

Nowak, Bronisław

Demograficzne koszty uczestnictwa Europy w transatlantyckim handlu niewolnikami w latach 1450-1867 : próba szacunku

Przegląd Historyczny 80/4, 765-778

1989

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.

BRONISŁAW NOWAK

Demograficzne koszty uczestnictwa Europy w transatlantyckim handlu niewolnikami w latach 1450—1867. Próba szacunku

1.1. Rozpętana w końcu wieku XVIII kampania abolicjonistyczna szermowała trzema podstawowymi blokami argumentów: a) nieludzkim charakterem handlu deprawującego zarówno czarnych i białych oraz jego dramatycznymi konsekwencjami dla życia politycznego i społecznego w Afryce; b) wysokimi kosztami handlu dla uczestniczących w nim Europejczyków i Amerykanów (z USA, Indii Zachodnich i przede wszystkim Brazylii); c) przeświadczeniem, że zmiany w instytucji niewolnictwa w Nowym Świecie potrafią uchronić gospodarkę plantacyjną od krachu mimo zaprzestania dostaw niewolniczej siły roboczej z Afryki¹.

Pisząc i mówiąc o kosztach handlu dla uczestniczących w nim Europejczyków i Amerykanów, szczególnie mocno podkreślano fakt ogromnej śmiertelności marynarzy i oficerów na pokładach statków niewolniczych. Problem ten znalazł się w centrum zainteresowania angielskiej opinii publicznej. Nic w tym dziwnego. Na przełomie XVIII i XIX stulecia Wielka Brytania coraz silniej odczuwała uzależnienie od rynków zewnętrznych. Flota wojenna dominująca na morzu stanowiła o jej bezpieczeństwie. Podnoszony zatem przez abolicjonistów fakt znacznej śmiertelności angielskich marynarzy na pokładach statków niewolniczych uderzał dotkliwie w interesy państwa i narodu².

Wyprawy niewolnicze do Afryki, twierdził John Newton a potem Thomas Clarkson i wielu innych przeciwników handlu ludźmi, nie są wcale szkołą rzemiosła żeglarskiego dla naszych rodaków, ale przeciwnie — deprawują ich, pozbawiają ludzkich uczuć i mordują. Ogołacają Anglię z dziesiątków tysięcy marynarzy, oficerów, uczniów i rzemieślników zatrudnionych na pokładach statków pływających do Afryki. Nawet ci, co przeżyli udział w wyprawie afrykańskiej i zdołali powrócić do Anglii, ze względu na zrujnowane zdrowie nie są zdolni do jakiegokolwiek służby³. Thomas Clarkson i jego zwolennicy

¹ Literatura na ten temat jest już bardzo bogata i nie sposób w krótkim przypisie wymienić choćby najistotniejsze pozycje. Dla naszego tematu szczególnie przydatne były: R. Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition 1760–1810*, Atlantic Highlands (New Jersey) 1975 oraz T. Clarkson, *The History of the Rise, Progress and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*, London 1808.

² W śledztwie prowadzonym przed brytyjskim parlamentem, każdego spośród świadków pytano o sytuację i śmiertelność marynarzy na pokładach statków niewolniczych. Zob. np. *British Parliamentary Papers. House of Commons Sessional Papers of the 18th Century. Minutes of Evidence on the Slave Trade 1788 and 1789* t. LXVIII, wyd. S. Lambert, Shannon 1975, *passim*.

³ T. Clarkson, op. cit. t. II, s. 60; *The Journal of a Slave Trader John Newton, 1750–1745*, wyd. B. Martin, M. Spurrell, London 1962, s. 100–101.

wskazywali też na nieludzkie praktyki kapitanów i oficerów, które na pokładach statków niewolniczych dotyczyły nie tylko niewolników, ale także angielskich marynarzy. Cytowano dziesiątki przykładów barbarzyńskiego znęcania się nad bezbronnymi marynarzami i doprowadzania ich do męczeńskiej omalże śmierci⁴. Ukazywały się dziesiątki broszur atakujących i broniących handlu niewolnikami. Kampania abolicjonistyczna była bez wątpienia pierwszą w świecie nowoczesną kampanią propagandową. Opinia publiczna została przez nią do tego stopnia poruszona, iż całą sprawę oddano w ręce brytyjskiego parlamentu. Wszczęte śledztwo trwało z przerwami prawie 20 lat, co należy uznać za tempo niesłychanie szybkie zważywszy na przerwy wywołane wojnami z rewolucyjną Francją, wagę zagadnienia i prawie dwustu-letnią historię angielskiego uczestnictwa w transatlantyckim handlu niewolnikami⁵. Efektem tego śledztwa było — jak dobrze wiadomo — ograniczenie a potem likwidacja (1807) angielskiego handlu niewolnikami. Anglicy przekształcili się z czołowych handlarzy ludźmi w strażników przestrzegania ustaw abolicjonistycznych.

1.2. Kampania abolicjonistyczna w Anglii wprowadziła do problematyki transatlantyckiego handlu niewolnikami wiele demagogii, która choć używana najczęściej w słusznej sprawie, demagogią być nie przestała i od której niełatwo się dzisiaj uwolnić. Wtedy to, na przełomie XVIII i XIX wieku, sformułowano wiele krańcowych tez funkcjonujących do dziś w historiografii⁶. Ukuto pogląd, iż statek niewolniczy był piekłem i dla czarnych, i dla białych. Próbowano uzasadnić, iż stosunek kadry dowódczej do marynarzy i ich położenie na statkach niewolniczych były gorsze niż Murzynów. W społeczeństwie doświadczającym właśnie skutków młodego, drapieżnego i bezwzględego kapitalizmu, znającym instytucję niewolnictwa, był to zarzut trafiający do przekonania⁷.

Jednym z pierwszych przeciwników handlu niewolnikami w Anglii był John Newton posiadający własne doświadczenia z wypraw do Afryki. W wydanych w 1764 r. „Dziennikach kapitana statku niewolniczego i rozważaniach o niewolnictwie” pisał, iż uczestnictwo w handlu niewolnikami „wyludnia nasze porty i ich okolice”, sprawia, że „co najmniej jedna piąta tych, którzy udają się z Anglii ku wybrzeżom Afryki na statkach niewolniczych, nigdy do swych domów nie wraca”. Tezom tym towarzyszyły pierwsze szacunki strat demo-

⁴ Zob. np. T. Clarkson, op. cit. t. I, s. 334, 339, 343, 351, 359—365.

⁵ Jeszcze w początkach wieku XVII angielscy kupcy i podróżnicy odwiedzający Afrykę oburzali się, gdy czarni dostawcy proponowali im kupno niewolników. Zob. R. Jobson, *The Golden Trade: or a Discovery of the River Gambia and the Golden Trade of the Aethiopians*, London 1623, s. 112. O publicystyce na temat handlu niewolnikami i konieczności jego likwidacji zob. cyt. pracę R. Ansteya, *part 4*, s. 239—412.

