

Dziubiński, Andrzej

Okręt gdański "Augustus III Rex Poloniae" w służbie algierskiej w latach 1749-1751 : z dziejów korsartwa i niewolnictwa w Algierze

Przegląd Historyczny 64/1, 47-65

1973

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.

ANDRZEJ DZIUBIŃSKI

Okręt gdański „Augustus III Rex Poloniae” w służbie algierskiej w latach 1749—1751

Z dziejów korsarstwa i niewolnictwa w Algierze

Historia okrętu, którą przedstawiamy jest interesująca z dwóch punktów widzenia. Najpierw jako *polonicum*, jedno z nielicznych z terenu Afryki w okresie do wieku XIX. Po drugie, z powodu skutków technicznych i wewnętrzno-politycznych, jakie dla korsarstwa algierskiego połowy XVIII stulecia miało zdobycie gdańskiego żaglowca.

W Archiwum Gdańskim znajduje się kilka dokumentów dotyczących wykupu marynarzy z okrętu „Augustus III Rex Poloniae”, które przesłano z Marsylii do Rady Miejskiej. Idąc tym śladem natrafiłem na pozostałe dokumenty w Archives de la Chambre de Commerce w Marsylii oraz w Archives Nationales w Paryżu. W obu wypadkach idzie o depesze francuskiego konsula w Algierze, André-Alexandre Le Maire do Zarządu Izby Handlowej w Marsylii i do Ministra Marynarki w Paryżu. Le Maire spisał także dziennik ważniejszych wydarzeń za swego pobytu w Algierze (*Journal des nouvelles du Consulat d'Alger*), który w rękopisie złożony został w archiwum Chambre de Commerce. Wrażenie wywołane w Algierze przyprowadzeniem tam dużego gdańskiego okrętu było wielkie, o czym świadczą listy i notatki konsula Le Maire w jego dzienniku. Można powiedzieć, że przez szczegółowość narracji sprawa ta była wyjątkowa wśród wiadomości o licznych pozostałych zdobyciach morskich Algierczyków dokonanych podczas pobytu Le Maire'a w tym mieście.

*

Dnia 7 listopada 1749 do portu w Algierze wpłynęły cztery szebeki eskortujące dwa zdobyczne okręty. Jednym z nich był duży, o wyporności 600 ton (*tonneaux*) okręt gdański „Augustus III Rex Poloniae”, opanowany przez korsarzy na Atlantyku w pobliżu portugalskiego przylądka São Vicente¹. Okręt dowodzony przez kapitana Walentego Stemminga miał nieliczną załogę składającą się z 40 ludzi. Posiadając w burtach 56 furt działowych i dwa pokłady, wyposażony został na podróż jedynie w 26 armat. W ładowniach wiózł około 70 tysięcy klepek dębo-

¹ Archives de la Chambre de Commerce de Marseille [cyt. dalej: Chambre de Commerce], Serie J, Article n° 1365, André-Alexandre Le Maire (Lemaire), Journal des Nouvelles du Consulat d'Alger, pod datą 7 listopada 1749 i Serie E, n° 57, Alger 1 stycznia 1750, Etat des prises; Archives Nationales w Paryżu, fonds Affaires Etrangères, sous-serie B¹, [cyt. dalej Arch. Nat. AE B¹] tom 127, Alger 2 stycznia 1750.

wych do beczek, 12 masztów dla okrętów wojennych, 15 bel grubego płótna (pomorskiego lub śląskiego?) *et quelques autres bagatelles*².

Kapitan Stemming, który w 1748 roku pływał na innym statku do Holandii i Inflant, objął dowództwo na świeżo zbudowanym „Augustie III” w dniach 14—20 czerwca 1749, zaś między 30 sierpnia a 5 września tego roku okręt wyruszył z Gdańska w rejs do Kadyksu³. Jak przypuszczał Le Maire miał on tam być sprzedany z przeznaczeniem dla żeglugi do Indii Zachodnich. Domysł ten może być bliski prawdy i statek mógł być już nawet sprzedany Hiszpanom, gdy się zważy, że jego uprowadzenie do Algieru nie wywołało żadnego oddźwięku w Gdańsku. Magistrat zainteresował się nieco później (w latach 1754—55) jedynie losem załogi, ale o tym powiemy dalej. Faktem jest, że w korespondencji konsula francuskiego w Gdańsku nie ma żadnej wzmianki o uprowadzeniu okrętu⁴. Za domniemanym przeznaczeniem okrętu przemawiają jeszcze inne okoliczności. Przede wszystkim jego duża wyporność będąca przeciętną wypornością statków hiszpańskiego konwoju udającego się każdego roku do Meksyku (400—1000 ton), a także to, że w końcowych latach pierwszej połowy XVIII wieku zwodowano w Gdańsku dwanaście dużych okrętów (*grössere Schiffe*) zamówionych przez Francuzów, Holendrów i innych cudzoziemców⁵. Również ograniczona liczba załogi i niedozbrojenie okrętu, którego połowę stanowisk armatnich przeznaczono na skład klepek i masztów, wskazuje na podróż dostawczą dla bliżej nieznanego odbiorcy a nie na regularny rejs handlowy. Zastanawia jedynie oficjalna nazwa okrętu noszącego imię aktualnie panującego monarchy polskiego.

Wobec ogromnej przewagi w ludziach, jaką miały cztery szebeki algierskie, okręt gdański bronił się bardzo krótko, podczas abordażu poległo pięciu marynarzy a w tej liczbie prawdopodobnie i kapitan, o którym milczą wszystkie źródła dotyczące wykupu jeńców. Z trzydziestu pięciu Gdańszczan wziętych do niewoli, ówczesny dej Algieru Mohammed ben Bakir zatrzymał dla bejliki, czyli w rejestrze państwowym — 26, zaś po jednym niewolniku otrzymało w nagrodę pięciu żołnierzy, którzy pierwsi wdarli się na pokład „Augusta III” oraz czterej kapitanowie szebeków. Żołnierze sprzedali zaraz tych ludzi po cenie 150 pistoli (600 piastów) od głowy⁶. Do losu niewolników wrócimy niżej, tutaj zajmijmy się dalszymi dziejami okrętu.

² Chambre de Commerce, Journal des Nouvelles... i tamże, Serie E, n° 57 (Etat des prises). Liczba 70 tys. klepek (*douves*) wydaje się przesadzona. Według Savary des Bruslons, *Dictionnaire Universel de Commerce* t. V, Copenhague 1759—1765, kol. 583, w 1748 r. wywieziono z Gdańska łącznie 15 873 klepek a w 1749 r. jeszcze mniej. Le Maire nie podaje skąd czerpał o tym informację.

³ Wiadomość w tygodnikach: „Zum Gemeinen Nutzen eingerichteten Danziger Erfahrungen vom Jahr 1748”, 20-ste Woche. Wykazy statystyczne przybycia i wypłynięcia statków w Gdańsku pt. *Vom... bis... dieses Jahres ist an Schiffen eingekommen (ausgegangen)*, poz. 38; 29-ste Woche, poz. 307; 39-ste Woche, poz. 526. Por. też „Danziger Nachrichten, nebst gelehrten Anmerkungen... vom Jahr 1749”, 24-ste Woche, s. 119, poz. w tablicy 271; V. Stemming, *nev. Sch.*; 36-ste Woche, s. 176, poz. 492: *Valentin Stemming von Danzig, gebet nach Spanien, geladen mit Holz*.

⁴ Arch. Nat. AE, B¹, tom 478, Dantzig (juillet 1746—1752).

⁵ Savary des Bruslons, op. cit. t. II, kol. 640 i t. V, kol. 578: [Gdańsk] *Le nombre des vaisseaux est considerablement augmenté. Il y en a de si grands, qu'ils portent 3 jusqu'à 600 tonneaux et 30 jusqu'à 40 canons*. Por. E. Baasch, *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik*, Hamburg 1899, s. 204 i Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdańsk 1963, s. 152.

⁶ Chambre de Commerce, Serie J, Art. n° 1365, Journal des Nouvelles...

Nakazano sprzedaż ładunku a sam okręt zacumowano w arsenale z myślą uczynienia z niego kapudany, czyli okrętu admirałskiego floty algierskiej (*en faire l'admiral de la république*). Był on największy i najlepiej skonstruowany, jak się początkowo dejowi zdawało, ze wszystkich okrętów wojennych posiadanych przez Algier. Taką decyzję powziął dej mimo zwodowania przed miesiącem (6 października) po przeszło dwóch latach budowy (od 14 sierpnia 1747) nowego okrętu, 54 działowego „Hisar” (le Château), który od początku wytypowany był na okręt flagowy. Mamy więc miarę wrażenia, jakie w Diwanie i wśród ludności Algieru wywołało zdobycie „Augusta III”.

Znając wyporność gdańskiego okrętu możemy pokusić się o rekonstrukcję jego przybliżonych wymiarów. 600 *tonneaux* czyli beczek wyporności (à 2000 funtów jedno *tonneau*) równało się wadze 543 600 kg⁷. Jeżeli porównamy wymiary 300 tonowej i około 30 działowej fregaty angielskiej z połowy XVIII wieku, której długość od dziobnicy do tylnicy wynosiła 94 stopy, tj. 30,53 m, szerokość 23,5 stopy czyli 8 metrów, a wysokość dużego masztu przeszło 66 stóp, tj. około 22 metrów, to długość kadłuba okrętu gdańskiego wynosiłaby nieco więcej niż 40 metrów, zaś szerokość (największa rozpiętość wręgów, a nie pokładu) około 9 metrów⁸.

