego koronnego Rocha Kossowskiego, zalecając mu pozytywne załatwienie żądań Cachégo [7].

Mając tak przygotowaną sprawę złożył teraz Caché 25 sierpnia notę do władz polskich, w której już otwarcie żądał przepuszczenia transportu bez cła.

W nocie tej powtórzył wszystkie argumenty używane dotąd w rozmowach z władzami polskimi, wzmacniając jedynie motywację stwierdzeniem, że dwór pruski z góry zgodził się na zwolnienie ze swej strony transportów od cła. Caché poinformował także, iż kierownikami transportu mają być dwaj urzędnicy cesarscy — Obell i Hanslab. Odpis noty przesłał natychmiast do Wiednia Thugutowi [8].

W odpowiedzi datowanej w Grodnie 6 września, a podpisanej przez kanclerza koronnego Sułkowskiego i litewskiego Platera Polska wyraziła zgodę na tranzyt, „ze względu na przeznaczenie transportu dla armii wojującej o cele, które dla Polski są wspólną sprawą z całą Europą" [9].

Zawiadamiając o tym swoje władze uznał Caché odpowiedź polską nie wiadomo dlaczego, za zagmatwaną (*völlig gewirrige*), być może dla wykazania własnej zasługi przy wypełnianiu zadania, jakie otrzymał od

[6] *Wiener Metze* = 61,499 litrów (*Historia Polski* t. III, *1764—1864*, cz. 4, Warszawa 1960, s. 193).

[7] Caché do Thuguta. HH St. Archiv, Polen II/56, Berichte 1793, k. 191—192, nr 1027 i k. 206—206v, nr 1028.

[8] Tamże, k. 207—207v.

[9] Tamże, k. 263.

swego rządu. Wbrew negatywnej ocenie nie jest wykluczone zresztą, że poza odpowiedzią pisemną władze polskie określały swe stanowisko także w jakiś inny sposób. Zezwolenia na wolny przejazd udzielono jednorazowo (*pour cette fois-ci*). Należy się domyślać, że ograniczenie to dotyczyło także uwolnienia z opłat celnych. Może w tym braku sprecyzowania leżało niezadowolenie Cachégo.

Komisja Skarbowa wydała odpowiednie rozkazy granicznym posterunkom celnym. Caché prócz raportu do Thuguta wysłał relację o załatwieniu sprawy, wraz z kopiami dokumentów, do Gubernium we Lwowie, także po to, aby mogli być zawiadomieni kierownicy transportu [10].

Całe 200 000 korcy zboża wysłano jednym transportem, który przepłynął w połowie października przez Warszawę i odszedł do Gdańska. Ceł nie ściągano, a ludzie stojący blisko czynników politycznych tłumaczyli, iż władze grodzieńskie, nie mogąc same wspomóc koalicji antyfrancuskiej ani pieniędzmi, ani wojskiem, jako rekompensatę za to zwolniły transport austriacki od opłat celnych, które wyniosłyby 60 tysięcy złotych [11]. Prasa warszawska natomiast dopiero 22 października podała, że władze austriackie chcą zakupić 100 000 korcy owsa, które po zmagazynowaniu w Jarosławiu pójdzie Sanem do Gdańska,a stąd do Ostendy [12].

Powtórne polecenie wszczęcia starań dyplomatycznych o następny transport owsa i mąki, tym razem w ilości 900 000 korcy, otrzymał przedstawiciel austriacki pismem z 26 grudnia 1793. Caché znał już drogę, którą najlepiej można trafić do władz polskich. Zanim wystąpił z oficjalną notą pomyślał aby zapewnić sobie przychylność nowego ambasadora rosyjskiego, Igelströma, który, jak nawiasem wspomina Caché, przy swoich *russischen Gesundheitsumständen* bardzo rzadko przyjmował wizyty [13].

Po przygotowaniu sprawy u Igelströma zwrócił się Caché 21 stycznia rano z oficjalną notą do władz polskich i tegoż dnia wieczorem dowiedział się od króla, że sprawa jego będzie następnego dnia rozpatrywana przez Radę Nieustającą [14]. Pozytywną odpowiedź odebrał 25 stycznia [15]. Problemów nie było żadnych, oporów także nie zgłaszano. Strona polska pytała tylko, jakby *pro forma*, czy pod określoną ilością 900 000 korcy należy rozumieć owies i mąkę łącznie, czy też tylko jeden z tych produktów. Pytanie to, mało zresztą istotne, zbył Caché milczeniem, natomiast drugą kwestię — podania nazwiska komisarza transportu

[10] Caché do Thuguta. Grodno, 8 września 1793. Tamże, k. 253v, 267 nr 1031.

[11] „Przybiło też do lądu na statkach owsa i zboża różnego 200 tys. korcy austriackiego, stąd dalej do Gdańska, a potem morzem do krajów koalicyją składających przetransportują. Wykalkulowano, że korzec owsa kosztować ma 24 złp. a w proporcyją inne zboże. Łaskawe Grodno, kiedy nasrożyć się nie mogło przeciw Francuzom ludźmi albo pieniędzmi ofiarowało jp. de Caché ministrowi, że wcale na komorach ani od mostów nie będzie wybierana od tych produktów opłata. Przyjął minister ten dowód wspaniałości. Wynosiła opłata pierwszego transportu 60 tys. złp." Jan Dembowski do Ignacego Potockiego. Warszawa, 16 października 1793. *Tajna korespondencja z Warszawy 1792—1794 do Ignacego Potockiego*, wyd. M. Rymszyna i A. Zahorski, Warszawa 1961, s. 267, nr 181.

[12] „Korespondent Krajowy i Zagraniczny", dodatek do nr 85 z 22 października 1793, s. 1845.

[13] Caché do Thuguta, 15 stycznia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57 Berichte, k. 15v—16, nr 1069.

[14] Caché do Thuguta, 22 stycznia 1794. Tamże, k. 22—22v, nr 1071.

[15] Archiwum prywatne hr. Goessa. Akta ambasady austriackiej w Warszawie, t. 27, nr 2684. Za udostępnienie akt składam na tym miejscu Panu hr. Goessowi serdeczne podziękowanie.

w celu przekazania go do wiadomości komorom celnym pozostawił Caché do czasu, gdy transport będzie mógł wyruszyć, to jest do marca lub kwietnia [16]. Należało czekać aż Wisła będzie wolna od lodów i poziom wody odpowiednio się podniesie. Nie mniej już w lutym następowały dalsze przygotowania. Przede wszystkim wyznaczono komisarza transportów. Został nim dyrektor galicyjskiego monopolu solnego, radca Adam Albert Henikstein [17]. Przybył on z Wiednia do Warszawy przez Lwów 20 lutego i stąd natychmiast udał się do Gdańska w celu poczynienia przygotowań, aby nadchodzące transporty mogły być szybko odprawiane do Niderlandów. Caché zawiadamiając o tym Thuguta podkreślił jeszcze raz, że transporty będą mogły ruszyć dopiero za miesiąc [18].

Jednocześnie toczyły się także pertraktacje z Prusami o przepuszczenie transportów przez ich terytorium. Na skutek wcześniejszych starań ambasadora cesarskiego w Berlinie, Reussa, władze pruskie wystawiły 3 marca ogólny paszport na wolny przewóz całej ilości zboża i mąki. Podpisali go król Fryderyk Wilhelm, Haugwitz i Alvensleben. Zabiegi o paszport pruski prowadził też Caché w ambasadzie pruskiej w Warszawie, choć dopiero przy końcu kwietnia. Te starania, które w ostatniej instancji oparły się o Berlin i również zostały pomyślnie zakończone, wynikły z częściowej zmiany ładunku, w który weszła większa, niż przewidywano, ilość mąki [19].

Obok starań o paszporty Reuss prowadził także rozmowy z rządem pruskim, aby transporty nadchodzące do Gdańska nie były w myśl obowiązujących w porcie przepisów przeładowywane na statki morskie przez robotników portowych, lecz przez obsługę transportów. Jako powód tego wysuwali Austriacy brak kwalifikacji gdańszczan, co mogło wywołać opóźnienie transportów. Reuss podkreślał, że monopol Gdańska na przeładunek dotyczy tylko towarów kupieckich, nie zaś zaopatrzenia dla armii.

W odpowiedzi na notę ambasadora cesarskiego z 17 marca Prusacy 30 tegoż miesiąca odpowiedzieli odmownie. Podkreślali nawet, że jeśli zboże dochodzi do miejsca przeznaczenia w dobrym stanie, jest to zasługą troskliwości robotników gdańskich, gdyż zboże przywożone do portu przychodzi już w złym stanie. Transportuje się je bowiem Wisłą w otwartych beczkach, wystawione na różne warunki atmosferyczne. Dla Gdańska jest to wprawdzie rzeczą obojętną, gdyż transporty rzeczywiście nie są przeznaczone na handel i żaden z miejscowych kupców nie ma z nimi nic wspólnego. Wysyłanie jednak zepsutego zboża za granicę naraziłoby na szwank dobrą dotąd reputację robotników portowych i przyniosłoby straty samej Austrii. Tłumacząc to wszystko Reussowi Prusy podkreślały, iż czynią to ze szczerej przyjaźni wobec cesarstwa i uważają to za swój obowiązek [20]. Tak więc prace przeładunkowe w porcie pozostały w rękach Gdańska.

Dalsze przygotowania w Polsce trwały przez cały marzec. Przepro-

[16] Caché do Thuguta, 25 stycznia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57. Berichte, k. 33—33v, nr 1072.

[17] C. von Wurzbach, *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich enthaltend die Lebensskizzen der denkwürdigen Personen, welche seit 1750 in den österreichischen Kronländern geboren wurden oder darin gelebt und gewirkt haben* t. VIII, Wien 1862, s. 303.

[18] Caché do Thuguta, 22 lutego 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 63v—64, nr 1080.

[19] HH St. Archiv, Preussen 68, Berichte, k. 35 i 66—71.

[20] Tamże, k. 22—22v; 45—45v.

wadzenie defluitacji zlecone zostało komisarzom transportów, którzy na podstawie kontraktu zawartego z Heniksteinem odpowiadali za powierzone im dobro cesarskie [21]. Henikstein kursował po całym kraju odwiedzając główne porty rzeczne na Wiśle i Bugu. Caché gromadził powoli potrzebne dokumenty. W pierwszym rzędzie zażądał od dowódcy wojskowego Galicji, Harnoncourta, specyfikacji towarowej spławianego zboża [22]. Była ona potrzebna tak Komisji Skarbowej, jak i Heniksteinowi. Cachégo zaczęły też niepokoić coraz wyraźniejsze objawy zbliżającego się powstania — powszechny zamęt i ogólne podniecenie. Liczył się z tym, że jeśliby doszło do rozruchów, bezpieczeństwo transportów będzie zagrożone, lub w ogóle może dojść do zamknięcia dróg do Gdańska. Z obaw tych zwierzył się Caché Thugutowi, w pertraktacjach natomiast z Radą Nieustającą nie wspominał o nich ani słowem.

Wszystkie problemy związane z transportem zreasumował przedstawiciel cesarski w nocie z 15 marca 1794 do Departamentu Interesów Zagranicznych Rady Nieustającej, skierowanej na ręce Sułkowskiego. Powołując się na poprzednie pertraktacje uzgodnione z królem i Radą, prosił o przekazanie Komisji Skarbowej specyfikacji towarów. Transport był rzeczywiście ogromny, miał zaś iść do Gdańska Sanem, Bugiem i Wisłą, obejmując 563 381 korcy owsa, 194 540 korcy żyta i 140 000 korcy mąki żytniej — w sumie 897 921 korcy.

Przypominając, że transporty są zwolnione od cła, zwracał Caché uwagę, że najmniejsze opóźnienie w ekspedycji mogłoby przynieść Austrii niepowetowane szkody. Aby zaś zapobiec ewentualnym trudnościom, wszyscy przewodnicy (*conducteurs*) transportów zaopatrzeni zostali w paszporty podpisane przez generalnego komisarza Heniksteina. Mieli się nimi legitymować na komorach celnych. Caché uprzedzał także o możliwości zakupienia w Polsce dodatkowo (*qu'en outre chemin faisant*) 40—50 tysięcy korcy owsa. Owies ten byłby również przeznaczony dla armii.