⁶ Jak np. tezę o odpowiedzialności handlu niewolnikami za wojny, niesprawiedliwość sądów czy zacołanie Afryki. Nie ulega wątpliwości, iż istniała zależność między tymi zjawiskami. Handel niewolnikami nie może jednak ponosić wyłącznej odpowiedzialności za wszystkie ówczesne i dzisiejsze nieszczęścia Afryki.

⁷ T. Clarkson, op. cit. t. II, s. 396. Malując czarnym kolorem położenie brytyjskich marynarzy na statkach niewolniczych, zdawano się zapominać, iż nie lepsze było ono np. na okrętach wojennych; nie lepiej też podróżowali za ocean kandydaci na kolonistów w Nowym Świecie. Por. P. Curtin, *The White Man's Grave: Image and Reality, 1780—1850*, „Journal of British Studies” t. I, November 1961, s. 94—110 oraz tegoż: *Epidemiology and the Slave Trade*, „Political Science Quarterly” t. LXXXIII, 1968, s. 190—216.

graficznych, jakie ponosiła Anglia handlując ludźmi. Newton obliczał, iż co roku udawało się do Afryki około 8 tysięcy marynarzy i oficerów, z których wracało do domów tylko 6400. Reszta ginęła po drodze lub zostawała w koloniach⁸. Traktując te dane roczne jako podstawę do szacunku strat w skali tylko drugiej połowy XVIII stulecia, łatwo można było wyliczyć, iż handel niewolnikami pozbawił Anglię w tym okresie czasu aż 80 tys. ludzi zdolnych do służby na morzu.

Problem nadzwyczaj wysokiej śmiertelności marynarzy na statkach wszystkich nacji handlujących z Afryką oczywiście istniał. Dowodów dostarczały codziennie statki niewolnicze wracające z wypraw do Afryki. Rzadko można było na ich pokładach doliczyć się połowy tego stanu załóg, z jakimi wyruszały w rejs z macierzystego portu. Sprawą niesłychanej wagi było ustalenie przyczyn tego zjawiska.

Abolicjoniści szermowali głośno i natrętnie tezą, iż powodem tak wielkiej umieralności białych na statkach niewolniczych był brutalny i nieludzki stosunek kadry dowódczej do marynarzy. Kapitan i podlegli mu oficerowie mieli dręczyć marynarzy, okrutnie ich karać i to pod byle pretekstem, zmuszać do pracy nad siły, a ponadto źle karmić i poić. Kapitanom zarzucano nawet, iż w razie braków żywności najpierw ograniczali racje marynarzy a dopiero potem niewolników. Inaczej mówiąc kapitanowie bardziej cenili życie czarnych niż białych⁹.

W zarzutach tych był cień prawdy. Tylko cień, bowiem niewątpliwe wypadki nadużyć władzy kapitańskiej — co wykazało śledztwo przed parlamentem — należały do wyjątków i trudno byłoby je uogólniać na setki statków wychodzących co roku z Anglii do Afryki¹⁰. Abolicjoniści zdawali się także zapomnieć, iż kary cielesne były naówczas w całej flocie brytyjskiej obowiązującym prawem.

Więcej było prawdy w zarzutach wskazujących na oszustwa, jakich dopuszczano się wobec marynarzy. Zaczynały się one od niezbyt legalnych praktyk pozyskiwania kandydatów do służby na statkach niewolniczych. Cieszyły się one zasłużenie złą sławą i chętnych na wyjazd do Afryki raczej nie było. W portach tradycyjnym miejscem rekrutacji na statki niewolnicze były zajazdy i tawerny. Tylko najpodlejsze dostarczały marynarzy na statki idące do

⁸ J. Newton, op. cit., s. 102 (w tekście Newtona jest ewidentny błąd rachunkowy, który poprawiliśmy).

⁹ Ślad tego przekonania jest najbardziej widoczny w przesłuchaniach świadków przed brytyjskim parlamentem. Posługiwano się w nich formularzem i każdego świadka pytano o to, jak karmiono i poiono marynarzy na statkach niewolniczych, a jak niewolników. Odpowiedzi na te pytania nie dają raczej podstaw do podtrzymania tezy o zdecydowanie gorszym położeniu załóg, choć nie ulega wątpliwości, iż kapitanowie starali się dostosować dietę niewolników do ich przyzwyczajeń kulinarnych, co miało ograniczać ich śmiertelność i zupełnie nie przejmowali się dietą marynarzy. Por. *British Parliamentary Papers... Minutes of Evidence on the Slave Trade 1788 and 1789* t. LXVIII, *passim*.

¹⁰ Tylko w latach 1761—1807 porty angielskie opuściło prawie 7 tysięcy statków niewolniczych. Tymczasem śledztwo prowadzone przez Clarksona i parlament dostarczyło tylko kilku niewątpliwych przykładów nadużyć władzy przez kapitana wobec podległych mu ludzi. Zob. T. Clarkson, op.cit. t. I, s. 359—365. O rozmiarach handlu brytyjskiego w drugiej połowie XVIII wieku zob. B. Nowak, *Organizacja i dochodowość transatlantycznych wypraw niewolniczych w XVIII wieku*, Warszawa 1985, s. 151.

Afryki, korzystając czy to z nieświadomości rekruta, czy to z jego zadłużenia (za podjęcie służby kwitowano z długu), czy wreszcie ze stanu upojenia alkoholowego. Nie wszystkim marynarzom przed wejściem na pokład statku niewolniczego pokazywano wymagane przez prawo kontrakty, nie wszyscy byli w stanie je przeczytać i zrozumieć, a tym którzy mogli to zrobić, nie zawsze pozwalano na zapoznanie się z całym kontraktem¹¹.

Niskie pochodzenie społeczne marynarzy, nielegalny lub co najmniej podejrzany sposób ich rekrutacji, nieznanostwo kontraktu, długość i uciążliwość wyprawy, stan ciągłego zagrożenia, nie sprzyjały właściwym stosunkom między dowództwem statku a marynarzami. Kapitana i wyższych oficerów dzieliła od marynarzy przepaść pozycji społecznej, wykształcenia, majątku, urodzenia (choć znane są wypadki awansu od marynarza do stopnia kapitana)¹². W stosunku do marynarzy trudno byłoby ze strony kapitana dopatrzeć się czegoś w rodzaju solidarności płynącej z faktu pochodzenia z tego samego kraju a nawet miasta, posiadania tego samego koloru skóry, czy też wyznawania tej samej religii. Jeśli nawet taka wspólnota interesów rodziła się, to tylko w chwilach ekstremalnych zagrożeń (bunt niewolników, napad piratów itp.), a gdy one mijały natychmiast umierała. Ale i owe zagrożenia nie zawsze rodziły solidarność. I tak np. w pierwszych dekadach wieku XVIII francuscy armatorzy głośno narzekali na współdziałanie marynarzy ze statków niewolniczych z piratami, co prowadziło do ogromnych strat¹³.