Pojmany statek, jeżeli opłacało się go przyprowadzać do Algieru, bywał przez Turków ogałany jeszcze na pełnym morzu ze wszystkich części takielunku i wyposażenia ruchomego, które przedstawiały wartość dla korsarskiego kapitana i jego załogi. Podmieniano więc olinowanie, żagle, reje na stare i zużyte pozostawiając jedynie części niezbędne do manewrowania żaglowcem. Zgodnie natomiast z algierskim prawem morskim całe wyposażenie fokmasztu przechodziło na własność zwycięskiego okrętu. Gdy tylko zdobycz została zacumowana do nabrzeża strażnicy portowej zabierali dla siebie cały osprzęt ruchomy grotmasztu wykonując przyznane im tzw. prawo karabata. Oto dłaczego Le Maire wspomina, że odstawiono „Augusta III” do arsenału dla wyposażenia (*pour l'armier*). Następnie kontroler zdobytych statków (*controleur des prises*) w imieniu deja wraz z pisarzem okrętowym korsarza w imieniu załogi sprawdzali ładunek i dokonywali jego oszacowania. Podczas tej operacji przenoszono go do magazynów. Dejowi przypadła w udziale zawsze ósma część (*pendzik*) zdobyczy, którą transportowano do składów bejliku. Po oddzieleniu części dejowej, właściciele okrętu korsarskiego i załoga dzielili między siebie pozostały ładunek. Gdy sprzedaży podlegał sam statek postępowano w identyczny sposób, przy czym transakcji tej w formie licytacji dokonywano w pałacu deja i w jego obecności⁹.

W pierwszej połowie XVIII wieku wiele korzystnych okoliczności sprzyjało rozbudowie sił morskich tureckiego Algieru. Z jednej strony rozszerzający się handel Skandynawii, Hamburga i Prus obok tradycyjnych już kontaktów państw zachodnioeuropejskich z krajami śródziem-

⁷ Miara okrętowa, za pomocą której Le Maire ocenia wyporność „Augusta III” — *tonneau*, była o połowę mniejsza od stosowanego na Bałtyku łasztu gdańskiego (*Schifflast*) o wadze (w XVIII w.) 5120 funtów. Por. Savary des Bruslons, op. cit. t. IV, kol. 1049 i t. V, kol. 582. Por. A. Kleczkowski, *Rejestr budowy galeony...*, Kraków 1915, s. 128—129, gdzie autor przyjmuje 4 tys. funtów na łaszt gdański.

⁸ Savary de Bruslons, op. cit. t. III, kol. 443—447; por. też kol. 386.

⁹ [Laugier de Tassy], *Histoire des Etats Barbaresques qui exercent la piraterie. Par un auteur qui y a residé plusieurs années. avec un caractère public*, trad. de l'anglais t. II, Paris 1757, s. 17—19.

nomorskimi i Marokiem atlantyckim pobudzał Diwan algierski do rozwijania korsarstwa. Korsarstwo (kaperstwo) to nie było piractwem czy rozbojem, gdyż ujęte było w ramy międzynarodowego zwyczajowego prawa morskiego, którego praktyczne zastosowanie znamy najlepiej na przykładach francusko-angielskiej lub angielsko-hiszpańskiej rywalizacji na morzu w XVII i XVIII wieku. Podkreślam to w tym miejscu, ponieważ pojęcia zakorzenione od czasów trynitarских zakonów każą widzieć w działaniu muzułmańskich korsarzy jedynie morski bandytyzm zaś identyczne poczynania hiszpańskich, francuskich, maltańskich czy neapolitańskich łowców niewolników do galer otoczone były nimbem walki krzyżowej z niewiernymi. Korsarz więc nie był rozbójnikiem lecz żołnierzem (w pojęciu algierskim), który miał prawo i obowiązek atakowania statków tych państw, które nie zawarły formalnego traktatu pokojowego z Algierem. Państwa europejskie, aby zapewnić sobie wolną i bezpieczną żeglugę, zawierały takie traktaty, mocą których w Algierze przebywali konsulowie załatwiający z dejem wszystkie sporne problemy, zaś kapitanowie europejscy i kapitanowie algierscy posiadali paszporty w formie uzgodnionej przez obie układające się strony. Kapitanowie algierscy posiadali paszporty wydawane przez konsulów, aby mogli legitymować się nimi przy napotkaniu silniejszego okrętu wojennego zaprzyjaźnionego państwa wykazującego wrogie zamiary. Nie istniały bowiem żadne znaki rozpoznawcze, które pozwalałyby rozróżnić korsarzy algierskich od marokańskich czy tunezyjskich.

Zaprzyjaźnione państwo obowiązane było wpłacać corocznie do skarbu Algieru określoną kwotę dukatów lub najczęściej ich równowartość w deficytowych w północnej Afryce wyrobach szkodniczych, ludwisarskich i osprzęcie. Opóźnienia w dostawie tych należności stawały się naturalnym pretekstem do wznawiania działań wojennych. Jak dalece była to dochodowa gałąź gospodarki algierskiej świadczy zestawienie przychodów skarbu w 1802 roku. Trybut od państw europejskich wyniósł wtedy 1 818 500 piasstrów (dukatów) zaś dochód z posiadłości afrykańskich (w tym trybut płacony przez Tunis w wysokości 700 tys. piasstrów) wyniósł tylko 1 100 000 piasstrów¹⁰.

Próby zmuszania siłą Algierczyków do poniesienia korsarskiego rzeźmiśla przedsiębrane przez Francuzów w drugiej połowie XVII wieku a potem przez Hiszpanię, Anglię i Holandię, na koniec w początku XIX wieku przez Stany Zjednoczone Ameryki nie dawały trwałych rezultatów. Bombardujące eskadry burzyły łatwo domy w tarasowato zbudowanym na zboczu góry Algierze, ale mało szkód wyrządzały w samym arsenale i porcie chronionym przez silnie ufortyfikowany, najeżony ciężkimi działami falochron. Wystarczał silniejszy wiatr lub zmiana jego kierunku by akcja represyjna uległa wstrzymaniu.

Drugą najważniejszą okolicznością sprzyjającą rozwojowi algierskiego korsarstwa w pierwszej połowie XVIII stulecia był morski teatr wojny o sukcesję austriacką w latach 1739—1748, kiedy flota angielska walczyła zwycięsko z eskadrami Francji i Hiszpanii. Głównymi akwenami bitewnymi były wody kanadyjskie oraz wschodnio- i zachodnioindyjskie odciągające z południa Europy główne siły walczących. Już w latach trzydziestych XVIII wieku świetność najsilniejszej niegdyś za czasów

¹⁰ G. A. Jackson, *Algiers Being a Complete Picture of the Barbary States, Their Government and Containing A Sketch of Their Various Revolutions Etc.*, London 1817, s. 286.

Colberta marynarki francuskiej na Morzu Śródziemnym należała do przeszłości. W 1730 r. cała flota wojenna Francji posiadała tylko 51 okrętów liniowych (*vaisseaux de ligne*) od pierwszej do szóstej rangi, nie licząc drobiazgu w postaci 15 fleut, barków i keczy moździerzowych. Dla strzeżenia bezpieczeństwa żeglugi francuskiej na Morzu Śródziemnym było tylko sześć dużych okrętów!¹¹ W tej sytuacji, w warunkach wojny między morskimi państwami Europy chrześcijańskie statki kupieckie na wodach śródziemnomorskich były łatwym łupem dla Algierczyków. W związku z tym 2 stycznia 1750 konsul Le Maire depeşował do francuskiego sekretarza stanu do spraw Marynarki: „Siły Algieru wzrastają codziennie nie tylko proporcjonalnie do rozbudowy jego marynarki ale również przez zuchwałość, którą wyrobiło w żołnierzach pasmo sukcesów i ufność, że niczego nie muszą się obawiać. Ta ufność wywodzi się naturalnie z wieloletniego doświadczenia, kiedy armatorzy algierscy zdobyli nieskończoną liczbę łupów nie doznając ze strony swych nieprzyjaciół najmniejszej porażki”¹².

Dzień wcześniej Le Maire przesłał do Izby Handlowej w Marsylii raport pt. „Stan sił morskich Republiki Algieru”¹³. Strukturę algierskiej floty wojennej według tego dokumentu po wcieleniu do niej okrętu „Augustus III Rex Poloniae” obrazuje poniższe zestawienie (tabela 1).