W dalszym ciągu Caché wyjaśniał, że mogą powstać pewne rozbieżności w ilościach przesyłanego zboża w stosunku do podanej uprzednio ogólnej miary, a to z tej przyczyny, że wiele ziarna idzie w postaci mąki, produkowanej przez młyny galicyjskie, co oczywiście zmienia masę. Ta zmiana jakościowa nie stanowi jednak wielkiej różnicy w ogólnej mierze produktów, które mają przechodzić bez cła. W zakończeniu swej noty prosił, aby Komisja Skarbowa wydała odpowiednie dyspozycje komorom celnym, zwłaszcza na Bugu, które jeszcze o niczym nie są poinformowane [23].

Komisja uczyniła to bardzo szybko, bo już 18 marca i natychmiast zawiadomiła o tym Cachégo. W treści polecenia danego komorom na Wiśle, Sanie i Bugu było zaznaczone, że transporty nie podlegają żadnym opłatom celnym i poborom tak od statków, jak i od flisaków i że nie mogą być zatrzymywane [24]. Tekst polecenia Komisji Skarbowej został także przesłany do Harnoncourta i do Heniksteina, bawiącego wówczas

[21] HH St. Archiv Preussen 68, Staatskanzlei an die preussische Gesandtschaft, k. 40v.

[22] Caché do Thuguta, 19 marca 1794. Tamże, k. 91—91v, nr 1087.

[23] Tamże, k. 92—93, nr 1087. Sprawa zakupu dodatkowo owsa w Polsce jest niejasna.

[24] AGAD, Archiwum Królestwa Polskiego (AKP) nr 241, k. 275. Archiwum Goessa, Akta ambasady austriackiej w Warszawie 1772—1804, t. 27, nr 2706. Tu nota Sułkowskiego datowana jest na 21 marca.

w Dubience nad Bugiem [25]. Po wysłaniu tych rozkazów i poleceń władze polskie raz jeszcze zapewniły Cachégo o wszechstronnym poparciu dla akcji austriackiej [26].

Zanim tak dokładnie przygotowywany transport ruszył w drogę do Gdańska, wybuchło powstanie Kościuszki. Ponieważ załadunek odbywał się pod Krakowem [27], odprawienie zboża stało się od razu problemem. Już 23 marca Kraków znalazł się w rękach Kościuszki, a górny bieg Wisły pod kontrolą powstańców.

Istotną sprawą dla władz austriackich stała się kwestia legalności i kompetencji nowych władz. W akcie krakowskim Kościuszko zapowiedział szybkie powołanie Rady Najwyższej Narodowej. Jednocześnie ustanowił władzę lokalną, Komisję Porządkową Województwa Krakowskiego. Powstawało pytanie, o ile Kościuszko będzie szanował zobowiązania Rady Nieustającej i Komisji Skarbowej, a zwłaszcza ich zobowiązania międzynarodowe — tym bardziej, czy zechce szanować udzielone Austrii przywileje zwalniające transporty od cła, a przede wszystkim, czy zgodzi się na same transporty. To samo zagadnienie zainteresowało i stronę polską, choć dopiero w maju. Dbała o dochody Komisja Skarbowa zwróciła się do Rady Zastępczej Tymczasowej z zapytaniem, czy należy honorować paszporty wydane przez stare władze, którymi posługiwali się jeszcze kierownicy transportów i czy nie należy pobierać cła [28].

Na razie jednak wszelkie obawy Austrii zdawał się rozwiewać znany list Kościuszki z 24 marca do komendanta granicznego kordonu galicyjskiego Webera. W liście tym Naczelnik zapowiadał walkę zbrojną przeciwko państwom uciskającym, deklarując pełne poszanowanie Austrii i gwarantując zachowanie przyjaznych i pozytywnych względem niej stosunków, łącznie z utrzymaniem wolności wobec prowadzonych przez obywateli cesarskich jakichkolwiek przewozów i transportów. To samo powtarzał Kościuszko jeszcze kilka razy, a mianowicie w okólniku do Komisji Porządkowych i wojska z 20 kwietnia, w liście do gubernatora galicyjskiego Brigido z 28 kwietnia i w piśmie z 29 marca do Ossolińskiego, który z kolei miał przedstawić sprawę osobiście Thugutowi [29]. Na tej podstawie dwór cesarski mógł żywić nadzieję, że Kościuszko nie będzie stwarzał transportom żadnych trudności. Z drugiej strony jednak sama insurekcja nie była Austrii sympatyczna. W tym czasie, gdy armie cesarskie walczyły z rewolucyjną Francją, przeciwko hasłom i poczynaniom burzącym stary porządek, te same hasła wolności i równości pojawiły się o miedzę i groziły przeniesieniem w granice cesarstwa, a w każdym razie w obręb Galicji. Co do tej ostatniej nie było pewne, czy nie przyłączy się do walki zbrojnej Polski o niepodległość. Możliwość rozruchów w Galicji władze cesarskie brały poważnie pod uwagę. Pierwszą troską władz wojskowych było zabezpieczenie magazynów i salin przed ewentualnymi napadami „wrogich hord" (*feindlicher Hor-*

[25] HH St. Archiv, Polen II/57, k. 91—91v.
[26] Caché do Thuguta, 22 marca 1794. Tamże, k. 97, nr 1088.
[27] Caché do Thuguta, 2 kwietnia 1794. Tamże, k. 14 (*April*), nr 1091.
[28] AGAD, AKP nr 241, k. 275.
[29] *Kościuszko Tadeusz, jego odezwy i raporta uzupełnione celniejszymi aktami odnoszącymi się do powstania narodowego 1794*, wyd. L. Nabielak, Kraków 1918, s. 50—51, 111—112; A. Vivenot, H. Zeissberg, *Quellen zur Geschichte der deutschen Kaiserpolitik Oesterreichs während der französischen Revolutionskriege 1790—1801* t. IV, cz. 2, Wien 1885, s. 226—227, nr 129, s. 172, nr 95.

den) [30]. Dopóki jednak warunki sprzyjały, należało szybko odesłać przygotowany transport.

Caché był bardzo zaniepokojony wypadkami i uznał się za bezsilnego wobec rozwoju wydarzeń w Polsce. Nie znając jeszcze stosunku insurekcji do Austrii stwierdził, że wszystko zależeć będzie od stanowiska, jakie zajmie Kościuszko; życzył sobie tylko, aby transport znalazł się poza zasięgiem sił powstania i na wszelki wypadek starać się będzie o rosyjską eskortę wojskową [31]. Być może rzeczywiście zwracał się o pomoc do Igelströma. Biorąc jednak pod uwagę, że lewy brzeg Wisły około Krakowa znajdował się pod kontrolą insurekcji życzenie Cachégo było raczej iluzoryczne.

Część transportu była już w ruchu i dostała się od razu w ręce Madalińskiego, który zabrawszy zeń 200 korcy owsa zapłacił zań cenę „dokuczliwą". Transport ten prowadził znany nam już z pierwszej defluitacji Obell. Rzecz ciekawa, że o postępku Madalińskiego nie wiedział nic Caché, a wiadomość tę przekazał władzom galicyjskim starosta myślenicki Baum. Nie będąc wcale, jakby się z bliskich jego stosunków z insurekcyjnymi władzami Krakowa wydawało, przyjacielem powstania, uważał, że Austria konsekwentnie nie powinna wszczynać żadnych pertraktacji z ustanowionymi przez Kościuszkę urzędami. Byłoby przeto najlepiej, gdyby Obell prowadząc transport występował jako prywatny przedsiębiorca [32]. Oryginalny pomysł Bauma nie został jednak zrealizowany, choć zastanawiano się nad nim w Wiedniu. Zdecydowano ostatecznie uniknąć wchodzenia w jakiekolwiek stosunki i pertraktacje z władzami insurekcyjnymi i nie występować oficjalnie do Kościuszki o paszporty. Postanowiono, że mogą to sobie załatwić sami defluitanci nie mieszając do tego dworu wiedeńskiego. Ta decyzja pozwalała uniknąć rozdźwięków z dworami ościennymi [33].

Wobec tego kierownicy transportów sami zwrócili się do Kościuszki o zezwolenie na wolny spław przez Polskę. Już 27 marca uzyskali je, jak można się było spodziewać, bez trudu dla wszystkich statków i obsługujących je flisaków. Ponieważ odbyło się to całkiem w drodze prywatnej, władze austriackie nie kryły swego zadowolenia z takiego obrotu sprawy [34].

Transportami wysyłanymi Bugiem dyrygował bardzo energicznie Henikstein. Pierwsza partia, około 40 statków z owsem wpłynęła na Wisłę z Bugu 13 kwietnia i odeszła szczęśliwie do Gdańska. Henikstеinowi zależało na maksymalnym i jak najszybszym wykorzystaniu Bugu — tej spokojnej jeszcze rzeki [35]. Kierownik defluitacji radził uczynić Warszawę jej centrum kierowniczym, aby stąd pilnować całego transportu, zapobiegać wszelkim trudnościom i przeprowadzać konieczne per-

[30] Thugut do Kollowrata, 29 marca 1794. Tamże, s. 173, nr 96.

[31] Caché do Thuguta, 2 kwietnia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 14 (*April*), nr 1091.

[32] Baum do Landespräsidium. Podgórze, 9 kwietnia 1794. Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 471, s. 44—45.

[33] H. Zeissberg, *Zur Geschichte, der Räumung Belgiens*, „Archiv für österraichische Geschichte" t. LXXII, Wien 1888, s. 23.

[34] Kollowrat do cesarza. Wiedeń, 9 kwietnia 1794. A. Vivenot, H. Zeissberg, op. cit., s. 184, nr 107.

[35] Henikstein do Hofkriegsrat. Warszawa, 23 kwietnia 1794. Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 471, s. 88.

traktacje [36]. W ten sposób Warszawa stała się miejscem kwatery Henikstein, centralnym ośrodkiem zaopatrzenia armii austriackiej na froncie zachodnim. Przeszkody zaczęły się zjawiać jednak i tutaj. 15 kwietnia zbliżyła się do Warszawy druga część transportu, licząca 59 statków i stanęła o 4 mile od stolicy, w Karczewie. Tu transport został zatrzymany przez Rosjan, a generał rosyjski Nowicki aresztował kierownika grupy Windischbauera i odesłał go generałowi Apraksinowi [37]. Przy okazji zabrano defluitantom paszporty wystawione przez Kościuszkę [38]. Na interwencję Igelströma przekazano aresztowanego Cachému, ale nadzieja na szybkie doprowadzenie transportu do Gdańska zaczęła znikać. Cały następny dzień przeznaczono na wyrobienie paszportów rosyjskich tak dla Windischbauera, jak i dla kierownika następnej płynącej ku Warszawie grupy Isaaka Milbuschitza, który znajdował się w pobliżu z 27 statkami [39].

Postępowanie wojsk rosyjskich wydaje się niezrozumiałe i dziwne. Można przypuszczać, że Nowicki prowadząc działania wojenne nie zastanawiał się nad przeznaczeniem transportów ani też nad tym, kto był ich właścicielem. Mógł się także obawiać rekwizycji zboża przez stronę polską. Ale nie jest także rzeczą wykluczoną, że Nowicki był zorientowany tak w pełnym wahania stosunku Austrii do Polski, jak i w głośno wypowiadanych nadziejach, jakie żywili Polacy wobec cesarstwa w Warszawie. Ogólne mniemanie przypisywało Austrii przyjazny stosunek do Polski. Caché był otaczany powszechną sympatią jako przedstawiciel państwa zaprzyjaźnionego, czemu nie raz dawano dobitny wyraz, osobiście zresztą uchodził za wielkiego przyjaciela Polski i Polaków [40]. Wydaje się, że opinia ta mu pochlebiała. W konsekwencji więc liczono, że Austria jeśli nie udzieli insurekcji aktywnej pomocy, to przynajmniej zachowa życzliwą neutralność i pozwoli traktować Galicję jako zaplecze powstania.