Wyznacznikiem niskiej kondycji marynarza na pokładzie statku niewolniczego była jego niska w porównaniu z innymi gaża. Poza wiktem i nędznym miejscem do spania (na ogół na pokładzie, pod rozpiętą plandeką, a nie w kabinie) dostawał on z reguły około 1 do 2 funtów szterlingów na miesiąc. Za roczną wyprawę dostawał więc w gotówce tyle, co kapitan pobierał w formie gaży przez miesiąc. A przecież nie gaża stanowiła o realnych dochodach kapitana z wyprawy niewolniczej¹⁴. Marynarze pozbawieni byli z reguły prawa do handlu na własny rachunek w Afryce, co przysługiwało zazwyczaj kapitanowi, oficerom i specjalistom zatrudnionym na pokładach statków niewolniczych. W Afryce świadomie ograniczano marynarzom racje żywnościowe i przydziały alkoholu, by uniemożliwić im handel tymi produktami¹⁵. Marynarzy karano okrutnie za kontakty seksualne z niewolnicami, co uchodziło bezkarnie oficerom¹⁶. W świetle tych uwag trudno uznać, by życie szeregowych marynarzy było na

¹¹ T. Clarkson, op. cit. t. I, s. 337, 325. Zob. także B. Nowak, op. cit., s. 89–99.

¹² G. Williams, *History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque with an Account of the Liverpool Slave Trade*, London 1897, s. 484–485 (historia sławnego kapitana Williama Boatsa).

¹³ G. Martin, *Nantes au XVIII^e siècle. L'ère des négriers (1714–1774) d'après des documents inédits*, Paris 1931, s. 42.

¹⁴ Zob. B. Nowak, op. cit., s. 88–99. Podstawą dochodów kapitańskich były prowizje od sprzedanych niewolników oraz towarów i gotówki wysyłanych z kolonii do metropolii.

¹⁵ *British Parliamentary Papers... Minutes of Evidence on the Slave Trade 1788 and 1789 t. LXVIII*, s. 167–168 (relacja z przesłuchania kapitana Johna Knoxa).

¹⁶ A. Mackenzie-Grieve, *The Last Years of the English Slave Trade. Liverpool 1750–1807*, New York 1968, s. 110 a także A. Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, London 1788, s. 23–24 (określił reguły korzystania z kobiet na pokładach statków niewolniczych).

pokładach statków niewolniczych sielanką, ale równie trudno przyjąć, by spotykające ich szykany były wystarczającą przyczyną ich zastraszającej śmiertelności. Tym bardziej, iż równie często umierali kapitanowie, oficerowie i specjaliści¹⁷.

Ci ostatni byli drugą co do wielkości i pośrednią w hierarchii grupą na pokładzie statku niewolniczego. Była to grupa dość niejednorodna i w różny sposób opłacana. Jej elitę stanowili bez wątpienia lekarz i jego pomocnicy oraz kapelan — rzadko jednak spotykany na statkach angielskich i francuskich, za to prawie zawsze występujący na statkach portugalskich¹⁸. Lekarz poza miesięczną pensją otrzymywał także niemałą prowizję od dowiezionych do kolonii niewolników. On odpowiadał za stan zdrowia wszystkich obecnych na pokładzie. Wspólnie z kucharzem układał menu dla zdrowych i chorych, wolnych i niewolników. Należał do grona osób najlepiej zarabiających¹⁹. Kapelani zarabiali mniej więcej połowę poborów lekarzy, ale w koloniach portugalskich w Afryce płacono im często „od głowy” ochrzczonego niewolnika. Władze portugalskie zabraniały bowiem handlu poganami²⁰. Ważną rolę spełniał na pokładzie oficer odpowiadający za stan broni i amunicji. Od jego pracy zależało bezpieczeństwo statku. Szczególna rola przypadła cieślom i bednarzom. Byli oni odpowiedzialni za przygotowanie statku w Afryce do przyjęcia niewolników (kierowali budową platform międzypokładowych, na których umieszczano Murzynów, konstruowali zabezpieczenia utrudniające rewoltę itp.) i za przygotowanie odpowiedniej ilości beczek dla zabrania wody na rejs przez Atlantyk²¹. Wszyscy specjaliści zarabiali nie mniej niż dwa — trzy razy więcej niż szeregowi marynarze, a poza tym mieli często możliwość uzyskania dodatkowych dochodów. Elitę stanowili na statku kapitan i jego zastępcy, przedstawiciel armatora i organizujących wyprawę niewolniczą kupców, nawigatorów, niekiedy magazynier. Dla nich miesięczne pensje (na statkach francuskich np. od 100 do 300 liwów) były tylko dodatkiem do prowizji i przywilejów handlowych²². Szczególnie uprzywilejowany był kapitan. Na jednej wyprawie niewolniczej — jeśli była ona szczególnie udatna — mógł on zarobić 1000 a nawet więcej funtów. Była to już w wieku XVIII niemała fortuna. Zarobki rzędu kilkuset funtów były dla dowództwa statku niewolniczego sprawą normalną. Pod koniec istnienia transatlantyckiego handlu niewolnikami, kapitanowie zarabiali więcej niż ryzykujący w wyprawach

¹⁷ Niestety, brak materiałów dla przeprowadzenia szczegółowych badań w tym zakresie. Istniejące źródła pozwalają natomiast na przytoczenie dziesiątków przykładów śmierci kapitanów w trakcie służby.

¹⁸ G. Martin, op. cit., s. 44. Autor ten badając dokumentację dotyczącą kilkuset wypraw niewolniczych zorganizowanych przez kupców z Nantes, znalazł ślad zatrudnienia tylko jednego kapelana (o pensji 40 liwów miesięcznie).

¹⁹ G. Martin, op. cit., s. 44 (miesięczna gaża 50 do 75 liwów, plus prowizja od dowiezionych niewolników).

²⁰ F. Latour da Veiga Pinto, A. Carreira, *La Participation du Portugal à la traite négrière*, [w:] *La Traite négrière du XV^e au XIX^e siècle*, Paris 1979, s. 143.

²¹ J. Newton, op. cit., s. 2, 12, 18, 20, 21, 22.

²² R. L. Stein, *The French Slave Trade in the Eighteenth Century and Old Regime Business*, Madison 1975, s. 67. Zdaniem tego autora, kapitan francuskiego statku niewolniczego mógł liczyć na dochód rzędu ponad 20 tysięcy liwów z jednej wyprawy.

swój kapitał armatorzy i kupcy²³. Nic też dziwnego, że w przesłuchaniach przed brytyjskim parlamentem to właśnie kapitanowie statków niewolniczych należeli do najgorętszych obrońców handlu niewolnikami²⁴. Oni też po zgromadzeniu stosownego kapitału i wycofaniu się ze służby na morzu, awansowali do grona zamożnych kupców zdolnych do inwestycji w handlu niewolnikami²⁵.