Poniższe tabele ukazują flotę algierską w szczytowej dla XVIII wieku chwili jej rozwoju, gdy poczucie bezpieczeństwa działań wojennych na morzu pozwoliło Algierczykom na zmianę dotychczasowej struktury marynarki. Mam tu na myśli położenie nacisku na rozbudowę eskadry dużych okrętów (*vaisseaux*) i fregat o wyporności 600—300 ton i uzbrojeniu sięgającym pół setki dział, które to okręty w warunkach algierskich odpowiadały klasie okrętów liniowych. W latach 1750—1751 było 8 takich jednostek w stosunku do 11 szebeków, które we flocie Algieru były odpowiednikiem fregat i korwet w marynarkach europejskich. Szebek (z włoskiego *sciabecco*) był podstawowym typem żaglowca korsarskiego na Morzu Śródziemnym, tak jak współczesny mu luger w Kanale La Manche. Przy wyporności 200 ton i uzbrojeniu w 14—18 dział i parę małych falkonetów umocowanych do nadburcia, jednopokładowy, zabierał około 100—150 ludzi¹⁴. Niski, smukły kadłub o charakterystycznym nawisie rufowym, dwa lub trzy maszty z ożaglowaniem łańciskim albo mieszanym — łańciskim na fokmaszcie a rejowym na grotmaszcie, zapewniały żaglowcowi najwyższą uzyskiwaną w tym akwenie szybkość. Był to *par excellence* klasyczny statek korsarzy maghrebińskich od Maroka po Trypolis libijski w XVIII wieku. W latach 1747—1750 powięk-

¹¹ G. Quesnel, *Histoire maritime de la France depuis Colbert*, Paris 1894, s. 82—83 i 99. W 1730 r. Anglia dysponowała 178 okrętami liniowymi od 1 do 6-ej rangi. Por. J. Tr am on d, *Manuel d'histoire maritime de la France des origines à 1815*, Paris 1937, s. 371: *En 1742 nous n'avions que 48 unités, et d'après les espions anglais la moitié était incapable de servir.*

¹² Arch. Nat. AE B¹, tom 127, Alger 2 stycznia 1750 i tamże dalej: *Entourez de canons, de mortiers et de poudre, et s'appliquant un peu mieux que par le passé à en faire usage, par certains exercices reglez, ils se croient invicibles.*

¹³ Chambre de Commerce, Serie E, n^o 57, Alger 1 stycznia 1750, *État des forces maritimes de la République d'Alger*. Lista właścicieli wzięta z dokumentu pt. *Liste des vaisseaux, chebecks et galiottes de la République d'Alger*, 31 sierpnia 1747. Arch. Nat. AE B¹, tom 126. Uzupełnienia u L a u g i e r d e T a s s y, op. cit. t. II, s. 7.

¹⁴ L. Chenier, *Recherches historiques sur les Maures et Histoire de l'Empire de Maroc t. III*, Paris 1787, s. 244 oraz *Journal du Consulat Général de France à Maroc (1767—1785) paraphé par Louis Chenier*, texte publié... par Charles P e n z, Casablanca 1943, s. 117—118 (*pièce 37*).

Tabela 1

STAN FLOTY ALGIERSKIEJ W 1750 R.

a) Okręty (*vaisseaux*)

Nazwa	Liczba dział	Pochodzenie	Kapitan	Armator
„Hisar” (le Château)	54 (52)	Algier 6.X.1749	Ali Reis	Dej
„Dzejlan” (la Gazelle)	50	Algier 1721	Musa Reis	Dej
„Ak Arslan” (le Lion Blanc)	40	Algier 1719	Mehmet Szerif	} właściciele prywatni
„Czakmadzi” (Chakmagi)	40	?	Mehmet Reis	
„Kartal” (l’Aigle) karawela	34	?	Mehmet Kara Mustafa Reis	Kodża el Chil
„Katyry” (el Macho) korweta	22	kupiony od kapitana angielskiego 25 VII 1749	Süleyman Reis	?
„Augustus III Rex Poloniae”	56 (58)	Gdańsk 7.XI.1749	(Ibrahim Reis)	Dej
„Nuestra Señora la Badia” fregata	24	zdobyty na Portugalczykach 27.XII.1749	Musa Reis	?

b) Szebeki (*chebeks*)

Numery szebeków	Działa (<i>canons</i>)	Falkonety (<i>pierriers</i>)	Kapitan	Armator
1	24	16 (26)	Hadżi Mubarek	Dej
2	22	—	?	Dej
3	16	(20)	Sidi Mehmet	Dej
4	16	(20)	Mehmet Reis Szebini	Vekil ül Hardż
5	16	(20)	Ismail Reis	Haznedżi
6	14	(18)	Abderrahman Reis	kodża el Chil
7	14	20	Ali Giridli Reis	Prywatny
8	14	—	Mesaut Reis	Prywatny
9	14	18	Süleyman Reis	Prywatny
10	12	—	Ahmet Reis	Prywatny
11	8	16	Reis Arbi	Hüsein Reis

c) Galeoty (*galiottes*) straży przybrzeżnej

Numer galeoty	Liczba ław wiosłarskich	Działa	Falkonety	Armator
1	1f	2	6	Bej Maskary
2	8	—	4	Idem

szono w Algierze flotyllę szebeków z 6 do 11 jednostek. Głównym rzecz-
nikiem powiększania stanu floty był dej Mohammed ben Bakir panujący
od kwietnia 1748 r., który zręczną polityką wobec państw skandynaw-
skich, Holandii i Anglii uzyskał duże dostawy wyposażenia okrętowe-
go. Widział on w tym nadto, jak i jego poprzednicy, okazję do zatrudnie-
nia licznych pozostających bez zajęcia Turków, którzy byli prowodyra-
mi częstych w tym mieście „rewolucji”.

Dej, to jest właściwiej *bejlik*, czyli państwo, był największym arma-
torem skupiającym w swym ręku sześć największych okrętów i szebek-
ków na ogólną liczbę 21 jednostek. Drugim armatorem był minister
dóbr państwowych zwany Kodža el Chil. Inni dostojnicy — Vekil ul
Hardż, czyli minister marynarki i minister spraw zagranicznych w jed-
nej osobie oraz Haznedzi, czyli minister finansów i spraw wewnętrz-
nych, posiadali po jednym szebeku. Wyjątkowe miejsce zajmował bej
Maskary, który troszcząc się na lądzie o bezpieczeństwo zachodniej gra-
nicy Algierii z Marokiem i hiszpańską enklawą w Oranie, utrzymywał
dwie lub trzy (jak w 1747 r.) galeoty straży przybrzeżnej, tj. małe galery
niezdolne do wypraw pełnomorskich. Pozostałe okręty i szebeki należały
do spółek właścicieli, rzadziej do jednego człowieka.

Rozbudowa floty liniowej była błędną koncepcją co zresztą potwier-
dziły późniejsze wypadki związane z zagłowcem „Augustus III Rex Po-
loniae”. Turcy algierscy nie dysponowali piechotą morską z prawdziwego
zdarzenia, mimo znanych skądinąd walorów janczarów, których brano
na pokład. Ponadto panował fantazyjny bałagan w doborze artylerii nie
odpowiadający regulaminom europejskim. Według świadectwa Laugier
de Tassy, który przebywał w Algierze do 1724 r., tamtejsze okręty
(*vaisseaux*) miały działa o ciężarze kuli 12, 8 i 6 funtów angielskich. Poza
dwoma lub trzema największymi jednostkami bejliku, których artyleria
główna miała 12 funtowe *bastard culverin*, pozostała reszta nie dyspono-
wała artylerią cięższą nad 8 funtową, jak np. 38 działowy „Ak Arslan”¹⁵.
Oznacza to, że w starciu z liniowym okrętem europejskim niekoniecznie
pierwszej rangi, którego artyleria główna miała z reguły działa 18—24
funtowe (*grand culverin*), a nawet 36 funtowe *demi-cannon*, okręt algierski
pozornie tej samej klasy musiał ulec. Dlatego korsarze algierscy
unikali przewlekłych pojedynków artyleryjskich pokładając nadzieję w
szybkim abordażu. Wówczas mieli przewagę nad przeciwnikiem, gdyż
ich okręty były przeładowane ludźmi. Ale była to taktyka szebeków, któ-
re górując szybkością nad liniowcami mogły w obliczu przewagi nie-
przyjaciela uciec, z reguły zaś szukały swych ofiar pośród mniejszych
jednostek kupieckich.

W lipcu 1750 r. w arsenał algierskim rozpoczęły się przygotowania
do dużej operacji morskiej z zastosowaniem nowej taktyki pływania
całą eskadrą, w skład której weszło 6 okrętów: admirałski „Hisar”, wice-
admirałski „Augustus III Rex Poloniae” (zwany teraz „Leh Kyrali” —
„Król Polski” lub „Danczilk”) oraz „Dżejlan”, „Ak Arslan”, „Czakmadzi”
i „Kartal”. Załogi zostały nadzwyczajnie wzmocnione: „Hisar” i „Augus-
tus III” zaokrętowały po 700 marynarzy i żołnierzy a pozostałe propor-
cjonalnie do swego tonażu. Zdaniem Le Maire’a dawno już nie uzbro-
jono tak silnej eskadry. Opuściła ona port Algieru 5 grudnia 1750. Dej

¹⁵ Laugier de Tassy, op. cit. t. II, s. 5 i 7. Próby unowocześnienia i re-
organizacji floty tureckiej dokonywane przez wielkiego wezyra Köprülü Amudża
Zade Hüseina Pasze (zm. 1702) poprzez wydanie dla marynarki nowego *kanunname*
nie znalazły oddźwięku w Algierze.

wydał kapitanom polecenie w miarę możliwości nie odłączania się od eskadry, aby można było zaatakować powracające z Indii Zachodnich lub Wschodnich konwoje hiszpańskie lub portugalskie. Drugim obiektem polowania miał być jakikolwiek statek duński z drogim ładunkiem. Miała to być represja za szkody wyrządzone Algierczykom przez pewnego duńskiego kapitana¹⁶. Wigilia wyruszenia korsarzy w morze była zawsze krytyczną chwilą dla miasta. Żołnierze wałęsali się po ulicach wywołując burdy, turbując Żydów i zrywając niewolnikom czapki z głów. Zamykano wtedy sklepy.