Tego wszystkiego nie mógł nie widzieć Igelström i Rosja. W kwietniu 1794 r. zaczęto żądać od Austrii zdecydowanego wypowiedzenia się przeciw Kościuszce. Rosja zarzucała, że insurekcja była przygotowywana otwarcie na terytorium Austrii, a jej główni przywódcy zjeżdżali się u Czartoryskiego w Sieniawie. Igelströma alarmował także ambasador rosyjski w Wiedniu, Razumowski, donosząc mu o zamysłach Kościuszki wobec cesarstwa i o wielkich nadziejach Polaków. Zwracał też uwagę na konieczność sprecyzowania przez Austrię stanowiska wobec insurekcji w formie urzędowego *dementi*, które stwierdzałoby zgodność polityki Austrii z dwoma pozostałymi dworami. Sprawa stanęła nagle bardzo ostro i ostatecznie dotarła do Cachégo, od którego takiego *dementi* domagał się gwałtownie Igelström wraz z ambasadorem pruskim w Warszawie, Buchholtzem. Caché wyraźnie zwlekał, wreszcie wydał żądane oświadczenie na piśmie, adresując je do Igelströma. Ten jednak zwrócił je, domagając się przedstawienia go Radzie Nieustającej. Rezydent ce-

[36] Caché do Thuguta. Warszawa, 15 kwienia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 116v, 118.

[37] Henikstein do Hofkriegsrat. Warszawa, 23 kwietnia 1794. Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 471, s. 88—91.

[38] AGAD, AKP nr 241, k. 13.

[39] Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 471, s. 88—91.

[40] Caché do Thuguta. Warszawa, 19 kwietnia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k 127v, nr 1097.

sarski uczynił zadość temu żądaniu, zaznaczając jednak prywatnie, że uczynił to pod wyraźnym naciskiem ambasady rosyjskiej [41].

Austria, choć nie popierała insurekcji, początkowo jej nie zwalczała, mimo iż obawiała się propagowanych przez nią haseł. W grę wchodził tutaj lęk Austrii przed Prusami. Jakiekolwiek wzmocnienie się terytorialne Prus i perspektywa usadowienia się armii pruskiej w pobliżu granicy galicyjskiej, były dla cesarstwa bardzo niemiłe i „zamiarów nieprawości i zaburzenia, o które Prusy sprawiedliwie mogą być posądzone" obawiano się bardziej niż „spisku" Kościuszki [42]. Austria starała się zachować złoty środek nie zrażając sobie na razie żadnej ze stron, ale równocześnie budząc większą lub mniejszą nieufność u Rosji.

To wszystko oczywiście nie pozostawało bez wpływu na defluitację, i choć ambasador rosyjski udzielał pomocy, można się było liczyć z tym, że jego podwładni nie zawsze będą traktować Austrię na terenie Polski jako swego sojusznika.

Dnia 17 kwietnia o godzinie 4 rano kierownik transportu Windischbauer, uwolniony z aresztu przez Igelströma i zaopatrzony w rosyjski paszport wrócił do pozostawionych w Karczewie statków [43].

W tym samym czasie, niemal o tej samej godzinie, rozpoczynało się w Warszawie powstanie. Dom, w którym mieszkał Caché znalazł się w samym centrum bitwy. Rezydent cesarski zyskał od magistratu ochronę, która miała strzec jego domu. Nie na wiele się to jednak zdało, gdyż pospólstwo podejrzewając, iż w pomieszczeniach przedstawicielstwa austriackiego ukrywają się Rosjanie, zaatakowało je czyniąc pewne szkody. Po tym wypadku otrzymał Caché od generała Mokronowskiego silniejszą wartę [44].

W Warszawie znajdował się w tym czasie również Henikstein, a zachodzące wypadki dotknęły go silniej niż Cachégo. Przez całe dwa dni przesiedział w piwnicy niemal bez nadziei uratowania się. Dopiero gdy na ulicach uspokoiło się nieco rezydent cesarski ściągnął go do swego mieszkania.

Z chwilą opanowania miasta przez siły polskie zagmatwała się ponownie sprawa transportów. Rezydent cesarski musiał szukać nowych przyjaciół i protektorów [45]. W wieczór wielkosobotni widział się Caché z królem i nie omieszkał poruszyć sprawy defluitacji i koniecznego dla niej ubezpieczenia. Stanisław August obiecał użyć w tej sprawie wszystkich dostępnych środków [46]. Nazajutrz, mimo dnia świątecznego, udał się Henikstein z samego rana do Karczewa, aby stojące tam statki odprawić w dalszą drogę i wrócił następnie do Warszawy. Gdy wieczorem spotkał się z Cachém, aby omówić z nim sprawy służbowe, ujrzeli obaj nagle kierowników transportu Windischbauera i Milbuschitza prowa-

[41] Caché do Thuguta. Warszawa, 2, 5 i 15 kwietnia 1794. Tamże, k. 15, 31—31v (*April*), nr 1092, 1095; A. Vivenot, H. Zeissberg, op. cit., s. 178, nr 103 i przypis.

[42] Thugut do Cobenzla. Wiedeń, 10 kwietnia 1794. X. Liske, *Austria wobec trzeciego podziału Polski*, „Dziennik Literacki", Lwów 1870, nr 2, s. 23.

[43] Henikstein do Hofkriegsrat. Warszawa, 23 kwietnia 1794. Kriegsarchiv Wien, Feldacten, nr 471, s. 89.

[44] W. Tokarz, *Insurekcja warszawska 17 i 18 kwietnia 1794 r.*, Warszawa 1950, s. 170, 269.

[45] Caché do Thuguta. Warszawa, 23 kwietnia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 131, 138v, nr 1092; Caché do Brigido. Warszawa, 17 kwietnia 1794. A. Vivenot, H. Zeissberg, op. cit., s. 195, nr 113. Tokarz o Henikstein nie wspomina.

[46] HH St. Archiv, Polen II/57, k. 134v.

dzonych przez silny ront polski, jako jeńców — Rosjan. Caché użył natychmiast wszystkich zabiegów dyplomatycznych w celu uwolnienia obu urzędników. Udało mu się to stosunkowo łatwo i jeszcze tej samej nocy defluitanci powrócili do swych statków.

Transporty znów ruszyły. 21 kwietnia przypłynął do Warszawy Windischbauer i „z wielkim niebezpieczeństwem" minął miasto, ale został po raz drugi zatrzymany przez Polaków pod zarzutem, że przewozi Rosjan. Tego dnia zgłosił się Caché z notą do króla, choć i tym razem w wyniku ustnych interwencji areszt nie trwał długo. Skarżąc się królowi na zatrzymywanie defluitantów, mimo posiadania przez nich paszportów cesarskich, przypomniał o ogromnej ważności transportów. W dalszym ciągu stwierdzał, że defluitanci znajdujący się pod Krakowem posiadają także paszporty Kościuszki — jeden wspólny dla wszystkich i to powinno być wystarczające dla uspokojenia ludu. Transporty są tylko tranzytem i stanowią własność Austrii, przyjaźnie przecież ustosunkowanej wobec Polski [47].

Stanisław August był całkowicie świadomy swojej bezsilnej pozycji i braku możliwości załatwienia czegokolwiek. Mógł jedynie interpelować i prosić. W zupełności przyznawał rację Cachému, ale jedyne co mógł zrobić, to radzić mu, aby zwrócił się ze swymi kłopotami do prezydenta miasta Zakrzewskiego, lub nowo wybranej Rady Zastępczej Tymczasowej (*Regierungs-Conseil*). Ze swej strony ofiarował się sprawę poprzeć pismem do nowych władz i obiecał Cachému doręczyć w tłumaczeniu odpowiedź. Caché wreszcie zrozumiał, że nie uda się uniknąć pertraktacji z władzami kościuszkowskimi, tym bardziej, że obawiał się ingerencji ludu. Ludność Warszawy drażniło najbardziej to, że transporty zawierały żywność, z którą w stolicy otoczonej zewsząd przez Rosjan nie było najlepiej [48].

Zapoznawszy się ze sprawą Zakrzewski nie był skłonny stwarzać trudności i pozwolił na spław. Dla uspokojenia zaś mieszkańców stolicy ogłoszono, że defluitanci posiadają zezwolenie Kościuszki [49]. Przy poparciu króla Rada wyraziła też swą zgodę, choć na razie tymczasową (*vorläufig*). Nad sprawami transportów cesarskich radziła też od razu na pierwszej sesji Komisja Porządkowa Księstwa Mazowieckiego. I jej decyzja była pozytywna: poleciła przepuszczać statki posiadające paszporty wiedeńskie lub wystawione przez Cachégo, zatrzymując jednocześnie wszystkie inne statki. Defluitantów postanowiono przepusz-

[47] *Quoique d'ailleurs le soussigné n'ait pas entre ses mains un passeport de Monsieur le general Kosciuszko pour les bateaux Imperiaux, il assure savoir positivement, qu'independamment des passeports du Roi et de la République, les conducteurs Imperiaux pres de Cracovie en ont eu un ou plusieurs de ce general, de sorte qu'en tout cas cette certitude doit etre surabondante pour tranquiliser le peuple, qui se sauroit voir avec inquiétude de la simple transit de la cour de Vienne, amie de la Pologne.* Caché do Thuguta. Warszawa, 21 kwietnia 1794. Tamże, k. 144.

[48] Caché do Thuguta. Warszawa, 23 kwietnia 1794. Tamże, k. 134v—135.

[49] *Les passeports du Chef Suprême de la Force Armée donnés aux barques en question lui soit communiqués et cela pour tranquilliser le peuple qui pourroit regarder d'un oeil inquiet la partie de tout bled.* Zakrzewski do Caché'go, Warszawa, 21 kwietnia 1794. Archiwum Goessa, Akta ambasady austriackiej w Warszawie 1772—1804, t. 27, nr 2724. Natomiast J. I. Kraszewski (*Polska w czasie trzech rozbiorów 1772—1799. Studia do historii ducha i obyczaju* t. III, Warszawa 1903, s. 411) pisze, iż Zakrzewski zażądał okazania paszportów Kościuszki, czego Caché nie mógł wykonać i zapewniając tylko, że defluitanci je posiadają, prosił o wolne przepuszczenie statków.

czać nawet jeśli nie będą mieli oni paszportów Kościuszki. Odpowiednie polecenie wydano pisarzowi komory celnej w Solcu, Jerowskiemu [50].

Stojące pod Warszawą transporty miały też kłopoty z załogą. Wraz z defluitantami zabrany został jeden z flisaków nazwiskiem Kotuszyński, o którym dowiedziano się następnie, że dostał się do polskiej niewoli, ale w ciągu kilku dni powinien być zwolniony.

Jak się wydaje, 22 kwietnia wszyscy byli już na stanowiskach. Dotarł do Warszawy ze swymi statkami także Millbuschitz i cały transport liczący 60 statków wyruszył dalej. Dnia 23 kwietnia znajdował się o 7 mil od stolicy i opuścił strefę kontrolowaną przez siły polskie [51].

Jednakże Henikstein oceniał całe przedsięwzięcie na najbliższą przyszłość jako prawie niemożliwe do dalszego prowadzenia. Nie wierzył, aby w przyszłości transporty nie były zatrzymywane tak przez Rosjan, jak i przez Polaków [52].

Jak się wydaje, tymczasowe zezwolenie dla transportów wydane przez Radę Zastępczą Tymczasową nie odbyło się bez pewnych koncesji ze strony austriackiej, choć Caché i Henikstein nie wspominają o tym w swoich raportach ani słowa. Wiadomo tylko, że 24 kwietnia Komisja Porządkowa Księstwa Mazowieckiego sugerowała Radzie wszczęcie pertraktacji z Cachém o pożyczenie z transportów cesarskich owsa [53]. W Warszawie zaczynało brakować żywności. Wobec zajęcia żyzniejszych województw przez Rosjan obóz Kościuszki też nie był dobrze zaopatrzony. Korzystając więc z zatrzymania transportu w Warszawie zażądano od Cachégo sprzedania 4 000 korcy mąki i tyleż owsa, na co ten musiał się zgodzić [54]. Dokładniejsza wiadomość o zakupie zboża pochodzi dopiero z pierwszych dni maja, gdy Rada nabyła z transportów cesarskich 5 000 korcy żyta [55]. Nie wykluczone, że był to wynik pertraktacji rozpoczętych w ostatniej dekadzie kwietnia. Nic o tym więcej nie wiemy, nieznane jest nam w tej sprawie stanowisko rezydenta cesarskiego, można się jednak spodziewać, że gdyby odmówił, transport mógłby jeszcze stać długo w Warszawie.

Sprawami defluitacji interesował się i Kościuszko, nie wiadomo tylko, czy ze względów politycznych, czy też chodziło mu o żywność. O transportach raportował Naczelnikowi z Warszawy Zakrzewski donosząc, że nie hamuje się ich, a przeciwnie udziela pomocy i wydaje paszporty poddanym cesarskim [56].

