

Aby rozpocząć lekturę,
kliknij na taki przycisk ,
który da ci pełny dostęp do spisu treści książki.

Jeśli chcesz połączyć się z Portem Wydawniczym
LITERATURA.NET.PL
kliknij na logo poniżej.



JERZY PERTEK

**POLACY NA SZLAKACH
MORSKICH
ŚWIATA**

Tower Press 2000

Copyright by Tower Press, Gdańsk 2000

OD AUTORA

W czasie gdy spod pracowitych rąk polskich stoczniovców spływają na wodę coraz to nowe jednostki naszej floty, by przemierzać szlaki morskie całego świata jako widomy dowód mocy i prężności naszego narodu, gdy polscy rybacy na trawlerach rodzimej już konstrukcji wyruszają w dalekie rejsy polarne, a inni w znojmym, codziennym trudzie „uprawiają” szarozielone wody Bałtyku, gdy na straży naszych morskich granic i interesów Polski na morzu czuwają pod banderą marynarki wojennej wyrosli z ludu synowie robotniczy i chłopscy, w czasie kiedy Polska Rzeczpospolita Ludowa urzeczywistnia wielowiekowe dążenia najlepszych synów naszego narodu i kiedy jak nigdy dotąd w naszych dziejach zaczynamy w pełni korzystać z dostępu do morza, nabiera szczególnej aktualności potrzeba i konieczność pieczołowitego gromadzenia i kultywowania polskich tradycji morskich.

A tradycje te są znacznie bogatsze, niżby się mogło na pozór wydawać, niżby mogło wynikać ze słów znanego poety polskiego XVI w. Sebastiana Klonowicza: „może nie wiedzieć Polak, co to morze, gdy pilnie orze”, słów którymi później niesłusznie, a jakże często określano stosunek nasz do spraw morskich. Prawda, że w pewnej mierze już dwaj ostatni Jagiellonowie, w całej zaś pełni Batory i Wazowie na rzecz polityki inflanckiej (a Wazowie szwedzkiej) zaniedbywali nasze interesy na rdzennie polskich ziemiach Pomorza i umożliwili przekształcenie się państwa krzyżackiego w pruskie, które później zaciążyło na losie Rzeczpospolitej. Prawda, że możnowładcy, jak również i szlachta okazywali znaczną obojętność dla spraw związanych z dostępem do morza; tłumaczy ich jednak poniekąd fakt, że również obca polskim interesom polityka morska, a raczej inflancka i szwedzka Jagiellonów i Wazów dyskredytowała w oczach opinii publicznej potrzebę tworzenia i posiadania własnej siły na morzu i w ogóle konieczność prowadzenia handlu morskiego. I nic dziwnego, że współtwórca floty wojennej Zygmunta Augusta Stanisław Dunin-Wąsowicz nie występował właściwie w obronie polskich interesów na morzu i nie na Pomorzu, lecz w Inflantach prowadził swą zasadniczą działalność, że Prokop Odrowąż-Pieniążek i Krzysztof Arciszewski byli admirałami w obcych państwach, a nie w polskiej flocie, że wślawiony na morzu szlachcic Marek Jakimowski żeglarzem był tylko z przypadku i musu i cudów waleczności dokazywał na tureckiej galerze, a nie na jednym z tych okrętów, które w tym samym niemal czasie odniosły wiktoryę pod Oliwą. I nic dziwnego, że zwycięska pod Oliwą flota, której załogi składały się nie ze szlachty wprawdzie, lecz z kaszubskich rybaków, polskiej ludności wsi i miasteczek nadmorskich, chłopów mazurskich oraz wiślanych flisaków, zniszczała później w Wismarze, poświęcona obcym interesom.

Ale na Dunin-Wąsowiczu, Pieniążku i Arciszewskim, na strażnikach morza Zygmunta Augusta i na flocie Zygmunta III nie zaczynają i nie kończą się nasze tradycje morskie. Od dążenia pierwszych Piastów do oparcia granic swego państwa o Bałtyk i od pierwszych zaślubin wojów Krzywoustego z morzem, przez wszystkie wieki istnienia państwa polskiego, a także i w okresie niewoli, aż do ostatnich kołobrzeskich zaślubin żołnierzy polskich z Bałtykiem ciąży nasz kraj i dążą Polacy do morza, uporczywie walczą z krzyżackim, a później pruskim i hitlerowskim zaborcą, który chciał Polskę od morza tego odepchnąć. W ciągu tych całych dziesięciu wieków w coraz większej liczbie polscy żeglarze i podróżnicy pływają po morzach świata. Pisał wprawdzie Klonowicz swoje „może nie wiedzieć Polak, co to morze”, ale w tym samym czasie inni Polacy wchodzili w skład załóg polskich okrętów wojennych,

jeszcze inni przemierzali szlaki morskie wokół Europy, a nawet – jak Kretkowski – płynęli już wówczas do Indii! A później coraz częściej i coraz liczniej pojawiają się na morzach polscy żeglarze i podróżnicy, polscy marynarze i uczeni. I o nich wszystkich, o dziesiątkach i setkach polskich ludzi morza, o licznych polskich wędrowcach morskich mówi właśnie niniejsza książka.

Książka ta nie jest wyłącznie zarysem historii polskiego podróżnictwa morskiego, ale ma zasięg szerszy. Jej tematem są polskie tradycje morskie, a więc obok dziejów podróżnictwa, które uwzględnione zostało w szczególny sposób, także historia polskiej floty wojennej i handlowej i to od czasów najdawniejszych do roku 1914. Dlaczego tylko do roku 1914? Odpowiedź na to pytanie zawrzeć można w dwu punktach. Po pierwsze dlatego, że do przedstawienia wielu świeżych zagadnień i spraw, do nakreślenia wielu współczesnych sylwetek brakuje nie tylko materiałów źródłowych i odpowiednich danych, ale też pewnej perspektywy czasu, która pozwoliłaby rzecz ocenić spokojnie, obiektywnie i sprawiedliwie, sine ira et studio. Po drugie, ponieważ uwzględnienie polskiego podróżnictwa morskiego za okres ostatnich lat czterdziestu, a zwłaszcza dziejów naszej floty wojennej i handlowej w latach 1939–1945 (przyjmując, że ze względów emocjonalnych niełatwo zapewne będzie zachować odpowiednią proporcję objętościową między dawnymi i dawniejszymi a nowymi dziejami Polski na morzu), mogłoby rozsadzić ramy tej i tak już obszernej książki.

Książka ta nie wyczerpuje oczywiście zagadnienia, bowiem gruntowne zbadanie materiałów archiwalnych, i to nie tylko w kraju, ale wszędzie tam, dokąd wędrujący po szlakach morskich Polacy zawędrowali, przekracza siły i możliwości jednego człowieka. W tym stanie rzeczy autor ograniczył się w zasadzie do wykorzystania literatury i dostępnych w Polsce źródeł drukowanych, w niektórych tylko wypadkach sięgając do źródeł rękopiśmiennych. Kreśląc sylwetki polskich ludzi morza autor uwzględnił przede wszystkim tych żeglarzy i podróżników, którzy zostawili relacje ze swych wypraw. Nie pominięto wszakże (nie roszcząc zresztą pretensji do wyczerpania tematu) i tych podróżników morskich, którzy z innych względów – z uwagi na swą działalność wojskową, polityczną lub społeczną, naukową czy literacką, odkrywczą albo pionierską – zasługują na wyróżnienie, chociaż brak jest ich osobistych wspomnień. Uwzględniono również w toku opowiadania w kilku wypadkach i tych podróżników, którzy acz na skutek nieszczęśliwych dla Polski warunków politycznych, zwłaszcza w XIX wieku, przyjęli obce obywatelstwo czy stali na pograniczu wynarodowienia, to jednak ze względu na tkwiące w nich same polskie tradycje, którym często dawali zdecydowany wyraz w swym życiu, wchodząc w skład polskiej kultury i godni są „odzyskania” ich dla polskości. Autor nie mógł także pominąć milczeniem niektórych osób niepolskiego wprawdzie pochodzenia, ale działalnością swą związanych z Polską, i to niekiedy w tak zasadniczy sposób, że w powszechnym mniemaniu uważane są one nierzadko (jak np. Dantyszek czy Beniowski) za Polaków.

Cytowane w tekście wyjątki oryginalnych podróżniczych relacji mają na celu pokazanie, w jaki sposób ich autorzy przeżywali zetknięcie się z morskim żywiołem, jakie przy tym nasuwały się im refleksje i jakie czynili spostrzeżenia na temat ówczesnych warunków podróży morskich. W ten sposób wyjątki te, chronologicznie uszeregowane, pozwalają równocześnie na dokonanie pewnego rodzaju przeglądu dziejów żeglugi i odkryć, wojen morskich i budownictwa okrętowego, nierzadko bowiem relacje stanowią bardzo cenne źródła i materiały do poznania i zbadania poszczególnych okresów dziejów polskich, i nie tylko polskich, tradycji morskich. Temu samemu celowi służyć mają umieszczone w książce ryciny, przeważnie współczesne omawianym wydarzeniom podobizny polskich żeglarzy i podróżników, okrętów i statków, na których pływali, portów, jakie w toku dalekich rejsów odwiedzali itd.

Książka została wyposażona w przypisy o znaczeniu literowym, zawierające objaśnienia trudniejszych słów czy fragmentów cytowanych relacji, oraz przypisy bibliograficzne o znaczeniu cyfrowym. Te ostatnie mają nie tylko stanowić kontrolny aparat naukowy, ale i umożli-

liwić zainteresowanym czytelnikom rozszerzenie wiadomości i materiałów, które w niniejszej z natury rzeczy musiały ulec pewnemu ograniczeniu. I jeżeli czytelnicy, zwłaszcza ci, którym sprawy polskiego morza nie są obojętne, ale prawdziwie leżą na sercu, którzy może już pracują i budują lub będą budowali polską przyszłość na morzu (a głównie z myślą o nich pisana była niniejsza książka), wyzyskają tę okazję do jeszcze lepszego zapoznania się z dziejami i bogatymi tradycjami Polski na morzu, to wówczas zadanie, jakie autor wytyczył sobie pisząc *Polaków na szlakach morskich świata*, będzie całkowicie i w dwójnasób nawet spełnione.

Opracowując tę książkę autor korzystał z pomocy wielu przychylnych mu osób, którym na tym miejscu pragnie złożyć wyrazy podziękowania. Tak więc przede wszystkim autor dziękuje prof. drowi Gerardowi Labudzie za przejrzenie pierwotnej bardziej popularnej wersji tej pracy i za wyrażoną życzliwą zachętę do rozszerzenia jej bazy materiałowej. Z kolei – prof. drowi Romanowi Pollakowi, który wskazał autorowi niektóre wartościowe źródła i publikacje, mgr Irenie Fabiani-Madeyskiej za nieocenione informacje, zwłaszcza z dziedziny gedeniów, admirałowi Włodzimierzowi Steyerowi za szereg wiadomości dotyczących prac radzieckich autorów, drowi Czesławowi Pilichowskiemu za udostępnienie licznych informacji i zapisów bibliograficznych, prof. drowi Kazimierzowi Demelowi za fachowe wyjaśnienia z dziedziny biologii morza. Cennych wskazówek bibliograficznych życzliwie udzielili również opiniodawcy pracy: prof. dr Władysław Czapliński i zwłaszcza prof. dr Bolesław Olszewicz, który poświęcił autorowi dużo cennego czasu i umożliwił wyzyskanie licznych zbiorów utworzonej oraz kierowanej przez siebie Pracowni Historii Geografii Instytutu Geografii PAN i wobec którego zaciągnął autor znaczny dług wdzięczności. Wyrazy wdzięczności należą się także doc. drowi Marianowi Pelczarowi, i to nie tylko za szereg dalszych wskazówek i cennych rad, ale i za wiele życzliwości zachodu nad realizacją wydania niniejszej książki z ramienia Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, obecnego Gdańskiego Towarzystwa Naukowego.

Większą część materiału zawartego w tej pracy zgromadził autor z księgozbioru Biblioteki Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, względnie za pośrednictwem jej Wypożyczalni Międzybibliotecznej, jak również korzystał ze Stacji Mikrofilmowej Biblioteki. I dlatego nie może zabraknąć tu naprawdę szczerego podziękowania dla tych wszystkich pracowników Biblioteki, którzy w toku kilka lat trwających przygotowań i opracowywania *Polaków na szlakach morskich świata* z dużą uczynnością udzielali autorowi swej pomocy.

Maszynopis tej pracy w miarę jej powstawania, przeróbek i uzupełnień wykonała trzykrotnie(!) Żona autora i Jej również należą się słowa gorącego podziękowania.

I. PIERWSI POLACY NA BAŁTYKU (od schyłku X do połowy XV wieku)

1. W POCZĄTKACH PAŃSTWA PIASTOWSKIEGO (960–1138)

Już od samego zarania dziejów państwo polskie, chociaż zorganizowane przez osiadły w głębi lądu szczep słowiański Polan, przejawiało w swym rozwoju ciążenie ku ujściom głównych rzek swego terytorium, Odry i Wisły, i co za tym idzie – ku morzu¹. Prawdopodobnie najpierw wcielone zostało do państwa piastowskiego Pomorze nadwiślańskie, później Pomorze środkowe, kołobrzeskie, wreszcie w latach 962–963, jak to już można udokumentować historycznie, Ziemia Lubuska, co dało podstawy do pokuszenia się o zdobycie ujść Odry. Odtąd przez dziesięć lat, niewątpliwie zarówno dla korzyści politycznych, jak i gospodarczych, trwa uporczywa realizacja myśli szerokiego oparcia granic państwa o Morze Bałtyckie. Około roku 965/966 w polskich rękach znajdował się już zapewne Szczecin, w następujących dwu latach przewyciężyli Polacy opór Wolinian zagradzających im bezpośredni dostęp do morza, wreszcie około roku 972 rozgromili margrabiów niemieckich pod Cydzyną. Tym ostatnim sukcesem przypieczętował Mieszko I władanie nad ujściem Odry, a dzięki temu i nad całym dostępem do „długiego morza”, od ujścia Wisły aż do ujścia Odry. W ten sposób Polska zmieniła zasadniczo swój charakter i z typowo kontynentalnego państwa, jakim była w pierwszych latach swego istnienia, stała się państwem nadmorskim.

Jest oczywiste, że uzyskanie kilkusetkilometrowego dostępu do morza było dla młodego państwa piastowskiego nader korzystne. „Szeroki horyzont polityki morskiej otworzył się wówczas przed Polską. Stosunki z Danią i Szwecją załatwiano przez morze. Mieszko musiał mieć w swojej dyspozycji jako władca państwa nadmorskiego część floty Wolinian i Pomorzan, mógł też mieć i posługiwać się własnymi statkami. Kładł on w ten sposób podwaliny pod polską politykę morską opierając się z konieczności o jej zasadnicze elementy: posiadane porty, flotę, układy polityczne i stosunki gospodarcze z państwami morskimi”².

Nie posiadamy, niestety, żadnych bliższych danych o flocie, jaka pośrednio czy bezpośrednio podlegała Mieszkowi. W szczęśliwszym natomiast położeniu, jeśli chodzi o stosunki gospodarcze ówczesnej Polski z innymi państwami nadbałtyckimi, choć i w tym wypadku posiadane wiadomości dotyczą nie tyle bezpośrednich stosunków Polski z państwami skandynawskimi, ile stosunków Wolina z Birką (koło dzisiejszego Sztokholmu) czy z Danią. Równocześnie jednak utrzymywała Polska niewątpliwie stosunki polityczne z krajami skandynawskimi. Widowym tego dowodem jest skojarzenie małżeństwa córki Mieszka I z królem szwedzkim Erykiem Zwycięskim. Zarówno data tego ślubu, jak i bliższe szczegóły dotyczące Piastówny, która była córką i siostrą władców Polski, a żoną i matką władców Szwecji, Dani i Anglii, nie zostały do dziś dnia ściśle ustalone i nie wiadomo w ogóle, czy

¹ G. Labuda, *Polska w zlewisku Bałtyku*, „Jantar”, R. VI, 1948, z. 1, s. 33 w dalszym ciągu tego podrozdziału opieram się przeważnie na tej pracy.

² W. Kowalenko, *Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku w XIV i XV wieku*, „Roczniki Historyczne”, t. XVII, Poznań 1948, s. 338.

kiedykolwiek do tego dojdzie. Małżeństwo to zostało skojarzone około 980 roku³, podawana jednak na rok 985 data ślubu okazała się bezpodstawna; zapewne ślub odbył się zaraz po roku 987⁴. Imię Piastówny brzmieć mogło prawdopodobnie Świętosława; dawane jej w sagach miano Sygrydy oraz przypisywane tam czyny nie są jednak oparte na żadnych realnych dowodach. W każdym bądź razie zupełnie niezależnie od tych do dziś nie wyjaśnionych, choć nader istotnych szczegółów wydaje się, że Świętosława była nie tylko „pierwszą Piastówną, która przepłynęła Bałtyk”⁵, ale i zapewne pierwszą konkretnie znaną osobą polskiej narodowości, która odbyła zamorską podróż. Niewątpliwie już w toku kojarzenia tego małżeństwa wysłannicy Mieszka musieli płynąć do Szwecji, z całą również pewnością dworzanie towarzyszyli Świętosławie w podróży, która miała ją wynieść na tron Szwecji, jednak nazwiska ich utonęły w mroku niepamięci.

Nie tylko jedną podróż zamorską odbyła córka Mieszka I. Po śmierci Eryka Zwycięskiego wyszła za mąż i wyjechała do Danii, a gdy nowy jej mąż, Swen Widłobrody, po kilku latach wygnał żonę z Danii, powróciła do Polski. Po śmierci Swena synowie Świętosławy zabrali swą matkę na powrót do siebie. Dalsze szczegóły z życia Świętosławy nie są znane, ale jest możliwe, że podobnie jak jedna z jej córek zmarła w Anglii na dworze swego syna Kanuta Wielkiego⁶. Oznaczałoby to, że przemierzyła ona nie tylko cały niemal Bałtyk, ale i Morze Północne.

Na końcowe lata panowania Mieszka I i początek rządów Bolesława Chrobrego przypadają usilne zabiegi tych władców o utrzymanie zarówno zachodniego jak i wschodniego krańca swych morskich granic. Na zachodzie chciał tego Mieszko dokonać przez rozbitcie związku weleckiego, na wschodzie przez pokonanie Prusów; kontynuacją tej polityki, zdążającej do zespolenia Polski z Pomorzem i Prusami, była podjęta w początkowym okresie rządów Chrobrego próba nawrócenia Prusów na wiarę chrześcijańską.

Próba ta podjęta została wiosną 997 r. przez Wojciecha, biskupa-misjonarza czeskiego, którego cała działalność misyjna związana była wszakże ze świeżo na wiarę chrześcijańską nawróconą Polską. Według słów ówczesnej relacji, misjonarz Wojciech wraz z przydanymi mu dla bezpieczeństwa trzydziestu zbrojnymi rycerzami Bolesława Chrobrego udał się najpierw łodzią wiślaną do miasta „Gyddanyzc”, gdzie ziemie Bolesława dotykały granic morza, i tam chrzczył liczne tłumy ludzi czekających na jego przybycie⁷.

Relacja ta – o podróży Wisłą przez Gdańsk i dalej jednym z jej ramion do Zalewu Wiślanego – jest najstarszą wiadomością o ówczesnej żegludze wiślanej i morskiej Polaków. Można przypuszczać, że Gdańsk był w tym czasie czymś więcej niż osadą rybacką i że utrzymywał stosunki handlowe nie tylko z wnętrzem kraju, ale zapewne i z innymi osadami położonymi bądź to nad Zalewem Wiślanym, bądź też nad morzem. Jednakże również i z tych czasów brak nam dowodów źródłowych na określenie rozmiarów tej żeglugi, nie mówiąc już o sprawach takich, jak np. posiadanie przez Chrobrego własnej floty morskiej. Wszystko to, co na ten temat wymyśliła fantazja literacka, nie może być – pomimo nęcących koncepcji odnośnie do władztwa morskiego Bolesława Chrobrego⁸ – uznane za możliwe do przyjęcia, i to nie tylko z braku wspomnianych dowodów, ale także i dlatego, że właśnie Chrobry popełnił szereg błędów politycznych, w których wyniku zaprzepaszczone zostały nawet aspiracje do tego władztwa morskiego. „Nie ulega wątpliwości, że stanowisko Polski na morzu w okresie panowania Bolesława Chrobrego doznało decydującego ciosu. Przyczyn tego faktu należy

³ Labuda, o. c., s. 34.

⁴ L. Koczy, *Związki małżeńskie Piastów ze Skandynawami*, Poznań 1933, s. 12.

⁵ Zaznaczył to już B. Chrzanowski, *Niewiasty nasze a morze*, w zbiorze pt. „Z wybrzeża i o wybrzeżu”, Warszawa 1934, s. 67.

⁶ Koczy, l. c.

⁷ *Żywoć Świętego Wojciecha przez Jana Kanaparza*, wyd. A. Batowski, „Monumenta Poloniae Historica”, S. I, t. I, Lwów 1864, s. 180.

⁸ W. Grabski, *Saga o Jarlu Broniszu*, Poznań 1947.

szukać w niefortunnej polityce zagranicznej tego władcy, nie liczącego się zupełnie z realnym układem sił. W przeciwstawieniu do ojca, operującego szeroko rozgałęzionym systemem przymierzy (Czechy, Węgry, Szwecja i Niemcy w rozmaitych kombinacjach) i nigdy nie działającego w pojedynkę, Bolesław zdołał się pokłócić ze wszystkimi prawie sąsiadami, zwłaszcza z Niemcami i Rusią. Tej koalicji wrogów przeciwstawił słabo rozbudowany system przymierzy sięgający państw odległych (Dania, Lotaryngia, Lombardia), a skutkiem tego mało skuteczny⁹.

W ten sposób zaprzepaszczone zostały na odcinku morskim owoce panowania Mieszka I. Stojące w obliczu nieprzyjaciół ze wschodu i zachodu oraz osłabione wewnętrznymi tarciami państwo polskie nie było w stanie do końca XI w. powrócić nad Bałtyk. Bezsukutecznie usiłował tego dokonać Mieszko II, dopiero Bolesław Krzywousty zdołał powrócić do dawnych granic morskich sprzed 150 lat.

Ten władca, podobnie jak kiedyś Mieszko I, przeprowadzał dzieło zjednoczenia Polski z ziemiami pomorskimi począwszy od Pomorza Gdańskiego; następnie zaś pozyskał środkowe Pomorze z Kołobrzegiem i wreszcie Pomorze Zachodnie. Zanim jednak w okresie przeszło dziesięcioletnim (1112–1123) dokonał złączenia całego Pomorza w tej właśnie kolejności, przedsięwziął liczne wyprawy na Pomorze Zachodnie. W jednej z tych wypraw rycerstwo polskie dotarło w roku 1105 do Bałtyku w okolicach Kołobrzegu.

Akcentuje to w swej kronice tzw. Anonim Gall, przytaczając pieśń jaką rycerze polscy mieli wtedy śpiewać. W przekładzie R. Grodeckiego pieśń ta ma brzmienie następujące:

Naszym przodkom wystarczyły ryby słone i cuchnące,
My po świeże przychodzimy, w oceanie pluskające!
Ojcom naszym wystarczało, jeśli grodów dobywali,
A nas burza nie odstrasza, ni szum groźny morskiej fali;
Nasi ojce na jelenie urządzali polowanie,
A my skarby i potwory łowim, skryte w oceanie!¹⁰

„Cóż byśmy dali za to – pisze Roman Pollak w swej *Urodzie morza w polskim słowie* – żeby nam Anonim zanotował tę piosenkę w oryginalnym, polskim brzmieniu! Żeby choć jeden wiersz, jeden zwrot przytoczył! Ale i to przekształcone, dalekie echo jest bezcenne”¹¹.

Jest ono bezcenne przede wszystkim dlatego, że dokumentuje niezbicie fakt dotarcia wojsk Krzywoustego do Bałtyku, do którego młode państwo piastowskie ciążyło, jak już stwierdziliśmy uprzednio, od samego zarania swych historycznych dziejów, w rozumieniu szerokich perspektyw politycznych i gospodarczych, jakie zapewniało sąsiedztwo morza. Ponadto jest ono bezcenne także i dlatego, że stanowi dowód słusznej dumy naszych z głębi ładu pochodzących przodków ze zdobytego w uporczywym trudzie dostępu do wielkiego, zdawałoby się, niezmiernego morza, nie znanego ich ojcom i dziadom. Ten akcent męskiej, żołnierskiej dumy z zaślubin z morzem będzie się później powtarzał w dziejach Polski, gdy kilkakrotnie jeszcze rycerstwo polskie na nowo dotrze do odzyskanego morza, aż do ostatnich, również kołobrzeskich zaślubin z Bałtykiem w marcu 1945 r.

Dotarcie Krzywoustego do morza nie oznaczało jednak trwałego zjednoczenia ziem nadmorskich, dzieło to przeprowadził Krzywousty systematycznie począwszy od 1112 roku. W 1116 r. pozyskał Pomorze Gdańskie, od roku 1119 skierował się na Pomorze Zachodnie, w 1121 uzyskał Szczecin i wreszcie w 1123 przeszedł „przez morze”. Oznacza to, że z ładu stałego Szczecina przepawił się przez Zatokę Szczecińską na wyspy Uznam i Wolin, a być może nawet na Rugię, chociaż bliższych osiągnięć Krzywoustego za morzem ustalić nie można.

⁹ Labuda, o. c., s. 36, 37.

¹⁰ Anonim Gall, *Kronika polska*, przeł. i opr. R. Grodecki, Kraków 1923, s. 124.

¹¹ R. Pollak, *Uroda morza w polskim słowie*, Poznań 1947, s. 10.

W każdym razie fakt złożenia przez Krzywoustego w 1135 r. hołdu lennego z Pomorza i Rugii czyni to przypuszczenie zupełnie prawdopodobnym.¹²

Z braku źródeł trudno również dociec, czy wyprawa na Rugię umożliwiona została zamrożeniem cieśniny morskiej¹³, czy też dokonano przeprawy na statkach. Ta druga alternatywa jest zupełnie możliwa, jeśli się zważy, że „Bolesław Krzywousty jest jedynym Piastem, o którym konkretnie możemy powiedzieć, że obok polityki kontynentalnej uprawiał także morską, wprowadzając do walki ze swymi przeciwnikami także flotę”¹⁴.

Pięćsetkilometrowe wybrzeże z licznymi i bogatymi portami tworzyło teraz północną granicę Polski; broniła jej silna flota książąt pomorskich, którą Krzywousty mógł dysponować do walki z zamorskimi wrogami Polski.

2. SŁOWIANIE NA BAŁTYKU W WIEKACH X–XII¹⁵

Czasy panowania pierwszych Piastów w Polsce to równocześnie okres wspaniałego rozkwitu słowiańskich grodów portowych nad Bałtykiem i okres silnej ekspansji Słowian na morze. Chociaż w wieku X przodującą rolę w rejonie Morza Bałtyckiego odgrywali jeszcze Wikingowie, to jednak najlepszą miarą siły i organizacji Słowian jest fakt, że ci sami korsarze skandynawscy, przed którymi drżała z trwogi cała Europa, którzy bezkarnie łupili wybrzeża Francji, Anglii i Włoch, a z Półwyspu Skandynawskiego przebili sobie drogę do Morza Czarnego, „od Waregów do Greków”, nie potrafili wdrzeć się w głąb naszych ziem ani na dłużej postawić stopy na pomorskim wybrzeżu. Słowianie pomorscy okazali się równorzędnymi przeciwnikami Wikingów, a później nawet uzyskali przewagę i panowanie na Bałtyku.

Wolin, zwany przez ówczesnych kronikarzy „najbogatszym miastem Słowian”, Szczecin i Kamień, Kołobrzeg, Gdańsk i Oksywie obok dalszych licznych portów słowiańskich, zwłaszcza na Pomorzu Zachodnim, były ośrodkami handlu zagranicznego i zamorskiego Słowiańszczyzny nadbałtyckiej: tu zbiegały się główne linie komunikacji i handlu północnej Europy, tędy prowadził tranzyt towarów w wymianie Wschodu z Zachodem i Północy z Południem. Produkty rolne i leśne, bartnicze i hodowlane, a przede wszystkim ryby, wreszcie wyroby rzemieślnicze i spożywcze były w pierwszym rzędzie przedmiotem handlu portów słowiańskich. Obok rolnictwa i hodowli najważniejszą gałęzią gospodarki Słowian pomorskich było rybołówstwo morskie, uprawiane przez nich z dawien dawna, jeszcze przed mieszkańcami północnej i zachodniej Europy, którzy od Słowian nauczyli się umiejętności połowu, solenia i handlu śledziami, tą najpopularniejszą i najbardziej w średniowieczu cenioną rybą. Do najważniejszych portów rybackich Słowian nadbałtyckich należały: Arkona na Rugii, Wolin,

¹² K. Maleczyński, *Bolesław Krzywousty*, Kraków (b. d.), s. 105, 106. Patrz też: Z. Wojciechowski, *Przeszedł przez morze*, „Przegląd Zachodni”, R. I, Poznań 1945, nr 4/5, s. 153–170.

¹³ Jw., s. 106.

¹⁴ Labuda, o. c., s. 38.

¹⁵ Zagadnienie słowiańskiej żeglugi poruszam tylko w najogólniejszych zarysach. Zainteresowanych czytelników odsyłam do obszernej literatury przedmiotu, której tu z uwagi na jej rozmiary nie sposób wymienić. Podaje ją zresztą w pracy zasługującej w pierwszym rzędzie na uwzględnienie K. Pieradzka, *Walki Słowian na Bałtyku w X–XII wieku*, Warszawa 1953. (Recenzje tej książki pióra R. Kiersnowskiego i G. Labudy – patrz „Studia i Materiały do Historii Sztuki Wojennej”, t. I, Warszawa 1954, s. 644–657). Z publikacji cytowanych i wymienionych w niej w spisie literatury można zwrócić uwagę na prace R. Kiersnowskiego, L. Kocze-go, W. Kowaleńki, (oprócz wymienionych prac także: *Dalsze badania nad starosłowiańskimi portami na Bałtyku w IX–XIII*, „Przegląd Zachodni”, R. XI, 1955, z. 1/2, s. 164–197), G. Labudy (oprócz wymienionych także: *Słowianie na Bałtyku*, „Szczecin – Tygodnik Wybrzeża”, R. IV, Szczecin 1948, nr 23, 24), K. Ślaskiego (oprócz wymienionej także: *Udział Słowian w życiu gospodarczym Bałtyku w początkach epoki feudalnej (VII–XII w.)*, „Pamiętnik Słowiański” t. IV, Wrocław – Poznań 1954, z. 2).

Kołobrzeg i Gdańsk; dużo światła na poziom rzemiosła i w ogóle kultury rybaków gdańskich rzuciły najświeższe prace wykopaliskowe, przeprowadzane w ostatnich latach w Gdańsku.¹⁶

Z licznych rzemiosł, uprawianych przez Słowian nadbałtyckich, na szczególną uwagę zasługuje jeszcze korabnictwo, czyli budownictwo łodzi i statków przeznaczonych zarówno do rybołówstwa i żeglugi handlowej, jak i do zadań wojennych. Budownictwo to stało na bardzo wysokim poziomie. Świadczą o tym wykopaliska z polskiego wybrzeża, i to zarówno z okolic gdańskich (Brzeźno, Orunia¹⁷, Kępa Oksywska), jak lęborskich czy wreszcie z Pomorza Zachodniego, wykazujące przy tym pewne, dość zasadnicze różnice w porównaniu z budownictwem typu nordyckiego, do którego szowinistycznie nastawieni historycy niemieccy skwapliwie chcieliby je zaliczyć¹⁸. Podobnie zresztą i źródła opisowe pozwalają na stwierdzenie wysokiego poziomu technicznego słowiańskich korabi i znacznych ich rozmiarów, skoro przewozić one mogły po 44 ludzi i 2 konie każdy. Równocześnie imponować nam może nie tylko jakość, ale i ilość tych pełnomorskich jednostek, jeśli się zważy, że w słynnej wyprawie szczecińskiego księcia Racibora na duńską Konungahellę w roku 1136 wzięło udział 720 statków! Również i fakt, że w skandynawskich językach znaleźć można zapożyczone od Słowian takie nazwy, jak łódź, prom czy korab¹⁹, potwierdzić może w całej rozciągłości poważne rozmiary i poziom słowiańskiego budownictwa okrętowego.

Ostatnim wreszcie dowodem roli i znaczenia Słowian na morzu w wiekach XI–XII są liczne wyprawy przedsięwzięte przez nich nie tylko w granicach basenu bałtyckiego, ale i znacznie dalej (że wspomnimy udział Polaków i Weletów w wyprawie duńskiej na Anglię w roku 1069²⁰, a zwłaszcza ekspedycje odwetowe przeciw Danii). Większość toczonych w tym czasie wojen Słowian prowadzonych było przez nich w obronie własnego wybrzeża; nosiły one charakter koniecznej, obronnej wojny przed agresją duńską, a później duńsko-niemiecką, idącą od strony morza i lądu. Przez długi okres czasu Słowianie pomorscy stawiali nader skuteczny opór przemożnym siłom wrogów i odnosili duże sukcesy militarne, jak np. w końcowym okresie panowania Krzywoustego, kiedy realizując jego plany polityczne występowali jako ramię zbrojne państwa polskiego na morzu. Istnieje przypuszczenie, że z rozkazu Krzywoustego Pomorzanie dokonywali napadów na wybrzeża Danii w okresie nieprzyjaznych stosunków polsko-duńskich. Jedną z największych tego rodzaju akcji była wspomniana już wyprawa księcia pomorskiego Racibora na Konungahellę, w wyniku której Konungahella, do tej pory najbardziej kwitnący ośrodek handlowy na Półwyspie Skandynawskim, zniszczona została zupełnie i już nigdy nie powróciła do dawnej świetności. Tysiące jeńców i niezmiernie bogate łupy przywieźli Pomorzanie do kraju²¹.

¹⁶ Patrz o tym pracę K. Jażdżewskiego, *Kultura rybaków gdańskich w w. XII i XIII w świetle badań wykopaliskowych 1948–1951*, „Rocznik Gdański”, t. XIII, 1954, s. 16 i n., oraz J. Kamińskiej, *Gdańsk wczesnośredniowieczny w świetle siedmiu lat archeologicznych prac badawczych*, „Rocznik Gdański”, t. XIV, 1955 (w druku). Patrz też W. Łęga, *Obraz gospodarczy Pomorza gdańskiego w XII i XIII wieku*, Poznań 1949, rozdz. I i V.

¹⁷ Wynik badania znalezisk z Oruni ogłosił O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig – Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934, określając je przy tym – niezgodnie z rezultatami badań polskich uczonych – jako łodzie wikingów.

¹⁸ Stwierdził to na Sesji Archeologicznej w Szczecinie jesienią 1954 r., a później opublikował na ten temat komunikat P. Smolarek, ponowny odkrywca jednej ze znalezionych w latach trzydziestych XX w., a później rozmyślnie przez badaczy niemieckich zakopanych łodzi słowiańskich w Czarnowsku nad jeziorem Łebsko (Patrz P. Smolarek, *Wczesnośredniowieczna łódź z Czarnowska*, „Materiały z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej”, Gdańsk 1955, nr 3, s. 27, 28; tenże, *Czy Słowianie byli żeglarzami?*, „Kurier Szczeciński”, R. XI, 1955, nr 21).

¹⁹ O zapożyczeniach tych, które przyznawali nawet niektórzy uczeni zagraniczni, pisze P. i e r a d z k a, o. c., s. 42.

²⁰ L. a b u d a, *Słowianie na Bałtyku*. „Szczecin – Tygodnik Wybrzeża”, R. IV, nr 24.

²¹ L. K o c z y, *Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów*, Poznań 1934, s. 192–194.

Niestety, przedwczesna śmierć Krzywoustego uniemożliwiła Polsce umocnienie się nad Bałtykiem i utworzenie własnej floty wojennej. Gorzej jeszcze, bo rozbita na dzielnice Polska rychło utraciła swe posiadłości nadbałtyckie, a pozbawione silnego oparcia politycznego i zaplecza lądowego siły morskie książąt pomorskich, dochodzące w niektórych okresach rządów Bogusława I nawet do 500 jednostek, uległy zniszczeniu w walce z agresją króla duńskiego i książąt niemieckich²². Tym samym zakończył się krótkotrwały okres świetności i władztwa Pomorzana na Bałtyku.

3. POLSKA ŻEGLUGA HANDLOWA W WIEKACH XIII–XV

Okres rozbitcia dzielnicowego przyniósł Polsce oprócz ogólnego osłabienia i nawet częściowego rozkładu organizmu państwowego także i inne następstwo, które przemożnie, w najbardziej tragicznym znaczeniu tego słowa zaciążyło na całym późniejszym rozwoju kraju. Było nią sprowadzenie niemieckiego zakonu rycerzy krzyżowych, któremu Konrad, książę kujawski mazowiecki, powierzył „ochronę” północnej granicy swych ziem przed najazdami pogańskich Prusów i Jadźwingów. Jednakże nadzieje i interesy księcia Konrada i jemu podobnych polskich książąt feudalnych, liczących, że sojusz z Zakonem przysporzy im zdobyczy terytorialnych, bogatych łupów i wielu brańców, nie doczekały się pomyślniej realizacji. Przewrotny Zakon wszystkie korzyści i zyski z prowadzonej z niewymownym okrucieństwem, choć pod hasłem „nawracania na wiarę świętą”, wojny z poganami zagarnął dla siebie. Rychło też, przy wydatnej pomocy marchii brandenburskiej i innych niemieckich feudałów, wyrósł na potęgę górującą nad skłóconymi ze sobą książętami polskimi, a co najgorsze, odgradził ich od dostępu do morza. Nastąpiło to w czasie, gdy ożywienie gospodarki i handlu na ziemiach polskich znalazło swe naturalne ujście w zorganizowaniu żeglugi na szlaku Wisła–Bałtyk–Morze Północne. Jednak pomimo znacznych trudności, jakich z biegiem czasu przysporzyli osiadli w ujściu Wisły krzyżacy, oraz pomimo osłabienia się wtedy więzów łączących Pomorze z resztą Polski – żegluga polska na Wiśle i Bałtyku rozwijała się wcale pomyślnie.

Niestety, brak nam dokładniejszych danych źródłowych, które by pozwoliły bliżej określić rozmiary polskiej żeglugi handlowej w wiekach XII i XIII. O tym, że ona istniała, świadczą między innymi i przede wszystkim przywileje ówczesnych władców, jak np. nadanie ulg i ustalenie taryfy celnej dla kupców lubeckich w latach 1220–1227 przez Świętopełka pomorskiego. Z dokumentu tego wynika, że „wszelka akcja na morzu: handel, żegluga, stosowanie prawa stradowego, rybołówstwo lub użytkowanie portu – stanowi wyłączne prawo księcia”²³. Podobne nadania, i to zarówno miastom, jak i klasztorom czy biskupom wydawali również i inni książęta: Władysław Odonicz, Kazimierz Kujawski, Władysław Łokietek.

Żeglugę, a także i rybołówstwo uprawiali zwłaszcza mieszkańcy nadmorskich osad i grodów, takich jak Oksywie, Elbląg czy Gdańsk. Szczególnie ożywioną działalność prowadziło przypuszczalnie Oksywie. Według różnego rodzaju danych i badań naukowych (etnologicznych, lingwistycznych, geograficznych, archeologicznych) istnieją podstawy do stwierdzenia, że „na Oksywiu musiał istnieć stara, dość znaczna osada, której ludność trudniła się również żeglugą po morzach, i to na dalsze odległości, pozostając w tak ścisłych z Duńczykami stunkach, że nadali jej nawet duńskie miano”²⁴.

Wielkie znaczenie w handlu morskim posiadał w XIII w. Elbląg, który otrzymał prawo miejskie o 27 lat wcześniej niż Gdańsk. Pieczęć miejska Elbląga z roku około 1242 – przed-

²² K. Myśliński, *Bogusław I książę Pomorza*, Bydgoszcz 1948, s. 39, 40; Pieradzka, o. c., s. 95.

²³ Dokument ten podaje M. Perlbach, *Pommerlisches Urkundenbuch*, Danzig 1882, nr 33; patrz też Kowalenko, o. c., s. 341, 342.

²⁴ K. Górski, *Oksywie*, „Rocznik Gdański”, t. XII, 1938, s. 13.

stawiająca kogę ze sternikiem na rufie²⁵ – jest najlepszym dowodem ówczesnego morskiego charakteru tego miasta. Ponadto także i „ze skargi księcia Kazimierza przedstawionej w układzie z Zakonem z r. 1263 poznajemy, że statki polskie przedtem swobodnie wypływały przez Elbląg bez przeszkody²⁶.

Również i pieczęć Gdańska ma jako godło wyobrażony statek, a chociaż znany nam egzemplarz tej pieczęci pochodzi z późniejszych czasów, używana ona była zapewne już za Świętopełka, a więc w latach trzydziestych XIII w²⁷. Wprawdzie pierwsza wzmianka o porcie gdańskim pochodzi z połowy XII²⁸ w., ale – jak wspomniano uprzednio – już za czasów Chrobrego mógł Gdańsk być osadą rybacką i handlową. Na dużą skalę rozpoczęli gdańszczanie prowadzić handel morski w XIII stuleciu. Zanim jednak przodującą rolę w polskim handlu zamorskim rozpoczęli odgrywać kupcy gdańscy, spoczywał on w ręku elblązan i torunian. I tu trzeba przejść do omówienia roli miast leżących wewnątrz kraju w handlu na Wiśle i Bałtyku.

Ruch na Wiśle był w tym czasie prawdopodobnie dość znaczny. Żeglugę wiślaną uprawiali bowiem nie tylko żeglarze elbląscy i toruńscy, ale także mieszczenie położonych w głębi kraju (nawet na Pogórzu Karpackim) takich miast, jak Stary Sącz, Bochnia, Połaniec, Sandomierz²⁹.

Toruń już w pierwszym wieku swego istnienia, począwszy od lat sześćdziesiątych XIII stulecia, prowadził oprócz handlu Wisłą również handel morski z krajami północnej i zachodniej Europy, głównie z Flandrią³⁰. Później, po okresie zastoju spowodowanego zaborem Pomorza przez Krzyżaków i nieunormowanymi stosunkami polityczno-gospodarczymi na Wiśle i w jej ujściu, kupcy toruńscy ponownie nawiązali ożywione stosunki handlowe z Flandrią i innymi krajami niderlandzkimi, a ponadto z Anglią i Skandynawią. Jednakże powoli miejsce pośrednika w zamorskim handlu Polski z północną i zachodnią Europą poczynał zajmować Gdańsk. Przyczyna tego jest łatwo zrozumiała i nie potrzeba jej szerzej uzasadniać; było nią korzystniejsze położenie nadmorskie Gdańska, predystynujące go bardziej do prowadzenia handlu morskiego niż położony w głębi kraju Toruń. W rezultacie kupcy toruńscy przestali się pojawiać na morzach północno-europejskich i w wieku XV już się ich tam nie spotyka; przejęli natomiast pośrednictwo w handlu wiślanym między Gdańskiem a jego polskim zapleczem.

W połowie XIV w. Gdańsk wybił się na jedno z czołowych miejsc w Związku Hanzeatyckim; prowadził już na szeroką skalę rozwinięty handel morski. „Mimo uciążliwej i niebezpiecznej konkurencji handlowej Zakonu Krzyżackiego, kupcy gdańscy nawiązują stosunki handlowe z całym niemal ówczesnym światem. Pełni inicjatywy i przedsiębiorczości wyprawiają się ze swymi flotyllami i na daleką północ do portów fińskich, norweskich czy szwedzkich, wioząc tam wszystkie towary, jakich te ubogie przemysłowo kraje potrzebowały, a biorąc stamtąd ryby, futra, surowiec żelazny, popiół i len. Nie brak gdańszczan i na centralnym rynku średniowiecznej Europy, we flandryjskich portach Brugii, Antwerpii i innych, skąd biorą przede wszystkim sukna flamandzkie i częściowo towar południowo-wschodni, a dokąd wywożą zboże i drzewo oraz żelazo szwedzkie. Nie brak ich i w portach Anglii czy Szkocji, gdzie znowu wiozą zboże, a głównie drzewo do budowy okrętów oraz drzewo cisowe do wyrobu łuków służące. I na południowe tereny Europy też wyruszają statki gdańskiego kupca. Porty południowej Francji, Portugalii i Hiszpanii odwiedzają gdańszczanie często, mimo że są

²⁵ K o w a l e n k o, o. c., s. 346.

²⁶ Jw., s. 347.

²⁷ M. P e l c z a r, *Polski Gdańsk*, Gdańsk 1947, s. 24.

²⁸ Jw., s. 21.

²⁹ P e r l b a c h, o. c., nr 33; K o w a l e n k o, o. c., s. 344, 345.

³⁰ Patrz M. M a g d a ń s k i, *Handel Torunia na morzu w wiekach średnich*, „Roczniki Historyczne” t. XI, Poznań 1935, s. 1–28.

to wyprawy niebezpieczne i że ryzykuje się na nich nieraz mienie i życie; okolice te, zwłaszcza burzliwa Zatoka Biskajska, roily się bowiem od niebezpiecznych piratów. Kosztowny towar pociąga jednak; gdański kupiec przywozi z tych wypraw południowe owoce i południowe ryby, francuskie wina, egzotyczne skóry oraz sól morską, wiezie zaś na południe surowiec północy, głównie drzewo i zboże³¹.

Podobnie jak wśród kupiectwa Torunia czy Elbląga, tak i w Gdańsku przeważał element obcy. Nie brak było tu jednak i elementu rodzimego: oprócz ludności kaszubskiej byli tu także i przybysze z południowych ziem polskich czy z zachodnich ziem słowiańskich. Oni też wspólnie z osiedleńcami ze wschodu, z pruso-litewskich szczepów, i z przybyszami z Niemiec i innych krajów zachodniej Europy wytworzyli typ gdańszczanina³².

Nie tylko gdańszczanie prowadzili jednak w wieku XIV czy XV zamorski handel towarami eksportowanymi z Polski i importowanymi do niej, bowiem pojawili się w tym czasie na Morzach Bałtyckim i Północnym także kupcy, zwłaszcza krakowscy, na mniejszą zaś skalę wrocławscy i inni³³.

Handel zamorski, prowadzony Wisłą do Gdańska i dalej morzem, przede wszystkim do Flandrii i Danii, stanowił przez cały wiek XIV i połowę XV główną podstawę handlu krakowskiego. Najważniejszymi towarami były idące tranzytem z Węgier miedź, drogą przez Ruś wyroby jedwabne i korzenie wschodnie, zaś z produktów krajowych drewno, ołów, воск i zboże. Głównym towarem przywożonym było sukno flandryjskie, a także angielskie, wina reńskie i południowe oraz z Hiszpanii przez Brugię figi, rodzynki, migdały i ryż³⁴.

Jedna z pierwszych wiadomości o handlu morskim kupców krakowskich pochodzi z roku 1339 i dotyczy zatrzymania przez Krzyżaków na Wiśle pod Świeciem w roku 1309 dwóch kupców krakowskich wracających na swoich statkach z towarami z Flandrii³⁵. Próby ograniczenia, utrudniania i nawet zakazu żeglugi polskiej na Wiśle przez Zakon, powtarzające się przez cały wiek XIV, świadczą najwymowniej o istnieniu polskiej floty kupieckiej w tym okresie. Pomimo jednak tych trudności polska żegluga na Wiśle i Bałtyku rozwijała się nadal.

Z nazwisk krakowskich kupców, którzy ten handel zamorski prowadzili, wymienić można Jana Czolnera, który w 1383 r. ze znaczną partią sukna dotarł nawet na angielski dwór królewski³⁶, Jana Slepkočila i innych kupców, którzy w 1401 r. wysłali poważną ilość różnych towarów do Flandrii, a przede wszystkim trzeba wymienić spółkę założoną przez Jerzego Morsztyna, jak również innych kupców tego nazwiska, jego potomków.

Z wypraw tych zachowały się notatki kupca Henryka Smeta, który na zlecenie wspomnianego wyżej Jana Slepkočila oraz Piotra Behema i Łukasza Wolnera przywoził do Flandrii воск, miedź, ołów, wyroby wełniane i lniane oraz skóry węgierskie.³⁷ Z Krakowa do Torunia wiozł Smet powierzone mu towary wozem, następnie załadowawszy je na statek powiozł w dół Wisły do Gdańska, stąd zaś morzem do Flandrii, do Sluis (L'Ecluse), przystani nadmorskiej Brugii, z którą połączona była kanałem.

Najpoważniejszym kupcem krakowskim prowadzącym handel zamorski był Jerzy Morsztyn, członek rady starszych Kongregacji Kupieckiej, założyciel spółek do handlu suknem flandryjskim. Do spółek tych należeli nie tylko kupcy krakowscy, jak to wynika z postępowania zaszłego w wyniku awarii statku, który wiozł z Brugii sukna należące do Morsztyna i jego

³¹ Pelczar, o. c., s. 90–91.

³² Jw., s. 145.

³³ Notuje to R. Grodecki, *Znaczenie handlowe Wisły w epoce piastowskiej*, „Studia historyczne ku czci St. Kutrzeby”, t. II, Kraków 1938, s. 301 i odb.

³⁴ S. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich*, „Rozprawy Akademii Umiejętności Wydz. Fil.-Hist.”, t. XIX, Kraków 1903, s. 24, 25.

³⁵ Kowalenko, o. c., s. 350.

³⁶ Kutrzeba, o. c., s. 24.

³⁷ A. Pawiński, *Notatki kupca krakowskiego w podróży do Flandrii z r. 1401–1402*, „Biblioteka Warszawska”, 1872, t. III, s. 58–73.

wspólników. Jednym z nich był Mikołaj Katherin z Gliwic, po którego śmierci matka „kwituje w dniu 6 lipca 1414 Jerzego [Morsztyna] z odbioru części zysków synowi należnych, zastrzegając sobie udział w dziesięciu postawach sukna, gdyby je z morza wydobyć się udało”³⁸.

Współcześnie Jerzemu Morsztynowi, w latach 1402–1411, prowadził na dużą skalę handel zamorski arcybiskup gnieźnieński Mikołaj Kurowski. Powiada o nim Długosz pod rokiem 1411, że „zebrał on dla swoich braci i synowców ogromne skarby w złocie, srebrze, klejnotach, zamkach, wsiach i folwarkach, wysyłając ciągle do Flandrii statki z mięsiwem i zbożem.[...] Głośne jest jego imię bardziej z ogromnych bogactw, niżeli dzieł chwalebnych dla dobra Kościoła lub ojczyzny podjętych”³⁹.

Innym wreszcie dowodem prowadzonej w tym samym czasie przez Polaków żeglugi i handlu morskiego jest wysłanie przez Jagiełłę w 1408 r. 20 statków ze zbożem kujawskim, przeznaczonym dla nawiedzonej w tym roku klęską głodu Litwy. Długosz tak pisze o tym w swoich *Dziejach*:

Wysłał Jagiełło do Litwy dwadzieścia dużych statków zbożem ładownych, które spuszczone rzeką Wisłą aż do Ragnety, a stamtąd Niemnem w górę holować miano. Ale skoro tylko przybiły do Ragnety, schwycono je z rozkazu mistrza pruskiego, Ulrycha v. Jungingen, który na usprawiedliwienie pozorne swego bezprawia twierdził, jakoby na statkach tych wieziono broń dla pogan barbarzyńców przeciw chrześcijanom i wiernym.⁴⁰

Z powyższego incydentu wynika, że nie tylko na Wiśle żegluga polska była hamowana przez Krzyżaków, a równocześnie dowodzi, iż pomimo wszelkich trudności Polacy nie rezygnowali z jej uprawiania.

Pomimo uporczywych prób utrudniania i ograniczania polskiej żeglugi przez Zakon Jagiełło konsekwentnie jej bronił, co znalazło swój wyraz zarówno w warunkach pokoju wiczystego w Melnie z roku 1422, jak i w dwa lata późniejszym układzie nieszawskim. Także i po śmierci Jagiełły, gdy po zawarciu pokoju brzeskiego w 1436 r. nastąpił na 20 lat okres upragnionego pokoju, prawa polskiego kupiectwa do nieskrępowanego przejazdu Wisłą i łądem, rzekami i morzami, na małych i wielkich statkach – zostały zapewnione. Krzyżacy jednak ze swej strony sabotowali zawierane przez siebie z polską układy, czego wyrazem jest m. in. wydany na zjeździe miast pruskich w 1442 zakaz budowania i sprzedawania statków Polakom⁴¹.

W tym czasie okres świetności krakowskiego kupiectwa, przez półtora wieku tak wydatnie biorącego udział w prowadzeniu polskiego handlu zamorskiego, zaczyna przemijać. Rolę jego poczyna przejmować kupiectwo toruńskie, które przejmuje handel na Wiśle, podczas gdy żegluga morska przechodzi w ręce gdańszczan. Z organizowanych jeszcze w tym czasie wypraw kupców krakowskich wymienić trzeba flandryjskie rejsy spółki, w której pierwsze skrzypce grał wybitny kupiec Jan Sweidniczer, a której towary woził kupiec Piotr Kreczmer. Synowie Jerzego Morsztyna, Stanisław i Jerzy, dokonywali również wypraw do Flandrii i Anglii, w dalszym ciągu głównie po sukna, przy czym kres ich działalności położyła wojna trzynastoletnia; ostatnie ich wyprawy miały odbyć się jeszcze przed rokiem 1454⁴², chociaż według innej relacji jeszcze w 1458 r. (6 czerwca) Jerzy Morsztyn otrzymał przywilej króla angielskiego zezwalający mu na przewiezienie do Anglii celem sprzedaży rubinu ważącego

³⁸ S. Krzyżanowski, *Morsztynowie w XV wieku*, „Rocznik Krakowski”, R. I, 1898, s. 354.

³⁹ J. Długosz, *Dziejów polskich ksiąg dwanaście*, przekład K. Mecherzyńskiego, t. III, Kraków 1867, s. 118, 119.

⁴⁰ Jw., s. 538, 539.

⁴¹ Kowalenko, o. c., s. 365.

⁴² Kutrzeba, o. c., s. 45.

214 karatów.⁴³ Wynika z powyższego, że nie tylko płody rolnicze i leśne oraz sukna stanowiły obiekt zainteresowań handlowych kupców krakowskich.

Po zakończeniu wojny trzynastoletniej od roku 1466 handel morski stał się domeną kupców i żeglarzy zagranicznych, głównie Holendrów, w mniejszej mierze gdańszczan. Natomiast handel i żegluga oraz spław na Wiśle pozostały w przeważającej części w rękach polskich z tym, że z początkiem drugiej połowy XV w. Poczęła się nimi trudnić szlachta i duchowieństwo. Pierwszym znanym nam z nazwiska szlachcicem, który przy pomocy własnych ludzi wysłał w 1457 r. zboże Wisłą do Gdańska, był gospodarny szlachcic pruski Gabriel Bażyński. Z feudalów mających swe dobra w głębi kraju jako pierwszy chwycił się tego zajęcia w roku 1470 biskup wrocławski Jakub z Sienna, eksportujący zboże bezpośrednio do portu gdańskiego, a następnie szlachta mazowiecka. Spośród szlachty małopolskiej wymienić można jako pierwszego kasztelana sandomierskiego Pawła Jasińskiego, który spławiał do Gdańska dęby, pak i zboże⁴⁴. Również i król Kazimierz Jagiellończyk nie pozostawał w tyle i wysyłał ze swych dóbr litewskich statkami zboże do Gdańska.⁴⁵

⁴³ *O stosunkach Anglii z Polską*, „Kronika Emigracji Polskiej”, t. VII, Paryż 1836/1837, s. 163, przyp. 5.

⁴⁴ M. B i s k u p, *Z problematyki handlu polsko-gdańskiego drugiej połowy XV wieku*, „Przegląd Historyczny”, t. XLV, Warszawa 1954, z. 2–3, s. 398 i n.; tamże wykaz szlacheckich i duchownych eksporterów do Gdańska w drugiej połowie XV wieku.

⁴⁵ K. G ó r s k i, *Pierwsze czterdziestolecie Prus Królewskich (1466–1506)*, „Rocznik Gdański”, t. XI, 1937, s. 37; M. P e l c z a r, *Handel zbożem z dóbr królewskich Kazimierza Jagiellończyka*, tamże, t. XII, 1938, s. 33–73.

II. PIERWSI POLACY NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM (od końca XII do XV wieku włącznie)

1. UDZIAŁ POLAKÓW W WYPRAWACH KRZYŻOWYCH

Morze Śródziemne od końca XI w. począwszy stało się ważnym szlakiem komunikacyjnym, łączącym porty południowo-zachodniej i nawet północno-zachodniej Europy z portami Syrii i Palestyny. Przyczyną tej nader ożywionej jak na średniowiecze komunikacji morskiej były wyprawy krzyżowe. Hasło do podjęcia tych wypraw dały podboje tureckie, których państwą padła Azja Mniejsza. Pociągnęło to za sobą skrępowanie, a nawet zupełne odcięcie rosnącego na sile kupiectwa zachodnio-europejskiego od intratnego handlu ze Wschodem, jak również – po odnalezieniu Grobu Świętego – ograniczenie czy uniemożliwienie pielgrzymek do Jerozolimy, co stanowiło właściwy tytuł do walki wydanej przez chrześcijan mahometanom. Niezależnie od motywów religijnych wyprawy krzyżowe były typowymi wyprawami kolonizatorskimi, które ziścić miały nadzieje feudałów – królów, książąt i baronów, a także i drobniejszego rycerstwa – na nowe ziemie i bogate łupy. Z drugiej strony uciskanemu, zgnębionemu chłopstwu pańszczyźnianemu krajów południowo-zachodniej Europy wyprawy te niosły perspektywę wydostania się z feudalnego jarzma.

Powodzenie wszystkich niemal wypraw było uzależnione od zebrania wielkich flot handlowych do przewozu wojsk i okrętów wojennych do ich eskorty. Floty te zostały wystawione przez bogate i rosnące na znaczeniu, a wiele obiecujące sobie po pomyślnym przebiegu wypraw republiki włoskie z Genuą na czele.⁴⁶

Udział Polaków w wyprawach krzyżowych był bardzo skromny, właściwie nawet minimalny. Polska jako kraj niedawno schryścianizowany nie mogła być i nie była też podatnym gruntem do rozwoju idei wypraw krzyżowych; idee te nie zawierały również w sobie żadnych interesów dla powstającej dopiero w Polsce klasy mieszczańskiej. Wyprawy pierwszych polskich krzyżowców nie były więc, ogólnie biorąc, dowodem zapału i chęci walki w obronie Grobu Świętego, lecz wypływały niejako z musu, w następstwie nacisku ze strony Stolicy Apostolskiej i biskupów⁴⁷. Rycerze polscy, a zwłaszcza książęta, zasłaniali się jak mogli koniecznością obrony własnych ziem przed najezdami pogańskich plemion i chętnie rezygnowali z dalekich wypraw krzyżowych na rzecz wypadów przeciw sąsiadującym z Polską szczepom pogańskim, mając w perspektywie – obok „nawracania na wiarę świętą” – osiągnięcie własnych korzyści i zysków zarówno terytorialnych jak i w niewolnikach i łupach.

Pierwszych krzyżowców polskich notujemy w połowie XII w. Według Długosza, pierwsi Polacy wzięli udział w pochodzie cesarza rzymskiego Konrada w 1147 r., to jest w drugiej wyprawie krzyżowej. „Spomiędzy panów i rycerzy polskich niektórzy dobrowolnie podjąw-

⁴⁶ „Był to okres czasu, kiedy kupcy z Genui i Wenecji nagromadzili olbrzymie bogactwa, które zapewniły im dominujące stanowisko w sprawach polityki świata na przeciąg czterystu lat” – pisze o okresie wypraw krzyżowych H. W. van Loon, *Dzieje zdobycia mórz*, „Biblioteka Wiedzy”, t. XLVI, Warszawa (b. d.), s. 76.

⁴⁷ J. S. B y s t r o ń, *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie, 1147–1914*, Kraków 1930, s. 2.

szy krzyż na tę wyprawę za umówioną nagrodą popłynęli wraz z cesarzem i służyli w jego wojsku, dopóki on w Ziemi Świętej wojował”.⁴⁸

W wyprawie tej uczestniczył, o czym nie wspomina zupełnie Długosz, najstarszy syn Krzywoustego, podówczas już wygnany z kraju przez swych młodszych braci senior krakowski, Władysław II. Przebywał on na Wschodzie przez dwa lata, a więc prawdopodobnie przez cały okres trwania wyprawy.⁴⁹

Jeden z młodszych braci Władysława II, czwarty z kolei syn Krzywoustego, Henryk Sandomierski, udał się wraz z pocztem polskich rycerzy do Ziemi Świętej w 1154 r. i walczył pod rozkazami Baldwina III króla jerozolimskiego. Długosz tak o tym pisze:

[Henryk] zebrał zastęp zbrojny z samych ochotników i z wyborem rycerstwa popłynął do Ziemi Świętej.[...] A gdy przybył szczęśliwie do Ziemi Świętej, uczciwszy pobożnie grób Zbawiciela, złączył się z rycerstwem Baldwina króla jerozolimskiego i z wielką odwagą i poświęceniem walczył przeciwko Saracenom pragnąc pozyskać wieniec męczeństwa. Lecz gdy mu się nie udało tego szczęścia dostąpić, zabawiwszy tam rok cały i straciwszy znaczną liczbę rycerzy już to w boju poległych, już odmienności powietrza znieść nie mogących, wrócił zdrowo do ojczyzny, gdzie od braci swoich, Bolesława i Miecysława, i przedniejszych panów polskich z wielką czcią i radością powitany został. Z jego to opowieści poczęła się dopiero szerzyć i upowszechnić w Polsce wiadomość o stanie, położeniu i własnościach Ziemi Świętej, nie mniej o krwawych i zaciętych wojnach, które w jej obronie toczono z barbarzyńcami.⁵⁰

Po powrocie do kraju Henryk brał udział w „krucjatach” przeciw Jadźwingom i w walce z nimi poległ w 1166 r.

Prawdopodobnie w tym samym czasie co Henryk Sandomierski lub nieco później przebywał i walczył w Palestynie Jaksa z Miechowa, o którym Długosz notuje pod rokiem 1162, że „wyprawiwszy się z drużyną swoich giermków i rycerzy do Ziemi Świętej walczył tam i poświęcał swoje trudy przez czas niejaki w jej obronie”.⁵¹

Wreszcie w wyprawie krzyżowej Andrzeja II, króla Węgier, w 1217 r. brali udział rycerze znajdujący się pod sztandarami nie wymienionego wyraźnie księcia polskiego, prawdopodobnie Władysława Odonicza, jak również i drugiego z Piastów, Henryka Pobożnego, który ćwierć wieku później poległ pod Legnicą. Wyprawa ta odpłynęła ze Splitu i zakończona została zdobyciem Damietty. Prawdopodobnie krzyżowcem był również pochodzący z linii bocznej Piastów Kazimierz II, książę szczeciński, syn Bogusława, o którym tradycja utrzymuje, że zaginął w wyprawie do Ziemi Świętej.⁵²

Dużą sławą wśród obrońców Ziemi Świętej cieszył się z początkiem XIII wieku rycerz polski nazywany Gerlandem, kawaler zakonu szpitalniczego, później znanego jako zakon kawalerów maltańskich. Gerland, w uznaniu jego cnót rycerskich i talentu dyplomatycznego, wysłany został w charakterze przedstawiciela zakonu na Sycylię na dwór Fryderyka II. Cieszył się tam ogromnym szacunkiem i na Sycylii, w komandorii zakonu w Catalagirone w aureoli świętości zakończył życie w roku 1342. Chociaż starania o kanonizację Gerlanda nie dały rezultatu, to jednak do dziś dnia na Sycylii w dniu 18 czerwca obchodzi ludność dzień świąteczny ku czci tego nie znanego z prawdziwego nazwiska Polaka.⁵³

Na nim też kończy się ten niewielki zastęp bliżej znanych polskich krzyżowców. Jest możliwe, że był on liczniejszy, niż to wynika ze źródłowych zapisów, jednakże dalsze domysły nie mogą być niczym udokumentowane.

⁴⁸ Długosz, o. c., t. II, s. 29.

⁴⁹ Bystron, o. c., s. 4.

⁵⁰ Długosz, o. c., t. II, s. 38–39.

⁵¹ Jw., s. 56.

⁵² B. Włodarski, *O udziale Polski w wyprawie krzyżowej Andrzeja II w 1217 r.*, „Kwartalnik Historyczny”, R. 38, 1924, nr 1/2, s. 31–35.

⁵³ J. H. Retinger, *Polacy w cywilizacjach obcych do końca wieku XIX-go*, Warszawa 1937, s. 25.

Żaden jednak z wymienionych polskich krzyżowców nie zostawił bezpośredniej relacji ze swej wyprawy. Zapełniając więc tę lukę przedstawimy w krótkich słowach, opierając się na literaturze, ówczesną sytuację w żegludze i warunki podróży z Włoch do Palestyny.

Przez cały okres istnienia Królestwa Jerozolimskiego, to znaczy przez blisko 200 lat, Morze Śródziemne – i to szczególnie we wschodniej swej części – było widownią nader ożywionej i niemal regularnej komunikacji morskiej, utrzymywanej głównie pomiędzy portami włoskimi a Akką, Sydonem i Tyrem. Był to okres względnego spokoju w basenie śródziemnomorskim, gdyż Turcy i Arabowie nie przeciwdziałali jeszcze na morzu, ale pomimo tego podróże odbywane na trasie do Palestyny nie należały do przyjemności. Wskutek słabego rozwoju średniowiecznego budownictwa okrętowego na Morzu Śródziemnym ówczesne kilkupokładowe galery niewiele różniły się wielkością i pojemnością od jednostek z okresu starożytnego. W parze z tym szedł też podobny jak dawniej brak wygod i troski o pasażerów, chociaż koszt przejazdu nie był wcale mały. Ciasnota, ciężkie warunki aprowizacyjne (na pożywienie składały się głównie: suszone mięso, ryby i owoce, groch i chleb oraz do picia: wino dla zamożnych i woda dla biedniejszych podróżnych) a także fatalne wprost stosunki sanitarne sprawiały w rezultacie, że śmiertelność w trakcie takich rejsów była dość znaczna. Bezpieczeństwo pasażerów było tym bardziej zagrożone, że nieuczciwi armatorzy statków weneckich i genueńskich, korzystając – dzięki potędze republik, pod których banderą pływali – z daleko idącej bezkarności, uprawiali proceder zgoła rozbójniczy, grabiąc i mordując co możniejszych pasażerów, innych zaś sprzedając w niewolę Arabom i Turkom. Ta tragiczna sytuacja pogorszyła się jeszcze po upadku Królestwa Jerozolimskiego w końcu XIII w., kiedy na Morzu śródziemnym rozpanoszyło się korsarstwo i w coraz większej sile zaczęli występować Turcy.⁵⁴

2. POLSCY PIELGRZYMI W XIV i XV WIEKU

W początkowym okresie po utracie Ziemi Świętej ruch ludności między Europą a Palestyną, dotąd dość żywy (oprócz bowiem krzyżowców i ich świt, do Tyru, Sydonu i Akki płynęli liczni podróżni w celach religijnych lub też handlowych), ustał zupełnie. Nawet pielgrzymi i kupcy przestali wybierać się do Palestyny. Na przeszkodzie temu stali nie tylko muzułmanie, ile surowe rozporządzenia papieskie zabraniające pielgrzymowania dalej jak na Cypr oraz zakazujące uprawiania handlu z wyznawcami Mahometa.

Z biegiem lat sytuacja ta zaczęła ulegać zmianie i z chrześcijańskich krajów Europy do Palestyny znów popłynęli – w przerośni i dosłownie – rzesze podróżnych nie zrażających się trudami i niebezpieczeństwami podróży. Różne pobudki kierowały ich poczynaniami. Niewątpliwie była wśród nich znaczna ilość takich, którzy jedynie z przyczyn i dla przeżyć religijnych udawali się do Ziemi Świętej. Ale równocześnie bardzo wielu wybierało się tam z zupełnie innych powodów i w zupełnie innych celach. Jednych (a dotyczy to wielkich panów feudalnych i rycerstwa) pędziła do Palestyny chęć zdobycia godności „kawalerów bożogrob-skich”, innych – zwykła ciekawość i chęć poznania muzułmańskiego świata. Byli wszakże i tacy, którzy poznawali ten świat nie dla zaspokojenia własnej, prywatnej ciekawości; w charakterze pobożnych pielgrzymów zajmowali się oni zbieraniem informacji natury polityczno-wojskowej, jako wysłannicy królów i książąt planujących nowe wyprawy krzyżowe bądź w jakikolwiek inny sposób zainteresowanych w poznaniu potęgi państwa tureckiego. Wreszcie, ale to już w okresie reformacji, w szeregach pielgrzymów spotkać można było ludzi, których wiodły na wschód zainteresowania i zamiłowania naukowo-badawcze⁵⁵.

⁵⁴ O warunkach, w jakich odbywał się w wiekach XII–XIII przejazd z Włoch do Palestyny, pisze dość obszernie i obrazowo van Loon, *Dzieje zdobycia mórz*, rozdz. IV i VI.

⁵⁵ R. Röhrich, H. Meisner, *Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande*, Berlin 1880, s. 3–5.

Pierwszy znany z nazwiska polski pielgrzym podróżował do Palestyny w roku 1330, tj. blisko pół wieku po upadku Królestwa Jerozolimskiego. Był nim mieszczanin krakowski Mikołaj Rusin. Czternaście lat później zwiedził Ziemię Świętą inny krakowski mieszczanin, zamieszkały i znany daleko poza granicami kraju kupiec, Mikołaj Wierzynek. Wraz z nim w podróży wzięło udział sześciu towarzyszy, których nazwiska nie zostały jednak zanotowane⁵⁶.

Pielgrzymowali do Palestyny również rycerze i władcy feudalni: książę zagańsko-głogowski Henryk V w roku 1360, książę gniewkowski Władysław Biały w latach 1363–1365 i w trzydzieści lat później Władysław IV pomorski w latach 1392–1393.

Zastęp pielgrzymów piętnastowiecznych otwiera biskup krakowski Piotr Wysz z towarzyszami, który podróż tę odbył w latach 1409–1410. Z kolei wymienić trzeba rycerza Jana Winko, błogosławionego Szymona z Lipnicy, św Jana Kantego oraz błogosławionego Jana z Dukli, jednak lat, w których pielgrzymki te zostały dokonane, nie można ściśle określić.

W latach dwudziestych XV w. pielgrzymował, a następnie podróżował dalej po Wschodzie Piotr Bniński. Osiadł on na stałe na Cyprze i jako dostojnik dworski Jana króla Jerozolimy i Cypru przybył z poselstwem od niego do Jagiełły w roku 1432.

W roku 1450 pielgrzymował do Jerozolimy Jan Długosz ze swym stryjem i siostrzeńcem. Podróż ta, odbyta z Wenecji drogą morską, trwała prawdopodobnie od maja do października tego roku, jednakże bliższej relacji z niej nie znamy⁵⁷.

W tym samym niemal czasie, na przełomie półwiecza, odbył podróż do Ziemi Świętej chorąży sieradzki Jan Łaski. W drodze powrotnej stracił on wzrok na Cyprze, a po powrocie do Polski zmarł w roku 1451. Dwa lata później notujemy dwóch dalszych pielgrzymów, kanoników poznańskich Jakuba z Wyganowa i Macieja z Chronina. W roku 1474 i jeszcze raz prawdopodobnie w 1483 pielgrzymował kanonik krakowski Jakub Ban de Boksicze. Z trzech zaś podróżujących w kilka lat później duchownych krakowskich, jeden, Michał z Wielunia, zmarł w drodze powrotnej na Cyprze w roku 1487. W trzech kolejnych latach następnych podróżowali: bernardyn Jan Tarło w towarzystwie brata Antoniego z Biecza, biskup kujawski Krzesław z Kurozwęk oraz kupcy krakowscy Stanisław Morsztyn i Paweł Swarcz. Około roku 1492 odbył pielgrzymkę do Jerozolimy późniejszy kanclerz Zygmunta I, Krzysztof Szydłowiecki, a pod koniec tego wieku dworzanin Jana Olbrachta, Mikołaj z Rozenbergu⁵⁸.

Ogólnie rzecz biorąc, większość tych pielgrzymów to duchowni zarówno świeccy, jak zakonnicy, i to przeważnie przedstawiciele hierarchii kościelnej: biskupi, kanonicy, opaci. Jak już wspomniano wyżej, pierwszymi pielgrzymami byli wybitniejsi kupcy krakowscy, ponadto dość licznie występowały możni rycerze. I tu zbliżamy się do dwóch wiążących się ze sobą zagadnień: warunków, w jakich dokonywano ówczesnych podróży morskich do Palestyny, i kosztów tych podróży, przekraczających możliwości finansowe ludzi mniej zamożnych.

Nie dochowały się niestety, do naszych czasów i prawdopodobnie nie zostały nigdy sporządzone żadne relacje polskich pielgrzymów z XIV i XV w. Ale z istniejących opisów innojęzycznych, jak również z późniejszych relacji polskich pielgrzymów⁵⁹ można sobie wyrobić wcale dokładny obraz stosunków i warunków panujących w śródziemnomorskich wyprawach do Ziemi Świętej.

Głównymi portami, z których wypływały statki wiozące pielgrzymów do Palestyny, były nadal Wenecja i Genua. Aby jednak ukrócić dotychczasową samowolę armatorów i kapitanów, którzy – jak już wspomniano uprzednio – nie zadowalając się pobieraniem wygórowanych opłat za przewóz pasażerów w nader prymitywnych warunkach dopuszczali się nawet aktów gwałtu, rabunku i nierzadko sprzedawali w niewolę muzułmanom, władze republik

⁵⁶ Bystron, o. c., s. 5.

⁵⁷ Jw., s. 6.

⁵⁸ Jw., s. 8, 9.

⁵⁹ Opisy pielgrzymów niemieckich i niektórych podróżnych innych narodowości podają Röhrich, Meisner, o. c., *passim*.

musiały wydać szereg zarządzeń określających obowiązki i prawa obu zainteresowanych stron: przedsiębiorcy żeglugowego i pasażera. Najważniejsze z nich przed wyruszeniem pielgrzymiego statku w rejs były spisane w tak zwanym kontrakcie, który następnie składano do zatwierdzenia władzom. Kontrakt podany przez jednego z pielgrzymów z końca XV wieku, obejmował nie mniej jak dwadzieścia punktów, w myśl których patron (czyli kapitan statku) zobowiązywał się do przewiezienia pielgrzyma do Palestyny i z powrotem, przy zapewnieniu mu maksimum bezpieczeństwa na morzu, zagwarantowania skromnego utrzymania i pewnych, niewielkich zresztą wygód w podróży, w zamian za co podróżny wyrażał zgodę na podporządkowanie się zarządzeniom patrona oraz na przestrzeganie przepisów obowiązujących pielgrzymów w Palestynie⁶⁰. Praktyka wprawdzie wykazywała, że patronowie nie zawsze dotrzymywali swych zobowiązań, jednakże sam fakt spisania kontraktu i możliwość odwołania podróżnego do władz zwierzchnich republiki, pod której banderą statek płynął, działać musiały hamująco na nienasyconych i nie przebiegających w środkach na drodze do stałego zwiększania swych dochodów armatorów i szyprów weneckich i genueńskich.

Opłaty za przejazd były wysokie i wahały się w granicach od 30 do 60 dukatów, na co przeciętny śmiertelnik nie mógł sobie pozwolić, chyba że jakiś bogaty podróżny uiścił za niego tę kwotę. Nic też dziwnego, że w tych warunkach wyprawy możliwych feudałów do Palestyny pochłaniały całe fortuny, jeśli wziąć pod uwagę ilość towarzyszących osób orszaku i ogromne ilości jedła, napojów i innych artykułów pierwszej użyteczności potrzebnych nie korzystającym z kuchni okrętowej pasażerom na okres trwania podróży.⁶¹

O ile odpowiednie zasoby finansowe mogły zamożnym pielgrzymom zapewnić pożywienie nie gorsze od tego, do jakiego przyzwyczajeni byli na lądzie, to oczywiście kwestia wygód i warunków sanitarno-higienicznych była trudniejsza do rozwiązania. Tylko wielcy panowie mogli sobie pozwolić na oddzielne kajuty, dla innych podróżnych musiało wystarczyć na nocleg nie wiele więcej miejsca ponad to, ile zajmowało ich ciało⁶². W tłoku, zaduchu i sąsiedztwie szczurów upływała noc, niejednen więc z pasażerów wolał ją spędzić na pokładzie nie bacząc na pozostałe warunki atmosferyczne, deszcz czy burzę. Gdy fala była wysoka i zalewała pokład, a na dnie statku przybierała woda, wszyscy podróżni bez względu na godność pracować musieli do upadłego przy pompach. Również wspólnie stawali w obronie swego życia i wolności, gdy statek napadnięty został przez korsarzy; w tych jedyńskich przypadkach, w obliczu grożącej utraty życia zanikały na pielgrzymim statku różnice dzielące przedstawicieli odrębnych klas społecznych.