W przeciwieństwie do wszystkich impedimentów, jakie towarzyszyły ekwipowaniu wojennego okrętu europejskiego tamtej epoki, tj. ogromnym bagażem osobistym (wystawne życie oficerów), prowiantem itp., co pociągało za sobą duże koszty, w Algierze ten problem rozwiązywany był po spartańsku. Chodziło o to by jak najmniej inwestując osiągać jak najwyższe zyski. Toteż podstawą wyżywienia załogi podczas rejsu, którego maksymalne trwanie wynosiło zazwyczaj dwa miesiące, była woda, czarne suchary, suszone mięso (*chalia*), trochę ryżu i owoce. Kapitan (*reis*) był na ogół jednym ze współwłaścicieli okrętu i ani on ani załoga nie mieli żadnego stałego żołdu, otrzymali go dopiero w drugiej połowie XVIII wieku. Reis miał w łupach tylko taki udział, ile wynosił proporcjonalnie jego wkład do spółki. Na okręcie nie wolno było mieć jakiegokolwiek stołka, kufra, materaca i innego zawadzającego sprzętu. Na wąskich szelkach wolnej przestrzeni było tak mało, że stłoczonym działom nie starczało często miejsca do odrzutu podczas odpalania, bo każde wolne miejsce zajęte było przez nadmiernie liczną załogę. Wyposażenie zaś we wszystko czterdziestodziałowego żaglowca na dwa miesiące kosztowało w tych warunkach zaledwie 200 do 300 piasłrów!

Trzon załogi wojskowej, a wyłącznie korpus oficerski, stanowili rodowici Turcy lub poturceńcy wyposażeni w muszkiet, parę pistoletów, jatagan i koc. Na okręty brano z reguły świeżo przybyłych z Turcji żołnierzy (*joldasz*). Rekrutowano ich w Izmirze i w Karamanii w okolicach Uzuntasz. Taki rekrut całe swoje uzbrojenie otrzymywał w Algierze z magazynów bejlika na kredyt i musiał je spłacić albo potrącano mu je potem z żołdu. Zrozumiałe, że najłatwiej było spłacić zaciągnięty dług biorąc udział w udanej wyprawie morskiej. Maurowie (tj. Arabowie i Berberowie), jak i jeńcy chrześcijańscy tworzyli siłę manewrową przeznaczoną do obsługi statku. Wszyscy uczestniczyli w podziale zdobyczy, a nawet przypadkiem przebywający na okręcie pasażerowie brali udział w łupach, gdyż wiązało się to z pewnymi marynarskimi przesadami Turków. Na pokładzie każdego okrętu przebywał *aga baszi* (podpułkownik) albo były oficer, który wykonywał tę funkcję, dowodzący joldaszami i mający w swej gestii wyznaczenie kar za przewinienia. Do niego a nie do kapitana okrętu należała decyzja o pościgu lub o poniechaniu napotkanego statku. Po powrocie z rejsu aga składał sprawozdanie dejowi z postępowania korsarza. Jeżeli ewentualne zażalenie na reisa było nadto podtrzymane przez większość joldaszy, dej wymierzał obwinionemu karę¹⁷.

¹⁶ Chambre de Commerce, Serie J. n° 1364, Alger 25 lipca 1750, Le Maire do Izby Handlowej i tamże Art. n° 1365, Journal des Nouvelles... (5 grudnia 1750) oraz Arch. Nat. AE B⁴, tom 127, Alger 1 grudnia 1750, Le Maire do Ministra Marynarki (szyfrem).

¹⁷ Laugier de Tassy, op. cit. t. II, s. 9—15 i 115—116; Venture de Paradis. Alger au XVIII^e siècle, ed. par E. Fagnan, Alger 1898, s. 40 (w 1788 r.).

Pięć z sześciu okrętów eskadry, która wyszła w morze 5 grudnia powróciła do Algieru kolejno między 20 stycznia a 1 lutego 1751, tj. „Hisar”, „Dżejlan”, „Augustus III Rex Poloniae”, „Ak Arslan” i „Kartal”. 9 lutego pewien bark angielski przywiózł wiadomość, że szósty okręt „Czakmadzi” zatonął z niewiadomych przyczyn na redzie Tangeru. W czasie katastrofy utopiło się około 60 Turków, resztę wyłowił statek angielski¹⁸.

Eskadra nie przyprowadziła żadnej zdobyczy. Niezadowolony de jure zarządził śledztwo i wtedy wyszło na jaw, że Ali Reis dowódca admirałskiego okrętu „Hisar” i Ibrahim Reis kapitan „Augusta III” zapraszali się podczas podróży na ucztę i pijaństwa kończące się kłótniami. Napotkanych na morzu kapitanów francuskich obaj Turcy traktowali kurtuazyjnie proponując pomoc w zaopatrzeniu, ale odmawiając rewizyty i przyjęcia drobnych upominków by nie być posądzonym o branie łapówek. Ali Reis podarował nawet jednemu z kapitanów francuskich czekoladę. Fakty te cieszyły konsula Le Maire skrzętnie odnotowującego je w dzienniku ale wyprowadziły z równowagi de ja, który zdegradował obu reisów. Dowódcą kapudany „Hisar” został mianowany Süleyman Reis, dotychczasowy kapitan 22 działowej korwety „Katy” (el Macho), natomiast stanowisko kapitana na gdańskim okręcie nie zostało obsadzone. Podczas rejsu bowiem okazało się, że „Augustus III Rex Poloniae” mimo pięknej prezencji i rozmiarów nie jest dobrym żaglowcem (*n'est pas bon voilier*). Z tego powodu miał on więcej nie opuszczać basenu portowego by służyć tylko celom reprezentacyjnym (*pour y servir de parade*)¹⁹.

W tym miejscu natrafiamy na ciekawy przyczynek do dziejów budownictwa okrętowego w Gdańsku w XVIII wieku. Jak pisał Baasch a za nim Binerowski, pomimo wielu zamówień zagranicznych w połowie stulecia, stocznia gdańska nie zawsze była w stanie sprostać wymaganiom jakie stawiano przed budownictwem okrętowym w Europie zachodniej²⁰. Baasch podaje przykładowo sprawę czeladnika Christiana Dautera z 1751 r., z której wynika, że mistrzowie gdańscy nie potrafili sporządzić rysunkowej dokumentacji projektowanych statków. Nie przynosi to zaskrzytu gdańskim Schiffbaumeisterom, gdy się zważy, że w Algierze budowano statki również bez rysunków technicznych i mniej solidnie (mało drewna), ale za to o doskonałych właściwościach żeglarskich. Dość powiedzieć, że wojenna marynarka francuska oceniając wysoko walory nawigacyjne szebeków w połowie XVIII wieku wprowadziła je do swego składu (*chebecks français*).

Po paromiesięcznej przerwie w operacjach morskich 24 sierpnia 1751 de jure nałożył embargo na wszystkie statki europejskie stojące w porcie algierskim rozpoczynając przygotowania do ponownego wyjścia w morze eskadry dużych żaglowców. 9 października pięć okrętów: „Hisar”, „Augustus III Rex Poloniae”, „Ak Arslan”, „Kartal” i „Katy” opuściło Algier. Jak widać nieekonomiczne dla bejliki byłoby utrzymanie eks-gdańskiego okrętu jedynie dla reprezentacji. W pierwszych dniach grudnia niespodziewanie powrócił „Ak Arslan”, którego zmusiły do powrotu przecieki kadłuba dostrzeżone na wysokości wybrzeży Portugalii. Jeszcze prawie miesiąc czekano w Algierze na wieści od eskadry, a gdy nadeszły nastąpiła konsternacja. Oto 31 grudnia wszedł do portu okręt admirałski „Hisar” przywożąc wiadomość o zdobyciu okrętu „Augustus III” przez Hisz-

¹⁸ Chambre de Commerce, Serie J, N° 1365, Journal des Nouvelles...

¹⁹ Tamże.