Drugim poważnym, acz nieco mniejszej wagi problemem, była dla Austrii kasa solna (*Salzkasse*), mieszcząca się w Warszawie. Była ona związana z importem soli galicyjskiej, odkąd Polska w wyniku pierw-

[50] AGAD, AKP nr 241, k. 7, 13, 15.
[51] Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 471, s. 92—93.
[52] Tamże, s. 94.
[53] AGAD, AKP nr 241, k. 56v.
[54] K. Wojda, *O rewolucji polskiej w r. 1794*, Poznań 1867, s. 41.
[55] Zakrzewski do Kościuszki. Warszawa, 9 maja 1794. Wł. Dzwonkowski, *Przyjaciel ludzkości, Warszawa wiosną 1794 r. Listy prezydenta Zakrzewskiego do Tadeusza Kościuszki*, Warszawa 1912, s. 36. Istnieje jednak przekaz z sierpnia stwierdzający, że spod dozoru Mory'ego zakupiono „w samym początku po rewolucji" 13 242 korce owsa (AGAD, AKP nr 289, k. 55v). Odnosiłoby się to więc do końca kwietnia lub początku maja. Nie można jednak notatki tej w pełni zidentyfikować, gdyż brak jest jakichkolwiek innych wiadomości, by potwierdzić powyższy przekaz. Prawie wszystkie specyfikacje zajętego zboża austriackiego w aktach Wydziału Żywności są niedatowane.
[56] Zakrzewski do Kościuszki. Warszawa, 4 maja 1794. Tamże, s. 32.

szego rozbioru straciła własne saliny. Sprawa ta była uzgodniona w traktacie handlowym z 1775 r., na mocy którego Austria stała się dostarczycielką soli Polsce [57], konkurując na tym polu z Prusami. Dopiero w 1788 r. rozdzielili Józef II i Fryderyk Wilhelm strefy wpływów: teren na północ od Warszawy stanowił domenę pruską, na południe monopol handlu solą uzyskała galicyjska dyrekcja solna [58]. Dyrektorem jej był również Henikstein. W kwietniu 1794 r. w kasie warszawskiej znajdowała się ogromna suma 200 tysięcy florenów w srebrnej monecie. W dniach powstania 17 i 18 kwietnia kasa ocalała szczęśliwie dzięki ochronie udzielonej podobnie jak i Cachému przez władze polskie, a także dlatego, że pomieszczenie jej było wyraźnie oznaczone orłami cesarskimi. Pilnie strzegli jej, jak podkreślał Caché, kasjerzy Biernacki i Palkle. Dalsze losy kasy były jednak niepewne. Przedstawiciel cesarski nie dowierzał ludowi warszawskiemu, któremu przypisywał — i słusznie — wielką zapalczywość. Obawiał się także Rosjan i Prusaków, których pierścień zacieśniał się wokół Warszawy. Rozpatrzywszy więc sytuację, rezydent cesarski doszedł do wniosku, że kasę należy jak najszybciej przenieść w bezpieczne miejsce i zaproponował Henikstеinowi umieszczenie jej w Gdańsku. Przygotowano się starannie do przetransportowania kasy i wystarano się o polski paszport. Caché zastanawiał się, czy i Gdańskowi nie zagraża niebezpieczeństwo w postaci powstania polskiego ludu i wolał zapytać o decyzję Thuguta, rezerwując sobie 2 tygodnie czasu na otrzymanie od niego odpowiedzi [59]. Tymczasem o milę od Warszawy zebrały się znów 32 statki austriackie. Czekały one na zezwolenie Rady. Teraz dopiero przyznał się Caché, że to zatrzymanie statków pod Warszawą miało na celu zmuszenie do sprzedaży dla potrzebującej Warszawy 6 000 korcy owsa. Zboże pochodziło z transportu spławianego przez znanego nam już Obella. Caché wydał niechętnie zgodę na sprzedaż części ładunku. Jego decyzja była podyktowana obawą przed stratami, które mógłby transpot ponieść w razie odmowy [60].

Do 10 maja spławiono Bugiem i Sanem 225 tysięcy korcy zboża. W Gdańsku znajdowało się poza tym jeszcze około 50 tysięcy korcy [61]. W kilka dni potem nieznany nam informator z Warszawy, być może sam Caché, na podstawie specyfikacji otrzymanych ze Lwowa określa ilość zboża, które przeszło do Gdańska wśród wielu trudności i niebezpieczeństw, na 350 tysięcy korcy. Określono to jako sukces, z którego Henikstein może się naprawdę cieszyć [62]. Jak się okazuje, większość transportu znajdowała się jeszcze w Galicji. Henikstein nie robił nadziei, aby mógł on ruszyć wcześniej jak na św. Jana, gdyż wskutek długotrwałej suszy Wisła była niespławna. Henikstein w dalszym ciągu oceniał sytuację w Polsce jako niekorzystną, chyba, żeby dać statkom silną eskortę wojskową w czasie podróży przez Polskę. W każdym razie, według jego mniemania, sytuacja nie wymagała już jego dalszej obecności

[57] *Volumina legum* t. VIII, k. 56.

[58] Wł. Konopczyński, *Fryderyk Wielki a Polska*, Poznań 1947, s. 220; J. A. Wilder, *Traktat handlowy polsko-pruski z roku 1775, Gospodarcze znaczenie utraty dostępu do morza*, Warszawa 1937, s. 231.

[59] Caché do Thuguta. Warszawa, 23 kwietnia 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 134v—135 oraz 10 maja 1794, tamże, k. 32v (*Mai*), nr 1103.

[60] Caché do Thuguta. Warszawa, 3 maja 1794. Tamże, k. 1—5 (*Mai*), nr 1101.

[61] Caché do Thuguta. Warszawa, 10 maja 1794. Tamże, k. 32 (*Mai*), nr 1103.

[62] Biblioteka Polska w Paryżu, rkps nr 29, s. 1905—6. Panu Prof. St. Herbstowi za łaskawe udzielenie mi wypisów z materiałów paryskich składam na tym miejscu serdeczne podziękowanie.

w Warszawie, gdyż nie wydaje się, aby mogło przyjść do jakichkolwiek negocjacji, przy których byłby potrzebny. Henikstein najchętniej zrzekłby się swego niewdzięcznego, a jednocześnie odpowiedzialnego stanowiska. Prosił stanowczo o zwolnienie, motywując to złym stanem zdrowia i koniecznością kuracji w Karlsbadzie [63]. Zwolnienia Henikstein nie otrzymał, zaczął więc zabiegać o zezwolenie na opuszczenie niespokojnej Warszawy i przeniesienie się do Gdańska [64]. Wybierał się tam też i Palkle. Obaj jako powód podawali konieczność pilnowania transportów przy odchodzeniu ich w podróż morską [65].

Położenie w Polsce stawało się tymczasem coraz bardziej trudne, chociaż nie było działań wojennych na większą skalę. Kościuszko był obwarowany pod Połańcem. W marszu znajdowała się tylko dywizja Grochowskiego, ciągnąca wzdłuż Wisły. Wojska rosyjskie były w ciągłym ruchu, dążąc do połączenia się z oddziałami pruskimi, powoli wchodzącymi do akcji. Transporty austriackie przemykały się wciąż pomiędzy armiami dwóch państw. Ostatnio w grę zaczynała wchodzić trzecia siła — pruska, nie nastawiona wprawdzie w tym momencie zdecydowanie wrogo do Austrii, lecz nieufna z powodu antagonizmu grożącego z chwilą obsadzenia polskiego terytorium. Austria obawiała się przystąpienia Prus do wojny, zabiegała w pertraktacjach z Rosją, aby to nie nastąpiło, nie chcąc mieć pod bokiem potężnego sąsiada wzmocnionego jeszcze ewentualnymi nabytkami ziem polskich.

Wyraźne niebezpieczeństwo groziło transportom ze strony Rosjan obawiających się, aby przewożone zboże nie było rekwirowane dla wojsk Kościuszki. W ten sposób motywowały oddziały rosyjskie zatrzymanie 18 pustych statków o pół mili zaledwie od granicy austriackiej pod Połańcem, między Glinkami a Zdziecią. Płynęły one do Baranowa, gdzie prawdopodobnie miały być załadowane zbożem. Rosjanie mieli obawy, aby Polacy nie użyli tych statków do przeprawienia się na terytorium Galicji, dlatego też probowali nawet statki znajdujące się jeszcze przy brzegu austriackim przeciągnąć na swoją stronę. Na razie, nie chcąc wchodzić w konflikt, próbowali perswazji i przekonywania Austriaków. Rozwinęła się na ten temat korespondencja między oblegającym Kościuszkę Apraksinem, którego podkomendni zatrzymali statki, a dowódcą austriackim baronem Ruzowskim, potem zaś generałem O'Reillym, stojącym w Sędziszowie koło Ropczyc. Pierwszy list od Apraksina przywiózł Ruzowskiemu w nocy z 15 na 16 maja rotmistrz kozaków. Nie znał on kulis sprawy, albo (jak sądzili Austriacy) udawał, że jej nie zna tłumacząc, że Rosjanom statki te są potrzebne do przewiezienia własnej żywności. Tymczasem Austriacy wnioskowali z szybkiego zbliżania się dywizji Grochowskiego, że to nie Polacy chcieli się przeprawić do Galicji, lecz zamiar ten mieli Rosjanie. W danej chwili była to dla nich jedyna możliwość. Statki miały służyć do zbudowania mostu pontonowego. Plan przeprawienia się Rosjan do Galicji uważali Austriacy za prawdopodobny, gdyż kozacy kilkakrotnie próbowali przejść rzekę, badając w którym miejscu można to uczynić najbezpieczniej [66].

---

[63] Caché do Thuguta. Warszawa, 10 maja 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 32, nr 1103.

[64] Caché do Thuguta. Warszawa, 17 maja 1794. Tamże, k. 49 (*Mai*), nr 1105.

[65] Biblioteka Polska w Paryżu, rkps nr 29, s. 29.

[66] Komisarz graniczny Lipowski z Glinek, 16 maja 1794. Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 470, s. 174—175.

O'Reilly chcąc mieć własnego świadka zdarzeń wysłał na granicę majora Roschkovskiego, który potwierdził otrzymane uprzednio wiadomości [67].

Okazało się, że Rosjanie przeciągnęli na swą stronę rzeki 6 statków, z których jeden całkowicie i 5 częściowo spalili, a 10 czy 12 osób załogi wzięli do niewoli. To wszystko działo się na oczach Austriaków. Zapytani przez oficera austriackich wojsk pogranicznych odpowiedzieli, że podobny los spotka wszystkie statki przewożące żywność dla Polaków. W sprawie zwolnienia pojmanych flisaków dowódca rosyjski wyjaśnił, że musi się porozumieć ze swym zwierzchnikiem [68]. W tym wszystkim najciekawsze było to, że sam Apraksin wydał uprzednio zgodę na przejazd tych statków do Baranowa [69].

O'Reilly przedstawił od razu całą sprawę Harnoncourtowi we Lwowie i natychmiast, 18 maja, otrzymał od niego instrukcje. Lwów skłonił się do stanowiska rosyjskiego i polecił wydać rozkazy, aby wszystkie statki austriackie mogące się znajdować w miejscowościach nadwiślańskich, zostały zatrzymane tak długo, jak długo istnieć będzie obawa, iż generał Grochowski zechce przeprawić się z wojskiem na stronę galicyjską. By uniknąć możliwości zabrania statków siłą, należy je powyciągać na ląd, te zaś, które znajdują się na Wisłoku, winny być cofnięte w głąb terytorium austriackiego.

Władze wojskowe we Lwowie zwróciły się też do Apraksina z pismem, które doręczył mu Roschkovski. Powołując się na alians między dwoma dworami otwiera się, twierdzono, granice Galicji dla wojsk rosyjskich, na wypadek, gdyby szukały tam schronienia przed naciskiem sił polskich. Ponadto oddziały rosyjskie mogą liczyć na wszelką pomoc, jako armia zaprzyjaźniona, mogą też być pewne jak najbardziej przyjaznego traktowania. Rosjanie zostali niezwłocznie zawiadomieni o rozkazach wydanych O'Reillemu [70].