W ten sposób przebiegało życie podczas jedno – do dwumiesięcznego rejsu, odbywanego wzdłuż wybrzeży dalmatyńskich, greckich i tureckich. Urozmaiceniem i wytechnieniem dla podróżnych były postoje, m. in. w Pola, Zara, Raguzie, Modonie, na Morei, w Kandii na Krecie, w porcie Rodos na wyspie tej nazwy i w Nikozji na Cyprze, gdzie był ostatni postój przed końcowym etapem podróży do Palestyny. I tu właśnie w roku 1450 wracający z Palestyny podróżni ze świty bawarskiego rycerza Stefana von Gumppenberga, zmarłego w Jerozolimie, wśród ludzi różnych narodowości napotkali wielu pielgrzymów polskich i pruskich⁶³.

Powracający do Polski pielgrzymi jerozolimscy przywozili wiadomości nie tylko o warunkach żeglugi do Ziemi Świętej i o samej tej krainie, ale także o wielu innych zarówno europejskich jak azjatyckich i afrykańskich krajach basenu śródziemnomorskiego, o zamieszkują-

⁶⁰ R ö h r i c h t, M e i s n e r, o. c., s. 12–14.

⁶¹ Np. książkę Albrecht Saski, podróżujący w r. 1476 zakupił dla siebie i swego orszaku m. in. 35 cetnarów wieprzowiny, 2 cetnary i 15 funtów kielbasy, 21 cetnarów solonej wołowiny, 1 cetnar i 41 funtów ozorów wołowych, 2 cetnary kur, blisko 100 cetnarów różnych ryb solonych, 35 cetnarów masła, 9000 jaj, 20 cetnarów sera, 3,5 cetnara miodu, po 1 cetnarze migdałów, rodzynków, imbiru, muszkatu itd. (R ö h r i c h t, M e i s n e r, o. c., s. 121, przyp. 1).

⁶² V a n L o o n, o. c., s. 78; R ö h r i c h t, M e i s n e r, o. c., s. 20, przyp. 1.

⁶³ R ö h r i c h t, M e i s n e r, o. c., s. 478; B y s t r o Ń, o. c., s. 6, mylnie informuje, że Gumpfenberg osobiście spotkał w Nikozji „wielu polskich pielgrzymów”, podaje również błędną datę: 1446 r.

cych je ludach, ich języku, kulturze materialnej i zwyczajach. Ich opowieściom i relacjom z dalekiej podróży zapewne w dużym stopniu przypisać należy coraz większe zainteresowanie krajami Bliskiego Wschodu, którego wyraźne rezultaty zaobserwować możemy w XVI w. Nie bez wpływu na ten stan rzeczy mogły być również i podróże osób związanych z Polską charakterem swej działalności, takich np. jak Jana Rindfleischa, który pielgrzymował do Palestyny w roku 1481, i brata jego Piotra w roku 1496, pochodzących z bogatego i jednego z najznacniejszych wrocławskich domów kupieckich, znanego dobrze w całej Polsce zarówno w Gdańsku, jak i w Warszawie⁶⁴. Gdy wracający z Palestyny Piotr Rindfleisch dostał się za Kretą w orbitę strasznej burzy, ślubował odbyć po szczęśliwym powrocie do domu trzy pielgrzymki: do kościołów św. Mikołaja we Wrocławiu, św. Jadwigi w Trzebnicy i św. Barbary w Toruniu⁶⁵ (jest to dowód, że również z tym ostatnim miastem, leżącym na szlaku handlowym z Wrocławia przez Poznań do Gdańska, był dobrze obeznany). I nie trzeba wątpić, że gdy po powrocie do kraju wywiązywał się z tego przyrzeczenia i dążył do Torunia, nie omieszczał opowiadać o tym, co podczas swej pielgrzymki widział i przeżył.

Z pewnością jeszcze większy rozgłos – z uwagi na osobę pielgrzymy, a także i niektórych jego towarzyszy – wywołać musiała w Polsce odbyta 1497/8 r. podróż do Palestyny księcia pomorskiego z linii Piastów, zięcia Kazimierza Jagiellończyka, Bogusława X⁶⁶. W podróży tej w licznym gronie orszaku pomorskiego księcia znajdowali się między innymi Krzysztof Palentzki (Paleński?) oraz trzech gdańszczanie. W osobie Krzysztofa Paleńskiego (czy może Polińskiego) mamy zapewne do czynienia z tym samym szlachcicem, który, jak pisze Bystroń⁶⁷, odbył już jedną pielgrzymkę w roku 1480 i po powrocie do kraju postawił kaplicę Grobu Świętego pod Świdwinem bacząc, by odległość kaplicy od miasta równa była odległości Kalwarii od Jerozolimy.

Podróż Bogusława X i jego świty obfitowała w liczne przygody, z których najbardziej niebezpieczna – w postaci napaści tureckich korsarzy – spotkała pielgrzymów na morzu koło Modonu. W toku zaciętej bitwy, jaka się wywiązała, poległ Paleński, jeden z trzech gdańszczan biorących udział w pielgrzymce – Jan Knut oraz pięciu członków załogi. Dla uczczenia swego szczęśliwego powrotu z pielgrzymki Bogusław zniósł w swym księstwie prawo brzegowe, a w jednym, z kościołów szczecińskich kazał odmalować bitwę z korsarzami.⁶⁸

⁶⁴ Röhricht, Meisner, o. c., s. 315, 316.

⁶⁵ Jw., s. 341, 342.

⁶⁶ Patrz o nim T. Cieślak, *Bogusław X (1471–1523) twórcą nowoczesnego państwa?*, „Przegląd Zachodni”, R. VI, Poznań 1950, t. I, s. 427–434; tenże, *Nadodrzańska wielkość*, „Alma Mater Thoruniensis”, Toruń 1946, nr 3; W. Lachnitt, *Wiezień Koszalina*, „Arkona”, Bydgoszcz 1946, nr 11; tenże *Jeszcze o Bogusławie*, „Szczecin – Tygodnik Wybrzeża”, Szczecin 1946, nr 13/14; J. Mitkowski, *Tego księcia uczył Długosz*, „Odra”, Katowice 1946, nr 27. Szczegóły dotyczące pielgrzymki Bogusława X podają: J. Müller, *Venetianische Actenstücke zur Reise Herzogs Bogislaus nach Jerusalem*, „Baltische Studien”, t. XXIX, Stettin 1879 i odb.; Anonymus, *Des Herzogs Bogislaw X von Pommern Pilgerreise*, Berlin 1859; G. Klempin, *Diplomatische Beiträge zur Geschichte Pommerns aus der Zeit Bogislaus X*, Berlin 1859; także Röhricht, Meisner, o. c., s. 515–517.

⁶⁷ Bystroń, o. c., s. 296. Nazwisko pielgrzymy Bystroń podaje: „Krzysztof von Polintzki (Poliński?) syn Jakuba”.

⁶⁸ Na miejscu tego kościoła zburzonego w roku 1575 wzniesiony został nowy kościół zamkowy, ale pamiątka po bitwie Bogusława z Turkami została w nim ponownie odmalowana, podobnie jak i na tapetach w zamku w Wołogoszczy (Röhricht, Meisner, o. c., s. 517).

III. OKRES WIELKICH ODKRYĆ GEOGRAFICZNYCH (od schyłku XV do końca XVI wieku)

1. JAN Z KOLNA, LEGENDARNY ŻEGLARZ-ODKRYWCA

Od czasu gdy z górą wiek temu niestrudzony badacz poloników w zagranicznych archiwach Joachim Lelewel poruszył jako pierwszy kwestię polskiego pochodzenia Jana z Kolna⁶⁹, osoba tego domniemanego odkrywcy Ameryki stała się jednym z ulubionych motywów naszej twórczości literackiej. Wspomnił o Janie z Kolna znakomity pisarz kaszubski Hieronim Derdowski⁷⁰, pisała o nim poczytna swego czasu Deotyma⁷¹, był Jan z Kolna obierany za temat licznych pomniejszych utworów⁷², i wreszcie uwiecznił jego osobę sam Żeromski⁷³. Także i w nowszych czasach Jan z Kolna nie przestał frapować naszych pisarzy. *Legendę o Janie z Kolna* napisała Wanda Wasilewska⁷⁴, a ostatnio również i jeden z pisarzy młodego pokolenia osnuł na tle życia i odkryć Jana z Kolna powieść⁷⁵ i sztukę sceniczną⁷⁶.

Nieco mniejszym powodzeniem cieszyła się ta postać wśród artystów, ale warto tu zanotować, że pomnik Jana z Kolna, dłuta Aleksandra Żurakowskiego, uzyskał nagrodę na konkursie „podobizn znakomitych Polaków”⁷⁷.

Innym wreszcie dowodem popularności słynnego żeglarza w Polsce jest nazwanie jego imieniem ulic w licznych miastach, jak np. w Gdyni, Kolnie Mazowieckim, Szczecinie, Wrocławiu, Koszalinie itd.⁷⁸ I dlatego może się wydawać raczej dziwne, że historycy pozostali w tyle za literatami czy artystami w badaniach osoby tego żeglarza i zasięgu jego odkryć. Przez sto lat utrzymywał się pogląd Lelewela, powtarzany przez wielu późniejszych historyków. Stosunkowo niedawno Janem z Kolna zajął się gruntownie Bolesław Olszewicz i przed przeszło dwudziestu laty opublikował wyniki swoich prac⁷⁹. Zapowiedziana przez tegoż uczzonego obszerniejsza praca wraz z wyczerpującą bibliografią tematu nie została jednak do tej pory opublikowana⁸⁰. W tym stanie rzeczy można powtórzyć tu pokrótce to, co o Janie z Kolna we wspomnianej wyżej publikacji wyłożył B. Olszewicz.

Na sprawę Jana z Kolna istnieje pięć zasadniczych poglądów.

⁶⁹ J. Lelewel, *Historia geografii i odkryć*, „Pisma pomniejsze geograficzno-historyczne”, Warszawa 1814.

⁷⁰ Jarosz Derdowski, *Kaszube pod Widnem*, Toruń 1883. Dalsze wydania: Poznań 1929, Pelplin 1936.

⁷¹ Deotyma (J. Łuszczewska), *Panienska z okienka. Starodawny romansik*, wydanie nowe, Warszawa 1948.

⁷² Jak podaje B. Olszewicz, *O Janie z Kolna, domniemanym polskim poprzedniku Kolumba*, „Przegląd Geograficzny”, t. XIII, 1933, s. 52

⁷³ S. Żeromski, *Wiatr od morza*, „Pisma” t. V, Warszawa 1949.

⁷⁴ Trzecie wydanie tej książki ukazało się w Warszawie w 1949 r.

⁷⁵ F. Fenikowski, *Pierścień z łabędziem*, Warszawa 1952.

⁷⁶ Tenże, *Dumna legenda*, kukielkowa sztuka sceniczna o Janie z Kolna wystawiona po raz pierwszy w Gdańsku w 1954 r. Zob. „Dziwiąta Fala”, 1954, nr 22.

⁷⁷ Olszewicz, o. c., s. 52.

⁷⁸ Cz. Marchaj, *Jan z Kolna, legenda czy fakt historyczny*, „Problemy” t. IX, 1953, nr 6, s. 393

⁷⁹ Olszewicz, o. c.

⁸⁰ Manuskrypt tej pracy przypadł prof. Olszewiczowi w czasie wojny. Pomimo tego i mimo trudności dotarcia do wielu źródeł rekonstruuje on i przygotowuje ponownie obszerniejszą monografię o Janie z Kolna.

Według pierwszego poglądu, reprezentowanego przez Lelewela, „Jan z Kolna” (Scolnus), Polak pochodzący z Kolna Mazowieckiego (choć niektórzy uczeni wskazywali również na Kolno pomorskie), był kierownikiem norweskiej wyprawy odkrywczej w roku 1476.

Według drugiego poglądu „Jan Skolv” (Scolvus), Norweg, towarzyszył jako pilot około roku 1494 Pinnigowi i Pothorstowi, kaprom niemieckim w duńskiej służbie, w ich wyprawie do wschodnich wybrzeży Grenlandii.

Trzecia wersja odnosi się do wyprawy tychże, Pinniga i Pothorsta, odbytej w roku 1476 do zachodnich wybrzeży Grenlandii, w której to wyprawie „Jan Skolv, Skolvssen lub Skolvsson” (Scolvus), Duńczyk lub Norweg, był pilotem.

Czwarta wersja jest jakby połączeniem trzech poprzednich. Według niej „Jon Skolv” (Scolvus), Norweg, w towarzystwie Pinniga, Pothorsta i Portugalczyka Joao Vaz Corte Reala odkrył w 1472 r. Labrador, szukając północno-zachodniego przejścia celem dotarcia do Chin.

I wreszcie ostatnia, fantastycznie brzmiąca wersja podaje nazwisko żeglarza „Juana Baptista Colom” (Scolvus lub Scolnus) i każe mu być Katalończykiem, który w 1477 r. uczestniczył jako pilot Pinniga i Pothorsta do Grenlandii i Antyllów.

Z pisarzy, którzy wymienili Jana z Kolna jako Polaka i na których oparł się Lelewel, wymienić trzeba przede wszystkim Franciszka de Belleforest z napisaną przez niego w 1570 r. historią powszechną świata⁸¹. Belleforest był jednak raczej kompilatorem, a źródło, na którym zapewne się opierał, nie jest znane. Jeszcze mniej wartościowe są późniejsze prace dwóch innych pisarzy nazywających Jana z Kolna Polakiem, a mianowicie Holendrów: K. Wyflieta z 1597⁸² i G. Horna z 1671 r.⁸³

Jak pisze B. Olszewicz, wyprawa Pinniga i Pothorsta z roku 1476 jest faktem niezaprzeczalnym. Jej celem mogło być odszukanie północno-zachodniej drogi do Azji wschodniej, zapewne jednak było dotarcie do Grenlandii. Do Labradoru jednak ekspedycja ta raczej nie dotarła.

Jaka była prawdziwa narodowość Jana z Kolna, nie sposób dzisiaj stwierdzić. Oczywiście mógł on być Polakiem z pochodzenia, jednakże wyprowadzenie tego dowodu z samego nazwiska żeglarza nie prowadzi do celu. Podawane nazwiska łacińskie „Scolnus” uważa B. Olszewicz za błędne, jako powstałe zapewne wskutek omyłki kopistów. Gdyby żeglarz ten był rzeczywiście Polakiem, Janem z Kolna, to za granicą nie nazywano by go nazwą powstałą na gruncie fonetyki polskiej (z Kolna – Skolna – Skolnus), a raczej: Joannes de Colno lub Joannes Colnensis. Dlatego za poprawną formę należy przyjąć „Scolvus”.

W obecnym stanie wiadomości, jakie na temat Jana z Kolna istnieją, jego polskie pochodzenie wydaje się dość wątpliwe, a przypisywane mu odkrycia Ameryki przed Kolumbem zupełnie nieuzasadnione⁸⁴. Być może uzyska się jeszcze kiedyś materiały pozwalające na dokładniejsze stwierdzenie faktycznego stanu rzeczy w tej sprawie, w każdym bądź razie to, co nam wiadomo dotychczas, nie uprawnia do wysunięcia równie optymistycznego – jak opublikowane przed paru laty w jednym z naszych popularnych czasopism – przypuszczenia, że „jeśli polscy historycy i geografowie podejmą wysiłek w kierunku szczegółowego uzasadnienia odkrycia Ameryki w roku 1476 – palma pierwszeństwa za ten czyn przypadnie polskiemu żeglarzowi Janowi z Kolna”⁸⁵.

⁸¹ F. Belleforest, *L'Historie universelle du monde*, Paris 1570 (cytuję wg Olszewicza, o. c.).

⁸² K. Wyfliet, *Descriptionis Ptolomaeicae augmentum ...*, Lovanii 1597 (cytuję wg Olszewicza, o. c.).

⁸³ G. Horn, *Ulyssea ...*, Lugduni Batavorum 1671 (cytuję wg Olszewicza, o. c.).

⁸⁴ Olszewicz, o. c., s. 61.

⁸⁵ Z. K. Rogowski, *Historia jednego odkrycia i o polskim Kolumbie*, „Przekrój”, 1951, nr 333, s. 6. Tenże autor powtórzył swój artykuł pod niezmiennym tytułem w „Ziemi”, R. II, Kraków 1957, nr 2, s. 11–12.

2. GASPAR DA GAMA W INDIACH I BRAZYLI

Osobą Gaspara da Gamy, Żyda poznańskiego przebywającego u schyłku XV w. w Indiach, zainteresował się po raz pierwszy niestrudzony odkrywca i badacz poloników Joachim Lelewel. On pierwszy opublikował w języku polskim wyniki swych badań na temat tego związanego zresztą luźno z Polską podróżnika⁸⁶. Znacznie później, bo już w naszych czasach podsumowania naszych wiadomości o Gasparze da Gama, zebranych przez niemieckich, włoskich i portugalskich uczonych z Aleksandrem Humboldtem na czele, dokonał B. Olszewicz, chociaż zastrzegł się równocześnie, że ponieważ dostępna mu była zaledwie część źródeł odnoszących się do tematu, opublikowane materiały należy uważać za tymczasowe i wymagające jeszcze uzupełnienia⁸⁷.

Gaspar da Gama urodził się pomiędzy rokiem 1450 a 1460 najprawdopodobniej w Poznaniu⁸⁸. Swe miasto rodzinne opuścił wraz z rodzicami we wczesnej młodości z nie znanych bliżej powodów, być może z racji antyżydowskich rozruchów, jakie kilkakrotnie zanotowano w połowie XV w. w Poznaniu. Przebywał później w Palestynie i Egipcie, skąd może około 1470 r. udał się do Indii. W każdym bądź razie w chwili swego zetknięcia się w 1498 r. na wyspie Andżediwa z ekspedycją Vasco da Gamy przebywał tam już około trzydziestu lat, odznaczał się doskonałą znajomością kraju, ludności i miejscowych zwyczajów, zajmował poważne stanowisko urzędnika prowadzącego rokowania z obcymi kupcami i żeglarzami, przy tym sam był kupcem, a może nawet właścicielem statków, a więc był człowiekiem zamożnym.

Na zakotwiczonym u brzegów Andżediwy okręcie Vasco da Gamy Gaspar pojawił się prawdopodobnie w celu wybadania zamiarów Portugalczyków, obejrzenia okrętów, ich uzbrojenia i załogi. Zdemaskowany i uwięziony przez Portugalczyków, oświadczył wobec groźby tortur gotowość przejścia na ich służbę i dzięki swym bogatym wiadomościom o Indiach udzielił im cennych informacji. Po przybyciu do Lizbony swe dobre intencje potwierdził przyjęciem chrztu. Jego ojcem chrzestnym był zapewne Vasco da Gama, stąd nazwisko nowochrześcija: Gaspar (Kacper) da Gama, ponadto nazywano go również da India. Jego prawdziwe, żydowskie imię i nazwisko nie jest znane.

Rychło też Gaspar zyskał na znaczeniu i w 1500 r. jako znawca Indii i zapewne tłumacz towarzyszył wyprawie Pedro Alvereza Cabrala, która – zniesiona przez wiatry – odkryła przypadkowo Brazylię. Odgrywał następnie znaczną rolę u boku Cabrala w Indiach, dwa lata później brał udział w drugiej wyprawie Vasco da Gamy, zaś w latach następnych przebywał i działał u boku kolejnych wicekrólów Indii: Almeidy i Albuquerque. Po roku 1510 wszelki ślad po Gasparze ginie i dalsze koleje jego życia nie są znane. Przypuszczać można, bo był już w podeszłym wieku, że naturalną tego przyczyną była jego śmierć.

Z zachowanych listów różnych cenionych podówczas podróżników wynika, że Gaspar da Gama był jednym z najwybitniejszych geografów i podróżników, jako „dobry znawca krajów nadbrzeżnych od Aleksandrii i od Indii do wnętrza lądu i Tartarii aż do Wielkiego Morza [Czarnego]”⁸⁹, jeśli zaś dodać jego wyprawę do Brazylii, znajomość wschodnich wybrzeży Afryki, jak również szeregu wysp Oceanu Indyjskiego (Cejlonu, Sumatry i Jawy), to zupełnie słuszne wydaje się zdanie B. Olszewicza, że „Żyd poznański, towarzysz i doradca Vasco da Gamy, Crabala i Almeidy, najwybitniejszych twórców wielkiej epopei portugalskiej, był pośrednio jednym z informatorów geografów pierwszej połowy XVI wieku o krajach nad Oceanem Indyjskim leżących”⁹⁰.

⁸⁶ J. Lelewel, *Polska. Dzieje i rzecz jej*, t. I, Poznań 1858, s. 412.

⁸⁷ B. Olszewicz, *Gaspar da Gama. Żyd poznański w Indiach w XV wieku*, „Kronika Miasta Poznania”, t. IX, 1931, nr 3, s. 189.

⁸⁸ Według jego własnego oświadczenia, złożonego Portugalczykom w obliczu tortur, o czym mowa dalej w tekście. Relacja podana wg Olszewicza, o. c.

⁸⁹ Jw., s. 202.

⁹⁰ Jw., s. 203.

3. WYBITNI PODRÓŻNICY POLSCY W XVI WIEKU

Okres wielkich odkryć geograficznych to okres wzmożonego zainteresowania nie znanymi dotąd morzami i lądami, zamieszkującymi te lądy ludźmi, ich florą i fauną, a nade wszystko bogactwami naturalnymi. Oczywiście największym magnesem, który przyciągnął tylu żeglarzy na szlaki morskie do Indii, a później i Ameryki, było złoto. „Jeśli handel korzeniami ciągnął Portugalczyków do Indii, to Ameryka kusiła Hiszpanów złotem. Już na Gunagani (San Salvador), pierwszej wyspie odkrytej przez Kolumba, wielki ten żeglarz ujrzał ozdoby złote w uszach i nozdrzach tuziemców i starał się zdobyć ich możliwie jak najwięcej w zamian za bezwartościowe przedmioty. Ten sam cel miała i dalsza polityka kolonialna hiszpańska”⁹¹.

Rozwój budownictwa okrętowego, a także wzmożone zainteresowanie się geografią i kartografią oraz sztuką nawigacji, i – co za tym idzie – szereg takich osiągnięć, jak umiejętność określania długości i szerokości geograficznej, sztuka prowadzenia nawigacji astronomicznej, kartografia nowoodkrytych mórz i lądów, wynalezienie „róży wiatrów”, pchnęły w tym okresie żeglugę pełnomorską na nowe tory⁹². W ką, do lamusa poszły dawne wierzenia i przesady o końcach świata, za którymi znajdować się miały rozżarzone pustynie i wrzące morza, o legendarnych wyspach „wędrownych” i różnych dziwach nieznanego świata.⁹³ Miejsce tych zabobonnych wierzeń poczęła wypełniać i zajmować wiedza. Ruszały coraz to nowe wyprawy i wciąż dokonywano nowych odkryć. Na wschód i na zachód, na północ i na południe płynęli śmiali żeglarze w poszukiwaniu nowych kontynentów lub nowych dróg, które by do nich prowadziły.

W tych wyprawach odkrywczych wzięli również udział przede wszystkim żeglarze państw nadmorskich czy morskich, takich jak Włochy, Hiszpania i Portugalia na południu, a Anglia i Holandia na północy, ale zainteresowanie nimi, chęć zdobywania wiedzy i tych nowych odkryciach, ba chęć uczestniczenia w dalekich podróżach morskich stawały się udziałem także i państw nie posiadających bezpośredniego do oceanów czy wręcz nawet państw śródlądowych.

Zainteresowania te nie ominęły oczywiście i Polski.

W tym samym 1508 roku, w którym w nieświadomości odkrycia Ameryki zmarł Kolumb, ukazało się w Polsce pierwsze wzmiankujące o Nowym Świecie dzieło: głośna podówczas praca Jana z Sacro Bosco pt. *O sferze*, zaopatrzona komentarzem profesora Akademii Krakowskiej Jana z Głogowy, w którym ten dodał od siebie wzmiankę o odkryciu przez Portugalczyków nowego kontynentu⁹⁴. Cztery lata później, wzorując się na *Wstępie do kosmografii* słynnego Waldseemüllera, profesor filozofii Akademii Krakowskiej Jan ze Stobnicy opublikował w Krakowie dzieło pt. *Introductio in Ptholomei Cosmographiam*, z mapą przedstawiającą półkulę wschodnią i zachodnią⁹⁵. Z kolei i inni uczeni polscy, jak np. Mariusz Kmita z Szamotuł, Mikołaj Kopernik i Marcin Bielski, pisali o Ameryce⁹⁶. Ale oprócz wymienionych uczonych odnajdujemy również polskich podróżników morskich, którzy w tym okresie odbywali dalekie wyprawy, a niekiedy przemierzali nowoodkryte szlaki morskie, choć oczywiście trudno im przypisywać udział w dokonywaniu odkryć.

⁹¹ J. M. Kuliszewski, *Dzieje gospodarcze Europy Zachodniej*, t. II: Czasy nowożytności, Warszawa (b. d.), s. 137–138.

⁹² Patrz: B. Kozłowski, *Dzieje okrętu*, Warszawa 1956, rozdział VII: Czy łatwe było zadanie Kolumba? (s. 158–191).

⁹³ I. Magidowicz, *Zarys historii odkryć geograficznych*, Warszawa 1952, s. 164.

⁹⁴ B. Olszewicz, *Pierwsze wiadomości o odkryciu Ameryki w literaturze polskiej*, Warszawa 1910; tenże, *Poland and the Discovery of America. A Historical and Bibliographical Essay*, Poznań 1931.

⁹⁵ Mapa ta – pierwsza w Polsce mapa Nowego Świata – była wzorowana na mapie Waldseemüllera (Olszewicz, *Poland and the discovery of America* s. 10). I dlatego niesłuszne jest zdanie Magidowicza, o. c., s. 300, przypisującego Janowi ze Stobnicy cenne wskazówki kartograficzne, zwłaszcza że ten nie był w ogóle kartografem.

⁹⁶ Patrz o nich Olszewicz, *Poland and the discovery of America*, s. 16 i n.

W chronologicznej kolejności pierwszym z nich jest wielki humanista, dyplomata królewski i poeta Jan Flaschbinder zwany Dantyszkiem⁹⁷. Urodzony w Gdańsku i w dodatku od wczesnej młodości zżyty z zagadnieniami żeglugi, gdyż ojciec jego posiadał własny prom na Wiśle i statek, był Dantyszek szczególnie predestynowany do roli doradcy morskiego Zygmunta I i prawdopodobnie odegrał ją też przy tworzeniu polskiej floty królewskiej⁹⁸. Zapewne mało kto w ówczesnej Polsce orientował się w tych zagadnieniach tak dobrze, jak on i nie ma w tym nic dziwnego, skoro się zważy, że nikt w Polsce nie zapoznał się tak dokładnie ze sprawami morskimi i nie odbył tylu morskich podróży, co właśnie Dantyszek. Gdy w roku 1505 jako pisarz królewski otrzymał stypendium i udał się na dłuższy czas za granicę, trasa jego podróży wiodła z Gdańska morzem przez Danię do Francji. Stąd drogą lądową przybył do Wenecji, której znaczenie i potęga morska dochodziły właśnie do zenitu. Z Wenecji wyruszył w sześciomiesięczną, pełną niebezpieczeństw wyprawę⁹⁹, której trasa prowadziła przez Korfu, Peloponez, Krete, Rodos i Cypr do Jafy, a następnie do Jerozolimy. Po jej zwiedzeniu w drodze powrotnej zatrzymał się Dantyszek na Sycylii. Po dziesięciu latach w 1515 i 1516 r., już jako poseł królewski kilkakrotnie wyruszał z kraju do Wenecji, w 1517 r. do Niderlandów, skąd powrócił drogą morską do Gdańska, zaś w 1518 r. udał się do Hiszpanii do Barcelony. W trzy lata później odbył znowu daleką podróż morską wokół północno-zachodnich wybrzeży Europy. Nastąpiło to w wyniku drugiej jego misji dyplomatycznej do Hiszpanii. Płynąc wtedy z Calais do brzegów Hiszpanii, odwiedził on po drodze Anglię, gdzie pozyskał dla sprawy polskiej przychylność króla angielskiego przeciw intrygom krzyżackim. Dantyszek lądował na ziemi angielskiej w Sandwich, zaś odpływał z niej z Plymouth. Trwająca kilka tygodni podróż do Hiszpanii, odbyta na statku portugalskim, obfitowała w niebezpieczeństwa (burza zagnała statek do Penzance, u południowo-zachodnich krańców Anglii). Po załatwieniu swej misji Dantyszek w drodze powrotnej zaokrętował się w La Coruña i ponownie opłynął północno-zachodnie wybrzeże Europy docierając do Nliddelburga w Niderlandach. W 1524 r. wziął Dantyszek udział w zaślubinach doży weneckiego z morzem i raz jeszcze miał okazję przyjrzenia się z bliska weneckiej flocie, a następnie odbył podróż drogą morską do Bari. Wreszcie we wrześniu 1525 r. widzimy go w porcie genueńskim, gdzie znajdowała się właśnie cesarska flota. Wszystkie morskie podróże Dantyszka, w trakcie których przepłynął i to niejednokrotnie – Bałtyk, Morze Północne, kanał La Manche, Atlantyk (Zatokę Biskajską) i Morze Śródziemne, a więc morza oblewające całą Europę, jak również wynikające stąd obozowanie ze sprawami żeglugi i budownictwa okrętowego, znajomość portów i flot najważniejszych ówczesnych potęg morskich (Wenecji, Hiszpanii, Anglii i Niderlandów) zyskały mu imię doskonałego znawcy wszelkich związanych z morzem zagadnień. Dodatkowo Dantyszek interesował się żywo odkryciami w Nowym Świecie, o których stale informowali go liczni hiszpańscy przyjaciele. Zresztą podczas licznych wypraw i pobytów w portach Zachodniej Europy mógł nawet osobiście zetknąć się z niektórymi ze znanych żeglarzy-odkrywców i konkwistadorów (wiadomo że przyjaźnił się z Cortezem), na własne oczy mógł też oglądać ich statki i przygotowania do podróży lub powroty z dalekich wypraw. Nic więc dziwnego, że właśnie do niego zwracali się uczeni z całej Europy z prośbą o opisy nowoodkrytych mórz, wysp i lądów. Dlatego zupełnie słusznie można uważać Dantyszka nie tylko za

⁹⁷ Poniższe daty i dane z jego życia zaczerpnięto przeważnie – o ile nie powołano się na inne prace – z biografii Dantyszka: W. P o c i e c h a, *Dantyszek Jan*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 424–429.

⁹⁸ S. B o d n i a k, *Żołnierze morscy Zygmunta Starego (1517–1522)*, „Rocznik Gdański”, t. IX/X, 1935–1936, s. 209–222; K. L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947, s. 53, 54.

⁹⁹ L. F i n k e l, „Album uczącej się młodzieży poświęcony J. I. Kraszewskiemu”, Lwów 1879, s. 334, napisał: „Poznał Dantyszek na tej podróży, ale wyniósł też odrazę do morza, na którego falach omal nie utracił życia, mając lat dopiero 20” (podkreślenie moje – J. P.). Sąd ten nie jest słuszny, nie potwierdzają go bowiem częste późniejsze podróże morskie Dantyszka.

pierwszego chronologicznie z wybitniejszych polskich podróżników morskich XVI w. ale również za najbardziej z nich obeznanego w sprawach morskich.¹⁰⁰

Drugim z kolei wybitnym podróżnikiem był inny humanista, nie tak może zasłużony i znany jak Dantyszek, ale również bardzo oświecony i bywały w świecie. To Erazm Kretkowski. Pomimo, że pochodził ze znanej rodziny i piastował w Polsce wysokie godności oraz jako wyborny dyplomata również posłował do państw ościennych, posiadane o jego życiu wiadomości są dość skąpe. Kretkowski urodził się w 1508 r.¹⁰¹, ale ani dokładna data, ani miejsce jego urodzenia nie są nam znane. Jako młodzieniec, prawdopodobnie pod koniec lat dwudziestych lub z początkiem lat trzydziestych XVI w., studiował w Padwie, tej kuźni wiedzy i promieniującym na całą Europę ośrodku humanizmu. Po powrocie do kraju został, jak wielu innych padewczyków, obdarzony wysoką godnością, a mianowicie mianowany kasztelanem brzesko-kujawskim (w 1537 r.), zaś w 1550 r. – kasztelanem gnieźnieńskim i starostą pyzdrowskim. Zasłynął później jako poseł Zygmunta Augusta do sułtana¹⁰², a sądząc z ilości zwiedzonych przez niego krajów mógł odbyć również i inne poselstwa.

Przed lub po okresie studiów włoskich, a także w toku poselstw zwiedził Kretkowski wiele krajów, jak to stwierdza Jan Kochanowski w utworze pt. *Nagrobek Kretkowskiemu*. Oto co tam czytamy:

Tutaj grób Kretkowskiego, tu port jego nawie,
Gdy wszystką niemal ziemię zwędrował ciekawie –
Niez mordowany pielgrzym, ciekawy, ochoczy,
Był, gdzie Dniestr szumnie pędzi, gdzie się Ganges toczy,
Widział Istr dwuramienny, Ren i Tagus sławny,
Oglądał przy źródliku Nil siedmiorekawy. –
Dziś poszedł w wieczny Olimp – i z tamtej wyszyni
Patrząc sobie na ziemię krotochwile czyni.¹⁰³

Dwa szczegóły z tego wiersza są szczególnie wymowne, a mianowicie, że Kretkowski był nad Gangesem i Tagiem. Te dwie nazwy trzeba połączyć pamiętając, że najważniejszym portem w Europie, z którego wypływały statki do Indii, była właśnie położona nad Tagiem Lizbona. Zapewne więc z Lizbony popłynął Kretkowski do Indii, jednakże o tej jego dalekiej wyprawie nie posiadamy żadnych bliższych danych.

Podróż indyjska Kretkowskiego, pierwszego Polaka na tym szlaku „korzennym”, nie przeminęła bez echa wśród współczesnych, czego dowodem cytowany już wiersz Kochanowskiego, który bardzo ściśle rejestrował godniejsze uwagi wydarzenia swoich czasów. Wiersz ten, według świadectwa Rywockiego¹⁰⁴ i Starowolskiego, zdobi nagrobek Kretkowskiego w kościele św. Antoniego w Padwie¹⁰⁵. Tam bowiem, w mieście swoich studiów, zmarł Kretkowski w roku 1558.

Następnym w kolejności chronologicznej wybitnym podróżnikiem polskim czasów Odrodzenia był znany pisarz Maciej Strykowski, który w trzeciej ćwierci XVI w. przemierzył szereg razy północno-wschodnią część Bałtyku, widział brzegi Oceanu Atlantyckiego (a może po nim pływał?) oraz odbywał rejsy po Morzu Egejskim, Jońskim i Adriatyckim. Wymienia

¹⁰⁰ Po śmierci Dantyszka pozostały w Lidzbarku w spadku po nim m. in. globusy i rękopiśmienna mapa drogi do Indii Zachodnich (B. Olszewicz, *Udział Polaków w rozwoju geografii*, rkps nie wydany drukiem, s. 10).

¹⁰¹ Jak to wynika z napisu na nagrobku Kretkowskiego, że przeżył lat 50 (J. Kochanowski, *Dzieła*, t. IV, Kraków 1883, s. 197, przyp. 1).

¹⁰² *Encyklopedia powszechna Orgelbranda*, t. XVI, Warszawa 1864, s. 55.

¹⁰³ Kochanowski, o. c., s. 197, przekład W. Syrokomli.

¹⁰⁴ M. Rywocki, *Księgi peregrynackie ... z lat 1584 do 1587*, wyd. J. Czubek, „Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce”, t. XII, Kraków 1910, s. 193.

¹⁰⁵ Dalszą literaturę dotyczącą nagrobka podaje K. Hartleb, *Polskie dzienniki podróży w XVI w. jako źródła do współczesnej kultury. Uwagi i przyczynki*, Lwów 1920, s. 69, przyp. 1.

zresztą te swoje podróże morskie niejednokrotnie, rozpoczynając od dedykacji na czele swojej kroniki¹⁰⁶, poprzez dalsze, bardziej szczegółowe opisy, w których „sam o sobie i przygodach swoich w zwiedzaniu rozmaitych krain świata” opowiada:

Trzykrociem Oceanie widział twoje brzegi,
Dwakroć, gdzie Król Oeta gonił swoje zbiegi,
Gdzie morskie hucznośmne wyniesione wały,
Jak z nawyższych gór na dół w górę zeń skakały,
A okręt jak w przepaści czasem się zakryje,
Czasem zaś aż pod obłok modry nas wybije.
Raz zasię od rozboju straszego wybawion,
Dwakrociem z utonienia od brzegu przyplawion,
Dwakrociem mało nie był od Moskwy pojmany,
Raz mało na galery nie był zaprzędany¹⁰⁷.

Jaki zaś szmat świata zwiedził Strykowski w czasie swych podróży wynika najlepiej z następującego zestawienia:

Tak po żeglownym morzu, jak po suchej ziemi,
Przypatrzyłem się dziwnym przypadkom z dziwnymi,
Gdzie Dniepr, Niemen, Dźwina, Don, Wołga, Boh wstawają,
Gdzie Wisła, Narew, Warta, Bug, Pregel wpadają,
Gdzie Dniestr, Prut, Seret, Buzów, Dunaj dwuimienny,
Gdzie Strimon, Hebrus, Nessus piasek toczą ciemny,
Gdzie Peneus, Sperchius w greckie morze wchodzą¹⁰⁸.

Wreszcie jako ostatniego w kolejności chronologicznej wymienić można Pawła Palczewskiego (Palczowskiego)¹⁰⁹, który zasięgiem swych wędrówek przewyższył jeszcze poprzednio wymienionych podróżników. Podobnie jak Kretkowski kształcił się w Padwie, gdzie studiował prawo i humanistykę¹¹⁰. Później zasłynął jako pisarz polityczny, wydając w roku 1604 dzieło na temat ustroju republiki weneckiej oraz w roku 1609, po swym pobycie w Moskwie, książkę pt. *Koługa moskiewska*, zawierającą m. in. ciekawy opis Wołgi.

W przedmowie do tej ostatniej pracy wspomina Palczewski o swych 16 lat trwających podróżach zagranicznych, pisząc, iż „czynił wielkie peregrynacje [...] po Hiszpanii, Francji, Niderlandzie, Włoszech, Indii Orientalskiej i Occidentalskiej, po częściach ziemi murzyńskiej, perskiej, arabskiej konwersując i obcując z większą częścią narodów tego świata”¹¹¹.

Oznacza to, że Palczewski zwiedził cały kontynent europejski, północną Afrykę i południowo-zachodnią Azję wraz z Arabią i wreszcie Indie Zachodnie, a być może nawet kontynent amerykański, który w tamtych czasach często jeszcze nazywano Indiami Zachodnimi. Zwiedził więc Palczewski ogromną część świata, poznał wiele krajów i narodów, liczne lądy i morza oraz dwa oceany: Indyjski i Atlantycki. W podróżach tych prowadził pamiętnik, który wydać miał drukiem pt. *Topographia earum civitatum ac regionum, in quibus tot annis commoratus est*¹¹². Pamiętnik ten niestety później zaginął.

¹⁰⁶ M. Strykowski, *Kronika polska, litewska, żmudzka i wszystkiej Rusi ...*, wyd. M. Malinowski, t. I, Warszawa 1846, s. V.

¹⁰⁷ Jw., s. XX.

¹⁰⁸ Jw., s. XXI.

¹⁰⁹ M. Wiszniewski, *Historia literatury*, t. VII, Kraków 1845, podaje nazwisko „Palczowski”, *Encyklopedia powszechna Orgelbranda*, t. XX – „Palczewski”.

¹¹⁰ S. Windakiewicz, *Padwa*, Kraków 1891, s. 62.

¹¹¹ E. Maliszewski, B. Olszewicz, *Podręczny słownik geograficzny*, t. II, Warszawa 1925–1927, s. 205.

¹¹² Cytowane wg *Encyklopedii powszechnej Orgelbranda*. Estreicher, *Bibliografia polska*, t. XXIV, s. 32, podaje, że dzieło to nie wyszło drukiem.

Ci czterej polscy podróżnicy, Dantyszek, Kretkowski, Strykowski i Palczewski, stanowili z pewnością jedno z głównych, może najważniejsze w Polsce czasów Odrodzenia źródło wiedzy i informacji o całym znanym podówczas świecie i oni zapewne utorowali drogę następnym polskim podróżnikom, jakich z biegiem czasu coraz więcej napotykać można na wszystkich szlakach morskich świata.

Trzeba jeszcze dodać, że jest możliwe, iż grono tych polskich wybitnych podróżników morskich XVI w. było liczniejsze niż podano i że poza wzmiankowanymi zaliczyć można by do niego zapewne i inne osoby. Na przeszkodzie stoi jednak szczupłość posiadanych materiałów, chociaż przykładowo można tu jeszcze wymienić takich podróżników, jak Michała Działyńskiego (zmarłego w 1576), o którym Paprocki pisze, że był to „mąż wielkiej sławy i pamięci godny, który morzem i ziemią świata wiele objechał”¹¹³, oraz żyjącego w tym samym czasie Andrzeja Dudycza, narodowości węgierskiej, ale i polskiego indygenatu, o którym przyjaciel jego Jan Kochanowski również stwierdził, że „tyle przestrzeni ziemią i morzem przemierzył”¹¹⁴.

Ten krótki przegląd wybitnych polskich podróżników morskich XVI w. zakończyć można osobą żeglarza poznańskiego Jana Bociana, który jak to wynika ze skąpych informacji źródłowych, w roku 1598 był kapitanem kilku okrętów w Lizbonie¹¹⁵. Kiedy i w jakich okolicznościach opuścił on Poznań – miasto, w którym Bocianowie trudnili się od kilku pokoleń m. in. handlem towarami kolonialnymi¹¹⁶ – i na czyich statkach był kapitanem, nie wiadomo. Odpowiedzi na te pytania należałoby zapewne szukać we współczesnych źródłach lub literaturze portugalskiej.¹¹⁷

¹¹³ S. Bodniak, *Działyński Michał*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 90.

¹¹⁴ J. Kochanowski, *Dzieła*, t. III, s. 220, 221; prawdziwe nazwisko Dudycza brzmiało „Dudith”, bliższe dane patrz H. Barycz, *Dudith Andrzej*, „Polski słownik biograficzny”, t. V, s. 445–448.

¹¹⁵ W. Maisel, *Jan Bocian – nieznaną żeglarz poznański*, „Przegląd Zachodni”, R. X, 1954, t. III, s. 211–216.

¹¹⁶ J. Leitgeber, *Z dziejów handlu i kupiectwa poznańskiego za dawnej Rzeczypospolitej*, Poznań 1929, s. 222.

¹¹⁷ Maisel, o. c., s. 216, wymienia za *Wielką literaturą powszechną* (Trzaski, Everta, Michalskiego), t. II, nr 2, s. 1043, 1044, tytuły kilku wchodzących w rachubę prac.

IV. POLSKA A „DOMINIUM MARIS BALTICI” (od połowy XV do schyłku XVIII wieku)

1. POLACY WE FLOTACH KAPERSKICH W WOJNIE TRZYNASTOLETNIJ

Z czasów wojny trzynastoletniej datują się pierwsze próby użycia przez Polskę floty kaperskiej w toczącej się podówczas wojnie z Krzyżakami. Wojna ta była wojną typowo lądową ze względu na wspólną granicę lądową obu przeciwników i brak floty zarówno po stronie polskiej, jak i krzyżackiej. Jednakże Kazimierz Jagiellończyk, jak również miasto Gdańsk, prowadzące walkę na śmierć i życie o wyzwolenie spod okupacji, ucisku i wpływów krzyżackich, rozumieli doskonale, że choć rozstrzygnięcie w tej wojnie musi zapaść na lądzie, to przecież nie da się go osiągnąć bez uprzedniego zwycięstwa na morzu. Wyplýwało to z faktu, że państwo zakonu krzyżackiego, otoczone na lądzie posiadłościami Polski i Litwy, skazane było jedynie na łączność drogą morską ze swymi sprzymierzeńcami (jak również z państwami neutralnymi) dostarczającym mu broni, żywności oraz zaciężnych wojsk. W tej sytuacji utworzenie floty wojennej stało się koniecznością, bez której trudno było liczyć na zwycięstwo.

W roku 1455 Gdańsk zwrócił się do Kazimierza Jagiellończyka z prośbą o zgodę królewską na wysłanie kaprów przeciwko wspólnym wrogom. Król wyraził zgodę, czego dowodzi m. in. list wystosowany w dniu 8 stycznia 1456 r. do Lubeki z oznajmieniem, że z nadchodzącą wiosną wyśle własne okręty przeciw swoim nieprzyjacielom¹¹⁸. Począwszy też od roku następnego, rok rocznie aż do końca wojny gdańszczanie wysyłali kaprów na uzbrojonych statkach handlowych w celu blokady krzyżackiego wybrzeża. Szczęólnego nasilenia nabrała ich akcja w latach 1456 i 1462, kiedy wystawili po kilkanaście jednostek. Z kolei zresztą także i Krzyżacy wysłali swoich kaprów na morze.

Od roku 1460 w wystawianych przez radę gdańską listach kaperskich pojawia się zwrot, że rada wysyła imiennie wymienionego kapitana „na rozkaz Kazimierza, króla polskiego”; w latach późniejszych formuła ta często się powtarza.¹¹⁹ Przeczy to poglądom niektórych uczonych o utrzymywaniu przez Kazimierza własnych kaprów i wystawianiu im przez króla listów kaperskich, ale potwierdza fakt niewątpliwie zwierzchność króla nad flotą gdańską. I ten zasadniczy fakt opieki i zwierzchności królewskiej nad flotą kaperską Gdańska, jak również i fakt występowania tej floty w obronie interesów Polski dają podstawę do uznawania gdańskiej floty kaperskiej za flotę królewską, a więc tym samym polską¹²⁰.

Oprócz działalności kaperskiej, wykonywanej przez wszystkie lata wojny przez pojedynczych kaprów, i to zarówno gdańskich, jak elbląskich oraz fromborskich (podległych polskiemu dowódcy Janowi Skalskiemu), doszło w roku 1463 do walnego starcia flot obu przeciwników pod Elblągiem na Zalewie Wiślany. Flota polska, współdziałająca na Wiśle z

¹¹⁸ M. Biskup, *Kazimierz Jagiellończyk a początki polskiej floty wojennej*, „Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu”, t. XVII, 1951, z. 1–2, s. 21; t e n ż e, *Gdańska flota kaperska w okresie wojny trzynastoletniej 1454–1466*, Gdańsk 1953, s. 21.

¹¹⁹ T e n ż e, *Kazimierz Jagiellończyk ...*, s. 22, 24; t e n ż e, *Gdańska flota kaperska ...*, s. 34, 35, 37, 40.

¹²⁰ T e n ż e, *Gdańska flota kaperska ...*, s. 70, 71.

oblegającymi Gniew wojskami królewskimi Piotra Dunina, blokowała równocześnie Szkarpawę (Wisłę elbląską) przed zdążającą z odsieczą flotą wielkiego mistrza. Gdy ta ostatnia wycofała się nad Zalew, połączona eskadra gdańsko-elbląska, mimo że ustępowała liczebnie (liczyła bowiem 25 jednostek przeciw 44 Zakonu), uderzyła na nieprzyjaciela. W walnej bitwie stoczonej 15 września 1463 r. flota gdańsko-elbląska z polskimi zaciężnymi na pokładach dokonała całkowitego pogromu Krzyżaków. Wszystkie okręty Zakonu dostały się w ręce zwycięzców wraz z ponad 500 jeńcami. To zwycięstwo poważnie przyczyniło się do pomyślnego dla Polski zakończenia wojny.

Cytowana często relacja Długosza o tej bitwie (a właściwie – według Długosza – o dwu bitwach)¹²¹ nie jest ścisła, gdyż niesłusznie pisze on o dwu bitwach, podaje także mylne daty, ilość zdobytych statków i jeńców¹²². Zaznacza w niej wszakże obecność zaciężnych wojsk królewskich na pokładach gdańsko-elbląskich okrętów i choć przypisuje im może nadmierną rolę w bitwie, to przecież najważniejsze jest dla nas udokumentowanie bezpośredniego udziału Polaków w tym zwycięstwie, które wpłynęło na szybsze zakończenie wojny¹²³. I tu trzeba przejść do zagadnienia załóg okrętowych gdańskiej floty kaperskiej i ich składu narodowościowego.

Nie posiadamy niestety żadnego imiennego wykazu załóg gdańskich, elbląskich czy fromborskich jednostek kaperskich z czasów wojny trzynastoletniej, bowiem jedyny spis tego rodzaju pochodzi z roku 1441. Wśród wymienionych w nim 15 członków załogi gdańskiego statku znajdujemy trzy nazwiska o polskim brzmieniu z których jeden – Matczke – (Maczek?) – wyraźnie nazywany jest polakiem (eyn Palan). Również i nazwiska dwóch innych marynarzy czisig (czyżyk?) i Tzurke (Żurek?) wskazują na ich polskie, w żadnym wypadku nie niemieckie pochodzenie¹²⁴.

Niezwykłe ujemnie do spraw polskiej floty ustosunkowany dawniejszy historyk niemiecki Walter Vogel wspomina o załodze statku gdańskiego z 1407 r.; jego kapitanem był gdańszczanin, zaś z pięciu pozostałych członków załogi jeden był mieszkańcem Prus, inny pochodził ze Szczecina – obaj mogli więc być polskiego, a w każdym razie słowiańskiego pochodzenia¹²⁵.

Z kapitanów okrętów kaperskich z wojny trzynastoletniej na Polaka wygląda bezsprzecznie Henryk Popiel, jeden z bardziej czynnych kaprów gdańskich, który w roku 1458 dwukrotnie, na wiosnę i jesienią, wyprawiał się na morze¹²⁶.

Gdyby dochowały się jakie spisy załóg okrętowych, zapewne przekonaliśmy się, że Polacy byli wśród nich jeszcze licznie reprezentowani niż na wyżej wspomnianym statku gdańskim z roku 1441. Uzasadnić to można jako proste następstwo faktu, że toczona przez całą ziemię pomorską z Gdańskiem na czele wojna z Krzyżakami uważana była przez najbiedniejsze warstwy wiejskie i miejskie, spośród których rekrutowały się w większości szeregi walczących, za wojnę wyzwoleńczą w najlepszym sensie tego słowa: pod względem narodowym i społecznym. Zarówno ludność miejska; której prawa i przywileje były stale ograniczane przez Krzyżaków, jak i wiejska w szczególny sposób ciemniona i wyzyskiwana, zarówno kaszubszy rybacy zmuszeni do płacenia wysokiego podatku od połowów oraz dziesięciny kościelnej, jak rzesze flisaków czy robotników (tragarzy) portowych; przez Długosza

¹²¹ D ł u g o s z, o. c., t. V, s. 353.

¹²² B i s k u p, *Kazimierz Jagiellończyk* ..., s. 30, przyp. 67; błąd ten powtórzony został w opartej na Długoszu relacji z tej bitwy, zawartej w pracy popularyzacyjnej W. B o r t n o w s k i e g o, *Polskie działania na morzu podczas wojny trzynastoletniej*, Warszawa 1952, s. 37–40.

¹²³ K. G ó r s k i, *Pomorze w dobie wojny trzynastoletniej*, Poznań 1932, s. 180–181.

¹²⁴ B i s k u p, *Gdańska flota kaperska* ..., s. 56.

¹²⁵ L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 30; cytowana praca W. V o g e l, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, t. I, Berlin 1915.

¹²⁶ B i s k u p, *Gdańska flota kaperska* ..., s. 50, przyp. 5.

Schifkindrami zwanych¹²⁷ – wszyscy oni prowadzili rozpaczliwą walkę o utrzymanie swego narodowego oblicza, a przy tym wszelkie nadzieje na polepszenie dotychczasowych nieznośnych warunków życia łączyli z wyzwoleniem z krzyżackiej niewoli i powrotem do Macierzy. W odróżnieniu od pomorskiego rycerstwa i patrycjatu, zjednoczonych dla ochrony przed gwałtami i bezprawiem rycerzy zakonnych, rzesze prostej ludności Pomorza Gdańskiego, Warmii i ziemi chełmińskiej walczyły o swój narodowy i ekonomiczny byt. Dlatego też dla nich wojna ta była szczególnie istotna i dlatego na nich spoczywał w znacznej mierze ciężar wojny z Zakonem: oni wchodzili w skład zaciężnych oddziałów Gdańska i innych miast pomorskich, z nich też pochodziły niewątpliwie załogi kaperskich jednostek gdańskich, elbląskich i z pewnością także fromborskich wystawionych – jak już wspomniano – przez Jana Skalskiego, dowódcę polskich oddziałów zaciężnych. I z tych wszystkich przyczyn słusznie można uważać, że podobnie jak w działaniach lądowych, tak również i na morzu polska ludność Pomorza przyczyniła się do zwycięstwa nad krzyżackim zaborcą.

2. STRAŻNICY MORZA W XVI WIEKU

Jeżeli gdańską flotę kaperską z okresu wojny trzynastoletniej uważać można, tak jak zresztą gdańszczanie pragnęli, za flotę królewską a więc polską tylko z racji zwierzchnictwa i nadrzędnej opieki Kazimierza Jagiellończyka, to zupełnie inaczej przedstawia się sprawa floty wojennej Zygmunta I Starego. Tu bowiem król już nie zlecał komuś tworzenia siły zbrojnej na morzu i wystawiania listów przypowiednich dla kapitanów poszczególnych okrętów, ale czynił to sam, a ponadto prawdopodobnie utrzymywał zaciężnych żołnierzy morskich na własny rachunek. Jako datę powstania floty Zygmunta I przyjąć należy rok 1517, w którym spotykamy w Zatoce Fińskiej pierwszego królewskiego strażnika morza, Adriana Flinta¹²⁸.

Z opublikowanych przez S. Bodniaka dokumentów królewskich¹²⁹ wynika, jaka była procedura angażowania strażników morza i jakie poruczono im obowiązki. Listy wystawiane przez króla chętnym prowadzenia akcji morskiej przeciw nieprzyjaciołom koronnym pozwalały im na wszelkie sposoby walki, i to nie tylko na pełnym morzu, ale również w zatokach, portach i ujściach rzek. Zdobyte statki okręty nieprzyjaciela były do całkowitego rozporządzenia strażników morza; na ich wyłączną własność przechodził znajdujących się na tych jednostkach ładunek. Celem umożliwienia swym żołnierzom morskim prowadzenia jak najskuteczniejszej działalności, król zapewniał im ochronę i wszelkie przywileje w swoich portach, włącznie z Gdańskiem.

Gdańsk był główną bazą swojej floty, z gdańska też pochodzili w większości członkowie załóg. Obok jednak nazwiska takich, jak Adrian i Jakub Flint, Jekell, Sasse czy Schilling, napotykamy jedno nazwisko typu polskiego z końcówką na – ski, a mianowicie Henski¹³⁰. Oprócz Jana Henskiego nie koniecznie musieli być Niemcami i inni kaprzy, jak np. Jan Resin czy Joachim Bonsak.

Jeżeli wśród kapitanów i starszyny okrętowej Polacy byli wyjątkami, to prawdopodobnie inaczej kształtowała się sytuacja wśród prostych marynarzy, gdzie odsetek rodzimy, kaszubski czy gdański, z pewnością był znacznie wyższy. Nie posiadamy jednak, niestety, żadnych bliższych danych, którymi można by było te przypuszczenia udokumentować.

¹²⁷ Pisząc o spisku niektórych mieszczan niemieckich, zamierzających wydać Gdańsk w ręce Krzyżaków, Długosz, *o. c.*, s. 352, nadmienia, że „sprzysiężeni w bardzo znacznej liczbie pościgali statkami do miasta udając tragarzy noszących wory ze szkut, Schifkindrami zwanych” – dowód, że tragarze stali po stronie polskiej.

¹²⁸ S. B o d n i a k, *Żołnierze morscy Zygmunta Starego (1517–1522)*, s. 211.

¹²⁹ *Jw.*, s. 215–216.

¹³⁰ *Jw.*, s. 212, przyp. 10.

Działalność kaprów Zygmunta I trwała tylko pięć lat. Kres jej położyło zawarcie rozejmu z Moskwą w 1522 r. Odtąd do końca panowania Zygmunta I nie było już potrzeby wznowienia działalności morskiej, w planach bowiem Zygmunta Starego flota nie odgrywała żadnej roli jako czynnik umacniający dostęp Polski do morza i zapewniający obronę granic morskich oraz zamorskiego handlu Rzeczypospolitej. Istotnym celem, dla którego flota ta została utworzona, było umocnienie Polski na froncie walki z Moskwą. Nie co innego, jak chęć przerwania żeglugi narewskiej kazała Zygmunutowi I wystawić w roku 1517 i w latach następnych pierwsze listy morskie, a po ośmiu latach działalności polskich okrętów zawarcie pokoju z Moskwą było dla króla zupełnie wystarczającą przyczyną rozwiązania niedawno sformowanej floty. To jest też najlepszym dowodem krótkowzrocznej polityki morskiej Zygmunta Starego skierowanej jedynie przeciw Moskwie. Mogła ta flota nie być Polsce potrzebna w danym momencie, w okresie pewnego ustabilizowania się stosunków na Bałtyku ale i tak była niezbędna jako gwarancja nieskrepowanego dostępu do Bałtyku i morskich interesów Rzeczypospolitej, jako strażniczka polskiego handlu morskiego i głównego portu tranzytowego polskich towarów, Gdańska. Tego interesu Polski na morzu Zygmunt Stary nie widział, tak samo zresztą nie widział kardynalnego błędu politycznego, jaki popełnił oddając Prusy w dziedziczną władzę Albrechta z rodu tych Hohenzollernów, którzy dwa i pół wieku później stali się grabarzami Polski.

Błędy popełnione przez Zygmunta Starego na odcinku morskim wystąpiły w pewnej mierze za Zygmunta Augusta, którego polityka bałtycka była silnie związana z walką o Inflanty. Dobitnie określił sam król, mówiąc o zatoce Fińskiej „in mari nostro Livonico” (na naszym morzu inflackim), a wiemy skądinąd, że uważał za swoje morze to które, oblewało jego państwo¹³¹ (w którego skład wchodziły Inflanty). W świetle tych wypowiedzi, a przede wszystkim w świetle całej polityki morskiej Zygmunta Augusta i działalności realizujących tę politykę królewskich strażników morza widać, że „mare nostrum” w pojęciu Zygmunta Augusta stanowiła przede wszystkim wschodnią część Bałtyku, najmniej związana z gospodarczymi interesami Rzeczypospolitej i Gdańska.

Aspiracje morskie Zygmunta Augusta przewyższały jednak to, co zamyślał i co zdziałał jego ojciec. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że również i morze ksiąząt pomorskich (a więc Zatokę Szczecińską i zapewne wody oblewające wschodnią część Pomorza Szczecińskiego) uważał Zygmunt August za podległe swej jurysdykcji, jednakże zamysłów tych nie poparł żadnymi realnymi czynami i faktami. Natomiast realizował nadal zgubną dla Polski politykę wschodnią, przy równoczesnym odwracaniu się od najbardziej dla kraju istotnych zagadnień Pomorza i Prus. Właśnie bowiem w 1563 r. zgodził się na rozciągnięcie następstwa w Prusach Książęcych na brandenburską linię Hohenzollernów, zamiast w myśl zasad lennych przyłączyć Prusy do Polski. Jest jasne, że kosztem tego ustępstwa zapewnić chciał sobie neutralność czy zyczliwość Hohenzollernów u progu rozpoczynającej się wojny północnej. Patrząc w ten sposób na interesy Polski na morzu nie widział Zygmunt August tego, co nawet obcy dostrzegali, żeby przytoczyć tu uwagę jednego z cesarskich posłów wygłoszoną na szczecińskim kongresie pokojowym w 1570 r. pod adresem posłów państw północnych: „a což też rzeczenie, kiedy król polski z Moskwicinem się zjedna, a wszystkie was z nim z tego morza wypędzi. Jakoż będziecieli go tak długo drażnić, aż do tego przyjdzie?”¹³².

Powróćmy jednak do strażników morza Zygmunta Augusta.

Powołanie przez niego kapitanów straży morskiej stało się aktualne w latach 1556–1557, w czasie zbrojnego konfliktu w Inflantach między kawalerami mieczowymi a arcybiskupem

¹³¹ K. L e p s z y, *Dominium Maris Baltici Zygmunta Augusta*, „Nauka i Sztuka”, R. II, Warszawa–Wrocław–Jelenia Góra 1946, t. IV, nr 9, s. 198, 199. Na uwagę tu zasługuje również dyskusja, jaką na temat polityki bałtyckiej, a zwłaszcza inflanckiej Zygmunta Augusta, przeprowadzili G. Labuda i K. Lepszy (patrz: *Polska historiografia bałtycka*, Gdańsk–Szczecin 1949, s. 54–56).

¹³² S. B o d n i a k, *Kongres szczeciński na tle bałtyckiej polityki polskiej*, Kraków 1929, s. 57.

ryskim. Jak zaś wynika z pertraktacji Zygmunta Augusta z bratem arcybiskupa, Albrechtem Hohenzollernem, król polski prawdopodobnie już przedtem przeprowadzał bliżej nie określona akcję morską¹³³. Ostatecznie jednak pomimo licznych propozycji Albrechta, który ofiarował się z daleko idącą współpracą przy tworzeniu floty i który rzeczywiście kazał zbudować trzy okręty, do wystawienia floty przez Zygmunta Augusta tym razem jeszcze nie doszło. Stało się to dopiero w roku 1560, kiedy król zdecydował się utworzyć „straż morską” do zwalczania żeglugi narewskiej i wystawił pierwsze patenty morskie¹³⁴.

Działalność królewskich strażników morza w latach 1561–1563 była stosunkowo nieznaczna i dopiero z chwila wybuch wojny północnej przybrała na sile. Zygmunt August wystawiał wtedy coraz więcej listów morskich; wśród kapitanów otrzymujących listy spotykamy również Polaków.

Najczęściej w zachowanych dokumentach spotykanym nazwiskiem polskim jest nazwisko Michała Starosty (lub Starostki), którego Bodniak uważa za jednego z ruchliwych kapitanów¹³⁵. Starosta był początkowo dowódcą żołnierzy pokładowych na pincie, będącej własnością innego kapitana, Jana Bronssona, przy czym koszty ich utrzymania ponosił trzeci kapitan, Paweł Glasow. Ci trzej kapitanowie tworzyli spółkę. Później Starosta pływał zapewne sam i musiał się wybitnie odznaczyć, skoro w 1569 r. nazwisko jego figuruje obok nazwisk trzech innych zasłużonych kapitanów w aktach nobilitacyjnych¹³⁶. Podniesienie do stanu szlacheckiego tych czterech najdzielniejszych kapitanów wraz z ich potomstwem płci obojga było najlepszym dowodem uznania za położone przez nich zasługi żołnierskie i stanowić miało zachętę dla innych. Było też nie lada wyróżnieniem, zaszczytu tego dostępowaly bowiem tylko bardzo wybitne osobistości, jak np. Marcin Kromer.

Dwa lata później spotkało Starostę jeszcze jedno wyróżnienie. Mianowicie po odbytych przezeń spotkaniu na morzu z admirałem szwedzkim Klasem Flemingiem, w trakcie którego omawiano sprawę ewentualnej współpracy polsko-szwedzkiej, Starosta wyznaczony został przez Komisję Morską na oficjalnego jej delegata do odbycia rozmów. Oprócz niego na delegatów wyznaczono znanego nam już Pawła Glasowa i Marcina Schelego, żeby zaś podkreślić ważność misji delegatów, mianowano Glasowa komisarzem, Schelego admirałem, Starostę zaś wiceadmirałem i upoważniono ich do przeprowadzenia układów¹³⁷. Tym samym Michał Starosta, a więc rdzenny Polak, jest jednym z pierwszych admirałów polskiej floty wojennej.

Pomimo admirałkiej rangi nie można uważać Starosty za takiego dowódcę, jakim był nie noszący formalnie rangi admirałkiej, lecz znamienity tytuł „praefectum mare nostrarum” (co zresztą było równoznaczne z admirałską godnością), Mateusz Scharping, po polsku nazywany często Sierpinkiem. Inny natomiast Polak, który może jak nikt z jemu współczesnych nadawał się na admirałskie stanowisko, zginął tragicznie u progu wielkiej, być może, kariery wojenno-morskiej. Mowa tu o Stanisławie Dunin-Wąsowiczu, rotmistrzu królewskim, dowodzącym w latach 1562–1563 ważną twierdzą nadmorską w Inflantach, Diamentem (Duenamuende). Wąsowicz zaciągnął na służbę królewską gdańskich kapitanów i przy ich pomocy rozciągnął kontrolę nad całą Zatoką Ryską. W jednym z listów Zygmunta Augusta do króla duńskiego występuje obok nazwiska Scharpinga jako dowódcy okrętów zwalczających Szwecję na morzu. Nie darmo więc po tragicznej śmierci Wąsowicza z ręki wziętego do niewoli Krzysztofa Meklemburskiego żałowano powszechnie tego „znamienitego rycerza ćwiczonego na ziemi, jak i na morzu”¹³⁸.

¹³³ L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 305, przyp. 73.

¹³⁴ S. B o d n i a k, *Pierwsi strażnicy morza*, „Księga pamiątkowa ku czci W. Sobieskiego”, Kraków 1932, s. 28.

¹³⁵ T e n ż e, *Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona*, Kórnik 1946, s. 30, 31.

¹³⁶ T e n ż e, *Nobilitacja kapitanów straży morskiej na sejmie unii*, „Rocznik Gdański”, t. VI, 1932, s. 76–81.

¹³⁷ T e n ż e, *Polska a Bałtyk ...*, s. 128.

¹³⁸ B o d n i a k, *Pierwsi strażnicy morza*, s. 50. Tamże (s. 34–41) biografia Wąsowicza.

Niestety, brak dokładniejszych danych na temat składu załóg okrętowych polskiej floty, ale zdaje się nie ulegać wątpliwości, że dość licznie byli w nich reprezentowani Polacy. Dobitnie wskazuje na to fakt, że na okrętach Krzysztofa i Wolfa Muckenbecków komenda była polska. W czasie akcji okrętu Wolfa Muckenbecka marynarze wołali doń po polsku, z czego wniosek, że kapitan gdańszczanin, władał tym językiem, a jego ludzie używali go w codziennym życiu¹³⁹.

Flota Zygmunta Augusta w okresach swej największej świetności liczyła do 20 okrętów trzeba jednak pamiętać, że były to jednostki przeważnie mniejszego tonażu, przerobione do służby wojennej ze statków handlowych, a co za tym idzie – na ogół słabo uzbrojone. Ponadto z samej natury rzeczy partyzancka niejako działalność strażników morza, skierowana raczej przeciwko żegludze kupieckiej, a nie okrętom wojennym przeciwnika, nie mogła stanowić skutecznej przeciwwagi dla akcji floty wojennej takich państw morskich, jak Szwecja czy Dania. Rozumiał to dobrze Zygmunt August i dlatego postanowił przystąpić do utworzenia regularnej floty wojennej. Pierwszym krokiem w tym kierunku było powołanie przez króla tzw. Komisji Morskiej, instytucji w rodzaju admiralicji, do której należała obrona wybrzeża i portów, ochrona żeglugi, jurysdykcja nad strażą morską itp. Prezesem Komisji został kasztelan gdański Jan Kostka¹⁴⁰. Z kolei na wiosnę 1570 r. sprowadzeni przez króla budowniczywie weneccy rozpoczęli w Elblągu przy pomocy najętych rzemieślników i robotników, wśród których znajdujemy znaczna ilość polskich imion i nazwisk¹⁴¹, budowę średnich rozmiarów dwumasztowego okrętu wojennego – galeony oraz jednomasztowej fregaty i baty. Na wiosnę 1572 r. budowa galeony była na ukończeniu, niestety śmierć króla, która nastąpiła latem tego roku, spowodowała przerwanie ostatnich prac. „Smok”, bowiem taką nazwę – jak można sądzić z umieszczonej na dziobie głowy smoczej – okręt miał nosić, przez kilka lat kotwiczył jeszcze na rzece Elblądze, wreszcie spłonął podczas napaści gdańszczan na Elbląg w 1577 roku.¹⁴²

W okresie bezkrólewia po śmierci Zygmunta Augusta i następnie po ucieczce Henryka Walezego flota polska upadła. Wskreszeniem jej zajął się dopiero Stefan Batory, a dowództwo nad nią sprawował płk. Ernest Weyher. W czasie wojny Batorego z Gdańskiem organizowaniem floty zajął się w Elblągu z polecenia króla kasztelan Mikołaj Firlej, później Mateusz Scharping, wreszcie starosta Piotr Kłoczewski, były poseł do Dani i Lubeki, który wywiązał się najlepiej z powierzonego mu zadania. Bezpośrednim dowódcą niewielkiej zresztą floty został Scharping, jednak nie miał okazji do wykazania swych talentów, gdyż po odstąpieniu od oblężenia Gdańska król rozpuścił flotę, a okręty zagarnęli później gdańszczanie¹⁴³. Odtąd aż do czasów Zygmunta III Wazy Polska pozostała znów bez floty.

3. PIERWSZA WYPRAWA ZYGMUNTA III DO SZWECJI

Starania o powołanie Zygmunta Wazy na opróżniony po śmierci Batorego tron polski, a zwłaszcza samo panowanie nowego króla z krwi Jagiełłowej, zetknęły Polaków z morzem mocniej niż kiedykolwiek dotąd w historii państwa polskiego. Przyjrzyjmy się choćby pierwszej wyprawie do Szwecji. „Nigdy przedtem, ani nigdy potem w dawnej Rzeczypospolitej tak

¹³⁹ S. B o d n i a k w recenzji pracy W. V o g l a (*Polen als Seemacht und Seehandelsstaat in der Geschichte*), „Baltic Countries”, t. I, 1935, s. 276.

¹⁴⁰ O Komisji Morskiej pisze B o d n i a k, *Polska a Bałtyk ...*, s. 44 i n.

¹⁴¹ Np. Jadam, Jędrzej, Jurek, Maciek, Szymek, Cieśla, Skóra, Organista, Szewc, Wilk (*Rejestr budowy galeony. Zabytek z r. 1572*, wyd. A. Kleczkowski, Kraków 1915, s. 86, 88).

¹⁴² O galeonie tej patrz jeszcze: F. B u j a k, *O budowie okrętu wojennego w Polsce (1570–1572)*, „Sprawozdanie z czynności i posiedzeń Akademii Umiejętności w Krakowie”, t. XII, Kraków 1907, nr 7, s. 8–11; S. B o d n i a k, *Z dziejów pierwszego okrętu zbudowanego przez Polskę (1570–1577)*, Poznań 1934.

¹⁴³ Patrz K. L e p s z y, *Strażnicy morza Stefana Batorego*, „Rocznik Gdański”, t. VII/VIII, 1933–1934, s. 142–181.

masowego rejsu Polacy nie odbyli”¹⁴⁴. Bo pomijając okres rokowań o powołanie Zygmunta na tron, kiedy zastęp posłów był nieliczny (wybitniejszym z wysłanników był kasztelan podlaski Marcin Leśniowolski, czyż nie jest imponująca cyfra około 6000 ludzi, którzy wzięli udział w wyprawie z roku 1593 i w uzupełniającej ją ekspedycji z roku następnego? 6000 Polaków, uczonych, dygnitarzy i dworzan królewskich, szlachty, prostych żołnierzy i wreszcie wszelkiego autoramentu prostaków: pachołków, koniuchów i posługaczy, po raz pierwszy zapoznało się z bliska, namacalnie, na własnej skórze z żywiołem morskim, z jego potęgą i grozą, jego urokiem i nie znanym dotąd pięknem. 6000 ludzi po raz pierwszy przeszło chrzest morski, i to taki chrzest o jakim się nawet wielu wytrawnym żeglarzom nie śniło. Bowiem zarówno ta pierwsza, jak po pięciu latach i druga wyprawa Zygmunta III do Szwecji odbyły się w tak nieprzychylnych warunkach atmosferycznych, jak gdyby sama przyroda, morze i wiatry sprzysięgły się przeciwko planom Wazy.

Niestety, to zetknięcie się Polaków z żywiołem i rzemiosłem morskim nie przyniosło Polsce żadnych korzyści, zresztą intencje Zygmunta w tej akcji niewiele miały wspólnego z polskimi interesami i z polską racją stanu. Łudzili się wprawdzie Polacy – stawiając kandydaturę Zygmunta Wazy na opróżniony po śmierci Batorego tron, że wybór Szweda wydatnie wzmocni Polskę na morzu, że zabezpieczy handel morski przed ograniczeniami żeglugi, jakie wobec polskich i gdańskich statków wprowadzali Duńczycy, wyzyskując swe dogodne położenie umożliwiające im kontrolowanie Sundu. Takie właśnie argumenty stawiał za Zygmuntem Wielkopolanin Łukasz Chwałkowski¹⁴⁵. Wydał on po śmierci Batorego, w 1587 r., łacińską elegię, do której dołączył siedemnastostronicową mowę do senatu i szlachty polskiej. Zalecając w niej kandydaturę Zygmunta okazał się równocześnie Chwałkowski wymownym rzecznikiem sprawy wolnego dostępu do morza i rozbudowy polskiego handlu morskiego. W tej znanej daleko poza granicami kraju mowie (wywołała ona nawet replikę weneccjanina Michała Brutusa) mówił Chwałkowski między innymi, że jedyną radą na gwałty duńskie w postaci zatrzymywania polskich statków w cieśninach, czy też na bezprawne pobieranie ceł będzie utworzenie własnej floty. „Cóż tedy sądzicie pisał Chwałkowski – czy jeśli dwa te morza, szwedzkie i polskie, ogromnymi flotami i potężnymi twierdzami zaopatrzycie, czyż nie złęknie się ów barbarzyńca [król duński]?”¹⁴⁶.

Niestety, rachuby te były mylne. W pierwszych latach swego panowania Zygmunt III nie uczynił żadnego kroku w kierunku wywiązania się z nałożonego nań w paktach konwentach obowiązku wystawienia floty własnym kosztem. Nie interesowały go zupełnie sprawy polskiej żeglugi, wybrzeża i portów oraz niezbędnej do ich ochrony marynarki. I dopiero własne, dynastyczne plany kazały mu w szybkim tempie odrabiać zaległość. Jakże to były plany, nie potrzeba obszerniej pisać. Wystarczy przypomnieć, że śmierć ojca Zygmunta, Jana III, postawiła króla polskiego w obliczu wielkiej próby utrzymania również i tronu szwedzkiego, przysługującego mu bezspornie jako dziedzicowi korony szwedzkiej. Sprawa ta nie była jednak wcale prosta i łatwa do przeprowadzenia, a to z dwóch zasadniczych względów: z powodu osobistej animozji do Zygmunta i knowań jego stryja Karola Sudermańskiego, i z powodu niechęci ogromnej większości wyższych warstw szwedzkich do króla – katolika. W Szwecji panował powszechnie protestantyzm, zaś wychowany przez jezuitów Zygmunt był żarliwym aż do przesady katolikiem. W tej sytuacji mógł on poza wiernym sobie dowódcą floty szwedzkiej w Finlandii admirałem Klasem Flemingiem liczyć jedynie na Polaków i pomoc tę od nich rzeczywiście uzyskał. Wraz z królem wyruszyło z Polski do Szwecji kilka tysięcy dworzan i wojska.

Do przewiezienia królewskiego dworu, towarzyszących mu dostojników ze świtami i wojska potrzebna była oczywiście duża flota. Połowę potrzebnych jednostek przywiódł z Finlan-

¹⁴⁴ T e n ż e, *Trzy relacje o podróży Zygmunta III do Szwecji*, „Jantar”, R. II. 1938, z. 4, s. 231.

¹⁴⁵ S. B o d n i a k, *Morze w głosach opinii dawnej Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1931, s. 19, 20; biografię Chwałkowskiego podaje R. P o l l a k, *Chwałkowski Łukasz*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV. s. 8.

¹⁴⁶ Cytowane wg L e p s z e g o, *Dzieje floty polskiej*, s. 175.

dii wierny admirał Fleming, resztę głównie statki transportowe, wynajęto w Gdańsku od miejscowych oraz holenderskich armatorów. W sumie flota liczyła 56 lub 57 jednostek. Król zakreślał się na statku dostarczonym przez miasto Amsterdam, zaś podkanclerzy Tarnowski na gdańskim statku „Fortuna” i 16 września 1593 r. flota odkotwiczyła spod Latarni¹⁴⁷.