²⁰ E. Baasch, op. cit., s. 204 i Z. Binerowski, op. cit., s. 153—154.

panów; pozostałe informacje dostarczyli 28 stycznia 1752 kapitanowie trzech szebeków, którzy uzyskali je podczas postoju w Gibraltarze²¹. Według tych relacji ostatnie dzieje gdańskiego okrętu przedstawiały się następująco:

Po wypłynięciu na Atlantyk sztormowa pogoda rozdzieliła eskadrę na dwie części. „Hisar” (52 dział) i „Augustus III Rex Poloniae” (58 dział) żeglowały razem w rejonie Madery i Wysp Kanaryjskich. Idąc kursem powrotnym by wejść na Morze Śródziemne, napotkały w końcu listopada w odległości 30 mil na zachód od Przylądka São Vicente dwa duże wojenne okręty hiszpańskie o uzbrojeniu po 60 dział każdy. Admirał Süleyman Reis, dowódca „Hisara” po pierwszej wymianie strzałów postanowił pozostawić własnemu losowi towarzyszący mu okręt, mimo protestów jego własnych żołnierzy domagających się podjęcia walki. Nie uszedł jednak zaraz z miejsca bitwy ale trzymając się wiatru, ufnym w zalety nawigacyjne swojego okrętu, obserwował z oddalenia przez dwa dni i dzielącą je noc zacieklą walkę „Augusta III” z dwoma hiszpańskimi żaglowcami. Dopiero drugiego dnia pod wieczór, gdy „Augustus III Rex Poloniae” pozbawiony był już większej części masztów i coraz trudniej manewrował, „Hisar” uszedł do Algieru. Dowódca „Augusta III”, Mehmet Szerif Reis bronił się jednak przez całe cztery dni. Poważnie przy tym uszkodził doskonale do końca obsługiwana artyleria oba okręty hiszpańskie, które mimo tego poniosły małe straty w ludziach. Tak długi opór Algierczyka możliwy był dzięki solidnej konstrukcji gdańskiego okrętu i jego uzbrojeniu w ciężkie działa (*une fort grosse artillerie*). Mehmet Szerif Reis, ranny, zdecydował się poddać dopiero wtedy, gdy pozbawiony masztów i podziurawiony kadłub okrętu bliski był zatonięcia. Z załogi liczącej 574 ludzi, 194 Turków i Maurów poległo, 320 wzięli Hiszpanie do niewoli a w tej liczbie 80 rannych. 50 niewolników chrześcijańskich odzyskało wolność. Niezwykle krwawy finał walki wyrażający się zabiciem i zranieniem połowy załogi spowodowany był ogromnym zatłoczeniem ludźmi algierskiego okrętu. Zdumiewiające były w tych warunkach dyscyplina i upór, z jakim Turcy wytrzymali cztery dni w nieustannym boju. Hiszpanie, po wejściu na okręt „Augustus III Rex Poloniae” stwierdzili, że jego holowanie jest niemożliwe, wobec czego okręt został podpalony.

Reakcja de ja Mohammeda ben Bakir w dniu 31 grudnia, gdy otrzymał relację admirała, była nadzwyczaj gwałtowna. Süleyman Reis, jego zastępca i szef kanonierów zostali z rozkazu de ja pochwyceni i uduszeni. Ben Bakir w pierwszym gniewie gotów był tak samo ukarać całą załogę „Hisara”, która w oczekiwaniu łaskawszej dla niej chwili poukrywała się w mieście. De j przez parę dni przebywał w zamknięciu nie dopuszczając do siebie nikogo i nie przyjmując jedzenia. Sytuacja wewnętrzna w Algierze stała się niebezpieczna; groził wybuch rewolty janczarów²² powstrzymywany złudzeniami, że „Augustus III” być może zdołał ujść cało a przynajmniej dał się z honorem zatopić. Najboleśniej dla Algierczyków było to, że cios otrzymali z ręki Hiszpanów, którymi tu gardzono, tłumacząc, że nie byłoby hańby ulec Maltańczykom, Francuzom

²¹ Chambre de Commerce, J, 1365, Journal des Nouvelles..., 31 grudnia 1751 i 28 stycznia 1752.

²² Arch. Nat. AE B¹, tom 128, Le Maire do Ministerstwa Marynarki, Alger 2 stycznia 1752 i szyfrem: *Il se répand dans la ville beaucoup de murmures secrets contre les paix du Nord et contre les risques que les soldats courent en allant en course de ne rien gagner*. Groziło zatem zerwanie traktatów z państwami bał-

lub Anglikom. Wiadomości przywiezione 28 stycznia 1752 z Gibraltaru, świadczące o bohaterskiej walce „Augusta III” sprawiły moralną satysfakcję dejowi i żołnierzom. Dej oświadczył, że dołoży wszelkich starań by wymienić uwieczoną załogę na taką liczbę hiszpańskich niewolników trzymanyh w Algierii. W nagrodę za męstwo wszyscy wzięci do niewoli joldasze z „Augusta III” zostali tymczasem wpisani do rejestrów wyższego żołdu.

Napięta sytuacja polityczna utrzymująca się po stracie okrętu i załogi uległa po pewnym czasie rozładowaniu; pozostawiła jednak w tureckim środowisku Algieru trwały osad niechęci do deja. Oskarżano go o brak odpowiedzialności, gdyż forsując taktykę pływania eskadrą z udziałem dużych jednostek narażał zbyt wielu żołnierzy jednocześnie. Szczególnie niezadowoleni byli janczarzy, których tak wielu towarzyszy dostało się do niewoli hiszpańskiej. Można więc przypuszczać, że powodem późniejszego zamachu stanu w grudniu 1754 r., w którym zamordowano Mohammeda ben Bakir, były między innymi opisane tu wydarzenia.

Zatopienie „Augusta III” miało natomiast trwalsze następstwa dla korsarstwa algierskiego. Strata tego dużego okrętu i fakt, że tak duże jednostki nie tylko nie potrafiły skutecznie zarobić, ale przyniosły straty zdecydowanie deja do rezygnacji na przyszłość z budowy wielkich okrętów²³. Powrócono do koncepcji oparcia floty algierskiej na podstawowym typie lekkiego żaglowca i takim był szebek. W związku z tym 29 października 1752 rozpoczęto rozbiorę czterdziestodziałowego „Ak Arslan” i trzydziestoczwierdziałowego „Kartal”, starych, wysłużonych okrętów. Ponieważ w lipcu poprzedniego roku taki sam los spotkał 50 działowy „Dzejlan”, flota Algieru składała się na jesieni 1752 r. jedynie z ośmiu jednostek, nie licząc galeot straży przybrzeżnej. W jej skład wchodziły: admirałski „Hisar”, fregata (40 dział) „La Mule” (Nuestra Señora la Badia?), korweta „Katyr” (22 działa) i pięć szebeków²⁴. W 1788 r. badywi świadectwa Venture de Paradis, Algier dysponował sześcioma barkami (*barques*) 26—30 działowymi, trzema szebekami i dwiema galeotami²⁵. Tonaż i uzbrojenie barków bliskie były dużych szebeków. Było to dowodem zrezygnowania z dużych żaglowców także i w ostatniej ćwierci XVIII wieku, w czym możemy upatrywać lekcję wyniesioną z losów gdańskiego okrętu.

•

Odtworzymy teraz dzieje załogi okrętu „Augustus III Rex Poloniae” i warunki, w jakich była zmuszona żyć. Gdy 35 Gdańszczan zeszło na ląd, w Algierze przebywało już około pięciu tysięcy niewolników, w tym trzy tysiące Hiszpanów. 924 spośród owych pięciu tysięcy było własnością bejlika, tj. skarbu państwa, pozostali należeli do prywatnych właścicieli. Oto skład narodowościowy jeńców stanowiących własność bejlika według stanu z 31 października 1749²⁶: Hiszpanie — 443, Portugalczycy — 70, Genueńczycy i Korsykanie — 74, Rzymianie i Toskańczycy —

tyckimi, tj. z Danią i Szwecją a obok nich z Anglią w sytuacji gdy atakowanie okrętów rejestru hiszpańskiego związane było z dużym ryzykiem.

²³ Tamże, Algier 2 maja 1752.

²⁴ Chambre de Commerce, J, 1365, Journal des Nouvelles..., 29 października 1752 i 4 lipca 1751.

²⁵ Venture de Paradis ..., op. cit., s. 40.

²⁶ Arch. Nat. AE B¹, tom 126, Algier 19 stycznia 1749: Etat des Esclaves qui sont actuellement dans les Bagnes publics d'Alger et qui apartiennent à la Regence. List Le Maire'a do Ministerstwa Marynarki z 31 października 1749.

13, Wenecjanie — 57, Neapolitańczycy i Sycylijczycy — 38, Sardyńczycy — 2, Maltańczycy — 10, Tabarkińczycy — 19, Niemcy — 21, Hamburgczycy — 62, Francuzi — 70, Anglicy — 36, Flamandowie i Holendrzy — 4 oraz Grecy — 5. Razem 924 jeńców Europejczyków.

Dej Mohammed ben Bakir gotów był spieniężyć większość tych chrześcijan byleby znaleźli się przedstawiciele zainteresowanych narodowości chętni do wykupu, gdyż zyskiwał 10% od ceny wykupnej niewolnika. Jak wspomnieliśmy, interesy korsarskie szły w ostatnim dziesięcioleciu pierwszej połowy XVIII wieku bardzo dobrze a charakter niewolnictwa w Algierze zmienił się w porównaniu z poprzednimi stuleciami. Przede wszystkim we flocie Algieru nie używano już galer (poza dwiema małymi galeotami). Niewolnik przestał być niezbędnym na miejscu, stawał się przedmiotem handlu, wykupu.