Była to pierwsza oficjalna deklaracja prorosyjska i antyinsurekcyjna. Do podjęcia takiej decyzji przyczyniło się stanowisko Prus walczących przeciw Kościuszce po stronie Rosji. Stąd koniecznością dla Austrii stało się zbliżenie do Rosji w celu zapewnienia sobie jej poparcia w nieuniknionym sporze terytorialnym z Prusami.

W tym samym czasie Henikstein opuścił Warszawę zabierając ze sobą część kasy solnej. Wyjazd nastąpił prawdopodobnie 13 maja; 21 maja Henikstein był w Płocku, 23 tego miesiąca w Gdańsku. Po jego odjeździe Caché również zaczął się zastanawiać nad celowością dalszego pobytu w Warszawie, a w każdym razie uważał za pilną potrzebę póki transport Wisłą jest jeszcze możliwy, wysłać do Gdańska w ślad za Heniksteinem archiwum ambasady, spakowawszy je uprzednio w skrzynie [71]. Rezydent cesarski zazdrościł Heniksteinowi, który miał szczęście wyjechać z Warszawy w tym czasie, gdy dla innych było to niemal niemożliwe [72]. Caché miał zamiar udać się do Karlsbadu.

Od 17 do 21 maja przeszło przez Warszawę 6 statków ze zbożem.

---

[67] O'Reilly do Harnoncourta? 16 maja. 1794. Tamże, s. 172.
[68] O'Reilly do Harnoncourta? 17 maja. 1794. Tamże, s. 180—181.
[69] O'Reilly do Harnoncourta? 18 maja. 1794. Tamże, s. 191.
[70] Harnoncourt? do O'Reilly'ego. Lwów, 18 maja 1794. Tamże, s. 194 i Harnoncourt do Apraksina, tamże, s. 197—198.
[71] Caché do Thuguta. Warszawa, 17 maja 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 49—49v (*Mai*), nr 1105.
[72] Biblioteka Polska w Paryżu, rkps nr 29, s. 1906.

w ciągu 11 dni od wyjazdu Heniksteina z Warszawy do 28 maja, minęło stolicę 29 statków. Część ich była załadowana owsem, część innym ziarnem. W sumie spławiono 40 384 korce zboża. Liczono na nadejście następnych statków. Delegat Heniksteina w Warszawie, Myrtschek, nie posiadał dobrego połączenia z Galicją i nie wiedział dokładnie, co się dzieje na rzekach. Czekano niecierpliwie na przybór wody, lecz stan jej na Wiśle był stale niski [73].

Kłopoty Austrii starały się wykorzystać Prusy. W związku z przystąpieniem ich do działań wojennych z insurekcją dla zaopatrzenia armii działającej w Polsce musiały zorganizować w województwie krakowskim magazyny zbożowe. Wychodząc zaś z założenia, iż defluitacja napotykać będzie coraz większe trudności i stanie się lada dzień niemożliwa, pragnęły zaoszczędzić sobie kosztów zakładania składów i wystąpiły z propozycją przejęcia magazynów austriackich na Podgórzu wraz ze znajdującym się w nich zbożem. W zamian oferowano zwrot ziarna w tej samej ilości w jednym z portów pruskich nad Bałtykiem.

Propozycja wydawała się dla Austrii jak najbardziej korzystna. Dzięki niej można było uniknąć nie tylko niebezpieczeństwa żeglugi rzekami polskimi i narażenia się na rekwizycję zboża, ale i kosztów defluitacji. Austria zdawała sobie jednak sprawę, iż w wypadku przyjęcia propozycji straty byłyby o wiele większe niż korzyści. Oznaczałoby to zgodę na usadowienie się Prusaków w Galicji. Propozycję pruską przeto odrzucono motywując to tym, że większa część zboża została już przetransportowana i płynie do Rotterdamu, a część znajduje się aktualnie w drodze do Gdańska. Informowano, że magazyny galicyjskie są już puste (co niezupełnie odpowiadało prawdzie), nie ma więc podstawy do przeprowadzenia transakcji. Niemniej Henikstein został upoważniony do udzielenia pomocy armii pruskiej przez wydanie ze składu w Czerwińsku 1370 worków owsa, który miał być zwrócony w Gdańsku [74].

17 czerwca przeszło pod Warszawą 8 galarów z 5 200 korcami owsa [75]. Około 21 czerwca przepłynęła następna partia wioząca 46 tysięcy korcy owsa, 16 tysięcy cetnarów mąki. Następny transport z 37 032 korcami owsa na 26 statkach, które, jak mówił Caché, już zeszłej jesieni powinny były dotrzeć do Gdańska, prowadził z Jarosławia komisarz Jan Hellner. Z transportu tego musiał on jednak część odsprzedać polskiemu Komisariatowi Wojny. Caché miał to Hellnerowi za złe stwierdzając, że na odstępowanie własności cesarskiej nie wyraził zgody i ocenił ten fakt jako prywatną inicjatywę defluitanta [76]. Tak przedstawił Caché sprawę swoim zwierzchnikom, jednak albo nie orientował się w sytuacji, albo, co jest mniej prawdopodobne, ukrywał fakty przed Wiedniem. W rzeczywistości bowiem, jak się okazuje, zatrzymano wszystkie statki Hellnera i zabrano z nich prawie połowę ładunku owsa, tj. 16 496 korcy [77].

---

[73] Caché do Thuguta. Warszawa, 28 maja 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 90—90v (*Mai*), nr 1108.

[74] Lucchesini do Staatskanzlei, Częstochowa, 2 czerwca 1794 i Staatskanzlei do Lucchesiniego, Wiedeń, 12 czerwca 1794. HH St. Archiv, Preussen 68 (Preussische Gesandtschaft an die Staatskanzlei), k. 57—57v, 60 oraz tamże (Staatskanzlei an die preussische Gesandtschaft), k. 40—41. Por. też Kriegsarchiv Wien, Polen 1794, Feldacten nr 470, t. 1, s. 231—232.

[75] Caché do Thuguta, Warszawa 18 czerwca 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 52—52v (*Juni*), nr 1114.

[76] Caché do Thuguta, Warszawa, 21 czerwca 1794. Tamże, k. 67v, 74 (*Juni*).

[77] AGAD, AKP nr 289, k. 55v.

Zmiana stanowiska austriackiego wobec insurekcji znalazła już oddźwięk w postępowaniu Cachégo, który jeszcze przecież w kwietniu nie miał zastrzeżeń co do sprzedaży dobra cesarskiego.

Tymczasem sfinalizowano sprawę kasy solnej. Pozostawiona w stolicy jej reszta odeszła Wisłą 16 czerwca do Gdańska pod opieką Palklego. Caché miał podobno trudności z uzyskaniem dla kasy i eskortującego ją Windischbauera paszportu polskiego. Władze polskie żądały od urzędników austriackich pisemnej przysięgi, że nie wywiozą żadnych obcych walut. Ponadto przy odejściu transportu przeprowadzono bardzo dokładną rewizję kasy a prawdopodobnie i urzędników. Wpływające w dalszym ciągu pieniądze za sprzedaną sól miał Caché przechowywać we własnym mieszkaniu, co było o tyle bezpieczne i pewne, że dana mu w dniach rewolucji warszawskiej warta była nadal utrzymywana [78].

Według polskich relacji od 17 do 20 czerwca przepłynęło przez Warszawę do Gdańska przeszło 100 statków różnej wielkości, naładowanych około 40 tysiącami korcy żyta i 20 tysiącami korcy owsa [79].

W tym czasie zaszedł znów wypadek zatrzymania transportu i zabrania zboża przez oddziały polskie. Miało to miejsce pod Puławami, gdzie zarekwirowano cały ładunek 13 074 korcy owsa i 1 465 cetnarów mąki. Motywowano to coraz gwałtowniejszym brakiem żywności w oddziałach polskich. Za zabrane zboże nie uiszczono żadnej zapłaty pozostawiając jedynie pokwitowanie. Jednak po kilku dniach, gdy Polacy musieli uchodzić przed nadciągającymi wojskami rosyjskimi, zabrano z sobą tylko 1 500 korcy owsa i 100 beczek mąki. Resztę zwrócono komisarzowi transportu [80]. Casus ten (według relacji Cachégo oddział polski zabrał z transportu 5 500 korcy zboża) bardzo zaniepokoił władze austriackie, tym bardziej, że zapowiadał on dalsze tego rodzaju akcje.

Po przegranej przez Kościuszkę bitwie pod Szczekocinami wojska rosyjsko-pruskie ścigały siły polskie cofające się pod Warszawę. Kurczył się obszar kontrolowany przez Kościuszkę, malała baza żywnościowa, co w pierwszym rzędzie odbijało się na odczuwającym głód wojsku. W oblężonej Warszawie sytuacja była jeszcze gorsza. W tych warunkach przechodzące pod bokiem duże transporty zboża musiały budzić wielkie apetyty. Władze powstańcze coraz realniej myślały o rekwizycji cesarskiego zboża, aby móc nakarmić wojsko i ludność Warszawy. Zakrzewski jako prezydent miasta i kierownik resortu wyżywienia Rady Najwyższej Narodowej zorganizował formalną służbę wywiadowczą, której zadaniem było wypatrywanie na Wiśle statków cesarskich, szacowanie ich zawartości oraz donoszenie do Warszawy o ich ruchu. Obserwacji dokonywali dwaj towarzysze Kawalerii Narodowej, Jan Krauz i Wojciech Jeziorkowski, występujący pod kryptonimem „Towarzystwo Dwóch". Cechowała ich ruchliwość i zmysł obserwacji. W dniach 18 i 19 czerwca utrzymywali swój posterunek w Górze Kalwarii. W ciągu dwóch dni zaobserwowali płynące Wisłą następujące statki cesarskie: 22 galary z 13 980 korcami owsa, 2 galary z 800 korcami pszenicy, 30 galarów z 9 280 korcami owsa i 1 980 korcami żyta i 24 korcami kaszy oraz łyżwę, szkutę i dubas wiozące 2 240 korcy pszenicy. Z powodu niskiego stanu wody ruch statków odbywał się bardzo wolno. Nie obyło się też

[78] Caché do Thuguta. Warszawa, 18 czerwca 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 51—51v (*Juni*).

[79] „Korrespondent Krajowy i Zagraniczny", dodatek do nr 50, 1794, nr 1137.

[80] Caché do Thuguta. Warszawa, 21 czerwca 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 66v (*Juni*), nr 1115.

bez wypadków: jeden z galarów rozbił się pod Miedzeszynem, ale szybko został naprawiony i po wysuszeniu owsa popłynął dalej. Drugi spotkał ten sam los pod Gasami. Wypadek musiał być groźniejszy, gdyż do pomocy wzywano chłopów z okolicznych wiosek.

Po sporządzeniu raportu dla Zakrzewskiego o tym, co widzieli w ciągu dwu dni, obaj wywiadowcy przenieśli się do wsi Potycze w pobliżu Góry Kalwarii. Dnia 20 czerwca według ich meldunku przepłynęło Wisłą najpierw 15 szkut z 12 000 korcami, a po pewnym czasie jeszcze 7 galarów załadowanych 4 900 korcami owsa [81].

Wiadomości te zostały natychmiast wykorzystane. Dnia 19 czerwca skłoniono defluitanta Jana Hellnera do sprzedaży Wydziałowi Żywności 18 000 korcy owsa po 8 złotych za korzec. Hellner otrzymał jednocześnie zapewnienie, że zapłata zostanie mu uiszczona w ciągu 8 dni w złotych polskich lub w talarach pruskich. Oprócz tego każdy galar miał otrzymać dodatkowo po 10 talarów pruskich lub 180 złotych polskich [82].

Dnia 21 czerwca na rozkaz Zakrzewskiego zatrzymano w Warszawie następne statki ze zbożem [83], a 23 czerwca położono formalny sekwestr na wszystkie przechodzące przez Warszawę statki cesarskie, a wymykające się jednostki ścigano dwie i więcej mil, aby nie dopuścić do dalszej ich podróży. W ten sposób zawrócono do Warszawy, według obliczenia komisarza Jerzego Myrtscheka, 62 748 korcy owsa, 8 574 korce innego ziarna i 469 beczek mąki.

Jednocześnie Wydział Interesów Zagranicznych zawiadomił Cachégo, iż zatrzymanie transportów cesarskich wynikło z konieczności zaopatrzenia Warszawy w żywność, a zajęte zboże zostanie zapłacone. Caché osobną notą poinformował o tym dwór wiedeński [84].