Z wyprawy tej, która dostarczyła uczestnikom niebywale dużo wrażeń, zachowało się kilka relacji prozą i jedna wierszowana, zaś na ich podstawie powstały opracowania współczesnych historyków. Z relacji tych najciekawsza może wyszła spod pióra Wacława Kiełczewskiego, dworzanina królewskiego. Oto jak opisuje on odejście floty z Gdańska:

Naprzód puścił się Król JM. z nami wszystkimi od Latarni 16 Septembris już prawie w drogę ku Sztokholmu; była godzina z południa; ten dzień był nader cudny i spokojny, aż przed wieczorem samym przypadła wielka nawałność na morzu, tak iż nas Pan Bóg różno rozstrzelił po morzu; było nas z miejsca 56 okrętów, a tak nas wiatr rozniósł że nas tylko 20 okrętów z Królem JM – cią do jedny insuły, którą Helem zowią, przypłynęło i tam Król JM. Mieszkał cały tydzień, aż się do niego te okręty drugie zgromadziły. W tydzień prawie w ten dzień, ruszył się król JM. znowu z tego Helu, też w dzień prawie piękny i szliśmy sprawą piękną według szyku admirałowego i właśnie o tym czasie, jako tak tydzień. Przed wieczorem szturmy i wielkie nawałności były na morzu, że nas jeszcze barzi i w dalekie strony, z wilkimi a prawie niewymownymi i nieopisanymi strachami, w niebezpieczeństwie Pan Bóg rozproszył, bo się Król JM. prawie w niebezpieczne czasy puścił, kiedy wszyscy żeglarze z morza zsiadają¹⁴⁸.

Z kolei Kiełczewski nakreślił przygody okrętu, na którym płynął. Był to wiceadmiralski okręt floty wojennej „Wilk”, flagowy okręt zastępcy Fleminga – Jana Bagge. Według relacji Kiełczewskiego, „Wilk” był uzbrojony w 20 dział, był więc to średniej wielkości okręt, przypuszczalnie około 300-tonowa pinka. Prawdopodobnie posiadał on jeden pokład dla dział, ponadto dwa działa w przednim kasztele i kilka dział w kasztele rufowym¹⁴⁹.

Początkowo „Wilk” szedł w tylnej straży siedmiu okrętów króla i jego świty, jednak przy brzegach szwedzkich już koło Elfsnabben cała flota została podczas burzy rozproszona. Rzucony sztormem „Wilk” przemierzył wschodnią część Bałtyku, docierając kolejno do brzegów finlandzkich, moskiewskich i kurlandzkich, a następnie na powrót do gotlandzkich, skąd po wtórnie wyruszył do Szwecji. Jeśli wierzyć Kiełczewskiemu, admirał Bagge miał oświadczyć, że choć 26 lat pływa po morzach, nigdy nie był w większym niebezpieczeństwie!

W ostatnim etapie podróży „Wilk” ponownie znalazł się w opałach i to już u brzegów Smalandii, gdy do przebycia pozostał tylko przesmyk między wyspą a stałym lądem. Oddajmy jednak głos Kiełczewskiemu:

Sześćdziesiąt mil stamtąd mieliśmy do Sztokholmu, i jużemy się byli ubezpieczyli od niebezpieczeństwa Panu Bogu podziękowawszy, nie spodziewaliśmy się przypadku złego, bo nas był Pan Bóg sprowadził z wysokiego morza. Tam, nad nadzieją naszą, przypadło nam najgłówniejsze periculum, w dzień niedzielny, prawie w południe myśmy się skupili około jedła na dole w okręcie. Kapitani też nasi jedli w swoich komorach; przyszychmy na skały wielkie i ciasne prawie extensis plenis velis, to jest po naszymu mówiąc wszystkimi żaglami rozpuszczonymi uderzył się okręt trzykroć o skałę; tym sam nas jeszcze Pan Bóg zachował, że pierwsze uderzenie okrętowe było w bok i tym się zraził okręt z onego tęgiego biegu, że nie mógł uderzyć przodkiem tak gwałtownie, jako by miał uderzyć; jakoż gdyby był uderzył, w tysiąc sztuk by się był okręt rozstrzeleł, jakoż ci nautae, co na wierzchu byli, choć w czas obaczyli, nie mogli nic ratować ani żagłów tak prędko spuścić, tylko opuściwszy ręce wołali: Jezus! Już, już, zaraz zginiemy, ten okręt się w tysiąc sztuk rozpierzchnie. Tam Pan Bóg przedziwnym a misternym przejrzeniem swoim sam nas jeszcze zachować raczył. Uderzył się przecię okręt i przodkiem tak dobrze że zaraz na skale uwiązał, choć go pierwsze poboczne uderzenia zraziło z jego gwałtownego pędu¹⁵⁰.

¹⁴⁷ Jw., s. 178.

¹⁴⁸ Lep s z y, *Trzy relacje ...*, s. 234.

¹⁴⁹ S. K o c h a n o w s k i, *Okręty wojenne w ciągu wieków*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, t. I, Warszawa 1934, s. 116, 117.

¹⁵⁰ Lep s z y, *Trzy relacje ...*, s. 235.

Na tym samym okręcie co Kiełczewski płynął również autor wierszowanej relacji, głośnej podówczas *Drogi do Szwecyey najmożniejszego w północnych krainach pana Zygmunta III*¹⁵¹, Andrzej Zbylitowski. Utworu tego nie można wszakże uważać za pełnowartościowe źródło choćby już z tego względu, że wzorem innych staropolskich literatów, którzy stroniąc od morza i nie znając go (jak np. Rej) odtwarzali je przez naśladownictwo rzymskich poetów, Zbylitowski również trzyma się obcych wzorów, choć sam z morzem się zetknął w podróży do Szwecji¹⁵².

Oto fragment poematu przedstawiający odkotwiczenie floty po tygodniowym pobycie króla na Helu:

Na nowiu października wsiadł potem na słońce
Bałtyckie wody, pędził wiatr nawy smolone.
Do Colmaru król kazał okręty styrować,
Lecz próżno wiatrom i też morzu rozkazować:
Bo gdyśmy już większą część morza przejechali,
I za dzień się ubrzegów stanąć spodziewali:
Już widzieć skały szwedzkie z masztu wysokiego,
Już mógł snadnie i brzegu dojrzeć smolandzkiego,
Gdy przeciwny wiatr powstał w samy wieczór prawie,
A okręty, które szły blisko siebie w sprawie,
Rozpędził to tam, to sam na szerokie morze:
I prawie wtenczas kiedy śliczne zgasły zorze,
A noc czarna wypadła z swych lochów podziemnych,
A około niej pełno wszędy strachów ciemnych.
Nawałność sroga wstała i wały gwałtowne,
Że okręty wiatr srogi przewracał budowne.
Raz pod niebo bałwany nawę podnosiły,
Drugi raz ją w przepaści morskie ponurzyły.
Znowu gdy się z wnętrzości morskich ukazała,
W drugą się niebezpieczność i trwogę dostała:
Bo ją przeciwne między się wzięły bałwany,
Tak że i wierzch masztu ledwie był widziany:
Czasem ją zaś ze wszystkim tak wały okryły,
I srodze na przemiany z obu stron w nią były.
A ludzie, którzy jedno w nawach wszystkich byli,
Niemalych niebezpieczeństw i strachów zażyli¹⁵³.

Najlepszym dowodem na to, jak mało realistyczny jest utwór Zbylitowskiego, jest fantazjowanie autora na temat niebezpiecznej góry zwanej Panną, która zagraża rzekomo na Bałtyku żeglarzom, oraz podany przez niego dialog, jaki prowadzić miał na temat tej góry jeden z podróżnych z szyprem, który wyraził przypuszczenie, że góra ta mogła być człowiekiem.

Z innych, bardziej na wiarę zasługujących opisów warto przytoczyć opis zdarzenia przedstawionego nam już w wersji Kiełczewskiego, a mianowicie awarii „Wilka” na skale. Zbylitowski tak przedstawia katastrofę:

Ledwie tego domawia, gdy nasz okręt nagle,
U którego dwa były podniesione żagle,
Wielkim pędem wiatr wpędził między ciasne skały,
Które wierzchy pod niebo wyniesione miały.
Nie mógł styrnik tak prędko nawy wykierować,

¹⁵¹ I wydanie tego utworu (w 1595 r. w Krakowie) nie zostało dochowane. Z II wydania (z r. 1597) dokonano w dwa i pół wieku później przedruku: patrz przyp. 36.

¹⁵² Połlak, *Uroda morza ...*, s. 15, 16.

¹⁵³ *Drogi do Szwecyey K. J. M. w roku 1594. Opisaney przez A. Z.*, „Biblioteka Starożytna Pisarzy Polskich”, zebrał K. W. Wójcicki, t. II, Warszawa 1854, s. 46.

Ni białych spuścić żagłów, kazał się ratować
Każdemu, jak kto może, Bogu się poruczyć,
Do deszczek, na których by mógł wypłynąć, rzucić.
Wtem uderzył w róg skały okręt z lewej strony
Gwałtownie: tam nie było już inszej obrony,
Jedno się Bogu tylko samemu poruczać,
A do dyłowi masztu co rychlej się rzucać.
Bojaźń sroga na wszystkie, nagła padła trwoga,
Płacz, krzyk wielki ratunku wołają od Boga.
Jedno do batów, drudzy deszczek się chwyтали,
Insi na brzeg z okrętów powyskakowali¹⁵⁴.

Pozostałe relacje, jak nieznanego dworzanina królewskiego czy kanonika krakowskiego Jana Gałczyńskiego, sekretarza króla, są znacznie mniej ciekawe i nie dorównują relacji Kiełczewskiego ani stylistycznie, ani pod względem barwności opisu. Góruje nad nimi natomiast relacja Macieja Wojny, zawarta w listach do Mikołaja Radziwiłła¹⁵⁵.

Ostatecznie po wielu tarapatkach wyprawa dotarła do miejsca przeznaczenia, choć nie bez strat. Zygmunt III, jak wiadomo, odbył koronację, jednakże stosunki między nim a Karolem Sudermańskim stawały się coraz bardziej napięte i zimą 1593–1594 zwrócił się do Polski o posiłki. I znowu Polacy nie zawiedli swego króla, jak tego dowodzi relacja współczesnego historyka Stanisława Łubińskiego:

Za dojściem do Polski wiadomości o przykrym położeniu króla w Szwecji, wnet wielu z możniejszych udaje się tam morzem, jako to: Mikołaj Daniłowicz, podskarbi koronny, Feliks Kryski, później kanclerz koronny, Maksymilian Przerebski ze znacznym pocztem od biskupa kulawskiego Rozrażewskiego wyprawiony. Od Weyhera wezwani później nieco, ale z lepszym rynsztunkiem tamże się przeprowadzają, jako to: Ernest Weyher, starosta pucki, syn wojewody z pięciuset piechoty niemieckiej, Andrzej i Jan Czarnkowscy, spadkobiercy ogromnego po Górkach majątku, Adam Stadnicki z trzemaset żołnierza od teścia swego Hieronima Gostomskiego, Stanisław Bykowski, kasztelan Łęczycki z tylaż szlacheckiej młodzi z ziemi sieradzkiej i łęczyckiej, Stanisław Warszyci, starosta kobryński, później podskarbi koronny i wojewoda podlaski z pocztem dwóchset ludzi; zgola liczba tych, co w Gdańsku na okręty wsiedli, do trzech tysięcy dochodziła. Gdy pod koniec czerwca do Sztokholmu oni przybyli, właśnie i Fleming admirał do portu miasta tego z flotą swą zawinął¹⁵⁶.

Przybycie posiłków w sukurs Zygmunтови nie zmieniło jednak trudnej sytuacji, przeciwnie, jeszcze ją zaogniło. Król postanowił więc wrócić do Polski, pozostawiając swego zaciełego wroga jako regenta. Rejs powrotny, przeprowadzony na równie licznej flocie, jak wyprawa do Szwecji i również pod eskortą okrętów admirała Fleminga, był pomyślniejszy. Po odczekaniu na stosowną pogodę w Elfsnabben w ciągu dwu dni wszystkie statki i towarzyszące im okręty wojenne znalazły się koło Helu, a po dalszych czterech dniach zawinęły pod Latarnię 20 sierpnia 1594 r.¹⁵⁷.

4. UDZIAŁ POLAKÓW W DRUGIEJ WYPRAWIE ZYGMUNTA III DO SZWECJI

Pomimo nieudanej wyprawy po objęcie odziedziczonego tronu szwedzkiego i pozostawienia wielu nie uregulowanych spraw na łasce losu i zawistnego stryja, Zygmunt III nie zrezy-

¹⁵⁴ Jw., s. 55.

¹⁵⁵ Lep s z y, *Trzy relacje ...*, s. 233.

¹⁵⁶ S. Łubiński, *Pisma pośmiertne*, z łac. oryginału przełożył ... A. B. Jocher, Petersburg i Mohilew 1855, s. 42.

¹⁵⁷ Lep s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 180.

gnował z dojścia do faktycznej, a nie nominalnej władzy w Szwecji. Jednakże brak własnej floty handlowej i wojennej (gdyż niedobitki tej ostatniej zniszczały w walkach z Karolem oraz wskutek starości i złej konserwacji) i śmierć wiernego admirała Fleminga zmusiły władzę polskiego do podjęcia energicznych kroków w celu utworzenia własnej floty wojennej. To był nieodzowny warunek, aby starania o odzyskanie władzy w Szwecji mogły wejść na drogę realną. Jakiś czas jeszcze łudził się Zygmunt III, że uda mu się pod pretekstem zamierzonej podróży do Szwecji wymóc na stryju przysłanie mu szwedzkiej floty macierzystej. Karol, owszem, zgodził się to uczynić i przysłał nawet w lipcu 1597 r. do Gdańska osiem okrętów pod dowództwem swego naturalnego syna, Karola Karlssona Gyllenhjelma¹⁵⁸, jednakże ten wzbraniał się przyjąć na okręty polskie wojsko, a Zygmunt nie miał ochoty udać się do Szwecji bezbronny. Starania jakie jeszcze dwukrotnie czynił za pośrednictwem wysłanego w latach 1597 i 1598 r. do Szwecji Samuela Łaskiego¹⁵⁹, również nie dały rezultatów. Nie pozostawało nic innego, jak przystąpić do utworzenia własnej floty.

Kilka okrętów przywieźli do Gdańska stronnicy króla ze Szwecji, trochę dostarczył Gdańsk i Elbląg. Ponadto Gdańsk zezwolił na aresztowanie 62 obcych statków znajdujących się w przystani, które wiceadmirał Tonnes Maidel, mianowany dowódcą floty królewskiej, przejął na jej służbę¹⁶⁰. Wreszcie wezwano Rygę i inne miasta inflanckie do dostarczenia okrętów i wszelkich artykułów wojennych. Dowódcą wyprawy został wojewoda wendeński, płk Jerzy Farenbach, dowódca artylerii wspomniany już wiceadmirał Maidel, zaś dowódcą floty radca królewski Sten Axelsson Baner¹⁶¹.

3 sierpnia 1598 r. wielka flota, licząca około 85 jednostek (ale w tym tylko 6 wojennych), wyruszyła z Gdańska na Hel, skąd po dwu dniach popłynęła w dalszą drogę. Przed wieczorem następnego dnia flota przepłynęła koło Bornholmu, zaś 7 sierpnia dotarła do południowego krańca Szwecji, Blekinge, podówczas we władaniu duńskim, gdzie stanęła na kotwicy. Końcowy etap podróży przedstawiał się, jak następuje:

Rano ruszeliśmy się i w mili zaś stanęliśmy między tąż insułą Blekin[ge] a insułą Hano, tam król JM. consilium miał z pany szwedzkimi, jako i gdzie ma jachać. Za czym za godzin cztery ruszeliśmy się i ruszając się okręt jeden z piechotą węgierską Horwatową o skałę się uderzył, a potem w kilku milach za przystąpieniem wiatru niemałego pobocznego wały go rozerwały tak, że wodą zalał się, ale nie pogrążył. Piechota jedna w batach ratowana była, drudzy w okręty bliskie skakali, które do nich nadchodziły, a skakając dwa ich utonęło, a ci, którzy na tym okręcie zostali, tedy nic, bo poodcinawszy maszty i insze onera wyrzuciwszy ku lądowi, który niedaleko był, zajachali, gdzie ich ratowano, że żaden nie zginął, okrom tych dwu. Jakośmy się puścili beli tośmy pod lądem wszystko jachali i stanęliśmy między Olanthem a Smolantem mil pięć od kalmaru [a od noclegu mil 22]

Król JM. chciał się był rano ruszyć, ale wiatr i storm był tak, że cały dzień na tym miejscu musieliśmy trwać; tamże mieszczanie z Kalmaru beli u JKM.; Król JM. na znak słał do Kalmaru, aby go poddano.

Rano ruszeliśmy się, wiatru najmniej nie było, aż potem przy płynęliśmy o wtórej godzinie po południu pół mile od Kalmaru i Król JM. tam stanął. Strzelbę zaraz z okrętów tak z działa, jako też ręczną wypuszczono, która na godzinę trwała, dwakroć też zamku z działa strzelono do nas, gdyśmy stanęli. Zatym Król JM. do zamku posłał, aby się poddali. Za czym oni obaczywszy, że classis wielga, bo okrętów było 85, a strzelbę też wielgą widząc, obiecali się poddać, a żywności tylko do tego dnia stawało im¹⁶².

Powyższa relacja znajduje się w diariuszu jednego z dworzan, ks. Piotra Tylickiego. Relacji tych jest jednak nierównie mniej niż z poprzedniej wyprawy. Większość z nich zawarta

¹⁵⁸ Jw., s. 184.

¹⁵⁹ K. T y s z k o w s k i, *Z dziejów wyprawy Zygmunta III do Szwecji w roku 1598 (relacje i diariusze)*, Lwów 1927, s. 14, 15.

¹⁶⁰ P. S i m s o n, *Geschichte der Stadt Danzig*, t. II, Danzig 1918, s. 418, 419.

¹⁶¹ L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 186, 187.

¹⁶² T y s z k o w s k i, o. c., s. 31, 32.

jest w listach pisanych przez uczestników wyprawy do osób w kraju, jak np. w liście wspomnianego już posła królewskiego Samuela Łaskiego do Stanisława Kostki¹⁶³.

Pomimo wzięcia Kalmaru i przypadkowego raczej zajęcia Sztokholmu przez oddział Samuela Łaskiego pomyślna początkowo sytuacja Zygmunta III rychło się pogorszyła wskutek niezdecydowania i kunktatorstwa króla. Dwa tygodnie mitrężył w Kalmarze, a gdy wyruszył morzem w kierunku na Sztokholm, aby po drodze zająć ważną twierdzę nadmorską Stegeborg, silna burza rozpędziła jego flotę tak, że minęły dalsze dwa tygodnie, zanim zaledwie dwie trzecie statków zebrało się w Stegeborgu przy królu. Ostatecznie zawinął on tam 2 września z 28 jednostkami. Po szczęśliwej potyczce pod Stegeborg, w trakcie której wojska królewskie wspomagane były ogniem artylerii okrętowej, Zygmunt znów nie wyzyskał sytuacji, i to ostatecznie unicestwiło jego szanse zwycięstwa. W międzyczasie bowiem przybyła flota Karola i skutecznie zablokowała flotę polską w Stegeborgu. Zygmunt kazał wtedy swoim kapitanom przebijać się do Kalmaru, co tylko części okrętów się powiodło. Naoczny świadek tej próby przerwania blokady szwedzkiej tak ją opisuje:

Okrety dwa, co byli nie odstąpieli od brzegu, splondrowali, a drugie (bo JKM zostawiał beł okręty, jeśliby nie mogły pójść albo się bronić in praedam) umknęli się dalej od zamku. Tamże dziurą w stronę armaty uszło ich kilka dwadzieścia [...] i do Gdańska udały się. Drugie angielskie wszystkie zostały; i armata ich zastąpiła była, ale nie plądrowano, okrom jednego JKM., na którym siła, a prawie wszystkie rzeczy JKM były, który chcąc też uchodzić tą dziurą na gruncie uwiązał był.¹⁶⁴

5 października wojska Zygmunta III poniosły klęskę i król polski musiał podpisać ciężkie warunki rozejmowe i wracać do kraju wraz z pozostawionymi mu przez zwycięzcę 16 mniejszymi jednostkami. Z niedobitkami swej dużej do niedawna floty i z 11 wydzierżawionymi statkami angielskimi wyruszył więc do Polski i pędzony znów przez burze wylądował 2 listopada 1598 koło Żarnowca. W sumie 24 jednostki z 85 wróciły do Gdańska¹⁶⁵.

Po opuszczeniu Szwecji przez Zygmunta pozostawały tam jeszcze dwa jego garnizony: w Sztokholmie i Kalmarze. Sztokholm został jednak rychło zdobyty, więc Zygmunt postanowił za wszelką cenę utrzymać Kalmar jako ewentualny punkt zaczepny nowej wyprawy. Ponieważ garnizon kalmarski był nieliczny, na odsiecz wysłał Zygmunt w grudniu 1598 r. oddział dowodzony przez Stanisława Bekiesza, który tak opisuje swoją wyprawę:

Nabląkawszy się całe dwie niedzieli po morzu w wielkich, haniebnych sturmach będąc [...] zastałem zamek wokoło od nieprzyjaciela tak wodą, jako łądem obtoczony. Za pomocą Pana Boga Wszechmogącego wcale ze trzema okrętami tu do Kalmaru przypląnałem, gdzie i czwarty okręcik zastał, a dwa nie wiem, gdzie nazad pozostali; jednak miałem wiadomość, że jeden był u brzegu króla duńskiego u Eberseru, który uciekł stamtąd nie wiedzieć gdzie, a drugi, na którym piechoty kilkadziesiąt jest, w Daniej pod zamkiem Runibi nazwanym, od których szyper z bosmanami uciekł do ludzi Karolusowych¹⁶⁶.

Ten sam autor w innym liście opowiada, w jaki sposób udało mu się przedrzeć przez przeważające siły morskie przeciwnika i dotrzeć z odsieczą do swoich, oblężonych w zamku kalmarskim:

[...] książę Karolus bękartą swego z jezdą i piechotą pod samym miastem położył, a na morzu trzy okręty były z armatą od przyjazdu sztokholmskiego. Przeciwno mnie też posłał siedem pinki espingów kilkanaście, o której armacie jużem też wiadomość miał. Nie lza mi było albo się nazad wrócić, albo prosto ku nim iść. Miałem wiatr po sobie całą tę noc, chcąc jednak ich tym nieco strwożyć, równo z świtanem od brzegu króla duńskiego ruszyłem się ku nim prosto w bębny, w trąby uderzywszy, chorągwie rozpuściwszy, którzy mnie

¹⁶³ Jw., s. 48–55.

¹⁶⁴ Jw., s. 42.

¹⁶⁵ L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 189.

¹⁶⁶ Listy Władysława Bekiesza do Szymona Bara i innych, w Arch. Państw. w Sztokholmie, cytowane wg L e p s z e g o, *Dzieje floty polskiej*, s. 190, 191 i przyp. 347 na s. 322.

pierwej postrzegszy nieco się przybliżyli na strzelanie z działa, a wskoro hajduki obaczyli, i iżem też prosto ku nim płynął, zaraz na dwoje się rozdzieliwszy, gdzie który mógł, po morzu się rozpierchnęli. A tak 15 Decembris rano pod zamkiem na ankrach (kotwicach) stanąłem. Jaka radość w ludziach JKM. wstąpiła, którzy na zamku byli, WM. Mój Miłościwy Pan rozumieć może. Już nieprzyjaciel tak był naszych ucisnął, że miasto opuściwszy w zamek się byli wprowadzili, bo ich też i sto nie było, aby byli mogli oboje bronić. [...]Morze też na trzy mile od Gdańska uprzątnąłem, że musieli dwa okręty do brzegu przystąpić, które na-głym mrozem tak zostać przed zimą muszą, o których za pomocą Pańską tak przemyślałam, że wkrótce w moich ręku będą. Drugie jego pinki i espingi widząc je i na morzu na takich że ich statkach nieraz przepędzić kazałem, wszystkie ustąpiły, sam nie mogę wiedzieć, dokąd; tak też i okręty od Bornholmu¹⁶⁷.

Te dwa niezwykle ciekawe listy stanowią może najwartościowszą relację z dziejów drugiej wyprawy szwedzkiej, i to nie tylko dlatego, że obrazują wcale dokładnie, jaki przebieg miała ta próba odsieczy, ale że są równocześnie dowodem śmiałych poczynań morskich Bekiesza i jego sukcesów w walce z przeważającymi siłami nieprzyjaciela. Wyprawa Bekiesza i stoczona przezeń walka u wrót Kalmaru mogą być postawione w jednym rzędzie z innymi sukcesamiorskimi polskich wojowników w boju z wytrawnym na morzu przeciwnikiem, że po-przestaniemy na wymienieniu takich ludzi, jak Dunin-Wąsowicz czy Jan Weyher. To zaś, że nie byli oni specjalnie szkoleni w sztuce wojny morskiej, podnosi jeszcze wartość osiągniętych przez nich sukcesów i dowodzi, jak łatwo umieli Polacy dostosować się do odmiennych warunków służby i walki na morzu.

Wyprawa Bekiesza była niestety daremnym wysiłkiem odwrócenia tego losu, jaki nie-uchronnie czekał obrońców Kalmaru, małej wysypki otoczonej morzem nieprzyjaciół. Przedsięwzięta w maju następnego roku (1599) próba przewiezienia większych posiłków nie powiodła się i Kalmar musiał się poddać. Jeszcze raz w tym roku próbował Zygmunt szczęścia, tym razem planując zajęcie Elfsborga, potężnego zamku na południowo zachodnim wy-brzeżu. Spodziewane powstanie w Szwecji jednak nie wybuchło, Elfsborg pozostał wierny Karolowi, a wysłana na jego zajęcie flota Zygmunta, która już przebyła Sund, musiała powrócić do Lubeki, gdzie też zapewne zniszczała¹⁶⁸. Na jej okrętach prawdopodobnie również znajdowali się Polacy – jeśli tak, był to ich ostatni udział w próbach odzyskania tronu szwedzkiego przez Zygmunta III.

5. FLOTA POLSKA W OBRONIE WYBRZEŻA W LATACH 1601–1627

Kiedy z początkiem XVII w. rozgorzała polsko-szwedzka wojna w Inflantach, Polska po nieudanych i obfitujących w duże straty wyprawach Zygmunta III do Szwecji była właściwie znów bez tak bardzo jej potrzebnej floty. Z niedobitków poprzedniej rozpoczął ją tworzyć w 1601 r. starosta pucki, a późniejszy wojewoda chełmiński Jan Weyher. W skład jej wszedł zapewne okręt flagowy poprzedniej floty, nazywany „Latarnia”, który w niefortunnej wypra-wie na Elfsborg nie wziął udziału i dzięki temu ocalał¹⁶⁹, oraz – być może – inne niedobitki pamiętające wyprawy do Szwecji¹⁷⁰. Poważnie nową flotę zasilili sam Weyher, wystawiając własnym kosztem dwie pinki przerobione ze statków handlowych¹⁷¹. W roku 1605 zamierzo-

¹⁶⁷ Jw.

¹⁶⁸ O wyprawie tej traktuje praca szwedzkiego autora S. U. P a l m e, *Konung Sigismunds flotta i Östersjön*, „Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet”, t. III, Uppsala 1943, s. 3–19, przetłumaczona na jęz. niem. i wydana pt. *König Sigismunds Flotte in der Ostsee 1599*, przez Publikationsstelle Bautzen w 1944 r.

¹⁶⁹ P a l m e, o. c., nie wymienia go jako okrętu flagowego ani w ogóle jako wchodzącego w skład eskadry płynącej na zdobycie Elfsborga.

¹⁷⁰ B o d n i a k w cytowanej recenzji pracy V o g l a, s. 274.

¹⁷¹ S. B o d n i a k, *Związki floty i obrona w wojnie Zygmunta III z Karolem IX*, „Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej”, Kórnik 1930, z. 2, s. 19; L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 205. Wg tych opracowań podano i dalsze dzieje eskadry Weyhera.

no na rozkaz króla budowę wielkiego okrętu i zapewne kilku mniejszych, skoro informacje z roku następnego mówią o przygotowywaniu pięciu nowych okrętów. Gdy trzeba było, nie wahał się Weyher zarekwirować gdańskich statków i dokładał wszelkich starań, aby podnieść liczebność floty do takiego stanu, który by umożliwił mu skuteczną obronę polskiego wybrzeża przed zakusami nieprzyjaciela. Włożony w to dzieło trud i upór, z jakim je realizował, wydały swe owoce w 1606 r., gdy flota szwedzka, która już w poprzednich latach urządziła wypad na polskie wody, ponownie pojawiła się w Zatoce Gdańskiej. Weyher, który miał pod swymi rozkazami już ponad dziesięć jednostek, nie uląkł się napastników i dwukrotnie stawiał im czoła, zmuszając do odwrotu: pierwszy raz w sierpniu 1606 r., gdy Szwedzi próbowali wysadzić desant na Helu, drugi raz w październiku, gdy między eskadrą szwedzką a eskadrą polską doszło do pojedynku artyleryjskiego koło Helu. Wsparty ogniem piechoty z półwyspu stawiał Weyher tak silny opór, że Szwedzi nie przyjęli bitwy i odpłynęli z niczym. Także i w roku 1607 flota szwedzka nie zdołała odnieść żadnego sukcesu nad okrętami Weyhera, wobec czego Szwedzi uknuli spisek na dzielnego starostę puckiego i próbowali go porwać i uprowadzić do Szwecji, okręty zaś zniszczyć. Spisek został jednak w czas wykryty i unicestwiony¹⁷².

W latach następnych na wodach wybrzeża gdańskiego działalność podległych Weyherowi okrętów zaczęła słabnąć. Natomiast na innym froncie walki ze Szwedami, w Inflantach, utworzona tam na rozkaz hetmana Chodkiewicza ze zdobycznych jednostek szwedzkich, oraz statków angielskich i holenderskich flota polska odniosła w 1609 r., zwycięstwo nad flotą szwedzką pod Salis¹⁷³.

Powyższe sukcesy stanowią dowód bitności i umiejętności dostosowania się Polaków do wymogów wojny morskiej, nie miały one jednakże żadnego wpływu na ogólny przebieg działań wojennych. Nieliczna bowiem i właściwie dorywczo organizowana flota Zygmunta III nie mogła być czynnikiem decydującym w boju z silnym na morzu przeciwnikiem; jej działalność przypominała w dalszym ciągu raczej partyzantkę skierowaną przeciwko pojedynczym statkom handlowym nieprzyjaciela bądź przeciwko statkom państw neutralnych płynącym do nieprzyjacielskich portów, natomiast nie była ona w stanie walczyć z regularną flotą szwedzką, trzymać jej w szachu czy systematycznie utrudniać transport nieprzyjacielskich wojsk i zaopatrzenia ze Szwecji do Inflant.

Po roku 1610 napotykaemy sporadyczne informacje odnoszące się do poszczególnych okrętów polskiej floty¹⁷⁴, jednakże wydaje się, że nie stanowiła ona w tym czasie poważniejszej siły i nie przejawiała działalności godnej wzmianki. Jest to zresztą okres rozejmu polsko-szwedzkiego w Inflantach. Nie przeszkodziło to wprawdzie Szwedom kilkakrotnie pogwałcić rozejmu, przysyłając okręty na polskie wody terytorialne u wybrzeży pruskich i gdańskich dla wybadania stanu polskich zbrojeń na morzu¹⁷⁵.

Zbrojenia te podjęte zostały na większą skalę w roku 1621. Poprzedziły je starania Zygmunta III o uzyskanie pomocy przeciwko Szwecji od Danii i Anglii w okrętach i ludziach, a w obu tych sprawach posłował Jan Weyher: w roku 1617 do Kopenhagi¹⁷⁶, a następnie do Londynu¹⁷⁷. Zabiegi polskie okazały się jednak bezowocne. Nie pozostawało więc nic innego, jak przystąpić do utworzenia floty własnymi siłami.

¹⁷² Patrz A. Cz o ł o w s k i, *Niedoszły zamach*, „Morze”, 1934, nr 7.

¹⁷³ A. Cz o ł o w s k i, *Marynarka w Polsce. Szkic historyczny*, Lwów–Warszawa–Kraków 1922, s. 115.

¹⁷⁴ Np. u B o d n i a k a, o. c., s. 20.

¹⁷⁵ *Sveriges Krig 1611–1632, Bilagsband I: Sveriges Sjökrig 1611–1632* [wyd. G. Hafström], Generalstaben, Stockholm 1937, *passim*.

¹⁷⁶ K. N i e s i e c k i, *Herbarz polski ...*, wyd. przez J. N. Bobrowicza, t. IX, Lipsk 1842, s. 263; L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 215.

¹⁷⁷ Patrz list Jakuba I do Zygmunta III z 19 maja 1620, w którym Jakub wzmiankuje o bytności Weyhera (J. O s s o l i ń s k i, *Pamiętnik (1595–1621)*, oprac. J. Kolasa i J. Maciszewski, pod red. W. Czaplińskiego, Wrocław 1952, s. 102 i 159).

W roku 1622 pod nadzorem Szkota Jakuba Murraya wybudowana została pierwsza pinka. Niewątpliwie równocześnie budowano więcej okrętów, zapewne też zbrojono w Gdańsku statki handlowe, tak że gdy latem 1623 na gdańskiej redzie pojawiła się flota szwedzka, Jan Weyher zamierzał wyprawić się przeciwko niej z podległymi mu dziewięcioma okrętami. Przebywający jednak podówczas w Gdańsku Zygmunt III nie chciał narażać niedoświadczonej jeszcze floty na ryzyko bitwy z głównymi siłami nieprzyjaciela¹⁷⁸.

W latach następnych, z uwagi na trudności czynione przez władze miejskie Gdańska, pragnącego zachować neutralność w nadchodzącym konflikcie polsko-szwedzkim, budowa okrętów królewskich przeniesiona została z Gdańska do Pucka i tu w latach 1624–1626 spuszczone na wodę kilka dalszych okrętów. Niestety, flocie polskiej zabrakło teraz jej wodza a wybrzeżu – wypróbowanego strażnika; Jan Weyher zmarł bowiem w styczniu 1626, opłakiwany gorąco przez wszystkich, którym obrona polskiego morza leżała prawdziwie na sercu. Najlepszym odbiciem tych uczuć były słowa wypowiedziane w mowie pozgonnej przez ks. Fabiana Birkowskiego: „Wielki Wojewodo, mógłby Cię kto na ten czas admirałem polskim nazwać, gdyś utarczki gęste z sudermańskimi książęty tymi czynił na morzu”¹⁷⁹.

Tymczasem Szwedzi gotowali się do najazdu na polskie wybrzeże. 4 maja 1626 r. na wodach Zatoki Gdańskiej pojawił się, posłany z pewnością na przeszpiegi, kaper pozostający na służbie szwedzkiej, Piotr Spirynng. Owocem jego działalności było zniszczenie płynących z Pucka do Gdańska skut z drzewem; bosmanem jednej z nich był Polak Jan Manuszewski¹⁸⁰. Flota polska, której nowo zbudowane okręty nie były jeszcze gotowe do akcji, nie interweniowała. Jej obecność przydać się natomiast miała niebawem, podczas bezpośredniej już inwazji szwedzkiej. A choć flota polska liczebnie ustępowała flocie szwedzkiej, to jednak samo jej istnienie narażało planowaną inwazję na ryzyko. Tego też ryzyka chciał zapewne Gustaw Adolf rozpoczynając wojnę uniknąć i tym tłumaczyć trzeba wybór Piławy, słabo umocnionej i bronionej tylko przez cztery okręty lennika pruskiego, na miejsce desantu szwedzkiej armii. Piława, jak wiadomo, została zdobyta niemal bez walki¹⁸¹, po czym szwedzki korpus ekspedycyjny szybko rozlał się po całych Prusach i Pomorzu odnosząc dzięki zaskoczeniu szereg sukcesów takich, jak zdobycie Pucka, Głowy Gdańskiej, Elbląga, Malborka i Tczewa. Równocześnie dopiero wtedy flota szwedzka zablokowała Gdańsk.

Z nadejściem jesiennych sztormów flota szwedzka zaprzestała jednak blokady i odpłynęła do ojczystych portów.

Tymczasem w listopadzie 1626 r. Zygmunt III podczas swej bytności w Gdańsku powołał do życia urząd komisarzy okrętowych, wznawiając w ten sposób instytucję utworzoną swego czasu przez Zygmunta Augusta. Przewodniczącym komisji został dworzanin królewski Gabriel Posse, jego zastępcą gorący stronnik króla w Prusach Wolf von der Oelsnitz, pozostałymi członkami członkami patrycjusze i przedstawiciele drobnego kupiectwa gdańskiego¹⁸².

¹⁷⁸ A. Szelągowski, *Śląsk i Polska wobec powstania czeskiego*, Lwów 1904, s. 250.

¹⁷⁹ F. Birkowski, *Jan K. Chodkiewicz i Jan Weiher pamięcią pogrzebną wspomnieni*, Kraków 1627. Inny współczesny świadek czynów Weyhera (Ostroróg) zanotował o nim, że „wystawienia floty wojennej na Morzu Bałtyckim królowi i narodowi doradzał, bośmy – mówił – doświadczyli, jak rzecz niebezpieczna wtedy dopiero krzepić się i siły zgromadzać, kiedy z nimi przeciw nieprzyjacielowi wystąpić należy” (F. Siarczyński, *Obraz wieku panowania Zygmunta III ... zawierający spis osób żyjących pod jego panowaniem*, t. II, Lwów 1828, s. 299).

¹⁸⁰ W. Odyniec, *Lądowo-morska obrona wybrzeża polskiego w rejonie Pucka w latach 1626–1629*, „Sprawy i Materiały do Historii Sztuki Wojennej”, t. I, Warszawa 1954, s. 447.

¹⁸¹ Patrz o tym: T. Roessel, *Die erste brandenburgische Flotte im schwedisch-polnischen Kriege 1658–1660*, Berlin 1903, s. 9–15; M. Hein, *Königsberg im ersten schwedisch-polnischen Kriege (1626–1635)*, „Altpreussische Beiträge”, Königsberg 1933, s. 82; C. Lohmeyer, *Gustav Adolf und die preussische Regierung im Jahre 1626*, „Neue Preussische Provinzial-Blätter”, t. V, Königsberg 1860.

¹⁸² O komisarzach okrętowych Zygmunta III patrz: J. Pertek, *Akta i dziariusz komisarzy okrętowych Zygmunta III. Nieznane źródła rękopiśmienne do dziejów polskiej floty w latach 1627–1628*, „Rocznik Gdański”, t. XIV, 1955 (w druku).

Okręty królewskie znajdowały się już wówczas w gotowości bojowej i z końcem listopada 1626 wyruszyły na morze. Ta pierwsza wyprawa nowej polskiej floty przyniosła jej od razu pełny sukces w postaci pięciu zagarniętych transportowców wiozących broń i zaopatrzenie dla wojska szwedzkiego w Prusach. Okręty polskie wyzyskane zostały następnie w zimie 1626–1627 do dowożenia posiłków wojskom oblegającym Puck i wzięły udział w generalnym szturmie, który zdecydował o poddaniu się Szwedów 2 kwietnia 1627 r. Wyprawione z kolei na pełne morze przez sześć tygodni patrolowały na wodach Bałtyku od brzegów pomorskich po Kurlandię, zabezpieczając własną i zwalczając nieprzyjacielską żeglugę¹⁸³.

Trwało to tak do 17 maja 1627 r., kiedy niedaleko helskiego cypla eskadra polska napotkała dwukrotnie przeważające siły szwedzkie. Nastąpiła wymiana strzałów, po niej zaś okręty kontynuowały rejs w uprzednim kierunku: polskie na zachód, szwedzkie na wschód. Następnego dnia okręty polskie znów napotkały Szwedów, tym razem liczebnie wielokrotnie silniejszych. Według relacji naocznego świadka przebieg tego spotkania był następujący:

Okręty JKMcI obróciły się ku Białej Górze. Okrętów trzy szwedzkich ku nim puściło się, więc dwa znowu w morze pobiegli, a jeden został z tych szwedzkich. Pan kapitan With¹⁸⁴, postrzegłszy okrętów szwedzkich, ku nim szedł. Potem szwedzki okręt ujeżdżał ku Białej Górze, a dwa na zasadzce zostały; które chcieli naszych zajechać; tamże spostrzegli dwadzieścia i cztery okrętów. Te trzy okręty JKMcI z tamtej strony Łeby podłe Białej Góry zjechali się z szwedzkimi okrętami i tam do siebie strzelali; a te okręty szwedzkie drugim okrętom hasło dawały, ogień z przyprawami do góry miotały, żeby im drugie na posiłek przyszły. Tamże szwedzki okręt zjechawszy się z naszym okrętem, na którym był kapitan Mora, granaty do siebie miotali, gdzie naszych do dwudziestu postrzelono, i działo się rozerwało na okręcie, na którym kapitan Magnus. Teraz okręty szwedzkie zebrawszy się do kupy do Piławy pojechali, a okręty JKMcI ku pomorskiej poszli.¹⁸⁵

Po bitwie okręty polskie płynęły dalej na zachód i zawinęły do Kołobrzegu. Po pięciodniowym pobycie eskadra polska wyruszyła w rejs powrotny i mimo że w międzyczasie na wody Zatoki Gdańskiej przybyła flota szwedzka rozpoczynając blokadę, pomyślnie przedarła się przez linie blokadowe i powróciła do Wisłoujścia. Było to poważne osiągnięcie młodej floty polskiej, rokujące jej dalsze sukcesy w obronie wybrzeża. Krótco zaś potem nastąpiło nader ważne dla jej dalszego sprawnego funkcjonowania wydarzenie; królewska nominacja admirała polskiej floty, którym został doświadczony w walkach z Turkami i ze Szwedami oficer artylerzysta, biegły w sztuce inżynierskiej ppłk Wilhelm Appelman¹⁸⁶.

Następne pół roku okręty polskie w większości swej przebywały pod osłoną dział Latarni, a jedynie mniejsze jednostki wysyłano szereg razy na rejsy rozpoznawcze. Tymczasem komisarze królewscy doprowadzali kotwiczącą w Wisłoujściu flotę do pełnej, jak najlepszej sprawności bojowej, gotując ją do bitwy ze Szwedami, skoro tylko zaistnieją sprzyjające ku temu warunki. Okazja taka nadarzyła się wreszcie w listopadzie 1627 r., gdy część floty szwedzkiej odpłynęła do portów ojczystych, a na wodach Zatoki Gdańskiej pozostała tylko mniejsza eskadra, wprawdzie złożona z dużych i silnie uzbrojonych okrętów, ale liczebnie słabsza od floty polskiej.

¹⁸³ O działalności floty w tym okresie pisze C z o ł o w s k i, *Marynarka w Polsce*, s. 126–132.

¹⁸⁴ Dowódca eskadry, zaokrętowany prawdopodobnie na „Wodniku”.

¹⁸⁵ *Cedula od p. Lanckorońskiego z Pucka i relatia tego, co z morza przybierzał*, „Diarusz albo summa spraw i dzieł wojska kwarcianego w Prusiech. Pamiętniki o Koniecpolskich”, wyd. S. Przyłęcki, Lwów 1842, s. 54.

¹⁸⁶ P e r t e k, o. c., Appelman brał już uprzednio udział w kombinowanych operacjach lądowo-morskich przy oblężeniu Pucka.

6. ZWYCIĘSTWO NA REDZIE GDAŃSKIEJ, TZW. BITWA POD OLIWĄ 28 LISTOPADA 1627

Ostateczna decyzja wysłania floty polskiej w celu stoczenia bitwy z flotą szwedzką i uwolnienia Gdańska od blokady powzięta została przez komisarz okrętowych 23 listopada 1627. W dniu tym wydali oni rozkaz zaokrętowania siedmiu kompanii piechoty stacjonowanych ostatnio w Pucku i Gdańsku, po czym udali się do Wisłoujścia i tam pozostali przez kilka dni doglądając przygotowań polskiej floty do wypłynięcia na morze. Na pokładzie admirałskiego okrętu, a był nim „Św. Jerzy”, nastąpiło wręczenie przez komisarzy kapitanom Dickmanowi i Storchowi instrukcji wydanej w przewidywaniu nadchodzącego zbrojnego starcia z blokującym Gdańsk nieprzyjacielem¹⁸⁷.

W myśl tej instrukcji pod nieobecność chorego admirała Appelmana komisarze zdecydowali utworzyć dowództwo kolegialne. Sprawować je mieli: kapitan Jan Storch nad zaokrętowaną piechotą, kapitan Arend Dickman nad personelem nawigacyjnym i okrętami floty, wreszcie kapitan Herman Witt nad artylerią okrętową. Dwaj pierwsi zaokrętowali się na admirałskim okręcie „Św. Jerzy”, Herman Witt zaś na wiceadmirałskim „Wodniku”. Tym trzem kapitanom przydana została rada wojenna w której skład weszło ośmiu dalszych kapitanów, poruczników i szyprów, wśród nich kapitan Jakub Murray. Do kompetencji rady wojennej należało opracowanie planu bitwy oraz ostateczna decyzja ataku; ona więc sprawowała na morzu najwyższą władzę zwierzchnią nad flotą. Dalsze punkty instrukcji zawierały wytyczne natury strategicznej, taktycznej i organizacyjnej, opracowane w drobiazgowych niekiedy szczegółach. Ponadto każdy z kapitanów otrzymał identycznej treści list zapowiedni określający cel, w jakim na swym okręcie wyrusza na morze.

26 listopada komisarze wydali rozkaz wypłynięcia na morze. Kolejno poczęły więc okręty opuszczać Wisłoujście – na ich czele „Wodnik”, zaś jako trzeci „Święty Jerzy”. Tu jednak wyłoniła się przeszkoda spowodowana niskim stanem wody u ujścia Wisły i nadmiernym obciążeniem bojowym (kule, prochy, żołnierze) polskiego flagowca, największego okrętu floty. „Św. Jerzy” utknął na mieliźnie uniemożliwiając opuszczenie rzeki reszcie okrętów. Wyjście floty na morze zostało odwołane; dwa okręty, które wypłynęły na wody zatoki, stoczyły potyczkę artyleryjską z patrolującymi tam okrętami szwedzkimi, jednakże wymiana strzałów była bez rezultatów i zarówno oba polskie, jak i szwedzkie okręty powróciły do głównych sił floty – polskie do Wisłoujścia, szwedzkie pod Hel.

Następny dzień i noc minęły stronie polskiej na żmudnej czynności odciążenia najgłębiej zanurzających się okrętów. Kolejno przy pomocy szalup okręty wyprowadzone zostały na redę i ponownie załadowane. Komisarze wydali jeszcze jedną, dodatkową instrukcję dla ogniomistrzów okrętowych. W pełnej gotowości flota polska – z wyjątkiem wysłanego na rozpoznanie „Króla Dawida” – oczekiwała teraz nadejścia dnia.

W porannej mgle w niedzielę 28 listopada 1627 okręty polskie podniosły kotwice i w szyku liniowym opuściły redę. Przodem płynął „Król Dawid”, następnie „Św. Jerzy”, a za nimi kolejno: „Biegący Jeleń”, „Panna Wodna”, „Wodnik”, „Arka Noego”, oraz cztery w relacji komisarzy z bitwy¹⁸⁸ nie wymienione z nazwy fleuty. Dwa okręty szwedzkie odłączywszy się od reszty eskadry, która pozostała niedaleko Helu, zbliżyły się do floty polskiej i wtedy Dickman wydał rozkaz zaatakowania nieprzyjaciela. „Św. Jerzy” pierwszy zbliżył się do szwedzkiego okrętu „Tygrys” na odległość strzału. Otworzył doń celny ogień z czterech dział. W odpowiedzi działa szwedzkie również uzyskały trafienia, ale „Św. Jerzy” już zbliżał się do abordażu i po chwili nastąpiło zetknięcie obu okrętów, a po gęstej wymianie strzałów z dział i

¹⁸⁷ Wydarzenia poprzedzające bezpośrednio bitwę pod Oliwą i przygotowania do niej w polskiej bazie znane są dopiero od czasu odnalezienia diariuszy komisarzy królewskich. Na tej też podstawie: J. P e r t e k, *Oliwska wiktoria*, „Morze”, 1955, nr 11.

¹⁸⁸ *Warhafftiger und eigentliher Verlauff dess harten Treffens ... vor der Dantziger Reide ...*, [Gdańsk] 1628.

muszkietów – wdarcie się polskich żołnierzy na pokład szwedzkiego okrętu. Nastąpiła teraz zażarta walka wręcz przy użyciu muszkietów, szpad i rapierów, toporów, halabard i pik. Szwedzi bronili się zażarcie, jednakże musieli ustąpić przed impetem natarcia żołnierzy i marynarzy „Św. Jerzego”. W trakcie walki bosman, nieznanego nazwiska, z polskiego okrętu, o którym relacja mówi, że pochodził z Pomorza i w bitewnym ferworze posługiwał się „pomorską mową”, wdarł się na wierzchołek grotmasztu „Tygrysa” i zerwał z niego szwedzką banderę. Także i porucznik piechoty okrętowej ze „Św. Jerzego” zdobył banderę szwedzką. Szala zwycięstwa przechylała się już zdecydowanie na polską stronę i admirał Stiernskjøld, śmiertelnie ranny na samym początku bitwy, wyraził zgodę na poddanie się, zwłaszcza że do walki przyłączył się drugi okręt polski „Panna Wodna”, a powzięta przez Szwedów próba wysadzenia „Tygrysa” w powietrze została unicestwiona.

Tymczasem zupełnie niespodziewanie polski flagowiec stracił niemal równocześnie obu swych dowódców. Od strzału z muszkietu zginął w trakcie bitwy kapitan Storch, a już, gdy opór „Tygrysa” został przełamany, podobny los spotkał Dickmana. Oto z pomocą „Tygrysowi” podpłynęły dwa inne okręty szwedzkie, z którymi wdał się w bój „Król Dawid”. Jednemu z nich, „Pelikanowi”, udało się jednak przedostać bliżej walczących okrętów admirałskich i odpalić salwę do „Św. Jerzego”. Kanonierzy tego okrętu odpowiedzieli tak skutecznie, że „Pelikan” wywiesiwszy dla zmylenia przeciwnika białą flagę począł się oddalać. I wtedy oddany przez niego ostatni strzał z rufowego działła trafił przypadkowo „Tygrysa” i ugodził w kapitana Dickmana znajdującego się na pokładzie zdobytego brygu.

Podobnie zażarta walka jak na pokładzie „Tygrysa” stoczona została nieco później na pokładzie szwedzkiego okrętu „Słońce”, z którym starł się polski okręt wiceadmirałski „Wodnik”. Również i tu Polacy zdobyli chorągiew nieprzyjacielskiej piechoty, a młody bosman „Wodnika”, Kaszub nazwiskiem Benedykt Szelf wspinał się na szczyt grotmasztu i zdjął zeń szwedzką banderę. Później zachęcony tym sukcesem usiłował jeszcze zdobyć banderę z fokmasztu „Słońce”, jednakże w tym momencie detonował okrętowy magazyn prochu, w którym Szwedzi podłożyli ogień. Potężny wybuch zniszczył okręt, który pociągnął w odmęty szwedzką załogę i około dwudziestu polskich żołnierzy wraz z bohaterskim Benedyktem.

Pozostałe okręty szwedzkie poczęły uchodzić na wschód do Piławy, ścigane bezskutecznie przez cztery polskie flety; rozpoczęta rano bitwa dobiegała w południe końca. W ten sposób – jak mówi relacja – przed Gdańskiem słońce zaszło w południe (aluzja do zatopienia „Słońca”), a nie jak zazwyczaj pod wieczór¹⁸⁹.

Bitwa młodej floty polskiej z doświadczonym i zaprawionym w morskim boju przeciwnikiem zakończyła się pełnym polskim triumfem. W tym świetnym zwycięstwie, które głośnym echem odbiło się po Europie, walny udział mieli prości marynarze i żołnierze okrętowi, wśród których z pewnością można by znaleźć wielu pochodzenia rodzimego. A więc przede wszystkim kaszubskich rybaków, szczególnie dotkniętych grabieżczymi napaściami szwedzkich żołdaków na półwysep Hel i wybrzeże gdańskie, w trakcie których napastnicy łupili i palili nadbrzeżne osady, topili łodzie rybaków, niszczyli ich sprzęt, grabili połowy. Obok Kaszubów w składzie załóg znajdowali wiślani flisacy, ci, którzy z głębi kraju spławiali drzewo, zboże i inne bogactwa Polski do Gdańska, a jako obeznani od dziecka z żywiołem wodnym

¹⁸⁹ Powyższy opis bitwy jest z małymi wyjątkami powtórzeniem opisu opublikowanego przeze mnie z okazji 327 rocznicy bitwy (J. P e r t e k, *Kaszubi w bitwie pod Oliwą*, „Rybak Morski”, Gdynia 1954, nr 47). Zarówno ten, jak i inne dotychczasowe opisy bitwy oparte były na C z o ł o w s k i m, *Marynarka w Polsce*, który wyzyskał współczesne drukowane relacje (gdańską i holenderską). Rozszerzenie tych informacji, jak i niektóre nowe szczegóły zawiera nie opublikowany jeszcze dziennik komisarzy królewskich. W przygotowaniu znajduje się monografia bitwy pod Oliwą (patrz P e r t e k, *Akta i dziennik komisarzy okrętowych Zygmunta III*). Ponadto temat ten interesuje nadal naszych literatów-marynistów. Przed wojną do najbardziej znanych prac literackich osnutych na tle tej bitwy należały: J. S t ę p o w s k i e g o, *Legenda o masztowej sośnie*, Warszawa 1935; J. B. R y c h l i ń s k i e g o, *Był bój pod Oliwą*, Warszawa 1936. Z nowych wymienić można: J. R y c h l e w s k i, *Admirał i junga*, Warszawa 1954 i J. B. R y c h l i ń s k i, *Galeon kapitana Mory*, Warszawa 1956.

szczególnie chętnie werbowani byli na gdańskie statki handlowe, a także zapewne i na królewskie okręty wojenne. Była to zresztą dla nich doskonała, często jedyna okazja do porzucenia pańszczyźnianego jarzma i zmiany nieznośnych dotychczasowych warunków życia¹⁹⁰.

Charakterystycznym tego dowodem jest list kasztelana krakowskiego księcia Jerzego Zbarskiego do Zygmunta III, w którym książę w następujących słowach skarży się na dezercję swych flisaków uciekających do służby morskiej:

Miasto żołnierzów flisy z szkut rozmaitych panów, którzy posyłałi do Gdańska, ci kapitani [...] brali, a niemieckie odzienie tylko na nie kładli i takich za żołnierze udawali, i mnie samemu z moich szkut 30 flisów do nich uciekło¹⁹¹.

Liczba flisaków dochodziła w tym czasie do kilku tysięcy, a że stanowili oni (jak to już wspomniano) element obeznany z żeglugą (zwłaszcza sternicy i rotmani sprawujący niejako funkcję pilotów), więc też nic dziwnego, że wielu z nich chętnie zmieniał życie flisacze na służbę we flocie.

7. FLOTA POLSKA W LATACH 1628–1632

Natychmiast po bitwie, stoczonej 28 listopada 1627 r. na gdańskiej redzie, komisarze powzięli decyzję ponownego wysłania floty polskiej na morze. Tym razem wydzielono eskadrę w sile czterech okrętów i 2 grudnia wyprawiono ją na morze celem rozpoznania obszaru od Piławy po Bornholm. Wyprawa nie przyniosła, niestety, spodziewanych sukcesów. Silny sztorm uszkodził dwa okręty i zmusił je do powrotu bez przyzów, trzeci przywiódł zdobycz w postaci holenderskiej fleuty, po czwartym – okręcie flagowym – ślad zaginął. Dopiero w kilka miesięcy później wyjaśniło się, że „Biegnący Jeleń” wraz ze 100 ludźmi poszedł na dno po bitwie ze Szwedami koło Olandii.

Do wiosny 1628 r. trwała zimowa przerwa w działaniach morskich, wyzyskana na naprawę okrętów uszkodzonych w tzw. bitwie pod Oliwą i w wyprawie grudniowej oraz przystosowanie do służby we flocie królewskiej kilku zdobytych przyzów. W połowie kwietnia 1628 r. flota była już gotowa do nowych działań. Na morze wysłano eskadrę złożoną z czterech mniejszych okrętów do przepatrolowania wód środkowego Bałtyku. Wyprawa miała przebieg pomyślny; jej owocem były przywiezione do Gdańska cztery przyzy. Ponowna wyprawa uniemożliwiona została nadpłynięciem floty szwedzkiej, która w sile dwunastu okrętów zablokowała ujście Wisły. Dla polskiej floty nadszedł więc znowu okres dłuższego postoju w Wisłoujściu, podczas którego spotkał ją dotkliwy cios, mianowicie w nocy z 5 na 6 lipca Gustaw Adolf urządził ze swego obozu w Głowie lądowy wypad z artylerią i wojskiem, dotarł w pobliże Latarni i ogniem artyleryjskim wzniecił pożar na okrętach polskich kotwiczących między Latarnią a miastem. Załoga zaatakowanych okrętów broniła się dzielnie, jednak straty okazały się bardzo poważne. Największy okręt polski „Św. Jerzy”, objęty został pożarem, a potem utkwiał na mieliźnie i w rezultacie uległ zniszczeniu. Inny okręt trafiony ognistymi kulami w magazyn prochowy wyleciał w powietrze, trzeci – trafiony został 35 pociskami, jednak szczęśliwie uszedł bliżej miasta i ocalał.

Była to ciężka strata dla polskiej floty, jednakże i Szwedzi niebawem utracili dwa wielkie okręty: jeden z nich zatonął w szkiełach koło Sztokholmu, drugi osiadł na mieliźnie koło Pucka i mimo pomocy towarzyszącej mu floty opanowany został przez stacjonujące na półwyspie Hel wojska pułkownika Lanckorońskiego.

Jak pisał sam Lanckoroński do hetmana Koniecpolskiego z brzegu morskiego pod Helem 11 września 1628 roku:

¹⁹⁰ Bohaterami wyżej wspomnianej książki Rychlińskiego są Kaszubi, natomiast Rychlewski wybrał swych bohaterów spośród flisaczej braci.

¹⁹¹ *Scriptores rerum Polonicarum*, t. V, s. 106.

Ledwie okręt co naprzędniejszy, na którym sam admirał był, ku brzegowi się zbliżywszy, na hak wpadł, zaraz nastąpiła straż i czeladź moja, chcąc go ratować, ale i ratować, ale i okręty nastąpiły zaraz, aby posiłek dać swoim, a tak gwałtownie strzelać poczęli, że serbatom żadną miarą do okrętu podpłynąć nie dali. Nocą zaraz szańce we czworo się rzuciło, pod okręt moi się podemknęli i jam z działkami ruszył podszańcowując się coraz bliżej. Wtem dziewięć okrętów nastąpiło, poczęto nas z dział strychować, a najbardziej z tego okrętu, który zawiązał mającego dział 36, najmniejsze półczwarte funta. Atoli Pan Bóg zdarzył, że fala uderzyła taka, iż te okręty żadną miarą na morzu ostać się nie mogły; gdy tedy odeszły, począłem ów okręt z działek i muszkietów lepiej strychować i bliżej się podeń szanćować; pogodę mieliśmy tak dobrą, że gdzie się do szanćów towarzystwo i piechotę zawiodło, człowieka w piasku ledwie znać było, i po dziesięćkroć szańce wyrzucać musiano pod gradem pocisków z okrętu. A przez wszystkie te dni ledwie skórę chleba który z nas ukąsił, gdyż ani morzem dla fali wielkiej, ani wozem dla złej drogi ze trzy dni przebyć nie można nie było, ile że siedem mil od Pucka, gdzie ten okręt uwiązał; przy tym i konieśmy sobie pomorzyli, gdyż sam na piaskach nic a nic trawy ani siana nie znajdzie. Już się taka bieda przykrzyła, zawłaszcza ze małą swą potęgą nie mogłem się na dwoje rozedrzeć.

Kazałem zatrąbić, uwiązawszy chustkę swą, żeby się poddali, bo ich będę ognistymi kulami palił, szanćem rzucił, znak dając, iż bardzo wiele mam armat, a po różnych jednychże ludzi pokazałem. Za czym oto Pan Bóg zdarzył, że poczęli o kwatier prosić, czegom im pozwolił, ale sam to Pan Bóg wie, z jakim to utrapieniem tak moim, jako i wszystkiego towarzystwa. Przyszło mi wysadzać ich, gdyż prawie już spe frustrati byli. A że batów nic nie mieli, musiałem ich swoimi baty wozić: wszyscyśmy przy tym wielkiej pracy zażywali niemal przez cały dzień, nie mogąc sznura od ich okrętu, który nam przywiązawszy do drzewa podawali, przejąc dla fali wielkiej, która na morze nosła. Atoli drugiego dnia z wielkim kłopotem sznur przyjęliśmy, już na łaskę boską chłopów na batakach na morze puściwszy, toż dopiero linami do siebie baty z ludźmi przyciągać musieliśmy: tych w liczbie dwieście i więcej być może, a chłop od chłopą foremniejszy. Admirał ujechał samoczwart na okręty, co stały przy nim tej nocy, po której nazajutrz odpłynąć musiały. Działa, ustanie-li fala, za pomocą Bożą będą nasze, jeżeli do ostatka rozbić nie chciała, jednakże luboby rozbiła, można by im radzić, jakom słyszał od tych, którzy się na tym znają. – Proszę WM. Pana, abys mi wypisać raczył, co mam z działami zrobić, gdyż ja zaraz do WM. Pana wysyłam z tą chorągwią, a ostatek na okręty Króla Imci odesłać chcę, sobie ze dwadzieścia zostawiwszy. Kapitanów mam dwu. Jednego okrętowego, a drugiego żołdackiego, których W. Panu odeślę.¹⁹²

W tym samym czasie – we wrześniu 1628 – zapadła zgubna dla floty polskiej decyzja Zygmunta III wysłania jej do Wismaru. Był to wynik sprzecznej z interesami Rzeczypospolitej samolubnej polityki dynastycznej króla, powiązanego przez koligacje rodzinne z obozem habsburskim, z którym od szeregu lat prowadził rokowania w sprawie utworzenia antyprotestanckiego i antyszwedzkiego aliansu, wierząc, że alians ten ułatwi mu odzyskanie korony szwedzkiej. W tym celu dążył do utworzenia silnej habsbursko-polskiej floty wojennej, bez czego nie do pomyślenia był zbrojny powrót do Szwecji. Habsburgowie ze swej strony zbieżność swoich planów bałtyckich z projektami Zygmunta zamierzali wyzyskać dla własnych celów. Szereg lat trwał ten swoisty kontredans polityczny, w którym każdy z partnerów starał się pozyskać dla aliansu cudzą flotę, nie angażując o ile możliwości własnej. Ostatecznie za triumfowała dyplomacja habsburska mająca na dworze Zygmunta nie byle jakich rzeczników, mianowicie królową Konstancję Habsburską i jej licznych popleczników z papieski nuncjuszem i posłami hiszpańskimi na czele, roztaczających przed królem ponętne perspektywy i obietnice. Rezultat był wiadomy – Zygmunt III wyraził wreszcie zgodę na wysłanie swej floty do Wismaru, wybranego na główną bazę sił morskich katolickiej ligi¹⁹³.

W grudniu 1628 r. flota polska była gotowa do opuszczenia Gdańska, jednakże pierwotny termin odpłynięcia został przełożony wskutek niespodziewanych przeszkód. Mianowicie załogi wzbraniały się opuścić port i udać na nieznane wody przed pobraniem zaległego żołdu.

¹⁹² *Diariusz albo summa spraw ...*, s. 123. Podaje tę relację również A. G r a b o w s k i, *Listy Władysława IV*, Kraków 1845, s. 121, a powtarza po kilkudziesięciu latach B. Ś l a s k i, *Z dziejów marynarki polskiej*, Poznań 1920, s. 22, 23.

¹⁹³ Informacje źródłowe zawarte w opracowaniach traktujących na temat dziejów wysłania, pobytu i zniszczenia floty polskiej w Wismarze zebrał J. P e r t e k, *Flota polska w Wismarze (1629–1632)*, „Przegląd Zachodni”, R. X, Poznań, t. II, s. 415–434 i odb.

Ponadto na wodach zatoki pojawiło się dziesięć szwedzkich i angielskich okrętów przysłanych dla zabezpieczenia ich własnych statków handlowych, wobec czego komisarze nie uznali za wskazane narażać siedmiu przeznaczonych do wysłania okrętów polskich na spotkanie z przeważającymi siłami anglo-szwedzkimi. Wprawdzie sztormowa pogoda zmusiła niebawem okręty blokujące Gdańsk do opuszczenia zatoki, ale równocześnie wyrządziła i poważne szkody flocie polskiej, przyprawiając ją o stratę dwóch okrętów zmiądzonych w ujściu Wisły przez zwały kry. Okręty te zastąpiono innymi, a gdy pogoda się poprawiła, siedem okrętów wyruszyło do Wismaru i przybyło tam pod koniec stycznia 1629 r. Później przybyło tam jeszcze dwa dalsze polskie okręty i tych dziewięć jednostek stanowiło gros połączonej polsko-habsburskiej floty podległej cesarskiemu dowództwu. Zapowiadana niejednokrotnie flota hiszpańska na Bałtyku nigdy się nie pokazała.

Przez kilka pierwszych miesięcy swego pobytu w Wismarze flota polska miała jako przeciwnika flotę duńską, której 2 kwietnia stawiała skuteczny opór podczas ataku tej ostatniej na port wismarski. Gdy zaś 22 maja 1629 r. nastąpiło w Lubece zawarcie pokoju między cesarzem a duńskim Chrystianem III i flota duńska odplynęła do swych baz, miejsce Duńczyków zajęli Szwedzi, z którymi cesarz dalej toczył wojnę, i blokada Wismaru uległa dalszemu przedłużeniu. A pomimo że 26 września 1629 r. zawarty został rozejm polsko-szwedzki w starym Targu i Zygmunt III domagał się od Habsburgów zwrotu swej floty, to jednak okręty polskie musiały nadal walczyć przeciw szwedzkiej, gdyż cesarskie dowództwo ani myślało się ich pozbywać.

Działalność polsko-habsburskich sił morskich nie wydała nigdy takich owoców, jakich spodziewać by się można było po stosunkowo dużej flocie wismarskiej, liczącej w pewnych okresach do piętnastu okrętów. Położyć to trzeba zarówno na karb braku jasno sprecyzowanego planu operacyjnego dowództwa i jego nieudolności organizacyjnych, jak i ogromnych trudności w werbowaniu, skompletowaniu i utrzymaniu załóg na okrętach. Nie tylko ciągły niedostatek funduszy na wypłatę żołdu, ale i bezideowość międzynarodowej zbieraniny, jaką stanowił zwłaszcza korpus oficerski floty, wpływały oczywiście destrukcyjnie na jej wartość. Nic więc dziwnego, że flota ta nie była zdolna do żadnych poważniejszych akcji i nie przejawiała większej aktywności poza sporadycznymi wypadami poszczególnych jednostek przeciwko liniom zaopatrzeniowym przeciwnika. Ta właśnie „partyzantka” morska trwała niemal przez cały czas istnienia wismarskiej floty. Jediną może większą akcją była wyprawa przedsięwzięta z końcem listopada 1630 r.¹⁹⁴

W wyprawie tej, skierowanej przeciwko konwojowi szwedzkiemu, wzięły udział cztery okręty wismarskiej floty z flagowym „Królem Dawidem” na czele. Szwedzkie transportowce zdołały jednak w porę ująć przed pościgiem, nadplynęły natomiast okręty wojenne i wówczas eskadra wismarska jako słabsza zmuszona została do wycofania się. „Król Dawid”, który podczas pogoni za transportowcami odłączył się od reszty eskadry, nie zdołał się z nią na powrót połączyć i ścigany przez okręty szwedzkie schronił się w ujściu Trawy, gdzie został później zarekwirowany przez lubeczan. Pozostałe okręty wróciły do Wismaru i to była ich ostatnia większa akcja. Flota cesarska ulegała coraz większemu rozprężeniu – nie opłacane załogi opuszczały służbę, część dział okrętowych dowództwo zdjęło z okrętów przeznaczając je do obrony twierdzy. W styczniu 1632 r. Wismar skapitulował i cała flota wpadła w ręce Szwedów. Mimo licznych późniejszych starań Polska utraconych okrętów już nie odzyskała.

¹⁹⁴ Patrz na ten temat: J. P e r t e k, *Jeszcze o flocie polskiej w Wismarze* (w przygotowaniu do druku).

8. WSKRZESZENIE I UPADEK FLOTY ZA WŁADYSŁAWA IV

Chociaż 58 artykuł zaprzysiężonych przez nowego króla Władysława IV paktów konwentów zapowiadał przysposobienie floty wojennej „wedle potrzeby Rzeczypospolitej”¹⁹⁵, zapowiedź ta nie od razu została zrealizowana. Zagadnienie floty wojennej poruszone było już na sejmie konwokacyjnym, ale chodziło tu o zbadanie sprawy floty utraconej w Wismarze, a nie wystawienie nowej floty. Przyznać trzeba, że Władysław IV przejawiał początkowo duże zainteresowanie okrętami utraconymi za panowania swego ojca w Wismarze, Travemünde i jeszcze wcześniej w Lubece, a kto wie, czy i nie w Danii, ale skończyło się ono dość wcześnie po bezowocnych staraniach wysyłanych na zachód posłów i faktorów królewskich oraz wymianie równie bezskutecznej korespondencji¹⁹⁶. Także i ostatnia okazja, jaka nadarzyła się podczas rokowań rozejmowych w Sztumskiej Wsi, została dość łatwo zaprzepaszczone¹⁹⁷. Dla sprawiedliwości dodać jednak trzeba, że szanse odzyskania okrętów zabranych przez Szwedów nie były zbyt wielkie, a zresztą król już przedtem powziął decyzję utworzenia nowej floty i w tym celu powołał do życia instytucję komisarzy okrętowych.

Na czele komisarzy stanął bliski współpracownik króla, uczestnik walk w obronie ujścia Wisły w latach 1626–1629, starosta kościerzyński Gerard Denhoff, pozostałymi członkami komisji zostali – obok dworzanin królewskiego Zygmunta Guldensterna – sami gdańszczanie, wśród nich dwaj byli komisarze okrętowi Zygmunta III: Herman von der Becke i Krystian Stroband. Najczynniejszym wszakże komisarzem okazał się człowiek, który walnie przyczynił się do utworzenia floty: kupiec i armator gdański Jerzy Hewel. Hewel już od szeregu lat pozostawał w stosunkach z dworem królewskim, a obecnie Władysław IV zawarł z nim ugodę, na mocy której Hewel oddał do dyspozycji króla dziesięć swych statków handlowych, przy czym jednostki te, aczkolwiek uchodziły odtąd za królewski, pozostały na razie własnością Hewla¹⁹⁸.

Pierwszą czynnością było przysposobienie statków do celów wojennych, przede wszystkim przez ustawienie na nich artylerii, co w pewnej mierze wykonał jeszcze Hewel przed przekazaniem floty. Ponadto zamyślano budowę nowych jednostek częściowo w Gdańsku, a częściowo w Pucku o rozpoczęto budowę dużego okrętu admirałskiego. Ponieważ jednak realizacja tych zamysłów z natury rzeczy zakrojona musiał być na kilka lat, Władysław powziął plan zakupienia kilku okrętów za granicą. Skończyło się jednak na kupnie zaledwie jednego okrętu w Danii.

Ostatecznie w skład floty weszło dziesięć okrętów o nazwach: „Słońce”, „Czarny orzeł”, „Prorok Samuel”, „Nowy Czarny Orzeł”, „Biały Orzeł”, „Charitas”, „Gwiazda”, „Myśliwiec”, „Fortuna” (alias „Św. Piotr”) i „Mały Biały Orzeł” oraz galera o nieznanym nazwie. Dowódcą floty był Szkot Aleksander Seton w randze wiceadmirała, konradmirałem był Henryk Wolbryg¹⁹⁹. Admirała król nigdy nie mianował²⁰⁰, być może rezerwował to stanowisko

¹⁹⁵ *Akta do dziejów Polski na morzu*, t. VII: 1632–1648, cz. 1, wyd. W. Czapliński, Gdańsk 1951, s. 1.

¹⁹⁶ W. Czapliński, *Polska a Bałtyk w latach 1632–1648. Dzieje floty i polityki morskiej* (Prace Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego, S. A., nr 48), Wrocław 1952, s. 30, 43, 44; Pertek, *Flota polska w Wismarze*, s. 433.

¹⁹⁷ Pertek, *l. c.*; tenże w recenzji książki: K. Ogię, *Dziennik podróży do Polski 1635–1636*, t. I–II („Studia Źródłoznawcze”, w przygotowaniu do druku).

¹⁹⁸ W przedstawieniu spraw morskich za Władysława IV oparto się głównie na obu wyżej cytowanych pracach Czaplińskiego.

¹⁹⁹ Wolbryg nazywany był scultetus nauticus nocturnus (nocny sołtys morski) i Schout bei Nacht (patrz Czapliński, *Polska a Bałtyk*, s. 51; *Akta do dziejów Polski na morzu*, s. 115, 167, 176), co jest jednoznaczne. O tym, że ta druga nazwa przyjęła się we flocie holenderskiej w XVII w. i używana jest do dziś dnia w miejsce słowa konradmirał, pisałem w recenzji pracy M. Krwańca, *Walki w obronie polskiego wybrzeża w roku 1627 i Bitwa pod Oliwą* („Kwartalnik Historyczny”, R. LXIII, 1956, nr 3). – Dlatego Wolbryga nazwałem konradmirałem.

dla Krzysztofa Arciszewskiego, którego dwukrotnie bezskutecznie wzywał do powrotu do kraju w pierwszych latach swego panowania, a który powrócił niestety wtedy, gdy flota polska już przestała egzystować.

Przystępując do tworzenia floty król nie zapomniał o ufortyfikowaniu wybrzeża i o zapewnieniu i o zapewnieniu flocie odpowiednich baz, bowiem korzystanie z Wisłoujścia utrudnione było przez niechętnie stanowisko gdańska, zaś port w Pucku był za płytki dla dużych okrętów. Po dokładnym zbadaniu Zatoki Gdańskiej i Półwyspu Helskiego przez swych inżynierów i fortyfikatorów – Fryderyka Getkanta, Jana Pleitnera i Eliasza Arciszewskiego²⁰¹ – Władysław IV zaaprobował przedstawiony przez Pleitnera projekt zbudowania dwu nowych ufortyfikowanych portów na półwyspie Helskim. Jeden z nich na cześć króla nazwano Władysławowem, drugi na cześć jego brata Kazimierzowem.

Działalność floty Władysława IV była, niestety krótkotrwała i sukcesów Rzeczypospolitej nie przysporzyła. Nie udawało się Władysławowi IV wejść w alianse zagraniczne, które by sprzyjały rozwojowi polskiej floty. Początkowo życzliwe stosunki z Chrystianem IV duńskim rychło uległy ochłodzeniu, a nawet przerodziły się później w zdecydowanie złe. Również niepowodzeniem zakończył się plan polsko-moskiewskiego aliansu morskiego, przedstawiony podczas rokowań pokojowych w Polanowie w 1634 r.²⁰². Sprawa polskiego władztwa morskiego zbyt możliwym miała nieprzyjaciół za granicą (Szwecja, Dania, poniekąd także Holandia) i w kraju (Gdańsk, elektor pruski), a zbyt słabe poparcie ze strony warstw rządzących w Polsce, aby mogła rozwijać się pomyślnie.

Już od samego początku komisarze okrętowi Władysława IV musieli się borykać z przeszkodami trudnymi do przezwyciężenia. Najpierw Szwecja utrudniała tworzenie floty i w trakcie samych rokowań pokojowych w Sztumskiej Wsi zagarnęła w Gdański jeden z polskich okrętów („Czarny Orzeł”) i wydała go dopiero po ostatecznym podpisaniu układów. Niepowodzeniem, o czym już wspomniano, zakończyła się próba powiększenia floty drogą zakupów za granicą. Król więc zakupił okręty od Hewła, wydając na ich kupno, przerobienie i uzbrojenie oraz żołd dla załóg ogromną jak na owe czasy kwotę blisko 700 000 złp. Kwoty tej sejm nie chciał jednak królowi zwrócić, aczkolwiek kroki króla w kierunku tworzenia floty zostały uznane za słuszne. Nie zrażony brakiem skuteczniejszego poparcia Władysław powziął myśl czerpania konkretnych korzyści z użytkowania morza i w tym celu poczynił starania w dwu kierunkach. Po pierwsze – beзуżyteczne, w jego mniemaniu, po zawarciu rozejmu w Sztumskiej Wsi okręty wojenne kazał rozbroić i na powrót wyzyskać je jako statki handlowe; przy ich pomocy postanowił uprawiać handel morski z krajami tak odległymi jak Hiszpania i Portugalia. Po drugie – zamierzał pobierać w podległych sobie portach cła morskie.