Z 35 Gdańszczan 26 zostało niewolnikami bejliku, zaś dziewięciu, w opisanych wyżej okolicznościach, znalazło się w prywatnych rękach. Jeńcy podlegali w Algierze tej samej zasadzie podziału co statek oraz znajdujący się na nim ładunek i ruchomości. Jeżeli niektórzy jeńcy okazali się być pasażerami wydawano ich konsulom gdyż nie stanowili tak jak załoga integralnej części statku. Dejowi należała się prawem ósma część (*pendzik*) jeńców; po tej selekcji prowadzono ich do bedestenu czyli krytego bazaru, gdzie *dellale* (maklerzy) dokonywali pierwszej aukcji zachwalając przymioty i wymieniając cenę wywoławczą każdego niewolnika. Ta pierwsza licytacja trzymała się na poziomie niższych cen, ponieważ kupujący wiedzieli, że wydanie niewolnika nastąpi dopiero po drugiej, ostatecznej aukcji w obecności *deja*, w jego pałacu. Cena uzyskana za jeńca w pierwszej sprzedaży należała bowiem do właścicieli i załogi korsarskiego okrętu. Natomiast ta część sumy uzyskanej w drugiej licytacji, która przewyższała górną ofertę z pierwszej (nadwyżka, która równała się często górnej ofercie) przypadała bejlikowi²⁷. Transakcje dokonywane były w gotówce. Gdańszczanie w większości znaleźli się w rejestrze bejliku dlatego, że ich okręt został wcielony do państwowych sił morskich.

W położeniu niewolników należących do bejliku i do prywatnych patronów zachodziły pewne różnice. Ci pierwsi, jeżeli byli młodzi i dobrej prezencji mogli zostać *paziami* (*iczoghlan*) *deja*, który ich dobrze żywił i odziewał, otrzymywali ponadto *bakczysze* od osób mających jakieś sprawy na dworze algierskim. Inni byli posługaczami w koszarach janczarskich, gdzie stosunek żołnierzy tureckich był do nich dobry. Było to lepsze miejsce pracy niżeli największej części jeńców państwowych, którzy zamieszkiwali tzw. przez Francuzów *bagnes*, tj. swego rodzaju koszarzy-więzienie mające jednak kaplicę katolicką. Panował tam brud, robactwo, nieznośne wonie kuchenne i hałas. Otrzymywali oni dziennie trzy małe chleby na głowę, dysponowali materacami i kocami. Koszary niewolnicze były masywnymi piętrowymi budowlami z okratowanymi oknami, dużym arkadowym dziedzińcem przypominającym *karawanseraj* i jedną bramą pilnowaną przez *gardijan baszi*.

²⁷ Laugier de Tassy, op. cit. t. II, s. 20—21. Podział uzyskanego z licytacji jeńców dochodu wyglądał następująco (s. 11—12: gdy *dej* zabrał ósmą część, załoga i właściciele okrętu dzielili po połowie pozostałą sumę. *Aga baszi* miał 3 części z działu przypadającego załodze, kapitan miał tylko swój udział współwłaściciela. Porucznik, pisarz i główny kanonier brali po trzy części; ogniomistrze i bosmani po dwie części, zaś niewolnicy chrześcijańscy służący jako podoficerowie lub marynarze na tych okrętach otrzymywali 1,5, 2 lub 3 części zależnie od kwalifikacji i zachowania.

Codziennie od świtu do zachodu słońca niewolnicy pracowali w magazynach jako dokerzy, w stoczni, na rozlicznych budowach lub w polu. Byli dobrze żywieni (oprócz chleba dostawali ciepłą strawę) by wartość ich nie spadła. Najbardziej obrotni uzyskiwali od władz pozwolenie na prowadzenie wyszynku alkoholu i sprzedaży pieczonego mięsa w owych *bagnes*. Całe dnie algierska soldateska i ludzie bez zajęcia przesiadywali na dziedzińcach niewolniczych koszar racząc się alkoholem, jako że w Algierze panowała większa pod tym względem tolerancja niż w Turcji. Właściciele szynków dorabiali się poważnych sum, które były wielokrotnością ich ceny wykupu. Ludzie ci zyskując przez to o wiele wyższą niż w ojczyźnie pozycję materialną pozostawiali najczęściej w Algierze na stałe. Dej i dozorca więzienny pobierali określony podatek od szynków. Ten system rozpowszechniony był od Maroka po Trypolis Libijski.

Niewolnicy należący do osób prywatnych dzielili się niejako na dwie klasy. Jedni kupowani byli do usług domowych i traktowani jak służący w Europie. Z czasem, podobnie jak w innych krajach islamskich, stawali się prawie członkami rodziny właściciela, czymś w rodzaju „familii” w starożytnym Rzymie. Drugi, a los tych był najgorszy, kupowani byli przez tzw. Tagarinos, potomków Maurów hiszpańskich, którzy upatrywali w niewolniku jedynie obiekt handlu poszukując szczególnie duchownych katolickich, bowiem możliwości finansowe Kościoła były ogólnie znane. By doprowadzić niewolników do wyznania prawdy o pozostawionym przez nich majątku w Europie zmuszali jeńców do ciężkiej pracy nie szczędząc brutalności. Na ich działanie, obok chęci zysku, wpływała pielęgnowana w rodach Tagarinos nienawiść do chrześcijan. Nie stanowili oni jednak większości wśród właścicieli²⁸.

Dotknęliśmy w tym miejscu ważnej kwestii, która obrosła już legendą tak silną, że prawie niepodważalną. Idzie mianowicie o sprawę stosunku Turków algierskich i tunezyjskich, a szerzej muzułmanów, do niewolników chrześcijańskich.

Pierwszy bodaj w historycznej literaturze polskiej zwrócił na to uwagę B. Baranowski w broszurze o walce chłopów polskich z Tatarami w XVII wieku stwierdzając, że wielokrotnie dla naszego chłopca niewola turecka nie była katastrofą a materialnie mógł stać tam nawet lepiej. Wielu nie wracało nie tylko dlatego, że nie miał ich kto wykupić²⁹. Podobnie rzecz się miała i w tureckim Maghrebie czego dowodem są świadectwa ludzi nieopanowanych fanatyzmem religijnym czy zwykłą ksenofobią. Mam tu na myśli opinie d'Arvieux z lat 1665 i 1675, Laugier de Tassy (1724) i barona de Tott (druga połowa XVIII w.)³⁰.

Laugier de Tassy podaje, że niewolnicy w Algierze byli bardziej szanowani przez przechodniów aniżeli wolni Europejczycy, których często znieważano. Pobicie niewinnego niewolnika przez Algierczyka było karane wysoką grzywną, gdyż właściciel skarżył taki fakt do deja. Zachodziła bowiem obawa, że tak potraktowany niewolnik może zachorować albo umrzeć przynosząc swemu panu stratę finansową. Podobne względy, ale nie tylko, wpływały na paternalistyczne obchodzenie się z nie-

²⁸ Tamże t. II, s. 22—27.

²⁹ B. Baranowski, *Chłop polski w walce z Tatarami*, Warszawa [1952], *passim*.

³⁰ *Mémoires du chevalier d'Arvieux envoyé extraordinaire du Roy à la Porte, Consul d'Heffr. d'Alger, de Tripoli et autres échelles du Levant*, edité par J.-B. Labat, Paris 1735 t. III, s. 457—462, t. IV, s. 3—7, t.V, s. 225—229; Laugier de Tassy, op. cit. t. II, s. 29—30 i 34—37; *Mémoires du Baron de Tott sur les Turcs et les Tartares* t. II, Amsterdam 1785, s. 251—252.

wolnikami. Próby wymuszenia zmiany wiary były rzadkie. Turcy byli tolerancyjni. Wielu Europejczyków po wyjściu z niewoli odwiedzało potem Algier z okazji spraw handlowych goszcząc w domach swych dawnych panów. D'Arvieux daje liczne przykłady zawiązywanej w ten sposób nawet przyjaźni. Laugier de Tassy, który był konsulem francuskim w Algierze i pośredniczył przy wielu wykupach jeńców, wyśmiewał swoiste widowisko reżyserowane przez Redemptorystów podczas powrotu byłych niewolników do ojczyzny. Po wykupie zakonnicy nie pozwalali eks-niewolnikom golić się, zmuszając do noszenia długich bród a po powrocie do Europy ozdabiając ich podczas ceremonialnych procesji łańcuchami, których nigdy nie nosili. Na widok ponurego pochodu litościwi widzowie ofiarowywali hojnie datki. Obiektywnie rzecz biorąc nie była to przecież zła mistyfikacja bo te pieniądze szły na wykup następnych jeńców. Nie wszystko bowiem da się wymierzyć w kategoriach materialnych, tęsknota niewolników za rodziną i krajem była dla wielu z nich duchową udramą.

Baron de Tott pełniący ważne funkcje w Imperium Ottomańskim i dobry obserwator istniejących w nim stosunków społecznych, wyraził się jeszcze dobitniej o kwestii niewolniczej w tureckiej Afryce³¹. Stwierdził mianowicie, że jeżeli się źle traktuje niewolnika to jedynie w koloniach należących do państw europejskich, gdzie jest on obiektem niczym nie ograniczonej eksploatacji, narzędziem do osiągania zysków, podczas gdy dla muzułmanina niewolnik był wyrazem ostatecznym bogactwa i lokatą gromadzonego kapitału.

Gdy idzie o ukazanie doli niewolnika w Algierze zapomina się całkowicie o mało znanym zjawisku przestępczości wśród tej grupy ludzi. Laugier de Tassy podobnie jak d'Arvieux opisują to zjawisko w zbliżony sposób. Turcy jak łatwo się domyślić, samych uczciwych ludzi nie chwyтали, nadto tworzyła się w środowisku niewolniczym swoista moralność, w myśl której niewolnik mógł kraść skoro jego przedtem skradziono (tj. obrócono w niewolę)³². Jeńcy prywatni a nawet należący do bejliki wymykali się nocą do miasta i wykradali ze sklepów i warsztatów rzemieślniczych towary, które przechodziły w ręce paserów. W zмовie z niewolnikami-włamywaczami bywał *gardiyān baszi* i podlegali mu strażnicy. Umożliwiali oni tym niewolnikom wyjście z więzienia, pobierając za to pewien procent. Trudnili się też paserstwem bo włamywaczom pracującym za dnia trudno było handlować skradzionymi rzeczami. Było to tajemnicą poliszyneła w Algierze, ale aby udowodnić komuś winę trzeba było mieć świadka muzułmanina, toteż najczęściej okradane były żydowskie domy i sklepy.