Wysokie dochody i wysoki status społeczny nie obroniły kapitanów i ich zastępców przed śmiercią na pokładach statków niewolniczych. Istniejące źródła nie pozwalają na przeprowadzenie szczegółowych badań analitycznych, ale lektura zachowanych materiałów sprawia nieodparte wrażenie, iż wskaźnik śmiertelności kapitanów i w ogóle kadry dowódczej, był wyższy niż wskaźnik śmiertelności marynarzy, czy wskaźnik globalny. Można to próbować w różny sposób tłumaczyć. Zapewne nie bez znaczenia był fakt, iż stół kapitański, obficie zastawiony, nie skłaniał do przestrzegania odpowiedniej diety. Na stół ten trafiały afrykańskie owoce i drób, a także alkohole lokalnej fabrykacji, co sprzyjało zarażeniu się różnymi chorobami — przede wszystkim amebą. Funkcje dowódcze zmuszały do częstych wizyt na lądzie, co powszechnie i nie bez racji wiązano z możliwością zachorowania na malarię i inne choroby epidemiczne. Do tego dochodziło nadużywanie alkoholu, a także korzystanie z wdzięków urodziwszych niewolnic, co groziło zarażeniem chorobą weneryczną²⁶.

Statki niewolnicze miały znacznie większe załogi w stosunku do swej ładowności, niż wszystkie inne typy statków handlowych. W okresie wojen liczbą ludzi na pokładzie dorównywały okrętom wojennym. Wynikało to z samego charakteru wyprawy afrykańskiej. Na pokładzie potrzebni byli nie tylko specjaliści od manewrowania statkiem lecz także kupcy, zaopatrzeniowcy, rzemieślnicy, żołnierze, lekarze. Potrzeba było wielu ludzi do obsługi i pilnowania niewolników. Kompletując w wieku XVIII załogę statku niewolniczego, wiedziano już dobrze iż wielu z nich nie przeżyje pobytu Ń wybrzeży Afryki, trzeba więc było od razu zatrudnić ich potencjalnych następców. Armatorzy, którzy wysyłali do Afryki po kilka statków rocznie — a bywali tacy, którzy wysyłali po kilkanaście — zakładali wymiennosc załóg między swoimi statkami, a w instrukcjach udzielanych kapitanom przed wyjściem w morze, określali kto na wypadek ich śmierci ma przejąć dowództwo nad statkiem²⁷.

²³ B. Nowak, op. cit., s. 164, tabela 38. Wynika z niej, iż w angielskim handlu niewolnikami w drugiej połowie wieku XVIII, na kapitanów statków niewolniczych przypadało aż ponad 10% dochodów globalnych. Dochody kapitańskie w liczbach względnych miały lekką tendencję zwyżkującą, gdy dochody kupców organizujących wyprawy spadły w okresie 1761—1807 z około 60% w latach 1761—1780 do nieco ponad 30% w latach 1801—1807.

²⁴ Tak samo sądził T. Clarkson, który uważał ponadto, że to właśnie kapitanowie statków niewolniczych uniemożliwiają ujawnienie całej prawdy o handlu ludźmi. Por. T. Clarkson, op. cit. t. II, s. 409 nn.

²⁵ G. Martin, op. cit., s. 35; R. L. Stein /op. cit., s. 65—67/ wskazuje, iż kupcy francuscy skutecznie zachęcali kapitanów do inwestycji w wyprawy, którymi sami dowodzili. Niektórzy z kapitanów mieli udziały sięgające nawet połowy inwestycji. Przeciętnie należało do nich około 10% udziałów.

²⁶ A. Falconbridge, op. cit., s. 23—24. O obowiązkach kapitana w Afryce por. cyt. dzienniki Johna Newtona.

²⁷ G. Martin, op. cit., s. 34.

Statki niewolnicze nie należały do największych. W wieku XVIII dominowały jednostki o pojemności od 150 do 250 ton. Przeciętny statek niewolniczy udający się w latach osiemdziesiątych w rejs z Liverpoolu do Afryki, miał 161 ton pojemności i 31-osobową załogę²⁸. Daje to wskaźnik 1 członka załogi na 5,2 tony pojemności statku. W innych gałęziach handlu wskaźnik ten miał dużo większą wartość i dla całego Liverpoolu wynosił w tym samym okresie 11,5²⁹. Był więc ponad dwukrotnie wyższy.

Francuskie statki niewolnicze miały relatywnie jeszcze większe załogi. Zdaniem Gastona Martin, w wieku XVIII statki z Nantes — a więc głównego portu niewolniczego Francji — charakteryzował wskaźnik 1 marynarza na 4 tony pojemności statku. W wieku XVII wskaźnik ten był jeszcze mniej korzystny (1 marynarz na 3 tony)³⁰. Tłumaczono to sobie mierniejszymi kwalifikacjami zawodowymi Francuzów w porównaniu z Anglikami, ostrzejszą konkurencją, jaką napotykali w Afryce i mniejszym tam oparciem. Nie bez znaczenia była też słabość Francji do morza i ciągłe wojny z Anglią, które zmuszały kupców z Nantes i innych portów niewolniczych albo do zawieszenia handlu niewolnikami albo do niesłychanie kosztownego wzmocnienia załóg³¹. Większe załogi na statkach o tej samej wielkości oznaczały pogorszenie parametrów handlu, zmuszały do mniejszych zakupów niewolników. Toteż handel francuski charakteryzował też znacznie niższy niż handel angielski i portugalski wskaźnik liczby przewożonych niewolników przypadających na 1 członka załogi. O ile statki angielskie zabierały w wieku XVIII średnio około 12 niewolników na 1 zatrudnionego na nich członka załogi, o tyle statki francuskie tylko 8,5³².

Przywołane tu wskaźniki potraktować można jako syntetyczny sygnał sytuacji załóg na pokładach statków niewolniczych, jako obraz intensywności ich pracy i wysiłku, co miało oczywiście bezpośredni związek z wysokim poziomem ich umieralności. Posłużą nam do oszacowania globalnych strat demograficznych poniesionych przez głównych przewoźników niewolników przez Atlantyk.

2.1. Ogromne zainteresowanie statystyką transatlantyckiego handlu niewolnikami, wznowione ukazaniem się książki Ph. Curtina w roku 1969, nie doprowadziło — niestety — do uzgodnienia stanowisk między specjalistami. Więcej, dyskusja wykazała raczej, iż nawet postęp badań nad zagadnieniami cząstkowymi, takimi jak np. rozmiary handlu angielskiego, import do Ameryki w wieku XIX, czy skala eksportu z Afryki Wschodniej do kolonii europejskich w Ameryce, nie ułatwi ujednoczenia stanowisk w kwestii podstawowej, to znaczy globalnych rozmiarów handlu niewolnikami (eksportu z Afryki i importu do Ameryki). Wybór określonego szacunku jest raczej sprawą wiary historyka, niż decyzją przyjętą z przekonania, iż autor wybranego rządu wielkości lepiej wykorzystał źródła, lub zastosował lepszą metodę. Każdy

²⁸ *British Parliamentary Papers... Slave Trade* t. LXVIII, s. 271—277. zob. także H. S. Klein, *The Middle Passage*, Princeton 1978, s. 143.