Realizacja obu tych projektów nie przebiegała jednak po myśli Władysława IV i zakończyła się niepowodzeniem. W pierwszym przypadku przyczyn było kilka: brak większych funduszy umożliwiających swobodne prowadzenie „przedsiębiorstwa żeglugowego”, w jakie przerodziła się impreza królewska, dalej brak parcia statków kupieckich we flocie wojennej, która by mogła zapewnić im bezpieczeństwo żeglugi w razie zaatakowania przez obce okręty wojenne lub kaperskie (w taki sposób stracone zostały dwa statki), ponadto nieszczęśliwe wypadki w postaci awarii, a nawet zatonięcia, które – wliczając poprzednie straty – zredukowały stan floty do połowy, wreszcie w październiku 1640 r., śmierć Hewła, który był kierow-

²⁰⁰ Nazywanie Ellerta Appelmana, jednego z dowódców okrętów polskich pod Oliwą, admirałem floty Władysława IV (co uczynił W. H u b e r t, *Appelman Ellert*, „Polski słownik biograficzny”, t. I, s. 146, a powtórzył za nim L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s.261) wydaje się być nieporozumieniem. Z dwu Appelmanów admirałem floty polskiej był tylko, jak się zdaje, Wilhelm.

²⁰¹ Pisze o nich C z o ł o w s k i *Marynarka w Polsce* s. 156, 157; o Getkancie patrz również S. P r o b u l s k i, *Polscy inżynierowie wojskowi z XVII wieku: Fryderyk Getkant i Kazimierz Siemienowicz*, „Problemy”, t. XI, 1955, nr 9, s. 633–641.

²⁰² *Bojowaja letopis ruskogo flota. Chronika ważniejszych sobytii wojennoj istorii ruskogo flota s IX po 1917 g.*, pod red. N. W. Nowikowa, Moskwa 1948, s. 20, 21.

nikiem i duszą przedsięwzięcia. W trzech następujących po jego śmierci latach pozostałe statki polskie sprzedane zostały przeważnie Holandii i flota polska przestała istnieć.

Sprawę pobierania ceł morskich postawił król najpierw w roku 1635, początkowo przez swych komisarzy rozejmowych w trakcie rokowań w Sztumskiej Wsi, później bezpośrednim pismem skierowanym do gdańskiej Rady Miejskiej. Ostatecznie jednak gdańszczanie zdołali za cenę 800 000 złp. wytargować odstąpienie króla od zamiaru pobierania ceł morskich, zaś za połowę tej kwoty zgodził się król na podobną rezygnację z ceł w portach Prus Książęcych.

W dwa lata później wystąpił jednak król ponownie z zamiarem pobierania ceł w Gdańsku, Piławie i Królewcu, naznaczył poborcami dawnych szwedzkich poborców i kaprów – Spirynków – i nakazał im pełnienie czynności. Napotkali oni jednak opór i w Gdańsku, i w Piławie, gdzie okręt Spirynka przyjęty został ogniem przez okręt elektora, niebawem zaś na redzie gdańskiej pojawiła się flota duńska (gdyż Dania twierdziła, że pobieranie przez Polskę ceł jest naruszeniem ceł sundzkich) i rozbiła okręty Spirynków. Odtąd też przez kilka lat eskadra duńska pojawiała się przed Gdańskiem celem uniemożliwienia Polsce ponownej próby pobierania ceł²⁰³.

Okolo roku 1643, jak już wspomniano, nastąpiła również likwidacja królewskiego przedsięwzięcia handlu morskiego i Władysław IV powoli przestał objawiać inicjatywę w sprawach floty. Teraz już tylko szanccy we Władysławowie i Kazimierzowie, w których po dawnemu czuwali żołnierze pułkownika Jakuba Weyhera, były świadectwem daleko kiedyś idących, ale niestety nie zrealizowanych planów Władysława IV. Później jednak brak funduszy na utrzymanie szancców i wypłatę żołdu ich załogom doprowadził do zniweczenia również i tego dzieła królewskiego. O polskim „dominium maris” bez floty i fortalicji nie mogło absolutnie już być mowy. Jedynie Jakub Weyher na czele swych na powrót teraz w Pucku stacjonujących żołnierzy, podobnie jak kiedyś jego dziad Ernest i ojciec Jan, nadal wytrwale pełnił niewdzięczną służbę strażnika i obrońcy polskiego wybrzeża.

9. PÓLTORA WIEKU BEZ FLOTY (1648–1795)

Wprawdzie wstępując na tron Jan Kazimierz wzorem swych poprzedników zobowiązał się do wystawienia floty wojennej²⁰⁴, jednakże do realizacji tych zamierzeń nie doszło. Pierwsze lata jego rządów wypełniała kontynuacja wojen kozackich, później, gdy nastąpił „potop szwedzki”, myśleć o wystawieniu floty było już za późno. A potrzeba jej posiadania uwidoczniona została dobitnie w początkowym okresie panowania Jana Kazimierza, w czerwcu 1650 r., gdy szwedzkie okręty wojenne po raz nie wiedzieć który w ciągu pół wieku pojawiły się w głębi Zatoki Gdańskiej. Oczywiście na morzu nie można było stawić Szwedom czoła, natomiast gdy flota wysadziła desant w celu zdobycia Pucka, dzielny Jakub Weyher, w dalszym ciągu stacjonującym w nim ze swym pułkiem, stanął znów na wysokości zadania. Wielki szturm przypuszczony przez Szwedów zakończył się całkowitym niepowodzeniem; skuteczny opór Weyhera Szwedzi powetowali sobie spalaniem okolicznych wsi i wycofali się na okręty nie bez strat, gdyż żołnierze polscy powyłapywali wielu maruderów²⁰⁵.

W tym czasie z początkiem drugiej połowy XVII stulecia przed Janem Kazimierzem i Rzeczpospolitą kilkakrotnie wyłoniły się ponętne niekiedy perspektywy utworzenia floty bądź też przystąpienia do planowanych zamorskich przedsięwzięć kolonialnych. Przede wszystkim wymienić tu trzeba plany lennika Rzeczypospolitej księcia Jakuba Kurlandzkiego (panującego od 1642 r.), który potrafił zbudować na własnych stocznjach i siłami krajowego

²⁰³ Zagadnieniu zatargu celnego Władysława IV z Gdańskiem poświęcona zostanie druga część *Akt do dziejów Polski na morzu*, t. VII: 1632–1648, znajdująca się w przygotowaniu do druku.

²⁰⁴ Cz o ł o w s k i, o. c., s. 192.

²⁰⁵ F. S c h u l t z, *Geschichte der Kreise Neustadt und Putzig*, Danzig 1907, s. 154.

przemysłu kilkanaście statków handlowych i okrętów wojennych do uprawiania handlu morskiego i w celach ekspansji kolonialnej. Gdy po utworzeniu kolonii kurlandzkiej w Gambii doszło do zatargu między Jakubem a Stanami Generalnymi, polskiego lennika wziął w obronę rezydent Jana Kazimierza w Hadze Mikołaj de Bye. W latach następnych książę kurlandzki myślał o zorganizowaniu wielkiej ekspedycji na morza południowe, którą chciał przeprowadzić przy pomocy i pod egidą Polski i papieża Innocentego X; im też przypaść miała protekcja nad zdobytymi przez ekspedycję posiadłościami. Pretraktacje w tej sprawie prowadzone były za pośrednictwem biskupa wileńskiego i niejakiego Jakuba Góreckiego, jednakże projekty te zniweczył wybuch wojny polsko-szwedzkiej. Okres wojny przeżył Jakub Kurlandzki w niewoli szwedzkiej i w tym czasie stracił Gambię oraz zakupioną w 1652 roku wyspę Tobago²⁰⁶.

Również i drugi lennik kurfirst Fryderyk Wilhelm planował założenie kompanii kolonialnej, do której przewidywał wciągnięcie trzech miast polskich: Gdańska, Elbląga i Torunia oraz samego Jana Kazimierza, jednakże i ten plan nie został zrealizowany²⁰⁷; dopiero po wojnie siedmioletniej niepodległy już wówczas kurfirst utworzył państewko kolonialne w Afryce.

Inne plany przedłożyły Janowi Kazimierzowi za pośrednictwem wspomnianego już Mikołaja de Bye Stany Generalne Holandii. Projekt holenderski przewidywał przymierze z Rzeczpospolitą celem „wystawienia wspólnymi siłami floty dla obrony wolności Bałtyku”, przy czym Holandia była skłonna dać swój udział w postaci dwudziestu całkowicie wyposażonych okrętów wojennych. Projekt był bardzo nęcący, jednakże przeciwko polsko-holenderskiemu przymierzemu morskiemu wystąpili stanowczo gdańszczanie i ostatecznie projekt upadł²⁰⁸.

Wymienić jeszcze trzeba inny projekt utworzenia floty, pochodzący tym razem od rodzimego, niestety anonimowego autora. W myśl tego projektu król miał wystawić osiem okrętów, lennik pruski sześć, kurlandzki dwa, Gdańsk dwa, Toruń i Elbląg po jednym okręcie, przy czym koszta przypadające na Polskę miały być pokryte przez podwyższone cło w Gdańsku²⁰⁹. Również i ten projekt nie doczekał się realizacji.

W ten sposób, gdy nastąpił szwedzki „potop”, granice morskie Rzeczypospolitej nie były zabezpieczone. Szwedzka flota zjawiała się w Zatoce Gdańskiej i wysadziła pod Jelitkowem wojska na ląd, przy czym pod nieobecność Weyhera Puck omal nie wpadł w ręce napastników²¹⁰. Na morzu Szwedzi grasowali bez przeszkód, jeśli nie liczyć działających, przynajmniej w tym okresie wojny, gdańskich okrętów kaperskich. Dowody ich istnienia są niezbite: wspomina o nich podówczas jeszcze sprzymierzony z Karolem Gustawem kurfirst brandenburski, wyrażając obawę zaatakowaniem przez nie swoich okrętów; wiadomo, że uczestniczyły one we wzięciu do niewoli szwedzkiego głównodowodzącego hrabiego Koenigsmarcka; zachowały się wreszcie do dziś dnia modele gdańskich okrętów z połowy wieku XVII²¹¹. Jednakże ich liczebności nie znamy. Możemy tylko przypuszczać, że siła tej floty kaperskiej

²⁰⁶ O planach morskich i stosunkach z Polską Jakuba Kurlandzkiego patrz W. E c k e r t, *Kurland unter dem Einfluss der Merkantilismus. Ein Beitrag zur Staats – und Wirtschaftspolitik Herzog Jakobs von Kurland (1642–1682)*, Riga 1927. Z autorów polskich patrz J. R e t i n g e r, *Jedynie kolonie Rzeczypospolitej zapomniane*, „Kurier Literacko – Naukowy”, Kraków 1933, nr 5; t e n ż e, *Książę Jakub Kurlandzki i jego polityka kolonialna*, tamże, nr 6; t e n ż e, *Historia wyspy Tobago*, tamże, nr 7; t e n ż e, *Historia Gambii*, tamże, nr 8.

²⁰⁷ H. S a r i n g, *Schiffahrtspolitik des Grossen Kurfürsten*, „Brandenburgische Jahrbücher”, R. XI: Churbrandenburgische Schiffahrt, Potsdam 1938, s. 9.

²⁰⁸ C z o ł o w s k i, *Marynarka w Polsce*, s. 192, 193; W. C z a p l i ń s k i, *de Bye Mikolaj*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 160.

²⁰⁹ L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 287, za A. G r a b o w s k i m, *Ojczyście spominki w pismach do dziejów dawnej Polski ...*, t. I, Kraków 1845, s. 222, 223.

²¹⁰ Jakub Weyher zmarł w następnym roku. S t. T r e b n i c, *Kazanie na pogrzebie ... Jakuba Weihera*, Gdańsk 1657.

²¹¹ J. P e r t e k, *O gdańskich okrętach kaperskich w czasie szwedzkiego „potopu”*, „Rocznik Gdański”, t. XIV, 1955.

nie była wielka, skoro kilka szwedzkich okrętów zablokować mogło Gdańsk i dopiero przybycie floty holendersko-duńskiej na jakiś czas tę blokadę zniosło.

Pewne próby utworzenia floty poczynił też w latach 1658–1660 Fryderyk Wilhelm za pośrednictwem swego namiestnika w Prusach, księcia Bogusława Radziwiłła, jednak zarówno liczebność, jak i działalność floty pruskiej były nikłe²¹².

Wreszcie trzeba wspomnieć o jeszcze jednym zamiśle utworzenia floty kaperskiej, z jakim do Jana Kazimierza w roku 1659 wystąpiły pewne nie znane nam bliżej osoby, prawdopodobnie również gdańszczanie²¹³. Trudno powiedzieć, czy projekt ten można powiązać z uprzednio wspomnianą działalnością kaprów gdańskich, trudno również dać odpowiedź na pytanie, czy doczekał się realizacji. Jednak także i ten ogólnikowy projekt świadczy dobitnie, że w czasie panowania Jana Kazimierza zainteresowanie zagadnieniem korzystania z dostępu do morza i sprawami floty nie było – pomimo wręcz przeciwnych dotąd poglądów historyków tego okresu dziejów naszej floty – wcale znikome. Potwierdzić to może także datujący się z czasów Jana Kazimierza plan budowy portu i fortyfikacji, broniących dostępu do Zalewu Wiślanego nie istniejącą dziś cieśniną morską i nazwanych „grodem Jana Kazimierza”²¹⁴.

Okres od pokoju zawartego w roku 1660 w Oliwie, która według słów Czołowskiego – była „kolebką polityki morskiej Wazów ... i grobem przyszłości Polski na morzu”, aż do czasów panowania Jana III w dziejach Polski na morzu zupełnie się nie liczy. Pewne ożywienie wnosi dopiero bałtycka polityka Sobieskiego, który planował bądź to w przymierzu z Francją zamierzającą zaoferować mu okręty Kompanii Północnej, bądź też nawet na własną rękę utworzyć kompanię handlową. Planował również wydobyć Puck z zastawu gdańskiego, w jakim to miasto pozostawało od czasów szwedzkiego „potopu”, oraz wybudować nowy port w Poładze u ujścia rzeki Świętej na Żmudzi, wreszcie zamierzał dążyć do wzmocnienia kontroli królewskiej nad handlem Gdańska²¹⁵. Trudności wewnętrzne, na jakie Sobieski natrafił, gdy jego antybrandenburskie, a profrancuskie plany stały się jawne w kraju, zmusiły go do porzucenia i tych zamysłów.

Gdy nowoobrani po śmierci Sobieskiego elekt książe francuski Conti, przybył do Polski z eskadrą francuskich okrętów pod dowództwem admirała Jana Barta, Gdańsk opowiedział się za kontrkandydatem na króla, Augustem Saskim. Po kilku dalszych niepowodzeniach politycznych książe Conti opuścił redę gdańską²¹⁶.

Panowanie Augusta II Mocnego zapoczątkowuje okres upadku militarnego, politycznego i gospodarczego Rzeczypospolitej. Jednakże nawet i teraz nie brak było w kraju przejawów zainteresowania sprawami morskimi czy budową floty. Oto w instrukcji sejmiku generalnego ziem pruskich danej na sejm w roku 1699 znajduje się punkt postulujący zabezpieczenie wolności żeglugi oraz budowę floty wojennej. Z zachowanych źródeł nie wynika jednak, czy sprawa ta na sejmie została poruszona, ani w czym umyśle projekt ten powstał. Według nie udowodnionego jednak dostatecznie przypuszczenia odkrywcy wspomnianego dokumentu projektodawcą mógł być późniejszy kasztelan elbląski Bartłomiej Bagniewski²¹⁷.

²¹² Pisze o tym Roesel, *Die erste brandenburgische Flotte ...*, s. 39–78.

²¹³ W. Zapliński, *Projekt utworzenia floty kaperskiej w czasie „potopu” szwedzkiego*, „Rocznik Gdański”, t. XIII, 1954, s. 131, 132.

²¹⁴ K. Górski, *Czy plany morskie Jana Kazimierza?*, „Jantar”, R. VI, 1948, z. 2, s. 174, 175.

²¹⁵ K. Piwarski, *Polityka bałtycka Jana III w latach 1675–1679*, „Księga pamiątkowa ku czci W. Sobieskiego”, t. I, Kraków 1932, s. 225. Patrz również W. Hubert, *Polskie dążenia morskie*, Warszawa 1939, s. 69–74.

²¹⁶ O wyprawie księcia Conti patrz: S. Frankowski, *Podróż księcia de Conti do Polski*, „Morze”, 1927, nr 2 i 3; Ch. de la Roncière, *Historie de la marine française*, t. VII, Paris 1932 s. 300; zob. też wydane współcześnie w Gdańsku i dlatego tendencyjne *Das Contysche Diarum oder des Printzen Conty cronsüchtige Schiffahrt nach Polen ... wobey auch das an sich ungegründete Manifest der Contyschen Partchey ...*, Dazing [1697].

²¹⁷ K. Górski, *Plany budowy floty wojennej z r. 1699*, „Jantar”, R. VII, 1949, nr 3–4, s. 215, 216.

Inny szlachcic polski, gen. Michał Brandt, jeden z wybitniejszych wojskowych tego okresu, wsławiony jeszcze za Jana III w walkach z Turkami, sporządził projekt utworzenia floty kaperskiej przeciwko Szwedom w czasie wojny północnej. Projekt ten przewidywał wystawienie od 10 do 30 okrętów kaperskich, przy czym koszty ich wystawienia i utrzymania ponosić mieli oczywiście właściciele – armatorzy, król zaś dawać miał im swe pełnomocnictwo i prawo podniesienia polskiej bandery królewskiej, w zamian za co otrzymywałyby 10 procent wszystkich zdobyczy, nie uczestnicząc jednak w stratach²¹⁸. Jakie były dalsze losy tego projektu, nie wiadomo, do jego urzeczywistnienia jednakże nie doszło, chociaż nie brak informacji wskazujących, że August II mógł mieć aspiracje utworzenia floty. Świadczyłoby o tym nadanie rangi admirałskiej gen. Karłowiczowi, posłowi polskiemu w Rosji, który – jak podaje Puszkina – przebywał w 1699 r. u boku Piotra I w czasie przygotowań floty rosyjskiej do ewentualnej wojny z Turcją²¹⁹.

Innym dowodem „zainteresowań” morskich Augusta II jest zachowany do dziś model jachtu królewskiego przedstawiający typ żaglowo-wiosłowej galery²²⁰. Nie wiadomo, czy statek ten został wybudowany, a jeśli tak, to gdzie i w jakich okolicznościach, jest bowiem możliwe, że myśl zbudowania dla siebie własnego jachtu mógł powziąć August po pobycie Piotra I z jego galerami wiosłowo-żaglowymi w Gdańsku w roku 1716²²¹.

Czy na tym skończyły się saskie plany morskie i czy to właśnie o wspomnianym jachcie napisano, że „August posiadał piękny własny okręt, którego wizerunek znajdowano w Dreźnie”²²² – trudno jeszcze w tej chwili odpowiedzieć. Pewne jest, że wszystkie te nie powiązane ze sobą bliżej wydarzenia, podobnie jak i udział Augusta w indyjskiej działalności Kompanii Ostendzkiej, o czym mowa w innym miejscu, nie były bynajmniej odbiciem realnego zainteresowania korzyściami, jakie daje dostęp do morza. Wpływały one raczej z dość przypadkowych pobudek, takich jak fantazja królewska, chęć finansowego zysku czy może sprzyjający splot okoliczności, rzadziej z istotnego zrozumienia potrzeby uprawiania żeglugi, utworzenia floty i zapewnienia obronności wybrzeża. Jednakże pomimo tego wydaje się, że również i ten okres wymaga dokładnych badań źródłowych. Pozwolą one uzupełnić stan naszej wiedzy o sprawach morskich w czasach saskich, zwłaszcza że rzeczywiście doszło wtedy, choć już bez współdziałania, a tylko przy milczącym akceptcie Augusta II, do wystawienia floty, którą uważać można jeśli nie za flotę polską sensu stricto, to w każdym razie za flotę Rzeczypospolitej. Mianowicie wspomniany pobyt Piotra I w Gdańsku pociągnął za sobą inne jeszcze następstwa. Wtedy to bowiem car wywarł na mieście represje za to, że w toku uprzednich lat wojny północnej pod naciskiem Szwedów uznało ono królem Stanisława Leszczyńskiego²²³. Powołując się na zawarty z Rzeczpospolitą w 1707 r. w Żółkwi układ o wzajemnej pomocy przeciwko Szwedom Piotr I zmusił Gdańsk do wystawienia czterech jednostek kaperskich. Miały być one obsadzone saskimi żołnierzami, a na koszt Gdańska utrzymywane do końca

²¹⁸ (z. b.) [Z. Brocki], *O pewnym projekcie utworzenia floty za króla ...Sasa*, „Rejsy”, R. XI, 1955, nr 2; Z. Brocki, W. Drapella, *Nieznany projekt utworzenia floty kaperskiej za Augusta II Sasa*, „Materiały z zakresu historii techniki, gospodarki i terminologii morskiej”, dodatek do „Biuletynu Instytutu Morskiego”, Gdańsk 1956, nr 1, s. 21–23 (tamże pełny tekst tłumaczenia dokumentu).

²¹⁹ A. S. P u s z k i n, *Połnoje sobranije soczinienij w diesjati tomach*, t. XI, Moskwa–Leningrad 1949, s. 76, 77; patrz także J. P e r t e k, *Karłowicz, nieznany polski admirał*, „Rejsy”, R. VIII, 1952, nr 18.

²²⁰ *Le livre d'or du sous – marins Ryś*, edité par P. Le Conte pour les Ateliers et Chantiers de la Loire, Caen 1931. Obecnie model znajduje się w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

²²¹ H. K i r c h o f f, *Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert*, t. I, Kiel 1907, s. 251.

²²² L e p s z y, *Dzieje floty polskiej*, s. 292.

²²³ W. K o n o p c z y Ń s k i, *Historia polityczna Pomorza od pokoju toruńskiego*, „Polskie Pomorze”, t. II: przeszłość i kultura, Toruń 1931, s. 39.

wojny ze Szwecją²²⁴. Bliższe jednak informacje na temat działalności tej kaperskiej floty – jak na razie – nie zostały opublikowane.

Potrzebę utworzenia i posiadania floty zrozumiał również i antykról Stanisław Leszczyński, skoro fundusze zebrane podczas swego rezydowania w Szczecinie w 1712 r. na wystawieniu trzech nowych regimentów piechoty polecił przeznaczyć na flotę wojenną²²⁵. O jej roli i znaczeniu miał zresztą Leszczyński możliwość przekonania się jeszcze dobitniej w dwa dziesiątki lat później, w czasie swej powtórnej walki o tron polski. Oblężony w wiernym mu do końca Gdańsku nadaremnie oczekiwał Leszczyński nadejścia zapowiedzianej z wojskami posiłkowymi wielkiej eskadry francuskiej pod wodzą znanego admirała Duguay Trouina. Ostatecznie pomoc ograniczyła się do trzech zaledwie batalionów przewiezionych pod eskortą kilku mniejszych okrętów i okazała się niewystarczająca i spóźniona. Po pięciu miesiącach oblężenia Gdańsk musiał kapitulować, zwłaszcza że łańcuch oblężniczy wokół miasta zamknięty został od strony morza i przybyli na pomoc Leszczyńskiemu Francuzi skapitulowali²²⁶. Tym samym brak floty wojennej ostatecznie przypieczętował utratę przez Leszczyńskiego tronu polskiego.

Rządy Augusta III to już zupełny zmierzch poczynań morskich Rzeczypospolitej. Wprawdzie król wznowił spór z Gdańskiem o cło morskie²²⁷, jednakże nie co innego, jak pusty skarb był istotnym motorem tego działania. Później nadeszło panowanie Stanisława Augusta, pierwszy rozbiór i odcięcie Gdańska od Rzeczypospolitej, a następnie – gdy ożywienie życia gospodarczego na ziemiach polskich musiało znaleźć swe ujście i powiązanie z morzem – próba utworzenia floty na Morzu Czarnym. Była to już ostatnia, krótkotrwała próba (nie licząc rozwijanych przez wojewodę mazowieckiego Pawła Mostowskiego planów kolonizacji zamorskiej w Gujanie przez projektowaną polsko-gdańską kompanię handlową w 1755 r.²²⁸). Nadszedł jednak drugi i trzeci rozbiór Rzeczypospolitej. I u schyłku istnienia niepodległego państwa polskiego, w okresie insurekcji kościuszkowskiej notujemy raz jeszcze chęć wyzyskania morza przez chylącą się ku upadkowi Rzeczpospolitą, a mianowicie usiłowanie wspomoczenia insurekcji drogą morską. Jedno z tych przedsięwzięć miało polegać na zaopatrzeniu powstańców w zboże drogą przez Kopenhagę i Gdańsk, drugie (kierowane przez niejakiego Józefa Krajewskiego) na wysłaniu dla powstańców w Kurlandii i na Białorusi broni palnej z Anglii przez Lubekę na statku „Minerwa”²²⁹, wreszcie trzecie na przewiezieniu broni z Remscheid w Nadrenii przez Amsterdam i Elbląg do Warszawy²³⁰. Brak jednak bliższych informacji na temat przeprowadzenia tych prób; prawdopodobnie analogicznie jak przy późniejszych próbach wspomoczenia drogą morską powstańców listopadowych w 1831 r. i styczniowych 1863 r., zanim obiecana pomoc nadeszła powstanie upadło.

²²⁴ *Pamiętniki do panowania Augusta II napisane przez niewiadomego autora ...*, wyd. z rękopisu E. Raczyński, Poznań 1838, s. 287. Szereg dokumentów dotyczących tej sprawy znajdowało się w zbiorach rękopiśmiennych Biblioteki Gdańskiej, w zaginionych rękopisach: mss 699 i 896.

²²⁵ K i r c h h o f f, o. c., s. 213.

²²⁶ O pomocy francuskiej dla Leszczyńskiego m. in. pisali: S. F r a n k o w s k i, *Flota francuska na Morzu Bałtyckim w 1733 i 1734 r.*, „Przegląd Morski”, t. I, Toruń 1928, nr 1, s. 14–24; J. G i n s b e r t, *Hrabia de Plélo. Ekspedycja bałtycka i oblężenie Gdańska 1734*, „Tygodnik Ilustrowany”, Warszawa 1928, s. 748, 765–766.

²²⁷ K o n o p c z y ń s k i, l. c.

²²⁸ J. R e y c h m a n, *Niezłany polski projekt kolonialny u schyłku XVIII w.*, „Sprawy morskie i kolonialne”, t. II, Warszawa 1935, z. 2, s. 88.

²²⁹ S. A s k e n a z y, *Napoleon a Polska*, t. I, Warszawa 1918, s. 199.

²³⁰ H. H ü e b n e r, *Eine Elbinger Schmuggelafäre im Jahre 1794*, „Mitteilungen des Westpreussischen Geschichtsvereins”, Danzig 1926, z. 25, s. 36–38.

V. POLSCY PODRÓŻNICY MORSCY NA PÓŁNOCY EUROPY (wiek XVI do XVIII)

1. POLSCY PODRÓŻNICY NA BAŁTYKU I MORZU PÓŁNOCNYM W XVI WIEKU

Wśród szesnastowiecznych podróżników polskich, którzy żeglowali po morzach północnych, większość znanych nam z nazwiska to dyplomaci i posłowie reprezentujący interesy Rzeczypospolitej w państwach północnej i zachodniej Europy.

Uprzednio już wspominaliśmy o jednym z najwybitniejszych polskich mężów stanu i humanistów owych czasów Janie Dantyszku, który udawał się drogą morską do Francji, Anglii i Hiszpanii i kilkakrotnie również powracał do kraju z zachodu Morzem Północnym i Bałtykiem.

Podróże morskie Dantyszka nie były oczywiście w dziejach naszej dyplomacji odosobnione, chociaż z drugiej strony nie wszyscy dyplomaci tak chętnie obierali drogę morską, jak on, chyba że innej do wyboru nie było. Odnosiło się to zwłaszcza do posłów udających się do Szwecji i Anglii.

Z posługujących do Anglii Polaków wymienić można również i takich, którzy nie reprezentowali polskich interesów, jak np. Hieronima Łaskiego, wojewodę sieradzkiego. Możliwe, że ten oddał wraz z innymi polskimi szlachcicami swe usługi królowi Węgier Janowi Zapolyi, wybranemu na tron po śmierci wnuka Kazimierza Jagiellończyka, Ludwika, poległego pod Mochaczem. Jako poseł węgierski podróżował Łaski w 1527 r. z Francji do Anglii, niestety, żadnej relacji z tej podróży nie posiadamy²³¹.

Dopiero w pierwszych latach panowania Zygmunta Augusta notujemy liczniejsze wyjazdy Polaków do Anglii, i to niemal wyłącznie innowierców. Z bardziej znanych wymienić można Andrzeja Trzecieckiego (Trzycieskiego), znanego później pisarza-humanistę, który po studiach na uniwersytecie krakowskim i łowańskim podróżował w połowie XVI w. po Europie i zwiedził również Wyspy Brytyjskie²³², Jana Krzysztofa Tarnowskiego (syna hetmana), który wraz ze Stanisławem Latałskim i Mikołajem Mieleckim był w Anglii w roku 1544²³³, oraz wybitnych działaczy i przywódców innowierczych: Jana Łaskiego, Krzysztofa Trency i Jana Łasickiego. Łaski, młodszy synowiec prymasa, a przy tym największy teolog i działacz „anty-rzymskiej reformy religijnej w Polsce”, był w Anglii dwukrotnie: w roku 1548 i 1550, kiedy to usadowił się wraz ze swym kościołem na stałe w Anglii. Trzy lata później, po objęciu rządów przez Marię Katolicką, Łaski został z Anglii wydalony²³⁴. Jego domniemani potomkowie

²³¹ A. Hirschberg, *Hieronim Łaski*, „Przewodnik naukowy i literacki”, R. XIV, Lwów 1886, t. II, s. 1072.

²³² G. Korbut, *Literatura polska od początków do wojny światowej*, t. I, Warszawa 1929, s. 228.

²³³ S. Kot, *Polacy w Bazylei za czasów Zygmunta Augusta. U źródeł polskiej myśli krytycznej XVI wieku*, „Reformacja w Polsce”, t. I, Warszawa 1921, s. 113.

²³⁴ J. Fijałek, *Legenda o Janie Łaskim i przysięga jego krakowska 1542 r.*, „Reformacja w Polsce”, t. II, Warszawa 1922, s. 1 i n.

pojawił się w następnym stuleciu w Ameryce, o czym będzie mowa później. Trecy podróżował po Europie jako towarzysz i opiekun młodego Stanisława Koniecpolskiego i wraz z nim zwiedził Anglię w latach 1557–1559²³⁵. Łasicki, gorliwy wyznawca Kalwina, znany później w naszej literaturze, udał się do Anglii na krótko w 1565 r.²³⁶ Żaden z nich relacji z podróży morskiej nie pozostawił.

Za panowania Zygmunta Augusta rozwinęły się również dość ożywione stosunki polsko-skandynawskie. Początek dał im datujący się z roku 1561 projekt małżeństwa sióstr Zygmunta Augusta z braćmi królów Szwecji i Danii. Ostatecznie doszło do zaręczyn królowy Katarzyny z bratem Eryka XIV szwedzkiego, Janem księciem finlandzkim, przy jednoczesnej odmowie ręki królowy Anny księciu Magnusowi, bratu Fryderyka II duńskiego²³⁷. Pośrednikiem w pertraktacjach polsko-szwedzkich był Jan Baptysta Tęczyński, wysłany w tym celu jesienią 1561 r. do Szwecji. W następnym roku na wiosnę wyprawiony on został do księcia Jana do Finlandii celem bliższego omówienia projektowanego związku małżeńskiego i razem z narzeczonym Katarzyny przybył w tymże roku przez Gdańsk do Wilna, gdzie odbył się ślub.

Podróż powrotna Jana z Katarzyną obfitowała w niebezpieczeństwa spowodowane spóźnioną na żeglugę porą zimową na Bałtyku. Krótko po zaokrętowaniu w Rydze statek został skuty przez lody, a gdy udało się z nich wydostać, para książęca zesłała na ląd; statek odesłany do Finlandii wpadł na skały i uległ rozbiciu. Jan z żoną przebywali aż do lata następnego roku w Rydze; zaokrętowali się później w Rewlu i podczas przeprawy do Finlandii musieli ponownie walczyć z przeciwnymi wiatrami. Wszystkie perypetie królowy Katarzyny, rejs do Sztokholmu po uwięzieniu jej z mężem przez Eryka, dzielili wraz z nią dworzanie, których zabrała w swym orszaku z Polski²³⁸.

W roku 1563 jeszcze gorszych przygód doświadczył ten, który małżeństwo Katarzyny z Janem finlandzkim doprowadził do skutku, mianowicie Tęczyński. W czasie swego szwedzkiego poselstwa poznał on urodziwą siostrę Eryka XIV, zakochał się w niej i zyskał sobie jej wzajemność, a nawet obietnicę ręki królowy, o ile pomyślnie sfinalizuje małżeństwo Jana z Katarzyną. Toteż gdy to ostatnie doszło do skutku, Tęczyński mianowany w tym czasie wojewodą bełzkim, postanowił za wszelką cenę zrealizować własne projekty małżeńskie i w ten sposób skolidować swój ród z Wazami i Jagiellonami. Chociaż stosunki polsko-szwedzkie tymczasem się ochłodziły, a nawet zagrażało niebezpieczeństwo wybuchu wojny o Inflanty, Tęczyński wbrew wyraźnemu zakazowi Zygmunta Augusta postanowił puścić się w podróż morską do Szwecji. Z dużym orszakiem przyjaciół i służby odbył na wiślanych statkach drogę z Kazimierza do Gdańska, gdzie przesiadł się na wynajęty statek i wyruszył do Szwecji. Towarzyszył mu w tej podróży dworzanie Tęczyńskich Erazm Otwinowski, który z ojcem wojewody podróżował uprzednio do Turcji, protestant, pisarz religijny i wierszopis. Przeżyte wraz z Tęczyńskim przygody przelał Otwinowski na papier, a dzięki temu, że niektóre z odniesionych wrażeń spisał już w czasie samej podróży, stanowią one bardzo cenny opis tej wyprawy, jeden z pierwszych tego rodzaju w naszej literaturze²³⁹.

Oto jak Otwinowski opisuje początek wyprawy, już po wypłynięciu statku z ujścia Wisły na pełne morze:

²³⁵ J. C z u b e k, *Krzysztof Trecy. Przywódca kalwinów małopolskich*, „Reformacja w Polsce”, t. I, s. 38.

²³⁶ J. M o r e a u - R e i b e l, *Sto lat podróży różnowierców polskich do Francji*, „Reformacja w Polsce”, t. IX–X, Warszawa 1939, s. 4.

²³⁷ B o d n i a k, *Kongres szczeciński...*, s. 5.

²³⁸ *Historia prawdziwa o przygodzie żalostnej księżęcia finlandzkiego Jana i królowy Katarzyny 1570*, wyd. A. Kraushar, Kraków 1892, s. 22 i n.

²³⁹ S. K o t, *Erazm Otwinowski, poeta-dworzanie i pisarz różnowierczy*, „Reformacja w Polsce”, t. VI, Warszawa 1933, s. 8–11.

Po onym naszym miłym, dobrym mieniu,
 Prawie spokojnym, łagodnym płynieniu,
 Puściliśmy się na okrutne wały,
 Które okrętem i nami miotały,
 Zdrowe natury w chore odmieniły;
 Kto się przypatrzył, znaki tego były:
 Jedni poźółkli, a drudzy pobledli,
 Ci tym miotali, co po ranu jedli,
 Leżeli inszy, drudzy się taczali,
 Byli, co mówiąc rzewno narzekali:
 „Niestetyż, że nas krom wszelakiej winy
 Zawiedli, nędzne, tu w takie krainy,
 Gdzie ludzi nie masz, nie widać i brzegu,
 Tylko się znaczą z gwiazdecznego biegu,
 Roztoczą żagle, w którą stronę jada,
 Czasu, kiedy być, pewnego nie kładą”.
 To mówiąc z płaczem, często wyglądają,
 Ale wyźrzenia po myśli nie mają;
 Bo na tej wodzie dzielają się góry.
 A z drugiej strony ciemnej pełno chmury.
 Ziemia daleko, ptak się nie ukaze²⁴⁰.

Piękniejszy literacki opis burzy morskiej, którą przeżył Tęczyński z towarzyszami, dał Jan Kochanowski w tymże samym roku, gdy tylko dotarła do kraju wieść o tragicznie zakończonej przygodzie wojewody. Opis ten, obejmujący kilkadziesiąt wierszy całego utworu zatytułowanego *Pamiętka Janowi z Tęczyna*²⁴¹, wzorowany jest zgodnie z panującą podówczas humanistyczną zasadą na utworach klasycznych poetów, w tym wypadku na *Eneidzie* Wergiliusza²⁴². Jednakże niezaprzeczoną zasługą Kochanowskiego jest to, że zastosował w swym opisie – po raz pierwszy zapewne na taką skalę – znaczną ilość terminów nie spotykanych przedtem w naszym słownictwie czy to na określenie okrętu (znajduje dlań aż 5 równoznacznych nazw: okręt, nawa, fusta, łódź, korab!) i jego części, czy też na opisanie wzburzonego morza i jego fal, a zwłaszcza na przedstawienie harców, jakie wyprawia wiatr²⁴³. Oto obraz burzy przedstawiony przez Kochanowskiego:

Trzykroć z portu na morze nawa wychodziła,
 Trzykropć zasię do brzegu nazad się wróciła:
 Przeszła potem przedzięki ryjąc morskie wały,
 A żagle roztoczone pochop z wiatru brały.
 Jeszcze były wieczorne nie zagasły zorze,
 Kiedy nieuśmierzony wicher wpadł na morze,
 Szum powstał i gwałtowna z wichru niepogoda,
 Wały za wałami pędzi poruszona woda,
 Krzyk w okręcie, a chmury nocy przydawają,
 Świata nie znać, wiatry się sobie sprzeciwiają.
 Usiłuje zachodny przeciwko wschodniemu,
 Usiłuje południ przeciw północnemu;
 Morze huczy, a nawę miecą nawałności,
 Raz się zda, jako w przepaść pojrzeć z wysokości,
 A kiedy się zaś wały rozstępują, ani
 Miasta wielkiego widać z głębokiej otchłani;
 Piasek z wodą się miesza a w poboczne ławy

²⁴⁰ *Anonima-protestanta XVI wieku, erotyki, fraszki, obrazki, epigramaty*, z rękopisu, wyd. I. Chrzanowski, Kraków 1903, s. 20, 21.

²⁴¹ Patrz K. B a d e c k i, *Pierwsze wydanie „Pamiętka Janowi z Tęczyna” Jana Kochanowskiego*, Lwów 1907, (z odbitką karty tytułowej pierwodruku).

²⁴² P o l l a k, *Uroda morza ...*, s. 17.

²⁴³ M. Des Loges. *Pierwszy polski marynista*, „Wiatr od Morza”, 1946, nr 5, s. 4.

Bije szturm niebezpieczny, nawa żadnej sprawy
Nie słucha, ale w morskim rozniewaniu pływa
Samopas, a mokra śmierć zewsząd się dobywa.
Całą noc ta okrutna niepogoda trwała;
Nazajutrz, kiedy zorza z wody powstawała,
Rozchodziły się chmury, wiatry ucichały,
A pienne z nienagła wały upadały.
Już było słońce wzeszło, już żagiel rozpięty
Nawy znowu prowadzi, kędy dwa okręty
Z boku się ukazały²⁴⁴.

Te dwa okręty płynęły pod duńską banderą i oznaczało to, jak się Polacy mieli niebawem przekonać, że wpadli oni „z deszczu pod rynnę”. Pomimo że stosunki polsko-duńskie były w tym czasie poprawne, nawet powiedzieć można przyjazne, gdyż od lipca trwały między Polską a Danią rokowania w sprawie sojuszu przeciwszwedzkiego²⁴⁵, okręty duńskie otworzyły ogień do statku wiozącego Polaków. Okręty te należały do eskadry blokującej szwedzkie wybrzeże, mimo że formalnie Dania nie była jeszcze w stanie wojny z Szwecją, i na tej podstawie wystąpiły płynącemu do Szwecji statkowi Tęczyńskiego.

Już pierwsze strzały zdecydowały o późniejszym losie napadniętych. Strzaskany został maszt statku, Tęczyńskiemu kula urwała rękaw, a druga omal nie położyła trupem jego kuzyna. Na nalegania cudzoziemców z orszaku wojewody Tęczyński postanowił podjąć rokowania. Okręty duńskie doprowadziły zdobycz do reszty eskadry, gdzie Tęczyński rozpoczął pertraktacje z admirałem duńskim, jednak ten pod pozorem życzliwości ani myślał zwolnić statku, a co gorsze, wcale nie reagował, gdy marynarze duńscy poczęli dopuszczać się wobec Tęczyńskiego i jego towarzyszy aktów bezprawia, gwałtów i pospolitej grabieży. Później rozdzielili nawet towarzyszy Tęczyńskiego na trzy duńskie jednostki, jemu zaś samemu wraz z najbliższym otoczeniem kazali na gdańskim statku płynąć za flotą rzekomo do Kopenhagi²⁴⁶.

Jak podaje Paprocki, znajdujący się w pobliżu kaper polski Rudolf Alhorn usiłował dwukrotnie odbić Tęczyńskiego, jednakże próby te nie powiodły się²⁴⁷.

W tych upokarzających warunkach, wśród burz i sztormów, przez blisko dwa miesiące przebywał jeszcze Tęczyński w niewoli, wożony przez Duńczyków wokół Bornholmu, aż wreszcie 11 listopada odstawiono go do Kopenhagi. Tutaj obłożnie zachorował i wkrótce zmarł, zanim z kraju nadeszła interwencja. Zwłoki jego przewieziono morzem do Gdańska, stąd Wisłą do Kraśnika na wieczny spoczynek²⁴⁸.

Ta tragicznie zakończona przygoda morska polskiego wojewody wywołała w kraju nader żywy oddźwięk, czego dowodem choćby wspomniane wyżej i cytowane relacje Otwinowskiego, Kochanowskiego i Paprockiego. Jeszcze 250 lat później będzie ona wdzięcznym tematem powieściowym dla Niemcewicza²⁴⁹.

Tęczyński nie był bynajmniej jedynym dyplomatą polskim, który w zamorskiej podróży postradał życie. Podobny los spotkał bowiem Pawła Chmielowskiego, znanego męża nauki i sekretarza Zygmunta Augusta, wysłanego przez niego z poselstwem do Szwecji²⁵⁰. Wydarzenie to uwiecznił Jan Kochanowski we fraszce pt. *Nagrobek Panu Chmielowsk[iemu]*:

²⁴⁴ J. Kochanowski, *Dzieła*, t. II, s. 91, 92.

²⁴⁵ Bodniak, *Kongres szczeński* ..., s. 7.

²⁴⁶ Kot, *Erazm Otwinowski* ..., s. 9, 10.

²⁴⁷ B. Paprocki, *Herby rycerstwa polskiego*, wyd. J. Turowskiego, Kraków 1858, s. 89.

²⁴⁸ Kot, *l. c.*

²⁴⁹ J. U. Niemcewicz, *Jan z Tęczyna*, powieść historyczna w 3 tomach, Warszawa 1825.

²⁵⁰ *Encyklopedia powszechna* Orgelbranda, t. V, 1861, s. 369.

Wiatry z północnym morzem na mię się zmówiły,
Aby mię niewinnego gardła pozbawiły.
I na koniec dowiodły swego: bo stargawszy
Białe żagle i okręt w kęsy zdruzgotawszy,
Przybiły mię do brzegu pustego na desce,
Tamem został: bo wyjścia nie dawało miejsce.
A ty, co tędy płyniesz po głębokiej wodzie,
Umiej o Chmielowskiego powiedzieć przygodzie²⁵¹.

Jednym z częściej na Bałtyku spotykanych posłów polskich był w końcowych latach panowania Zygmunta Augusta Jędrzej Taranowski, który

do króla duńskiego po trzykroć w poselstwie jeździł, jednając pokój między nim i królem szwedzkim, i sprawił to, że [...] do dobrej, wzajemnej przyszli z sobą harmonii. Do Szwecji potem wysłany, w wielkim był niebezpieczeństwie, bo na morzu lodowatym rozerwał się z nim okręt, i lubo wiele tam ludzi potonęło, przecież on z tak ciężkiej toni wybrnął szczęśliwie²⁵².

Z innych posłów Zygmunta Augusta wymienić można jeszcze posługujących do Francji, Anglii, a nawet Hiszpanii Stanisława Lasotę²⁵³ i Wojciecha Kryskiego²⁵⁴.

Niefortunny przebieg miało poselstwo udające się po śmierci Zygmunta Augusta do nowoobranego króla Henryka Walezego do Francji. Poselstwo to odprawiał latem 1573 roku kasztelan raciański Stanisław Kryski w towarzystwie posła francuskiego Guy de Lansaca, a przewiezienia posłów podjął się jeden z najwybitniejszych kapitanów morskich Zygmunta Augusta Michał Figenow. Wyprawa ta odbyła się na okręcie Figenowa, uzbrojonym w większą ilość dział i z załogą liczącą 150 ludzi wraz z orszakami posłów. Okręt ten został jednakże zatrzymany w Sundzie przez Duńczyków, którzy wprawdzie uszanowali nietykalność posłów, ale Figenowa i jego ludzi skazali za dawną ich działalność kaperską przeciw statkom duńskim. Wyrok ten został wykonany w Helsingör²⁵⁵.

W krótkim okresie rządów Walezego odbył podróż morską jego wysłannik do Anglii Wojciech Giebułtowski²⁵⁶, za czasów Batorego poseł króla do Szwecji ks. Krzysztof Warszawicki²⁵⁷, do Danii Jakub Ponętowski²⁵⁸ i do Anglii Adam Gorayski (ojciec Zbigniewa, późniejszego senatora i posła), który posłował w sprawach Gdańska²⁵⁹, oraz Olbracht Łaski²⁶⁰. W 1578 r. udał się do Szwecji na żądanie królowej Katarzyny brat Krzysztofa Warszawickiego, Stanisław, również teolog, jako spowiednik królowej i nauczyciel królewicza Zygmunta. Po śmierci Katarzyny w 1583 r. powrócił on do kraju²⁶¹.

W okresie bezkrólewia po śmierci Batorego udawali się liczni posłowie polscy do Szwecji. Z ich grona trzeba wymienić Stanisława Cikowskiego z Wojśławic, który później, już za rządów Zygmunta III, był komisarzem do odbioru tzw. palowego i rzecznikiem skarbu królewskiego w Gdańsku, i w tym charakterze walczył z dążeniami Gdańska zmierzającymi do ograniczenia praw Polski na morzu, oraz był propagatorem budowy floty wojennej. Do Szwecji

²⁵¹ J. Kochanowski, *Dzieła*, wydanie pomnikowe, t. II: Fraszki, księgi wtóre, Warszawa 1884, s. 381.

²⁵² Niesiecki, *Herbarz polski* ..., t. IX, s. 6.

²⁵³ Jw., t. VI, s. 27.

²⁵⁴ Jw., t. V, s. 406.

²⁵⁵ Lepsi, *Dzieje floty polskiej*, s. 134, 146; S. Bodniak, *Figenow Michał*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 440; tenże, *Nobilitacja kapitanów straży morskiej* ..., s. 78, 79.

²⁵⁶ Siarczyński, *Obraz wieku panowania Zygmunta III* ..., s. 137.

²⁵⁷ *Encyklopedia powszechna Orgelbranda*, t. XXVI, 1867, s. 544–564.

²⁵⁸ Niesiecki, *o. c.*, t. VII, s. 374.

²⁵⁹ Jw., t. IV, s. 190.

²⁶⁰ A. Kraushar, *O marynarce polskiej na Bałtyku*, „Przegląd Historyczny”, t. XXIV, 1924, s. 80, 81.

²⁶¹ *Encyklopedia powszechna Orgelbranda*, t. XXVI, s. 547, 548.

cji podróżował on prawdopodobnie również w czasie pierwszej wyprawy Zygmunta III oraz w roku 1569 wraz ze Stanisławem Działyńskim i Mikołajem Sapiehą jako poseł do Karola Sudermańskiego²⁶².

Lecz jednym z najgłośniejszych podówczas wydarzeń politycznych w Europie było poselstwo Pawła Działyńskiego do Anglii w roku 1597. Po bezowocnej próbie nakłonienia Stanów Generalnych Holandii do poddania się zwierzchnictwu króla hiszpańskiego udał się Działyński do Anglii, by doprowadzić do pojednania Anglii z Hiszpanią. W płomiennej mowie wygłoszonej do królowej Elżbiety żądał wolności żeglugi dla kupców pruskich płynących do Hiszpanii i polskich do Anglii, domagał się odszkodowań itd. Mowa ta wywołała gwałtowną replikę Elżbiety, później jednak doszło do bardziej pojednawczych pertraktacji Działyńskiego z przedstawicielami królowej. Z powyższych podróży morskich Działyńskiego nie posiadamy żadnych relacji²⁶³.

Z innych polskich podróżników, którzy dotarli do Anglii, wymienić jeszcze można Pawła Palczewskiego, o którym była już mowa uprzednio, a także Jana Karola Chodkiewicza, który w toku swej podróży po całej Europie zwiedził nie tylko Anglię, ale i Szkocję²⁶⁴.

Ten przegląd naszych podróżników szesnastowiecznych, rozpoczęty od Jana Dantyszka, zakończyć można osobą innego z Polską związanego gdańszczanina – Jerzego Bornbacha, wnuka burmistrza warszawskiego Jerzego Bornbacha, a syna Stanisława – osiadłego w Gdańsku autora słynnej kroniki pruskiej. Wybierając się, jak liczni inni podówczas gdańszczanie, drogą morską do Włoch, młody Jerzy Bornbach w październiku 1591 r. zginął w nurtach morskich u wybrzeży Norwegii.²⁶⁵

²⁶² K. Lepszy, *Cikowski Stanisław z Wojsławic*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 73–75.

²⁶³ S. Bodniak, *Działyński Paweł*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 95; tenże, *Een Poolsche graaf Paul Działyński in Holland*, Haag 1929; W. Borowy, *Z historii dyplomacji polsko-angielskiej w końcu XVI wieku*, „Przegląd Współczesny”, R. XVIII, 1939, t. LXIX i nadb., s. 322 (34).

²⁶⁴ Niesiecki, o. c., t. III, s. 36.

²⁶⁵ A. Bertling, *Katalog der Danziger Stadtbibliothek*, t. I, Danzig 1892, s. 620.

2. POLSCY PODRÓŻNICY NA BAŁTYKU I MORZU PÓŁNOCNYM W PIERWSZEJ POŁOWIE XVII WIEKU

W wieku XVII ilość polskich podróżników morskich na Bałtyku i Morzu Północnym w porównaniu z wiekiem poprzednim znacznie się powiększyła. Powodów tego było kilka. Jednym z nich było nawiązywanie coraz bardziej ożywionych stosunków dyplomatycznych z państwami zachodniej Europy, innym – fakt, że płynęła tam fala uchodźstwa religijnego z czasów władzy nietolerancyjnego katolika Zygmunta III, jak również z czasów po szwedzkim „potopie”. Kiedy innowiercy trzymający w tej wojnie stronę protestanckich Szwedów zmuszeni zostali do opuszczenia kraju.

Wszyscy podróżnicy tego okresu – czy to będą, jak np. Jan Kazimierz, członkowie rodziny panującej, czy też posłowie królewscy, synowie wielmożów i co lepiej sytuowani młodzieńcy udający się do Holandii na studia lub dla wydoskonalenia się w wojennym rzemiośle, czy innowiercy lub też wygnańcy polityczni i inni banici (tacy jak np. Krzysztof Arciszewski), czy wreszcie ludzie, których podróż na zachód pognęła żądza zaznania przygód lub po prostu chęć podróżowania i zwiedzenia świata – wszyscy oni bardzo często obierali drogę morską. Czemu należy to przypisać? Oczywiście, nie trzeba tego bynajmniej uważać za dowód obeznania Polaków z żeglugą morską i przyzwyczajenia się do jej trudów, przeciwnie, jak to wynika z istniejących relacji, znosili oni morskie podróże na ogół nienajlepiej i stanowiły one dla nich ciągle nie lada jakie przeżycie pełne grozy i niebezpieczeństw. Przyczyny obierania sobie przez ówczesnych polskich podróżnych drogi morskiej leżały gdzie indziej. Mimo niezadko przeciwnych wiatrów morzem podróżowało się szybciej i taniej, i nawet bezpieczniej, jeśli się zważy, że przez ziemie Pomorza Zachodniego i Meklemburgii przewalały się często fale wojsk uczestniczących w wojnie trzydziestoletniej. Stwierdza to również późniejszy admirał holenderski Krzysztof Arciszewski, który w jednym ze swych listów pisanych z Holandii do kraju (do Krzysztofa Radziwiłła) donosił: „Co się drogi w te kraje tycze, najbezpieczniejszy ze Gdańska na Hamburg, Embdę, przejazd”²⁶⁶.

Oczywiście, trudno kusić się o wyliczenie wszystkich podróżników płynących przez Bałtyk na zachód bądź powracających do kraju. Poprzestać trzeba na wymienianiu osób znaczniejszych bądź tych, o podróżach których zachowały się jakieś konkretniejsze wzmianki.

W roku 1603 bawił w Anglii Krzysztof Radziwiłł, młodszy brat Janusza²⁶⁷ – relacji z jego podróży jednak nie mamy.

W roku 1604 wślawił się swoją legacją do Anglii wzmiankowany już Stanisław Cikowski. Celem tej legacji było – obok powinszowań z okazji wstąpienia na tron Jakuba I – namówienie króla angielskiego, aby stanął po stronie Zygmunta III w jego sporze z Karolem Sudermańskim. Ponadto starał się Cikowski o zezwolenie Jakuba na dokonanie w Anglii i Szkocji zaciągu 8000 żołnierzy dla polski oraz uzbrojenie 20 okrętów na wojnę szwedzką. W podróży tej towarzyszył Cikowskiemu jego syn, również imieniem Stanisław, sprawujący poselstwo od królewicza Władysława do księcia Walii Henryka Fryderyka. Podróż ta dokonana została w marcu, powrót nastąpił w kwietniu przez La Manche do Holandii i stąd dalej lądem²⁶⁸.

Dwa lata później odwiedził Londyn i Oxford Stanisław Krzystanowic, prawnik i pisarz pochodzący z gminu, który po kilku latach studiów w Krakowie i Niemczech wyruszył w 1603 r. za granicę jako tzw. praeceptor, na pół sługa, a na pół guwerner zamożnego studenta Adama Żółkiewskiego, synowca hetmana. Z nim też zwiedził w 1606 r. Anglię, a gdy po powro-

²⁶⁶ A. Kraushar, *Dzieje Krzysztofa z Arciszewa Arciszewskiego, admirała i wodza Holendrów w Brazylii, starszego nad armatą za Władysława IV i Jana Kazimierza, 1592–1656*, t. I, Petersburg 1892, s. 136.

²⁶⁷ Moreau-Reibel, o. c., s. 10.

²⁶⁸ Lepszy, *Cikowski Stanisław*, s. 73–75.

cie do Paryża dowiedział się o świeżo wydanym edykcie parlamentu angielskiego przeciw katolikom, napisał i wydał w Paryżu drukiem odpowiedź, do której argumentów zaczerpnął ze wspomnień i wrażeń z dopiero co odbytej podróży do Anglii, wytykając m. in. „konieczność opłacania się w porcie Dover różnym urzędnikom tylko za to, że był papistą”²⁶⁹.

Około roku 1608 Jan Karol Korecki, brat wsławionego później w bojach z Turkami Samuela,

szukając sławy z dzieł wojennych udał się do Holandii jako ochotnik, ale na morzu pod Amsterdamem od Szwedów schwytyany pięć lat ciężką niewolę znosił i dopiero za Karlsona, nieprawego syna Karola, króla szwedzkiego, jeńcem polskim będącego, wymienionym został.²⁷⁰

Dwukrotną przeprawę w poprzek kanału La Manche odbył w roku 1609 ojciec późniejszego króla Jana III, Jakub Sobieski, kiedy w trakcie swego dłuższego pobytu za granicą (zwłaszcza we Francji) zapragnął zwiedzić Anglię. Drogę z Calais, w którym to porcie Sobieski i jego towarzysze: Orchowski i Piastrzycki „na morze wsiedli”, skwitował krótkim zdaniem po przybyciu do Dover, gdzie – jak pisze – „zbywaliśmy niewczasu i utęsknienia morskigo, któregośmy choć przez krótki czas zażyli na morzu”. W drodze powrotnej natomiast, „lubo w sierpniu, zażyli niebezpieczniejszej i dłuższej nawigacji niż do Anglii jadąc”²⁷¹.

Do Anglii dotarł również podczas swego czteroletniego pobytu w krajach zachodniej Europy Stanisław Golski, wojewoda ruski. Swe podróże opisał on w *Pamiętniku podróży do Francji, Anglii, Hiszpanii etc., 1607–1611*, jednakże pamiętnik ten drukiem nie został wydany i treść jego nie jest znana²⁷².

O powrotnej podróży morskiej z Francji do kraju pisze w swych pamiętnikach Albrecht Radziwiłł, późniejszy towarzysz podróży królewicza Władysława po Europie. Chociaż uprzednio zarzekał się, że już nigdy morzem nie popłynie, zmuszony okolicznościami do spiesznego opuszczenia Paryża, gdzie chciano go zenić wbrew jego woli, udał się Radziwiłł do jednego z portów francuskich i tam szczęśliwym dla siebie trafem doznał odpływający do Gdańska statek, którym pomyślnie powrócił do kraju. Było to w roku 1617²⁷³.

W roku 1621 odbył legację do Jakuba I i opisał ją w swym pamiętniku Jerzy Ossoliński. Starał się on nakłonić króla angielskiego do udzielenia pomocy Polsce przeciwko Turkom, z którymi trwała właśnie wojna „chocimska”. Ossoliński jechał drogą lądową przez Niemcy i Holandię, skąd przeprawił się do Anglii. Towarzyszył mu Jan Firlej, wojewodzie krakowski, oraz szereg osób orszaku, spośród których znaczniejszych Ossoliński wymienił z nazwiska.

²⁶⁹ M. Heitzman, *Stanisław Krzyształowicz i jego polemika z Baconem Werulamskim*, „Reformacja w Polsce”, t. V, 1928, s. 68–76. Tytuł dzieła S. Krzyształowicza: *Examen catholicum edicti Anglicani, quod contra Catholicos est latum auctoritate Parlamenti Angliae*, Paris 1607.

²⁷⁰ Siarczyński, o. c., t. I, s. 234. Karl Karlsson Gyllenhielm, o którym tu mowa, został wzięty do niewoli przez Polaków podczas wojny inflanckiej w 1601 r. W niewoli przebywał do roku 1613, do śmierci swego ojca Karola IX (J. Trypućko, *Svenskarna i Polen under Sigismund III:s tid*, „Svio-Polonica”, R. IV, 1942, Lund 1943, s. 51, 52).

²⁷¹ *Dwie podróże Jakuba Sobieskiego, ojca króla Jana III, odbyte w krajach europejskich w latach 1607–1613 i 1638*, wyd. z rękopisu E. Raczyński, Poznań 1833, s. 14, 17, 20.

²⁷² Rękopis ten odnalazł i pierwszy o nim wzmiankę J. Korzeniowski *Zapiski z rękopisów cesarskiej biblioteki publicznej w Petersburgu i innych bibliotek petersburskich*, „Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce”, t. XI, Kraków 1910, s. 209. Dodać można, że anio podróży Golskiego, ani o jego pamiętnikach nie wspomina Niesiecki, o. c., t. IV, s. 171, 172, jak również L. H.[ubert] w art. biograficznym w „Encyklopedii powszechnej” Orgelbranda, t. X, Warszawa 1862, s. 158, 159. W podanym przez nich życiorysie Golskiego jest jednak luka pomiędzy latami 1606 (kiedy zwalczał rokosz Zebrzydowskiego) a 1612 (datą śmierci).

²⁷³ *Żywot X. Albrechta Radziwiłła*, wyd. z rękopisu E. Raczyński, Poznań 1840, s. 6.

Z tymi wszystkimi z Flissyngi puściłem się na morze 24 Martii. Cieszyła mnie przez ten cały dzień pogoda, ale noc tym burzliwsza, z przeciwnym wiatrem nie tylko że się nam dała znać zwykłą nauzeą²⁷⁴, ale i do ostatniego mało nie przywiodła kresu, bo wiatr potężny, a od samej Angljej bardziej niż współprzeciwny, tak nas na piaski (które circa ostium Tamisis²⁷⁵ leżące skrycie dunami²⁷⁶ zowią) wyparował, że okręt po dwakroć dnem ziemi²⁷⁷ dosięgnął i aż do konkwasycyje²⁷⁸ o nie uderzył, z niewypowiedzianym strachem naszym i ostatnim na śmierć przygotowaniem. Atoli za miłosierdziem Bożym a przyczyną Panny Najświętszej, której ten dzień był Zwiastowania²⁷⁹, wjechaliśmy z wielką pracą żeglarzów w rzekę Tamisium, a nią do góry przyplłynęliśmy o południu tegoż dnia do Grawesyngi²⁸⁰, portu angielskiego. Za co niech i teraz imię Pańskie będzie pochwalone. Tum się dowiedział, że już od tygodnia karety królewskie na mię czekają w Duwrze²⁸¹, ostatnim porcie przeciwko Kalesowi²⁸², spodziewając się, że tam tą drogą przyjechać miał. Ale złe drogi nader pod samą rezolucyją do tego mię były przywiodły, że odmieniał pierwsze propositium i czasu szanując na morzem się puścił z tak wielkim, a prawie ostatnim niebezpieczeństwem²⁸³.

Po pomyślnie odprawionym poselstwie Ossoliński opuścił Anglię w drugiej połowie sierpnia 1621 r.²⁸⁴ Podróż powrotna nie została jednak w pamiętniku opisana.

Ciekawe przygody i niemałe opresje przeżył na morzu i opisał inny współczesny podróżnik, Jan Rybiński²⁸⁵. Urodzony w 1595 r. w Poznaniu jako syn seniora braci czeskich, młody Jan oddany został rychło do Leszna na towarzysza młodym Leszczyńskim. Później ruszył na studia za granicę, a następnie zwiedził Niemcy, Belgię, Holandię, Szwajcarię, Francję, Anglię i Danię. W czasie tych wędrówek płynąc do Antwerpii, omal nie wypadł ze statku i nie utonął²⁸⁶. Wybierając się jesienią 1622 r. w podróż powrotną do kraju, jechał Rybiński z Francji do Holandii znów drogą morską. Udał się mianowicie z Paryża do Dieppe i tam zaokrętował się na statek zdążający do Holandii. Dalsze swe przeżycia opisał następująco:

W Dieppe czekaliśmy tydzień i dalej na wiatry [...] Wtem, iż się coś wiatru pokazało, wsiadzy w okręt puściliśmy się na morze i będąc już w kilkunastu mil od miasta pod wieczór gwałtowne i przeciwne wiatry poczęły jako jabłkiem rzucać naszym okrętem raz ku niebu, drugi raz gdzieś tam w otchłani głębokie. Bywało to, że już tylko okręt wywrócić miał, którego jedna strona wysoko ku górze obrócona była, a drugą się wody morskie przez bord²⁸⁷ do okrętu lały. Rady żeglarzom nie stawało, wrzask, krzyk, gdzie i ja foetor²⁸⁸, bo od bojaźni wołał, ale mi to wołanie moje między wołaniem drugich uszło, a nikomu się też tego nie spowiadał, że to było ze strachu. Rad nierad żeglarz do portu musiał, do któregośmy o północy jakokolwiek przyplłynęli, gdy już wiatry były ucichły. I znowu tedy na wiatr więcej niż tydzień czekając puściliśmy się tandem bonis avibus²⁸⁹. Do Holandii i siedem całych dni i nocy pławiliśmy się[...]

Ut ab renitentibus omnimode ventis²⁹⁰ (tak przy sprzeciwiających się wszelkimi sposobami wiatrach) i w bojaźni od rozbójników morskich, którzy z Ostendy, z Dunkierki i Newportu wypadać byli zwykli²⁹¹, przyjechaliśmy do Rotterdamu, partii Erazma²⁹², dnia siódmego na świtanie. Ale i tu nowy znowu kłopot, bo okręt

²⁷⁴ Choroba morska.

²⁷⁵ Łac.: koło ujścia Tamizy.

²⁷⁶ Ang. dune lub niem. Düne, co oznacza wydmy.

²⁷⁷ Autor miał na myśli zapewne mieliznę.

²⁷⁸ Z łac.: strzaskania.

²⁷⁹ Tzn. 25 marca.

²⁸⁰ Gravesend.

²⁸¹ Dover.

²⁸² Calais.

²⁸³ J. Ossoliński, *Pamiętnik (1595–1621)*, s. 118.

²⁸⁴ Jw., s. XXIII.

²⁸⁵ F. M. Sobieszczanski, *Rybiński Jan*, „Encyklopedia powszechna” Orgelbranda, t. XXII, Warszawa 1866, s. 570, 571, oraz A. Danysz, *Autobiografia Jana Rybińskiego, seniora braci czeskich*, „Reformacja w Polsce”, t. II, s. 305 i n.

²⁸⁶ Jw., s. 308.

²⁸⁷ Przez burzę.

²⁸⁸ Łac.: śmierdzący.

²⁸⁹ Łac.: wreszcie z dobrymi wiatrami (przen.).

²⁹⁰ Łac.: tak przy sprzeciwiających się wszelkimi sposobami wiatrach.

²⁹¹ Rozbójnicy z Ostendy i Dunkierki – to korsarze hiszpańscy, z Newport – angielscy.

²⁹² Ojczyzny Erazma, tj. miasta słynnego humanisty, Erazma Rotterdamskiego.

naładowany, jednym się końcem zawiesiwszy w piasku, a drugim zostawając w wodzie, incitibat nautis timorem²⁹³ (napędził żeglarzom strachu), żeby się snadź nie przełamał. Do portu magno labore²⁹⁴ (z wielkim trudem) przepławiwszy się, długom w Rotterdamie nie czekał²⁹⁵.

Zimę Rybiński spędził w Lejdzie, a ruszając wiosną 1623 r. w drogę do Polski zapragnął po drodze zwiedzić jeszcze Anglię. Pisze o tym:

W Flissingu²⁹⁶[...] wsiadłem w jeden okręt z trzynastu, które płynęły do Anglii, a czternasty był wojenny, który nas prowadził. Ujechawszy mil kilkanaście, aliści nasi sobą trwożyć poczynają dla okrętu wielkiego sobie plenis velis²⁹⁷ (pełnymi żaglami) żeglującego, który z daleka na morzu zoczyli. Stając nam wszystkim ów nasz wojenny [...] rozkazał, a sam przeciwko niemu jako pewnie przeciwko nieprzyjacielowi hiszpańskiemu wyciekł²⁹⁸. W pół milu postrzegli tego, że swój, raz i drugi z działa wystrzelili, trębacze trąbili pewne sobie znaki przyjaźni i pokoju jako swoim pokazując. W okręcie naszym był mnich, więzień, człowiek zacny, Hiszpan (a ten był kontrakt między Hollandrami i Hiszpanami, aby tego mnicha oddano do Ostendy za innych trzydziestu rybaków, których hiszpańscy byli na morzu, gdy śledzie łowili, pojмали). Iż nam wtedy w drogę było do Anglii, nie chcąc się długo bawić, przesadziliśmy owego mnicha do okrętu holenderskiego, cośmy go z daleka nieprzyjacielskim być rozumieli, ponieważ płynął ku Ostendzie, którąśmy my już mijali. Lawirując tedy godzin kilka przyplłynęliśmy dnia trzeciego do Anglii, wdzięczną bardzo nawigacją²⁹⁹ mając[...]

W Anglii dłużej nie bawił dziewięci niedziel.[...] Wsiadłem w okręt, który do Elbląga³⁰⁰ z sukny angielskimi płynął. W Danii byłem na Świątki a[nno] 1623. Stamtąd mimo Szwecyją przepłynąłem do Elbląga, pięć całych niedziel na morzu się bawiąc. Tam co się rozmaitych bastii morskich, psów, cieląt nawet i wielorybów mniejszych widziało, przypominać nie chcę. Fluxum etiam et refluxum maris in Oceano satis mirari non potui, nec eius causam cognoscere³⁰¹³⁰².

Siedem lat po Ossolińskim sprawował poselstwo do Anglii, tym razem prosząc o posiłki przeciw Szwedom, Jan Albrecht Rakowski. Dziennik tego poselstwa, obejmujący okres od 1 sierpnia do 6 października 1628, został podobno w tymże roku wydany drukiem, jednakże do dziś jest on nieznanym³⁰³.

Okolo roku 1620 dotarł do Anglii Zbigniew Gorayski, który podczas swych podróży zwiedził całą niemal Europę i część Afryki³⁰⁴, oraz Mikołaj Stadnicki, który również przyplłynął do Anglii lustrując cudze kraje³⁰⁵, a w roku 1632 Janusz Radziwiłł (późniejszy hetman wielki litewski) z oficjalnym zawiadomieniem o elekcji Władysława IV³⁰⁶.

Anglię i szereg innych krajów europejskich zwiedził również późniejszy biskup warmiński Jan Karol Konopacki. Szlaki swych podróży uwiecznił on w ułożonym przez siebie epitafium treści następującej:

²⁹³ Łac.: napędził żeglarzom strachu.

²⁹⁴ Łac.: z wielkim trudem.

²⁹⁵ Jw., s. 311, 312.

²⁹⁶ Vlissingen, port holenderski przy ujściu Skaldy.

²⁹⁷ Łac.: pełnymi żaglami.

²⁹⁸ Ruszył, popłynął.

²⁹⁹ Żeglugę.

³⁰⁰ Elbląga, który to port – jako ówczesna siedziba angielskiej Kompanii Wschodniej – przejął pośrednictwo handlowe między Anglią a Polską.

³⁰¹ Łac.: przyplływowi i odpływowi wody w oceanie dość nadziwić się nie mogą ani przyczyn jego zrozumieć

³⁰² Jw., s. 312.

³⁰³ Siarczyński, o. c., t. II, s. 128.

³⁰⁴ Niesiecki, o. c., t. IV, s. 161.

³⁰⁵ Jw., t. VIII, s. 481.

³⁰⁶ Co uwiecznione zostało w podpisie pod młodzieńczą podobizną Radziwiłła – sztych Falcka (*Portrety i sceny polskie w sztychach Falcka i Hondiusza*, oprac. Z. Jakrzeska, I. Fabiani-Madeyska, M. Pelczar, Gdańsk 1955, ryc. 31).

Hiszpanię przewędrowałem, Italię zwiedziłem, Francję oglądałem, Germanię przemierzyłem, Belgię zobaczyłem, obszedłem Anglię, Szkocję, Irlandię, Danię, Szwecję, Norwegię, przez Moskwę przekroczyłem, do Polskim powróciłem, by tu swe złożyć kości, którym ten utworzyłem nagrobek:

„Kościołom zbyt długo po łąkach i morzach miotanym,
Tu po tułaczkach spoczynek nareszcie pisany”.³⁰⁷

Inne niż poselstwo lub chęć odbycia podróży czy studiów zagranicznych były przyczyny, dla których w listopadzie 1623 r. znalazł się w Gdańsku banita Krzysztof Arciszewski, opuszczający Polskę na tułaczkę trwającą lat z górą dwadzieścia. Chociaż, jak pisał w połowie tego miesiąca do swego protektora Krzysztofa Radziwiłła, „na sam tylko wiatr tu w Gdańsku czekam”³⁰⁸, minęła cała zima, zanim ten późniejszy holenderski admirał mógł w marcu 1624 r. wyruszyć w swą pierwszą podróż morską. Jaki był jej przebieg nie wiadomo, gdyż w listach swych do Radziwiłła nic o niej nie wspominał. Prawdopodobnie jednak była ona, z uwagi na niezbyt odpowiednią porę dla żeglugi na Bałtyku, obfita w niebezpieczeństwa, czego ślad można znaleźć w elegii napisanej przez Arciszewskiego prawie dziesięć lat później w Brazylii. Oto słowa Arciszewskiego odnoszące się zapewne do tejże podróży:

Jeszcze dobrze nie oschły ze krwi ręce były³⁰⁹
Eurom³¹⁰ szumiącym morza, kiedyśmy wierzyli,
Gdy winną śmierci głowę naszą – prowadziło
Obciążone serce tam, gdzieby umrzeć miło,
Od morskich nawałności, co w zimie huczały,
Przywiódłeś w port porządny, z nami okręt cały...
Łaski Twej, którzy z nami płynęli – nie znali,
Albowiem czterech przy nas okrętów stradali³¹¹.

Pod koniec 1625 r. udało się Arciszewskiemu przyjechać na krótko do kraju. Po kilkumiesięcznym pobycie na Litwie u Radziwiłła powrócił w kwietniu 1626 r. do Holandii. Z podróży jego do kraju nie mamy relacji, natomiast ponowny wyjazd za granicę przedstawił Arciszewski w liście do swego protektora. Opowiada w nim również o następnej swej morskiej podróży z Holandii do Francji drogą przez Anglię:

Wiadomo to było W. X. Mości, panu memu Miłościwemu z listów pierwszych moich, że lubom ultima Januarii³¹² z Kurlandii wyjechał, odprawym swojej w Polsce nie wziął, aż sub finem Martii³¹³, i znowu czekawszy we Gdańsku trzy niedziele na okręt, zem na morze nie wsiadł aż 19 Aprilis, za czym też do Amsterdamu nie przybyłem aż do 18 Mai. Oznajmiłem i to posełając listy o sobie z Niderlandu do W. X. Mości w Junii, że mi w Hadze dopiero wtenczas, kiedym pisał, odprawiono było. Teraz opisuję dalsze moras³¹⁴. Oznajmuję, zem z Hagi nie wyjechał aż do 9 Junii, starając się o wolny przejazd przez Brabantią³¹⁵, lecz iż

³⁰⁷ Według świadectwa sekretarza legacji francuskiej do Polski, Karola Ogiera (K. O g i e r, *Dziennik podróży do Polski 1635–1636*, tłum. E. Jędrkiewicz, t. I, Gdańsk 1950, s. 150, 151). Końcowy dwuwiersz tego epitafium w jego łacińskim brzmieniu podanym przez Ogiera:

*Ossa diu iactata nimis terraque marique,
Hic requiem errorum denique repperiunt.*

- znany jest jako napis nagrobkowy humanisty włoskiego J. C. Bonifacia markiza Orii, który u schyłku XVI w. osiadł w Gdańsku i którego księgozbiór stał się zaczątkiem Biblioteki Gdańskiej.

³⁰⁸ K r a u s h a r, *Dzieje Krzysztofa z Arciszewa ...*, t. I, s. 112.

³⁰⁹ Mowa tu o dokonaniu przez Krzysztofa Arciszewskiego i jego braci zabójstwa Kacpra Brzeźnickiego, w którego następstwie Krzysztof i Eliasch uchodzić musieli z kraju.

³¹⁰ Euros (z grec.) – wiatr południowo-wschodni.

³¹¹ Ten ostatni wiersz mógłby wbrew temu, co Arciszewski pisał o południowo-wschodnim wietrze, nasunąć przypuszczenie, że mówi o wyprawie do Brazylii dokonanej również w zimie.

³¹² Łac.: ostatniego stycznia.

³¹³ Łac.: pod koniec marca.

³¹⁴ Łac.: zwłoki, tj. odwleczenie terminu.

³¹⁵ Brabancja, prowincja belgijska.

tędy żywego ducha z Niderlandu nie przepuszczają, objeżdżać musiałem na Anglię i nie przepłynąłem do brzoego francuskiego, Diepy³¹⁶ aż 23 Junii³¹⁷.

W rok później wyruszył Arciszewski wraz z flotą holenderską pod La Rochelle i brał udział w czternastomiesięcznym oblężeniu tego miasta, a gdy mu następnie Holendrzy zaproponowali dowództwo kompanii w wyprawie zamorskiej do Brazylii, przyjął tę propozycję i wyruszył za ocean. Píše o tym w liście do Radziwiłła:

Wyjechało się z resztą naszej floty z Texlu³¹⁸ Novembra stylo novo³¹⁹. Wiatry przeciwnie zarzuciły nas 21 eiusdem³²⁰ do portu jednego angielskiego, nazwanego Wicht³²¹, gdzie już to szósty dzień radzi nie radzi stojemy³²².

Tak rozpoczął się w życiu Arciszewskiego okres jego największych triumfów wojskowych, ale równocześnie najgorszych zawodów – dziesięcioletnia służba brazylijska. Gdy po swych trzech wyprawach do Brazylii osiadł zgorzkniały w Amsterdamie, trwało jeszcze dalszych sześć lat, zanim nie zostało zrealizowane jego marzenie z okresu emigracji, mianowicie możliwość powrotu i służby dla ojczyzny. Wrócił do kraju w 1646 r. i to była jego ostatnia podróż morską, z której niestety znowu nie posiadamy żadnej relacji.