W takich warunkach znaleźli się marynarze z „Augusta III”. Pierwsza wiadomość o wykupie nieznaney liczby Gdańszczan znajduje się w liście Le Maire'a do ministra Marynarki z 2 lutego 1751³³. Prośba o pośrednictwo w tej sprawie i przekaz pieniężny nadeszły do Algieru przez Marsylię od nieznanych nam osób na ręce Le Maire'a, ponieważ konsul francuski na mocy tzw. kapitulacji, był przedstawicielem również tych wszystkich

³¹ *Mémoires du Baron de Tott* t. II, s. 251—252: [Tunis] *Les Européens sont les seuls qui traitent mal leurs esclaves, et cela vient sans doute de ce que les Orientaux amassent pour les acheter, et que nous les achetons pour amasser. Ils sont en Orient la jouissance de l'avare, et chez nous seulement l'instrument de l'avarice. Qu'on transporte en pays neutre un nègre de nos Colonies avec un Européen esclave à Tunis, c'est à ce Tribunal que je vous cite.*

³² *Mémoires du chevalier d'Arvieux* t. V, s. 226.

³³ Arch. Nat. AE B¹, tom 127, Alger 2 lutego 1751: *J'ai procuré la liberté à une partie de l'équipage du vaisseau de Dantzik...*

nacji, które nie miały swoich reprezentantów przy dworze algierskim. Dopiero jednak 17 kwietnia 1754 senat miasta Gdańska specjalną uchwałą polecił przeprowadzić kolektę sum potrzebnych na wykupienie załogi³⁴. Trzy zachowane do dzisiaj grube rejestry z wpisami pieniężnymi na pierwszych paru stronach nie świadczą o dużej hojności obywateli Gdańska. Indywidualni ofiarodawcy podpisujący się najczęściej monogramami popartymi niekiedy wyznaniem w rodzaju: *ex commiseratione* lub *de bon coeur*, wśród których znalazły się trzy polskie nazwiska, złożyli się na sumę 5337 florenów i 9 gr³⁵. Pewne sumy wpłacili Jezuici z Kolegium na Szkotach, jak również rzemieślnicy z Głównego i Starego Miasta oraz Przedmieścia, czego dowodem są książeczki założone 13 maja 1754. Natomiast na 56 starszych cechowych jedynie 33 wpłaciło kwotę 532 fl. 15 gr.

Jak wspomnieliśmy wyżej, wykupem w Algierze w 1751 r. trudnił się konsul Le Maire. Na wiosnę 1755 r., kiedy pieniądze z kolektki gdańskiej przesłano wekslami do Marsylii za pośrednictwem amsterdamskiego kupca Willema van Buene (Brienen?), odbiorca tej sumy, szef marsyjskiego domu handlowego Jean Rudolphe Wetter et Comp^{nie} zlecił swemu przedstawicielowi w Algierze, kupcowi Louis Michel Gimon przeprowadzenie transakcji wykupu. Ale jak wynika z treści rachunków przesłanych do magistratu Gdańskiego przez J. R. Wettera, Gimon dostarczył jedynie pieniądze konsułowi, zaś transakcje z właścicielami niewolników przeprowadzał sam Le Maire³⁶. Koszty zresztą wzrastały bo prócz ceny niewolnika trzeba było opłacić szereg manipulacji, cło i opłaty zwyczajowe. Dla przykładu podaję treść kwitu wykupnego marynarza Augustyna Otto³⁷:

Na główną cenę wyżej wymienionego wykupu:	piastrów	750	
Na cło à 10 procent	piastrów	75	
Na kaftan Paszy	piastrów	15	
Opłata pisarzy, tłumacza i czausza	piastrów	8	
Opłata na rzecz kapitana portu	piastrów	7	
Na przejazd i wyżywienie stąd (tj. z Algieru — A.D.) do Marsylii	piastrów	10	
Na pisma kancelaryjne i patent	piastrów	2	117,4
	piastrów:		867,4
Prowizja i pośrednictwo à 3 ^o / _o			26
			893,4
Wyżej wymienionych piastrów 893,4 czynią liwrow fr.	£	3574	
Nasza prowizja à 1 ^o / _o	£	35,15	
Za pośrednictwo w przesłaniu weksla à 1 promil	£	3,12	
			£ 3613,7

Jean Rudolphe Wetter et Comp^e.

³⁴ WAP Gdańsk, Korespondencja m. Gdańska, sygn. 300, 53/1157, 1158 i 1159, trzy rejestry zawierają listy wpłacających i uchwałę Senatu sygnowaną przez sekretarza C. E. Leuschner'a.

³⁵ Tamże, tj. 662 dukaty. Przeliczenie według tabel w pracy T. Furtaka, *Ceny w Gdańsku w latach 1701—1815*, Lwów 1935, s. 50. W 1754 r. „stary” dukat = 8 fl. 6 gr. Punktem odniesienia jest dawny dukat holenderski o zawartości złota 3,4328 g.

³⁶ WAP Gdańsk, 300, 53/1157, rachunki.

³⁷ Tamże, kopia listu z Algieru z 12 lutego 1755 podpisana przez J. R. Wettera. Te same opłaty plus 17 piastrów dla gardiyan baszi, gdy niewolnik należy do bejliku, podaje dla 1724 r. Laugier de Tassy, op. cit. t. II, s. 32.

Jak widać z treści kwitu, drugą poważną sumą obok samej ceny niewolnika (750 piasstrów) była kwota 117,4 piasstrów za patent czyli tzw. *certificat de vie* (tureckie: *tezkere*), wystawiany przez kadiego a będący rodzajem żelaznego listu, z którym eks-niewolnik mógł jako wolny człowiek poruszać się swobodnie po Algierze w oczekiwaniu na statek. Wysoka opłata za ten dokument była sposobem bejlika na ściągnięcie dodatkowego podatku od wykupu prywatnego niewolnika a Augustyn Otto znajdował się w tej sytuacji.

Kwoty z kolekty gdańskiej byłyby niewystarczające, gdyby w sukurs nie przyszli dwaj księża trynitarze Prowincji Polskiej przebywający w lecie 1755 r. w Stambule, którzy dowiedzieli się przypadkowo o jeńcach z „Augusta III”. Udającym się ze Stambułu do Algieru w celach handlowych kupcom gdańskim, na których czele stał Teofil Schultz, przekazali oni z kasy redempcyjnej 7200 złotych polskich³⁸. Nazwisko Schultz, a szerzej Jan Filip Schultz i S-ka przewija się i w rejestrach kolekty i w korespondencji J. R. Wettera z Marsylii z magistratem Gdańskim a to ostatnie może zresztą wskazywać na stałe kontakty obu spółek kupieckich w handlu z Afryką Północną. Zapomniane to fakty z dziejów XVIII-wiecznego Gdańska.

Od 12 lutego do października 1755 r. wykupiono siedmiu marynarzy, tj. Augustyna Otto, Andrzeja Pokowskiego, Jana Wollmera, Jana Gutzeita, Jana Fryderyka Moellera, Jana Lignau i Macieja Leopolda po cenie od 560 do 750 piasstrów od osoby (nie licząc opłat).

W dokumentach gdańskich na liście wykupionych znajduje się globalna kwota zużyta na ten cel wynosząca 15 854 złp i 26 gr, ale nie wliczono do niej ceny Macieja Leopolda, a więc sumę tę należałoby podnieść do około 20 tysięcy złotych (florenów). W tym miejscu wychodzi na jaw fałsz lub omyłka ze strony ks. Adama Orłowskiego, autora wiadomości o współpracy trynitarzy w akcji wykupu, który przypisał całą zasługę redemptorystom stwierdzając, że 7200 złp wystarczyło na wykupienie tych siedmiu ludzi. Muchliński, który widział w archiwum trynitarzkim nawet kwit turecki z Algieru opiewający na 1200 lewów tureckich co się równało dokładnie 7200 złp, mimo woli przeczy Orłowskiemu³⁹.

Gdy się porówna stosunek piastra czyli srebrnego dukata (real), których około dwa przypadają na jednego lewa, do złotego polskiego (florena), których osiem przypadało na dukata w 1755 r. to okazuje się po przeliczeniu, że na wykupienie niewolników złożyły się w równych częściach: kwota kolekty, trynitarze i magistrat m. Gdańska.