Tegoż dnia, kiedy zatrzymano transport austriacki — 23 czerwca zwrócił się do Cachégo kierujący resortem spraw zagranicznych Insurekcji Ignacy Potocki próbując załatwić sprawę drogą ugodową. Objaśniał on, iż statki zostały zatrzymane, ponieważ jest to konieczne dla powstania. Wezwany Myrtschek tłumaczył się, iż zupełnie nie wie o tym, aby lud w jakiś sposób powodował opóźnienie odpłynięcia transportu, wie natomiast o jego szemraniu z powodu braku wyżywienia przeciw Wydziałowi Żywności i Zakrzewskiemu. Według oświadczenia Potockiego, jeśli władze austriackie nie odstąpią zboża z transportów, w ciągu kilku dni zapanuje w stolicy głód. Jedynym przeto wyjściem z katastrofalnej sytuacji byłoby sprzedanie ładunku przez Myrtscheka, do czego na prośbę Potockiego winien go nakłonić Caché. Rezydent odpowiedział, że absolutnie nie może sprzedać własności cesarskiej, ale odpowiedź swą złagodził mówiąc, iż sprawę przekazał Myrtschekowi i gdyby ten mógł cokolwiek sprzedać dla ulżenia rosnącej nędzy, może tego dokonać. Zgodę wyraził także Henikstein, pod warunkiem jednakże wolnego przepuszczenia reszty transportu. Dalsze pertraktacje prowadzono u Zakrzewskiego, do którego Potocki zaprowadził Myrtscheka. Caché złożywszy wszystko na defluitanta wycofał się ze sprawy. Podejrzewał zresztą, że Potocki i Zakrzewski naciskając na Austriaków o sprzedaż żywności mieli na myśli nie tylko zaopatrzenie Warszawy, ale w pierwszym rzędzie armii Kościuszki.

[81] AGAD, AKP nr 279, k. 7, 11—11v.
[82] Tamże nr 289, k. 267.
[83] Myrtschek do Zakrzewskiego. Warszawa, 4 lipca 1794. AGAD, AKP nr 282, k. 274.
[84] Tamże nr 278, k. 3—3v.

Dyskusje u Zakrzewskiego były ostre. Prezydent żądał stanowczo sprzedania całego ładunku, także ze statków, które posiadały nowe paszporty polskie, a zostały zatrzymane 2 mile od Warszawy. Myrtschek nie chciał się na to zgodzić, ale nie dysponował siłą i musiał ulec; władze polskie zajęły ładunek zapowiadając jednocześnie dalsze rekwizycje. Caché liczył się z tym, że wszędzie, gdzie Wisła i Bug są opanowane przez siły polskie, ładunki będą zatrzymywane i zajmowane, choć Potocki niepomny na dopiero co wypowiedziane słowa o dalszych rekwizycjach, w osobnej nocie pośrednio zapewniał, że takich wypadków nie będzie. Caché miał z kolei przekazać to do Wiednia. Potockiemu zależało na usprawiedliwieniu rekwizycji i prosił rezydenta cesarskiego, aby złagodził złe wrażenie na dworze wiedeńskim. W każdym razie u władz austriackich powróciła znów pierwsza myśl przydzielenia transportom eskorty wojskowej [85]. W czerwcu prócz zboża zabrano także z transportów 121 pak mąki [86].

Lud Warszawy nie wiedział nic o tych przetargach. Milczy o nich ówczesna prasa, nie orientująca się w polityce austriackiej i nadal wierząca w przyjazny stosunek Austrii do Polski. Powszechnie sądzono, że zatrzymane zboże nadesłano z Galicji jako pomoc dla ludności polskiej. Jeszcze w końcu maja rozgłaszano, iż Kościuszko wziął z transportów 15 tysięcy korcy owsa na wyraźne polecenie cesarza [87].

Gros jednak transportów już przeszło i w Galicji miała pozostać tylko niewielka część zboża oczekująca swojej kolejki na ekspedycję do Rotterdamu [88]. Kończąca się defluitacja zbiegła się z przygotowaniami oddziałów austriackich do wkroczenia na teren Polski. Wolta austriacka od nieingerencji i neutralności do aktywnego włączenia się w wypadki rozgrywające się w Polsce dobiegła końca. Przyspieszyło ją zajęcie przez Prusaków Krakowa 15 czerwca. Sprawa wkroczenia do województw krakowskiego i sandomierskiego rozważana była w pierwszej połowie maja, a zdecydowana definitywnie rozkazem cesarza 27 czerwca. Już 30 czerwca wojska austriackie przekroczyły granicę Galicji. Kościuszko ograniczył się do formalnego protestu.

Harnoncourt nie mógł przewidzieć, czy wkroczenie oddziałów austriackich do Polski odbędzie się spokojnie i jak to przyjmą Polacy. Od ich stosunku uzależniał możliwość spławiania Wisłą reszty znajdujących się w Galicji transportów zboża dla armii nad Renem. Swoje wątpliwości wyrażał pismem z 26 czerwca [89].

Tymczasem Caché pochłonięty był przygotowaniami do opuszczenia Warszawy i obecnie pierwszą jego troską było zabezpieczenie i ewakuacja archiwum ambasady. Z projektem przeniesienia go do Gdańska zwracał się do Thuguta już w maju. Otrzymał też od niego wówczas dokładną instrukcję. Na jej zasadzie miał Caché uporządkować archiwum, a akta z czasów Reviczkiego odesłać za pośrednictwem Henikksteina do Gdańska i tam zdeponować w pewnych rękach, najlepiej u któregoś z bankierów lub u konsula holenderskiego, tak aby możliwość naru-

[85] Caché do Thuguta. Warszawa, 25 czerwca 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 75—77v (*Juni*).

[86] AGAD, AKP nr 289, k. 99.

[87] Kreis — und Grenzkommissair Sierakowski ze stacji granicznej Wrzawy, 26 maja 1794. Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 471, s. 230—231.

[88] Harnoncourt ze Lwowa, 26 czerwca 1794, Kriegsarchiv Wien, Feldacten nr 476, s. 427.

[89] Tamże.

szenia go przez obcych była wykluczona. Akta nowsze, od opuszczenia Warszawy przez Reviczkiego do ostatniej chwili winny być zniszczone z zachowaniem jednak dużej ostrożności [90].

Caché starał się jak najszybciej opuścić stolicę i postanowił przekazać archiwum Palklemu, który znów zjawił się w Warszawie. Miało ono być odesłane do Gdańska przy pierwszej nadarzającej się okazji.

Zanim przedstawiciel cesarski wyjechał z Polski przeżył jeszcze rozruchy 28 czerwca. Lud Warszawy tym razem bardzo ostro szturmował do jego mieszkania, ale i teraz został powstrzymany przez strzegącą lokalu straż wojskową. Miało to ten skutek, że wystraszony Caché na serio brał się do palenia wszystkich akt od 1772 roku, z wyłączeniem not i aneksów, jako niezawierających spraw tajnych. Przy tej okazji dowiadujemy się, że ten sam zamiar miał Caché już w dniach rewolucji kwietniowej, gdy jego mieszkanie po raz pierwszy było w niebezpieczeństwie. Nie chciał dopuścić do splądrowania archiwum i do takiego losu, jaki spotkał archiwum ambasady rosyjskiej [91]. Majątek ambasady austriackiej miał być zrewidowany i opieczętowany przez Wydział Interesów Cudzoziemskich na podstawie zlecenia Rady Najwyższej Narodowej [92].

W pierwszym tygodniu lipca opuścił Caché Warszawę udając się do Karlsbadu przez Gdańsk i Lipsk. Archiwum pozostało w Warszawie i było tam jeszcze 15 lipca, a perspektywa odesłania go do Gdańska wyraźnie się oddalała. W tej sytuacji Caché uważał za najwłaściwsze zdeponowanie go u konsula angielskiego w Warszawie, Gibsona, który z racji prowadzenia domu handlowego pozostawał w stosunkach z Heniksteinem [93].

Przed odjazdem z Polski rezydent cesarski złożył wizytę pożegnalną Zakrzewskiemu i jak można przypuszczać, Ignacemu Potockiemu. Nie rozstali się jednak w zgodzie. Caché nie mógł darować obu przedstawicielom władz polskich ostatniego zatrzymania i zajęcia transportu zboża w Warszawie. Nie omieszkał powiedzieć Zakrzewskiemu jak bardzo odczuł to dwór wiedeński. Płacząc i obejmując czule Cachégo tłumaczył Zakrzewski, że Rada Najwyższa Narodowa była do tego kroku zmuszona z powodu braku żywności. To samo powtórzył Potocki, gdy rezydent cesarski wspomniał o następstwach takiego zachowania się władz polskich. Mimo woli nasuwa się przypuszczenie, iż Caché w ten sposób starał się usprawiedliwić wkroczenie oddziałów cesarskich do Polski.

---

[90] Thugut do Cachégo. Bruksela, 7 czerwca 1794. A. Vivenot, H. Zeissberg, op. cit., s. 257, nr 148.

[91] Caché do Thuguta. Warszawa, 1 lipca 1794. HH St. Archiv, Polen II/57, k. 101—102v, nr 1118.

[92] Caché do Thuguta. Gdańsk, 15 lipca 1794. Tamże, k. 111—112, nr 1120 i k. 108v, nr 1119.

[93] Archiwum to pozostawało w Warszawie jeszcze prawie dwa lata. W lutym 1796 r. obserwator austriacki w byłej stolicy Polski, major Thelen, przewiózł je w trzech zapieczętowanych skrzyniach do Krakowa i złożył w depozycie u wojskowego komendanta miasta, gen. Foulona. Miało ono być dalej odtransportowane do Wiednia i złożone w Geheime Hof- und Staatskanzlei (Caché do Thuguta, Kraków, 29 lutego 1796, HH St. Archiv, Polen II/58, k. 51). Z niewiadomych przyczyn nie doszło jednak do tego, a dalsze losy archiwum były nieznane. Dopiero przed kilkoma laty odnalazł je ks. Walerian Meysztowicz w prywatnym posiadaniu hr. Goessa w Karyntii (W. Meysztowicz, *Les archives de l'Ambassade Impériale en Pologne à l'époque des partages (1772—1795, avec annéxes jusqu'à 1807)*, („Antemurale" t. III, Roma 1956, s. 128—137). Podane przez Meysztowicza sygnatury nie odpowiadają zawartości woluminów.

W chwili wyjazdu Cachégo armia Kościuszki licząca według oceny dyplomaty 30 tysięcy ludzi, ale w tym tylko połowę regularnego wojska, przybliżyła się na 2 mile od Warszawy. 7 lipca rozpoczęła się bitwa o Warszawę trwająca prawie 2 miesiące. Caché opuścił stolicę niemal w ostatniej chwili. Wyjeżdżając interesował się jeszcze defluitacją stwierdzając, że stanie się ona znów możliwa, gdy wobec podchodzenia ze wszystkich stron Rosjan i Prusaków Wisła i Bug przestaną być kontrolowane przez siły polskie. Zauważył także, że większa część statków zajętych przez władze polskie koło Warszawy stoi jeszcze w ogóle nierozładowana, a znajdujące się na nich zboże zaczyna się już psuć. Ludzie ze statków nie są opłacani i podobnie jak władze nie interesują się będącym pod ich opieką transportem. Caché kończy swe spostrzeżenia uwagą, że w ten sposób strona polska mimo iż zabrała zboże siłą, zupełnie go nie zużytkowała [94].

W Warszawie obok nic nie znaczącego Palklego pozostali tylko Myrtschek i Obell ze swym defluitantem Morym. Rola ich, a szczególnie Myrtscheka, ograniczała się teraz do sporów z władzami polskimi o odszkodowanie za zajęte zboże, o pokwitowanie za nie i obliczanie strat. Wiadomość Cachégo o niewyładowaniu zatrzymanego transportu, acz podana w formie złośliwej, była jednak prawdziwa. Nie można się więc dziwić, że Myrtschek nie posiadał się ze złości widząc taką gospodarkę. Zwrócił się w końcu 4 lipca do Zakrzewskiego przedstawiając całą sytuację, a szczególnie ujmując się za flisakami, którzy pozostali bez żadnego zaopatrzenia i cierpią głód. Przypomniał Zakrzewskiemu, iż flisakom należy wypłacać strawne terminowo każdego tygodnia, a ponieważ obecnie sam tego nie może wykonać, prosi, aby wypłata dla ludzi nie była odwlekana dalej, jak również, aby w sprawie tej została wydana rezolucja Rady [95].