Również i starszy brat Arciszewskiego, Elias, dzielący z nim początkowy okres wygnania, przemierzył niejednokrotnie szlaki morskie północnej Europy. Wraz z Krzysztofem odbył on pierwszą podróż morską do Holandii w 1623 r. Przebywał tam krótko, a gdy za przyczyną Radziwiłła było uważać winę za przedawnioną, wrócił do kraju i do Holandii już nie pojechał. W roku 1627 wstąpił natomiast w służbę duńską i po stronie protestanckiej brał udział w wojnie trzydziestoletniej w Niemczech, w której toku dał się poznać jako zdolny oficer. We wrześniu 1629 r. Elias przybył do Polski z poselstwem Chrystiana IV do Władysława IV i zabawił tu do grudnia 1630 r.³²³ Następnie wrócił do Danii i znów wziął udział w kampanii wojennej w Niemczech. We wrześniu 1631 r. był komendantem wojskowym Schwerinu w Meklemburgii³²⁴. W grudniu 1632 r. na wiadomość o nowej wojnie w Polsce wrócił do kraju i zaciągnął się pod rozkazy Krzysztofa Radziwiłła na kampanię smoleńską, w czasie której wielokrotnie się odznaczył. Następnie powołał go król do Prus i tam również zużytkował Arciszewski wiedzę inżynierską nabytą w Holandii, Danii i Niemczech³²⁵. Wreszcie posłował w roku 1637 do Danii w sprawie zniesienia podwójnego cła nakładanego na statki gdańskie³²⁶, zaś w roku 1642 do Danii i Holandii³²⁷. Ze swych licznych podróży morskich jednakże nie zostawił żadnych relacji.

Pewne dane posiadamy o podróżach jednego z towarzyszy broni Krzysztofa Arciszewskiego w Brazylii, a mianowicie Władysława Wituskiego. Latem 1633 r. udając się do Holandii

³¹⁶ Dieppe.

³¹⁷ Jw., s. 184, 185.

³¹⁸ Texel, jedna z wysp zachodnio-fryzyjskich.

³¹⁹ Łac.: 16 listopada nowego stylu, tzn. nowej rachuby czasu wg wprowadzonego w 1582 r. kalendarza gregoriańskiego na miejsce dotychczasowego juliańskiego.

³²⁰ Łac.: tegoż miesiąca.

³²¹ Wight, wyspa u południowych wybrzeży Anglii.

³²² Jw., s. 235.

³²³ W. Czaplinski, *Elias Arciszewski młodszy, pułkownik i dworzanin królewski*, „Reformacja w Polsce”, t. IX–X, 1939, s. 80–88; tenże, *Arciszewski Elias*, „Polski słownik biograficzny”, t. I, s. 150, 151.

³²⁴ O. Schulenburg, *Die Vertreibung der mecklenburgischen Herzöge Adolf Friedrich und Johann Albrecht durch Wallenstein und ihre Restitution. Ein Beitrag zur Geschichte Mecklenburgs im dreissigjährigen Kriege*, Rostock 1892, s. 129.

³²⁵ Kraushar, o. c., t. II, s. 13.

³²⁶ W. Czaplinski, *Elias Arciszewski młodszy ...*, s. 82. Mowa, jaką Arciszewski wygłosił do Chrystiana IV, znajduje się w rękopiśmiennej kopii w zbiorach Biblioteki Gdańskiej, ms 1202.

³²⁷ W. Czaplinski, l. c.

na studia wybrał się tam w towarzystwie swego famulusa Mateusza Rodowickiego drogą morską przez Danię. Jesienią tego roku pojechał Wituski w celach turystycznych do Anglii. W drodze powrotnej doznał niemałych przygód, kiedy jego statek miotany burzą wpadł między okręty hiszpańskie, jednak szczęśliwie wydostał się z opresji³²⁸.

Innym często spotykanym na szlakach północno-europejskich podróżnikiem polskim był współcześnie posługujący do licznych państw europejskich Jan Zawadzki³²⁹. Już jako dworzanin królewski towarzyszył on królewiczowi Władysławowi w jego podróży po Europie. Później jako starosta świecki i sekretarz króla mianowany został w 1633 r. posłem do Szwecji, Holandii, Anglii i Francji. Trasa tej podróży prowadziła przez Pomorze Zachodnie (gdzie w Szczecinie Zawadzki uzyskał audiencję u wdowy po Gustawie Adolfie, Eleonory) i Meklemburgię do Hamburga. Tam

dnia 4 maja³³⁰ wsiadł³³¹ na duży okręt holenderski, nie bez obawy, wszędy bowiem snuły się nieprzyjacielskie hiszpańskie okręty. Nazajutrz przybył do miasta duńskiego Glukstad³³². Zatrzymać się tam musiał dla opłacenia cła morskiego; puściwszy się dalej na morze słyszeliśmy częste strzelanie z dział, były to bitwy między okrętami z Dunkierki³³³ i holenderskimi. Weszliśmy na koniec w Zudersee³³⁴ i zatrzymaliśmy nieco na wyspie Ancland³³⁵ [...]. Zatrzymaliśmy się dla napraw niektórych w Enchusen³³⁶; miasto to przetrzynięte jest kanałami, tak że okręta przystępują do domów. Poseł [...] poszedł przypatrywać się budowie okrętów [...]

Wsiadliśmy znów na nawę i przybyli do miasteczka o dwie mile od Amsterdamu. Nazajutrz przy pięknej pogodzie i najpomyślniejszym wietrze, weseli zawinęliśmy do Amsterdamu.³³⁷

Z Amsterdamu Zawadzki udał się do Hagi dla dokonania poselstwa. Dalszy przebieg podróży był następujący:

Dążyliśmy stamtąd do portu Brugl³³⁸, gdzie już z rozkazu Zjednoczonych Stanów duży okręt przygotowany był dla nas. Obróciliśmy sztabę³³⁹ ku Szkocji, z przeciwnym często wiatrem; byliśmy atoli już blisko brzegów, gdy okręta z Dunkierki z pełnymi żaglami ku nam pędzić zaczęły. Z daleka postrzegł ich nasz kapitan i natychmiast do bitwy wszystko przygotować rozkazał. 24 dział było na naszym okręcie, z tych wyzionął nasz kapitan tak skutecznie, iż wraz sztabę jednemu okrętowi nieprzyjacielskiemu urwał. Nie spodziewając się takiego przyjęcia nieprzyjaciel tył podał; goniliśmy za nim przez godzin kilka, ale na próżno, zwróciliśmy się zatem do przeznaczonej drogi. Dnia 22 czerwca po[d] wsią Leyt³⁴⁰ niedaleko Edynburga³⁴¹ rzuciliśmy kotwicę.³⁴²

³²⁸ Tenże, *Władysław Konstanty Wituski, żołnierz kolonialny w XVII w.*, „Rocznik Gdański”, t. XI, 1937, s. 164.

³²⁹ O Zawadzkim patrz F. M. S [o b i e s z c z a ń s k i], *Zawadzki Jan*, „Encyklopedia powszechna” Orglelbranda, t. XXVIII, Warszawa 1868, s. 362.

³³⁰ 1663 roku.

³³¹ Poseł Zawadzki. W relacji tej mowa o nim w trzecim przypadku.

³³² Glückstadt, miasteczko i port na prawym brzegu ujścia Łaby w należącej podówczas do Danii części promienicy Holsztyn.

³³³ Dunkierka należała wtedy do Hiszpanii, będącej na wojennej stopie ze Stanami Generalnymi Holandii.

³³⁴ Zuiderzee, morze wrzynające się w głąb lądu holenderskiego, obecnie częściowo osuszone.

³³⁵ Zapewne Ameland, jedna z sześciu wielkich wysp zachodnio – fryzyjskich, oddzielających Zuiderzee od Morza Północnego.

³³⁶ Enkhuisen, port na zachodnim wybrzeżu Zuiderzee.

³³⁷ J. N i e m c e w i c z, *Zbiór pamiętników historycznych o dawnej Polsce ...*, t. III, Warszawa 1822, s. 150.

³³⁸ Brugia (Brügge), miasto w obecnej Belgii, połączone z Morzem Północnym kanałem, u którego ujścia znajduje się port Zeebrügge.

³³⁹ Dziób okrętu.

³⁴⁰ Leith, obecnie miasteczko.

³⁴¹ Edynburg, największe miasto Szkocji.

³⁴² Jw., s. 150.

Relacja z podróży powrotnej do Polski nie jest znana, być może nie została wcale spisana.

W roku następnym jeździł Zawadzki do książąt Rzeszy, zaś w roku 1636 wyznaczono go na posła do Holandii, Flandrii, Francji i Anglii. W podróży tej odprowadzał go do Lubeki ówczesny wiceadmirał floty polskiej, Szkot Aleksander Seton³⁴³.

Oprócz opisu podróży i poselstwa przypisywane jest Zawadzkiemu autorstwo memoriału pochodzącego z roku 1634, a dotyczącego kampanii w Prusach i związanych z nią spraw wojskowo-politycznych, zwłaszcza zagadnień wojenno-morskich³⁴⁴. Kiedy w memoriale tym czytamy, w jaki sposób można utworzyć flotę wojenną –

przez ludzie kupieckie czynić o najmie tych okrętów, które do Indii, Hiszpanii, włoskiej ziemie żeglują, bo te są na kształt wojennych okrętów budowane i mogą bardzo dobrze in mari Baltico wojenne służby odprawować. Takich okrętów dostanie w Enchuście, Rotterdamie, Amsterdamie i innych miastach holenderskich nając³⁴⁵ –

to wynika z niego jasno, że autor musiał stosunki panujące podówczas na Bałtyku i Morzu Północnym, szczególnie w holenderskich portach: Rotterdamie, Amsterdamie i Enkhuizen, a więc w tych właśnie, które są m. in. Wymienione w opisie podróży Zawadzkiego³⁴⁶.

Równow w dwa miesiące po odpłynięciu Zawadzkiego z Setonem do Lubeki wyruszył tą samą trasą 16 czerwca 1636 r. statek wiozący posła francuskiego w Polsce Klaudiusza de Mesmes. Rejs ten opisany został przez sekretarza poselstwa Karola Ogiera. Z powodu braku dokładniejszych polskich relacji z tych czasów opis ten może służyć do zapoznania się ze sposobem odbywania podróży morskiej z Gdańska do Lubeki, a więc na trasie, którą obierali prawie wszyscy Polacy udający się do zachodniej Europy. Zresztą trzeba zaznaczyć, że również i w opisanym przez Ogiera rejsie udział wzięli Polacy. Byli to prawdopodobnie koniuchowie obsługujący konie ofiarowane posłowi francuskiemu przez wojewodę Lubomirskiego³⁴⁷. Oczywiście warunki ich podróży musiały być niepomiarne gorsze od tych, w jakich odbywał podróż poseł i jego świta, ale o tym Ogier zupełnie nie wspomina; trudno zresztą się temu dziwić i spodziewać, aby ten mieszczanin pozujący na „dobrze urodzonego” interesował się koniuchami! Był w tym wiernym naśladowcą swego zwierzchnika Klaudiusza de Mesmes hrabiego d'Avaux, który o koniuchów też się zapewne niewiele troszczył, ale, jak Ogier raz nadmienia, kazał konie przeprowadzić na inny okręt, „gdyż w przeciwnym razie byłyby poginęły, w takiej tam były ciasnocie”³⁴⁸.

Ruszono w drogę w południe 16 czerwca 1636 r. Przed nocą statek przepłynął 10 mil, w ciągu następnego dnia płynęli wzdłuż brzegów Pomorza. 18 czerwca zerwała się burza i w czasie dwudniowego miotania statkiem, co oczywiście spowodowało chorobę wszystkich podróżnych, zagnała go do Nexo na Bornholm. 20 czerwca ruszono przy lepszej pogodzie w dalszą drogę i przed nocą statek znalazł się koło Rugii. Trwało jednak trzy dni, zanim przy przeciwnych wiatrach znaleźli się podróżnicy u wybrzeży wyspy Moen, gdzie też wysiedli, aby nieco wypocząć. 25 czerwca rano statek znów wyszedł pod żaglami w kierunku wyspy Falster i znowu musiał walczyć z przeciwnymi wiatrem! Wreszcie 26 czerwca statek wpłynął

³⁴³ Ogier, o. c., t. II, s. 95, 155.

³⁴⁴ Akta do dziejów Polski na morzu, t. VII, cz. 1, s. 19. Pierwszy wydawca tego memoriału (W. Tomkiewicz, *Plan kampanii pruskiej w r. 1635*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, t. IX, Warszawa 1937, s. 306–315) uważał za jego autora hetmana Koniępczolskiego.

³⁴⁵ Akta do dziejów Polski na morzu, s. 18.

³⁴⁶ Ten ostatni fakt przemawia silnie za autorstwem Zawadzkiego. Czaplinski, *Polska a Bałtyk w latach 1632–1648*, s. 31, przyp. 10, dopuszcza jednak również możliwość, że autorem był Gerard Denhoff.

³⁴⁷ Ogier, o. c., t. I, s. 277. Jako ofiarodawca koni wymieniony jest dwukrotnie omyłkowo wojewoda Leszczyński (Ogier, o. c., t. I, s. XXXI, t. II, s. 361), na co zwróciłem już uwagę w recenzji tej książki („Studia Źródłoznawcze”).

³⁴⁸ Ogier, o. c., t. II, s. 265.

w ujście Trawy, zużywając 10 dni na przebycie trasy, którą – jak Ogier pisze – „kiedy indziej często w dwu dniach kończono”³⁴⁹.

Dalsza trasa podróży biegła częściowo lądem przez Holsztyn, wokół Fryzji, brzegiem Niderlandów holenderskich i hiszpańskich, z Vlissingen przez Calais do Dieppe, dokąd statek zawinął 14 sierpnia. W ten sposób podróż z Gdańska do Francji, jednak z pewnymi przerwami w podróży na zwiedzanie niektórych miejscowości, trwała dwa miesiące.

Bardzo krótko po opisanej podróży francuskich dyplomatów płynął tą samą trasą królewicz Jan Kazimierz. Oto co pisze o tej podróży ówczesny dziejopis Wassenberg:

Tak więc Jan Kazimierz za pozwoleniem brata Władysława w świetnym orszaku trzydziestu szlachty przebywszy Morze Bałtyckie i wschodnią Fryzję stanął w lipcu 1636 w Zjednoczonych Prowincjach, skąd przez ocean miał popłynąć do Hiszpanii. Lecz znalazłszy w całej prawie Holandii panującą zarazę, na granicy od zbójców napastowany, gdy przydani mu z obowiązku czuwania nad bezpieczeństwem jego oparli się dalszej podróży, znowu Morzem Bałtyckim musiał powrócić do Polski i pomimo stałości w przedsięwzięciu wędrówkę swą nadal odłożyć³⁵⁰.

W roku 1637 wysłany został przez Władysława IV do Anglii i Holandii sekretarz królewski Andrzej Rej z Nagłowic z zawiadomieniem o małżeństwie króla z Cecylią Renatą austriacką. W początkach sierpnia zaokrętował się Rej w Gdańsku, a dopiero we wrześniu przybył do Anglii, stąd udał się około połowy lub pod koniec listopada do Holandii³⁵¹. Towarzyszący posłowi pastor braci czeskich Jan Weselski spisał diariusz tej podróży – u nas dotąd nie znany³⁵².

W tym samym roku królewicz Jan Kazimierz udał się drogą lądową do Włoch, a z Genui zamierzał dostać się morzem do Hiszpanii, został jednak po drodze zatrzymany przez Francuzów i dwa lata trzymany jako więzień. Po odzyskaniu wolności podróż powrotną do kraju odbył Jan Kazimierz częściowo również (z Lubeki do Gdańska) drogą morską³⁵³.

W trakcie pertraktacji polsko-francuskich o uwolnienie Jana Kazimierza udawali się drogą morską do Francji wysłannicy Władysława IV, jak Piotr Dębski³⁵⁴, a przede wszystkim w sierpniu 1639 r. Krzysztof Korwin Gosiewski, poseł królewski do dworu francuskiego. Towarzyszył mu między innymi rotmistrz husarski i pułkownik królewski Paweł Niewiarowski³⁵⁵. Ta podróż Gosiewskiego z Gdańska do Lubeki związana była z pewnymi trudnościami natury politycznej. Mianowicie na redzie portu gdańskiego przebywały okręty duńskie skierowane tu podobnie jak w roku poprzednim w celu przeszkadzania Polakom w pobieraniu cła morskiego³⁵⁶. Okręty te wymagały salutowań przez wchodzące i wychodzące z portu statki, czego Gosiewski jako poseł króla polskiego uczynić w żaden sposób nie chciał. Oto co pisze on na ten temat w liście do podkanclerzego koronnego Jerzego Ossolińskiego przed odplynięciem z Gdańska:

³⁴⁹ Jw., s. 225.

³⁵⁰ E. Wassenberg, *Więzienie we Francji Jana Kazimierza, polskiego i szwedzkiego królewica*, tłum. M. Baliński, Petersburg 1858, s. 10–12.

³⁵¹ Patrz: B. Kamiński [A. Kalinka], *Negocjacje ze Szwecją o pokój 1651–1653*, „Czas”, t. V, Kraków 1857, s. 354; A. Szelański, *Rozkład Rzeszy i Polska za panowania Władysława IV*, Kraków 1907, s. 224, przyp. 1. Wymieniony przez tego ostatniego list Reja z Londynu, znajdujący się w Tekach Lukasa w zbiorach Ossolineum, figuruje również w odpisie (wraz z propozycją przedstawioną przez Reja Stanom Generalnym w Hadze) w zbiorach Biblioteki Gdańskiej, ms 1202, k. 180r–181v.

³⁵² Diariusz ten opublikował O. Odložilik, *Moravsti exulanti, Jiri a Jan Veselsti – Laetoye*, Brno 1930, s. 38–101 (H. Barycz, *Z zagadnień podróżnictwa polskiego w dawnych wiekach*, „Przegląd Współczesny”, R. XVII, 1938, t. LXVII, s. 63).

³⁵³ Wassenberg, o. c., s. 181.

³⁵⁴ Jw., s. 166.

³⁵⁵ Niesiecki, o. c., t. VI, s. 563.

³⁵⁶ Czaplinski, *Polska a Bałtyk ...*, s. 123, 125.

Tu u Laterni po staremu okrętów cztery wszystkich stoi; i każdy okręt, tak ten, co z portu wychodzi, jako i co wchodzi, żagiel strychować³⁵⁷ (spuścić) przed nimi musi z wielkim praeiudicium³⁵⁸ (uchybeniem) JKMc. Gwoli czemu ja incognito³⁵⁹ (nie poznany) chcę jechać, chorągwie JKMc nie wywieszając, i okręt jest lubecki, kupiecki, na którym różne są towary, ten tę będzie musiał oddać ceremonią. Sposobu, jakoby tego ujść miał, żadnego należeć nie mógł³⁶⁰.

O podróży Gosiewskiego na statku lubeckim brak dokładniejszych relacji, w każdym bądź razie wiadomo, że przybył on do Lubeki „po burzliwej żegludze, [...] z niebezpieczeństwem rozbicia się i utraty życia”³⁶¹.

Niebezpieczne przygody morskie miał w tym czasie Bogusław Radziwiłł, którego późniejsza działalność kazała Sienkiewiczowi *obrać* go za jednego z „bohaterów” *Potopu*. Wybierając się we wrześniu 1637 r. z gdańska do Holandii na studia, przeżył Radziwiłł na morzu tak silną burzę, że statek osiem dni miotany był na Bałtyku i miał dotrzeć do Lubeki, powrócić musiał do Gdańska³⁶². Podążył więc Radziwiłł do Holandii drogą lądową. Przebywał tam z górą dwa lata, zwiedzając przy tym całą północno-zachodnią Europę, włącznie z Anglią. W 1639 r. odbył kilka podróży morskich, a mianowicie z Vlissingen do Dieppe, a następnie do Anglii, skąd go król odesłał własnym statkiem do Holandii³⁶³. Pod koniec roku raz jeszcze wybrał się Radziwiłł do Anglii i wtedy przeżył swą największą morską przygodę, którą w pamiętniku opisuje następująco:

Dnia 25 Decembris wyjechałem z Hagi i siadłem na okręt; dnia 28 eiusdem, na którym był kapitanem Toran; dnia 31 eiusdem między szóstą a siódmą rano rozbił się ze mną okręt cztery mile od Douwru i ledwo nas salwowano. Trzy okręty, które za nami szły, w oczach naszych na tymże miejscu utonęły³⁶⁴.

Jednym z towarzyszy Radziwiłła w jego zagranicznym pobycie i podróżach był Jan Cedrowski³⁶⁵. Urodzony w 1617 r. Cedrowski pobierał nauki w Królewcu, następnie studiował w Krakowie, a później wraz z Bogusławem Radziwiłłem w Utrechcie. Razem z nim odbył zapewne podróż morską z Holandii do Francji, stąd do Anglii i na powrót do Holandii, chociaż etapy tej podróży określa nieco odmiennie od Radziwiłła. Pisze mianowicie, że udał się z Middelburga do Calais, z Calais do Dover, a następnie do Gdańska, a potem do Królewca. W 1641 r. Cedrowski wyprawiony został przez rządę dóbr radziwiłłowskich do Holandii z pieniędzmi dla Bogusława Radziwiłła i w podróży tej zaznał nadzwyczajnych przygód, czemu daje wyraz w swych pamiętnikach³⁶⁶:

Przyjechawszy do Gdańska puściłem się morzem do Zondu³⁶⁷ (Sundu) w okręcie nowym jakiego Petra Petersona, który sam był na tym okręcie. Z Zondu kiedyśmy się puścili do Holandyi i już minęliśmy górę

³⁵⁷ Spuścić żagiel (z niem. streichen).

³⁵⁸ Łac.: uchybeniem, ujmą.

³⁵⁹ Łac.: nie poznany.

³⁶⁰ Wassenberg, o. c., s. 160.

³⁶¹ Jw., s. 159.

³⁶² *Żywot księcia Bogusława Radziwiłła przez niego samego napisany*, wyd. z rękopisu E. Raczyński, Poznań 1841, s. 5.

³⁶³ Jw., s. 6, 7.

³⁶⁴ Jw., s. 11.

³⁶⁵ Patrz R. Mienicki, *Cedrowski Jan*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 215, 216.

³⁶⁶ Pamiętnik Cedrowskiego wydrukowany został po raz pierwszy w moskiewskim piśmie „Wriemiennik”, R. XXIII, 1855, s. 13–33, w polskim oryginale wraz z tłumaczeniem na jęz. rosyjski (patrz o tym J. Bartoszewicz, *Pamiętnik Jana Cedrowskiego własną jego ręką spisany*, „Biblioteka Warszawska”, 1856, t. III, s. 162–165). Natomiast pierwsze polskie pełne wydanie przygotował M. Baliński, *Pamiętniki historyczne do wyjaśnienia spraw publicznych w Polsce XVII w.*, Wilno 1859. Ostatnio ukazało się nowe wydanie, oparte na kopii oryginału: *Dwa pamiętniki z XVII wieku*, wyd. A. Przyboś, Wrocław–Kraków 1954.

³⁶⁷ Do Sundu, jednej z trzech cieśnin duńskich łączących Bałtyk z Kategatem.

Colno³⁶⁸ (Kullen), było okrętów holenderskich kupieckich na ten czas w tej flocie ośmdziesiąt oprócz dwóch konwojowych. I gdy szturm i nawałność wielka na morzu powstała, okręt ten, na którym był i ów pan Przypkowski, który potem był oberszterem lejtnantem za KJ. Kazimierza Abdykanta³⁶⁹ i zginął od Moskwy pod Kownem zabity³⁷⁰, snadź przeładowany zbożem, gdy się począł na jeden bok strasznie przechylać, otworzyli marynarze wierzchy okrętu³⁷¹ i poczęli zboże w morze sypać; ale kiedy wał w okręt uderzył, tak i tego trochę nie zalał. Zamknęli znowu wierzchy i nie mogąc już iść w dalszą drogę z drugimi okrętami, wywiesili znak tonących ludzi na okręcie naszym, tj. chorągiew czarną, która ratunku potrzebowała, ale w tak wielki szturm każdemu do siebie było. Poszły tedy wszystkie okręty i z konwojowymi wciąż ku Amsterdamowi, a nasz okręt z wiatrem obrócił się w zad ku Zondowi. I gdyśmy już ku onej górze Colno zbliżali się, ukazało się nam kilka okrętów piratków³⁷², tj. rozbójników morskich z miasta Dunkierku³⁷³. Te z perspektywy³⁷⁴ (lunety) zoczywszy nasi marynarze wąpić sobą poczęli i tak znowu odwrócili się i płynęli tam, gdzie nas wiatr niósł, a piratowie za nami, przed któryśmy uciekali dwa dni i dwie nocy, aleśmy ich zbyć nie mogli. Tandem³⁷⁵ trzeciego dnia przez perspektywę postrzegli nasi brzeg ładu, do którego nas wiatr niósł. Potem wniósł nas między skały, o które jak się począł tłuc okręt, myśmy wpadli w bat, który był na okręcie. Uszliśmy wszyscy ludzie, co nas na okręcie było, żywo na brzeg jutlandzki, który do duńskiej ziemi należy, a okręt się w szmaty rozbił. Piratowie z daleka minęli nas. Potemśmy pieszo wędrowali nad morzem³⁷⁶.

W roku 1645 dwóch z wysłanych do Francji posłów Władysława IV w sprawie małżeństwa jego z Ludwiką Gonzaga obrało drogę morską. Jako pierwszy udał się Gerard Denhoff, wojewoda pomorski, uprzednio przewodniczący Komisji Morskiej.

Ten, gdy okrętem ku Danii się przybliżał, przestraszony kulami żelaznymi od floty szwedzkiej wysłał do nich zapytując, za co by tak niepolitycznie od nich był witany? Wnet Szwedzi wymawiać się poczęli i wysłali jednego szlachcica z deprekcyą³⁷⁷, po której salwę ze wszystkich mu dział dali na znak przyjaźni³⁷⁸.

Z udających się 15 sierpnia tegoż roku następnych posłów Krzysztof Opaliński wybrał drogę lądową, natomiast Władysław Leszczyński morską, jednakże o podróży tej brak bliższych informacji poza tym, że „dla nawałności burzliwego morza ledwo we wrześniu tam popłynął”³⁷⁹.

A wreszcie w roku 1646 posłował do Szwecji znany ze swych podróży po całej Europie Zbigniew Gorayski³⁸⁰.

3. BORZYMOWSKIEGO „MORSKA NAWIGACYA DO LUBEKA”

Marcin Borzymowski, szlachcic z ziemi wiskiej koło Łomży, przekazał nam – po *Pamiętce Janowi z Tęczyna* oraz relacjach Otwinowskiego i Zbylitowskiego – następny z kolei większy poemat traktujący o morzu, ale – w odróżnieniu od poprzednich – pierwszy oryginalny, nie wzorowany na poezji łacińskiej utwór marynistyczny³⁸¹.

³⁶⁸ Kullen, na krańcu półwyspu na wschodnim wybrzeżu Sundu.

³⁶⁹ Mowa o Janie Kazimierzu, który abdykował w r. 1668.

³⁷⁰ Bogusław Przypkowski, zm. w 1658 r.

³⁷¹ Luki.

³⁷² Może piratów, jak podawał w swym wydaniu Baliński.

³⁷³ Korsarze z hiszpańskiej podówczas Dunkierki zwalczali szczególnie żeglugę holenderską. Przyboś, tłumaczy błędnie, że Dunkierka była wtedy portem francuskim.

³⁷⁴ Z lunety.

³⁷⁵ Łac.: wreszcie.

³⁷⁶ *Dwa pamiętniki ...*, s. 7.

³⁷⁷ Z przeprosinami.

³⁷⁸ *Pamiętniki Albrychta Stanisława K. Radziwiłła, kanclerza w. litewskiego*, wyd. z rękopisu E. Raczyński, t. II, Poznań 1839, s. 172.

³⁷⁹ Jw.

³⁸⁰ *Niesiecki, o. c.*, t. VI, s. 192.

³⁸¹ Patrz o tym Polański, *Uroda morza ...*, s. 15–20.

Latem 1651 r. Borzymowski wsiadł w Gdańsku na statek płynący do Lubeki. Wśród pasażerów tego statku było 80 Niemców oraz 30 Polaków, z których po nazwisku autor wymienia Piotra Dzieciółowskiego oraz niejakiego Brzeskiego.

Podróż z Gdańska do Lubeki dostarczyła łomżyńskiemu szlachcicowi, który nigdy morza nie widział, a tym bardziej nie podróżował po morzu, tyle wrażeń, że postanowił je spisać i wydać drukiem, co jednak nastąpiło po upływie dziesięciu lat od odbycia podróży³⁸². Zresztą już choćby sam fakt, że przez dziesięć lat Borzymowski zapewne realizował swój zamiar, może opracowywał i przeredagowywał poemat, może przewycięzał trudności związane z wydaniem relacji ze swej morskiej podróży, świadczy najlepiej, jak wielkie wydarzenie w jego życiu stanowiła ta podróż, ile w niej przeżył złych i dobrych chwil, ile najadł się strachu, trwogi i grozy.

Nieoceniona wprost wartość poematu Borzymowskiego polega na jego realizmie, jakże odmiennym od kopiowanych na rzymskich wzorach utworów choćby takiego Kochanowskiego, który przecież także odbył podróż morską i miał tę samą co Borzymowski podstawę do realistycznego odmalowania swych przeżyć.

„Przez te realistyczne opisy życia na żaglowcu, przez tchnące prawdą obrazy wichrów i burz morskich, przez sceny obyczajowe tak rzadkie w staropolskiej literaturze, przez widoczną, upartą walkę opornej polszczyzny autora, która usiłuje wysłowić to, czego dotąd nasz język wypowiedzieć nie umiał, poemat ten posiada trwałą wartość w rozwoju naszej sztuki słowa i budzi jeszcze dzisiaj nasze zaciekawienie” – pisze we wstępie do powojennego, trzeciego wydania tego dzieła Roman Pollak³⁸³.

Szczególną uwagę zwrócić należy na terminologię używaną przez autora w opisie statku i jego wyposażenia, jego załogi i wykonywanych przez nią czynności w manewrowaniu statkiem, obsłudze żagli itd. Szereg terminów fachowych, takich jak: szyper, sternik, bosman, okręt, szkuta, bat, sztaba, burty, ster, kotew, maszty, reje, żagle, plastry – do dziś dnia, niekiedy tylko z bardzo drobnymi zmianami, a bardzo rzadko w nieco odmiennym brzmieniu, utrzymał się w fachowej terminologii morskiej.

Zaokrętowanie się Borzymowskiego w Gdańsku i pierwsze trudy podróży spowodowane przeciwnymi wiatrami, na jakie statek natrafił między Gdańskiem a Helem, odczytanie podróży przez kapitana (zwanego marynarzem) praw obowiązujących na morzu, wreszcie przeżycie pierwszej z licznych burz, których przyroda nie poskąpiła podróżnym w czasie tej nawigacji, opisane zostały przez autora w pierwszym rozdziale *Morskiej nawigacji do Lubeka*³⁸⁴. A oto jak Borzymowski opisuje burzę:

Wszystko zarazem podskoczyło nagle
Marynarz krzyknie „Zaciągajcie żagle!
Do kupy wszystkie zbierajcie, do kupy,
Nim z wody sroższe wyskoczą kazupy³⁸⁵!”
Na jego okrzyk bosmani jak kozy
Po rejach skaczą zbierając powrozy,

³⁸² Tytuł poematu: *Morska nawigacya do Lubeka. Przez pewną tak polskiey iako y niemieckiey nacyey kompanią, (z którą pospołu niżej pomieniony author zostawał), w Roku Pański MD LI czyniona. [...] Przez Marcina na Borzymach Borzymowskiego. W Lublinie [...] Roku Pańskiego 1662.* Jeden jedyny zachowany egzemplarz pierwodruku zniszczony został przez hitlerowców w Warszawie w 1944 r. Szczęśliwie jednak przed wojną dokonany został przedruk tekstu: M. B o r z y m o w s k i, *Morska nawigacya do Lubeka*, wyd. R. Pollak, Gdańsk 1938.

³⁸³ M. B o r z y m o w s k i, *Morska nawigacyja do Lubeka*, ze wstępem i objaśnieniami R. Pollaka, Gdańsk 1951, s. 14.

³⁸⁴ Utwór podzielony jest na siedem rozdziałów, z których każdy opatrzony został prozaicznym streszczeniem, zwanym przez autora „argumentem”.

³⁸⁵ Jak podaje wydawca, kazupy, kazuby, kozuby mogą tu znaczyć: koryta, nawisy, tworzące się wśród spiętrzonych fal.

Płachty co prędzej przy maszcie zwijają,
 Okręt na wierzchu drzwiami zamykają.
 W tym morze większy taniec zaczynało,
 Więcej szalonych wałów wyrzucało,
 Które wysoko na nami latały,
 A swym igraniem barzo nas strachały,
 Bo dla wielkiego onych tańcowania
 Pełno w okręcie było kołatania,
 Beczki i ludzie z miejsca się ruszali,
 Drudzy na piersi i ręce padali.
 Tu nasz początek i prognostyk złego,
 Skąd się spodziewać było co gorszego.
 Tu nas weksują³⁸⁶ same przez się wody –
 A cóż – kiedy wiatr! Cóż – gdy niepogody!
 Przez trzy godziny tak nas turbowało
 Morze szalejąc, nim igrać przestało³⁸⁷.

Dalszy ciąg podróży (opisany w rozdziale drugim) to spokojna żegluga na pełnym morzu. Autorowi oderwanemu od jego lądowego bytowania brakowało tych widoków, do jakich na lądzie się przyzwyczał: lasów, łąk i pól. Jedynym urozmaiceniem na pustce wodnej były przepływające statki, które zdążyły do Gdańska. Jedno takie spotkanie z holenderskimi statkami przedstawia Borzymowski w następujących słowach:

[..]. przeciw nam w same prawie oczy
 Siedm naw z wiatrowej lotem płynie mocy:
 Na nich bosmani w szarych sukniach stali,
 A z dala na nas kuczmanni kiwali,
 Co nasz Marynarz obaczywszy skoczył,
 A kilka żagłów prędko w kupę stoczył
 Oni też wzajem żagle opuścili,
 Aby się z nami byli rozmówili.
 A gdy już bliżej ku nim następujem,
 Z obu stron k'sobie nawami kierujem.
 Tamże w okrętach pospólstwo krzykało
 Z radości, że nas na morzu ujrzało.
 Tam się szyprowie z sobą przywitali
 I ręce sobie po braterski dali
 Nasz się Marynarz spytał: „Skąd jedziecie
 I jakie andle do Gdańska wieziecie?”
 „Z Olandii – prawi – jedziemy z skunami
 Chcący skupować zboże towarami.
 Nie wiem, na jaka taniać nasz wiatr wienie:
 Prosim cię powiedz, żyto w jakiej cenie?”
 Nasz szyper rzecze; – obfici Polacy
 Dostatek zboża wożą swojej pracy [...]
 Złota ich praca i złotem się płaci:
 Po sześciu złotych korzec – nie inaczej.
 I was w dobry czas Tryton w Gdańsku stawi
 Idźcie szczęśliwie a bądźcie łaskawi!
 To powiedziawszy więcej nie mówili,
 My w swą, oni w swą okręt obrócili.

Następnego dnia statek znalazł się w pobliżu Roztoki i wtedy spotkała go następna burza, znacznie gwałtowniejsza od poprzedniej. Zarówno podróżni, jaki i marynarze z samym kapitanem włącznie byli zrozpaczeni jej siłą i całkiem już zdesperowani. Kapitan jedyny ratunek

³⁸⁶ Trapią.

³⁸⁷ Borzymowski, o. c., wyd. z r. 1951, s. 26, 27, w. 271–292.

upatrywał w próbie dotarcia do wybrzeża i wyrzucenia się na mieliznę lub między skały. Szczęśliwym jednak trafem do tej ostateczności nie doszło, gdyż burza wpędziła statek na zasłonięte od wiatrów wody przybrzeżnej wysepki, gdzie też podróżni przeczekali okres niepogody (opis wycieczki na ląd stały, do miasta o zmyślonej przez autora nazwie Stokhop, stanowi treść następnego rozdziału). Po wznowieniu podróży doszło do spotkania na morzu innego statku, na którym również znajdowali się Polacy, wśród nich Zbigniew Gorayski³⁸⁸ (opowieść o potrzebie beresteckiej, ok. 100 wierszy, stanowi w rozdziale IV wtęret zupełnie odbiegający od tematu morskiej żeglugi). Z kolei nastąpiło ponowne zmaganie się statku z burzą, której nasilenie przewyższało jeszcze to, co przeżyli podróżni podczas ostatniego niebezpieczeństwa. Również i ta burza chwyciła statek w swą moc, gdy przypląwał do Roztoku, co oznacza, że poprzednia nawałność musiała go odpędzić daleko od tego portu.

Borzymowski tak przedstawia początek tej burzy:

W tym nam wiatr ustał, jakby go kto schował,
Albo jak ręką mocno zahamował.
A po południu nieba z obłokami
Z wichrem przypadszy nagle i z chmurami
Grzmoty nad światem wielkie rozpuściły,
A błyskawicą kilkakroć rzuciły
Tak, iż aż niebo szerokie zadrzało,
A powietrze się zamieszać musiało
Roznosząc chmury i burze ogniowe
I iskry sypiąc często piononowe
Albo miotając gęste z grzmotem strzały,
Które z kilku miejsc razem wylatały,
Skąd się największe czyniło trząsanie
Ze dna srogich wód robiąc wylewanie,
Czyniąc po górach bezdenne zakręty,
Jakoby nasze chciały zjeść okręty³⁸⁹.

Na domiar złego od zaproszonego pod pokładem ognia groziło niebezpieczeństwo pożaru na statku, szczęśliwie jednak zdołano je zażegnać. W nocy natężenie burzy jeszcze wzrosło na sile, a gdy umieszczone pod pokładem konie rozbiły beczkę z wodą, niespodziewanie groza położenia – tak się przynajmniej podróżnym zdawało – doszło do punktu kulminacyjnego. Szum wylewającej się z beczki wody wywołał wśród podróżnych przekonanie, że do kadłuba wtargnęła woda morska i w obliczu tego niebezpieczeństwa powstał straszny popłoch:

„Toniemy wszyscy i giniem!” – wołamy,
A wołający ku niebu patrzący.
Jak bydło rycząc albo jak wilk wyje
Na wiatr ku górze wyciągnąwszy szyje,
Tak my z drapieżnym zwierzem się równając
Prawie wyjemy – na pół umierając.
Drudzy z tym krzykiem w tej nieszczęsnej dobie
Drzwi jak najprędzej otworzywszy sobie
Na wierzch okrętu wychodzimy, nędznego
Chcąc jako zdrowia ratować swojego
I rozumiemy, że tym ciężkiej toni
Prędzej się każdy na wierzchu uchroni.
Za czym sposobów ratunku patrzący
A mocno się burt rękami trzymamy,
Bo trudno o swej władzy stanąć było,
Gdyż nas tak morze gwałtownie nosiło³⁹⁰.

³⁸⁸ Jw. Mowa tu jednak o synowcu „wielkiego radą w ojczyźnie Pana Kijowskiego”, znanego z podróży i poselstw Zbigniewa Gorayskiego, a nie o nim samym – jak przypuszcza wydawca.

³⁸⁹ Jw., s. 71,72, w. 29–44.

Choć okazało się, że strach ma wielkie oczy i że kadłub statku bynajmniej nie został rozbity (a załoga już biegła z plastrami, by dziurę załatać), to przecież niejednemu odbiegła ochota do dalszej podróży morskiej. I gdy statek dobił do Roztoku, jeden z podróżnych, Fryderyk, wyokrętował się wraz z wiezionymi przez siebie towarami i poprzysiągł, że nigdy już więcej morzem nie popłynie.

Z Roztoku, do którego równocześnie zajechał znany nam już poseł polski Jan Zawadzki, Borzymowski wyruszył statkiem do Lubeki i w drodze przeżył ostatnią, ale znów bardzo gwałtowną i niebezpieczną dla statku burzę, podczas której:

[...] I nasz okręt gwałtem uderzony
Latał, a z każdej kołatał się strony.
Raz aże niemal pod same obłoki,
Drugi raz znowu w morski bród głęboki
Jak w Etnę³⁹¹ wpadał. A ludzie, co stali
W okręcie, głosem od strachu wołali.
Ach dosyć złego! Ale jeszcze leci
I drugi obłok, a lecąc się kręci
Jako dym z wichrem. Jakie w niem wołanie!
Ach! Jakie słyhać było rzechotanie
I głos diabelski! Snać pono wyciekła
Sama Alekto³⁹² od Plutona z piekła!
Uderzy o maszt sobą i wywinie
Kilkakroć kołem, a maszt się przekinie
Na bok proporcem tak, aż dotknął wody
Wierzchem kilkakroć – i znowu przez szkody
Podniósł się wzgórze! Prze Bóg! Aż strętwały
Członki, a włosy na głowie nam wstały
Patrzając na to, bośmy rozumieli,
Żeśmy się na wznak już wywrócić mieli³⁹³.

W tej ciężkiej sytuacji podróżni uciekli się do modlitwy i ona to, stosownie zresztą do ówczesnych zwyczajów literackich, zajmuje następnie niemałą część ostatniego (VII) rozdziału utworu.

4. PRZYGODY MORSKIE JANA CHRYZOSTOMA PASKA

Innego zupełnie rodzaju niż opisane w *Nawigacyi do Lubeka* były przygody morskie pana Paska, najpopularniejszego pamiętnikarza polskiego z XVII w.³⁹⁴. Borzymowski przeżył swoje przygody w czasie pełnomorskiego rejsu odbytego w normalnych, pokojowych (przynajmniej na Bałtyku) czasach, Pasek zaś podczas wojaczki toczonej na duńskich wodach przybrzeżnych, w cieśninach i zatokach. Borzymowski zaznał trudów i niebezpieczeństw związanych z żeglugą na dużym statku, Pasek, wręcz przeciwnie, cieśniny przebywał bądź to

³⁹⁰ Jw., s. 75, w. 179–194.

³⁹¹ Wulkan na Sycylii, najwyższy w Europie.

³⁹² Jedna z Furi, greckich bogiń zemsty.

³⁹³ Jw., s. 123, w. 597–616.

³⁹⁴ Z wielu wydań pamiętników Paska wymienić trzeba dwa ostatnie, które też wyzyskane zostały przy przedstawieniu przygód morskich pamiętnikarza. Są to: Jan Chryzostom P a s e k, *Pamiętniki*, oprac. W. Czaplinski (Biblioteka Narodowa, S. I, nr 62), Wrocław 1952, i Jan P a s e k, *Pamiętnik*, oprac. I wstępem opatrzył R. Pollak, Warszawa 1955. W przypisach odnoszących się do cytowanych w tekście fragmentów *Pamiętników* podawane będą oba wydania rozróżnione datami 1952 i 1955. Przytoczone fragmenty podane zostały według wydania ostatniego.

wpław konno, bądź na łodziach, a jeśli nawet znalazł się na pokładzie dużego okrętu i, co więcej jeszcze, uczestniczył w bitwie morskiej, to działało się to na okręcie zakotwiczonym i wskutek tego nie mógł oczywiście zaznać znojęw życia okrętowego, tak bardzo obcych polskiemu szlachcicowi będącemu po raz pierwszy na morzu. A jednak pomimo tego, że właściwie przygody pana Paska nie były w dosłownym sensie przygodamiorskimi, przynajmniej pełnomorskimi, to przecież i tak dostarczyły autorowi pamiętnika niemało wrażeń, nasunęły mu moc spostrzeżeń i refleksji, zapoznały go z wieloma dotąd mało lub nawet zupełnie mu nie znanymi sprawami morza, jak z jego ogromem, pięknem i grozą, i niepojętymi dziwami ukrywającymi się w jego głębinach. Że zaś imć pan Pasek miał głowę na karku i oczy szeroko otwarte, a przy tym – jak sam mówił – „zawsze apetyt do widzenia świata”, więc nic dziwnego, że opowieści jego z pobytu w Danii są niezmiernie interesujące i warte bliższego zapoznania się z nim. Pamiętać jednak trzeba, że „u Paska zdarzenia dziejowe stanowią tylko dalekie tło opowieści, zresztą naszkicowane niedokładnie i nie bez poważnych błędów”³⁹⁵. Na polityce bowiem się nie znał, ani się w niej nie orientował, podobnie jak nie był świadom wyższych arkanów dowodzenia, choć tak chętnie przedstawiał się niemal jako zausznic Czarnieckiego, a przyjaciel holenderskiego admirała!³⁹⁶ Opisując zaś wydarzenia epizodycznie lubił bardzo koloryzować i przesadnie oceniać własną osobę i czyny. Zresztą pamiętnik swój spisał Pasek już u schyłku dość długiego żywota i tu niewątpliwie tkwi dalsza, tym razem już zupełnie naturalna przyczyna popełnionych omyłek, nieścisłości i przeoczeń³⁹⁷.

Jak wiemy, wyprawa, w której wziął udział Pasek, wywołana została napaścią Szwedów na Danię w sierpniu 1657 r., co z kolei spowodowało przyjście Duńczykom z pomocą przez wojska polskie pod komendą Stefana Czarnieckiego, wojska cesarskie pod generałem Montecuccoli i wojska pruskie elektora Fryderyka Wilhelma, który też w imieniu króla polskiego sprawował zwierzchnictwo nad całością sprzymierzonych sił³⁹⁸.

Swój chrzest morski odbyli Polacy w czasie ataku na pozycje nieprzyjacielskie na wyspie Alsen, a ponieważ cieśnina oddzielająca wyspę od lądu stałego miała zaledwie około 500 metrów szerokości, część jazdy z samym Czarnieckim na czele przebyła ją wpław. „Było pływać, jako na Pragę z Warszawy”³⁹⁹ – pisze Pasek i właściwie przechodzi do porządku dziennego nad tym zapoznaniem się z morskim żywiołem, które nie różniło się wiele od innych przepraw wodnych, jakie niejednokrotnie odbywała w toku kampanii ze Szwedami jazda Czarnieckiego.

Podczas toczonych przez całą zimę walk Polacy posunęli się do północnej Jutlandii i tam w okolicach Aarhus stanęli kwaterami. Chorągiew Paska zaopatrzenie swe czerpać miała ze znajdującego się na północny wschód od Aarhus miasteczka Ebeloft i okolicznych wsi położonych na wrzynającym się w Kategat półwyspie. Tam właśnie wysłany Pasek w ten sposób opisuje swe zetknięcie z morzem:

„Luboć mi było okropno jechać tam między same wielkie morza, bo to już w samym czuplu⁴⁰⁰ – spojrzawszy i na tę stronę, i na tę: ad meridiem⁴⁰¹ Bałtyckie, tu zaś ad septentrionem⁴⁰² właśnie jakoby na obłoki spojrział, a lubo to woda, jako to i woda, przecie znać, że insza tamtego morza natura jest; bo uważałem też to, że czaem jedno się wydaje błękitno, drugie czarno, to zaś czasem jako niebo takiego koloru, drugie zaw-

³⁹⁵ P o l l a k, jw., we wstępie (s. 7).

³⁹⁶ Który nota bene nie był wcale admirałem.

³⁹⁷ Piszą o tym, komentując historyczną wartość pamiętników, wydawcy dwu ostatnich wydań: C z a p l i ń s k i (s. XLVII, XLVIII) i P o l l a k, (s. 7, 8).

³⁹⁸ O przebiegu tej kampanii patrz: W. H u b e r t, *Wojny bałtyckie*, Warszawa (b. d.), s. 333–349; K i r c h o f f, o. c., t. I, s. 43–62; o udziale wojsk polskich w tej kampanii traktuje W. C z a p l i ń s k i, *Polacy z Czarnieckim w Danii (1658–1659)*, „Rocznik Gdański”, t. IX/X, 1935/1936, s. 293–339.

³⁹⁹ P a s e k, o. c., 1952, s. 38; 1955, s. 76.

⁴⁰⁰ Cyplu.

⁴⁰¹ Łac.: ku południowi.

⁴⁰² Łac.: ku północy.

sze od tamtego odmienne; to igrza, wały na nim okrutne skaczą, a to spokojne stoi; nawet kiedy oboje stoją, a spojrzysz na nie tam, gdzie się jedno z drugim styka, osobliwie wieczorem spojrzawszy, to na nim visibiler⁴⁰³ rozeznac, jako taką granicę – trochę mi było, jako mówię, niesmaczno tam jechać, ale przecię mając zawsze apetyt do widzenia świata, nie wymówiłem się⁴⁰⁴.

Z pewnością nie żałował później pan Pasek swej decyzji, bowiem przeżył różne przygody i widział wiele ciekawych rzeczy, o jakich zapewne ani mu się śniło. Nie interesują nas tu, oczywiście, zabawne perypetie językowe pamiętnikarza z Duńczykami, o których nawet do Czarnieckiego słuch doszedł i zyskał Paskowi miano „dobrego tłumacza”. Nierównie ciekawsze są spostrzeżenia Paska poczynione przy połowie i spożywaniu różnych nie znanych mu dotąd rodzajów ryb, jak również przy przejazdach morskich, których dowoli mógł używać. Oto jakie są wrażenia Paska z tego pobytu nad morzem:

Miałem tam różne uciechy i zabawy widzą takie rzeczy, czego w Polsce widzieć trudno; ale też i to uciecha być przy łowieniu ryb na morzu, których cudowne genera⁴⁰⁵ i cudowne species⁴⁰⁶. Kiedy wyciągną tego okrutne mnóstwo, to które się mnie najpiękniejsze widzą i najlepsze, są złe i jeść się nie godzą, odrzucają na piasek dla psów i ptaków; insze zaś choć dobre to do jedzenia są szpetne, że i spojrzeć na nie brzydko. Jest tam ryba tak straszna, że jenom na ścianach kościelnych malowanego widywałem owego, co mu płomień z gęby wychodzi, i mówiłem: „gdyby mi głód największy był, to bym tej ryby nie jadł”. Aż kiedyś był w domu szlacheckim, między inszymi potrawami (bo tam dają na stół i mięso, i ryby zawsze jednakowo) począłem rybę jeść, aż w niej okrutnie smak dobru; nuż ja ją jeść, zem prawie z owego półmiska sam zjadł. Rzecz szlachcic: „Hic est piscis, quem Sua Dominatio diabolum nominavit”⁴⁰⁷. Skofundowałem się okrutnie, alem widział, że ją i oni z smakiem jedli⁴⁰⁸.

Następnie opisuje inne jeszcze ryby, dając zapewne upust swej fantazji w przedstawieniu ich niezwykłego wyglądu, po czym przechodzi do opisywania morskich przejazdów.

Zażywalismy też tam rekreacyjej różnej na morzu, wsiadzy w barkę. Kiedy woda spokojna była, to bywało jeno stanąć spokojnie, a pojazdami⁴⁰⁹ nie robić, to się rozmaitego napatrzył stworzenia, rozmaitej gądziny i zwierzów morskich, cudownych ryb, a osobliwie w tym miejscu stanąwszy gdzie jest trawa, z której sól robią⁴¹⁰, bo w tym miejscu tak morze jest przezrocyste, że na sto latrów⁴¹¹ w zgłąb zobaczyć może najmniejszą rybkę i cokolwiek pływa przeciwko owej trawie, która tak się bieli in profundo⁴¹², jako śnieg i dlatego widać każdą rzecz naprzeciwko owej reperkusyjej⁴¹³. Tę trawę rwą osękami żelaznymi, puszczając je na dno po długim sznurze; a tak wyciągają tę trawę i na brzeg wywożą, rozrzucają to po krzakach, a skoro uschnie, to i ją palą i sól z tego robią bardzo dobrą. Ale nie tylko z trawy, ale i ziemia znajduje się taka, że kiedy potrawę jaką osolić trzeba, to wziąć na miskę garść ziemi i wypłukawszy zlać wodę w garnek, za pół godziny zasiedzie się sól bardzo piękna⁴¹⁴.

Wszystkie te rozrywki, lubo bardzo ciekawe, nie mogły przecież zaspokoić zupełnie żądy wrażeń i przygód, jaka cechowała Jana Chryzostoma Paska. Nie trzeba więc się dziwić, że nie mógł długo usiedzieć beczynnie na położonym u krańca ziemi duńskiej przylądku Ebeltoft, i że gdy tylko okoliczności pozwoliły, wybrał się w dalszą drogę. Okazja taka nadarzyła się

⁴⁰³ Łac.: widocznie.

⁴⁰⁴ Jw., 1952, s. 42; 1955, s. 79, 80.

⁴⁰⁵ Łac.: gatunki.

⁴⁰⁶ Łac.: postacie.

⁴⁰⁷ Łac. „Oto ryba, którą Wasza Wielmożność nazwałeś diabłem”. – Prawdopodobnie wielka płaszczka rogata (Manta birostris), a może inny, mniejszy gatunek płaszczki.

⁴⁰⁸ Jw., 1952, s. 46, 47; 1955, s. 83, 84.

⁴⁰⁹ Wiosłami.

⁴¹⁰ Glony wapienne z rodzaju Lithothamnium.

⁴¹¹ Sążni.

⁴¹² Łac.: w głębi.

⁴¹³ Odbicia promieni.

⁴¹⁴ Jw., 1952, s. 48; 1955, s. 84, 85.

wiosną, gdy Paskowi „zachciało się morzem jechać na nabożeństwo wielkanocne do Aarhus, gdzie stał wojewoda”⁴¹⁵ tj. Czarniecki.

Wyruszył Pasek łodzią wiosłową w bardzo ciemną noc, polegając na zapewnieniu marynarzy, że nie zblądzą. Wbrew jednak temu zapewnieniu w ciemnościach marynarze zmylili kierunek i błędzili tak całą noc, zupełnie nie orientując się w swym położeniu. Jeszcze nad ranem, gdy zaczęło się przejaśniać, nie mogli wiosłarze rozeznąć swego położenia. Kotwiczące niedaleko okręty i dochodzący huk wystrzałów nasunęły im przypuszczenie, że znajdują się u okupowanych przez Szwedów wybrzeży Zelandii. Na szczęście byli w pobliżu Aarhus, ale zauważone okręty były nieprzyjacielskie i sześć spuszczonej z nich barek poczęło ścigać barkę wiozącą Paskę. Szalony pościg nie dał rezultatu i ucieczka powiodła się, ale z kolei wycieczkowiczom poczęło zagrażać inne niebezpieczeństwo, mianowicie wzburzone morze. Te zmagania z żywiołem opisuje nasz szlachcic znakomicie i do tego opisu można zapewne odnieść twierdzenie R. Pollaka, że w wyrażaniu ekspresji morza Pasek nie ustępuje Borzymowskiemu⁴¹⁶.

Już i Aarhusen widzimy dobrze, a morze też po kąsku ruszać się poczęło. Okrutny strach i szczere nabożeństwo – tak my, jako i lutrzy. Dał tedy bóg Wszechmogący, że nie nagle poczęło igrać, ale z wielką zegarową godziną tak się pierwiej ruszać poczęło; aż tu przymykamy się coraz bliżej miasta, już też woda coraz bardziej skacze. To nas przecie cieszyło, że wiatr był w bok trochę i tak nam przecie pomagał do lądu, nie od lądu, a sternik też bardzo umiejętnie podawał. Z miasta nas widzą; patrzą co takiego od nieprzyjacielskiej strony idzie. Dopieroż kiedy się woda poruszy, dopiero kiedy weźmie ciskać bardzo, przecie jedni robią pojazdami, drudzy wodę wylewają już i kapeluszami niemieckimi, czym kto miał, bo nie było, tylko jedno naczynie do wylewania wody. Co przypadnie wał, to i na nas, i barkę przykryje; co ten ustąpi, człowiek trochę ochłonie, spojrzysz aż cię drugi taki dogania, to jak by cię nowy nieprzyjaciel o ostatnia zguba potykała; ten minie inszy zaraz następuje. Barka trzeszczy, co ją przełamują wały, wołają lutrzy: „O Jesu Christ” oni na samego Syna a katolicy i na Matkę i na Syna wołają – zgola weryfikuje się owa sentencja: „Qui nescit orare, discedat in mare”⁴¹⁷. Wpadło mi to przecie na myśl, że musiał zawołać „Boże! Nie daj nam zginąć; wszak widzisz, taką tu puściliśmy się intencją, że na chwałę i na służbę Twoję”. Z miasta ludzie biegną z sznurami, co zwyczajnie ciskają tonącym, wołają na nas, kiwają rękami: nie słyszymy nic; ci też nasi wołają, oni nie słyszą, bo kiedy morze igra, to taki huk uczyni się, jako z dział bił. A tymczasem jużemy też blisko bulwarków⁴¹⁸. Co nas przyniesie wał do bulwarku, to znowu nas impet wody odrzuci na morze; znowu inszy wał przybije, znowu odrzuci. Aż ci przecie uchwycili sznur i dopiero, jak też przytarł wał do bulwarku, to tak się stało [kiedy] uderzył, sternik wypadł za bulwark, a my wszyscy padliśmy na bok na owę barkę pełną wody, której siła było, choć ją ustawicznie wylewano. Takci powylaziszy na bulwark jako myszy, cośmy mieli trafić na jutrznią, tośmy i mszej nie słuchali, przed nieszporem przyjechawszy⁴¹⁹.

Ta przygoda morska Paska, która omal nie skończyła się tragicznie zyskała mu znaczny rozgłos. Kurującego się po trudach wycieczki szlachcica przychodzili gromadnie odwiedzać jego przyjaciele, a sam Czarniecki, gdy mu Pasek nazajutrz przedstawił „wczorajszą biedę i dwa strachy, to jest od Szwedów i od wody”, oświadczył: Już to prawda, że to terminy były niedobre, ale też, panie bracie, masz Waszeć nad całe wojsko, bo Waszeć wojujesz na morzu, a wojsko na lądzie”. Na co mu Pasek dowcipnie odpowiedział, że skoro według słów Czarnieckiego wojuje dwojakim sposobem, to i o dwojaką prosi zapłatę: wodną i lądową.

Nie należy bynajmniej sądzić, że niebezpieczna wyprawa z Ebeltoftu do Aarhus odebrała Paskowi ochotę do podobnych wycieczek. Mylili się też wszyscy przyjaciele Paska, gdy zwracali się doń z przypuszczeniem, że będzie już teraz wołał podróżować lądem, bo oto zadzierzysty wojak wsiadł w tę samą „gondulę”, którą przybył do Aarhus i wrócił z nią do Ebeltoft.

⁴¹⁵ Jw., 1952, s. 49; 1955, s. 85.

⁴¹⁶ R. Pollak, *Morze w poezji staropolskiej*, „Strażnica Zachodnia”, R. II, Poznań 1923, s. 221, przyp. 45.

⁴¹⁷ Łac.: „Kto nie umie się modlić, ten niech uda się na morze”.

⁴¹⁸ Murowane nabrzeża.

⁴¹⁹ P a s e k, o. c., 1952, s. 51–53; 1955, s. 86–88.

Również nie uchylał się od przejazdów na redę portu Ebeltoft do kotwiczącej tam eskadry duńsko-holenderskiej, gdy od jej dowódcy otrzymywał zaproszenie na pokład admirałskiego okrętu⁴²⁰. Na tym okręcie wziął też Pasek zupełnie nieoczekiwanie udział w bitwie morskiej ze Szwedami.

Jak opisuje Pasek, ledwo zasiedli do obiadu, a było to w niedzielę, kiedy admirałowi zameldowano o dostrzeżeniu dwóch okrętów, a po chwili dalszych dwóch i jeszcze następnych. Gdy można było już na nich rozpoznać szwedzkie bandery, admirał wydał dowódcom swoich okrętów rozkaz zajęcia takiego szyku, aby uniknąć okrążenia przez liczniejszego nieprzyjaciela. Na pytanie zadane podejmowanym przez admirała na obiedzie Polakom, czy nie zamierzają wrócić do miasta, towarzysz Paska, a był nim Lanckoroński, rzeczywiście skorzystał z tej propozycji, natomiast Pasek pozostał. Wkrótce też rozpoczęła się bitwa, w takich słowach przez Paska opisana:

Kiedy przypadną na lewe skrzydło, nasze też dwa wysunęły się ku nim. Kiedy przypadną srogim impetem, dadzą ognia do siebie z obuch stron tak, jako z ręcznej strzelby gęściej ognia nie może dać. Odrzucają się zaraz od siebie najmniej na dziesięć stajani⁴²¹ i poczęli lawirować et interim⁴²² armatę nabijać; owe też dwa nasze cofnęły się nazad w port, a potem lawirują czekając, że tamte nadejdą. Przychodzą tedy drugie dwa, stanęły równo z tamtymi, wyrzutowawszy żagłów, a potem i trzecie dwa też to czynią. Jak drugie przyszły, w mieście na gwałt bija w dzwony, w bębny; lud sypie się na bulwark. Kto cokolwiek ma umiejętności okrętnej, wsiadają w barki, zwożą się do okrętów. A Szwedzi tymczasem armują się⁴²³. Kiedy już się wymoderowali⁴²⁴, idą ławą; zewrą się bliżej niż na stajanie. Kiedy poczną prażyć do siebie, aż się zaćmiło od dymów powietrze. Jeden szwedzki zniósł się był, że wpadł między olenderskie tak jako między [gwiazdy] mieściąc; kiedy dadzą do niego ognia i z boków, i z tego okrętu, gdzie sam admirał siedział, to dosyć na tym, aż deszczki z niego leciały; poszedł zaraz na stronę, właśnie jak ów pies chromiąc, gdy mu nogę stłuką. Znowu powtórnie zewrą się, uderzą z armat; co się trochę odsuną, to znowu nacierają. Chcieli Szwedzi koniecznie tył wziąć olendrom, ale żadnym sposobem nie mogli, bo się Olendrowie przy porcie trzymali. Tak tedy strzelali do siebie, aż był wieczór; potem się rozeszli, uciszyszyszy. Ja też wsiałem na barkę i wyjechałem na bulwark. Nocą tedy wzięli Szwedzi z bulwarku okręt kupiecki, a skoro świt, zaprowadzili go po wietru i ustroiwszy go, jako należy do żeglugi, wyhysowawszy⁴²⁵ żagle zapalili go, puścili między okręty olenderskie; od którego zaraz jeden się okręt zapalił, bo to jest rzecz tak chwytna, jako siarka. Sami też zaraz nacierają za ogniem; poczęli okrutnie bić z armaty. Tam było właśnie tragiczne spectaculum⁴²⁶, kiedy to [nie wiedzieć], czyby się ogniewi, czy nieprzyjacielowi bronić! Tu się od owego zapalonego umykać trzeba, tu się strzec, żeby ich nieprzyjaciel nie rozerwał, a tu zaś z owego zapalonego uciekają, kto co może porwać, lada deszczkę, lada drewno, to się z nim uderzy w morze⁴²⁷. Tu z miasta, kto przecie śmiały, podjeżdżają z barkami, ratują, sznury tonącym rzucają, żeby się ich chwycić; a tu z obu stron armata huczy. Uważyć, że na jednym okręcie 80 będzie i 100 dział⁴²⁸, jaki tam musi być ogień! Zgoła straszna jest wojna na ziemi, ale daleko straszniejsza na morzu, kiedy to maszty lecą, żagle na morze spadają, człowiekowi zaś i człowiek nieprzyjaciel, i woda nieprzyjaciel⁴²⁹.

Jak pisze dalej Pasek, również i Szwedzi ponieśli straty. Jeden okręt trafiony pociskami armatnimi poszedł na dno, trzy inne były uszkodzone. Wtedy Szwedzi widząc większe straty u siebie niż u nieprzyjaciół wycofali się. W tym ostatnim twierdzeniu jest jednak mało prawdy, bowiem bitwa pod Ebeltoft zakończyła się zdecydowanym zwycięstwem silniejszej eska-

⁴²⁰ Dowódca ten nie miał rangi admirałskiej. Jest to jedna z licznych omyłek Paska odnoszących się do bitwy pod Ebeltoft, o czym zamierzam napisać osobno. W niniejszej pracy będę wszakże za Paskiem oficera tego nazywał admirałem.

⁴²¹ Stajanie, dawna miara długości, równa ok. 20 prętów, czyli 300 stóp, a więc ok. 120 kroków.

⁴²² Łac.: a tymczasem (lub: i tymczasem).

⁴²³ Zbroją, sposobią do walki.

⁴²⁴ Uszykowali, przysposobili.

⁴²⁵ Od hissować – podnosić.

⁴²⁶ Łac.: widowisko.

⁴²⁷ Rzuci w morze.

⁴²⁸ Jest to liczba przesadzona, co już podkreślił Czapliński. Okręty holenderskie biorące udział w tej bitwie nie miały nawet po 30 dział każdy; były to więc stosunkowo niewielkie jednostki.

⁴²⁹ Jw., 1952, s. 57–59; 1955, s. 90, 91.

dry szwedzkiej, liczącej siedem lub osiem okrętów przeciwko pięciu duńskim i holenderskim, (a nie 15 przeciw 7, jak pisze Pasek), gdyż cztery okręty duńskie i holenderskie zostały w bitwie zniszczone⁴³⁰.

Gdy po zakończeniu bitwy Pasek pojechał do admirała składać kondolencje, ten był wesół i dobrej myśli, że stawił opór i wyrządził szkodę nieprzyjacielowi. Dziękował również Paskowi, że go nie odstąpił, i chwalił przed Czarnieckim, „że choć połowy żołnierz, nie wzdygał się wodnej bitwy”⁴³¹.

Nic więc dziwnego, że Pasek z żalem opuszczał swego nowego przyjaciela-admirała, który obiecywał sobie nawet wydobyć wszystkie działa z zatopionych okrętów. Pasek nie bardzo wierzył, aby to przedsięwzięcie mogło się udać, choć bardzo chętnie chciał w nim uczestniczyć, cóż, kiedy służba nie drużba. Wojsko ruszało do obozu i pan Pasek musiał rozstać się z „dobrymi przyjaciółmi”. Wspomina wszakże, że podczas późniejszego spotkania z Holendrami opowiedzieli mu oni o wydobyciu tych dział. „Bo mają taką scientiam i nurków takich – pisze Pasek – którzy się w wodę wpuszczają, po samym dnie chodzą i tam zakładają instrumenta, że każdą rzecz wywindować mogą ex profundo”⁴³².

Z następnego obozu, znajdującego się w południowej Zelandii, pochodzą ostatnie już uwagi pamiętnikarza na tematy morskie. Pisze on mianowicie o władztwie morskim Danii: o zamkach strzegących Sundu i o tym, jak przepływające przez Sund statki, a nawet całe floty zmuszone są do składania opłat za przejazd, wreszcie o żyznych w ryby prowincjach duńskich, a zwłaszcza Grenlandii, tak zasobnej w ryby, że gdyby ich nie wyławiano, nie można by do wyspy dopłynąć(!). I na tym kończy się dotycząca spraw morskich część pamiętnika mazurskiego szlachcica, który niemałych przygód zaznał na morzu. „Realistyczne tych przygód opisy należą do wyjątków w ubogiej staropolskiej literaturze osnutej na tematyce marynistycznej”.

5. PODRÓŻNICY POLSCY W DRUGIEJ POŁOWIE XVII WIEKU

Z latami szwedzkiego „potopu” wiążą się podróże morskie niektórych polskich mężów stanu, przede wszystkim podróże do Szwecji zdrajcy Hieronima Radziejowskiego i przedsiębrane w obliczu grożącej wojny poselstwa Gorayskiego, Morsztyna, Żabińskiego i Leszczyńskiego. Radziejowski od szwedzkiego głównodowodzącego Koenigsmarcka (ze Szczecina czy może z Wismaru?) udał się w 1653 r. do Sztokholmu, skąd później odbył jeszcze podróż do Francji i z powrotem⁴³³. Zbigniew Gorayski, kasztelan kijowski, wysłany został do Szwecji przez Jana Kazimierza w marcu 1654 r.⁴³⁴, natomiast Andrzej Morsztyn, stolnik sandomierski i internuncjusz, pojawił się w Sztokholmie w drugiej połowie stycznia 1655 r.⁴³⁵. Poselstwa nie przyniosły jednak pożądanego rezultatu, sytuacja stawała się coraz bardziej napięta i wówczas podjęte zostały jeszcze dwie ostatnie próby: w czerwcu 1655 r. senat polski wysłał do senatu szwedzkiego jako posła szlachcica Żabińskiego, zaś Jan Kazimierz do Karola Gustawa posłów celem zawarcia pokoju. Z wypraw tych posiadamy dokładniejsze relacje. Oto co o swej podróży do Szwecji napisał Żabiński:

⁴³⁰ Poprawne dane odnośnie do liczby uczestniczących w bitwie okrętów oraz poniesionych strat podał już Czaplinski w wydaniu z 1952, s. 55, przyp. 112, s. 56. Obszernie całą bitwę zamierzam omówić w szkicu pt. *Fantazja i rzeczywistość w relacji Paska z bitwy pod Ebeltoft*.

⁴³¹ P a s e k, o. c., 1952, s. 61, 1955, s. 93.

⁴³² J w., 1952, s. 60; 1955, s. 93.

⁴³³ K a m i e ń s k i, o. c., s. 602–604; L. K u b a l a, *Wojna szwedzka w r. 1655 i 1656*, „Szkice historyczne”, S. IV, Lwów–Warszawa–Poznań (b. d.), s. 2, 3.

⁴³⁴ K u b a l a, o. c., s. 24.

⁴³⁵ K a m i e ń s k i, o. c., s. 612; K u b a l a, o. c., s. 29.

Jaka mogła tylko być diligentior cura⁴³⁶ w prędkim do Stockholmu zajechaniu, takim śpieszył, ale że morze ma swoje zawsze obstacula i accidentia⁴³⁷, nie mogłem prędzej zajechać. Nawigacja dla przeciwnych wiatrów bardzo mi nie spora była⁴³⁸. Wyjehawszy 7 praesentis⁴³⁹ ze Gdańska i nie ujechawszy tylko do Larnie⁴⁴⁰ musiałem stać przez dwa dni i dwie nocy, czekając na służące mojej drodze wiatry. Tandem⁴⁴¹ nowa⁴⁴² doczekawszy się, choć nie bardzo dobrego, puściłem się z nadzieją lepszego [wiatru] na morze, ale mię [pogoda] omyliła, bo i ten niedługo mi, tylko przez dzień jeden, i to mediocriter⁴⁴³ służył. Atoli jednak per Ulyseos prawie po morzu errores⁴⁴⁴, straciwszy całe dwie niedziele na nich, stanąłem 21 w Stockholmie⁴⁴⁵.

Poselstwo królewskie, w którego skład wchodził wojewoda łęczycki Jan Leszczyński i pisarz litewski Aleksander Naruszewicz wraz z historiografem króla Joachimem Pastoriusem, sekretarzem Janem Pańskim i sekretarzem gdańskim Westhoffem, odpłynęło z Gdańska 24 czerwca 1655 r. Następnego dnia zerwała się jednak silna burza, która spowodowała powrót statku poselskiego do Gdańska. 26 czerwca nastąpiło ponowne odkotwiczenie⁴⁴⁶, a 30 czerwca posłowie byli w Sztokholmie⁴⁴⁷. Także i to poselstwo było bezskuteczne; wojska szwedzkie stały już gotowe do napaści na Polskę, Karol Gustaw wybierał się na front i posłowie polscy z niczym powrócili 19 lipca do Gdańska⁴⁴⁸. W kilka dni później nastąpiła kapitulacja wojsk wielkopolskich, z kolei haniebną ugodą kiejdańską i szwedzki „potop” rychło zalał ziemię całej Rzeczypospolitej. W tym najkrytyczniejszym okresie wojny poseł Jana Kazimierza opuścił Gdańsk w grudniu 1655 r. Był nim sekretarz królewski ks. Marcin Wituski, wysłany w poselstwie do Danii, Holandii i Anglii⁴⁴⁹. O przebiegu jego podróży nie posiadamy bliższych informacji.

Chociaż, nie licząc gdańskich jednostek kaperskich (o których mowa była już uprzednio), Polska nie posiadała w tym czasie floty, to przecież zanotować można dwa zapewne głośne podówczas wydarzenia morskie, których uczestnikami byli Polacy.

Pierwszym z nich było zdobycie w październiku 1656 r. płynącego z Wismaru do Rygi szwedzkiego okrętu wojennego, który miotany burzą zagnany został na gdańską redę. W towarzystwie tego okrętu znajdowała się szkuta z żołnierzami szkockimi, którzy zbuntowali się, zmusili swych oficerów do wpłynięcia do portu gdańskiego, gdzie zgłosili gotowość służby przeciwko Szwecji. Stoczony na redzie przez tę szkutę oraz dwa gdańskie galioty, którym na pomoc przybyła szkuta z Pucka, bój ze szwedzkim okrętem zakończył się jego zdobyciem i wzięciem do niewoli zaokrętowanego na nim marszałka szwedzkiego Koenigsmarcka⁴⁵⁰.

Przebieg drugiego wydarzenia był następujący. Pod koniec lipca 1659 r. z polecenia generała Douglasa wyszedł z Rygi konwój szwedzkich statków przeznaczony do któregoś z portów macierzystych. Na statkach tych znajdowali się między innymi jeńcy polscy, a zapewne także wywożone przez Szwedów podczas wszystkich ich napastniczych wojen łupy. Wkrótce

⁴³⁶ Łac.: najpilniejsza troska,

⁴³⁷ Łac.: przeszkody i przypadki.

⁴³⁸ W pierwodruku: niesporo było.

⁴³⁹ Łac.: obecnego (miesiąca), czyli czerwca.

⁴⁴⁰ Tzn. do Wisłoujścia.

⁴⁴¹ Łac.: na koniec.

⁴⁴² Nie wiadomo, czy autor miał na myśli nów (księżyc), czy nowy (wiatr).

⁴⁴³ Łac.: średnio.

⁴⁴⁴ Łac.: przez ulissejskie po morzu błąkanie się (aluzja do tułaczki Ulissesa, czyli Odyseusza).

⁴⁴⁵ Kopia listu do JMci X. Arcybiskupa Gnieźnieńskiego od Pana Żabińskiego (K. W. Wójcicki, *Biblioteka starożytna pisarzy polskich*, t. V, Warszawa 1854, s. 81, 82). Kilka cytatów z tego listu przytoczył B. Ślaski, *Wisła i morze. Zbiór fragmentów literacko-językowych, krajoznawczych i historycznych*, Kępno 1939, s. 25.

⁴⁴⁶ Według Kubałi, o. c., s. 62 i 389, przyp. 21.

⁴⁴⁷ Jw., s. 64 i 392, przyp. 34; tamże podane źródła do dziejów tego poselstwa.

⁴⁴⁸ Jw., s. 69.

⁴⁴⁹ Kubała, o. c., s. 209, 430; R. Dams, *Der erste nordische Krieg bis zur Schlacht bei Warschau*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”, t. XII, Danzig 1884, s. 48.

⁴⁵⁰ Patrz o tym Pertek, *O gdańskich okrętach kaperskich ...*

po opuszczeniu Rygi konwój uległ rozproszeniu przez silny sztorm. Jeden ze statków, nazywany w Źródłach galiotem, został podczas sztormu odłączony od reszty zespołu. Wówczas więzieni na statku Polacy w liczbie sześćdziesięciu postanowili opanować statek. Śmiały plan powiódł się w całej rozciągłości i statek dostał się w ręce niedawnych jeńców, którzy kapitana wyrzucili za burtę. Następnie kontynuowano rejs na zmienionym kursie, docierając szczęśliwie w dniu 3 sierpnia do Piławy. Tam ówczesny namiestnik Prus Książęcych z ramienia elektora, Bogusław Radziwiłł, kazał wcielić zdobyty szwedzki galiot do pruskiej floty, a przybyłych na nim Polaków do wojska, z wyjątkiem znajdujących się wśród nich żeglarzy(!), których przydzielił na okręty tej floty⁴⁵¹. Wiadomość ta zasługuje na szczególną uwagę, gdyż wynika z niej, że niektórzy spośród zbuntowanych na statku jeńców polskich byli przedstawicielami żeglarskiego rzemiosła i tej ich umiejętności należy zapewne przypisać, iż zdobyty statek został pomyślnie doprowadzony do piławskiego portu.

O dalszych czynach tych nieznanymi polskich żeglarzy z czasów szwedzkiego „potopu” historia nam niestety nie mówi. Opisany wypadek świadczy jednak, że nawet w okresie podupadania polskiej myśli morskiej nie można mówić o dokonaniu rozbratu Polaków z morzem, zwłaszcza że w tym samym czasie prowadzone były rozmowy Jana Kazimierza z Gdańskiem w sprawie powołania do życia floty kaperskiej, o czym była mowa już uprzednio.

Spośród podróżników polskich, którzy w okresie „potopu” i później przemierzali północne morza Europy i o których wyprawach zachowały się wzmianki, wymienić można jeszcze dwu posłów do Danii, a mianowicie Tobiasza Morsztyna, który wysłany został w marcu 1657 r. z plenipotencją od króla i senatu⁴⁵², oraz słynnego z późniejszego poselstwa do Turcji wojewodę Jana Gnińskiego. Wysłany również w roku 1657 do króla duńskiego w sprawie pomocy wojskowej dla Danii, Gniński w listopadzie i grudniu odbył bardzo niebezpieczną podróż z Gdańska do Danii i z powrotem⁴⁵³.

W dziesięć lat później tenże wojewoda odbył poselstwo do Danii i Szwecji⁴⁵⁴, o którym jednak bliższych informacji nie posiadamy.