²⁹ H. Klein, op. cit., s. 168.

³⁰ G. Martin, op. cit., s. 34.

³¹ Tamże, op. cit., s. 31, 34.

³² H. Klein, op. cit., s. 181.

szacunek oparty jest bowiem na szeregu wskaźników i założeń przyjętych dość arbitralnie.

Nasze skromne zainteresowania, zwalniają nas tutaj i z obowiązku krytyki istniejących szacunków i z konieczności uzasadniania dokonanych wyborów. Wydaje się nam także, iż w dalszych rozważaniach rozsądniej będzie posługiwać się różnymi — nawet skrajnymi — szacunkami by łatwiej wyznaczyć granice możliwego błędu³³.

Jeden z ostatnich szacunków, zaproponowany przez P. Lovejoya, tak oto przedstawia globalne rozmiary eksportu niewolników z Afryki w wieku XVIII (por. niżej tabela 1)³⁴.

Tabela 1

Główni przewoźnicy niewolników przez Atlantyk w wieku XVIII

Przewoźnik	Eksport z Afryki	Udział w % w globalnym eksporcie
Anglicy	2 532 300	41,3
Portugalczycy	1 796 300	29,3
Francuzi	1 180 300	19,2
Holendrzy	350 900	5,7
Amerykanie (USA)	194 200	3,2
Duńczycy	73 900	1,2
Inni	5 000	0,1
Razem	6 152 900	100,0

Istniejąca literatura pozwalałaby podnieść ten szacunek do ponad 7 mln eksportu z Afryki. Lovejoy wyraźnie nie docenił rozmiarów handlu angielskiego (zob. prace nigeryjskiego badacza Inikoriego), a także skali eksportu drobniejszych przewoźników, przede wszystkim Holendrów, Amerykanów, Szwedów, Niemców³⁵. Oznacza to, że wszelkie nasze dalsze wyliczenia można skorygować o 10—15%.

Przyjeliśmy wcześniej, iż handel angielski w wieku XVIII charakteryzował wskaźnik 12 niewolników na 1 członka załogi statku. Oznacza to, iż żeby wywieźć z Afryki ponad 2,5 mln Murzynów, Anglicy musieli zatrudnić na swych statkach 211 tysięcy ludzi, Francuzi — przy wskaźniku 8,5 — 139 tysięcy, Portugalczycy (wskaźnik 12) — 150 tysięcy, Holendrzy i Duńczycy — nie mniej niż 50 tysięcy, Amerykanie — ponad 16 tysięcy.

³³ P. E. Lovejoy, *The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis*, „Journal of African History” t. XXIII, 1982, nr 4, s. 473—501, a przede wszystkim tabela 8, s. 496.

³⁴ P. E. Lovejoy, op. cit., s. 483, tabela 4.

³⁵ Por. J. Postma, *The Dutch Slave Trade, a Quantitative Assessment*, „Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer” t. LXII, 1975, nr 226—227, s. 232—244; R. Anstey, *The Volume of the North American Slave-Carrying Trade from Africa, 1761—1810*; w tym samym numerze tegoż czasopisma s. 47—66 oraz J. E. Inikori, *Measuring the Atlantic Slave Trade*, „Journal African History” t. XVII, 1976, nr 4, s. 607—627.

Tabela 2

Globalne zatrudnienie na statkach niewolniczych w wieku XVIII

Przewoźnicy	Stan liczbowy załóg obliczony na podstawie szacunku eksportu niewolników z Afryki P. Lovejoya	Stan liczbowy załóg przy wyższej skali eksportu z Afryki
Anglicy	211 000	288 000 ¹
Francuzi	139 000	139 000
Portugalczyki	150 000	150 000 ²
Holendrzy	41 300	44 300 ³
Amerykanie	16 200	17 900 ⁴
Duńczycy	8 700	8 700
Inni	600	2 400 ⁵
Razem	466 800	650 300

¹ Przyjeliśmy tu szacunek eksportu angielskiego z Afryki zaproponowany w cyt. wyżej artykule Inikoriego (s. 624) i wynoszący 3 699 572. Daje on oczywiście wyższy stan załóg angielskich.

² Rozmiary handlu portugalskiego i odpowiednie stany załóg statków przyjęliśmy za: H. Klein, op. cit., s. 27; Ph. Curtin, *The Atlantic Slave Trade*, Madison 1969, s. 207; R. Anstey, *The Slave Trade of the Continental Powers, 1760-1810*, "The Economic History Review" t. XXX, 1977 nr 2, s. 261.

³ Podstawą naszego szacunku były dane zawarte w cyt. artykule J. Postma.

⁴ Podwyższając stan załóg amerykańskich (a najpierw rozmiary amerykańskiego wywozu niewolników z Afryki) braliśmy pod uwagę propozycje zawarte w pracy: R. W. Fogel, S. Engerman, *Time on the Cross* t. II, Boston - Toronto 1974, s. 30-31.

⁵ Szacunek Lovejoya uznaliśmy za niewystarczający w świetle prac na temat udziału drobnych przewoźników w handlu transatlantycznym, zamieszczonych w cytowanym już numerze "Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer".

Jak wynika z powyższej tabeli w wieku XVIII na statkach niewolniczych znalazło zatrudnienie około 560—650 tysięcy marynarzy, z czego około 90% przypadało na trzy tylko kraje: Anglię, Francję, i Portugalię. Spróbujmy teraz obliczyć, ilu z nich nie wróciło nigdy do macierzystych portów.

2.2. Większość dostępnych źródeł, a także literatura zdają się zgodnie świadczyć, iż śmiertelność marynarzy i oficerów na pokładach statków niewolniczych była wyższa niż niewolników³⁶. Wahala się znacznie z wyprawą na wyprawę (od 0% do 100%), ale wskaźnik śmiertelności liczony dla wybranego okresu czasu, przewoźnika, takiego czy innego regionu Afryki, zawsze osiągał wartość wyższą niż analogiczny wskaźnik śmiertelności niewolników³⁷.

Kapitanów statków niewolniczych francuskich prawo obligowało do składania w macierzystym porcie deklaracji na temat liczby utraconych w czasie wyprawy marynarzy. Dane te wskazują na śmiertelność rzędu 15—21%. W pierwszej połowie XVIII w. wielu marynarzy francuskich zbiegło na Antylach ze statków niewolniczych. Toteż wskaźnik rzeczywistej śmiertelności marynarzy był wówczas bez wątpienia niższy niż wskazany wyżej. W drugiej

³⁶ Th. Curtin, op. cit., s. 275—286.