Tegoż dnia władze polskie zatrzymały w Warszawie znów 20 galarów cesarskich i zabrały z nich 125 pak mąki, 469 korcy owsa, 8 fur siana i 2 wozy słomy. 5 lipca wzięto znów 152 paki mąki [96]. Myrtschek powtórnie zwrócił się do Zakrzewskiego z zapytaniem, czy dalsze statki będą puszczane wolno, czy też zatrzymywane [97]. W odpowiedzi na to władze polskie wydały 6 lipca rezolucję zajmowania wszystkich nadpływających statków cesarskich [98]. Na jej podstawie nastąpiły dalsze rekwizycje. 7 lipca zatrzymano pod Czosnowem płynący Wisłą duży transport złożony z mąki i owsa, przewożony na 32 statkach. Produkty wyładowano na miejscu. Nie można ich było spławić do stolicy z powodu niskiego stanu wody i przewożono je mozolnie do miasta wynajętymi furmankami. Dwóch szyprów, Antoni Gawlikowski i Walenty Gorayski, z których każdy prowadził po 6 galarów otrzymali wynagrodzenie (lichtungowe) po 10 złotych od galara i powrócili do Galicji [99]. 12 lipca zarekwirowano 11 pak mąki i 450 korcy zboża [100]. Zatrzymano też spore transporty

[94] Caché do Thuguta, Warszawa, 8 lipca 1794, HH St. Archiv, Polen II/57, k. 107v—108, nr 1119.
[95] Myrtschek do Zakrzewskiego. Warszawa, 4 lipca 1794. AGAD, AKP nr 282, k. 274.
[96] Tamże nr 289, k. 101, 103.
[97] Myrtschek do Zakrzewskiego. Warszawa, 5 lipca 1794. Tamże, k. 275.
[98] Tamże, nr 282, k. 272. Rezolucji tej w *Aktach powstania Kościuszki* nie ma.
[99] Raport Piotra Szustowskiego, setnika 6 roty 2 cyrkułu. Warszawa, 8 lipca 1794. AGAD, AKP nr 279, k. 12—18.
[100] Tamże, nr 289, k. 104.

w Puławach i w Warszawie. Na te ostatnie rekwizycje wydano defluitantom pokwitowania w dwóch egzemplarzach; jedno wystawione było 21 lipca w języku polskim, drugie po niemiecku 26 lipca. Stwierdzały one, iż z transportów zabrano 37 101 i 1/4 korcy galicyjskich owsa, 9 013 i 1/2 korcy żyta, 4 259 beczek (= 21 157 cetnarów wiedeńskich) mąki, 49 483 próżnych worków oraz 90 galarów i 2 lichtony z całym wyposażeniem [101].

Zabrane produkty natychmiast rozdzielono: z 4 248 fas mąki 697 złożono w magazynach pod Warszawą, 3 221 fas pod Kruszakiem i Burakowem, a 330 beczek oddano do obozu Zajączka. Podobnie z owsa pozostawiono w magazynach warszawskich 28 348 korcy, a 8 753 korce przekazano Zajączkowi. Żyto pozostawiono prawdopodobnie w całości w składach warszawskich [102]. Statki i ich wyposażenie zabierano dopiero po wyładowaniu przez nie zboża. Do ich obsługi i pilnowania, do wylewania nabierającej się do nich wody władze polskie wynajmowały ludzi płacąc im od każdego galara i dubasa po 2 złote tygodniowo [103]. Z magazynów mieszczących się w Warszawie, przeważnie na Solcu, zboże przewożono sukcesywnie do miasta, używając do tego wynajmowanych furmanów osobno opłacanych [104].

Mimo zatrzymywania wszystkich transportów i zabierania przewożonych przez nie produktów, władze austriackie, co wydaje się bardzo dziwne, nie wstrzymały akcji defluitacyjnej. Przez cały lipiec i sierpień płynęły transporty, grzęznąc w Warszawie. W ciągu lipca wzięto z nich samej mąki 1 158 pak [105]. W połowie sierpnia prawdopodobnie zabrano znów do obozu Zajączka 5 565 korcy owsa, z czego 65 korcy z workami oraz 180 beczek mąki żytniej i powtórnie 3 188 korcy owsa z workami i 150 beczek mąki żytniej.

W połowie sierpnia dokonano jeszcze jednego zakupu zboża austriackiego, a mianowicie od defluitanta Singera, na podstawie kontraktu zawartego z nim przez Wydział Żywności, licząc po 7 złotych za korzec. Zakupu dokonano poza Warszawą, w Zuzeli, Młynarach i Brześciu, w ilościach: żyta — w Brześciu 522 korcy, w Zuzeli 189 korcy, razem 711 korcy; owsa — w Brześciu 1 398 korcy, w Zuzeli 366 korcy i w Młynarach 899 korcy. Z tego wszystko, co zakupiono w Brześciu, wpadło natychmiast w ręce Rosjan. W efekcie pozostało więc tylko 189 korcy żyta i 1 165 korcy owsa. W praktyce było tego jeszcze mniej, ponieważ przy zwożeniu zboża do Warszawy, które natychmiast zorganizowano, okazało się, że w sumie 34 korce było niedomierzone [106].

Siedzący w Warszawie Myrtschek chciał jednak wyjść ze sprawy jak najbardziej czysto. W lipcu sporządził bardzo dokładne wykazy zabranego zboża i wyposażenia statków [107]. Stale domagał się też pokwitowań na zarekwirowane zboże. Rada Najwyższa Narodowa, od której żądał kwitów, nie chciała mu ich wystawić, twierdząc, że otrzymał takowe od Wydziału Żywności i powinno mu to wystarczyć [108]. Myrtschek kwit

[101] Tamże, nr 282, k. 272—276.
[102] Tamże, nr 289. Nota produktów, k. 56v. Wszystkie specyfikacje są niedatowane.
[103] Tamże, nr 286, k. 11.
[104] Tamże, nr 289, k. 164v.
[105] Tamże, k. 108.
[106] Tamże, k. 57v, 429—431.
[107] Tamże, nr 286, k. 11 i nr 289, k. 276—277.
[108] *Akta powstania Kościuszki* t. II, s. 83.

taki wprawdzie posiadał, ale miał do niego inne zastrzeżenia: nie chciał zgodzić się na użyte w nim w odniesieniu do zboża słowo „oddane" i domagał się zastąpienia go wyrazem „wzięte". Wydział Żywności 22 sierpnia zgodził się na to i obiecał wystawić nowe pokwitowanie. Z kolei defluitant zażądał, by w kwicie umieszczono stwierdzenie, iż wzięte produkty zostały przez władze polskie zatrzymane w transporcie. Na to Wydział Żywności odpowiedział odmownie [109].

Drugi defluitant, Jan Mory, również targował się o pokwitowania, ale i o pieniądze za zakupiony owies. Nie wypłacono mu do września ani grosza. Sytuacja jego była gorsza niż Myrtscheka, gdyż nie miał pieniędzy na opędzenie najważniejszych wydatków, a nadto obciążony był długiem zaciągniętym u bankiera warszawskiego Meiera. Dnia 1 września zwrócił się Mory do Wydziału Żywności z prośbą, aby *a conto* należności wypłacono mu przynajmniej 1000 złotych na zaspokojenie najkonieczniejszych wydatków [110]. Jak się wydaje i tym razem nic nie otrzymał. Postanowił więc opuścić Warszawę wraz z Obellem i wyjechać do Gdańska. Zażądał więc w dniu 10 września paszportów i wypłacenia mu przynajmniej 10 tysięcy złotych [111]. Brak wiadomości, czy otrzymał należną sumę; z paszportami prawdopodobnie trudności mu nie robiono — pozbywano się przecież uciążliwego wierzyciela.

We wrześniu nic już o transportach nie słychać. Stale jednak wydaje się pewne sumy na pilnowanie statków cesarskich, które po wyładowaniu zboża pozostały na Wiśle [112]. Stały one tam jeszcze w końcu października i dopiero wobec zbliżających się pod Warszawę wojsk rosyjskich pomyślano 25 października o pościąganiu z Wisły stojących pod stolicą statków austriackich i sprowadzeniu ich do brzegów warszawskich [113].

Aby zamknąć całą historię należy jeszcze powiedzieć kilka słów o losach kasy solnej. Po wywiezieniu pieniędzy do Gdańska w maju kasa egzystowała nadal, w dalszym ciągu gromadząc wpływy ze sprzedaży soli. Uzbierano znów pokaźną sumę 152 033 złote i 20 1/4 gr. rozdzieloną między kasę generalną w Warszawie, żupę na Solcu i żupę na Pradze, zostającą pod opieką znanego nam już kasjera Biernackiego. 12 października Rada Najwyższa Narodowa wydała decyzję wzięcia kasy w depozyt. Przejęto ją oficjalnie 23 października, a pieniądze i księgi finansowe przekazano Wydziałowi Skarbowemu. Nie oznaczało to zupełnej likwidacji kasy, bez której nie byłoby przecież soli. 29 października Wydział Żywności ewakuował punkty z Solca i Pragi do Warszawy, umieszczając całą kasę w pałacu Załuskich przy ul. Miodowej. Ewakuacja odbywała się na koszt kasy: przewiezienie półbeczki soli kosztować miało 10 groszy miedzianych. W Warszawie znajdowała się też kasa solna pruska; zajmowano się nią osobno [114].

W październiku kończą się więc dzieje austriackiej defluitacji przez Polskę, choć formalnie ustała ona w sierpniu, gdy zatrzymano ostatnie transporty. Nie oznacza to, że zaprzestano jej zupełnie. Szła ona w dalszym ciągu z Czech Łabą za paszportami pruskimi [115]. Przez Polskę

[109] AGAD, AKP nr 286, k. 65 i nr 282, k. 164v.
[110] Tamże, nr 282, k. 170.
[111] Tamże, k. 171v.
[112] Tamże, k. 231.
[113] Tamże, nr 283, k. 265.
[114] Tamże, k. 54—54v; nr 244, 253v; nr 282, k. 32.
[115] HH St. Archiv, Preussen 69, Berichte des Fürsten Reuss, k. 20.

trwała ona rok. Austria w tym czasie starała się o tranzyt ponad 1 mln korcy zboża. Brak datowania części raportów, ich niesystematyczność, przemieszanie spraw rekwizycji ze sprawami zwożenia zajętego zboża do magazynów nie pozwala na uchwycenie dokładnej globalnej ilości zabranego przez władze polskie zboża ze spławów cesarskich, a tym samym ilości, która dotarła do Gdańska, a stąd została wysłana dalej na front zachodni. Z dużą ostrożnością sumując dane z raportów polskich można przyjąć, że z 900 tysięcy korcy zboża transportowanego w 1794 r., gdyż 200 tysięcy korcy wysłanych w jesieni 1793 r. przeszło bez wątpienia, pozostało w Polsce około 190 tysięcy korcy różnego zboża i około 5500 beczek mąki. Austriakom udało się zatem przewieźć około 710 tysięcy korcy, czyli niemal 78% całej zaplanowanej ilości. Było to dużo i Austria wielkiego uszczerbku nie poniosła. Ale i to, co pozostało w Polsce bez wątpienia wsparło i armię polską, i ludność Warszawy.

Pozostaje jeszcze do rozważenia kwestia, o ile defluitacja miała wpływ na insurekcję i w jakim stopniu mogła nią być skrępowana Austria w swej polityce wobec Polski. Wydaje się, że konieczność wysyłania transportów przez Polskę odegrała swoją rolę opóźniając wejście Austrii do akcji wojennej. Pamiętamy jak władze cesarskie przy każdej okazji podkreślały ogromną ważność defluitacji i konieczność prowadzenia jej jak najszybciej do Gdańska bez żadnych przeszkód. Wprawdzie Austria i tak miała w chwili wybuchu powstania kościuszkowskiego za mało wojska w Galicji, aby móc podejmować jakieś zdecydowane kroki wojenne. Gdyby nawet Austria zdecydowała się od pierwszej chwili wystąpić zbrojnie po stronie Rosji, można było być pewnym natychmiastowego zatrzymania transportów i zamknięcia im drogi do Gdańska. Harnoncourt wyraźnie się tego obawiał, gdy zastanawiał się, czy stanowisko strony polskiej nie uniemożliwi defluitacji po wkroczeniu oddziałów cesarskich do województw krakowskiego i sandomierskiego. I choć wejście to nastąpiło właściwie jako odpowiedź na kroki pruskie, zbiegło się dziwnie z zaprzestaniem wysyłki transportów i coraz jaśniej zarysowującą się klęską powstania. Deklarujący swój przyjazny stosunek do cesarstwa Kościuszko i społeczeństwo uważające Austrię za państwo przychylnie ustosunkowane do Polski, były dla cesarstwa wygodne. Stwarzało to na terenie Polski koniunkturę dla Austrii idealną. Wolno zatem chyba traktować defluitację jako jedną z ważniejszych przyczyn politycznych i oddziaływań gospodarczych wpływających na przebieg insurekcji.