W roku 1669 przebywający we Francji z Janem Kazimierzem po jego abdykacji dworzanie polscy zaznali przygód podczas swego powrotu do kraju. Jeden z nich, Teodor Hieronim Obuchowicz, zanotował w swym diariuszu co następuje:

W mieście stołecznym prowincji Normandii Ruan⁴⁵⁵ nazwanym mieliśmy sobie okręt hamburski, na którymśmy morzem płynęli aż do Hamburga, po kilka razy w wielkim niebezpieczeństwie byliśmy dla niepogody na morzu, aleśmy za łaską Bożą przybywszy do Hamburga, stamtąd lądem aż do Gdańska sto mil jechaliśmy⁴⁵⁶.

Po odbytej w roku 1673 podróży posła Albrechta Konstantego Brezy do Sztokholmu pozostał tylko nikły ślad w postaci listu, w którym donosi: „dla przeciwnych wiatrów stanąć nie mogłem w Sztokholmie prędzej aż 27 Julii, gdzie Króla Imci nie zastał”⁴⁵⁷.

W roku 1676 wracając z poselstwa w Hiszpanii i Portugalii ksiądz Jędrzej Załuski zaokrętował się w Calais wraz z płynącym do Kalmaru markizem de Vitry na jacht angielski i odbył na nim podróż do Hamburga „bez żadnej przeszkody, oprócz lekkiej słabości głowy”⁴⁵⁸.

⁴⁵¹ R o e s s e l, *Die erste brandenburgische Flotte ...*, s. 66, przyp. 1, a za nim P e r t e k, o. c.

⁴⁵² L. K u b a l a, *Wojny duńskie i pokój oliwski 1657–1660*, Lwów 1922, s. 5.

⁴⁵³ „Navigavit mense novembre, rediit mense decembre, summo cum periculo a maris tempestate” (F. P u - ł a s k i, *Źródła do poselstwa Jana Gnińskiego, wojewody chełmińskiego do Turcji w latach 1677–1678*, Warszawa 1907, s. 473, 474).

⁴⁵⁴ Jw., s. 475.

⁴⁵⁵ Rouen, miasto i port nad Sekwaną.

⁴⁵⁶ B a l i Ń s k i, *Pamiętniki historyczne ...* s. 56.

⁴⁵⁷ List J. P. Albrychta Konstantego Brezy do J. P. Kancel. W. Kor. Z Kolmaru d. 28 Aug. 1673 r. (A. G r a - b o w s k i, *Ojczyście spominki w pismach do dziejów dawnej Polski*, t. II, Kraków 1845, s. 248).

Na większą uwagę wśród tych skąpych wzmianek zasługuje diariusz Teodora Billewicza, a zwłaszcza notatki z jego dwukrotnej podróży przez kanał La Manche. Billewicz, stolnik żmudzki, odbył w latach 1677–1678 czternastomiesięczną podróż po Europie i w czasie tej podróży płynął z Francji do Anglii, a w drodze powrotnej z Anglii do Holandii. Niestety, jego mocno łaciną naszpikowane zapiski z tej dwukrotnej przeprawy przez kanał są dość skąpe. Drogę z Calais do Dover kwituje Billewicz tylko jednym zdaniem, z którego dowiadujemy się, że płynął statkiem pasażerskim kursującym na tej trasie dwa razy w tygodniu oraz że wypłynąwszy wieczorem i „przeciwnego zażywszy wiatru i niebezpieczeństwa, niemniej też naruszenia zdrowia”, następnego dnia wieczorem znalazł się w angielskim porcie⁴⁵⁹.

Po dziesięciodniowym pobycie wracał Billewicz na kontynent z Harwich do Holandii. Tym razem przeprawa była bardziej niebezpieczna:

Tegoż jednak wieczora⁴⁶⁰ wsiedliśmy na okręt o godzinie dziewiątej, morzem się przebijając do Holandji, kędy na morzu przeciwnym bardzo wiatrem agitati⁴⁶¹ przez cztery dni i noce, tak iż summo periculo⁴⁶² będąc, w kotwicach spem salutis⁴⁶³ szukaliśmy, patiendō maximam zdraia incommoditatem⁴⁶⁴, o ćwierć mile będąc od miasta, nie mogliśmy przez noc i półtora dnia dobić się.

Dnia jednak 11 appulimus litus⁴⁶⁵) do miasta holenderskiego Alabril nazwanego, bardzo obronnego, ponieważ także in finibus⁴⁶⁶ Holandji nad morzem⁴⁶⁷.

W tym samym roku wybrał się w podróż do krajów zachodniej Europy (włącznie z Anglią) podkanclerzy i hetman polny litewski Michał Kazimierz Radziwiłł. Podróżował z żoną i nie znanym nam towarzyszem, który spisał dziennik tej podróży – drukiem nie wydany i nieznanym⁴⁶⁸.

Schyłek XVII stulecia nie przynosi nam żadnych zasługujących na wzmiankę podróży morskich, chociaż był to okres ożywionych stosunków politycznych, a zwłaszcza gospodarczych Polski z Francją. Zapewne naliczyć by można wielu podróżników, takich np. jak brat Marii Kazimiery Sobieskiej, Ludwik Arquier de La Grange Maligny, który posłował z Polski do Francji w grudniu 1676, a powracał również drogą morską latem 1677 r.⁴⁶⁹, jednakże relacje z tych podróży nie posiadamy. Z pewnością wielu z tych podróżników odbywało drogę na statkach gdańskich, które w poważnej mierze uczestniczyły w polsko-francuskich obrotach handlowych. Żeby podkreślić związek swój z Polską, armatorzy gdańscy chętnie nadawali swoim statkom odpowiednio brzmiące nazwy, jak np. „Couronne de Pologne”, „Marie”⁴⁷⁰ (zapewne na cześć królowej Marii Kazimiery) czy „Jacobus Princeps Poloniae”⁴⁷¹, nazwany tak na cześć królewicza Jakuba Sobieskiego. Postępowanie takie było tym bardziej naturalne,

⁴⁵⁸ J. Bartoszewicz, *Poselstwo księdza Jędrzeja Załuskiego do Portugalii i Hiszpanii (1674–1675)*, „Księga Świata”, t. I, Warszawa 1856, s. 52.

⁴⁵⁹ T. Billewicz, *Diariusz czyniony w Anglji jako się peregrynowało i mieszkało (1678)*, wyjątek z rękopisu Biblioteki Raczyńskich, wyd. B. Olszewicz, Poznań 1929, s. 20.

⁴⁶⁰ 7 września 1678 r.

⁴⁶¹ Łac.: miotani.

⁴⁶² Łac.: w największym niebezpieczeństwie.

⁴⁶³ Łac.: nadziei uratowania.

⁴⁶⁴ Łac.: znosząc z największą zdraia niedogodność.

⁴⁶⁵ Łac.: zawiñęliśmy do brzegu.

⁴⁶⁶ Łac.: u granic.

⁴⁶⁷ Jw., s. 20.

⁴⁶⁸ Korzeniowski, *Zapiski z rękopisów ...*, s. 343.

⁴⁶⁹ Brał on później udział we wszystkich kampaniach Jana III i w 1690 r. otrzymał polski indygenat. K. Piwarski, *Arquier de La Grange Anna Ludwik*, „Polski słownik biograficzny”, t. I, s. 166, 167.

⁴⁷⁰ P. Charliat, *Colbert et la Baltique*, „La Pologne et la Baltique. Problèmes politiques de la Pologne contemporaine”, Paris 1931, s. 45.

⁴⁷¹ Statek ten został podczas rejsu z Gdańska do Dunkierki latem 1689 r. zdobyty przez korsarzy ostendzkich. Patrz „Morze” 1928, nr 10, s. 7.

jeśli zważyć, że wśród armatorów i kapitanów gdańskich statków można znaleźć również miejscowych Polaków: np. współwłaścicielem wspomnianego statku „Jacobus Princeps Poloniae” był, obok Francuza Henryka de Toullieu i gdańszczanina Arnolda am Ende, Polak – gdańszczanin Jan Jakub Pawelski⁴⁷². Zdarzało się również, że kapitanami statków gdańskich byli obywatele polscy obcego pochodzenia; wskazać tu można Korneliusza Sluysa z Winda-wy, posiadającego polski indygenat. Sluys był kapitanem gdańskiego statku „Elżbieta”, który w drodze z Francji do Gdańska z ładunkiem wina został przechwycony przez kaprów ze-landzkich, co pociągnęło za sobą polską interwencję dyplomatyczną⁴⁷³. Ponieważ neutralność bandery polskiej nie stwarzała dostatecznej ochrony przed zwalczającymi żeglugę francuską kaprami hiszpańskimi, flotą holenderską i angielską, płynące z Bałtyku do portów francuskich statki gdańskie i skandynawskie grupowano w konwoje eskortowane przez francuskie okręty wojenne. Głośnym echem odbiła się po Europie wyprawa Filipa Duponta, Francuza polskiego indygenatu, który wysłany w 1694 r. przez Marię Kazimierę z transportem zboża dla głodującej Francji, zagrożony przez flotę holenderską, zawdzięczał ratunek zjawieniu się silnej eskadry Jana Barta, który przeprowadził statki gdańskie szczęśliwie do Francji⁴⁷⁴. Śmierć Sobieskiego i opowieszczenie się Gdańska po stronie Augusta II, a co za tym idzie wrogi stosunek tego miasta do przybyłego z eskadrą Jana Barta drugiego kandydata do tronu, księcia Conti, zakończyły okres ożywionych stosunków polityczno-ekonomicznych i komunikacji morskiej polsko-francuskiej.

6. GROTKOWSKI I INNI PODRÓŻNICY POLSCY W XVIII WIEKU

Jedną z najciekawszych postaci spośród podróżników polskich wieku XVIII jest syn chłopa, rotmistrz jazdy i humanista, Jerzy Karol Skop, urodzony około roku 1670 w Podhorcach (powiat stryjski)⁴⁷⁵. W młodości, zapewne w latach dziewięćdziesiątych XVII stulecia, dostał się Skop do Anglii i tam pobierał nauki. Następnie z Anglii udał się do Szwecji i zaciągnął się do wojska. Służył w szwedzkim wojsku dość długo i dosłużył się rangi rotmistrza jazdy, prawdopodobnie w toku wojny północnej. Wreszcie „po różnych życia przypadkach powrócił do rodzinnego gniazda, z którego wyszedł, do Pohorzec”⁴⁷⁶. Tam trudnił się na powrót rolnictwem, a ponadto spisywał w łacińskich rymach swe przeżycia na szerokim świecie w roku 1754 wydał je drukiem we Lwowie.⁴⁷⁷

Okres wojny północnej nie sprzyjał podróżowaniu, ale i w tym czasie płynęli Polacy przez Bałtyk; z jednej strony byli to prawdopodobnie stronnicy Leszczyńskiego, jak np. pułkownik Krzysztof Urbanowicz⁴⁷⁸, udający się do lub z przymierzonej Szwecji. Podróżował morzem

⁴⁷² Pawelski, de Toullieu i am Ende nazwani są w dokumencie okrętowym: „Cives et incolae civitatis huius”, tj. obywatelami i mieszkańcami Gdańska („Morze” 1928, nr 10, s. 7.). O Henryku de Toullieu patrz też M. Komarzyński, *Działalność kupców francuskich w Gdańsku w XVII–XVIII wieku*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, t. XVI, Poznań 1954, s. 252–236 i tab. I i II.

⁴⁷³ K. Piwarski, *Jan III Sobieski wobec spraw bałtyckich w latach 1693–1694*, „Rocznik Gdański”, t. VII/VIII, 1933–1934, s. 190.

⁴⁷⁴ Patrz K. Piwarski, *Dupont Filip*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 6, 7, oraz pamiętnik tego ostatniego: Ph. Dupont, *Mémoires pour servir à l’histoire de la vie et des actions de Jean Sobieski*, wyd J. Janicki, Warszawa 1885. Ponadto o płynących do Francji konwojach bałtyckich ze statkami gdańskimi i skandynawskimi pisze również Charlita, *Colbert et la Baltique*, s. 44–46.

⁴⁷⁵ T. Sinko, *Jerzy Karol Skop, chłop-humanista z XVIII w.* „Eos”, t. XIII, s. 163.

⁴⁷⁶ Jw.

⁴⁷⁷ Pełny tytuł dzieła brzmi: *Podhorecensia seu Fragmenta varia composita et lecta, collecta, selecta a Georgio Carolo Equite Skop originis prognata in Polonia educato in Britanni, praefecto equestri in Suecia, aetatis suae octogesimo quarto*.

⁴⁷⁸ Patrz o nim A. Przędziecki, *Krzysztof Urbanowicz, starosta hubski*, „Biblioteka Warszawska” 1856, t. III, s. 1–16.

również sam Leszczyński, przybywając w roku 1712 z generałem szwedzkim Steinbockiem (ze Szczecina?) do Wismaru.⁴⁷⁹

Przymusowe podróże do Szwecji odbywali więźni do niewoli przeciwnicy Leszczyńskiego i Karola XII, jak np. kasztelan połaniecki Felicjan Czerwiński, któremu udało się nawet zbiec z więzienia w Göteborgu i przepłynąć przez cieśninę do Danii, skąd powrócił szczęśliwie do kraju.⁴⁸⁰ Natomiast zbiorowej ucieczki dokonało w 1705 r. 300 żołnierzy Polaków, Sasów i Rosjan, którzy opanowali przewożący ich do Szwecji statek. Według współczesnych pamiętników przebieg tego wydarzenia był następujący:

Trafiło się podczas tej wojny, gdy w tym roku według zwyczaju króla szwedzkiego odsyłano niewolników i skarby w Polsce zabrane kościelne i świeckie do Szwecji, wyszedł okręt z Rygi naładowany, na którym było niewolników, Polaków, Moskwy, Kozaków i Sasów 300 osób. Szwedów zaś dla warty przydano owemu okrętowi 20 muszkieterów i porucznika jednego. Gdy już dzień morzem śli, namówili się Polacy, żeby się salwowali jakim sposobem; zaczęli wyszedł jeden ze spodu na wierzch, a oblokłszy minę pokorną prosił Szweda na szyldwachu stojącego, żeby mu tytoniu sprzedał. Szwed wsparłszy flintę na piersiach swoich którą miał w rękę, począł obiema rękami grzebać w patrontaszu szukając tytoniu i wlepił oczy w swój towar, a wtem ów Polak pchnął go, że w morze wpadł, na to drudzy wyskoczyli z okrętu i opanowali strzelbę, która tamże stała, a potem do Szwedów wypadających na rozruch z izdebki okrętowej dali ognia i zaraz wszystkich trupem położyli. Styrmana tylko przy życiu zostawili pod warunkiem, żeby ich nie zdradził, gdzie będą chcieli, prowadził, ale gdy ich potem chciał zdradzić ten styrman i ku Kurlandii z nimi, nie do Gdańska, jak owi chcieli, jechał, wrzucili go w morze, a sami na Boską Opatrzność się dawszy, jak mogli tak styrowali i weszli do Gdańska, a dziękując Panu Bogu skarbami się podzielili.⁴⁸¹

Później zapewne znów zapanowała na tym polu podobna sytuacja, co w wieku minionym: podróżowali za granicę głównie arystokraci i co zamożniejsza szlachta, jednakże niewielu z nich spisywało swoje wrażenia z podróży. Nie zostawił nic np. posługujący po śmierci Augusta III do wielu państw zachodnie Europy, m. in. do Anglii, Józef Poniński⁴⁸² ani podróżujący do Anglii w latach pięćdziesiątych XVIII w. późniejszy król Stanisława August Poniatowski oraz Adam Czartoryski i inni⁴⁸³. Pierwsza w tym wieku zasługująca na wyróżnienie relacja tego rodzaju, w dodatku wierszowana, wyszła spod pióra studenta polskiego z Lejdy, alumna i stypendysty „Jednoty Litewskiej” ewangelickiego reformowanego synodu, Tobiasza Grotkowskiego.

Grotkowski był jednym z nader licznych polskich studentów w Lejdzie, jak bowiem wynika z statystyk, w latach od 1575–1795 studiowało tam ponad 700 Polaków⁴⁸⁴. Do Lejdy wysłany został Grotkowski w 1755 r. Podróż z Królewca do Lejdy odbył drogą morską, ale żadnej relacji z niej nie pozostawił. Natomiast wracając po dwuletnich studiach do kraju doznał niebezpiecznych przygód, które po powrocie uwiecznił w rymowanej kronice obejmującej 326 wierszy. Poemat ten przez 175 lat (jeśli przyjąć, że powstał w czasie podróży lub zaraz po powrocie autora do kraju) pozostawał w rękopisie, rękopis zaś sam był nieznanym i odkryty został przypadkowo w Bibliotece Uniwersyteckiej w Wilnie wśród różnych innych poematów w *Zbiorze różnych poezji*. Tytuł tego poematu brzmi: *Podróż morską dwu studiujących Polaków, gdy się z Amsterdamu do Gdańska okrętem pławili powracając z Akademii Lejdeńskiej do granic ojczystych*.⁴⁸⁵

⁴⁷⁹ *Pamiętniki do panowania Zygmunta Augusta II napisane przez niewiadomego autora (podobno Erazma Otwinowskiego)*. Wyd. z rękopisu E. Raczyński, Poznań 1838, s. 205.

⁴⁸⁰ Jw., s. 119, 120.

⁴⁸¹ Jw., s. 88, 89.

⁴⁸² *Niesiecki, o.c.*, t. VII, s. 384.

⁴⁸³ W. Konopczyński, *Anglia a polska w XVIII wieku*, „Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej”, 1947, z. 4, s. 99, 100.

⁴⁸⁴ S. Kleynjens, *Miscellanaea Polono-Hollandica*, „Rocznik Gdański”, t. IX/X, 1935/1936, s. 457.

⁴⁸⁵ W. Pniewski, *Nieznanym polski poemat morski z XVIII wieku*, „Rocznik Gdański”, t. VII/VIII, 1933/1934, s. 416 i n.

Trasa opisanej podróży prowadziła z Amsterdamu, skąd statek wypłynął we wrześniu 1758 r. wokół wybrzeży holenderskich, duńskich i norweskich, gdzie przed dotarciem do cieśnin duńskich statek uległ rozbiciu przy brzegach Norwegii. Zmuszony do przezimowania, dopiero 31 marca następnego roku, a więc w sześć miesięcy od wyruszenia z Amsterdamu Grotkowski dotarł do Gdańska.

Laskawy Czytelniku! tu masz opisanie,
Jakie było zza morza moje żeglowanie,
Jakie niebezpieczeństwa i przypadki miałem
I jak się z nich za łaską Bożą wybiegałem⁴⁸⁶.

Po kilkunastu zwrotkach poetyckiego wstępu przystępuje autor do opisu samej podróży, mówiąc jak to wraz z nie wymienionym z nazwiska towarzyszem w Amsterdamie „okręt iść mający do Gdańska zmowili” i jak „po dniach pięciu poczęto od brzegu odbijać i wnet żagle napinać do biegu”⁴⁸⁷.

Po przepłynięciu 18 mil do granicy holenderskiej ostrożny kapitan, zwany przez autora szyperem, zarzucił kotwicę w miejscu, „gdzie się zaczyna Angielczyków morze”⁴⁸⁸. Znow następuje kilka podobnych treścią do wstępu rozważań autora, jakby wypełnić chciał czas oczekiwania na kotwicy, niezdolny do rzeczowego choćby opisu morza, wybrzeża czy licznych w tym miejscu zakotwiczonych statków. Wreszcie jednak pogoda polepszyła się na tyle, że

Wyszędłszy na wierzch, gdy się pilnie rozpatrzymy,
Aż okręta około nas wszędy leżące
Widzimy dalszą podróż już przed się biorące.
Jedni baty na górę jak zwyczaj wciągają,
Drudzy kotwic ugrzązłych z ziemi dobywają,
Inni powrozy wiążą. Inni suszą żagle.
Nikt nie próżnuje, wszyscy pospieszają nagle⁴⁸⁹.

Statek odkotwiczono i przy dobrej pogodzie, raz po raz mijając inne statki lub będąc przez nie wyprzedzany, płynął w kierunku cieśnin duńskich. Pogoda jednakże się odmieniła i po pomyślnie wiejącym wietrze zawiąły złe wiatry,

Które z sobą wojując, tak morze skłócili,
Że się wały jak góry najwyższe zbiegały,
I bezdenne otchłanie wszystkie otwierały⁴⁹⁰.

Grotkowski na próżno starał się oddać grozę położenia. Talentu poetyckiego mu nie stało i mimo najlepszych chęci poety opis burzy wypadł dość blado. A musiała ona być nadzwyczaj groźna dla statku, skoro

Szyper zemdlone ręce często załamuje,
O wszelakim sposobie salwy⁴⁹¹ desperuje.
Wchodzi i wychodzi, i siedzi, i stoi,
I leży, i lęka się, i stracha, i boi.
Miejscu sobie nie znajdzie dla zbytniej tęskności,
Która serce ścisnęła w tej okoliczności.

⁴⁸⁶ Jw., s. 419, w. 11–14.

⁴⁸⁷ Jw., s. 420, w. 60–62.

⁴⁸⁸ Jw., s. 421, w. 71.

⁴⁸⁹ Jw., s. 421, 422, w. 100–106.

⁴⁹⁰ Jw., s. 422, w. 120–122.

⁴⁹¹ Łac.: uratowania, ratunku.

Raz pogląda na kompas, raz na mappy swoje,
Lecz w takim zamieszaniu na nic to oboje
I on sam, i lud nie śpi, nie je i nie pije.
My w taż; przez trzy dni, tak iż każdy ledwo żyje⁴⁹².

10 października nadszedł najkrytyczniejszy dzień podróży, kiedy sztorm osiągnął najwyższe natężenie i wpędził statek na ląd:

Natychmiast okręt w swoim prętkolotnym biegu,
Z napiętymi żaglami przypadłszy do brzegu,
Jak go pędziły srogie, bystroszumne wały,
Tak w całym impecie wparł się między skały⁴⁹³.

Niebezpieczeństwo istniało jednak nadal, gdyż statek roztrzaskany został w odległości uniemożliwiającej dostanie się na ląd. Wszystkie próby ratowania zawiodły, wreszcie pozostał tylko ostatni sposób; mianowicie dopłynięcie z liną ratowniczą wpław do brzegu, aby między wrakiem a lądem utworzyć połączenie, przy którego pomocy mogliby się uratować wszyscy podróżni i członkowie załogi. Jednakże i ten sposób ratunku nie był łatwy do zrealizowania, gdyż fala, zdawało się, stwarzała przeszkodę nie do przewyciężenia:

Niedługo myśląc, jeden skoro w morze skoczy,
A woda, jak się nurtem w kłębek wijąc toczy:
Zakręciwszy go w kółko, do gruntu targnęła
I ledwo mu żywota zaraz nie odjęła.
Nic on, nic o nim drudzy, również nie wskórali,
Którzy całą noc tejsze sztuki próbowali⁴⁹⁴.

Wreszcie jednak samemu kapitanowi powiodła się próba dotarcia do brzegu i kolejno wszyscy przedostali się na zbawczy ląd. Zaokrętowani później na statek płynący również z Amsterdamu do Gdańska natrafili w drugiej połowie grudnia na tak złą pogodę, że statek zawrócił do brzegu. Po przezimowaniu w miasteczku Gremstadt wyruszyli 21 lutego wzdłuż wybrzeży duńskich, raz jeszcze przeżyli burzę, która dwa tygodnie miotła statek po morzu i wreszcie 31 marca 1759 r. dotarli do Gdańska.

Niespełna dziesięć lat później przemierzył kilkakrotnie Bałtyk i Morze Północne człowiek, którego imię stać się miało niebawem głośnie w całej Europie, mianowicie Maurycy August Beniowski. Oto co na ten temat podane jest w jego pamiętnikach:

Beniowski [...] puszcza się do Gdańska, a mając w zamiarze wydoskonalenie się w sztuce żeglarskiej, kilka podróży do Hamburga odprawia, skąd morzem do Amsterdamu i Plimuth⁴⁹⁵ popłynął. Zasmakowawszy w tym życiu już w roku 1767 zabiera się do podróży, do wielkich Indii, gdy wtem odbiera listy wielu panów i senatorów polskich, w których ci go zachęcają, by wracał i łączył się z konfederacją która podówczas wiązać się poczyniała⁴⁹⁶.

Po upadku konfederacji barskiej uczestnicy jej rozproszyli się po całym świecie i zapewne niejeden z nich opuszczając Polskę również obrał drogę morską. Podobnie i wielu innych poszukiwaczy przygód wojennych i obieżyświatów udawało się w tych czasach, zwłaszcza w drugiej połowie XVIII w., na Zachód, głównie do Francji i Holandii, a nawet i dalej do Indii. Z bardziej znanych podróżników tego okresu wymienić można Michała Dzierżanowskiego,

⁴⁹² Jw., s. 422, 423, w. 137–146.

⁴⁹³ Jw., s. 423, w. 155–158.

⁴⁹⁴ Jw., s. 424, w. 181–186.

⁴⁹⁵ Plymouth, port na południowo-zachodnim wybrzeżu Anglii.

⁴⁹⁶ *Historya podróży y osobliwszych zdarzeń sławnego Maurycyego Augusta hrabi Beniowskiego, szlachcica polskiego y węgierskiego, z francuskiego tłumaczona ...*, t. I, Warszawa 1797, s. 7.

który około 1744 r. wypłynął z Gdańska do Francji na fregacie celem zaciągnięcia się wraz z innymi ochotnikami do pułku formowanego ze szlachty polskiej przez marszałka Löwendahl-a. Fregata, na której płynął Dzierżanowski, schwytana została jednak przez Anglików, a on sam dostał się na pewien czas do niewoli⁴⁹⁷.

Trzydzieści lat później udał się drogą morską do Holandii inny znany podróżnik morski, Anzelm Dzwonkowski⁴⁹⁸.

Oprócz nich podążali również na Zachód (do Holandii, Anglii i Ameryki) uchodźcy religijni z Polski. O tych podróżnikach będzie jeszcze mowa osobno⁴⁹⁹.

Z Polaków, którzy przemierzali w tym czasie morza północne w sprawach związanych z wykonywanym zawodem, trzeba uwagę przede wszystkim marynarzy i dyplomatów.

Podróże ówczesnych polskich przedstawicieli morskiego rzemiosła musiały być związane niechybnie z Gdańskiem, skąd bowiem, jak nie z Gdańska, łatwiej było puścić się na morze? Jaki był współdziałal Polaków w tworzeniu i obsłudze żeglugi gdańskiej, dokładnie nie wiemy ale z istniejących fragmentarycznych informacji wynika, że byli oni nawet armatorami i kapitanami gdańskich statków handlowych. Najlepszym tego dowodem jest wykaz gdańskich właścicieli statków i kapitanów z 1757 r., w którym figurują następujące polskie nazwiska właścicieli statków: Fabian Ludwik Gorzuchowski i Jan Kocitzki, oraz kapitanów: Salomon Leschinski, Jan Rosenski Gotfryd Bagiński, jak również nazwiska o polskim pochodzeniu: Paleske, Neitzke i in.⁵⁰⁰

Z dyplomatów na wymienienie zasługują przede wszystkim ostatni posłowie i rezydenci polscy w Anglii: Tadeusz Burzyński i Franciszek Bukaty.

Burzyński znalazł się po raz pierwszy w Anglii po wybuchu konfederacji barskiej, jednakże podróż tę odbył w charakterze prywatnym. Wrócił później do kraju, ale w tym samym jeszcze roku (1769) wyprawiony został w misji dyplomatycznej do Holandii i Anglii, gdzie też przebywał jako poseł do roku 1771. Po jego wyjeździe z Anglii do Włoch, gdzie zmarł⁵⁰¹, zastępował go sekretarz poselstwa Franciszek Bukaty. Bukaty przez dwadzieścia dwa lata był polskim przedstawicielem dyplomatycznym w Anglii, zrazu jako rezydent, a już pod koniec swej służby w charakterze posła nadzwyczajnego. Zdradzał szczególne zainteresowanie sprawami Gdańska i polskiego handlu zamorskiego, ograniczonego po pierwszym rozbiórce przez Prusy, i przedstawił w Anglii projekt handlowego zbliżenia polsko-angielskiego, wybudowania wspólnego portu przy ujściu rzeki Świętej itd. Dzięki długoletniemu pobytowi w Anglii Bukaty był doskonale obeznany z miejscowymi stosunkami i dlatego mógł służyć tym wydatniejszą pomocą licznie przyjeżdżającym tu rodakom, zwłaszcza u schyłku niepodległości Polski. Między innymi był on bardzo pomocny przybyłemu tu w roku 1791 w trudnej misji politycznej Michałowi Ogińskiemu⁵⁰².

Ogiński, przebywający podówczas jako przedstawiciel dyplomatyczny Rzplitej w Holandii, otrzymał polecenie udania się do Anglii celem wysondowania opinii rządu wobec projektowanej przez Prusy aneksji Torunia i Gdańska. Z Calais, gdzie czekać musiał trzy dni na

⁴⁹⁷ W. K o n o p c z y ń s k i, *Dzierżanowski Michał*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 157–159.

⁴⁹⁸ L. T o m a n e k, *Polak z XVIII stulecia w służbie holenderskiej, Pamiętniki imię p. Teodora Anzelma Dzwonkowskiego*, „Kurier Literacko-Naukowy”, Kraków 1929, nr 6, s. VI.

⁴⁹⁹ Patrz rozdz. VII „Na szlaku uchodźstwa religijnego”.

⁵⁰⁰ Wg G. L ö s c h i n a, *Beiträge zur Geschichte Danzigs*, t. II, Danzig 1837, s. 73–75, podaje S. M a t y s i k, *Ze studiów nad historią prawa morskiego w Gdańsku*, „Zapiski Tow. Naukowego w Toruniu”, t. XVII, 1951, z. 1–2, s. 52; patrz również t e n z e, *Gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom*, „Rocznik Gdański”, t. XIII, 1954, s. 89.

⁵⁰¹ S. K o ś c i a ł k o w s k i, *Burzyński Tadeusz*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 142, 143. O pobycie i działalności dyplomatycznej Burzyńskiego w Anglii pisze W. K o n o p c z y ń s k i, *Anglia a Polska w XVIII wieku*, s. 111 i n.

⁵⁰² B. D e m b i ń s k i, *Bukaty Franciszek*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 114, 115.

pomyślne warunki po strasznej burzy, jaka się rozpetała na wodach kanału, odbył Ogiński podróż morską do Dover⁵⁰³ i tą drogą wracał po wykonaniu swej misji z powrotem⁵⁰⁴.

W końcu stulecia na północno-europejskich szlakach morskich spotykamy również i ludzi nauki, płynących pogłębiać swe studia i wiedzę w obcych krajach. Wymienić tu można słynnych uczonych Jana i Jędrzeja Śniadeckich, z których pierwszy podróżował do Anglii w 1787, a drugi w 1793 r.⁵⁰⁵, Jana Potockiego, jednego z najwybitniejszych ludzi owych czasów, zwiedzającego Anglię w roku 1791, oraz Albertrandiego, który w latach 1789–1790 podróżował do Danii i Szwecji.

Potocki opisał swą podróż, jednakże praca ta pozostała w rękopisie i nie ukazała się drukiem⁵⁰⁶. Szczęśliwszy pod tym względem los spotkał opis podróży Albertrandiego, jednakże nie daje on wiele materiału do rozważań, proporcjonalnie zresztą do niewielkiego zasięgu tej podróży. Oto fragment relacji, napisany przez Albertrandiego z początku września 1789 r. na pokładzie statku płynącego z holsztyńskiego portu Flensburga do Korsör, na duńskiej wyspie Zelandia:

Okręt pędził jak strzała i w przeciągu trzech godzin i kwadransa ta przeprawa, pospolicie 7 godzin potrzebująca, odbyta była, bez innej przykrości oprócz szczupłej nudności, kiedym długo w izbie okrętowej siedział, która, wyszedłszy na wiatr na pokład okrętowy, zaraz przemijała⁵⁰⁷.

Z Helsingör do Helsingborga przez cieśninę sundzką przepłynął Albertrandi w „bacie” wiosłowo-żaglowym. Po blisko rocznym pobycie w Sztokholmie, poświęconym szukaniu poloników w tamtejszych bibliotekach powrócił Albertrandi tą samą drogą do Kopenhagi, a stąd „pake[t]botem”, czyli żaglowcem kursującym w regularnych odstępach czasu z pasażerami i pocztą, do Kilonii.

Mówiąc o polskich ludziach nauki przybywających do Londynu nie sposób pominąć dwóch osób obcego wprawdzie pochodzenia, ale związanych z Polską miejscem urodzenia, a także i późniejszą działalnością mowa tu o Janie Rajnoldzie Forsterze i jego synu Jerzym, wybitnym uczonym, z których pierwszy urodził się w Tczewie, a drugi w Wiślinie pod Gdańskiem. Przybyli oni do Londynu w r. 1772 i następnie przez trzy lata uczestniczyli w podróży angielskiego żeglarza Cooka dookoła świata. Zebrane przez Forsterów materiały, wyniki badań i spostrzeżenia posłużyły im do przygotowania drukiem dwóch prac. Dodać tu jeszcze można, że w 1784 roku Komisja Edukacji Narodowej zaofiarowała Jerzemu Forsterowi katedrę historii naturalnej na uniwersytecie wileńskim i że przez trzy lata był profesorem tegoż uniwersytetu, jednakże fakt ten, jak i fakt urodzenia Forstera na ziemi polskiej nie daje jeszcze podstawy do prób polonizowania tego niemieckiego uczonego⁵⁰⁸.

Jednym z bardziej znanych podróżników polskich czasów stanisławowskich był podziwiany wszędzie dla swego lilipuciego wzrostu karzeł Józef Borusławski, który zjechał całą Europę i

⁵⁰³ M. Ogiński, *Mémoires de ... sur la Pologne et les Polonais depuis 1788 jusqu'à la fin de 1815*, t. I. Paris 1826, s. 91. Gazety londyńskie doniosły już, że Ogiński zatonął podczas przeprawy przez kanał La Manche i – jak pisze Ogiński w swych pamiętnikach „mes amis me regrettaient, tandis que je lisais moim-même la description de mon prétendu naufrage” (jw., s. VI).

⁵⁰⁴ Jw., s. 103.

⁵⁰⁵ Korbuc, *Literatura polska od początków do wojny światowej*, t. II, s. 261.

⁵⁰⁶ Patrz o tym: J. Potocki, *Podróż do Turcji i Egiptu*, Kraków 1924, s. 102.

⁵⁰⁷ *Archiwum domowe do dziejów i literatury krajowej, z rękopismów i dzieł najrzadszych zebrał i wydał K. W. Wójcicki*, Warszawa 1856, s. 152.

⁵⁰⁸ A tak właśnie czyni W. Słabczyński, *Polscy obrońcy i badacze ludów kolonialnych*, („Problemy”), 1953, nr 5, s. 288–299. Por. co pisze o nikłych związkach Forstera z Polską A. Birkenmajer, *Forster Jan Jerzy Adam*, „Polski słownik biograficzny”, t. VII, s. 65–67.

osiadł wreszcie w Anglii. Pamiętniki Borusławskiego, spisane po francusku, ukazały się współcześnie drukiem w Anglii, a z górą wiek później doczekały się tam drugiego wydania⁵⁰⁹.

I wreszcie zakończyć można ten przegląd polskich północno-morskich podróżników z okresu Rzeczypospolitej szlacheckiej osobą nie znanego z nazwiska majora, uchodźcy wojskowego z roku 1792, o którym blisko pół wieku później inny uchodźca, powstaniec listopadowy Teodor Tripplin, usłyszał w Norwegii taką opowieść:

Razu pewnego, było to kilka lat przed końcem uszłego wieku, stałem w przystani gdańskiej z małym brygiem korsarskim, którego byłem kapitanem, przyszedł do mnie tajemniczo jakiś wojskowy, ranny i już niemłody i prosił, abym go zawiózł do Kopenhagi, dokąd właśnie wypływałem. Z nagrody wielkiej, jaką mi ofiarował, i z innych znaków poznałem, że cudzoziemiec unika ucieczką prześladowań. Nie myliłem się – był to major ranny w walce, unikający dalszych następstw. Przechowałem go tak dobrze na okręcie moim, że władze rewidujące przed wyjściem statek nic nie znalazły.

Burze zatrzymały nas kilką tygodni na Morzu Bałtyckim, miałem tedy sposobność poznać bliżej mego pasażera i znalazłem w nim człowieka szlachetnego i bogobojnego, i bardzo światłego: o uprawie roli, o hodowli bydła rozprawiał jak profesor agronomii⁵¹⁰.

Uchodźca ten udawał się do Londynu, gdzie spodziewał się zastać przyjaciół, ale na prośbę kapitana, który był oldermenem osady rybackiej pod Farsundem, na południowym wybrzeżu Norwegii, zgodził się udać do tej osady. Tam podczas swego pobytu osuszył bagna, wybudował młyn wodny, zreorganizował uprawę roli i hodowlę bydła, wybudował drogę wśród skał itd. W ostatnim roku XVIII w. (1799 – czy 1800?) zmarł, po ośmioletnim (?) pobycie w tej osadzie, z wdzięcznością wspominany przez jej mieszkańców.⁵¹¹

⁵⁰⁹ Patrz S. Wasylowski, *Borusławski Józef*, „Polski słownik biograficzny”, t. II, s. 356. Pierwsze angielskie wydanie pamiętnika: *Memoirs of the Celebrated Dwarf, Joseph Boruwlaski[!], a Polish Gentleman, cantaining a faithful and curious Account of his Birth, Education, Marriage, Travels and Voyages. written by himself*, translated from the French by Mr. des Carrières. London 1788. Drugie wydanie: Joseph Boruwlaski, *The Life and Love Letters of a Dwarf...*, London 1902 (E. G. Cox, *A Reference Guide to the Literature of Travel, Including Voyages. Geographical Descriptions...*, t. I, Seattle 1948, s. 91.).

⁵¹⁰ T. Tripplin, *Wspomnienia z podróży...*, t. I, Petersburg 1853, s. 128.

⁵¹¹ Jw., s. 132, 133.

VI. POLACY NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM (wiek XVI–XVIII)

1. PIELGRZYMI SZESNASTOWIECZNI I ICH RELACJE

Z licznych pielgrzymów do Jerozolimy w XVI w. jako pierwszego wymienić trzeba Jana Łaskiego, późniejszego arcybiskupa gnieźnieńskiego, który według przypuszczenia historyków był w Palestynie i Egipcie w latach 1500–1511⁵¹². Trochę później, również w pierwszym dziesięcioleciu, tego wieku, odbył podróż do Palestyny bernardyn Łukasz z Rydzyny⁵¹³, oraz (w 1506 r.) Jan Dantyszek. O podróży Dantyszka posiadamy nieco informacji; wprawdzie nie poczynił on notatek w czasie podróży, jednakże w kilkadziesiąt lat później wspomniał ją w opisie swego życia w elegii: *Carmen paraeneticum ... ad ingenuum adolescentem Constantem Alliopagum*. Trasa podróży Dantyszka wiodła z Włoch naokoło wysp greckich, Korfu i Krety, Rodos i Cypru. Cała wyprawa trwała sześć miesięcy i obfitowała w niebezpieczeństwa. W drodze powrotnej Dantyszek zwiedził Sycylię⁵¹⁴.

Rok później odbył podróż i opisał ją bernardyn, brat Anzelm. Opis swój ujął krótko, kreśląc go bezpośrednio po odbyciu pielgrzymki. Praca ta, zatytułowana *Terre sancte et urbis Hierusalem apertior descriptio fratris Anselmi ordinis Minorum de observantia*, ukazała się po raz pierwszy przy traktacie Jana ze Stabnicy w 1512 r., potem w osobnym wydaniu w 1514, wreszcie szereg razy w tłumaczeniu na język polski, jak również i w języku oryginału⁵¹⁵. Dziełko brata Anzelma jest pierwszym polskim opisem Ziemi Świętej⁵¹⁶, jednakże nie zawiera relacji z podróży morskiej.

W latach późniejszych do Palestyny podróżowali: Stanisław Odrowąż-Pieniążek, który zmarł w czasie podróży morskiej i pochowany został na Cyprze w 1509 r.⁵¹⁷, w tym samym czasie również „miles hierosolimitanus Christophorus Nuhorsky”, w 1511 r. młodszy brat Jana Łaskiego Andrzej, zaś w roku 1515 kanclerz gnieźnieński Dominik z Secemina⁵¹⁸. Dwa lata przedtem wyjechać miało w drogę do Jerozolimy pięciu wielmożów, wśród nich Jan Tarnowski⁵¹⁹; o tym ostatnim wiemy wszakże, że podróż na Bliski Wschód odbył w roku 1517 i że pozostawił jej opis pt. *Terminatio ex itinerario*, z którego można odtworzyć drogę z Włoch do Palestyny i czas jej trwania. Statek, na którym płynął Tarnowski, opuścił Wenecję w dniu

⁵¹² Bystroń, *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie*, s. 10.

⁵¹³ Jw.

⁵¹⁴ W. Pocięcha, *Dantyszek Jan*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 424–430; Estreicher, *Bibliografia polska*, t. XV, s. 38.

⁵¹⁵ Bystroń, o. c., s. 12–14. Patrz również informacje, jakie podaje S. Zieliński, *Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i morskich*, Warszawa 1932, s. 10, 11.

⁵¹⁶ F. Bujak, *Najstarszy opis Ziemi Świętej polskiego pochodzenia*, „Studia Historyczno – Geograficzne”, Warszawa 1925, s. 138–148.

⁵¹⁷ Zieliński, o. c., s. 359.

⁵¹⁸ Bystroń, o. c., s. 15.

⁵¹⁹ Barycz, *Z zagadnień podróżnictwa polskiego ...*, s. 72, przyp. 16, podaje pod rokiem 1513 nazwiska Stanisława i Jana Tęczyńskich, Janusza Latałskiego, Adama Włodzisławskiego i Jana Tarnowskiego. Tymczasem Bystroń, o. c., s. 18, pisze, że obaj Tęczyńscy i Latałski byli w Palestynie w roku 1532 i w latach późniejszych.

4 lipca 1517 r., zaś 14 sierpnia zakotwiczył w Jafie. W drodze powrotnej trasa wiodła przez Cypr, gdzie Tarnowski jakiś czas zabawił⁵²⁰.

W roku 1518 pielgrzymował Hieronim Jarosław Łaski, synowiec arcybiskupa, i być może razem z nim Marcin Broniewski, kawaler zakonu bożogrobców⁵²¹. Natomiast w roku 1519 udało się do Palestyny aż sześciu, a może nawet dziesięciu polskich wielmożów, których nazwiska nie są nam jednak znane⁵²². Podróżujący w 1520 r. brat Hieronima – Stanisław Łaski – dotarł zapewne aż do Arabii, zaś w drodze powrotnej przeżył na Adriatyku silną burzę, z której w cudowny sposób miał ocaleć⁵²³. Natomiast prowincjał bernardyński o. Urjel z Grabowa wracając około roku 1530 z Ziemi Świętej zginął w nurtach morskich koło Antivari u wybrzeży Włoch⁵²⁴.

Z kolei wymienić można późniejszego wojewodę poznańskiego Janusza Latalskiego (1532) i zapewne w tym samym czasie Jana Tęczyńskiego, następnie jego brata Andrzeja i innego jeszcze Tęczyńskiego, Stanisława, a wreszcie Kiliana Lataszyńskiego (1534). Około połowy XVI w. podróż do Palestyny odbył Stanisław Tarnowski, późniejszy wojewoda krakowski, który przy tej okazji zwiedził również Arabię i Egipt. Do krajów Afryki i Azji dotarł w tymże czasie inny pielgrzym, ks. Andrzej Orzechowski; pielgrzymkę do Ziemi Świętej odbyli również: Stanisław Orlik, żupnik ruski, zmarły w roku 1540 jako „rycerz jerozolimski”, bernardyn Jakub z Łomży, podróżujący w 1542 r., i siostrzeniec biskupa Maciejowskiego Marian Leżeński w 1559; zmarł on w drodze powrotnej do kraju⁵²⁵.

Pierwszy po polsku napisany opis pielgrzymki pozostawił Jan Goryński. Z jego opowiadania wynika, że podróżni płynęli statkiem przewożącym towary do Jafy; czas pomiędzy wyładunkiem a załadunkiem towaru wyzyskiwany był przez pielgrzymów na zwiedzanie Jerozolimy. Z braku daty trudno jedynie ustalić rok podróży Goryńskiego. Ponieważ w drodze powrotnej statek zawinął na Cypr, który od roku 1570 zajęty był przez Turków, podróż musiała odbyć się wcześniej, prawdopodobnie około, a raczej zaraz po roku 1560, jak przypuszcza wydawca diariusza Goryńskiego, starając się swą hipotezę udokumentować historycznie⁵²⁶.

Oto w jakich słowach Goryński przedstawia podróż morską:

Dnia ostatniego lipca w nocy byliśmy w wielkim niebezpieczeństwie, albowiem iż błędząc przyszlismy na takowe morze, które nie było głębsze na dziesięć sążon⁵²⁷ i trafiło się, iżesmy pięćkroć przychodzili na tak mialkie, iż nie było głębiej na pięć sążon. Potem pierwszego dnia sierpnia, skoro słońce weszło, ujrzelismy ziemię, aleśmy nie wiedzieli, co zacz była, a wiatrechmy mieli prawie ku niej, jedno iż nie śmieli żagłów ku niej prawie [obrócić], obawiając się, abyśmy do jakiej inszej ziemi nie przystąpili. Potem ku południowi, gdy nas wiatr przypędził bliżej w tą ziemię, którą zowią Ascalonia⁵²⁸. Po obiedzie ujrzelismy Joppen⁵²⁹; gdyśmy byli od niego w dziesiąci milach, przyszedł nam wiatr niemały, a tak iżesmy beli niedaleko ziemi, obawiając się, aby nas wiatr na mialkość nie przygnał, musieliśmy ankrę⁵³⁰ [wyrzucić]⁵³¹.

⁵²⁰ O Tarnowskim patrz: S. Orzechowski, *Żywot i śmierć Jana Tarnowskiego* Warszawa 1773; Bystroń, o. c., s. 15, 16; Zieliński, o. c., s. 551, 552.

⁵²¹ Bystroń, o. c., s. 17.

⁵²² Sześciu bawiło w maju tego roku w Wenecji w drodze do Ziemi Świętej. (Barycz, o. c.), czterech zostało w sierpniu pasowanych na rycerzy bożogrobskich (Röhrich - Meisner, *Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande*, s. 526.) Jest możliwe, że byli to uczestnicy dwu różnych wypraw.

⁵²³ Bystroń, l. c.

⁵²⁴ Jw., s. 17, 18.

⁵²⁵ Jw., s. 18.

⁵²⁶ *Peregrynacja do Ziemi Świętej Jana Goryńskiego*, wyd. z rękopisu W. T. Baranowski, „Prace Komisji do Badań nad Historią Literatury i Oświaty w Polsce”, t. I, Warszawa 1914, s. 258, 259.

⁵²⁷ Sążni; sążeń – miara głębokości równa ok. 1,80 m.

⁵²⁸ Ascalon, miejscowość na wybrzeżu Palestyny.

⁵²⁹ Joppen – Jafa.

⁵³⁰ Łac.: ancorae – kotwice.

⁵³¹ Jw., s. 263.

Gdy statek zawinął do portu, kierujący pielgrzymką patron wysłał w barce tłumacza z zawiadomieniem, że przybył statek z pielgrzymami. Podczas kilkudniowego czekania na pozwolenie zejścia na ląd główne zainteresowanie podróżnych skierowane było na sprawę aprowizacji. Obok handlu wymiennego z Turkami (chleb i ser w zamian za drób), pielgrzymi zajmowali się połowem ryb, o czym Goryński pisze: „Naszy też z okrętu ryby łowili; niezłe się im wodziło, dostawali ryb niezłych; morze przy Joppen jest bardzo rybne”⁵³².

Wyczekiwanie podróżnych, którym przez cały ten czas nie było wolno zejść na ląd, zakończone zostało przybyciem gwardiana jerozolimskiego, mającego im towarzyszyć do Grobu Świętego i z powrotem.

Po odbyciu pielgrzymki statek wracał znów drogą na Cypr. Tam podczas postoju w odległości 12 mil od Famagusty Goryński doznał różnych przygód morskich. Wybrał się bowiem na ląd wraz z kilkunastu innymi podróżnymi w łodzi okrętowej, gdyż płytkie i skaliste dno nie dozwalało na zawijanie okrętów do portu. Łódź była jednak bardzo rozeschnięta i nabierała tyle wody, że wycieczka omal nie zakończyła się tragicznie. Gorsza jeszcze spotkała ich przygoda w drodze z lądu, gdy wracali barką żaglową i zerwała się burza. Ostatecznie jednak syt przygód, wrażeń i zadowolenia z odbytej pielgrzymki Goryński powróci zdrowo i cało do kraju.

W wyprawie tej „z Polaków był prócz Goryńskiego jakiś nie wymieniony z nazwiska podkomorzy”⁵³³ – może Feliks Odrowąż-Pieniążek, na którego do niedawna zachowanej szabli wyryte zostały znaki pielgrzymie rycerzy zakonu bożogrobców oraz data 1563 r.⁵³⁴

Opis pobytu w Ziemi Świętej pozostawił również kapelan żony Zygmunta Augusta, królowej Katarzyny Rakuskiej, Bonawentura Tomasz z Nissy, w obszernym liście do kardynała Hozjusza z roku 1568⁵³⁵.

W roku 1576 był w Palestynie wojski sochaczewski, kolejny sekretarz Walezego i Batorego, Jan Pudłowski, pierwszy Polak wpisany w *Liber peregrinorum* – księgę pielgrzymów znajdującą się w archiwum franciszkańskim w kościele św. Salwatora w Jerozolimie.

W tymże zapewne czasie, za panowania Stefana Batorego, pielgrzymował do Jerozolimy wielki znawca języków wschodnich i tłumacz poselstwa polskiego w Stambule – Krzysztof Dzierżek⁵³⁶.

W roku 1581 płynął na okręcie weneckim do Palestyny nie znany bliżej Feliks Sojelski⁵³⁷.

Najobszerniejszy i najpełniejszy opis podróży do Palestyny dał Mikołaj Krzysztof Radziwiłł, zwany Sierotką, podróżujący w towarzystwie pruskiego burgrabiego Abrahama von Dohna, szlachciców Jerzego Kasa i Michała Kanarskiego z Prus, Andrzeja Skorulskiego z Litwy i Piotra Byliny z Korony oraz trzech innych podróżnych (mieszczan). Statek, na którym Radziwiłł płynął z towarzyszami, wyruszył z Wenecji 17 kwietnia 1583 r. Trasa prowadziła wzdłuż wybrzeży dalmatyńskich i greckich, przez Kretę, Karpatos i Rodos do Cypru. Tam podróżni przesiedli się na maleńki statek żeglugi przybrzeżnej, tzw. karamuzan, którym dotarli 8 czerwca do Tripolisu. Po zwiedzeniu Ziemi Świętej Radziwiłł udał się do Egiptu, gdzie zabawił dłuższy czas. Wracał znów przez Kretę, przy czym podczas rejsu w poprzek Morza Śródziemnego statek, pędzony burzą, błąkał się po nim przez dwa tygodnie. Z Krety płynął Radziwiłł do Włoch, spotykając raz po raz po drodze innych polskich pielgrzymów płynących również do lub z Palestyny. W marcu 1584 r. przybyciem do Otranto zakończyła się morska część pielgrzymki Radziwiłła.

⁵³² Jw., s. 264, 265.

⁵³³ Bystroń, o. c., s. 23.

⁵³⁴ J. Pogonowski, *Szabla-batorówka Feliksa Odrowąż-Pieniążka „Broń i Barwa”*, t. II, Warszawa 1935, nr 4, s. 89, 90.

⁵³⁵ Barycz, o. c., s. 73.

⁵³⁶ Bystroń, o. c., s. 20.

⁵³⁷ Jw., s. 296.

*Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła peregrynacja do Ziemi Świętej*⁵³⁸ zawiera szereg stosunkowo obszernych opisów zwiedzonych przez autora portów, stacjonujących w nich jednostek morskich, ich rodzajów i tym podobnych wiadomości. Żadna inna z relacji polskich pielgrzymów nie przynosi tyle tego rodzaju materiałów, co relacja Radziwiłła-Sierotki; i dlatego jest ona szczególnie cennym uzupełnieniem naszego stanu wiedzy o ówczesnym budownictwie okrętowym i żegludze śródziemnomorskiej, jeśli nawet nie jednym z poważniejszych źródeł w tej dziedzinie⁵³⁹. Jak Radziwiłł sam zresztą stwierdził, opisywał wszystko to, co „w oczy lazło”. Nic więc dziwnego, że z tego co widział, a przede wszystkim co przeżył na morzu, zanotował rzeczy godne, jego zdaniem, uwagi. A przeżył również niejedną groźną, szczególnie dla człowieka nie obytego z morzem, burzę; niewiele brakowało, aby najbardziej może niebezpieczna z nich nie pogrążyła w odmętach galery, na której kończył nasz podróżnik swą podróż, powracając na wiosnę 1584 r. z Krety do Włoch. Oto jak opisuje Radziwiłł ten końcowy etap swej peregrynacji, który omal nie okazał się również ostatnim etapem jego życia:

Takżeć o dziewiątej godzinie na całym zegarze przede dniem puściliśmy się na morze, a nie mogąc pod wielkim żaglem iść, co go zowią artemon⁵⁴⁰, wciągnęli mniejszy, tercerołę. Zaczym, że morze tak gwałtownie się burzyło, w wielkimeśmy niebezpieczeństwie byli i z strony tego, że noc, a prawie na samym wielkim morzu, i k'temu, że wały gwałtownie okrywały, co galerom niedobrze, gdyż nie mogą wytrwać fortuny i dobrze mniejszej niż okręty⁵⁴¹. A k'temu, że galera długa, niska i płaska, kiedy gwałtowne wały albo ją stłuką, albo przełamają; jedno ta nadzieja była, iż galery, nowe i mocne były, zaczym to marynarze cieszyło; a iż tak wielkim pędem szły, że aż do masztu wał pruły, musieli wszyscy pod wagą⁵⁴² na dole siedzieć pod ławkami, gdzie wiosły robią, bo tak wielkie i wysokie wały były, że poblizu będąc siebie ty dwie galery, gdy już nade dniem było, czasem jedna drugiej nie widziała, co je wały okrywały. Zaczym nie tylko my, ale i sami marynarze i niewolnicy, którzy dalej, niż od dwudziestu lat na morzu ustawicznie bywają, tak byli struchleli i schorziali, że ich nie było więcej dziesiątka na naszej galerze, co by ich morze nie ruszyło i wszyscy jako porzezani leżeli; i by było dłużej, sami powiadali, że wytrwać by byli nie mogli, zaczym też galera by była w niebezpieczeństwie. Awa tak Pan Bóg chciał, że o czternastej godzinie ujrzeli ziemię; skoro się rozedniało, poznali, że tam, gdzie mieli jachać, dobrze za kompasem trafili. Takżeć przed piętnastą wjachaliśmy w port do Hidruntu⁵⁴³⁵⁴⁴.

Relacja Radziwiłła Sierotki doczekała się wielu wydań; najpierw przetłumaczono ją z języka polskiego i wydano w łacińskim w 1601 r.⁵⁴⁵, następnie szereg razy w tymże języku i tłumaczeniach z łaciny na niemiecki oraz na polski(!) w roku 1607 w Krakowie⁵⁴⁶, częściowo nawet na rosyjski i francuski⁵⁴⁷.

⁵³⁸ *Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła peregrynacja do Ziemi Świętej (1582-1584)*, wyd. J. Czubek, „Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce”, t. XV, Kraków 1925, cz. 2. Bibliografię prac poświęconych Radziwiłłowi, jego podróży i jej opisowi podają: Zieliński, o. c., s. 401, 402; Korbut, *Literatura polska*, t. I, s. 263.

⁵³⁹ Opierał się na niej B. Ślaski opracowując wydaną przez siebie relację o zdobyciu tureckiej galery.

⁵⁴⁰ Nazwy trójkątnych żagli łacińskich, używanych na jednostkach śródziemnomorskich.

⁵⁴¹ Przez „okręty” autor ma zapewne na myśli jednostki żaglowe, w odróżnieniu od wiosłowo – żaglowych galer.

⁵⁴² Zapewne po pokładem.

⁵⁴³ Hydruntum, łacińska nazwa Otranta.

⁵⁴⁴ *Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła peregrynacja ...*, s. 148, 149.

⁵⁴⁵ *Hierosolymitana peregrinatio illustrissimi domini Nicolai Radivili duci Olicae et Nieświesi... Ex idiomate Polonica in Latinam linguam translata et nunc primum edita Thoma Tretere interprete, Brunsberga 1601*. Trzy dalsze wydania: Antwerpia 1614, Raab 1753, Koszyce 1756.

⁵⁴⁶ *Peregrynacja abo pielgrzymowanie do Ziemi Świętej Jaśnie Oświeconego Pana JM. Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła, księcia na Olyce i Nieświeżu ... Przez Jego Mości X. Tretera, kustosa warmieńskiego językiem łacińskim napisana i wydana, a przez X. Andrzeja Wargockiego na polski przełożona, Kraków 1617* (i siedem dalszych wydań).

⁵⁴⁷ Jak podaje Bystroń, o. c., s. 39, i M. Hartleb, *Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła pielgrzymka do Ziemi Świętej*, Lwów 1934, s. 33, 34. Wszystkie te wydania oparte były na wydaniu z 1601 r. i za nim powtarzały

Na schyłek wieku XVI przypadają podróże Adama Gorayskiego, którego „chęć zwiedzenia ziem dalekich i pobożność do Palestyny [...] powiodły i na wiele naraziły przypadków, z których szczęśliwie [...] do ojczyzny powrócił”⁵⁴⁸, oraz Jana Charbickiego, „rycerza jerozolimskiego”⁵⁴⁹.

2. INNI PODRÓŻNICY ŚRÓDZIEMNOMORSKY W XVI WIEKU

Oprócz podróżnych polskich pielgrzymujących do Palestyny spotkać można w XVI w. w basenie Morza Śródziemnego również i innych Polaków, którzy przybyli tu albo w celach naukowych: dla poznania obyczajów i języków wschodnich, albo dla prowadzenia walki zbrojnej w szeregach kawalerów maltańskich (o czym mowa będzie osobno), albo w celach dyplomatycznych, bądź wreszcie dla poznania militarnej potęgi Turków.

Z tych ostatnich przypomnieć trzeba hetmana Tarnowskiego, który podczas swej podróży na Wschód zaczerpnął wiele wiadomości o sprawach tureckich, zwłaszcza wojskowych, później omówionych w jego dziełach⁵⁵⁰. Wymienić też można Stanisława Łaskiego, który pozostawił równie cenne prace na ten temat⁵⁵¹, lub znanego nam Erazma Otwinowskiego, autora ciekawego opisu podróży na Wschód⁵⁵². Nie są to jednak opisy związane z podróżami morskimi ani z turecką flotą i dlatego niepomiarą stratą, jaką poniosła nasza literatura w tej dziedzinie, jest zniszczenie w latach ostatniej wojny jedyne bodaj oryginalne dzieło, jakie wyszło spod polskiego pióra na temat floty tureckiej. Jest nim rękopis znanego pisarza humanisty Andrzeja Trzecieckiego (Trzycieskiego), zatytułowany *Wyprawa armaty tureckiej, którą widziałem gotową na morzu w Konstantynopolu*⁵⁵³. Trochę ciekawych wiadomości o tureckiej żegludze i flocie znaleźć można w pamiętnikach Radziwiłła, a z późniejszych prac (o czym mowa będzie później) w broszurze o zdobyciu aleksandryjskiej galery przez Marka Jakimowskiego, jak i w tłumaczeniach dzieł Botera, Ricota i również tłumaczonej z włoskiego pracy Starowolskiego. Wszystkie one jednak nie mogą oczywiście wzbudzić takiego zainteresowania, jak właśnie ta, dziś już nie istniejąca, nie ogłoszona drukiem i znana tylko z nielicznych nawet wzmianek i artykułów, relacja Trzecieckiego⁵⁵⁴ zaś tym większa, że Trzeciecki przebywał w Turcji w latach 1563–1564⁵⁵⁵, a więc widział flotę turecką w okresie jej szczytowego rozwoju i potęgi. Wiadomo skądinąd, że w Polsce żywo interesowano się w tych czasach potęgą turecką i że np. relacje o zwycięstwie floty tzw. Świętej Ligi nad Turkami pod Lepanto zostały niemal natychmiast przedrukowane bądź przetłumaczone i wydane w Polsce⁵⁵⁶; również i w uprzednio wymienionych tłumaczeniach dużo miejsca zajmowało omówienie floty tureckiej i dlatego tym dziwniejsze jest zapomnienie, w jakie popadła praca Trzecieckiego, samym tytułem przecież budząca już zaciekawienie.

Trzeciecki pozostawił ponadto dzieło pt. *Diariusz ekspedycji Tunetanae*⁵⁵⁷, z czego wynikałoby, że musiał być również w Tunisie. Los tego dzieła także nie jest znany. Oprócz Trze-

liczne przeróbki i adaptacje dokonane przez ks. Tretera. Pierwszym wolnym od nich było wydanie oryginału, dokonane przez Czubka.

⁵⁴⁸ Siarczyński, *Obraz wieku panowania Zygmunta III ...*, t. I, s. 144.

⁵⁴⁹ Jw., s. 63.

⁵⁵⁰ J. Tarnowski, *Consilium Rationis Bellicae*, Tarnów 1558.

⁵⁵¹ M. Malinowski, *Stanisława Łaskiego wojewody sieradzkiego prace naukowe i historyczne*, Wilno 1684, s. 175–249.

⁵⁵² *Podróże i poselstwa Polskie do Turcyi*, wydał J. I. Kraszewski, Kraków 1840, s. 7–40.

⁵⁵³ B. Baranowski, *Znajomość Wschodu w dawnej Polsce do XVIII wieku*, Łódź 1950, s. 36.

⁵⁵⁴ Jw., przyp. 17.

⁵⁵⁵ Korbut, *Literatura polska ...*, t. I, s. 228.

⁵⁵⁶ Baranowski, o. c. s. 43, przyp. 55.

⁵⁵⁷ Korbut, o. c., s. 230.

cieskiego do Tunisu dotrzeć mógł również poeta Piotr Zbylitowski, o którym wiadomo, że „oglądał Annibalowe miasto Kartaginę”⁵⁵⁸.

Również i inne bardzo ciekawe opisy Wschodu, w których zapewne także można by znaleźć wiele cennych wiadomości o tureckiej „armacie”; nie doczekały się wydania drukiem. Mowa tu o pismach Macieja Strykowskiego (a właściwie Strykowskiego), który w 1574 r. przybył do Turcji na dłuższy pobyt z posłem Andrzejem Taranowskim⁵⁵⁹. Przewodnikiem Strykowskiego po Konstantynopolu był późniejszy słynny tłumacz języków wschodnich Krzysztof Dzierżek. Wiadomo ponadto, że Strykowski dokładnie badał życie i zwyczaje Wschodu oraz stosunki polsko-tureckie i sięgał nawet do tureckich źródeł.

Strykowski przygotowywał opis Wschodu, jak sam podaje, w następujących słowach:

Gdym do Turek in interregno z zacnym koronnym szlachcicem Andrzejem Taranowskim zajechał, starałem się o to z pilnością, co by było dobrą sławą wspólnej Rzeczypospolitej naszej. Wszystkich się postępków, obyczajów, traktatów tureckich, w osobie Ulissesowej wybadał, któremu wszystkie zamki, miasta, położenie krain, tak wołoskich, multańskich, bułgarskich, rackich, tracyjskich i tureckich porządkiem sobie spisał i takiem właśnie za jednym obejrzeniem wyraził, jako się w sobie i murami, i wieżami, i położeniem albo przyrodzeniem miejscu miały, takie Bisancium albo Konstantynopolim, Skuder albo Kalcedon, Galatę, Silistrią, Nicapolim, głównejsze nad Morzem Czarnym, Euxinem, Propontidem i Helespontem miasta, własną a przeważną eksperienecją wożąc się w bacie z niemałym nakładem także Andrinopolim nad Strimonem rzeką samem wyrysował, iuxta regulas geometricas et cosmographicas, iż, czytelnik jakoby tam sam był wszystko snadnie z pracy naszej obaczyć może⁵⁶⁰.

Praca ta, jak wspomniano, nie ukazała się drukiem i los jej nie jest znany. Strykowski zamierzał również napisać o zdobyciu Konstantynopola przez Turków w roku 1453, może nawet napisał, jak wzmiankuje w swej Kronice: „o którego miasta wzięciu i jego położeniu, i zacności opisałem w innym komentarzu moim szeroko i dowodnie”⁵⁶¹.

Nie dochowały się wprawdzie bliższe dane o jego podróżach śródziemnomorskich, on sam nie pisze też o nich w swej „Kronice”, poza wzmianką, że opłynął Morze Egejskie, Jońskie i Adriatyk⁵⁶², oraz że przeżył niebezpieczne przygody na Morzu Czarnym w drodze z Galaty do Konstantynopola i w cieśninie Bosfor⁵⁶³. To jednak wystarczy, by zaliczyć go do rzędu najbardziej z morzem obytych podróżników polskich tego czasu.

Przebywający w tym czasie w Turcji Polacy dokonywali często podróży do innych krajów i wysp we wschodniej części Morza Śródziemnego, jak to wynika np: z pamiętnika Radziwiłła-Sierotki. Podaje on mianowicie, że 26 grudnia 1583 r. spotkał się na Krecie z rodakami, notując to w diariuszu w następujących słowach: „przyplynał karamuzan z insuły Milo, na którym przyjechali dwaj Polacy, Marcin Lubieniecki i Mikołaj Broniewski”⁵⁶⁴. Wiadomo, że Lubieniecki przebywał już wtedy w Turcji od około dziesięciu lat, ucząc się języków wschodnich⁵⁶⁵, można więc przypuszczać, że zjeździł w tym czasie całą wschodnią część basenu śródziemnomorskiego.

Z Polaków, którzy podróżowali w tym czasie szlakami morskimi zachodniej części tego basenu, oprócz Trzecieskiego i Zbylitowskiego, wymienić trzeba przede wszystkim największego poetę staropolskiego Jana Kochanowskiego.

⁵⁵⁸ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, „Słownik encyklopedyczny” pod red. W. Pobóg – Malinowskiego, Warszawa 1939, s. 1.

⁵⁵⁹ J. I. K r a s z e w s k i, *O Strykowskim i jego kronice. Wizerunki i roztrząsania naukowe*, 1839; M. M a l i n o w s k i, *Wiadomości o życiu i pismach Macieja Strykowskiego przy wydaniu „Kroniki polskiej, litewskiej, żmudzkiej i wszytkiej Rusi ...”*, Warszawa 1846.

⁵⁶⁰ S t r y k o w s k i, *Kronika polska, litewska ...*, s. XXXVII.

⁵⁶¹ Jw., s. 235.

⁵⁶² Jw., s. V, 11.

⁵⁶³ Jw., s. XXXVIII.

⁵⁶⁴ *Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła peregrynacja ...*, s. 133, 139.

⁵⁶⁵ B a r a n o w s k i, o. c., s. 73.

Nie była nazbyt daleka ta śródziemnomorska podróż późniejszego poety z Czarnolasu, przedsięwzięta w roku 1559 prawdopodobnie z Liworna do Marsylii⁵⁶⁶. Nigdzie też Kochanowski jej nie opisał, chociaż niejednokrotnie wspominał później w swych utworach o zapoznaniu się z morskim żywiołem, jak np., w jednej z pieśni: „Ja wiem, co umie morze i szalony wicher na wody słone uniesiony”⁵⁶⁷, lub: „Gdziem potem nie był, czegom nie skosztował, jażem przez morze głębokie żeglował”⁵⁶⁸. Gdy zaś pisał we fraszkach, że „ci, co za bogactwy gonia, niech ryją wnętrze ziemi, lub na okrętach zakrzywionych do krajów indyjskich płyną”⁵⁶⁹, to ta charakterystyka indyjskich okrętów opierała się być może na obserwacji poczynionej właśnie w czasie morskiej podróży. Na ogół jednak, podobnie jak i współcześni mu poeci, którzy opisali wierszem swe morskie przygody (Erazm Otwinowski i Andrzej Zbylitowski), w opisach morza Kochanowski opiera się nie tyle na własnych przeżyciach, co na lekturze poetów rzymskich⁵⁷⁰.

Jeszcze przed Kochanowskim podróżował wspomniany uprzednio Erazm Kretkowski, który dotarł do Egiptu; później dokonywali wypraw zapewne i inni padewczycy, wśród nich Paweł Palczewski. Jednym z bardziej znanych, o którego podróżach zachowały się pewne wiadomości, był słynny botanik Melchior Guilandinus, rodem z Malborka lub Królewca. Po studiach w Padwie powziął on myśl wycieczki naukowej do Egiptu. Zrealizował ją w roku 1562, przywożąc cenne zbiory i materiały. Z kolei planował Guilandinus wyprawę do Indii i wyruszył w tym celu do Lizbony, jednakże w drodze statek jego został przychwycony koło Cagliari (Sardynia) przez arabskich korsarzy i skierowany do Algeru. Uczony szczęśliwie uniknął jednak losu jeńca galerowego, gdyż przyjaciele wykupili go z niewoli. Swego projektu wyprawy do Indii Guilandinus już nie zrealizował. W roku 1564 powrócił do Padwy i był tu przez 25 lat profesorem botaniki⁵⁷¹.

Jak Guilandinus miejscem urodzenia, tak Eryk Lasota ze Steblewa pochodzeniem swym ze starej polskiej rodziny szlacheckiej, której śląska linia uległa germanizacji, związany był z Polską i dlatego wymienimy i jego podróż, jaką z posiłkującymi Filipa II wojskami niemieckimi odbył z Włoch do Kartageny w Hiszpanii w 1580 r. Wiadomość o tym czerpiemy z jego diariusza, rozpoczynającego się jednak dopiero po przybyciu Lasoty do Kartageny. Dlatego też o samej jego podróży morskiej nie można podać bliższej informacji⁵⁷².

Ponieważ żaden z wyżej wymienionych podróżników nie zostawił opisów żeglugi na szlakach zachodniej części Morza Śródziemnego, dlatego z tym większym zainteresowaniem można się zapoznać z relacją nieznanego autora z podróży odbytej w 1595 r. wokół wybrzeży włoskich na Malte, Majorce i do Hiszpanii.

3. PODRÓŻE ŚRÓDZIEMNOMORSKIE ANONIMA W 1595 ROKU

Niewątpliwie jedną z najciekawszych, obok pamiętnika Radziwiłła-Sierotki, relację z podróży śródziemnomorskich pozostawił nieznan autor, który w 1595 r. podróżował po Wło-

⁵⁶⁶ W. B o r o w y, *Kochanowski jako marynista*. „Ziemia” R. XI, 1930, s. 240.

⁵⁶⁷ K o c h a n o w s k i, *Dzieła*, t. I, s. 55.

⁵⁶⁸ Jw.

⁵⁶⁹ Jw.

⁵⁷⁰ P o l l a k, *Uroda morza ...*, s. 17.

⁵⁷¹ W i n d a k i e w i c z, *Padwa*, s. 43; Lehnerdt w art. w „Altpreussische Biographie”, t. I, Königsberg 1936–1941, s. 241, 242. Obaj autorzy reprezentują krańcowo różne poglądy co do narodowości Guilandinusa: Windakiewicz nazywa go „najsłynniejszym polskim botanikiem XVI w.”, Lehnerdt w ogóle nie wspomina o jakimkolwiek jego związku z Polską.

⁵⁷² Diariusz Lasoty opublikowany został dopiero w ubiegłym stuleciu: R. S c h o t t i n, *Tagebuch des Erich Lassota von Steblau*, Halle 1866 (Ciesielska-Borkowska, *Les voyages de Pologne en Espagne et en Portugal aux XVe et XVI e siècles*. s. 312, 322).

szech, Morzu Śródziemnym, Hiszpanii i Portugalii⁵⁷³. Relacja ta nie zawiera, niestety, żadnych szczegółów autobiograficznych, które by umożliwiły zidentyfikowanie osoby Anonima. Wiadomo tylko, że był rodem prawdopodobnie z Krakowskiego i pochodził z zamożnej rodziny. Jak wynika również z relacji, Anonim posiadał niewątpliwie znaczne wykształcenie i dobrą znajomość literatury zarówno klasycznej, jak i współczesnej; wreszcie miał wszechstronnie rozwinięty umysł, a ponadto prawdziwą „żyłkę” podróżniczą i – co więcej – nie zmniejszoną przerwami opresjami chęć przedsięwzięcia coraz to nowych podróży morskich.

Sama relacja z włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej podróży rozpoczyna się 3 marca 1595 r. rejszem z Neapolu na południe, odbyтым na „feludze” (feluce), wiosłowo-żaglowym statku typowym dla ówczesnej żeglugi śródziemnomorskiej. Zatrzymując się w ważniejszych miejscowościach nadmorskich bądź to dla uniknięcia złych warunków atmosferycznych, bądź też dla zwiedzenia godniejszych uwagi obiektów i dzieł sztuki, płynął Anonim wzdłuż wybrzeży do samego czubka „włoskiego buta”. Kiedy przepływał Cieśninę Messyńską między wysuniętymi cyplami Kalabrii i Sycylii, zanotował, że ten ostatni „teraz zowią La torre del Faro od wieży wysokiej, która tam stoi, na której ognie w nocy palą dla żeglarzów, jako w Gdańsku Laternia”⁵⁷⁴.

Z Messyny płynął Anonim do Katanii i Syrakuz, stąd zaś na odległą o 120 kilometrów od Sycylii Malte. Podróż ta, jak to wynika z jej opisu, była nadzwyczaj niebezpieczna.

W poniedziałek rano wsiedliśmy w okręt i zaraz podnieśliśmy żagle na wiatr maestrale⁵⁷⁵, który, iż się obracał ku zachodowi, uniósł nas ku zachodowi na 60 mil drugie pod Malte (bo też z Sycylii do Małty liczą mil 60). Tu już nie wiem dalej, co się ze mną działo, bo strach i oczy, i rozum pomyli[ł] zgoła przez ten poniedziałek cały i wtorek i na temże prawie gdzieś miejscu, gdzie Łukasz ś. z Pawłem ś. onę wielką tempestatem⁵⁷⁶ cierpieł, tam nas wiatry obracały neque sole neque sideribus apparentibus, ablata omni spe salutis⁵⁷⁷. Gdy się nam średni maszt zламаł, kilanastu [!] poranił, rudel się zламаł w połę niemal, jęli drudzy allevare navem iancantes triticum in mare⁵⁷⁸, żyta; co 200 osłów znieśli, wyrzucili wołów 60 żywych; potem gdy i tarcice poboczne jęły latać⁵⁷⁹, ornamenta navis proiciebant⁵⁸⁰, 20 strzelby wyrzucili, 6 dział, falkonetów i moździerzów⁵⁸¹ ostatek. Mgła i ciemność była bardzo wielka, tak że rady ani pomocy żadnej się nie spodziewając, tylko co rudla trochę powrozami nadwiązali, już tak na łaskę Bożą puścili się wszyscy, bo rudlem przecież niedobrze władnąć było i okręt niemal wszystkie z wierzchu obleciał⁵⁸² i wewnątrz wiązanie barzo miał naruszone⁵⁸³.

Pomimo tych ciężkich uszkodzeń podróży szczęśliwie dopłynęli na Malte. Po kilkudniowym pobycie, wykorzystanym na zwiedzanie wyspy, wspomniana już żyłka podróżnicza każała autorowi opisu wsiąść na statek płynący do Trapani, na zachodnim wybrzeżu Sycylii. Po drodze przeżył ponownie silną burzę „z wiatry wielkimi, tak żebym miał wszystkie strachy opisać, i długo by było, i nikt by nie wierzył, chyba ten, co też doświadczył”⁵⁸⁴.

⁵⁷³ *Anonima diariusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej, portugalskiej (1595)*, wydał J. Czubek, „Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce”, t. XVI, Kraków 1925, cz. 1.

⁵⁷⁴ Jw., s. 7. „La torre del Faro” znaczy: wieża Faro, od wysepki Faros k. Aleksandrii, na której znajdowała się najstarsza latarnia morska; jej nazwa stała się z czasem wyrazem pospolitym oznaczającym latarnię morską w ogóle.

⁵⁷⁵ Mistral, zimny wiatr śródziemnomorski wiejący z północy od strony lądu.

⁵⁷⁶ Łac.: burzę.

⁵⁷⁷ Łac.: gdy nie było widać, ani słońca, ani gwiazd i znikła wszelka nadzieja ocalenia.

⁵⁷⁸ Łac.: odciażać statek, wyrzucając pszenicę do morza.

⁵⁷⁹ Mowa tu zapewne o deskach stanowiących obicie burt statku.

⁵⁸⁰ Łac.: sprzęt okrętowy wyrzucali.

⁵⁸¹ Autor trafnie rozróżnia tu trzy rodzaje ówczesnej artylerii: najcięższe działa o pociskach wagi 36 funtów, średnie – falkony lub falkonety o 20–24-funtowych pociskach, oraz najlżejsze i o najkrótszych lufach moździerze o pociskach 12–18 funtowych.