³⁷ Dla handlu francuskiego por. np. D. Rinchon, *Le Trafic négrier, d'après les livres de commerce du capitaine gantois Pierre-Ignace-Lièvin van Alstein* t. I, Paris 1938, s. 248—302 /autor ten szacował wskaźnik śmiertelności niewolników na 15,2% a marynarzy na 16,9%.

połowie tegoż stulecia, proceder ten należał już do rzadkości³⁸. Proste zatem obliczenie wykazuje, że straty francuskie w wieku XVIII liczyć należy na 21 do 29 tysięcy marynarzy i oficerów. Przyjmijmy wartość średnią z tego rachunku, to znaczy 25 tysięcy. W tym samym czasie na tych samych pokładach zginęło według Steina 135 tysięcy niewolników³⁹. Oznacza to, że na każdych 5—6 Murzynów, którzy nie wytrzymali koszmaru pobytu na statku niewolniczym, przypadała także śmierć jednego członka załogi. Przytoczone tu szacunki należy traktować jako minimalne, bowiem wskaźniki śmiertelności niewolników i marynarzy zostały obliczone na podstawie relacji kapitanów statków, które szczęśliwie wróciły do Francji. Tymczasem wiadomo, że na skutek różnych przyczyn — naturalnych i spowodowanych działalnością ludzi — nie wracało do portów kilka procent statków. Straty francuskie były więc w rzeczywistości wyższe.

W wieku XVIII Francuzi zorganizowali co najmniej 3321 wypraw niewolniczych do Afryki. Przeciętna wyprawa liczyła 42 członków załogi, z których do Francji wracało tylko 33—34 osoby. Trwała około półtora roku. W czasie rejsu z Francji do Afryki, trwającego przeciętnie 81 dni, strat w załodze nie notowano. Pobyt w Afryce trwał średnio 162 dni i kosztował życie 4 osób. Rejs przez Atlantyk wymagał 81 dni żeglugi i nie przeżywało go 2—3 marynarzy. W koloniach umierało jeszcze (Francuzi przebywali tu z reguły kilka miesięcy, znacznie dłużej niż Anglicy) dalszych dwóch. Powrót przez Atlantyk do Francji był już bezpieczny i w okresie pokoju strat zazwyczaj nie notowano⁴⁰. Wojna zmieniała w tym obrazie wszystko i po tragicznych doświadczeniach z początków stulecia francuskie statki niewolnicze starały się ją przetrwać w portach. Te, które nie zdążyły się tutaj schronić były zazwyczaj stracone. Po każdej wielkiej wojnie — szczególnie z Anglią — francuską flotę niewolniczą trzeba było budować od początku⁴¹. W świetle tych uwag wydaje się uzasadnione podniesienie globalnego szacunku strat na statkach niewolniczych francuskich do 30 tysięcy w skali całego XVIII stulecia.

2.3. Obraz jeszcze tragiczniejszy dla marynarzy rysuje się ze źródeł dotyczących angielskiego handlu niewolnikami. W wieku XVIII Anglicy załadowali na swe statki w Afryce 2 532 300 niewolników wedle szacunku Lovejoya i aż 3 699 600 według obliczeń Inikoriego (ale dla okresu 1701—1807). Musieli zatrudnić na swych statkach od 211 do 288 tysięcy marynarzy. Śledztwo przeprowadzone w 1789 r. przez Thomasa Clarksona ujawniło sytuację angielskich marynarzy na statkach niewolniczych, którą obrazuje poniższa tabela 3⁴².

³⁸ R. Stein, *Mortality in Eighteenth-Century French Slave Trade*, „Journal of African History” t. XXI, 1980, nr 1, s. 36.

³⁹ R. Stein, *Mortality*, s. 35 szacuje śmiertelność niewolników na 150 tysięcy; we wcześniejszej cytowanej już pracy (*The French Slave Trade*, s. 202, tabela A 10) oceniał ją na 135 tysięcy. Podobnie jak my, oceniał Stein (20—25 tysięcy) globalne straty marynarzy (*Mortality*, s. 36).

⁴⁰ R. Stein, *Mortality*, s. 37.

⁴¹ B. Nowak, op. cit., s. 222; J. Meyer, *Le Commerce négrier nantais (1774–1792)*, „Annales E.S.C.” t. XV, 1960, nr 1 s. 85; G. Martin, op. cit., s. 266—283.

⁴² T. Clarkson, op. cit. t. II, s. 60; *Thomas Clarkson to Lords of Trade and Plantations, 27 July 1788. Board of Trade Report, Part II*, [w:] Ph. Curtin, op. cit., s. 285.

Tabela 3

Straty demograficzne poniesione przez Anglików na statkach niewolniczych w latach 1784 –1788

Załoga	Straty w %	
	na statkach Bristolu	na statkach Liverpoolu
Wrócili na statku	50,0	45,0
Zmarli i zaginęli	23,7	20,3
Zbiegli lub zostawieni w koloniach	26,3	34,7

Bristol i Liverpool dominowały zdecydowanie w angielskim handlu niewolnikami i bez żadnego ryzyka wskaźniki te przenieść można na cały handel angielski⁴³. Dla uproszczenia dalszych obliczeń proponujemy przyjąć 21% wskaźnik śmiertelności marynarzy i 30% wskaźnik zbiegostwa. Odpowiedni rachunek wykazuje, iż spośród 288 tysięcy marynarzy, jacy w wieku XVIII opuścili Anglię na statkach niewolniczych, do domu wróciło tylko 49%, to jest 141 tysięcy. Zginęło 60,5 tysiąca a 86,5 tysiąca pozostało w koloniach (przyjmując zatrudnienie na statkach tylko 211 tysięcy odpowiednie liczby wynoszą: powrócili do Anglii 103 tys., zmarli 44 tys., pozostali w koloniach 63 tys.). Szacunek ten wskazuje, że co roku Anglia traciła możliwość zatrudnienia na statkach prawie 1500 ludzi. Wydawać by się to mogło niewiele, ale ubytek ten dotkliwie godził w interesy armatorów i kupców z największych niewolniczych portów Anglii. 1500 ludzi dawało szansę dodatkowego wyekwipowania prawie 50 wypraw niewolniczych rocznie (w drugiej połowie XVII w. Anglicy wysyłali średnio 145 wypraw niewolniczych rocznie⁴⁴). Ubytek groził nie tyle bezpieczeństwu Anglii, co starali się wykazać abolicjoniści, co raczej pogarszał dochodowość wypraw niewolniczych zmuszając armatorów do zawierania kontraktów korzystniejszych dla marynarzy (większe miesięczne gaże, wyższe zaliczki itp.)⁴⁵.

Bezpośrednio na statkach niewolniczych zginęło w wieku XVIII 60,5 tysiąca angielskich marynarzy i oficerów. Licząc wszystkich zmarłych należałoby pamiętać, że spośród tych, którzy pozostali w koloniach, połowa nie przeżyła zapewne pierwszego roku. Tropikalny klimat Indii Zachodnich był dla ludzi białych nie mniej zabójczy niż klimat Afryki. Zabijały tu zresztą te same choroby epidemiczne, a osłabiony ciężką i stresującą pracą organizm marynarzy nie był w stanie im się przeciwstawić⁴⁶.