Збигнев Гуральски

ТРАНЗИТ ХЛЕБА ДЛЯ АВСТРИЙСКОЙ АРМИИ НА РЕЙНЕ ЧЕРЕЗ ПОЛЬШУ В 1793—1794 ГОДАХ И ВОССТАНИЕ КОСТЮШКИ

Когда в 1793 г. Австрия в коалиционной войне против революционной Франции была покинута Пруссией и сама в разоренной стране несла всю тяжесть войны, вопрос снабжения продовольствием императорских войск приобрел первостепенное значение. Продовольстве следовало доставлять из собственной страны, особенно из Чехии и Галиции. Было решено использовать для этой цели водные пути, направляя хлеб Эльбой, а также по польским рекам в Гданск

и оттуда в Роттердам и в Амстердам. Дорога через Польшу была наиболее близким и удобным торговым путем из Галиции в западную Европу. Осенью 1793 г. Австрия обратилась через своего представителя в Варшаве Каше (Caché) к польским властям с просьбой пропускать транспорты через Польшу и освободить их от пошлин. Первый транспорт состоял из 200 тысяч корцев овса. Пользуясь посредничеством русского посланника Сиверса, Австрия получила разрешение на беспошлинный сплав через Польшу. Это был вклад Польши в коалиционную войну.

Второй транспорт в количестве 900 тысяч корцев разного хлеба и муки предположено было отправить весной 1794 г. Коммисаром предприятия был назначен директор галицийской соляной монополии Геникштейн, руководивший им из Варшавы, а от июня из Гданска. Были получены разрешения и паспорты польских и прусских властей.

Однако прежде чем транспорт был отправлен в путь, вспыхнуло Костюшковское восстание и верхнее течение Вислы нашлось под контролем повстанческих войск. Существовали опасения, будет ли Костюшко признавать обязательства предыдущих польских властей. Кроме того восстание было для Австрии неприятным как движение гласящее лозунги, с которыми она боролась во Франции. Австрийские власти опасались однако присоединиться к усмирению восстания, сознавая, что тем самым подвергли бы опасности свой транзит. Не вступали однако ни в какие переговоры с Костюшкой поручая хлопоты о паспорты руководителям отдельных транспортных групп. Костюшко не делал препятствий, желая сохранить хорошие отношения с Австрией.

Помимо этого в результате развивавшихся в Польше военных действий транспорты постоянно подвергались задержке как польскими так и русскими, желающими чтобы поставлявшийся хлеб не попал в руки повстанцев. В связи с этим доходило до постоянных дипломатических вмешательств и столкновений. Шедший Вислой хлеб действительно возбуждал большой аппетит у повстанческих властей и жителей Варшавы. В столице начинало нехватать продовольствия, а так как более плодородные воеводства были заняты русскими, армия Костюшки не была снабжена продовольсвием в дотаточной степени.

Уже к исходу апреля была проведена покупка муки и овса из австрийских транспортов быть может за цену пропуска сплавляемого хлеба в дальнейший путь. Пользуясь шедшим транспортом австрийцы эвакуировали из Варшавы кассу и подготавливались к вывозу архива посольства.

Случаи задерживания транспортов поляками и принуждение австрийцев продавать хлеб все более учащались. В июне президент гор. Варшавы Закжевский организовал даже при Висле разведочную службу, которая была обязана отмечать проплывавшие австрийские баржи, оценивать количество содержавшегося в них хлеба и докладывать об этом. Эти информации немедленно использовались. 23 июня был наложен формальный секвестр на все проходившие через Варшаву баржи с хлебом, а отдельные суда преследовались по несколько миль. Секвестр был мотивирован необходимостью снабжения столицы продовольствием, хотя кроме этого учитывались и нужды повстанческой армии. Большинство транспортов прошло уже однако в Гданск. Кончавшийся транзит сошелся по времени с вступлением австрийской армии в Польшу и ее военными действиями против повстанцев. Каше ликвидируя посольство и оставляя Варшаву давал понять, что секвестр транспортов польскими властями и вступление австрийцев в Польшу остаются в близкой связи.

В Варшаве остались только руководители транспортных групп. Их роль ограничивалась только спорами с польскими властями по вопросам о вознаграж-

дении за перенятый хлеб и подсчетами убытков. Транспорты сплавлались еще весь июль и август через Варшаву.

Австрийский транспорт через Польшу завершился в октябре 1794 г. В этом году по польским рекам было сплавлено 900 тысяч корцев хлеба и муки, из чего ок. 22% было изъято повстанческими властями. Необходимость направления транспортов через Польшу задержала однако вооруженное выступление Австрии против восстания и явилась таким образом одним из важнейших факторов, определявших ход восстания.

Zbigniew Góralski

LE TRANSIT DU BLÉ POUR L'ARMÉE AUTRICHIENNE DU RHIN EN 1793—1794 ET L'INSURRECTION DE KOŚCIUSZKO

Lorsqu'en 1793 l'Autriche, dans la guerre contre la France révolutionnaire, fut abandonnée par la Prusse et fut seule à porter le poids de la lutte dans un pays dévasté, le problème du ravitaillement des armées impériales acquit une importance fondamentale. Il fallait envoyer les vivres de son propre pays, et notamment de la Bohême et de la Galicie. On décida de se servir des voies d'eau en transportant le blé non seulement par l'Elbe, mais aussi par les fleuves polonais jusqu'à Gdańsk et de là à Rotterdam. La Vistule constituait la voie commerciale la plus commode entre la Galicie et l'Europe Occidentale. Dans l'automne 1793 l'Autriche, par son représentant à Varsovie, de Caché, demanda aux autorités polonaises de laisser passer les transports par la Pologne et de les exempter de la douane. Le premier transport comprenait 200.000 mésures d'avoine. Grâce à l'intermédiaire de l'ambassadeur russe Sievers, l'Autriche obtint le transit par les fleuves polonais. Cela constituait une contribution de la Pologne à la guerre de la coalition.

Le deuxieme transport, comprenant 900.000 mésures de céréales et de farine, devait partir au printemps de 1794. La charge de commissaire de ce transport fut confiée au directeur du monopole galicien du sel, Henikstein, qui résidait à Varsovie, puis, à partir du mois de juin, à Gdańsk. On obtint la permission et les passeports des autorités polonaises et prusiennes.

Cependant, avant que le transport put partir, éclata l'insurrection de Kościuszko et le cours supérieur de la Vistule se trouva sous contrôle des insurgés. Il était à craindre que Kościuszko ne respecterait pas les engagements pris par les anciennes autorités polonaises. En outre, l'insurrection elle-même était mal vue à Vienne, puisqu'elle propageait les mots d'ordre contre lesquels l'empire luttait en France. L'Autriche n'osait cependant pas se joindre a l'action dirigée contre les insurgés, entre autres pour cette raison, qu'elle ne voulait pas compromettre la possibilité d'utiliser les fleuves polonais. On n'entra cependant pas en pourparlers avec Kościuszko; on confia les démarches pour les passeports aux responsables de chaque transport. Kościuszko ne fit pas de difficultés, puisqu'il souhaitait garder de bons rapports avec l'Autriche.

Malgré cela, à la suite des opérations militaires les transports étaient souvent retenus aussi bien par les Polonais que par les Russes, qui veillaient à ce que le blé ne tombe pas aux mains des insurgés. Cela entraîna des conflits et des interventions diplomatiques. Les transports qui descendaient la Vistule réveillaient les convoitises des insurgés et de la population de Varsovie. Dans la capitale les vivers commençaient à faire défaut, et à la suite de l'occupation des provinces

les plus fertiles par les Russes l'armée de Kościuszko n'était pas non plus approvisionnée d'une façon suffisante. Dès la fin d'avril on préleva sous forme d'achats certaines quantités de farine et d'avoine des transports impériaux, peut-être au prix de laisser passer le reste. En profitant de ces transports, les Autrichiens évacuèrent de Varsovie la caisse du monopole du sel et se préparaient à évacuer les archives de l'ambassade.

Les cas où les Polonais retenaient les transports et obligeaient les Autrichiens à leur vendre du blé devenaient de plus en plus fréquents. En juin, le président de Varsovie, Zakrzewski, organisa sur la Vistule un service de renseignements qui avait pour tâche de noter les péniches impériales qui passaient et d'évaluer la cargaison. Ces rapports furent mis à profit. Le 23 juin, on mit formellement sous séquestre toutes les péniches chargées de céréales qui passaient par Varsovie, et l'on poursuivait les unités qui s'échappaient. On motivait séquestre par la nécessité de ravitailler la capitale, bien qu'on n'oubliat pas l'armée des insurgés. La plupart des transports étaient cependant déja arrivés à Gdańsk. La phase où le passage du transport s'approchait de la fin coïncida avec l'entrée de l'armée autrichienne en Pologne et le ralliement de l'Autriche aux répressions contre les insurgés. De Caché, en liquidant l'ambassade et en quittant Varsovie, laissait comprendre que la séquestration des transports par les autorités polonaises et l'entrée des Autrichiens en Pologne étaient des faits liés entre eux.

À Varsovie il ne restait plus que les responsables des transports. Leur rôle se limitait à exiger des autorités polonaises le dédommagement pour les céréales séquestrés et a calculer les pertes.

Des transports descendirent encore pendant tout le mois de juillet et d'août, mais ils furent retenus à Varsovie.

Le passage du blé autrichien par la Pologne se termina au mois d'octobre 1794. Au cours de cette année plus de 900.000 mésures de céréales et de farine passerent par les fleuves polonais; sur cette quantité, environ 22% fut retenu par les autorités insurrectionnelles. Le nécessité de faire passer les transports par la Pologne retarda sensiblement l'intervention militaire de l'Autriche contre l'insurrection et fut par là l'un des facteurs qui influencèrent le déroulement de la guerre.

Wykaz zajętego zboża i mąki u poszczególnych szyprów w lipcu 1794 r. sporządzony przez Jerzego Myrtscheka 26 lipca 1794 r. (w miarach wiedeńskich)
(AGAD, AKP nr 289, k. 276)

Dzień	Lp.	Nazwisko szypra	Żyto			Owies			Mąka			Puste worki
			wory	korce	garce	wory	korce	garce	beczki	cetnary	złote	
1	1	Mendel Abraham							815	3610	47	
2	2	Walentyn Gorayski							799	4165	80	
2	3	Antoni Gawlikowski							805	4002	76	
3	4	Jakub Windakiewicz							801	4149	52	
11	5	Stefan Trębecki							588			
	6	dtto w Puławach							150	3681	91	
12	7	Michał Kędzierski				4800	4800					
12	8	Floryn Jośkowicz	211	158	8	3920	3920					
13	9	Jan Chojnicki	1468	1101								
	6	dtto w Górze				2391	2391					
13	10	Piotr Bojdziński	3670	2752	16							
	6	dtto w Górze				797	797					
11	11	Chaskel Krzyżowski	747	560	8	3500	3500					
16	12	Jakub Geitzhals				3141	3141					
	13	Fabian Klapiński	949½	712	248	390	390		109			
		dtto w Puławach				800	800		180	1465	94	
	15	Andrzej Jędryszowski	2100	1575		1010	1010					
	14	dtto w Puławach				900	900					
24	16	Lorenz Szoftkiewicz										
		Adalbert Kowalski				6117	6117	8				
	14	dtto w Puławach				3865	3865					
25	17	Irszek Hajden	2897	2173		5470	5470					
13	18	Mikołaj Krupski										340
		z żyta i owsa										49143
		Zatopione przy zatrzymaniu statków							12	80	94	
		Razem	12041½	9032	280	37101	37101	8	4259	21157	534	49483