⁵⁸² Autor ma tu prawdopodobnie na myśli poszycie nadburcia okrętu.

⁵⁸³ Jw., s. 20, 21.

⁵⁸⁴ Jw., s. 28.

Po powrocie na Malte miał Anonim niemiłą przygodę z żołnierzem dziesiętnikiem z galer, którego w obronie własnej poranił, za co został ujęty i skazany na czterotygodniowy pobyt w kajdanach na galerze jako pokładowy wiosłarz. Patriotyzm Anonima nie pozwolił mu przyznać się do swej narodowości i zataił ją podając zmyślane nazwisko o włoskim brzmieniu, pod którym odbył nałożoną mu karę.

W tym czasie dwukrotnie wyjeżdżał „na kurs [. . .] czatami pod afryckie lądy”⁵⁸⁵, jak to w następujących słowach przedstawia:

Pierwszy raz 15 Maii wyjachaliśmy ze 3 galerami, a 16-go w nocy godzin dwie daliśmy ląd pod Tripolim, gdzie tylko 25 Murzynów dostali, a cości jedwabiów robionych z jedną fregatą.

Drugi raz 20-go wieczorem wyjachawszy, nazajutrz zoczyliśmy nawę turecką, której nie mógłśmy nic uczynić, bo była barzo potężna w strzelbę, wróciliśmy się nazad darmo. A w tym też za zdrowiem adwersarza mego pofolgowano mi, obrawszy mię z pieniędzy do kęsa, tylko mi było zostało 5 karlinów, jako 20 groszy naszych⁵⁸⁶.

Zakosztowawszy w ten sposób niechcący wojaczki u boku maltańskich kawalerów oraz życia galernika, Anonimowi spieszno było opuścić Malte. Nie mogąc zaś doczekać się odpływającej na Sycylię galery, wprosił się na fregatę, która miała przepatrolować wody u wybrzeży sycylijskich, gdzie pokazały się okręty tureckie. Tam przeżył nową przygodę, gdyż fregata zetknęła się z przeważającymi siłami nieprzyjacielskimi i wymknąwszy się im dobieła do wybrzeża, gdzie załoga rozpięchła się, aby nie wpaść w ręce wrogów. Anonim przeszedł pieszo przez całą Sycylię i odpłynął z niej do Neapolu na „feludze” wraz z pewnym kupcem weneckim. W Neapolu u ks. Reszki, opata jędrzejowskiego, który przebywał we Włoszech w sprawach Anny Jagiellonki, widział się Anonim z różnymi rodakami, m. in. ze znanym później kawalerem maltańskim Piotrem Kochanowskim. 6 lipca wybrał się znów na „feludze” do Genui. Po drodze przesiadł na francuską tartanę idącą do Marsylii. 29 lipca znalazł się w Villefranche i tam przeniósł się na statek kupca z Raguzy zdążający do Barcelony. Z Villefranche Anonim wyruszył 11 sierpnia. Po dwu dniach silne wiatry poczęły gnać statek na południe w stronę Korsyki i dalej nawet ku lądowi afrykańskiemu. 15 sierpnia burza tak przybrała na sile, że autor począł się żegnać z życiem:

W wieczór sam a 24 we wtorek powstały wiatry maestri spomiedzy zachodu i północy tak potężne i wielkie, że stynicy i bosmani pażegnawszy i przeprosiwszy się, wszystkiej nadzieje zdrowia zbywszy, jał koźdy imować się, czego mógł: ten beczek, ów drzewa, trzeci deszczek. Co gdyśmy obaczyli, niech ten sądzi, co wie, co strach umie, jakie w nas serce było, a do tego okręt w przodku na 2 łokcia w głąb jał, przepadszy, wodę w się puszcząc. Z wierzchu zaprawić nijak było, bo w wadzie zewnątrz; trzeba była maszt przedni położyć, z końca wziąć, a zatem wszystkiego okrętu ruina. Jam z mej strony o ta tylko P[ana] Boga prasił żeby wżdy rodzice miłe, których mi w starości ich największy żal był, Pan Bóg tym samym pocieszył, żeby się im wżdy aby śnieło, gdzie i jakim zginął. A iż wypłynienia nadziei żadnej nie było, bo i gdzie płynąć, nie wiedzieć, gdyż już żaden nie wiedział z styników, kędy z nami okręt i zimno by prędzej człeka umorzyło, niżby dopłynął, i na czym też nie było – a iż ciężka i trudna barzo śmierć i długa zdała mi się onym już dwa dni konaniem, siadłem na dziele i obłapiwszy rękoma i nogoma czekałem wyroku Bożego, ażeby co prędzej być na dnie⁵⁸⁷.

Jeszcze przez następny dzień sytuacja wydawała się beznadziejna, jednak statek nie zatonął, a morze się w końcu uspokoiło. Wylewając bez przerwy wodę z wnętrza okrętu załoga utrzymywała go na powierzchni i przy sprzyjającym wreszcie wietrze 18 sierpnia zawinął na Majorkę. Stąd po naprawie uszkodzeń wyruszono do Katalonii i 25 sierpnia 1595 zarzucono „kotew” przed Barceloną. I na tym skończyły się śródziemnomorskie podróże Anonima. Zwiedził on następnie całą Hiszpanię i Portugalię. Relacja jego kończy się przybyciem do

⁵⁸⁵ Jw., s. 33.

⁵⁸⁶ Jw.

⁵⁸⁷ Jw., s. 58.

Lizbony, gdzie autor, doświadczony już podróżnik morski, podziwiał kotwiczące w tym porcie i przybywające doń z całego świata okręty i statki. Jest nawet możliwe, że ten często korzystający z morskiego środka transportu podróżnik również i do kraju powrócił drogą morską – z Lizbony wokół północno-zachodniej Europy do Gdańska. Nieco później, bo w następnym roku, płynąć miał tą trasą w przeciwnym kierunku inny polski podróżnik, Krzysztof Pawłowski, z którym też nawet próbowano Anonima utożsamiać⁵⁸⁸.

Wykazana przez Anonima znajomość szerokiego świata, gdyż zwiedził uprzednio już kilka innych krajów europejskich, a także znaczne zainteresowanie, jakie zdradzał dla zagadnień ustrojowych, kulturalnych, społecznych i gospodarczych zwiedzanych krajów, czynią jego relację szczególnie cennym nabytkiem polskiego piśmiennictwa podróżniczego, zwłaszcza że stanowi ona pierwszy w polskim języku na autopsji oparty opis Malty. Wszystkie wyżej wspomniane zalety tej relacji nasunęły jednemu z badaczy polskiej literatury myśl porównania Anonima ze słynnym podróżnikiem włoskim z XV w., nazwiskiem Ciriaco de Pizzicolti, rodem z Ankony, z którym łączyło go wiele podobnych cech, zainteresowań i upodobań⁵⁸⁹.

Natomiast inny uczony żywo interesujący się zagadnieniem podróżnictwa polskiego w dawnych wiekach, a szczególnie podróżami polskimi do Włoch, Henryk Barycz, poszedł w swych dociekaniach jeszcze dalej: pokusił się o zidentyfikowanie dotychczasowego Anonima! Asumpt do tego dało mu przygotowanie do publikacji drugiego, współczesnego poprzednio omówionemu, również anonimowego diariusza, napisanego wprawdzie w odróżnieniu od tamtego po łacinie, ale doskonale go uzupełniającego w czasie i przestrzeni, zawierającego bowiem opis odbytej w tym samym roku 1595 podróży z weneckiej krainy Friul do Neapolu, a więc kończącego się w miejscu, w którym rozpoczęty został diariusz Anonima⁵⁹⁰. Szczegółowa analiza łacińskiego diariusza pozwoliła H. Baryczowi na wysunięcie hipotezy o wspólnym autorstwie obu diariuszy⁵⁹¹, zaś próba identyfikacji ich autora z konkretną postacią historyczną tego czasu znalazła swe rozwiązanie we wskazaniu postaci Stanisława Niegoszewskiego, imiennika głośnego w tym czasie improwizatora i poliglota, późniejszego sekretarza Zygmunta III. Również i nasz peregrynant próbował sił na polu literackim oraz zdobył sobie po powrocie do kraju stanowiska sekretarza królewskiego; jako taki wymieniony został w przywileju królewskim z 1597 r. Po roku 1599 śladów jego życia nie spotykamy⁵⁹².

4. KAWALEROWIE MALTAŃSCY W WALCE Z TURKAMI I ARABAMI

Osobną grupę Polaków na Morzu Śródziemnym stanowią ci, którzy przybyli tu w celu walki z „niewiernymi”. Ich przegląd rozpocząć można od rycerzy, którzy w 1541 r. z cesarzem Karolem V popłynęli do Algeru. Byli to – jak podaje Stanisław Sarnicki w Księgach hetmańskich – Mikołaj Oleśnicki z Pinczowa i Stanisław Karmiński⁵⁹³.

Następni z kolei przedstawiciele wojennego rzemiosła to kawalerowie maltańscy, członkowie zakonu rycerskiego powstałego na początku XII w. dla obrony Grobu Świętego, a po jego utracie przenoszonego do Akki, na Cypr, Rodos i wreszcie na Malte. Stąd Zakon wspo-

⁵⁸⁸ Próbę tę podjął F. H a h n, *Anonima diariusz peregrynacji, włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej z r. 1595*, Lwów 1935, ale nie wydaje się ona możliwa do przyjęcia.

⁵⁸⁹ K. H a r t l e b, *Polski Cyriak z Ankony. Nieznany peregrynant na Malte, do Hiszpanii i Portugalii*, Lwów 1935, s. 38 i n.

⁵⁹⁰ H. B a r y c z, *Nieznany diariusz podróży po Włoszech z końca wieku XVI*, „Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej”, 1955, z. 5, s. 46–78, i nadb.

⁵⁹¹ Jw., s. 59–68.

⁵⁹² Jw., s. 74–78.

⁵⁹³ Podaje to A. G r a b o w s k i, *Ojczyste spominki ...*, t. I, s. 227.

magął siły chrześcijańskich państw śródziemnomorskich, kontynuujących pod egidą papieżstwa wojnę z „niewiernymi”. Jednym z pierwszych polskich kawalerów maltańskich, a przy tym najznakomitszym spośród nich był Prokop Odrowąż-Pieniążek, który po licznych sukcesach odniesionych nad Maurami na morzu i lądzie mianowany został dowódcą floty maltańskiej, a więc niejako jej admirałem⁵⁹⁴. Urodzony w 1536 r. jako jeden z sześciu synów starosty sądeckiego Prokop Odrowąż-Pieniążek znalazł się w szeregach maltańskich już w wieku dojrzałym, w latach siedemdziesiątych XVI w. Czy brał udział w bitwie pod Lepanto, nie wiadomo. Prawdopodobnie raczej nie, gdyż nie ma na to żadnych dowodów. Z drugiej jednak strony wydaje się wątpliwe, by jego śródziemnomorska kariera w służbie maltańskiej, zakończona uzyskaniem dowództwa floty (które opuścił na wiadomość o wojnie Batorego z Gdańskiem), trwać miała tylko kilka lat. Jakkolwiekby jednak przedstawiał się czas trwania służby Pieniążka na Morzu Śródziemnym, jego wielkie sukcesy w walce z Turkami oraz korsarzami algerskimi i tuniskimi są niewątpliwie. Najlepszy temu wyraz dał książę Emanuel Sabaudzki, mianując Pieniążka komandorem orderu św. Łazarza i Maurycego i w następujący sposób kreśląc dowody jego męstwa:

Pierwszy dowód pod Górą Krzyża na morzu rzymskim⁵⁹⁵, gdy [nasi żołnierze] stawili czoło uzbrojonym Turkom, jakichś dwu [rycerzy] z galeotami, jako trzeci on sam wszedł na jedną galeotę i tam złożył wielkie dawody męstwa i swojej siły.

Po drugie na wyspie Algeru⁵⁹⁶, gdy nasi żołnierze odmierzyli obóz i wyciąwszy szczęśliwie dwa tysiące wrogów, sam następnie ugodzony pociskiem w ramię, cało wyszedł z walki, chociaż nie bez zacieklej rzezi.

Po trzecie pod Tunedo⁵⁹⁷; ze środka wojska mauretańskiego rozproszywszy wrogów uwolnił swojego towarzysza będącego już w niebezpieczeństwie utraty życia.

Po czwarte tamże pod Tunedo; szybka donosi, że nieprzyjaciele przybywają z niezwykłą szybkością, by naszych, niczego się nie spodziewających, zagarnąć, nasi zaś żołnierze zawiadomieni dzięki niemu o zbliżaniu się nieprzyjaciół wydarli wrogom oczekiwane przez nich zwycięstwo, i jego gorliwość wszyscy wychwalają.

Po piąte: gdy tryrema⁵⁹⁸ Marabeka⁵⁹⁹, zjawia się pod Clolectum⁶⁰⁰, on sam z naszej strony szczęśliwie wdarł się na tryremę i znakomitego imienia Turka mieczem przebił⁶⁰¹.

Po powrocie do kraju Pieniążek wziął udział w licznych bojach Stefana Batorego; szczególnie odznaczył się podczas oblężenia Gdańska. Po zakończeniu wojny z Gdańskiem Batory zlecił Pieniążkowi plan utworzenia floty⁶⁰², jednakże śmierć króla położyła kres realizacji tych projektów.⁶⁰³

Ze współczesnych Pieniążkowi polskich kawalerów maltańskich wymienić można Szymona Łatkowskiego, który za Zygmunta Augusta „przez długi czas w cudzych krajach na chlebie rycerskim się bawiąc, kawalerem został maltańskim”⁶⁰⁴, Teodora Lackiego, który u schyłku XVI w. również „do Malty w podróż się puścił, i morskiej żeglugi jako rycerz maltański doświadczył”⁶⁰⁵, Jerzego Rogoyskiego ze Śląska, który w tym czasie walczył z Turkami na Morze w Grecji⁶⁰⁶.

⁵⁹⁴ Krótki życiorys Pieniążka i bibliografię podaje Zieliński. *Mały słownik ...*, s. 358, 359.

⁵⁹⁵ Morzu Tyrreńskim.

⁵⁹⁶ Alger nazwany jest tu mylnie wyspą.

⁵⁹⁷ Pod Tunisem (miałem tej nazwy w Tunisie).

⁵⁹⁸ Okręt o trzech rzędach wiosel.

⁵⁹⁹ Marabek – prawdopodobnie nazwisko tureckiego wodza.

⁶⁰⁰ Nazwa trudna do zidentyfikowania.

⁶⁰¹ Paprocki, *Herby rycerstwa polskiego*, s. 510, 511. Cytat przetłumaczony uprzejmie przez prof. W. Nawratila.

⁶⁰² Siarczyński, *o. c.*, t. II, s. 82.

⁶⁰³ Zieliński, *l. c.*

⁶⁰⁴ Niesiecki, *o. c.*, t. VI, s. 223.

⁶⁰⁵ Jw., s. 3, 4.

⁶⁰⁶ Zieliński, *o. c.*, s. 410.

Niemniejszą sławą cieszył się w początkach XVII w. inny polski szlachcic walczący na Morzu Śródziemnym z wyznawcami Mahometa. Był to Bartłomiej Nowodworski rodem z Tucholi na Pomorzu⁶⁰⁷.

Swe młode lata spędził Nowodworski w wojennej potrzebie walcząc z Tatarami, później został dworzaniem Stefana Batorego i cieszył się dużym uznaniem króla, jednakże za udział w pojedynku na dworze królewskim musiał uchodzić za granicę. Odtąd przez 17 lat przebywał we Francji, wojując w służbie królewskiej z hugenotami. W r. 1599 udał się na Malte, zaopatrzone listami polecającymi od samego króla Henryka IV. Przebieg służby maltańskiej Nowodworskiego był następujący:

W roku 1601 po śmierci Dona Garjez wielkim mistrzem obrany Alojzy de Vignacourt, chcąc początki rządów swoich wślawić, wyprawił statki zakonne przeciw Turkom na brzegi Afryki. Zdobyć obronnej i silnej twierdzy Lepantu⁶⁰⁸ było celem tej wyprawy. W noc ciemną odsunęły się statki pod zamek, Nowodworski własną ręką podsadził pod niego machinę prochem napelnioną, bramę wyłamał i twierdzę oddał w ręce swoich braci. Zdobyć tego obronnego grodu wielki Zakonowi w Europie zaszczyt, świetną w Zakonie chlubę Nowodworskiemu przyniosło. W roku następnym nawą kawalerowie wyprawę ku brzegom Afryki przedsięwzięli, tajemnicą swój zamiar okrywszy, obrócili się ku twierdzy Mahometa⁶⁰⁹. Kawaler Nowodworski do jej zdobywania znowu przeznaczony, walcząc z nieustraszoną odwagą, ranę niebezpieczną otrzymał wśród walki zaciętej, która zamek w moc Zakonu oddała. Tak świetnie odznaczywszy się w tych dwóch potrzebach Nowodworski dziwnie u wielkiego mistrza w szacunku wzrastał i poszanowanie swych braci pozyskał. Nie było też wyprawy, nie było utarczki podczas jego pobytu w Malcie, do której by nie należał. W roku 1603 statki zakonne spustoszyły wyspę Lango⁶¹⁰ i 165 niewolników zabrały. Nowodworski wszystkie te podróże morskie odbywał, a później pod gorącym, afrykańskim niebem czaty przy Algerze odprawował. Byli rodacy jego świadkami tylu zasług i tylu dzieł męstwa. Znajdowali się w Malcie: Zygmunt Szredziński⁶¹¹ książe Radziwiłł, Zygmunt także z imienia, Piotr Kochanowski, maltańscy kawalerowie.⁶¹²

Za pośrednictwem wyżej wzmiankowanego Piotra Kochanowskiego, znanego tłumacza dzieł. Jeruzolima wyzwolona Tassa i Orland szalony Ariosta, Nowodworski nawiązał kontakt z krajem, uzyskał zniesienie banicji i zezwolenie na powrót do kraju. Wrócił w roku 1609, został rotmistrzem królewskim i odznaczył się w kampanii moskiewskiej.

U schyłku żywota Nowodworski, choć sam nieuczony, stał się mecenasem nauki i sztuki. Własnym nakładem kazał drukować dawną pieśń rycerską Bogarodzicę, łożył też na druk innych dzieł, na utrzymanie szkół (m. in. w rodzinnej Tucholi), wreszcie ufundował na Akademii Krakowskiej cztery stypendia dla studentów tucholskich, zastrzegając przy tym wyraźnie, aby jedno z nich otrzymywał nie szlachcic, lecz przedstawiciel stanu mieszczańskiego⁶¹³. Obdarzony krótko przed śmiercią komandorią maltańską św. Jana w Poznaniu, zmarł 13 marca 1624 r. w Warsza-

⁶⁰⁷ Obszerny życiorys Nowodworskiego podaje A. E. K o Ź m i a n, *Żywot Bartłomieja Nowodworskiego, kawalera maltańskiego – królów polskich Stefana i Zygmunta III dworzanina, kapitana harcerzów, komandora poznańskiego*, Wrocław 1840; ciekawy artykuł poświęcony Nowodworskiemu opublikował K. Ś l a s k i, „*Jak pomorski awanturnik stał się opiekunem nauki*”, „Szczecin – Tygodnik Wybrzeża”, 1948, nr 29, s. 6, 7

⁶⁰⁸ Jest to oczywisty błąd autora, bowiem Lepanto (grecka nazwa Naupaktos) nie leży w Afryce, lecz w środkowej Grecji, nad Zatoką Koryncką. Inny błąd popełniają niektórzy dzisiejsi nawet autorzy, którzy z faktu walki Nowodworskiego o twierdzę Lepanto wyciągają wniosek, jakoby uczestniczył on w słynnej bitwie morskiej pod tą twierdzą w roku 1571.

⁶⁰⁹ Mahmudieh.

⁶¹⁰ Lango - ? Nazwę trudno zidentyfikować.

⁶¹¹ Nazwisko jego brzmiało raczej Szredziński, choć spotyka się również pisownię Zrzedziński

⁶¹² K o Ź m i a n, o. c., s. 23, 24.

⁶¹³ Patrz: Ł. M., *Wiadomość o życiu i fundacjach Bartłomieja Nowodworskiego*, „Przyjaciel Ludu”, t. IX, Leszno 1842, nr 16 i dalsze, Zob. też H. B a r y c z, *W 350 rocznicę założenia Gimnazjum im. B. Nowodworskiego w Krakowie*, Kraków 1933; t e n ż e, *Historia szkół nowodworskich*, Kraków 1939–1947.

wie. Sława jego wśród współczesnych musiała być znaczna, skoro krótko po jego śmierci ukazał się drukiem we Lwowie jego życiorys napisany przez Wawrzyńca Szmieszkowica⁶¹⁴.

Z wymienionych towarzyszy Nowodworskiego Piotr Kochanowski „kilka lat bawił na Malcie, kilka wypraw wojennych na morzu odbył”⁶¹⁵, a Zygmunt Karol Radziwiłł (czwarty syn Mikołaja-Sierotki) „trzy wyprawy na morzu z chwałą waleczności odbył”⁶¹⁶. Również zasłużony w licznych wyprawach i bojach morskich był Zygmunt Szredziński, którego śmierć (a zmarł on niebawem po powrocie do kraju z dziesięcioletniej wojaczki) szczerze opłakiwał w roku 1616 Nowodworski, bowiem „dawna zażyłość, braterstwo zakonne i rycerskie ścisłą łączyły go [z Szredzińskim] przyjaźnią”⁶¹⁷. Miarą zaś poważania, jakim cieszył się w kraju Szredziński, jest fakt, że na jego pogrzebie kazanie wygłosił słynny kaznodzieja Fabian Birkowski. Zostało ono później staraniem i nakładem Nowodworskiego (który zaopatrzył je w przedmowę) wydrukowane⁶¹⁸. Oto jego fragment opiewający działalność maltańską Szredzińskiego:

Strażnikiem się zowie ubogich⁶¹⁹: i tyś był dzielnym stróżem tychże ubogich, gdyś swoich dni całe dwie lecie na wodzie zbójce morskie gromił, galery tureckie na morzu, zamki po brzegach wojował. Powiadano przedtem, iż nie każdemu się trafi do Koryntu⁶²⁰ przyjechać, szalone tam morze⁶²¹ i z tej, i z owej strony, ciasne morze, dlategoż niebezpieczne. Trafiło się tobie, cny kawalerze, tam być, tam z Turki czynić i ponowić one zwycięstwa, które Bóg dał chrześcijanom, gdy w dzień niedzielny święty, różańcowi oddany, do dwudziestu pięci tysięcy w jedną godzinę, w nieszporne czasy, gromili owi święci konfederaci z Włoch, z Hiszpaniej, z Wenecjej zgromadzeni^{622,623}.

Z innych kawalerów maltańskich wymienić można Jana Andrzeja Próchnickiego, byłego posła Zygmunta III do Filipa hiszpańskiego, który przez szereg lat pełnił swe funkcje poselskie w Neapolu⁶²⁴, a do Polski powrócił jako pełnomocnik kawalerów maltańskich⁶²⁵. Stanisława Sobockiego, mianowanego za swe zasługi komandorem poznańskim Zakonu⁶²⁶, braci Mikołaja i Tomasza oraz ich stryja Bazylego Judyckich⁶²⁷, Pawła Czarnieckiego, brata Stefa-

⁶¹⁴ Pełny tytuł dzieła brzmi: *Vita illustris et magnifici viri D. Bartholomaei Novodworscii a Nowodwor S. Joannis Bapt. Hierosol. Equitis Melitensis, Herois incomparabilis, a M. Laurentio Szmieszkowic, Phil. Dr., typis mandata, Leopoli ... A. D. 1626.*

⁶¹⁵ O życiu i dziełach Piotra Kochanowskiego informacje podaje K o r b u t, o. c., t. I, s. 421–423.

⁶¹⁶ N i e s i e c k i, o. c., t. VIII, s. 74, 75.

⁶¹⁷ K o ź m i a n, o. c., s. 45.

⁶¹⁸ Jego tytuł brzmi: *Kawaler maltański. Na pogrzebie J. M. P. Zygmunta Szredzińskiego; kawalera z Malty, w Roku Pańskim 1616. Maia 21, Kraków 1623.*

⁶¹⁹ Mowa tu o wielkim mistrzu zakonu maltańskiego.

⁶²⁰ Miasto w Peloponezie, tj w południowej Grecji, w głębi Zatoki Korynckiej.

⁶²¹ Zatoka Koryncka, zwana też zatoką Lepanto.

⁶²² Mowa tu o bitwie pod Lepanto, stoczonej w niedzielę 7 października 1571 r. Podana przez Birkowskiego liczba wcale nie jest przesadzona: Turcy stracili 250 okrętów i 30 000 zabitych oraz 25 000 jeńców, chrześcijanie – 12 okrętów, 7000 zabitych i dwa razy tyle rannych (M. Y e o, *Don Juan d'Autriche 1547-1578*, Paris 1935, s. 220, 221).

⁶²³ *Kawaler maltański ...*, s. 18.

⁶²⁴ N i e s i e c k i, o. c. t. VII, s. 500. W tym czasie sprawował m. in. opiekę nad statkami gdańskimi zdążającymi na Kretę (T. H i r s c h, *Über den Handelsverkehr Danzigs mit den Italienischen Staaten zu Ende des sechszehnten Jahrhunderts*. „Neue Preussische Provinzial-Blätter”, t. III, Königsberg 1847, s. 109).

⁶²⁵ N i e s i e c k i, l. c.; S. Z i e l i ń s k i, *Polscy ludzie morza „Morze”*, 1934, nr 7, s. 11–13, pisze, że Próchnicki powrócił do kraju w r. 1614, tymczasem Niesiecki podaje, że na sprawowaniu funkcji poselskiej spędził on osiem lat, zaś Hirsch cytuje list, z którego wynika, iż w 1602 r. był już w Neapolu. Jedna z dwu pierwszych informacji jest więc nieścisła.

⁶²⁶ Z i e l i ń s k i, l. c.

⁶²⁷ N i e s i e c k i, o. c., t. IV, s. 509. Jeden z nich – „ein Kavalier von Malta, Judicki genant” – poległ podczas bitwy polsko-szwedzkiej koło Grudziądza w 1628 r. (I. H o p p e, *Geschichte des ersten schwedisch-polnischen Krieges in Preussen*, wyd. M. Toeppen „Die preussischen Geschichtsschreiber des XVI und XVII Jahrhunderts”,

na, który odznaczył się na Krecie w 1645 r.⁶²⁸, Jana Ossolińskiego, komandora poznańskiego⁶²⁹ – wszystkich z pierwszej połowy XVII w. Z późniejszych zaś jednym z najznaczących był Hieronim August Czartoryski, zwany Kawalerem „z powodu, że będąc w Malcie i przeciw Turkom walcząc w poczet kawalerów maltańskich był wpisany”⁶³⁰, a najgłośniejszy może – siostrzeniec wojewody Gnińskiego, Samuel Proski⁶³¹, który zanim wstąpił do kawalerów maltańskich, „na galerach weneckich dwie lecie w Kandyi służył”⁶³² i „w Kandyi ani in Archipelago, ani Mediterraneo proch mu nie śmierdział”⁶³³. U schyłku stulecia – Kazimierz Michał Pac, „komendor poznański [...] wielce ćwiczony w dziele rycerskim, wszystkich sztuk wojennych, ziemnych i wodnych dobrze wiadomy; bo przez pięć lat w Malcie morzem wojował, gdzie wiele szczęśliwie dokazował na morzu przeciwko Turkom”⁶³⁴.

Żeby dopełnić obrazu zmagania morskich, jakie w szeregach zakonu maltańskiego prowadzili Pieniążek, Nowodworski i inni polscy wojownicy, nie od rzeczy będzie zapoznać się pokrótce z typowymi dla ówczesnego śródziemnomorskiego budownictwa okrętowego jednostkami – galerami i taktyką bitwy morskiej.

Budowane z drzewa galery miały wydłużony kształt wrzeciona, co umożliwiało im uzyskanie jak największej szybkości przy korzystaniu z napędu wiosłowego. Żagle jedyne lub rzadziej dwu masztów spełniały rolę pomocniczą. Były one tzw. typu łańskiego: trójkątne, zamocowane na ukośnie umieszczonej rei. Galery były okrętami jednopokładowymi o niskich burtach. Na pokładzie na rufie znajdowała się kończąca ją nadbudówka, stanowiąca kryte pomieszczenie: dowódcy i oficerów galery. Siłę zbrojną galery stanowiły armaty, taran i piechota morska. Taran, zwany też ostrogą, stanowił zasadnicze uzbrojenie galery i służył do niszczenia nieprzyjacielskiego okrętu przez przedziurawienie jego burty okutym i cienko zakończonym ostrzem. Innym sposobem walki było przepłynięcie w tak bliskiej odległości i równoległe do atakowanego okrętu nieprzyjaciela, aby ciężarem taranu i dzioba własnego okrętu oraz całym jego impetem złamać wysunięte rzędy wiosłowników. Także często stosowanym sposobem walki był abordaż, czyli przerzut żołnierzy na pokład wrogiego okrętu z kaszteli bądź z ruchomych, przerzucanych z pokładu na pokład pomostów. I wreszcie ostatnim środkiem walki były armaty, które jednak na galerze nie odgrywały tej roli, co na jednostkach żaglowych, gdyż burty galery zajęte były przez wiosłarzy. Dlatego też uzbrojenie galer składało się z kilku zaledwie armat (głównie na dziobie i w śródokręciu) i dlatego w czasie, kiedy artyleria okrętowa nabierała coraz większego znaczenia w walce morskiej, wartości bojowe galery nadal polegały głównie na sile rąk ludzkich – i tych członków załogi walczących bezpośrednio z wrogiem, i tych, którzy stanowili „siłę napędową” okrętu⁶³⁵.

A o tych ostatnich nie było podówczas wcale trudno, gdyż na Morzu Śródziemnym nadal w najlepsze kwitło niewolnictwo. Chrześcijanie w niewoli arabskiej i tureckiej, zaś w niewoli chrześcijańskiej mahometanie, więźniowie i inni ludzie słusznie czy niesłusznie wyjęci spod prawa (jak to widzieliśmy w przypadku Anonima podróżującego na Maltę), wszyscy ci nieszczęśliwcy stanowili niepłatną „siłę napędową” flot wiosłowych. I w obfitości tego materiału

t. V, Leipzig 1887, s. 281), z czego można wnosić, że działalność maltańska Judyckich przypadła na okres wcześniejszy.

⁶²⁸ E. L a t a c z, *Czarniecki Paweł*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 207, 208.

⁶²⁹ N i e s i e c k i, o. c., t. VII, s. 156.

⁶³⁰ A. G r a b o w s k i, *Ojczyste spominki ...*, t. I, s. 175, przyp. 2, s. 204–206.

⁶³¹ Patrz o nim: N i e s i e c k i, o. c., t. VII, s. 502; Z i e l i Ń s k i, *Mały słownik...*, s. 387, 388; tamże bibliografia.

⁶³² P u ł a s k i, *Źródła do poselstwa Jana Gnińskiego ...*, s. 144, 145.

⁶³³ Jw., s. 165.

⁶³⁴ N i e s i e c k i, o. c., t. VII, s. 223, 224.

⁶³⁵ O śródziemnomorskim budownictwie okrętowym i taktyce wojenno – morskiej patrz: v a n L o o n, *Dzieje zdobycia mórz*, s. 71–88; O. E c k, *Seeräuberei im Mittelmeer*, München–Berlin 1940; A. M e u r e r, *Seekriegsgeschichte*, Leipzig 1942, s. 119–127; K o z ł o w s k i, *Dzieje okrętu*, rozdział V: „O pływających więzieniach”, s. 125–141.

ludzkiego kryje się zapewne również (obok śródziemnomorskich warunków atmosferycznych i klimatycznych, które nie były tak sprzyjające dla rozwoju flot żaglowych, jak np. obfitujące w wiatry morza północnej Europy) tajemnica zastoju w rozwoju śródziemnomorskiego budownictwa okrętowego i długotrwałości galer jako typu dominującego w całej żegludze na tym morzu.

I dlatego nie trzeba się wcale dziwić, że jeszcze w XVIII w., gdy na innych morzach panowały od dawna trzy i czteropokładowe nawet okręty o pełnym ożaglowaniu rejowym, na Morzu Śródziemnym tysiące jeńców wojennych doświadczały gorzkiego losu niewolnika – wiosłarza galerowego. Wśród nich znaleźli się również Polacy brani w jasyr u wschodnich rubieży Rzeczypospolitej. Wiadomo np., że podróżującemu po Włoszech w roku 1617 Tomaszowi Zamoyskiemu, synowi wielkiego hetmana, wicekról neapolitański podarował dwóch szlachciców polskich, dawnych galerników tureckich, którzy po kilkunastu latach służby na galerach dostali się w bitwie morskiej koło wyspy Chios do niewoli neapolitańskiej, gdzie nadal byli galernikami!⁶³⁶

W latach dwudziestych XVII w. duży rozgłos we Włoszech i całym chrześcijańskim świecie zyskała ucieczka z galer Marka Jakimowskiego i towarzyszy.

5. ZDOBYCIE GALERY TURECKIEJ PRZEZ MARKA JAKIMOWSKIEGO

Kim był Marek Jakimowski? Wiadomości, jakie o nim posiadamy, są dość skąpe. Pochodził on z Baru Podolskiego i należał do tej bitnej podówczas szlachty kresowej; której nieraz przychodziło bronić Rzeczypospolitej przed Turkami. W czasie wojny z Turcją Jakimowski dostał się do niewoli; następnie sprzedany został do Egiptu i tam przeznaczony do pracy galerniczej⁶³⁷. Prawdopodobnie cały czas niewoli spędził na galerach. Wyprawa, podczas której zdobył się na zuchwały czyn opanowania galery, zapewne nie była jego pierwszą wyprawą morską. Wskazuje na to fakt umiejętności nawigacyjnych, jakie zostawszy kapitanem zdobytej galery Jakimowski wykazał podczas pościgu przez pozostałe okręty eskadry tureckiej. Umiejętności tych oczywiście szlachcic barski nie mógł nabyć na Dzikich Polach, lecz jedynie podczas krwawej pracy na galerach, w toku obcowania z morskim żywiołem i w wyniku bacznej obserwacji tureckiej sztuki żeglarskiej.

Jak wyglądało życie i praca śródziemnomorskich galerników, wynika najlepiej z poniższego opisu:

Wiosłarze na galerach średniowiecznych pracowali zupełnie nago⁶³⁸ pod palącymi promieniami słońca. Na rok otrzymywali dwie pary spodni, dwie koszule, kurtkę z czerwonego płótna, kaptur zimowy, czerwoną czapkę oraz dwie kołdry przeznaczone do wspólnego używania przez ludzi jednej ławki. Resztę ich własności na tym świecie stanowił kawałek drzewa kształtem przypominający gruszkę. Gruszka owa wisała na łańcuszku na szyi wiosłarza. Kiedy okręt wstępował w bój, niewolnicy wiosłujący na galerach musieli gruszki te brać w usta. Wtedy nie mogli głośno krzyżeć, jeżeli zostali zranieni, lub wywoływać większego zamieszania, gdy rany ich były śmiertelne. Wszyscy wiosłarze byli przykuci łańcuchami do wiosła lub ławek. Gdy okręt tonął, razem z nim szli na dno.

Zasadniczo człowiek o przeciętnej sile mięśni w dobrym stanie zdrowia musiał wiosłować bez przerwy w pełnym tempie przez godzinę. Jak nam jednak wiadomo, galernicy musieli nieraz wiosłować w pełnym tempie i po dwanaście godzin. W takich wypadkach dla podtrzymania sił wkładano im w usta kawał chleba moczzonego w winie. Gdy jednak środek ten zawodził i siły opuszczały wiosłarza, chłostano go, dopóki znów nie wziął się do pracy. Skoro jednak i ta metoda przywrócenia sił wiosłarzom nie pomagała, wtedy dozorca otwierał łańcuch i wyrzucał ofiarę do morza⁶³⁹.

⁶³⁶ K. S z a j n o c h a, *Powieść o niewoli na Wschodzie*, „Dziela”, t. II, Warszawa 1876, s. 361–365.

⁶³⁷ Krótki życiorys Jakimowskiego i bibliografię podaje Z i e l i ŋ s k i, *o. c.*, s. 168–170.

⁶³⁸ Także i później ich sytuacja nie uległa zmianie.

⁶³⁹ Van L o o n, *Dzieje zdobycia mórz*, s. 83, 84.

Jaką szybkość galery były w stanie osiągnąć? Można się tego dowiedzieć drogą obliczenia. Ilość uderzeń wiosłami wynosiła około 20 na minutę; dobrze wyćwiczona i zgrana załoga potrafiła uzyskać przejściowo do 26 uderzeń. Zależnie od długości wiosł przestrzeń wodna objęta między jednym a drugim uderzeniem wynosiła do 10 metrów. Daje to 260 m na minutę, czyli do 10 mil morskich na godzinę. Oczywiście szybkość tę osiągnąć było można jedynie na bardzo krótki okres czasu, przed lub w czasie bitwy, podczas pościgu czy ucieczki. Prędkość wynosiła około 4–5 węzłów przy spokojnym morzu w pierwszej godzinie marszu, później około 2 węzły i nawet mniej⁶⁴⁰.

Eskadra Kassym-beka, do której galerników należał Jakimowski, składała się z czterech galer: jednej większej (na niej właśnie zaokrętowany był nasz szlachcic) i trzech mniejszych. Spełniała ona rolę flotylli strażniczej, bazującej w porcie aleksandryjskim dla ochrony samego portu oraz żeglugi tureckiej na egipskich wodach.

Opanowanie galery nastąpiło w porcie Mityllene na wyspie Lesbos (zwanej też Mityllene) na Morzu Egejskim, gdzie Kassym-bek, gubernator Damietty i Rosetty, zatrzymał się w drodze z Morza Czarnego do Aleksandrii.

W opisie tłumaczonym z pierwodruku czytamy, co następuje:

Jadąc tedy w tę drogę przyплыли do miasta jednego Metellino, które położone jest nad morzem Aegeum; tam opatrzwszy się w potrzeby na początku miesiąca listopada, zapuszczali się po wielokroć z portu w drogę, ale zawsze musieli się wrócić dla wielkiej burzy i nawałności morskiej. Były przy tej galerze trzy insze galery, które za powroćeniem ostatnim stanęły osobno od tej galery przedniejszej, nie daleko jednak barzo, jakoby na trzecią część mile⁶⁴¹. Stały tedy trzy galery u portu, który zowią Szeroki, i u portu Caramusciali⁶⁴²; a sam kapitan Kassym-bek stanął u portu, który zowią Stretto albo Ścisły. I dnia 12 listopada wysiadł na ląd, aby sobie wytchnął, mając z sobą około siedemdziesiąt Turków, a było wszystkich półtorasta tak żołnierzy, jako i urzędników, które z sobą wiózł; że ich wtenczas nie zostało na galerze tylko do ośmdziesiąt⁶⁴³.

Następnie autor tej relacji opisuje, jak to Marek Jakimowski począł zamyślać ucieczkę i z planów swych zwierzył się dwom towarzyszom niedoli, Stefanowi Satanowskiemu i Janowi Stolczyni (lub z Tulczyna), którzy podobnie jak i on nie byli zakuci w kajdany, ale dla wykonywania posług chodzili po pokładzie wolno. Choć ci mu odradzali, Jakimowski przystąpił do dzieła. Ciosami przygotowanego na podpałkę polana unieszkodliwił kucharza, a następnie żołnierza strzegącego na rufie broni. Broń szybko rozdał walczącym już ze strażnikami niewolnikom, po czym sam, choć w międzyczasie ranny, zabił starszego nad strażą okrętową Turka imieniem Mustafa. Bitwa dobiegała końca. Pozostałych Turków dotychczasowi więźniowie bądź pozabijali, bądź zmusili do opuszczenia okrętu. Wtedy poobcinano liny kotwiczne i cumy, przytrzymujące galerę przy nabrzeżu, i opanowana galera wypłynęła poza obręb portu, pomimo silnej strzelaniny oraz obecności kilku mniejszych karamzałów, które znajdowały się w porcie.

Następnie bujna zapewne wyobraźnia kazała autorowi opisu przedstawić rozpacz Kassym-beka, który rzekomo aż po pas wbiegł w wodę i zaklinał swych niedawnych jeńców, aby zawrócili do portu. Kiedy jednak rozpacz i zaklęcia aleksandryjskiego satrapy nie dały żadnych rezultatów, natychmiast trzy pozostałe galery z jego eskadry opuściły Mityllenę i rzuciły się w pogoń za zbiegami.

⁶⁴⁰ E c k, *Seeräuberei im Mittelmeer*, s. 13.

⁶⁴¹ Trudno tu zorientować się, jaką milę autor miał na myśli. W państwach europejskich długość mili wahała się od 1,5 do 8 km.

⁶⁴² Tj. portu będącego przystanią karamzałów, czyli statków kupieckich.

⁶⁴³ *Opisanie krótkie zdobycia galery przedniejszey Alexandryjskiej w porcie za Metelliny za sprawą dzielną y odwagą wielką kapitana Marka Jakymowskiego, który był więźniem na teyże galerze. Z oswobodzeniem 220 więźniów chrześciań[skich]. Z włoskiego na polskie przełożone. W Krakowie Roku Pańskiego 1628.*

Pościg trwał od wieczora przez całą noc aż do południa następnego dnia. Dopiero gdy zewała się wielka nawałnica z deszczem i gromami, eskadra przerwała pościg i powróciła do portu. Natomiast galera Jakimowskiego pomimo burzy nie zaniechała ucieczki. Później pomyslny wiatr umożliwił uciekinierom przybycie w ciągu 15 dni do Messyny, z krótką przerwą w podróży na wyspie Zante (Zakynthos) na Morzu Jońskim, gdzie pobierali zapasy wody.

Trzeba tu zaznaczyć, że chociaż w cytowanej relacji rejs galery z Mityllene do Messyny opisany jest pokrótce i nie zawiera wzmianki o żadnych dalszych przygodach Jakimowskiego i towarzyszy, to przecież Szymon Starowolski w swych *Zasadach umnictwa wojskowego* z roku 1639 podaje, co następuje:

Ale i niektórzy Polacy, pod wodzą Marka Jakimowskiego wybawieni z niewoli tureckiej, po zabranii odzieży i chorągwi barbarzyńców, których pozabijali na ich galerach, złupili następnie i zatopili liczne okręty płynące z towarem z Egiptu, aż stali się postrachem dla Rodosu; że jednak nie było ich wielu, nie pokusili się o zdobycie czegokolwiek.⁶⁴⁴

Aczkolwiek słowa te napisane zostały przez współczesnego Jakimowskiemu pisarza, to jednak nie podaje on źródeł, z jakich opisane wydarzenie zaczerpnął i dlatego należy do nich podchodzić z dużą rezerwą.

Z Messyny Jakimowski i jego towarzysze udali się do Palermo, gdzie galerę zostawili wieckrólowi neapolitańskiemu, a otrzymali w zamian dwie mniejsze jednostki: brygantynę i tartanę, na których przybyli do Neapolu. Stąd dotarli do Rzymu, gdzie złożyli papieżowi w darze zdobyte na Turkach chorągwie i inne osobliwości i gdzie Jakimowski poślubił uwolnioną przez siebie z galery brankę imieniem Katarzyna.

Owo zdobycie galery zyskała sobie tak wielki rozgłos w całej Europie, że słynny malarz, Dolabella przedstawił w szkicu ślub Jakimowskiego, a ponadto rychło ukazała się drukiem przypisywana Jakimowskiemu relacja z tego wydarzenia. Pierwsze wydanie wydrukowane zostało w języku włoskim w roku 1623 w Rzymie⁶⁴⁵, zaś w 1628 ukazało się drugie wydanie włoskie⁶⁴⁶ oraz tłumaczenie tej relacji na język niemiecki⁶⁴⁷ i – o czym już wspomniano – na język polski, przy czym J. Krzyżanowski uważa, że relację uprzystępniał swym rodakom sam jej bohater, Marek Jakimowski. Jeszcze w XIX w. przygody Jakimowskiego wzbudzały zainteresowanie literatów i historyków⁶⁴⁸, ale pomimo tego ten ciekawy epizod działalności morskiej Polaków na Morzu Śródziemnym dotąd nie został dostatecznie wyświetlony i opracowany, a ostatni z interesujących się nim badaczy i pisarzy nie tylko podali zupełnie różne daty zdobycia galery, ale i pomylili inne szczegóły z życia Jakimowskiego⁶⁴⁹.

⁶⁴⁴ Cytuję za Ślaskim.

⁶⁴⁵ *La conquista della galera di Alessandria nel porto di Meteline coll'sopra corragio del Capitano Marco Jakimowski Polacco, et quale la prigione sulla sudetta galera colla liberatione dei 221 prigioni christiani* (Estreicher, *Bibliografia polska*, t. XVIII, s. 386; J. Krzyżanowski, *Historia literatury polskiej. Od średniowiecza do XIX w.*, Warszawa 1953, s. 270; Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 169.)

⁶⁴⁶ Zieliński, *o. c.*, s. 170.

⁶⁴⁷ *Seehafen. Verwunderlicher Krieg, das ist wahrhafte Neue Zeitung, was massen ein Polack aber Schlaf und Ruder knecht eine Türkische Haupt Gallere überwältigt*, [b. m. w.] 1628 (Estreicher, *Bibliografia polska*, t. XXVII, s. 342).

⁶⁴⁸ M. in. A. Groza, *Marek Jakimowski*, „Czas”, t. III, 1837 (dodatek) i oddzielnie: Żytomierz 1858; H. Świejkowski, *Marek Jakimowski, Podolanin*, poemat, Paryż 1879. Również Sienkiewicz wyzyskał przygodę Jakimowskiego w opowieści Muszalskiego w *Panu Wołodyjowskim*. Patrz też Zieliński, *o. c.*, s. 170.

⁶⁴⁹ Np. B. Ślaski, który w latach międzywojennych wydał polski tekst relacji (*Opanowanie w r. 1627 przez Marka Jakimowskiego okrętu tureckiego*, z pierwodruku wydał ..., Poznań 1927), odniósł całe wydarzenie do 1627 roku, podczas gdy po raz pierwszy relacja ta ukazała się drukiem już cztery lata wcześniej. Zapewne wydawcy nie był znany pierwodruk rzymski, a tylko późniejsze wydanie włoskie i polskie z 1628 r., stąd akcję umiejscowił Ślaski w listopadzie 1627. Zieliński, *o. c.*, s. 168–169, podaje błędnie, że Jakimowski został wzięty do niewoli w 1620 r. pod Chocimem, podczas gdy w relacji wyraźnie napisano, że padł pod Cecorą (bitwa pod Cecorą stoczona została w roku 1620, tymczasem oblężenie Chocimia było w r. 1621). W tymże jeszcze 1620

Jakie były losy innych galerników polskich? Niektórym również dopisało szczęście, jak np. 207 Polakom, którzy odzyskali wolność w podobny co Jakimowski sposób, dzięki oparowaniu w 1642 r. galery tureckiej przez galernika – kapitana rosyjskiego Symeonowicza⁶⁵⁰. Inni nie mieli tyle szczęścia. Po trzydziestu siedmiu(!) latach pracy na galerach „cudownie z niewoli wyszedł” w roku 1645 szlachcic Jędrzej Nowosielski⁶⁵¹. Siedem lat spędził na galerach wzięty do niewoli pod Piławcami Kazimierz Kurcz⁶⁵², trzydzieści lat niejaki Przybyśławski – jeden ze stukilkudziesięciu jeńców, o których uwolnienie starał się poseł Jan Gniński podczas ratyfikacji pokoju żórawińskiego⁶⁵³. Oto co o ich niedoli zanotował poseł w swym diariuszu:

Większa zaś część towarzystwa⁶⁵⁴ jest u prywatnych bejów i różnych osób, którzy jako niewolników swoich na galery u bejów najmują i biorą z osoby każdego po 40 talarów lewkowych⁶⁵⁵ przez całe lato, o tych tedy okup traktować może. Jenoż, który z nich jedno lato na morzu wytrzymał, już daleka droższy, im więcej lat wytrzyma. Od tychże słyszeliśmy, że podczas nawałności morskiej kapitan galery kupują u nich gromnice, które przy sobie święcone mają, rzucają w morze i cichnie tempestas⁶⁵⁶, kiedy już gromnic nie masz albo nie stanie, zwykli już kapitan do nich mówić: prosz każdy Boga swego, jakiej kto wiary, żebyśmy nie zginęli. Rzadkie bowiem lato, żeby siła galery na Czarnym Morzu zginąć nie miało, gdzie nie tak się zalewają, jako nawałnością wałów łamią⁶⁵⁷.

Setki i tysiące naliczyć by można polskich galerników, czasem posiadaczy głośnych w Rzeczypospolitej nazwisk (jak np. Aleksander i Jakub Kochowscy, bracia stryjeczni historyka i poety Wespazjana, z których pierwszy po czterech latach niewoli zmarł, drugi po szesnastu latach powrócił do kraju)⁶⁵⁸, przeważnie jednak bezimiennych nieszczęśliwców, z których tylko część po długich latach poniewierki powróciła do Polski⁶⁵⁹.

6. PODRÓŻNICY POLSCY NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM W XVII WIEKU

Przegląd podróżników śródziemnomorskich z XVII w. rozpocząć można od dwóch ludzi, wprawdzie nie polskiego pochodzenia, ale działalnością swą ściśle z Polską związanych (jako późniejsi dworzanie Zygmunta III oraz kierownicy Królewskiej Komisji Okrętów). Pierwszym z nich jest Gabriel Posse, syn byłego szwedzkiego senatora i jednego z najgorętszych zwolenników Zygmunta III, który od wczesnej młodości przebywał w Polsce, głównie w Gdańsku⁶⁶⁰. W latach 1606–1608 wraz z innymi młodymi gdańszczanami Gabriel Posse towarzyszył rajcy gdańskiemu Arnoldowi von Holten, uczestniczącemu w poselstwie hanze-

roku w listopadzie Jakimowski miał zdobyć galere, a w lutym 1621 przybyć do Rzymu. Czyżby jednak do chwili wydania drukiem relacji miały minąć aż dwa lata? – Wreszcie szereg zupełnie mylnych dat i bałamutnych faktów zawiera *Opowiadanie o zdobyciu Aleksandryjskiej galery admirałkiej...*, spolszczone przez A. S. z niezanego dotąd hiszpańskiego (!) wydania w Barcelonie w 1628 r., „Morze”, 1957, nr 3.

⁶⁵⁰ *Relacya abo nowiny o poimaniu przedniey galery carogrodzkiej [...]. W Rzymie wydrukowana po wlo-sku [...] 1643. A teraz znowu na polskie przetłumaczona* (E Streicher, *Bibliografia polska ...*, t. XXVI, s. 204).

⁶⁵¹ Niesiecki, o. c., t. VI, s. 586.

⁶⁵² Jw. t. V, s. 452.

⁶⁵³ Pułaski, o. c., s. 152, 327–330.

⁶⁵⁴ Tj. rycerstwa polskiego w niewoli tureckiej.

⁶⁵⁵ Srebrny pieniądz bułgarski.

⁶⁵⁶ Łac.: burza.

⁶⁵⁷ Jw., s. 50, 51.

⁶⁵⁸ Szajnocha, o. c., s. 390–392.

⁶⁵⁹ Jw., s. 399–401.

⁶⁶⁰ Patrz o nim Pertek, *Akta i diariusz komisarzy okrętowych Zygmunta III*.

atyckim do Hiszpanii⁶⁶¹. W drodze powrotnej, która prowadzić miała przez Włochy, członkowie legacji zaokrętowali się na jednej z czterech genueńskich galer, niedawno przybyłych z flotą wiozącą srebro z Ameryki. Podróż morską z Barcelony do Genui, przeprowadzona przy fatalnych warunkach atmosferycznych, obfitowała w dużo niebezpiecznych epizodów i wskutek przymusowych przerw w żegludze trwała ponad dwa tygodnie⁶⁶². Dnia 24 marca 1608 r. Holten i jego towarzysze przybyli do Wenecji, gdzie w porcie, stoczni i arsenałach mieli okazję zapoznać się z dochodzącą wówczas do szczytu swej potęgi flotą wojenną republiki i podziwiać „Bucintoro”, przepyszenie ozdobiony okręt, na którym rokrocznie w dzień Wniebowstąpienia doża wenecki dokonywał tradycyjnych zaślubin Wenecji z Adriatykiem⁶⁶³.

W roku 1609 podróż z Wenecji do Palestyny i z powrotem odbył Wolf von der Oelsnitz⁶⁶⁴, późniejszy komisarz okrętowy Zygmunta III, ten sam, który po zwycięskiej bitwie pod Oliwą wręczał królowi zdobyte na Szwedach trofea⁶⁶⁵.

Także i następny z kolei podróżnik, Teofil Szemberg, nie był polskiego pochodzenia, ale jako oficer wojsk polskich i dyplomata położył niemałe zasługi dla Rzeczypospolitej. Szemberg odbył podróż do Palestyny w roku 1613; niestety, relacji z niej nie zostawił⁶⁶⁶. Čwierć wieku później wysłany został z poselstwem do Persji, przez Moskwę, Astrachań i Morze Kaspijskie, i z podróży przysyłał do kraju interesujące raporty⁶⁶⁷.

W roku 1617 podróżował drogą morską z Włoch do Francji Albrecht Radziwiłł. W ówczesnym opisie jego żywota, wydanym z rękopisu, podróż ta przedstawiona jest wszakże w jednym zaledwie zdaniu:

Z Włoch do Paryża, gdy morzem jechał, przez dwa dni i dwie noce, będąc w niebezpieczeństwie od fali, do portu przybywszy począł się zarzekać, więcej na morze się nie puszczac⁶⁶⁸.

Na lata 1617–1618 przypadły przygody wojenne słynnego zagończyka Samuela Koreckiego, który dostawszy się do niewoli tureckiej uciekł z więzienia nad Bosforem i zdołał zaokrętować się na odpływającym z Konstantynopola statku kupieckim⁶⁶⁹. Na statku tym

do Raguzy, potem do Sycylii popłynął, kupca na sobie osobę zmyślając. Tam na morzu, gdy na nich różbójniczy turecki okręt natarł, a żeglarze i wszyscy w okręcie struchleli, Korecki serca im dodawszy Turków odpędził. Z Sycylii do Neapolu, więcej stąd do Rzymu udał się w r. 1618⁶⁷⁰.

W roku 1620 notujemy podróż sekretarza królewskiego Hieronima Otwinowskiego, który po bezskutecznym poselstwie do sułtana Osmana w sprawie zażegnania wojny udał się drogą morską z Konstantynopola do Wenecji⁶⁷¹.

Jedyny w tym wieku opis podróży do Ziemi Świątej pozostawił zwiedzający Palestynę w latach 1623–1624 duchowny Kościoła wschodniego Melecjusz Smotrycki, jednakże jest to

⁶⁶¹ Hirsch, o. c., s. 220, 221.

⁶⁶² P. Simson, *Die Reise des Danziger Ratsherrn Arnold von Holten durch Spanien und Oberitalien in den Jahren 1606-1608*, „Archiv für Kulturgeschichte”, t. VI, Berlin 1908, s. 58, 59.

⁶⁶³ Jw., s. 65.

⁶⁶⁴ A. B. E. van der Oelsnitz, art. w „Altpreussische Biographie”, t. II, s. 478, 479.

⁶⁶⁵ O. Wolfie von der Oelsnitz: *Pertek*, o. c.

⁶⁶⁶ Bystroń, o. c., s. 43.

⁶⁶⁷ Zachowane do dziś w rękopisie Biblioteki Narodowej Pol. F. IV 94 (Baranowski, *Znajomość Wschodu w dawnej Polsce*, s. 196, przyp. 49, s. 215, przyp. 15).

⁶⁶⁸ *Żywot X. Albrechta Radziwiłła*, s. 6.

⁶⁶⁹ Siarczyński, o. c., t. I, s. 223.

⁶⁷⁰ Niesiecki, o. c., t. V, s. 234.

⁶⁷¹ Jw. t. VII, s. 210.

raczej praca natury teologicznej⁶⁷², zwłaszcza że w tym czasie ważyła się sprawa odstąpienia Smotryckiego od schizmy. W rezultacie sama pielgrzymka potraktowana jest w jego opisie po macoszemu, niejako na marginesie przytaczanych debat polemicznych, jakie prowadził w Jerozolimie⁶⁷³.

Z okresu panowania Zygmunta III wymienić można również podróż Zbigniewa Gorayskiego do Ziemi Świętej, Egiptu i Arabii⁶⁷⁴ oraz działalność poselską Adama Mąkowskiego, posła do Królestwa Neapolitańskiego i króla hiszpańskiego, od którego uzyskał przywilej na oswobodzenie Polaków przebywających w niewoli na Sycylii⁶⁷⁵.

W roku 1638 odbył podróż morską z Genui wzdłuż francuskiego wybrzeża królewicz Jan Kazimierz I⁶⁷⁶. Po nieudanej wyprawie morzami północnymi do Hiszpanii, jaką przedsięwziął on dwa lata temu, zrealizował swój projekt w ten sposób, że udał się drogą lądową do Włoch, a stąd z Genui do Hiszpanii postanowił płynąć morzem. Mając do wyboru rejs albo na statku angielskim, który w tym czasie odchodził do Barcelony, albo na jednym z szesnastu okrętów eskadry hiszpańskiej, która po zawiezieniu wicekróla hiszpańskiego do Neapolu przybyć miała w ciągu ośmiu dni do Genui, Jan Kazimierz niespodziewanie dla swego otoczenia zrezygnował z obu tych propozycji, i wybrał trzecią. Mianowicie gdy mu genueńczycy (być może pod naciskiem francuskim) zaproponowali odjazd na statku genueńskim, który właśnie przybył z Barcelony, odwoząc posłów genueńskich z Hiszpanii, Jan Kazimierz wyraził swą zgodę i 4 maja 1638 r. opuścił Genuę na statku „Diana”, nazwanym tak „od popiersia bogini na przodzie wyrżniętego”.

Ponieważ królewicz uprzednio chorował, już pierwszy dzień podróży morskiej przysporzył mu dodatkowych cierpień. Wysiadał więc dla odpoczynku kolejno w dwu włoskich miasteczkach przygranicznych, w Sawonie, a później w Noli, co z pewnością nie uszło uwagi Francuzów, żywo śledzących jego podróż.

Dalszy jej ciąg w następujących słowach przedstawiony został, przez kronikarza i dziejopisa Wazów, Ewerharda Wassenberga:

Rano 5 maja podniosłszy kotwicę, pomimo pogorszonego stanu zdrowia dalej żeglugę odbywał i nad wieczór do portu Arassi⁶⁷⁷ się zbliżył. Szóstego zaś dnia żeglugi⁶⁷⁸, upłynawszy przy pomyślnym wietrze około dziesięciu mil włoskich, wiele portów ominął oraz Wyspę Św. Małgorzaty⁶⁷⁹, z której w oddaleniu wystrzałem z działa powitany został, ale na zdrowiu tego dnia gorzej się mieć zaczął. Chorobą i kołysaniem okrętu znękanego królewica, a do żeglugi nie przywykłego⁶⁸⁰ zaczęły jeszcze bardziej udrećzać nieznośne zaduchy od kuchni i ścieków okrętowych, a przy tym ciągle i gwałtowne nawałnice. Wzrastająca tymczasem wściekłość wichrów coraz większym niebezpieczeństwem grozić zaczęła żeglującym. Gdy na koniec morze do takiej burzliwości przyszło, że już nie o zdrowiu tylko, o życiu własnym i królewica zwątpiono: podróżni nasi uciekli się do wszystkich środków, jakie im ostatnia potrzeba podawała⁶⁸¹.

⁶⁷² Jej tytuł brzmi: *Apologia peregrynathey do krajów wschodnych przez mię Meletiusza Smotryckiego... roku 1623 y 1624 obchodzoney przez fałszywą bracią słownie y na piśmie spotwarzoney do przezacnego narodu polskiego oboiego stanu duchownego y szlacheckiego*, Lwów 1628.

⁶⁷³ Bystroń, o. c., s. 43.

⁶⁷⁴ Niesiecki, o. c., t. IV, s. 191.

⁶⁷⁵ Jw., t. VI, s. 325.

⁶⁷⁶ Do przedstawienia wydarzeń zaszłych w tej podróży posłużyła mi praca W a s s e n b e r g a, *Więzienie we Francji Jana Kazimierza*.

⁶⁷⁷ Zapewne Alassio, w połowie drogi z Sawony do granicy włosko-francuskiej.

⁶⁷⁸ Może omyłka tłumacza: było to bowiem szóstego maja, ale trzeciego dnia żeglugi.

⁶⁷⁹ Odległość od Alassio do Wyspy Św. Małgorzaty (naprzeciw Antibes) wynosi ok. 100 km. Nie wiadomo dlaczego autor ocenia ją na ok. 10 mil morskich, gdyż miały one tylko od 1,5 do 2,5 km, w odróżnieniu od np. mili hiszpańskiej czy portugalskiej (około 7 km).

⁶⁸⁰ Co nie przeszkadzało mu ubiegać się o stanowisko admirała, zgodnie z ówczesnymi stosunkami, w których nie kwalifikacje fachowe, ale „wysokie urodzenie” decydowała o obsadzaniu najwyższych stanowisk wojskowych.

⁶⁸¹ Jw., s. 23.

Wreszcie udało się „Dianie” dotrzeć do St. Tropez, gdzie Jan Kazimierz wysiadł znowu dla odpoczynku na ląd. Oprócz towarzyszących mu Polaków uczynił to również jeden z podróżnych Francuzów, których zabrano w Genui na statek, i on ostrzegł władze miasta St. Tropez o pobycie Jana Kazimierza na terytorium francuskim. Królewicz jednakże, który uprzednio wyprawił statek do Marsylii, dokąd sam chciał dotrzeć drogą lądową, dowiedziawszy się o zdradzie zdołał wraz z towarzyszami dopędzić lekką łodzią swój statek. Teraz zamierzał już bez żadnych przerw w podróży udać się do Barcelony, ale znowu na przeszkodzie temu stanęły niepomysłne wiatry i statek ponownie przybił do brzegu, tym razem do portu Tour de Bouc. I tam wszyscy podróżni wraz ze statkiem zostali zatrzymani przez Francuzów, którzy za pośrednictwem swych szpiegów powiadomieni byli o podróży Jana Kazimierza do Hiszpanii. Jan Kazimierz został uwięziony i następnie przez dwa lata trzymany we Francji i pod pretekstem, że płynął do pozostającej w nieprzyjaznych stosunkach z Francją Hiszpanii objąć stanowisko admirała i wicekróla portugalskiego i że pod pozorem rejsu odbywanego wzdłuż wybrzeży francuskich badał nadbrzeżne fortyfikacje i porty. Bezprawne uwięzienie Jana Kazimierza wywołało później długotrwałe rokowania dyplomatyczne polsko-francuskie⁶⁸², a nadto zatarg i rokowania geneueńsko-francuskie, gdyż Genua ostro zaprotowała przeciwko nieposzanowaniu jej bandery i naruszeniu suwerenności i eksterytorialności geneueńskiego statku.

W roku 1640 notujemy podróż do Palestyny Piotra Starkowieckiego, jednego z najwybitniejszych polskich orientalistów XVII w.⁶⁸³ Ponieważ jednak podróż ta dokonana została z Konstantynopola, gdzie Starkowiecki przebywał wówczas na studiach⁶⁸⁴, jest więc możliwe, że odbył ją drogą lądową, a nie morską. W tych czasach nasilenie pielgrzymek do Palestyny dawno już minęło, do czego przyczyniło się w pierwszym rzędzie pogorszenie się stosunków polsko-tureckich przeradzających się wielokrotnie w ciągu XVII w. w stan wojenny. I dlatego większość spośród niezbyt w tym wieku licznych pielgrzymów obejmowała ludzi, którym względy religijne nakazywały znosić wszelkie trudy i niebezpieczeństwa⁶⁸⁵. Jednym z takich pielgrzymów był zapewne jezuita ks. Tomasz Młodzianowski, który zwiedził Palestynę w połowie XVII w. i zostawił spisane wrażenia z tej podróży⁶⁸⁶. Innym duchownym, który w tym niebezpiecznym dla chrześcijan, a zwłaszcza Polaków, czasie przemierzył wschodnią część Morza Śródziemnego, był jezuita Michał Boym. Boym wracając z Chin do Rzymu płynął w roku 1653 ze Smyrny do Wenecji⁶⁸⁷, jednakże bliższej relacji z tej podróży morskiej nie mamy.

Z Wenecją wiąże się działalność bezimiennych (może poza jedynym Samuelem Proskim) Polaków, pozostających na żołdzie weneckim i w charakterze żołnierzy czy marynarzy zatrudnionych na weneckich galerach i w ogóle w posiadłościach weneckich na Morzu Śródziemnym. O tym, że na żołdzie weneckim (np. w Polesella niedaleko Ferrary), a także i na żołdzie papieskim (w Ferrarze i Bolonii) przebywało podówczas wielu Polaków, wiemy z relacji uczonego małopolskiego Kazimierza Kuszewicza z jego podróży z Wenecji do Rzymu w 1644 r., odbytej przez niego w gronie kilkunastu Polaków częściowo drogą morską wzdłuż adriatyckiego wybrzeża Włoch⁶⁸⁸.

Z innych godniejszych wzmianki podróżników wymienić należy wybitnego orientalistę w służbie polskiej Franciszka de Mesgnien-Menińskiego, który w 1669 r. zapisał się do księgi

⁶⁸² Patrz również W. Tomkiewicz, *Więzień kardynała*, Warszawa 1939.

⁶⁸³ Bystroń, o. c., s. 43.

⁶⁸⁴ Baranowski, o. c., s. 109; tamże bliższe szczegóły o Starkowieckim.

⁶⁸⁵ Jw., s. 195.

⁶⁸⁶ Ich fragmenty opublikowane zostały w jęz. rosyjskim w „Pracach Kijowskiej Akademii Teologicznej”, 1871, nr 4, s. 141–144 (Röhrich-Meisner, *Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande*, s. 598).

⁶⁸⁷ J. Krzyszkowski, *O. Michał Boym, T. J.*, „Misje Katolickie”, Kraków 1929, s. 319.

⁶⁸⁸ F. Bostel, *Podróż Polaka z Wenecji do Rzymu w 1644 roku*, „Świat”, Kraków 1892, nr 2, s. 46, 49.

pielgrzymiej w Palestynie⁶⁸⁹, następnie Ottona Fryderyka von der Groeben, pochodzącego z rodziny osiadłej w Prusach Książęcych, która wydała wielu gorących zwolenników Polski i generałów wojsk polskich⁶⁹⁰. Otton Fryderyk mając lat 17, a więc w 1673 r., towarzyszył polskiemu pułkownikowi o nazwisku Meglin (?) do Włoch i na Malte, został ranny w boju morskim z korsarzami, a później zwiedzić Cypr, Palestynę i Egipt⁶⁹¹. Bytność obu podróżnych w Palestynie, jak wynika z zapisu w księdze pielgrzymów, przypadła na rok 1675; pod tą datą figuruje w niej bowiem zapis: „dominus Joachim Fredericus de Wiesenfeld Megelin”⁶⁹².

W tymże samym roku zapisany jest dominus Pichler indigena Polonus – kawaler maltański, poseł króla Jana III do wielkiego mistrza kawalerów maltańskich⁶⁹³.

W okresie późniejszym, w którym Polacy staczali boje z bezustannie zagrażającymi Rzeczypospolitej Turkami, ilość pielgrzymów do Palestyny zmaleć musiała do minimum i z tego okresu nie notujemy żadnych godnych wzmianki nazwisk. Niewielką tylko podróż morską na wodach włoskich odbył w roku 1678 znany już nam Teodor Billewicz, który w toku swej wędrówki po Europie zwiedził również Półwysep Apeniński, a drogę z Rzymu do Neapolu odbył w feluce, gdyż „inaczej jechać niepodobno dla bandytów, którzy rozbójstwem się bawia”⁶⁹⁴.

7. PRZYGODY „ADMIRAŁA” TOMASZA WOLSKIEGO

W początkach drugiego dwudziestopięcioletnia XVIII w. podróżował z Włoch do Palestyny niejaki Tomasz Staniaław Wolski, urodzony w roku 1700 w Uniejowie, a zmarły przypuszczalnie w 1736, który zasłynąć miał jako obieżyświat, zawalidroga i awanturnik nawet, a później (prawdopodobnie już po swojej śmierci!) jako admirał floty papieskiej. Niemal wszystko, co wiadomo nam o tym „rzekomym bohaterze, który był w istocie niezrównoważonym awanturnikiem i samochwałem”⁶⁹⁵, pochodzi z jego pamiętnika pt. *Illustris peregrinatio Jerosolimitana ...*, wydanego w 1736 r.⁶⁹⁶, a więc u schyłku krótkiego, lecz burzliwego żywota autora. Oto co ten pamiętnik pokrótce zawiera⁶⁹⁷.

W roku 1725 Wolski wybrał się do Gdańska, by stąd ruszyć morzem wokół Europy do Hiszpanii z pielgrzymką do Compostelli. Ponieważ jednak była to pora zimowa i morze pokryte było lodem, Wolski udał się drogą lądową do Triestu, stąd morzem do Wenecji i lądem do Rzymu, a wreszcie drogą morską do Ziemi Świętej. W czasie tej podróży (która prowadziła wokół Sycylii z przystankiem na Malcie, stąd do Tripolisu i Jafy) autor doznał licznych przygód i dwukrotnie walczył z Turkami. Po zwiedzeniu Jerozolimy udał się morzem z Jafy do Akry, a później rzekomo zamierzał wybrać się do Indii, jednakże stan zdrowia na to mu nie pozwolił. Popłynął więc do Aleksandrii, skąd przez Sycylię i Sardinie dotarł do Liworna.

Po powrocie do Włoch wystąpił Wolski z projektem wielkiej wyprawy antytureckiej i kwestował na nią we Włoszech, Francji i Anglii, wszędzie jednak bezskutecznie. Postanowił więc sam pod maltańską banderą walczyć z Turkami, lecz zakupiony przez niego w Marsylii

⁶⁸⁹ Bystroń, o. c., s. 43.

⁶⁹⁰ Patrz o nich artykuły w „Altpreussische Biographie”, t. I, s. 231–233, oraz A. Lemański, *Rodzina Groebenów*, „Rejsy”, R. XI, 1955, nr 1.

⁶⁹¹ Poschmann, art. w „Altpreussische Biographie”, t. I, s. 234.

⁶⁹² Bystroń, o. c., s. 44.

⁶⁹³ Jw.

⁶⁹⁴ Barycz, *Podróże polskie do Neapolu w wiekach XV–XVIII*, „Przegląd Współczesny”, R. XVII, Warszawa 1938, t. LXVII, s. 189.

⁶⁹⁵ Bystroń, o. c., s. 51.

⁶⁹⁶ *Illustris peregrinatio Jerosolimitana latius protracta per tres insigniores mundi partes a Thoma Stanislawo Wolski nobili Polono peregrino Jerosolimitano nempe per Europam, Asiam et Africam*, Leopoli 1737.

⁶⁹⁷ W opisie treści pamiętnika opieram się na pracy Bystroń, o. c., s. 49–54.

uzbrojony statek został przez władze genueńskie, unikające zadrażnień z Turcją, obłożony aresztem. Znający Wolskiego osobiście Adam Moszczyński, późniejszy szambelan Stanisława Augusta, tak opisuje ten incydent:

On uroił sobie prowadzić wojnę przeciw barbarzyńcom; zebrawszy znaczne pieniądze wybudował sobie fregatę i najął kapitana, podobnego sobie awanturnika, i majtków, zawiesiwszy banderę hiszpańską popłynął atakować Algierczyków; ta okoliczność ledwie wojny nie zrobiła między Hiszpanią i Algierem. Wolski z swoim statkiem umknął do portu papieskiego, gdzie mu skonfiskowano fregatę, a osobę uwolniono na instancją królowej, jakąś niewielką za statek nagrodą⁶⁹⁸.

Skoro więc plany Wolskiego nie powiodły się, powrócił on w roku 1731 do kraju, by po kilku latach znów udać się do Rzymu. I tu kończy się autentyczna wersja jego pamiętnika, choć i tak nie wiadomo, ile zawartej jest w nim prawdy, a ile – być może – samozwalstwa autora, o którym wspomniany już Moszczyński pisał, że „był frant wielki i zapalanej głowy”⁶⁹⁹.

W roku 1748, już po śmierci Wolskiego, ukazało się fikcyjne drugie wydanie jego pamiętnika, będące w rzeczywistości pierwszym wydaniem z naklejoną nową datą i zaopatrzone w portret autora⁷⁰⁰. Portret ten przedstawia Wolskiego jako pogromcę Turków na tle morza wypełnionego licznymi okrętami maltańskimi, otaczającymi jeden tonący okręt turecki. Podpis pod tą ilustracją opiewa bohaterskie czyny Wolskiego, jego nominację na admirała papieskiej floty i zwycięstwa morskie nad Turkami.

Liczni mało krytycznie do tego wydania pamiętników ustosunkowani autorzy⁷⁰¹ wzięli zbyt pochopnie, a może nawet zupełnie poważnie tę gloryfikację Wolskiego, poczynioną zapewne przez wydawcę pamiętników, gdy w rzeczywistości nie udokumentowane czyny, jak również admiralstwo Wolskiego nad flotą papieską należy złożyć między bajki.

W niezwykle już przesadny sposób, choć zaopatrzył je podtytułem „Rys historyczny”, opowiedział domniemane przygody Wolskiego Jakub Gordon⁷⁰². Czego tam nie ma! Jest więc rozbitcie podczas strasznej burzy morskiej statku, na którym płynął Wolski do Palestyny, jest uratowanie się rozbitków na bezludnej wyspie, są walki z tygrysami, lwami i małpami, przy czym Wolski jest przywódcą rozbitków, spiritus movens wszystkich ich poczynań, drugim Robinsonem przemyślnie dającym sobie radę we wszelkich trudach życia na bezludnej wyspie, aż do produkcji prochu włącznie. Dalszą treść opowiadania stanowi wyratowanie rozbitków przez statek wenecki, zaatakowanie tego statku przez korsarzy i zwycięstwo nad nimi; odniesione głównie dzięki bohaterstwu Wolskiego. Wolski staje się dowódcą statku i odtąd powodzenia sypią się na niego jak z rogu obfitości, a sława rośnie w miarę dalszych sukcesów. Na czele floty francuskiej(!) zdobywa Sydon, walczy z bandami arabskimi w Palestynie, triumfalnie witany jest przez papieża w Rzymie i ozdobiony zostaje złotym krzyżem kawalerów jerozolimskich, równie triumfalnie witany jest później we Francji, Anglii i Polsce, a następnie powołany przez papieża na admirała jego floty „taką wzbudził [...] trwożę u nieprzyjaciela, iż przy pierwszym ataku pierzchnęli przed wsławionym jego orężem”⁷⁰³. Wreszcie pojawił się Wolski z flotą pod murami Konstantynopola i byłby go niechybnie zdobył, gdyby nie śmierć Benedykta XIII i decyzja powzięta przez nowego papieża Klemensa XII odstąpienia od oblężenia. Ten każe Wolskiemu płynąć z flotą do Indii (?!), co admirał oczywiście wy-

⁶⁹⁸ A. Moszczyński, *Pamiętnik do historii polskiej w ostatnich latach panowania Augusta III i pierwszych Stanisława Poniatowskiego*, Poznań 1867, s. 23, 24.

⁶⁹⁹ Jw., s. 24.

⁷⁰⁰ Bystroń, o. c., s. 52, 53.

⁷⁰¹ Milewski, Sobieszczański, Kraushar, Gordon, i in., patrz Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 607.

⁷⁰² J. Gordon, *Przygody Tomasza Stanisława Wolskiego, admirała floty papieskiej*, „Turysta z musu”, t. II, Lwów 1873, s. 109–149.

⁷⁰³ Jw., s. 144.

konuje, dociera nie tylko do Indii, ale i do Australii(!) i po licznych przygodach szczęśliwie wraca do kraju. Później raz jeszcze udaje się do Rzymu, by odbyć nowy wjazd triumfalny i otrzymać honorową szpadę, po czym wraca do kraju, gdzie umiera.

Tyle bujna fantazja wydawcy drugiego wydania pamiętników Wolskiego, zaokrąglona i pomnożona jeszcze przez Gordona. W rzeczywistości Wolski zmarł prawdopodobnie w roku 1736, i to poza granicami kraju, w Wiedniu względnie na Węgrzech.

8. INNI PIELGRZYMI I PODRÓŻNICY W XVIII WIEKU

Liczba podróżników polskich na Morzu Śródziemnym uległa w wieku XVIII dalszemu zmniejszeniu. Ich przegląd rozpocząć można od Aleksandra Augusta Czartoryskiego, późniejszego wojewody ruskiego i twórcy potęgi rodowej „Familii”, który w młodzieńczym wieku odbył podróż do Niemiec, Francji i Włoch. Na Malcie Czartoryski wstąpił w szeregi kawalerów maltańskich i przez kilka lat pełnił służbę we flocie. W roku 1716 podobno należał do obrońców Korfu. Później przeszedł na służbę austriacką i walczył przeciw Turkom, m. in. w zwycięskiej bitwie pod Belgradem w roku 1717⁷⁰⁴.