Przyjęliśmy, iż w latach 1701–1807 Anglicy dostarczyli do kolonii w Ameryce (swoich i obcych) 3,2 mln niewolników. Wypełniając to zadanie zginęło na

⁴³ *British Parliamentary Papers. House of Commons Sessional Papers of the Eighteenth Century*, wyd. S. Lambert, t. LXVII, s. 87 nn. — są to tabele ukazujące udział poszczególnych portów angielskich w handlu z Afryką w latach 1772–1787. Wynika z nich, że udział Liverpoolu i Bristolu wynosił od 75 do 90% całego handlu angielskiego.

⁴⁴ B. Nowak, op. cit., s. 137.

⁴⁵ Tamże, s. 90.

⁴⁶ Ph. Curtin, op. cit., s. 286, podaje, że wśród nowoprzybytych kolonistów do Indii Zachodnich, śmiertelność w ciągu pierwszego roku wynosiła 13%.

statkach niewolniczych 60 500 Anglików i ponad 43 tysiące spośród tych, którzy pozostali w Indiach Zachodnich. Razem około 104 tysiące. Oznacza to, iż za przywóz każdego 30 niewolników do kolonii w Ameryce musiał zapłacić swym życiem jeden członek wyprawy niewolniczej.

Dobrze prosperująca plantacja trzciny cukrowej potrzebowała około 200 niewolników. Aby utrzymać ten stan siły roboczej musiała co roku importować dodatkowo 15—16 niewolników⁴⁷. Tak więc powstanie każdej nowej plantacji w Ameryce oznaczało śmierć 6—7 Anglików, a podtrzymywanie funkcjonowania już istniejących śmierć jednego Anglika — uczestnika wyprawy niewolniczej rocznie na każde dwie plantacje.

2.4. Anglicy i Francuzi dostarczali w wieku XVIII około 60% niewolników do Ameryki. Do czołowych eksporterów ludzi należeli jeszcze Portugalczycy i Holendrzy. Nie ma powodów wątpić, iż sytuacja na pokładach ich statków niewolniczych różniła się zasadniczo do znanego nam już obrazu. Handel holenderski przypominał raczej handel francuski niż angielski, chociaż pod względem śmiertelności marynarzy dorównywał zapewne angielskiemu.

Portugalczycy słynęli jako najlepsi specjaliści od handlu niewolnikami. Mieli za sobą najdłuższe doświadczenie, a poza tym ich główna i w zasadzie jedyna kolonia importująca niewolników — Brazylia była bardzo korzystnie położona w stosunku do swych źródeł zaopatrzenia w Afryce: Angoli i wybrzeży Zatoki Gwinejskiej. Skracало to wydatnie okres trwania wyprawy niewolniczej, co pozostawało w bezpośrednim związku z niższym wskaźnikiem umieralności niewolników i marynarzy. Poza tym Portugalczycy — a ściśle biorąc Brazylijczycy — używali w handlu marynarzy-niewolników. Ci ostatni stanowili od jednej czwartej do jednej trzeciej stanu załóg. Nie ulega wątpliwości, że fakt ten także przyczyniał się do obniżenia wskaźnika śmiertelności marynarzy na statkach portugalskich. Niewolnicy byli zaaklimatyzowani i do warunków naturalnych Brazylii i Angoli, a poza tym, co szczególnie istotne, posiadali naturalną odporność na dziesiątkujące i białych i czarnych choroby epidemiczne. Wydaje się więc, iż wskaźnik śmiertelności marynarzy na statkach portugalskich był nie większy niż 10—12%■

Holendrzy w wieku XVIII znacznie ustępowali intensywnością swego handlu w Afryce Anglikom, Portugalczykom i Francuzom. Wywieźli nieco ponad 350 tysięcy niewolników. Sądźmy zatem, że zatrudnienie znalazło na ich statkach 41 300 marynarzy i oficerów. Na statkach holenderskich spotkać było można przedstawicieli wielu nacji europejskich. Holendrzy należeli raczej do mniejszości, dominowali Niemcy. W ostatnim ćwierćwieczu XVIII wieku pojawiali się w holenderskiej marynarce handlowej i służbie kolonialnej coraz częściej Polacy⁴⁹. Tak więc wśród 6 700 poległych na holenderskich statkach niewolniczych musieli być także emigranci z rozbieranej Rzeczypospolitej.

2.5. Dotychczasowe rozważania pozwalają już na próbę globalnego oszacowania strat demograficznych poniesionych przez Europę w wieku XVIII na skutek uczestnictwa w handlu niewolnikami, co obrazuje poniższa tabela 4.

⁴⁷ O. Patterson, *The Sociology of Slavery*, London 1967, s. 53 nn.

⁴⁸ H. Klein, op. cit., s. 23—50, tu dalsza literatura.

⁴⁹ T. A. Dzwonkowski, *Pamiętniki czyli pamiątka po ojcu dla Józefy z Dzwonkowskich Komornickiej*, wyd. S. i T. Komornickcy, Warszawa 1985.

Tabela 4

Globalne straty poniesione przez załogi statków niewolniczych w wieku XVIII

Przewoźnik	Liczba zatrudnionych członków załóg	Wskaźnik śmiertelności (%)	Straty bezwzględne
Anglicy	288 000	21	60 500
Francuzi	139 000	18	25 000
Portugalczyki	150 000	11	16 500
Holendrzy	41 300	21	8 700
Amerykanie (USA)	16 200	21	3 400
Duńczycy ¹	8 700	25	2 200
Inni ²	600	33	200
Razem	643 600	18	116 500

¹ Duńczycy mieli mniej doświadczenia w handlu, stąd ich straty były większe.

² Straty kupców z nacji nie posiadających oparcia w Afryce, musiały być niesłychanie wysokie, bo wiązało się to z koniecznością dłuższego pobytu na rynkach niewolniczych. O korelacji między czasem pobytu w Afryce i długością rejsu przez Atlantyk a poziomem śmiertelności niewolników i marynarzy zob. R. Stein, *Mortality*, s. 39-41, a przede wszystkim tabelę 7-9.

Tak więc w wieku XVIII na pokładach statków niewolniczych znalazło zatrudnienie około 650 tysięcy ludzi. To sporo, bo aż średnio 6500 rocznie. Przyjmując wskaźnik Liverpoolu (11,5 tony pojemności statku na jednego zatrudnionego na nim marynarza i około 200 ton jako średnią pojemność statku handlowego), łatwo obliczyć, że taką załogą można byłoby obsadzić rocznie ponad 370 statków, czyli całą flotę. Zginęło na statkach niewolniczych ponad 116 tysięcy marynarzy, specjalistów różnego rodzaju, kapitanów i oficerów. Zdecydowana większość z nich pochodziła z czterech tylko państw Europy, choć wśród poległych byli także mieszkańcy kolonii w Ameryce Północnej i Południowej, a potem pierwszego niepodległego państwa w Nowym Świecie, to znaczy USA.