W niewoli pozostał ze znanych z nazwiska Daniel Kreft, niewolnik beja Konstantyny. Kreft dał się poznać swemu panu jako uzdolniony człowiek i to przesądziło o jego losie. W Afryce specjaliści europejscy

³⁸ Ks. Adam [Orłowski] od Najświętszej Trojcy Redemptor, *Zebranie wszystkich redempcyi ktore prowincya polska Zakonu Nayswie: Trojcy od wykupienia niewolnikow w Kraiach Tureckich y Tatarskich od Roku 1688 do Roku 1783 czyniła*, Warszawa 1783, Redempcyja XIV, s. 79—80 (redemptor ojciec Marcin od Najśw. Marii); A. Muchliński, *Materyały do dziejów Kościoła Polskiego z języków wschodnich*, „Pamiętnik Religijno-Moralny”, Serya druga, Warszawa 1858, s. 291—292.

³⁹ Tamże.

byli w sensie dosłownym na wagę złota i biada niewolnikowi, który się do swoich umiejętności przyznał jeżeli miał zamiar kiedykolwiek wrócić do ojczyzny. Podobnie przez pewien czas, w końcu kwietnia ważyły się losy wykupionego ostatecznie Macieja Leopolda, którego pan, bej Maskary Osman uważał za *trop nécessaire*.

Charakterystyczne, że wszyscy gdańscy marynarze, o których tu mowa, byli niewolnikami prywatnymi z tej dziewiątki, która w 1749 r. została rozdana joldaszom i reisom. Nie wiadomo co się stało z Gdańszczanami, którzy przypadli w dziale bejlikowi. Pewna nieznaną ich liczbą została wykupiona przez Le Maire'a jeszcze w 1751 r., ale nie wiadomo ilu. 11 grudnia 1754 w Algierze nastąpił kolejny zamach stanu i dotychczasowy dej Mohammed ben Bakir został rozsiekany przez janczara Uzun Ali, który ogłosił się dejem, lecz został natychmiast zabity. Owego krwawego dnia pięciu dejów zostało wybranych i straconych. Zwycięzcą okazał się Baba Ali Belmuli, niegdyś poganiacz osłów. Bez względu na brutalny, przeprowadził czystkę wśród swoich potencjalnych przeciwników a 11 października 1755 wtrącił na kilkanaście miesięcy do więzienia konsula Le Maire. Zmienił się też stosunek deja do sprawy wykupów. W wielkim trzęsieniu ziemi 1 listopada tegoż roku, które zburzyło Lizbonę oraz wiele miast marokańskich, w tym Algier, zginęło sporo mieszkańców i niewolników. Spowodowało to, że dej Baba Ali sprzeciwił się dalszym wykupom, powtarzając zresztą swoje ulubione przekadło: „Tu się bierze a nie daje”⁴⁰.

W tej sytuacji jest wątpliwe, aby Daniel Kreft lub którykolwiek inny Gdańszczanin powrócił do Polski. Uderzające w akcji wykupu było, że przeprowadzona ona została najpierw w lutym 1751 r. a potem dopiero w 1755 r. Otóż z dokonanego wyżej przedstawienia faktów wynika, że jak słusznie zresztą przypuszczał Le Maire, wzięcie do niewoli przez Hiszpanów wielu Algierczyków z „Augusta III” utrudniło a nawet wstrzymało na dłuższy czas akcję redempcyjną. Dopiero po zamachu stanu w grudniu 1754 r. nadarzyła się ponowna okazja, gdyż nowy dej potrzebujący pieniędzy zezwolił na wykup. Rychle jednak zerwanie stosunków między nowym dejem a konsulem Le Maire, który był głównym pośrednikiem przy wykupie Gdańszczan, przekreśliło na nieokreślony czas szanse oswobodzenia tych, którzy na liście redempcyjnej się nie znaleźli.

Odzyskani marynarze przybyli do Marsylii (Otto, Pokowski, Wollmer) na tartanie kapitana Gorret, zaś Gutzeit, Moeller, Lignau i Leopold do Livorno na barku „La Vierge de Pitié” kapitana Jacques Dol. W Livorno zaopiekowali się Gdańszczanami z polecenia J. R. Wettera kupcy De la Rive i Rilliet, ten ostatni znany z szerokich interesów w Maroku⁴¹. Marynarze odbyli potem pieszą wędrówkę z Livorno do Marsylii, skąd przez Hamburg powrócili morzem do Polski w bliżej nieznanym czasie.

⁴⁰ Arch. Nat. AE B¹, tom 129, Alger 25 czerwca 1756. Le Maire do Ministerstwa Marynarki; *Histoire de l'Algérie*, pod red. L. Mouilleseaux, Paris 1962, s. 181.

⁴¹ WAP Gdańsk, 300, 53/1157, Marseille 5 września 1755. Por. W. F. Raven, *Des mit den Königlich-Dänischen Schiffen im Jahr 1751 nach der Stadt Saphia ... Nachrichten*, Kopenhagen und Leipzig 1754, s. 37.

Анджей Дзюбински

**ГДАНСКИЙ КОРАБЛЬ „AUGUSTUS III REX POLONIAE” НА АЛЖИРСКОЙ
СЛУЖБЕ В 1749—1751 ГГ.
(ИЗ ИСТОРИИ ПИРАЦТВА И РАБСТВА В АЛЖИРЕ)**

Документы, которые послужили основой настоящему изысканию, находятся в архивах города Гданьска, Торговой палаты в Марселии и „Национальном архиве” в Париже. Воссоздание истории корабля и судеб его экипажа позволило автору начертать механизм деятельности пиратства и организации рабовладения в Алжире в середине XVIII в.

7 ноября 1749 г. приведен был в Алжир большой 56-пушечный гданский корабль „Augustus III, rex Poloniae” водоизмещением в 600 тонн и с 40 лицами экипажа. Эта единица, наиболее замечательная алжирская добыча в то время, находилась в своем первом плавании из Гданьска в Кадикс. Плененный мощью и размерами парусника дей определил его вице-адмиральским кораблем в свой флот.

Парусник находясь в составе эскадры шести крупных алжирских судов отбыл два плавания, одно зимой 1750 г., второе осенью 1751 г. Эскадра действовала на Атлантическом океане вблизи Мадеры и Канарийских островов, но не обогатилась добычей. Наоборот, корабль „Augustus III, rex Poloniae” возвращаясь в Средиземное море на исходе ноября 1751 г. наткнулся на два испанские судна в расстоянии 30 миль на запад от португальского мыса св. Винченга. В итоге долгого боя алжирский корабль был подожжен и затоплен. Его экипаж, состоявший из турок и мавров попал в плен. Эта неудача чуть было не довела до очередной „революции” в Алжире.

Турецкая милиция обвиняла правительство в посылке эскадры больших судов непригодных для атаки и абсорбации корабля противника и делавших слишком большим риск попадания в плен чересчур большого числа солдат-корсаров. В результате алжирский диван забросил систему плавания эскадрами фаворизируя морские походы на шебеках т.е. легких парусниках, наиболее удобных для целей корсарства. Крупные парусные суда пошли на слом. Это привело к изменению состава алжирского флота передвигая пункт тяжести с крупных кораблей на шебеки.

Во второй части статьи представлены судьбы выкупа гданского экипажа из рабства в Алжире.

Andrzej Dziubiński

**LE VAISSEAU DANTZIGOIS „AUGUSTUS III REX POLONIAE”
AU SERVICE DES ALGÉRIENS, 1749—1751**

CONTRIBUTION A L'HISTOIRE DE LA COURSE ET DE L'ESCLAVAGE A ALGER

Les documents qui ont servi de base pour la présente étude se trouvent aux archives de la ville de Gdańsk, à ceux de la Chambre de Commerce de Marseille, et aux Archives Nationales à Paris. L'auteur, en reconstituant l'histoire du vaisseau et le destin de son équipage s'est servi de cet exemple pour retracer le mécanisme de la course et l'organisation de l'esclavage à Alger au milieu du XVIIIe siècle.

Le 7 novembre 1749 fut amené à Alger un gros vaisseau dantzigois „Augustus III Rex Poloniae” du port de 600 tonneaux, percé pour 56 canons, et ayant un équipage de 40 hommes. Ce bâtiment, la plus belle prise algérienne de l'époque, était à son premier voyage et allait de Dantzig à Cadix. Le dey en fit le vaisseau vice-amiral de sa flotte séduit par la force et les dimensions du navire.

Le vaisseau ayant fait partie d'une escadre de six gros bâtiments algériens a fait deux croisières, l'une en hiver 1750, l'autre en automne de 1751. L'escadre a opéré dans l'Océan Atlantique près de Madère et des Iles Canaries, mais n'avait fait aucune prise. Au contraire, le vaisseau „Augustus III Rex Poloniae” en retournant dans la Méditerranée vers la fin novembre de 1751 fit rencontre à 30 lieues à l'Ouest du Cap São Vicente de deux vaisseaux espagnols. Après un long combat le navire algérien fut incendié et coulé. Son nombreux équipage turc et maure fut fait prisonnier. Cet événement faillit faire éclater une „révolution” à Alger.

La milice turque reprochait au Gouvernement d'avoir armé une escadre de gros navires non seulement inaptes à faire des prises, mais exposant en même temps au danger de faire tomber en captivité de nombreux soldats algériens. En conséquence le Divan d'Alger a abandonné dans la seconde moitié du XVIII^e siècle la navigation en escadre, préférant la course des chebecks, voiliers mieux adaptés à cette fin. Les gros vaisseaux furent démolis. Cela fit changer la structure de la flotte algérienne en déplaçant son point de gravité des grandes unités vers les chebecks.

Dans la deuxième partie de l'article on a présenté l'histoire du rachat de l'équipage dantzigois.