Koszty demograficzne poniesione głównie przez Europę, były w rzeczywistości jeszcze wyższe, bo doliczyć do nich trzeba tych, którzy pozostali lub zostali świadomie pozostawieni przez kapitanów w koloniach. A także tych, których obecność w Afryce była niezbędna, aby handel niewolnikami mógł funkcjonować.

3. Transatlantycki handel niewolnikami trwał ponad 400 lat. Warunki handlu w Afryce oraz sytuacja na pokładach statków niewolniczych oczywiście zmieniały się. W okresie przed XVIII stuleciem, śmiertelność niewolników, a zapewne także załóg statków niewolniczych, była większa⁵⁰. W wieku XIX abolicyjna postawa Anglii, a potem wielu innych państw świata, uczyniły z handlu niewolnikami proceder nielegalny, z czasem zagrożony taką karą jak piractwo. Zmusiło to organizatorów wypraw niewolniczych do zastosowania zupełnie odmiennych metod handlu. Z naszego punktu widzenia prowadziło to

⁵⁰ Ph. Curtin, op. cit., s. 277.

do zwiększenia śmiertelności niewolników oczekujących na załadowanie na statek w Afryce i zmniejszenia śmiertelności na pokładzie statku. Pobyt statku niewolniczego u wybrzeży Afryki musiał być krótki, a rejs przez ocean maksymalnie szybki, by statek nie został przechwycony przez antyniewolniczą armadę⁵¹. Sądzić więc należy, że i śmiertelność wśród marynarzy spadła. W konsekwencji wydaje się nam, że przeniesienia wskaźników charakteryzujących handel niewolnikami w wieku XVIII (w ramach perspektywy, która nas tu interesuje) na okres 1450—1867, nie grozi poważniejszymi błędami. Tym bardziej, że i tak mamy świadomość otrzymania tylko rzędu wielkości, a nie pewnych danych (zob. tabela 5).

Tabela 5

Globalne straty poniesione przez załogi statków niewolniczych w transatlantyckim handlu niewolnikami w latach 1450—1867

Autor szacunku globalnego eksportu niewolników z Afryki	Eksport	Liczba zatrudnionych członków załóg (wskaźnik 9 niewolników na 1 marynarza)	Globalne straty w załogach (wskaźnik śmiertelności 18%)
Curtin	11 254 000	1 250 400	225 000
Inikori	15 400 000	1 711 100	308 000
Lovejoy	11 642 000	1 293 600	232 800

Wydaje się zatem, że w ciągu ponad 400 lat trwania handlu niewolnikami, na statkach niewolniczych zginęło około 220 do 310 tysięcy członków załóg. W tym samym czasie, na tych samych pokładach postradało życie od 1,7 mln do 2,3 mln (przyjmując 15% wskaźnik śmiertelności) niewolników. Na 8 umierających Murzynów przypadał więc 1 członek załogi, który także tracił życie na skutek uczestnictwa w tym niehumanitarnym procederze. Umierali więc i biali, i czarni. Czy można nazwać jednych katami a drugich ofiarami? I czy można zatem porównywać straty jednych i drugich? Odpowiedź na te pytania nie jest ani łatwa, ani też nie może być jednoznaczna. I tak jak każda ocena moralna musi być zabarwiona odcieniem subiektywizmu. Wydaje się jednak, iż jest naszym obowiązkiem przypomnienie w tym miejscu, iż transatlantycki handel niewolnikami byłby niemożliwy bez współpracy mieszkańców Afryki i Europy. Za uczestnictwo w nim płaciły obie strony. A czy równo, to jest już inne pytanie.

⁵¹ P. Lovejoy, op. cit., s. 490—498, tu też cała podstawowa literatura do tego zagadnienia.

A. WYROBISZ — Henry Bracton on the Faire and Markets in Thirteenth Century England	737
<p>The rapid appearance of new fairs and markets led already in thirteenth century England to their considerable concentration and excessive competition which disturbed the development of the market and urbanization; an awareness of this state of affairs is reflected in „De legibus consuetudinibus Angline” by Henry Bracton, a royal justice, who postulated i.a. the retention of suitable distances between the trade centres. In accordance with those views and contrary to the interests of a certain number of the feudal lords, merchants and purchasers some of the English markets and fairs were liquidated — a phenomenon contrary to that in countries of Central Europe.</p>	
H. SAMSONOWICZ — The Problem of the Estates in Medieval Poland	743
<p>In the opinion of the author the social situation in late medieval Poland corresponded to a much lesser degree than has been accepted heretofore to the estate division adapted from Western Europe; as late as up to the end of the fifteenth century a considerable role was played by the local traditions of territorial communities and intermediate groups between the gentry and the plebeians.</p>	
M. DYGO — Was there an Economic Crisis in Late Medieval Poland?	753
<p>A comparison of the prime indices of economic growth in Poland the 1200—1500 period (the size of the population, the area cultivated land and the size of the yield, productivity in agriculture) and a review of the situation in the main branches of non-agrarian economy (mining, metallurgy, building, the cloth industry) indicate that in the fifteenth century there occurred a stagnation or a decline of the growth rate which signifies that production per inhabitant fell. Similar processes took place already earlier in Western Europe although economic recession in Poland was smaller.</p>	
B. NOWAK — The Demographic Price of the Participation of Europe in the Trans-Atlantic Slave Trade in the Years 1450—1867. An Attempted Estimate	765
<p>The mortality of the crews of French and British trade ships at the end of the eighteenth century oscillated around 20 per cent; the climate, hardships of voyages, illnesses and the treatment of the sailors (whose status differed but slightly from that of slaves) were the reasons why in the course of four centuries of the European slave trade the death toll amounted to 220 000—310 000, a figure established by extrapolating fragmentary data and taking into account the presumed issues suffered by the Portuguese, the Dutch and Americans.</p>	
A. MAĆZAK — An Historical Anthropology of Clients?	779
<p>This collection of reflections concerning the manner in which the relations between the Polish magnates and gentry in the sixteenth-eighteenth centuries are viewed, is inspired by newest British, American, French and Italian literature dealing with similar forms of governing seen as <i>sui generis</i> enterprise. The latter in return for support and services provided protection and other profits to people who found themselves within its range; an important reference point are social conditions prevalent in Sicily.</p>	
M. BOGUCKA — Jewish Merchants in Gdańsk in the First Half of the Seventeenth Century	791
<p>The town registers of Gdańsk confirm the presence of Jewish merchants from Western Europe and Poland despite animosity of the middle-rank burghers who on several occasions forced the council to issue decisions for the removal Jews; although the arguments were of a religious nature and included accusation of ritual murder, the main reason for discriminatory rulings was economic competition. The wealthier Jews who played a significant role in the trade conducted by Gdańsk could rely on royal as well as that of the Polish nobility; they received individual and group permits for residence in the town, particularly during the fairs.</p>	