Na lata 1715–1720 przypadają podróże misyjne na Krym, do Turcji i Persji ks. Michała Ignacego Wieczorkowskiego, z których pozostawił sprawozdania⁷⁰⁵ opublikowane przed kilkudziesięciu laty⁷⁰⁶.

W latach 1725–1730 odbyły się omawiane już podróże Tomasza Wolskiego. Opis podróży do Palestyny pozostawił bernardyn z Kalwarii o. Hieronim Lisowski, który pielgrzymował prawdopodobnie w 1744 r. W swym *Krótkim opisanu niektórych miejsc świętych w Palestynie albo Ziemi Świętej* Lisowski pisze, że

przybywszy szczęśliwie do Ziemi Świętej peregrynujący morze i na nim niebezpieczeństwa, najpierwej przyplływają do Cypru wyspy albo Aleksandrii miasta w Egipcie, lub też prosto do Jaffy albo Joppen miasta⁷⁰⁷.

O drodze powrotnej informuje w następujący sposób:

Te tedy wzwyż pomieniane i inne odwizytowawszy pobożni peregrynanci miejsca SS.⁷⁰⁸ z Aleksandrii albo Cypru insuły wzięwszy od konsula francuskiego patent o dobrym albo złym powietrzu⁷⁰⁹, powracają na okrętach francuskich, weneckich albo czasem angielskich do chrześcijańskich krajów: którzy szczęśliwie przebywszy morze i na nim różne niebezpieczeństwa, przyplływają do portów morskich, to jest jedni do Malty, drudzy do Messyny w Sycylii, insi do Marselii we Francji, insi do Liwornu w państwie florenckim, insi Wenecji, gdzie w lazaretach wybywszy dni No 40⁷¹⁰, każdy z nich do swojej ojczyzny powraca⁷¹¹.

W tym samym mniej więcej czasie był w Palestynie, a zapewne i w Arabii, ks. Tadeusz Juda Krusiński, wybitny orientalista, który uprzednio ponad ćwierć wieku (1702–1729) spędził w Turcji i Persji⁷¹².

⁷⁰⁴ W. Konopczyński, *Czartoryski Aleksander August (1697-1782)*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 272.

⁷⁰⁵ Olszewicz, *Udział Polaków w rozwoju geografii*, s. 32; Zieliński, o. c., s. 588.

⁷⁰⁶ J. Sygański, *Z notatek podróżniczych P. Michała Wieczorkowskiego*, „Nasze Wiadomości”, Kraków 1912, nr 17 i odb.

⁷⁰⁷ Bystroń, o. c., s. 56.

⁷⁰⁸ Skrót niejasny, może: najświętsze (od łac. sanctissimus).

⁷⁰⁹ Tzn. o zaraźliwych chorobach epidemicznych.

⁷¹⁰ Mowa o kwarantannie.

⁷¹¹ Jw., s. 56, 57.

⁷¹² Olszewicz, l. c.; Zieliński, o. c., s. 245, 246.

W roku 1755 udał się do Jerozolimy bernardyn o. Andrzej Jordan. Po powrocie opracował w języku łacińskim opis podróży, bliżej nam nie znany⁷¹³.

W latach 1762–1765 zwiedził Palestynę inny bernardyn, o. Antoni Burnicki, i pozostawił również opis podróży i pobytu w Palestynie. Burnicki płynął z Wenecji do Aleksandrii, następnie do Jafy i stąd do Akry. Po zwiedzeniu Nazaretu udał się na powrót z Akry drogą morską do Jafy, skąd wyruszył do Jerozolimy. Wracał drogą morską przez Cypr do Wenecji⁷¹⁴.

Uprzednio stwierdzono, że udający się do Ziemi Świętej pielgrzymi polscy podróżowali najczęściej z Polski do Włoch i stąd (przeważnie z Wenecji) płynęli do Jafy lub innego portu palestyńskiego. Ciekawe informacje o warunkach podróżowania inną trasą, przez Mołdawię do wybrzeży Morza Czarnego i stąd statkiem do Stambułu (Konstantynopola) i dalej do Jafy, podaje w swym pamiętniku jedna z nielicznych znanych nam z nazwiska ówczesnych podróżniczek, Salomea Regina Pilsztynowa⁷¹⁵.

Urodzona na Litwie, po wyjściu za mąż za lekarza Salomea Pilsztynowa wyjechała z mężem do Stambułu, gdzie później podczas długoletniego pobytu sama wyuczyła się lekarskiego zawodu i praktykowała jako „medycyny doktorka i okulistka”⁷¹⁶.

W pamiętniku swym opisuje, jak można się dostać do Jerozolimy przez Turcję. Trasa tej podróży prowadzi z położonego na ówczesnych południowo-wschodnich kresach Rzeczypospolitej Chocimia drogą lądową przez Besarabię do Kili w delcie Dunaju, skąd w ciągu trzech dni można przebyć statkiem Morze Czarne i dotrzeć do Stambułu⁷¹⁷. O dalszej zaś drodze pisze następująco:

Z Stambułu do Jerozolimy na odpust zazwyczaj co rok kilka tysięcy ludzi jadą, wszyscy w jednym okręcie⁷¹⁸. Każdy człek daje od siebie dwadzieścia pięć lewów⁷¹⁹ i czasem za kilka dni zajędzie, czasem za tydzień, dwie niedzieli, a najwięcej za miesiąc jeden zajędzie z Stambułu do Jafy, a z Jafy do Jerozolimy godzin osiem⁷²⁰.

Pilsztynowa odbyła sama niejedną podróż morską stwierdzając to słowami:

Jeśli się kto morza boi, to jest dziecinna bojaźń i śmiechu godna. Ja, będąc białogłową, jakem kilka razy na morzu była, lecz mi nic z łaski Boga Najwyższego [się] nie stało⁷²¹.

A jakie to były owe podróże morskie Salomei Pilsztynowej? Jedna do Turcji, następnie, być może, ze Stambułu do Jafy i z powrotem; również podczas swej praktyki lekarskiej miała okazję do podróżowania morzem. Pisze o tym przedstawiając następującą przygodę, jaką przeżyła na morzu, wezwana do bogatego pacjenta w miasteczku, którego nazwa w brzmieniu podanym przez Pilsztynową – Aayrabowie – nic nam nie mówi.

Do tego miasteczka trzeba było morzem jechać dwa dni [...]. Rozkazałam człekowi, memu służącemu, aby najął dla mnie co najlepszy i najnowszy okręcik⁷²² [...]. Ale ten nierozeznany taki najął, jak rozumiał, i rzeczy moje kazał do okręciku poznosić, potem ja sama przyszedłszy pojechaliśmy, ale potem zobaczyłam, co za niebezpieczny i niewygodny okręcik, nawet woda dobywała się z boku (...). Jam rozumiała, że my tam

⁷¹³ B y s t r o ń, o. c., s. 58.

⁷¹⁴ Jw., s. 59, 60.

⁷¹⁵ S. R. de P i l s z t y n o w a, *Echo na świat podane procederu podróży i życia mego awantur. Przeze mnie same wydana ta książka ... w roku 1760 w Stambule*, rkps Bibl. Czart., sygn. 1482.

⁷¹⁶ Według słów Pilsztynowej, w tytule pamiętnika.

⁷¹⁷ P i l s z t y n o w a, o. c., s. 247, 248.

⁷¹⁸ Wydaje się, że liczba ta jest nieco przesadzana.

⁷¹⁹ Lewa, nazwa monety dwudziestokopiejkowej (w Besarabii).

⁷²⁰ Jw., s. 280.

⁷²¹ Jw., 277, 278.

⁷²² Zapewne mały okręcik żaglowo-wiosłowy, tzw. „kaik”. Patrz dalej, opis podróży tureckiej Jana Potockiego.

za dwa dni staniemy, ale my niepomyślną fortunę mając, bośmy [w] wielkim strachu jedynaście dni po morzu pływali i ledwieśmy do miasta Jekierdagi⁷²³ na morzu leżącego⁷²⁴ przy płynęli, a zaraz z tego okręcika wyniosłam się⁷²⁵.

Oprócz pielgrzymów spotykamy w drugiej połowie XVIII w., a ściślej mówiąc u schyłku trzeciego ćwierćwiecza, także i innych polskich podróżników na Morzu Śródziemnym. Są nimi pierwsi polscy uchodźcy wojskowi i polityczni, których odtąd niemało pojawiać się będzie na różnych morzach świata. Tymi pierwszymi uchodźcami są konfederaci barscy ze swym przywódcą Kazimierzem Pułaskim na czele.

Pułaski odbył dwie podróże śródziemnomorskie. Pierwszą z nich w kwietniu 1774 r. z Wenecji do Raguzy, dążąc do Turcji w związku ze swoimi planami kontynuacji wojny przeciw Rosji. W trakcie tej podróży zaznał wielkich niebezpieczeństw, bowiem statek przez 12 dni walczył z przeciwnymi wiatrami. W październiku tegoż roku, gdy misja jego do Turcji nie powiodła się, wrócił do Marsylii⁷²⁶.

Z innych konfederatów wymienić można późniejszego generała i jeszcze późniejszego księcia-namiestnika w Królestwie Kongresowym, Józefa Zajączka, który towarzyszył Pułaskiemu w drodze powrotnej z Turcji⁷²⁷.

Żaden z podróżujących konfederatów nie pozostawił jednak opisu swej podróży. Natomiast innemu wojskowemu zawdzięczamy ciekawe notatki z podróży odbytej w roku 1784. Mowa tu o pisanych w formie listów pamiętnikach znanego uczonego, bibliofila i podróżnika, pierwszego Polaka, który wznosił się w powietrze balonem, a w swoim czasie oficera wojsk austriackich, Jana Potockiego⁷²⁸. Pisał on je podczas swej drugiej podróży, której trasa prowadziła z Chersonia przez Oczaków i Morze Czarne do Dardaneli, stąd zaś na pokładzie francuskiej korwety „Święta Anna” na Morze Śródziemne. Upřednio, w latach 1778–1779, zwiedził Potocki Włochy, Sycylię i Malte, skąd – mianowany kawalerem maltańskim udał się do Tunisu. Z tej podróży jednakże nie zostawił żadnej relacji⁷²⁹.

Pod datą 30 czerwca 1784 r. w liście jedenastym rozpoczyna się relacja Potockiego odnosząca się do podróży śródziemnomorskiej:

Żegluga nasza na Białym Morzu⁷³⁰ była powolna, lecz przyjemna. Mamy zawsze przed oczyma wyspy Marmary i brzegi Europy i Azji [...].

Straciliśmy cały poranek krążąc na kanale Tenedos⁷³¹, gdzieśmy spotkali nie już flotę Menelausa i Agamemnona⁷³², ale eskadrę hiszpańską, która płynęła do Carogrodu⁷³³ z podarunkami przeznaczonymi dla sułtana. Widzisz tedy W Pani⁷³⁴, że dzień ten świetnym zaczął się sposobem, ale się podobnie nie skończył. Nad wieczór powstał szturm, który nas przymusił wniknąć do kanału z podartymi żaglami i z linami w dość złym stanie⁷³⁵.

Po naprawie uszkodzeń 3 lipca 1784 r. około południa korweta puściła się w dalszą drogę do Aleksandrii i korzystając z silnego i przychylnego wiatru wpłynęła w przesmyk oddziela-

⁷²³ Nazwa trudna do zidentyfikowania.

⁷²⁴ Autorka ma tu być może na myśli, że miasto to położone było na wybrzeżu Morza Czarnego, w odróżnieniu od Stambułu, położonego u wylotu cieśniny Bosfor na morze Marmara.

⁷²⁵ Jw., s. 239, 240.

⁷²⁶ W. Konopczyński, *Kazimierz Pułaski*, Kraków 1931, s. 341, 353.

⁷²⁷ Jw., s. 353.

⁷²⁸ O Potockim patrz Zieliński, o. c., s. 379–383; tamże bibliografia prac o Potockim.

⁷²⁹ Pisał natomiast swą inną podróż do Afryki, odbytą w 1791 do Maroka.

⁷³⁰ Białe Morze – morze Marmara.

⁷³¹ Między tą wyspą a lądem stałym.

⁷³² Autor nawiązuje tu do opisaną przez Homera wyprawy Greków na Troję.

⁷³³ Carogród, słowiańska nazwa Konstantynopola, czyli Stambułu.

⁷³⁴ Adresatka listu jest fikcyjna.

⁷³⁵ Potocki, *Podróż do Turcji i Egiptu*, s. 55–57.

jący wyspę Lesbos od brzegów Azji Mniejszej. Tam, podczas postoju w jednej z zatok, dużo strachu napędził podróżnym podejrzany statek wyglądający na jednostkę piracką. Dlatego też podróżni postanowili przedsięwziąć wszelkie środki ostrożności i „noc całą pod bronią spędzić”. Okazała się jednak, że alarm był fałszywy, chociaż statek zupełnie słusznie wydawał się podejrzany, gdyż wiozł on niewolników do Konstantynopola.

Po dwutygodniowym pobycie w Kazdały korweta podjęła żeglugę wzdłuż wybrzeży tureckich 20 lipca notuje Potocki na morzu następującą wiadomość:

Przepłynęliśmy dzisiejszej nocy między wyspami Maskonis i Lesbos [...]. Około południa przeszliśmy między Chio⁷³⁶ i portem Cizme⁷³⁷, tak nieszczęsnym flocie ottomańskiej⁷³⁸. Znaleźliśmy tam eskadrę kapitana-baszy⁷³⁹, któremu widok ten nie przywiódł zapewne przyjemnych wspomnień⁷⁴⁰.

Następnie trasa rejsu wiodła między wyspami Samos i Nikaria, potem koło wyspy Kos i wreszcie 21 lipca koło Rodos. Tu jednak Potocki obłożnie się rozchorował i dalszego ciągu podróży nie opisywał. 16 sierpnia „Święta Anna” zawinęła do Aleksandrii i tutaj nastąpiła jednomiesięczna przerwa w podróży morskiej Potockiego, przeznaczona na zwiedzenie Egiptu. Dalsza trasa wiodła w poprzek Morza Śródziemnego i przez Adriatyk do Wenecji: W końcowym etapie podróży pisze Potocki na krótko przed przybyciem do Wenecji, 8 listopada 1784 r.:

Trzynastego października wsiadłem na statek wenecki zwany „Niewinny”, płynący do Wenecji. Nazajutrz rozwinęliśmy żagle, 22 odkryliśmy brzegi Kandii⁷⁴¹; przy zachodzie słońca dwa statki, które przez cały dzień razem z nami odprawiały podróż, raptem obróciły się i zdawało się, że nas między siebie wziąć chciały. Obraz ten tym bardziej zdawał się nam być podejrzany, że weneccjanie są właśnie w wojnie z rządem tunizańskim⁷⁴². Ludzie nasi nie wątpili, iż statki te z tego były narodu: luba nierówni w siłach, zaczęli o obrobie myśleć. Ja nie myślałem, jak tylko o odwiedzeniu dawnych przyjaciół mych w Tunis[ie], i niewola w tym kraju nie trwożyła mnie bynajmniej; lecz nazajutrz nie ujrzelśmy już więcej tych okrętów, czyli to, że przez noc straciły nas z oczu, czyli też, co jest pewniejsze, były to tylko kupieckie okręty i że cel ich obrotów był przybliżyć się do lądu i wziąć nowy punkt odbicia na morze. Reszta podróży naszej nic nam nie wystawiała ciekawego. W trzy dni przepłynęliśmy przez golf wenecki; już jesteśmy przed Wenecją i z podniesieniem morza do portu jej wnijdziemy⁷⁴³.

Obszerny opis pielgrzymki do Palestyny odbytej w roku 1788 pozostawił ks. Józef Drohojowski, reformat z Krakowa.

W trakcie tej podróży ks. Drohojowski odbył kilka przepraw morskich, a mianowicie z Wenecji do Aleksandrii, następnie z Aleksandrii do Akry i wreszcie z Akry do Jafy. Stąd udał się do Jerozolimy, a po jej zwiedzeniu powrócił znów do Jafy i dalej płynął na statku do Hafy, a wreszcie ponownie do Aleksandrii i Włoch.

Najobszerniej przedstawiony jest w tej relacji, którą Drohojowski napisał dopiero w dwadzieścia lat po pielgrzymce⁷⁴⁴, rejs z Wenecji do Palestyny. W maju 1788 r. odpłynął autor z

⁷³⁶ Chios.

⁷³⁷ Cizme – Czesma, port i zatoka tej nazwy na wybrzeżu Turcji, naprzeciw wyspy Chios.

⁷³⁸ Pod Czesmą stoczona została 25 czerwca 1770 r. walna bitwa morska między flotą rosyjską, przybyłą tu z Bałtyku, a flotą turecką, zakończona całkowitym pogromem Turków. Stracili ani 15 okrętów liniowych i 3 fregaty oraz blisko 11 tysięcy ludzi, Rosjanie 43 zabitych i 25 rannych.

⁷³⁹ Kapitan - basza – właściwie kapudan - basza, admirał, dowódca floty.

⁷⁴⁰ Jw., s. 62.

⁷⁴¹ Krety.

⁷⁴² Tj. rządem Tunisu.

⁷⁴³ Jw., s. 82, 83.

⁷⁴⁴ J. Drohojowski, *Pielgrzymka do Ziemi Świętej, Egiptu, niektórych wschodnich i południowych krajów, odbyta w r. 1788, 89 i 91, pobożno ciekawej publiczności ofiarowana*. Oryginał łańciszczyńskim bezimiennie dawniej drukowany i zwiększany przez autora poprawił Jan Nowicki, Kraków 1812. Dalsze wydania: Berdyczów 1829, Wilno 1822 i 1840.

miasta „na morzu wystawionego”, jak nazywa Wenecję, na uzbrojonym statku „Daniel”. Musiała to być jednostka średniego tonażu, gdyż jej załogę stanowiło nie mniej jak 80 marynarzy. Pasażerów natomiast było włącznie z Drohojowskim zaledwie trzech. Z tego faktu, jak również i z tego, że „Daniel” był uzbrojony w 18 dział, można wysnuć wniosek, iż był to regularny okręt wojenny (sądząc z ilości dział i załogi – może mała korweta), na który udało się zaokrętować Drohojowskiemu i jego przygodnym towarzyszom podróży. I zapewne krakowski reformat nie żałował, że do Palestyny wyruszył pod ochroną dział, gdyż okazały się one bardzo pomocne, kiedy już niedaleko Aleksandrii pojawiły się jednostki korsarskie. Zostały one jednak przepędzone salwami armatnimi.

Po krótkim pobycie w Aleksandrii Drohojowski udał się na pokładzie marsylskiego statku handlowego „Bona Speranza” do Palestyny. Po drodze przeżył silną burzę, która zagnała statek daleko aż do brzegów Cypru, wreszcie dotarł do Haify i potem do Akry, a stąd na pokładzie tureckiego statku przybrzeżnego do Jafy. Droga powrotna przeszła zapewne bez większych wrażeń, bo nie znajdujemy śladów żadnych osobliwszych przygód krakowskiego podróżnika⁷⁴⁵.

W roku 1791 odbył swą trzecią podróż śródziemnomorską, tym razem do Maroka, Jan Potocki i opisał ją w pracy wydanej drukiem w następnym roku w Warszawie⁷⁴⁶.

Na zakończenie wymienić można jeszcze Franciszka Bielińskiego, który wraz z synem, późniejszym prezydentem Warszawy, bawił trzykrotnie w latach 1789–1792 na Sardynii, a w 1791 na Sycylii⁷⁴⁷, oraz dwóch podróżników, którzy płynęli przez Morze Śródziemne w drodze powrotnej ze swych wędrówek po świecie. Jednym z nich jest Maksymilian Wikliński, który po nieudanej próbie dotarcia drogą morską z Francji do Indii przeszedł Persję, Turcję i Palestynę docierając do Aleksandrii, skąd w roku 1782 drogą morską powrócił do Francji⁷⁴⁸. Drugi z nich to Ksawery Karnicki, który pływał szlakiem południowo-atlantyckim, był w Ameryce Południowej i Australii, wreszcie szlakiem indyjskim wokół Afryki powrócił do Europy, kończąc swą wędrówkę w 1791 r. w Marsylii⁷⁴⁹.

⁷⁴⁵ Powyższy opis podróży Drohojowskiego powtarzam za B y s t r o n i e m, o. c., s. 65.

⁷⁴⁶ J. P o t o c k i, *Voyage dans l'empire de Maroc, fait en l'année 1791, suivi du voyage de Hafez, recit oriental* [...] Varsovie 1792.

⁷⁴⁷ B a r y c z, *Podróże polskie do Neapolu w wiekach XV–XVIII*, s. 102.

⁷⁴⁸ J. R e y c h m a n, *Polacy w obcej służbie kolonialnej w Indiach w XVIII w.*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, t. III, Warszawa 1936, z. I, s. 96.

⁷⁴⁹ Z i e l i ń s k i, *Mały słownik ...*, s. 208.

VII. NA SZLAKU UCHODŹSTWA RELIGIJNEGO (wiek XVII–XVIII)

1. OSADNICY POLSCY W WIRGINII PIONIERAMI POSTĘPU SPOŁECZNEGO

Przeprowadzone przez historyka uchodźstwa polskiego w Ameryce, Mieczysława Haimana, poszukiwania pierwszych śladów polskich w Ameryce Północnej, jeśli zostawić na uboczu legendarną osobę Jana z Kolna, dostarczyły niezbitych dowodów stwierdzających przybycie pierwszych Polaków do Ameryki z początkiem XVII w⁷⁵⁰. I chociaż ci pierwsi dokumentarnie wzmiankowani Polacy przybyli tam „dopiero” w roku 1608, a więc 132 lata po domniemanym dotarciu do Ameryki Jana z Kolna, to przecież i tak znaleźli się u brzegów amerykańskich o 12 lat wcześniej niż uchodźcy angielscy ze statku „Mayflower” którzy założyli pierwszą purytańską kolonię w Massachusetts.

Wprawdzie początek kolonizacji Wirginii Anglicy przypisują sir Walterowi Raleighowi, który dotarł do niej w roku 1584, a w trzy lata później otrzymał ją od królowej Elżbiety w dzierżawę, ale dopiero w 1607 wylądowali tu pierwsi osadnicy. Przybyli oni na trzech statkach towarzystwa kupiecko-żeglugowego, powstałego w Londynie pod nazwą Virginia Company of London, i założyli osadę Jamestown. W trzecim transporcie, przywiezionym we wrześniu 1608 r., znalazło się, według zapisków jednego z kapitanów, tejże kompanii, Johna Smitha, „ośmiu Holendrów i Polaków oraz Michał Łowicki, szlachcic”⁷⁵¹. Może zresztą byli Polacy i w dwu poprzednich transportach, ale brak na to pisemnych dowodów. Brak także, niestety, jakichkolwiek relacji z ich morskich podróży z Europy do Ameryki.

W latach późniejszych do Wirginii coraz liczniej napływali Polacy. Byli oni prawdopodobnie wszyscy protestantami, gdyż religia ta była panująca w Wirginii. W Polsce rządził w tym czasie gorliwy katolik, król Zygmunt III Waza, znacznie mniej tolerancyjny niż jego poprzednicy. Była to zapewne jedna, a może główna w tym czasie przyczyna emigracji protestantów polskich do krajów protestanckich Europy zachodniej i za ocean.

Ze znanych z nazwiska osadników Polakiem mógł być przybyły w roku 1610 z Holandii lekarz Wawrzyniec Bohun, który w 11 lat później zmarł z ran odniesionych koło San Domingo na powracającym do Europy statku napadniętym przez okręt hiszpański⁷⁵².

Polakami byli na pewno znani tylko z imienia, ale przecież jako Polacy zapisani w wirgińskich kronikach: żołnierz polski imieniem Robert (Robert a Polonian), który wyróżnił się w roku 1616, Mateusz (Mathew a Polander), zabity podczas rzezi osadników dokonanej przez

⁷⁵⁰ M. H a i m a n, *Z przeszłości polskiej w Ameryce*, Buffalo 1927.

⁷⁵¹ J w., s. 14. R e t i n g e r, *Polacy w cywilizacjach obcych* ..., s. 200, pisze, że pierwszych Polaków – smolarzy „wysłał do Roenuck (w dzisiejszej północnej Karolinie) Sir Walter Raleigh, kiedy w 1585 planował angielskie osadnictwo rolne na nowym kontynencie. Wyprawa ta spełzła na niczym, gdyż koloniści, pozostawieni swemu losowi, wyginęli”. – Trudno jednak stąd wywnioskować, czy mowa tu o transporcie przewiezionym przez kapitana Smitha, czy też o innej (wcześniejszej czy późniejszej?) wyprawie.

⁷⁵² H a i m a n, o. c., s. 17, 18.

Indian, i wreszcie Molasco the Polander; który po tejże rzezi powrócił do Londynu, by dochodzić należnych od Kompanii jemu i jego towarzyszącom sum⁷⁵³.

Większość polskich osadników w Wirginii pozostała jednak bezimienna. A że było ich tam wielu i że odgrywali w życiu tej kolonii znaczną rolę, wynika to także i przede wszystkim z zorganizowanego przez Polaków strajku w obronie swych praw obywatelskich, do których ze względu na swą gospodarczą rolę oraz znaczenie dla prac w kolonii może bardziej byli uprawnieni niż osadnicy innych narodowości.

Istnieją bowiem pełne podstawy do przypuszczenia, że Kompania Wirgińska zupełnie celowo sprowadziła do kolonii polskich i niemieckich rzemieślników, obeznanych z przemysłem drzewnym, z wyrobem smoły, dziegciu i ługu. W Wirginii bowiem zamierzali Anglicy rozbudować przemysł drzewny, tak niezbędny dla pozbawionej lasów Anglii, i to zarówno w celach przemysłowych, jak i do budownictwa okrętowego. Dotychczas sprowadzano do Anglii drzewo z krajów nadbałtyckich, w znacznej mierze z Polski. Utworzenie przemysłu drzewnego w koloniach amerykańskich miało uniezależnić Anglię od konieczności sprowadzania zarówno drzewa opałowego, jak i budulca (przede wszystkim budulca okrętowego) z Polski, Rosji i innych państw bałtyckich.

W zapiskach wspomnianego już kapitana Smitha zachowały się wzmianki świadczące o tym, że Polacy byli dobrymi pracownikami w przemyśle drzewnym. Nic też dziwnego, że w roku 1620 Kompania Wirgińska rozpatrywała nawet projekt sprowadzenia do kolonii „z Polski i Szwecji ludzi obznajmionych zarówno z wyrobem dziegciu i smoły, potażu i ługu oraz klepek, jak i czesaniem konopi i lnu”⁷⁵⁴. Wprawdzie plan ten nie został zrealizowany, gdyż obawiano się zbyt wysokich kosztów w związku z pozyskaniem i przewiezieniem osadników, jednakże sam fakt powstania takiego projektu świadczy najlepiej, że miejscowi Polacy wyrobili sobie w Wirginii imię dobrych fachowców w przemyśle drzewnym.

W roku 1619 kolonia uzyskała samorząd. Nastąpiły wybory do ciała ustawodawczego, jednakże odmówiono prawa głosowania wszystkim cudzoziemcom, czyli nieangielskim osadnikom, w ich liczbie Polakom. W odpowiedzi na to wysoce krzywdzące postanowienie, dyskryminujące Polaków z uwagi na ich odrębną narodowość, porzucili oni pracę i rozpoczęli strajk, pierwszy strajk amerykański wynikły z ograniczenia swobód i praw obywatelskich.

Zmuszony zająć stanowisko, Zarząd Kompanii Wirgińskiej na posiedzeniu odbytym 31 lipca 1619 r. w Londynie oświadczył, co następuje:

W sprawie sporu Polaków, zamieszkałych w Wirginii, postanowiono teraz, że mają być obdarzeni prawem głosu i uczynieni tak wolnymi, jak każdy inny mieszkaniec tutejszy; a ażeby ich zręczność w robieniu smoły i dziegciu nie zaginęła wraz z nimi, postanowiono, że niektórzy młodzieńcy mają im być przydani do wyuczenia się ich zręczności i wiedzy w tym fachu dla dobra przyszłości kraju⁷⁵⁵.

Polacy byli więc w Wirginii pierwszymi pionierami postępu społecznego, pierwszymi pionierami swobód amerykańskich, tych swobód, które później na sztandarze amerykańskiej walki o niepodległość umieścił Jefferson i Franklin, w imię których walczył Kościuszko i za które oddał życie Pułaski. Polacy byli tymi, którzy na półtora wieku przed wybuchem wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych podnieśli zasadę równouprawnienia wszystkich osiadających w Nowym Świecie narodowości.

Osiągnąwszy, należne im prawa Polacy powrócili do pracy, jak to wynika z protokołu z posiedzenia Zarządu Kompanii, które odbyło się w maju 1620 r.

O tym, że postępowanie Kompanii Wirgińskiej wobec kolonistów nie-Anglików pozostawało nadal wiele do życzenia, świadczy także sprawa wspomnianego uprzednio Molasco the

⁷⁵³ Jw., s. 18 i n.

⁷⁵⁴ Jw., s. 21.

⁷⁵⁵ Jw., s. 19.

Polandera, który wytoczył Kompanii skargę o zapłacenie należnych mu pieniędzy. Krzywda, jaką poniósł, była tym większa, że należał on do pierwszych osadników, jak wynika to z protokołu z 19 lutego 1624 r., rozpoczynającego się słowami: „Molasco the Polander usilnie prosił, aby jego petycja mogła być odczytana, twierdząc, że zabiegał o to już ćwierć wieku temu”⁷⁵⁶. Jak wynika z dalszego ciągu protokołu, przedstawiciele Zarządu Kompanii, jak również sam podskarbi koronny przyznali, że Polakowi stała się krzywda i że nie wiedzieli, iż w Wirginii było „tyle niegodziwego ucisku”, po czym obiecali petenta wynagrodzić i wymierzyć należną mu sprawiedliwość. Jednakże w rok później sprawa ta w dalszym ciągu pozostawała bez zmian; czego dowodzi znowu protokół z posiedzenia z 12 lutego 1625 r., w którym nadal jest mowa o roszczeniach Molasco the Polandera i „reszty Polaków”⁷⁵⁷.

Czy i jak sprawa ta została przez czcigodnych członków Zarządu i komisarzy jego królewskiej mości króla Anglii ostatecznie załatwiona, kroniki nie podają. Sądząc jednak z przytoczonych powyżej licznych dowodów rażącej niesprawiedliwości społecznej, mającej swe źródło w dyskryminacji narodowościowej, jaką stosowały ówczesne władze Kompanii Wirgińskiej, można przypuszczać, że pokrzywdzeni Polacy nadal bezskutecznie kołotali o wymiar należnej im sprawiedliwości i że się tego prawdopodobnie nie doczekali.

2. POLACY W NOWEJ HOLANDII I INNYCH KRAJACH AMERYKI W XVII WIEKU

Drugim z kolei krajem północno-amerykańskim, w którym spotykamy polskich pionierów, jest holenderska kolonia Nowa Holandia. Nazwą tą obejmowano szereg rozrzuconych nad rzekami Hudson i Delaware osad i fortów, z których najwcześniej, bo w roku 1615, założono Nowy Amsterdam. Nowy Amsterdam stał się z wolna centrum i niejako stolicą luźno z sobą związanych posiadłości holenderskich w Ameryce Północnej; tu koncentrował się prowadzony z metropolią handel. Rozwojowi i znaczeniu miasta sprzyjało szczególnie jego korzystne położenie nadmorskie u rozczłonkowanego ujścia Hudsonu, po którego obu brzegach rozłożyło się miasto.

Pierwszych Polaków w Nowym Amsterdamie spotykamy w latach czterdziestych XVII stulecia (począwszy od 1643 r.). W tym bowiem roku, jak powiada w swej relacji jezuita francuski ks. Lallemand⁷⁵⁸, znany misjonarz o. Izaak Jogues spotkał w Nowym Amsterdamie, osadzie holenderskiej na wyspie Manhattan, Polaka nieznanego nazwiska. Z braku znajomości języka polskiego nie mógł się z nim rozmówić, dowiedział się tylko, że był on luteraninem.

O tym, że w tym czasie musiało być więcej Polaków w Nowym Amsterdamie, świadczy najlepiej wydana w roku 1649 holenderska broszura omawiająca w formie dialogu stosunki panujące w Nowej Holandii⁷⁵⁹. W dialogu tym udział biorą dwaj marynarze holenderscy, marynarz portugalski, kupiec francuski, Szwed, Neapolitańczyk oraz Polak o nazwisku Konrad Popolski⁷⁶⁰. To dobitne udokumentowanie narodowości Polaka jego nazwiskiem nie pozostawia żadnej wątpliwości, kogo autor broszury chciał w jego osobie przedstawić i dowodzi, że z pewnością Polacy musieli być dość licznie reprezentowani wśród ludności Nowego Amsterdamu: liczniej na przykład niż Niemcy.

⁷⁵⁶ Jw., s. 23.

⁷⁵⁷ Jw., s. 24.

⁷⁵⁸ M. H a i m a n, *Polacy wśród pionierów Ameryki*, Chicago 1930, s. 6.

⁷⁵⁹ Tytuł tej broszury, cytowany za H a i m a n e m, o. c., brzmi: *Breedden Raetit Aende Vereenichde Nederlandsche Provintien*.

⁷⁶⁰ H a i m a n; *Polacy wśród pionierów*, s. 6, 7.

Polacy byli zresztą cenionymi mieszkańcami tej holenderskiej kolonii, jak to wynika z zabiegów najwybitniejszego gubernatora Nowej Holandii Piotra Stuyvesanta, który we wrześniu 1659 r. pisał do Kompanii Zachodnio-Indyjskiej, aby mu przysłała czym prędzej oprócz chłopów holenderskich i flamandzkich także jak najwięcej Polaków, Litwinów i Prusaków, wydalonych z ojczyzny, aby mógł założyć nową osadę nad Hudsonem. List ten wysłany został zapewne pod wrażeniem świeżo otrzymanych wieści o wygnaniu arian z Polski⁷⁶¹.

Doszukanie się ówczesnych polskich osadników z Nowej Holandii nie jest łatwe. Komplikuje je nagminne zniekształcanie obcych i trudnych do wymówienia dla Holendrów polskich nazwisk. Dlatego też w wielu wypadkach trzeba się dopiero domyślać, jakie nazwisko kryje się w rzeczywistości pod tym, które zapisano w zniekształconym brzmieniu i formie.

Prawdopodobnie Polakami byli Marcus Duschosche – Duszkowski lub Daszkowski, zapisany w Nowym Amsterdamie w roku 1655. Christoffel Jurianse Probasko – Krzysztof Probaski, przybyły do Nowej Holandii w roku 1654⁷⁶² i inni o równie zmienionych nazwiskach. Polskiego pochodzenia był zapewne Jakub Fabrycjusz, pierwszy pastor luterański w Ameryce przybyły po roku 1600⁷⁶³. Na pewno był Polakiem doktor Aleksander Karol Kurcjusz, pierwszy profesor i kierownik pierwszej szkoły wyższej w Nowym Amsterdamie, który przybył tam w lipcu 1659 r.⁷⁶⁴ Trzy lata później przybył z Holandii do Nowego Amsterdamu na statku „de Vos” Albert Saboriski, czyli Olbracht Zaborowski z Prus, od którego wywodzą się liczne obecnie w Ameryce rody Zabriskich i Zabriskie'ch⁷⁶⁵. Polakiem był prawdopodobnie również Daniel Liczko, zapisany jako Lichko, Litsko, Litchcoe, porucznik załogi wojskowej Nowego Amsterdamu, pochodzący z Koszalina. Przybył on do kolonii bardzo wcześnie jako chorąży wojsk Stanów Holenderskich. Parokrotnie odznaczył się w służbie zamorskiej i już jako porucznik brał udział w wyprawie Stuyvesanta na Nową Szwecję w roku 1655⁷⁶⁶. Polakiem lub Czechem mógł być osadnik o nazwisku Łokietko⁷⁶⁷. Jako Polak zapisany jest również w księgach luterańskiego zboru w Nowym Amsterdamie Jan (Hans) Karoski, zmarły w roku 1718 w wieku około 90 lat⁷⁶⁸.

W tym czasie Nowy Amsterdam od pół wieku przestał być miastem holenderskim i stolicą Nowej Holandii i nie nosił już tej nazwy, pod jaką został założony. Niemal w pięćdziesiątą rocznicę powstania miasta, w roku 1664, posiadłości holenderskie w Ameryce Północnej zostały bowiem zaatakowane i zdobyte przez Anglików, po czym wcielona je do kolonii angielskich. W ten sposób Nowy Amsterdam zmienił nazwę na Nowy York, dla uczczenia księcia Yorku, dowodzącego wojskami angielskimi w tej walce, która była zresztą drobnym epizodem angielsko-holenderskich zmagania o władztwo morskie i posiadłości kolonialne. Pomimo świetnych zwycięstw admirała de Ruytera nad flotą angielską szala zwycięstwa przechyliła się na stronę Anglii, co oczywiście przypieczętowała los byłych kolonii holenderskich w Ameryce.

Nowoamsterdamscy Polacy nie byli jedynymi osadnikami polskimi w nie należących pierwotnie do Anglii koloniach w Ameryce. Są pewne ślady wskazujące na to, że Polacy znajdowali się również i w Nowej Szwecji⁷⁶⁹, jednakże los tej kolonii był bardzo efemeryczny i dziś trudno byłoby przypuszczenie to udokumentować.

Natomiast co do Polaków osiadłych w innych koloniach angielskich (poza omówioną Wirginia) posiadamy więcej konkretnych dowodów ich przybycia i bytności. Jednym z najwcze-

⁷⁶¹ Jw., s. 8.

⁷⁶² Jw., s. 9.

⁷⁶³ Jw., s. 26.

⁷⁶⁴ Jw., s. 10–12.

⁷⁶⁵ Jw., s. 13–23.

⁷⁶⁶ Jw., s. 29.

⁷⁶⁷ Jw.

⁷⁶⁸ Jw., s. 28, 29.

⁷⁶⁹ Jw., s. 29.

śniej przybyłych do stanu Massachusetts osadników polskich był Huga Łaski (Hugh Laskin), pierwszy Polak zapisany w mieście Salem w roku 1637. Uważany on jest za założyciela rodu Lasky'ch, wywodzącego się według tradycji tego rodu od polskich Łaskich⁷⁷⁰.

Z początkiem następnego wieku, w latach 1702–1704, przybył do Ameryki z Wielkopolski założyciel innego znanego amerykańskiego rodu polskiego pochodzenia, Jan Antoni Sadowski. Od jego nazwiska pochodzi podobno oznaczona na mapach holenderskich z roku 1730 nazwa „Lac Sandoske” – jezioro Sadowskiego. Jego potomkowie zmienili nazwisko na Sandusky. Wnuk przybysza wielkopolskiego był znanym pionierem osadnictwa w stanie Ohio w połowie XVIII w.⁷⁷¹

Zapewne znaczna większość pierwszych osadników polskich w Ameryce (być może nawet wszyscy) opuściła ojczyznę z powodu prześladowań, na jakie zwłaszcza za panowania Zygmunta III Wazy wystawieni byli innowiercy, jak luteranie, kalwini, arianie i inni. Byli to jednakże na ogół pojedynczy emigranci. Dopiero w drugiej połowie XVII, a także w początkach XVIII w. emigracja religijna przybierze bardziej masowy charakter; wiąże się to z wygnaniem z Polski arian, morawian i kwaków.

3. UCHODŹCY RELIGIJNI W AMERYCE, GRENLANDII I LABRADORZE

Pierwsza fala uchodźców religijnych popłynęła z Polski na zachód po zakończeniu wojny polsko-szwedzkiej w roku 1660. Podczas tej wojny, różnowiercy polscy i w Polsce osiadli, jak np. Niemcy i Czesi, w znacznej masie sprzyjali i popierali protestanckich Szwedów, co zostało wyzyskane do walki z niekatolickimi wyznaniem. Główną przyczynę klęsk wojennych Rzeczypospolitej, będących w gruncie rzeczy następstwem oportunistycznej polityki możnowładców: Radziwiłłów, Opalińskich, Leszczyńskich, widziano właśnie w odstępstwie różnowierców i przeciwko nim, skierowano rewolucyjne nastroje mas ludowych. Takim sposobem możnowładcy, którzy spekulując na zmianie koniunktury politycznej podążyli w szwedzkie szeregi, zdołali uzyskać przebaczenie i zapomnienie swych win. Odruch zaś nienawiści, i tej słusznej z powodu zdrady narodowej, i tej niesłusznej z tytułu odmiennych przekonań religijnych, skierowano przeciwko różnowiercom. Zdobyte przez katolickie ziemianstwo wielkopolskie w roku 1656 Leszno, centrum szwedzkiego oporu i bastion „braci czeskich” w Wielkopolsce, puszczono z dymem. Zaś w 1658 r. sejm uchwalił wypędzenie z Polski najbardziej radykalnej w swych poglądach społecznych, „obrzydłej i szalonej sekty arian”; jej wyznawcy w ciągu dwóch lat opuścić musieli Polskę, chyba że wyrzekli się swej wiary i przeszli na katolicyzm.

Druga fala uchodźstwa religijnego opuścić musiała Polskę na początku XVIII w. Podczas wojny o tron polski pomiędzy Augustem Saskim a Stanisławem Leszczyńskim bracia czescy, arianie i inni dysydenci opowiedzieli się tym razem za Polakiem, zwłaszcza że rodzina Leszczyńskich była dawniej mozną protektorką innowierców, a Leszno nadal głównym ich ośrodkiem w Polsce. Ci bowiem spośród braci czeskich, którzy po latach „potopu” szwedzkiego pozostali w tym mieście lub też powrócili do niego później, odbudowali je i mieszkali tam jeszcze przez pół wieku. Po zdobyciu i ponownym spalaniu Leszna przez wojska Augusta II nastąpił ostateczny upadek tej sekty w Polsce. Przeważająca większość jej wyznawców wyemigrowała do Niemiec, a stamtąd do Ameryki Północnej⁷⁷².

⁷⁷⁰ M. H a i m a n, *Polacy w walce o niepodległość Ameryki*, Chicago 1931, s. 54, 55.

⁷⁷¹ T e n ż e, *Polacy wśród pionierów ...*, s. 59–73.

⁷⁷² T e n ż e, *Ślady polskie w Ameryce*, Chicago 1938, s. 5–7.

Pierwsza osada polskich morawian, jak w Ameryce nazywano braci czeskich, powstała w roku 1735 w Savannah w Georgii; później powstały osady w Pensylwanii i Nowej Karolinie⁷⁷³.

Wśród nazwisk imigrantów pensylwańskich z lat 1727–1776 spotkać można takie polskie nazwiska, jak: Piotr Durny, Marcin Bilski, Jan Ludwik Buda, Jan Piotr Lech, Tomasz Lubek, Piotr Karp, Kazimierz Hembda, Jakub Farny, Krystyn Halicki itd.⁷⁷⁴

Oprócz rodowitych Polaków spotkać można wśród polskich morawian również i Niemców osiadłych w Polsce. Byli to rzemieślnicy i drobni kupcy z Gdańska, Poznania, Swarzędza i innych miast Pomorza i Wielkopolski. Jednym z najwybitniejszych przedstawicieli tej grupy uchodźców był Piotr Wolle ze Swarzędza, misjonarz morawski w duńskich Indiach Zachodnich (obecnie amerykańskie Wyspy Dziewicze)⁷⁷⁵.

Inną jeszcze grupę wśród przybyłych z Polski dysydentów stanowili kwakrzy, pochodzący w większości z Gdańska, gdzie istniejąca od roku 1677 gmina kwakerska narażona była na stałe prześladowania ze strony ludności i nietolerancyjnej wobec tej sekty, jak i innych wyznań nieluterańskich, rady miejskiej. Pomimo interwencji listownej Williama Penna, głównego krzewiciela religii kwakerskiej, u Jana III Sobieskiego – stosunki w Gdańsku nie uległy zmianie i kwakrzy gdańscy emigrowali do zachodniej Europy, a później do założonej przez Penna w Ameryce Północnej kolonii Pensylwanii⁷⁷⁶.

Emigranci religijni z Polski osiadali nie tylko w samej Ameryce. Jak bowiem wynika z materiałów opublikowanych przez Haimana, docierali oni również do Grenlandii i Labradoru.

Pierwszymi misjonarzami morawskimi na Grenlandii byli bracia Stachowie, Mateusz i Krystyn, przybyli tu z Europy w roku 1733 z pierwszymi partiami osadników rozpoczynających ponowną kolonizację wyspy (uprzednia, pierwsza kolonizacja Grenlandii zakończyła się z początkiem XVI w., a sama wyspa uległa zapomnieniu). Mateusz Stach przebywał na Grenlandii przez 37 lat, ułożył słownik i gramatykę języka eskimoskiego oraz pozostawił cenne zapiski stanowiące materiały nie tylko do dziejów morawian, ale i do dziejów samej wyspy⁷⁷⁷.

Z Polaków na Labradorze wymienić można Górnoszlazaka Jerzego Waclawa Gołkowskiego, rodem z miejscowości Bobrek w powiecie bytomskim. Wyjechał on z Anglii na Labrador w roku 1752 w związku z nieudaną próbą założenia tam misji wśród Eskimosów. W roku następnym Gołkowski osiadł w Pensylwanii, gdzie jako zdolny rysownik i mierniczy dokonał pierwszych pomiarów ziemi⁷⁷⁸.

Wraz z Gołkowskim przybyła do Ameryki większa grupa morawian. Wśród nich znajdowały się dwie osoby o nazwisku Bujak, matka z synem, akcjonariusze spółki „braci morawskich”, zawiązanej dla pokrycia kosztów osadnictwa w Północnej Karolinie⁷⁷⁹.

Na tym zakończyć można ten krótki rys dziejów polskiego uchodźstwa i osadnictwa religijnego w Ameryce. Następna większa grupa Polaków przybyła tu pod koniec trzeciej ćwierci XVIII w. Tym razem byli to uchodźcy polityczno-wojskowi: konfederaci barscy i inni żołnierze, którzy przybyli tu, by walczyć o niepodległość amerykańskich stanów.

⁷⁷³ Jw., s. 7.

⁷⁷⁴ T e n ż e, *Polacy wśród pionierów ...*, s. 32.

⁷⁷⁵ T e n ż e, *Ślady polskie w Ameryce* s. 8.

⁷⁷⁶ T e n ż e, *Polacy wśród pionierów ...*, s. 39, 40.

⁷⁷⁷ T e n ż e, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 9, 10, oraz Ch. E d m o n d (Karol C h o j e c k i), *Voyage dans les mers du Nord a bord de la corvette „La Reine Hortense”*, Paris 1857, s. 291.

⁷⁷⁸ H a i m a n, o. c., s. 10.

⁷⁷⁹ Jw.

VIII. POLACY NA SZLAKU POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIM (w XVII i XVIII wieku)

1. ARCISZEWSKI I JEGO TRZY WYPRAWY DO BRAZYLII

U schyłku lat trzydziestych XVII stulecia Brazylia była teatrem wojny toczonej od roku 1624 między dotychczasowymi jej władcami – Hiszpanami a Holendrami, którzy po zrzuconiu jarzma hiszpańskiego w swym kraju macierzystym sięgnęli z kolei po zamorskie posiadłości Hiszpanii⁷⁸⁰. Po początkowych niepowodzeniach na lądzie, a sukcesach na morzu holenderska Kompania Zachodnio-Indyjska, zawiązana dla handlu i eksploatacji Ameryki, przygotowała ekspedycję w celu podboju jednej z kapitanii, czyli okręgów Brazylii – Pernambuco. W tej właśnie ekspedycji wziął udział jako kapitan piechoty Krzysztof Arciszewski.

Jak wspomniano uprzednio, Arciszewski wyruszył z Holandii 16 listopada 1629 r. Niepomyślne wiatry zagnały holenderską eskadrę do brzegów angielskich, gdzie jakiś czas przebywała w oczekiwaniu zmiany pogody. Prawdopodobnie w końcu listopada lub pierwszych dniach grudnia kontynuowano wyprawę, a 21 grudnia eskadra połączyła się przy jednej z Wysp Zielonego Przylądka z innymi oczekującymi tam eskadrami. Pięć dni później połączona flota, licząca 35 dużych okrętów, 15 jachtów, 13 szalup i 2 zdobyte przyzy – w sumie 65 jednostek, na których zaokrętowanych było blisko 3800 marynarzy i 3500 żołnierzy, wyruszyła na zachód. Przeprawa przez ocean trwała 7 tygodni. 13 lutego 1630 r. flota holenderska przybiła do wybrzeży kapitanii Pernambuco, gdzie natychmiast zaangażowano ją do akcji skierowanej przeciwko miastu Olinda – stolicy kapitanii⁷⁸¹.

Olinda położona była nad brzegiem oceanu u końca północnego brzegu niewielkiej zatoki. Naprzeciw zaś Olindy, na południowym brzegu zatoki, znajdował się umocniony port Recife. Port ten chroniony był dodatkowo działami, dwóch silnych fortalicji, a ponadto dostęp do niego utrudniony był przez pasmo skał podwodnych, ciągnące się przed wejściem do zatoki. Nic też dziwnego, że pierwszy atak na Olindę i Recife się nie udał. Niecelny ogień kołyszających się na wzburzonym morzu okrętów holenderskich nie był w stanie wyrządzić poważniejszych szkód obrońcom miasta i portu, zaś mniejsze jednostki, którym udało się ominąć skały podwodne i wpłynąć do zatoki, natrafiły na tak silny opór, że musiały się wycofać. Wtedy na zwołanej radzie wojennej Arciszewski rzucił projekt debarkowania 3000 ludzi na północ od Olindy i zaatakowania miasta od strony lądu⁷⁸². Plan ten, polegający na zaskoczeniu przeciw-

⁷⁸⁰ Patrz H. W ä t j e n, *Das holländische Kolonialreich in Brasilien. Ein Kapitel aus der Kolonialgeschichte des 17. Jahrhunderts*, Haag-Gotha 1921, s. 40 i n. Praca Wätjena opiera się na badaniach archiwalnych przeprowadzonych zarówno w Holandii, jak i Brazylii i wyzyskuje liczne źródła rękopiśmienne oraz bogatą literaturę przedmiotu z takimi podstawowymi dziełami na czele, jak: J. de L a e t, *Historie ofte Jaerlijck Verhael van de Verrichtingen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie*, Leyden 1644; C. B a r l a e u s, *Rerum per octenium in Brasilia et alibi gestarum, [...] historia*, Cilivis 1660; P. M. Netscher, *Les Hollandais en Brésil. Notice historique sur les Pays-Bas et le Brésil au XVIIe siècle*, La Haye 1853.

⁷⁸¹ W ä t j e n, o. c., s. 47 i n.

⁷⁸² K r a u s h a r, *Dzieje Krzysztofa z Arciszewa Arciszewskiego ...*, t. I, s. 244 i n.

nika atakiem z najmniej oczekiwanej i zupełnie nie bronionej strony, powiódł się w zupełności. Hiszpanie w pospiesznej ucieczce opuścili Olinde i wycofali się do silnie umocnionego portu Recife, gdzie jednak opór ich również nie trwał długo. Z początkiem marca w Olindzie mogła się odbyć uroczystość dla uczczenia zdobycia trzech głównych fortów nadbrzeżnych kapitanii: Recife, S. Jorge i S. Francisco.

Hiszpanie byli pobici, ale bynajmniej nie pokonani. Wycofali się jedynie na zachód i tam założyli warowny obóz Arrayal (zwany też Castello Real, czyli Fort Królewski) na podobieństwo fortów i umocnień położonych w głębi lądu. Rozpoczęła się długotrwała kampania brazylijska.

Gdy w roku 1633 przybyli do Brazylii z nieograniczonymi pełnomocnictwami dwaj nowi komisarze Kompanii Zachodnio-Indyjskiej, dotychczasowy dowódca holenderski, Waerdenburch, urażony tym uszczupleniem jego dowództwa, powrócił do Holandii, zabierając ze sobą Arciszewskiego. Rezultat tej misji Waerdenburcha był jednak zupełnie nieprzewidziany: nowym dowódcą sił lądowych został przez władze Kompanii mianowany Arciszewski, przy równoczesnym awansowaniu go do stopnia pułkownika. W ten sposób 9 sierpnia 1634 r. Arciszewski, przemierzywszy po raz trzeci Atlantyk, zawinął z czterema przydanymi mu okrętami do Brazylii i wylądował w Recife⁷⁸³.

Chociaż mianowany dowódcą sił lądowych, Arciszewski zrzekł się dowództwa na rzecz starszego od siebie nominacją pułkownika, również Polaka, Zygmunta Szkopa, a sam przyjął stanowisko jego zastępcy. Odtąd też wspólnie prowadzili działania wojenne. W ich trakcie Arciszewski odniósł szereg świetnych zwycięstw, jak zdobycie fortu Arrayal i zwycięstwo nad nowym dowódcą hiszpańskim, księciem Lerma⁷⁸⁴. I w tym czasie, w okresie największych triumfów militarnych Arciszewskiego przybył do Brazylii jako wielkorządca holenderski Jan Maurycy hrabia Nassau-Siegen z domu orańskiego. Działo się to z początkiem 1637 r. po upływie dwu i pół lat dowodzenia pułkowników Szkopa i Arciszewskiego.

Stosunki między nowym wielkorządcą a Arciszewskim ułożyły się zrazu dość poprawnie, ale później sytuacja ta musiała ulec zmianie zarówno z uwagi na despotyczne usposobienie Orańczyka, jak i wobec zarzutów podnoszonych pod adresem swych władz zwierzchnich przez Arciszewskiego, rozżalonego, że inni zbierają owoce jego zwycięstw. Toteż gdy do Arciszewskiego nadeszło w tym czasie pismo Władysława IV, wzywające go do powrotu do kraju celem objęcia stanowiska admirała floty polskiej lub generała artylerii koronnej i ofiarujące mu w nagrodę zarząd ziemi bytowskiej i lęborskiej, Arciszewski wrócił do Europy⁷⁸⁵.

Stany Holenderskie przyjęły go jak triumfatora. Kompania Zachodnio-Indyjska ofiarowała mu łańcuch złoty na szyję oraz uczciła pamiątkowym medalem⁷⁸⁶, a podobizny jego ukazały się w wielu wydawnictwach holenderskich i zagranicznych⁷⁸⁷ wraz z krótkim życiorysem bohatera. I może to owacyjne przyjęcie, a przede wszystkim wiadomość o zaostreniu się stosunków religijnych w Polsce i nietolerancji wobec arian sprawiły, że Arciszewski zrezygnował z powrotu do Polski i na list Władysława IV odpowiedział odmownie⁷⁸⁸.

W tym czasie sprawy holenderskie w Brazylii przedstawiały się niepomyślnie. I dlatego z polecenia namiestnika holenderskiego Fryderyka Henryka Orańskiego zarząd Kompanii zaproponował Arciszewskiemu powrót do służby i gdy ten wyraził chęć podjęcia jej, zamiano-

⁷⁸³ Jw., s. 264.

⁷⁸⁴ Wätjen, o. s., 68, 71; Kraushar, o. c., t. I, s. 263 i in.; tamże, t. II, plan bitwy.

⁷⁸⁵ Kraushar, o. c., t. II, s. 69.

⁷⁸⁶ Podobizna tego medalu zamieszczona została przez E. Raczyńskiego, *Gabinet medalów polskich*, Wrocław 1838, później przez Kraushara, o. c., oraz w dziele *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, t. I, 1.

⁷⁸⁷ Np. Barlaeus, o. c., fol. 58; J. P. Abelinus. *Theatrum Europaeum oder Ausführliche und Wahrhaftige Beschreibung aller und jeder denckwürdiger Geschichten ...*, Franckfurt am Meyn 1637. Herb Arciszewskiego „Prawdzie” zamieścił przy mapie Brazylii W. J. Blaeu, *Geographia Biaviana*, t. XI, 1662.

⁷⁸⁸ Kraushar, o. c., t. II, s. 84–95.

wał go generałem artylerii i admirałem sił morskich w Brazylii⁷⁸⁹. W rezultacie 20 marca 1639 r. po piątej przeprawie przez Atlantyk Arciszewski przybył do Brazylii⁷⁹⁰.

Ten ostatni pobyt Arciszewskiego w Brazylii był jednak najkrótszy i najbardziej dla niego niepomysłny, pomimo (czy raczej może właśnie z powodu) wysokich rang wojskowych, jakie piastował. Zarówno sam Maurycy Nassau-Siegen, jak i członkowie Rady nie chcieli uznać jego godności, zwłaszcza że Arciszewski wcale nie uważał się za podwładnego wielkorządcy, tylko za niezależnego naczelnego dowódcę. Na tym też tle doszło rychło do zatargu. Zatarg ten przemienił się niedługo w otwartą wrogość Maurycego, który posunął się tak daleko, że rozkazał uwięzić nowego admirała. Toteż Arciszewski nie oponował, gdy Rada wydała mu polecenie złożenia dowództwa i powrotu do Europy, postanowił bowiem w Holandii uzyskać należną mu sprawiedliwość. 22 lipca 1639 r. po blisko dwumiesięcznej żegludze Arciszewski powrócił do Holandii⁷⁹¹.

Całkowitego zadośćuczynienia jednak nie otrzymał. Trudno było przypuszczać, aby dyrektorzy Kompanii mogli mu w sporze z hrabią Nassau-Siegen przyznać rację i w ten sposób zdyskredytować holenderskiego wielkorządcę w Brazylii, będącego przy tym krewnym namiestnika Stanów Generalnych. A jednak najlepszym dowodem słuszności stanowiska Arciszewskiego, a bezpodstawności wysuwanych przeciwko niemu przez Maurycego zarzutów był fakt, że wbrew naleganiom tego ostatniego Rada kompanii wydała Arciszewskiemu na własne jego żądanie dymisję i opatrzyła paszportem holenderskim. Przebywał też później Arciszewski w Amsterdamie przez sześć dalszych lat, aż do chwili tak upragnionego powrotu do Polski i oddania w krytycznym okresie jej dziejów wszystkich swych umiejętności i zdolności oraz mocno już nadwątlonych sił na usługi ojczyzny, której pozostał zawsze wierny⁷⁹².

Postać Arciszewskiego posłużyła za temat pracy licznym pisarzom: historykom⁷⁹³ i literatom⁷⁹⁴ i do dziś dnia nie przestaje ich zajmować⁷⁹⁵. Był to bowiem człowiek o wartościach istotnie niepowszednich. Jego liczne sukcesy brazylijskie, ogromna inwencja i często przejawiane nowatorstwo w przeprowadzaniu planów strategicznych i taktycznych przy pełnym wyzyskaniu rozległej wiedzy inżynierskiej – pozwalają bez żadnej przeszkody mówić o wojennym geniuszu Arciszewskiego. Nie darmo w ciągu niespełna dziesięciu lat ze skromnego kapitana, dowódcy kampanii wojska, ten mało znany Polak awansował na holenderskiego pułkownika wojsk lądowych, generała artylerii i admirała! A przy tym wszystkim, i to czyni go w naszych oczach prawdziwie wielkim człowiekiem, nie był Arciszewski konkwistadorem-zdobywcą, nie był żadnym krwi i przygód kondotierem. Nie walczył dla zysku i fortuny,

⁷⁸⁹ Jw., s. 104. Wätjen, o. c., s. 93, pisze, że mianowany generałem artylerii i pułkownikiem Arciszewski uzyskał takie uposażenie, przywileje i uprawnienia jakich przed nim nie miał ani Waerdenburch, ani Szkop.

⁷⁹⁰ Wätjen, o. c., s. 95.

⁷⁹¹ Kraushar, o. c., s. 147.

⁷⁹² Przebieg służby Arciszewskiego w Polsce podaje Kraushar, o. c., s. 191 i n.

⁷⁹³ Dość obszerną bibliografię podaje Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 12, 13.

⁷⁹⁴ B. Rychliński, *Przygody Krzysztofa Arciszewskiego*, Lwów 1935; tenże, *Słowo o admirałe Arciszewskim*, Warszawa 1937; M. Wicherkiwiczowa, *Żeglarz i chimera*, Poznań 1937 (odb. z „Dziennika Poznańskiego”, 2 lutego 1937). S. Sierecki, *Admirał Arciszewski*, Warszawa 1952.

⁷⁹⁵ Patrz: M. Rusinek, *Wiosna admirała*, Warszawa 1953; tenże, *Muszkietier z Itamariki*, Warszawa 1955; autor ten przygotowuje trzecią powieść z tego cyklu, przedstawiającą polską służbę Arciszewskiego jako „starszego nad armatą koronną”. *Wiosna admirała* wywołała polemikę na temat historycznej ścisłości książki. Brak tej ścisłości zarzuciła autorowi J. Dworzaczkowa w recenzji pt. *Zbyt beztroski stosunek do prawdy historycznej*, „Problemy”, t. XI, 1955, nr 10, s. 716–719, na co Rusinek replikował w odpowiedzi pt. *Stosunek do autora zbyt beztroski*, tamże, t. IX, 1955, nr 12, s. 859, 860; Replikował również redaktor tej książki z ramienia wydawnictwa, T. Jodełka, *O „Wiosnie admirała”*, tamże, t. XII, 1956, nr 1, s. 63, 64. Z kolei autorowi odpowiedziała J. Dworzaczkowa, *Czy powieściopisarz może uchylić się od odpowiedzialności za wiedzę o świecie, jakiej dostarcza czytelnikowi?*, tamże, nr 2, s. 126–128, a ponadto głos zabrał również krytycznie nastawiony do książki J. Topolski, *Historyk ma także prawo oceniać powieści historyczne*, tamże, s. 128. Ostatnio Rusinek wydał popularną biografię Arciszewskiego pt. *Wódz i wygnaniec. O Krzysztofie Arciszewskim i jego czasach*, Warszawa 1957.

nie żarła go ambicja i żądza władzy. Zdobyczy wojennej nie brał, a rozdzielał między prostych żołnierzy, jeńcom darowywał życie, w walce był zawsze rycerski i wielkoduszny. Do Europy wrócił równie biedny, jak z niej wyjechał, bogaty tylko w sławę gorzko zresztą okupioną niegodnym potraktowaniem go przez zawistnego Nassauczyka.

Jeżeli jednak postać tego polskiego wodza i admirała słusznie doczekała się obfitej literatury, to przecież istnieje pewna luka w licznych poświęconych Arciszewskiemu pracach i artykułach: za mało, prawie nic nie napisano dotąd o jego morskich umiejętnościach, o jego kwalifikacjach admirałskich. I dlatego trzeba jeszcze temu zagadnieniu poświęcić nieco miejsca.

Jeszcze podczas swego początkowego pobytu w Holandii Arciszewski pisał do Radziwiłła o przeprowadzaniu różnego rodzaju badań, prób i eksperymentów natury wojskowej i morskiej. O najciekawszej z nich, o próbie nurkowania, tak pisze:

Przypadł na mnie tu był casus⁷⁹⁶ taki, żem sobie tuszył albo umrzeć, albo skaleczyć. Misternym trafunkiem udało mi się tu nauczyć rzeczy wielce kosztownej i choć tu woda monarchią swoją ma, w krajach tych niezwyčajny pod wodą secure⁷⁹⁷ chodzić.

Czego doświadczać wszedłem pod Szewelingiem⁷⁹⁸ w morze i bawiąc się w nim kilka godzin z kompasem, natrafiłem sieć rybaczą, z której chciałem, co ryb wyjąć, w czymem się zakłuł o tę rybę, co ją tu pitermanem⁷⁹⁹ zowią, rzecz tak jadowitą, że nie wiem, jako ją tu jadać śmieją (podobna jest trochę silawie dubińskiej wielkiej). Kilka nocy spać nie mogłem i od ciężkich bólów i palenia dobrzem nie oszalałem. Rękim do półtora niedziel ruszyć nie mogłem i teraz jeszcze tego vestigia⁸⁰⁰ zostawiam. Ale nie dbam, kiedym tego dostąpił, czego bym za kilka tysięcy złotych nie dał⁸⁰¹.

Oprócz przedstawionej powyżej próby chodzenia po dnie morskim, prawdopodobnie przy pomocy hełmu nakładanego na głowę i zaopatrzonych w ustnik z usztywnioną rurką do oddychania, Arciszewski musiał przeprowadzić zapewne i inne doświadczenia. Na ślad tego natrafiamy w memoriale Arciszewskiego do Rady Kompanii Zachodnio-Indyjskiej z czerwca 1636 r., w którym pisząc o niefortunnej walce holenderskich okrętów z dużymi galeonami hiszpańskimi zapytuje:

Niechaj tu Mości Panowie sami zachcą rozważyć, czy owymi podwodnymi petardami, które WPanom za pośrednictwem Dra Kilfer przedstawiłem, nie można było skutecznie przeciw owym galionom operować?⁸⁰²

Jak widać z powyższego, Arciszewski przejawiał również zainteresowanie działaniami morskimi, chociaż w tym czasie był dowódcą lądowym i nie piastował jeszcze stanowiska admirałskiego. W tym samym zresztą memoriale daje dowód swej wybornej znajomości zagadnień wojny morskiej i współdziałania sił lądowych i morskich na brazylijskim teatrze wojennym.

Mówiąc o marynarce, uważam za właściwe przedłożyć WPanom moje w tym względzie spostrzeżenia.

Tutejsze urządzenie⁸⁰³ jest tego rodzaju, że obie siły: lądowa i morska, nie tylko że sobie nie pomagają, lecz nawet wzajemnie sobie stawiają przeszkody.

Okręty dlatego nic nie mogą działać, że, według dawnego zwyczaju, siły lądowe uważają je za skład amunicji, zamiast korzystać z magazynów. Walcząc na lądzie używają małych statków do przeprawy przez liczne rzeki i morskie zatoki, a tymczasem okręty, pozbawione tych statków, bezużytecznymi się stają.

⁷⁹⁶ Łac.: zdarzenie, przypadek.

⁷⁹⁷ Łac.: bezpiecznie.

⁷⁹⁸ Scheveningen, miejscowość nadmorska koło Hagi.

⁷⁹⁹ Piotrosz (Zeus faber).

⁸⁰⁰ Łac.: ślady, znaki.

⁸⁰¹ K r a u s h a r, o. c., t. I, s. 138, 139.

⁸⁰² Jw., t. II, s. 39, 40.

⁸⁰³ Organizacja.

Tak więc jedna siła staje się dla drugiej zawadą. Małe statki i biskajskie szalupy⁸⁰⁴, których domagaliśmy się jeszcze przed półtora roku, dotychczas nie nadeszły. Z tego powodu, ilekroć wyprawa jaka zamierzona jest w znacznej odległości, cała flota zmuszona jest pozostawać bezczynną.

Właśnie w chwili gdy to piszę, w Brazylii znajduje się około 40 okrętów i około 3000 majtków, a mimo takiej przeważnej siły, niczego nie zdołano dokonać. Pod Serinhaim⁸⁰⁵ mieliśmy 25 okrętów, reszta zaś była tu i ówdzie rozproszoną dla różnych konieczności i tym sposobem siła lądowa czyniła marynarkę bezużyteczną.

Raczej Panowie to mieć na uwadze. Opierając się na flocie, nie można wojny inaczej prowadzić, tylko po nabrzeżu, którego w takich razach trzymać się trzeba, jak kaczka rowu. Jeżeli przeto nie możemy oddalać się od brzegów, wówczas nieprzyjaciół przy pomocy lasów⁸⁰⁶ wszystko plondruje, wiedząc o tym dobrze, że my na plecach nie możemy dźwigać więcej, jak na dni ośm żywności, tudzież że gdy przez trzy dni od morza maszerować będziemy, to znowu drugie tyle użyjemy na powrót. I dlatego nieprzyjaciół śmiało może ku nam się zbliżyć, wie bowiem, że w razie napadu z naszej strony, z łatwością cofnie się do Coralhos alba Rossa, do portugalskich łajdaków, którzy go ochoczo we wszystko zaopatrzą. Wiem nadto z d o ś w i a d c z e n i a [podkreślenie moje – J. P.], że statki owe często zawodzą, np. gdy pogoda lub wiatr nie służą lub też w letniej porze, gdy rzeki na półtory mili od brzegu nie są już dostatecznie dla nich głębokie; w zimowych zaś miesiącach z powodu wylewów nie mogą zupełnie posunąć się naprzód dla gwałtownych prądów.

Dla zapobieżenia tym niedogodnościom radziłbym, według najlepszego swego rozumienia: by na potrzeby wojny lądowej utrzymywać stale 6 okrętów, 6 jachtów⁸⁰⁷, 6 dużych statków i 12 drobnych biskajskich szalup, pod rozkazami jednego lądowego dowódcy. Na morzu zaś należy mieć oddzielnego admirała, który by na własną odpowiedzialność usiłował odnosić korzyści pod Bahią i na innych punktach Brazylii⁸⁰⁸.

Jak widzimy, Arciszewski z dużą znajomością rzeczy wypowiada się na temat wojny morskiej na wodach brazylijskich i wcale nie poprzestaje na ogólnikach, przeciwnie, wdaje się w różne szczegóły natury taktycznej. Nie zadawała się wytknięciem błędów, ale pisze, co robić, aby ich uniknąć, udziela rad i wskazówek. Zaznacza przy tym wyraźnie, że to, co mówi, wie z doświadczenia; z pewnością sam w niejednej akcji morskiej brał udział. I podobnie jak w operacjach lądowych nie trzymał się utartych dróg i do znudzenia używanych szablonów walki, tak i tu daje wyraz konieczności szukania nowych metod boju, stosownie do istniejących okoliczności. Pisze wyraźnie, że „okręty dlatego nic nie mogą działać, że, według dawnego zwyczaju, siły lądowe uważają je za skład amunicji”, to znaczy, że zamiast flotę używać do działań bojowych na morzu, jest ona wyzyskiwana przez armię do roli pływających magazynów wzdłuż wybrzeża. I dlatego wysuwa koncepcję detaszowania części floty pod rozkazy dowódcy lądowego do pomocy armii w jej nadbrzeżnych działaniach, zaś reszcie floty proponuje pozostawić jej właściwą rolę w operacjach wodnych.

Toteż jak na dowódcę lądowego, jakim był jeszcze wówczas Arciszewski, wykazuje on nie tylko wyborną znajomość spraw związanych z prowadzeniem wojny na morzu, ale zachowuje przy tym sprawiedliwy osąd rzeczy i roli odgrywanych przez siły lądowe i morskie, żadnej z nich nie ujmuje znaczenia ani nie przeceniając.

Podany wyżej wyjątek z memoriału Arciszewskiego, jak również i inne cytowane pisma admirała dowodzą równocześnie jego dużej biegłości w piśmie i łatwości przelewania myśli na papier. Oprócz bowiem niezwykłych zdolności i wiedzy inżynieryjno-wojskowej był również Arciszewski człowiekiem wszechstronnie wykształconym, jak zresztą większość ówczesnych arian, którzy dzięki temu położyli wielkie zasługi w dziedzinie rozwoju nauki, literatury i sztuki polskiej.

Podobnie jak tyłu innych arian Arciszewski przejawiał znaczne i wszechstronne zainteresowania literacko-naukowe; w ich realizacji wielce pomocna mu była wspomniana biegłość w

⁸⁰⁴ Nie wiadomo, jaki rodzaj szalup autor ma na myśli.

⁸⁰⁵ Rzeka, czy osada tej nazwy? Niektóre z podanych nazw są trudne do zlokalizowania.

⁸⁰⁶ Tzn. wyzyskując lasy.

⁸⁰⁷ Jachtami nazywano podówczas w Holandii małe statki spacerowe; w czasie wojny używano ich m. in. do celów łącznikowych.

⁸⁰⁸ Jw., s. 56, 57.

piśmie. Oprócz obszernej korespondencji z Radziwiłłem i innymi osobami w kraju⁸⁰⁹, a później z Radą Kampanii Zachodnio-Indyjskiej, pozostawił Arciszewski kilka utworów wierszem, w Brazylii robił notatki etnograficzne, które posłużyły wybitnemu uczoneму holenderskiemu Vossowi do jego prac, a które niestety później zaginęły⁸¹⁰; w Holandii napisał i wydał drukiem w roku 1643 w Amsterdamie rozprawę łacińską na temat leczenia podagry⁸¹¹, i wreszcie napisał – także po łacinie – dzieło o artylerii, które jednakże później również zaginęło⁸¹². I ta spuścizna literacko-naukowa, choć nie zachowana w całości, stanowi jeszcze jeden przyczynek do uznania wielkości osoby Krzysztofa Arciszewskiego.

2. SZKOP I WITUSKI, TOWARZYSZE BRONI ARCISZEWSKIEGO

Arciszewski nie był jedynym Polakiem w służbie holenderskiej w Brazylii. Obok niego spotykamy bowiem dwóch dalszych, obu w oficerskich rangach. Jeden z nich, Szkop, piastował w latach 1634–1636 najwyższe obok Arciszewskiego stanowisko wojskowe oraz był generałem-lejtnantem, a później generalnym gubernatorem holenderskich posiadłości w Brazylii w latach 1646–1654; drugi – Wituski – dosłużył się stopnia kapitańskiego.

Posiadane przez nas informacje na temat przedbrazylijskich kolei życia Zygmunta Szkopa są dość skąpe. Urodził się około roku 1600 w szlacheckiej rodzinie osiadłej w dzisiejszym powiecie Lubin na Dolnym Śląsku. Podane przez autora jego biografii pełne nazwisko rodowe Szkopa⁸¹³ wskazuje na fakt daleko już posuniętej germanizacji tego rodu, ale z drugiej strony posiadamy dowody na to, że brazylijscy współtowarzysze Szkopa uważali go za Polaka. Wituski pisze o nim raz jako o Ślązaku⁸¹⁴, w innym znów miejscu dobitnie określa jego narodowość stwierdzając, że w Brazylii było dopiero trzech Polaków⁸¹⁵, czyli on sam, Arciszewski i Szkop. Za Polaka uważa Szkopa również autor najlepszego z dawniejszych opracowań o Holendrach w Brazylii.⁸¹⁶

Nie wiadomo, co skłoniło Szkopa do wstąpienia na służbę holenderską. Nie wiemy również, kiedy pojawił się w Brazylii. Po raz pierwszy spotykamy się z nim w kwietniu roku 1631; jako kapitan brał wtedy wraz z Arciszewskim udział w wyprawie na Itamarikę⁸¹⁷. Szybko awansował i gdy w roku 1633 gen. Waerdenburch złożył dowództwo i wraz z Arciszewskim udał się do Holandii, a jego następcą krótko potem poległ, Szkop – już jako pułkownik – objął dowództwo holenderskich sił lądowych w Brazylii. Rychło też odniósł poważny sukces w nowej wyprawie i zdobyciu wyspy Itamarika⁸¹⁸. Zaś po powrocie Arciszewskiego do Brazylii, obaj pułkownicy wspólnie z dowódcą sił morskich admirałem Lichthardtem przeprowadzili skuteczną wyprawę przeciwko pozycjom portugalskim w rejonie ujścia Rio Parahyba. I następują dalsze zwycięstwa holenderskie: zdobycie fortu Arrayal, fortu Nazareth koło Przylądka St. Augustin, a później zwycięstwo pod Porto Calvo; we wszystkich tych sukcesach Szkop odegrał niepoślednią rolę, ale głównym triumfateorem zwycięstw pod

⁸⁰⁹ Jw., t. I, w aneksach.

⁸¹⁰ Patrz A. Danysz, *Krzysztof Arciszewski, Pamiętnik z pobytu w Brazylii*, „Roczniki Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Poznaniu”, R. XXI, 1895, s. 421–432.

⁸¹¹ Jej tytuł, cytowany za Krausharem, o. c., t. II, s. 181, 182, brzmi: *Epistola de podagra curata*.

⁸¹² Kraushar, o. c., t. II, s. 93.

⁸¹³ Sigismund von Schkopp und Heinzendorf auf Krebsberg und Gross-Kotzenau (K. Schwerin, *Sigismund von Schkopp*, „Schlasische Lebensbilder”, t. IV: Schlesier des 16. bis 19. Jahrhunderts. Breslau 1931, s. 168).

⁸¹⁴ Czaplinski, *Władysław Konstanty Wituski ...*, s. 174.

⁸¹⁵ Jw., s. 176.

⁸¹⁶ Netscher, o. c.

⁸¹⁷ Schwerin, l. c.; Wätjen, o. c., s. 59, 60.

⁸¹⁸ Schwerin, l. c.; Wätjen, o. c., s. 65, 66.

Arrayal i Porto Calvo był Arciszewski⁸¹⁹. Warto tu przypomnieć, że choć mianowany w 1634 r. przez Kompanię Zachodnio-Indyjską dowódcą sił lądowych, Arciszewski po przybyciu do Brazylii uznał starszeństwo stopnia Szkopa i podporządkował się mu jako zastępca dowódcy. Szkop zapewne mniej zdolny od Arciszewskiego, jemu pozostawił inicjatywę w kreśleniu planów strategicznych i ich realizacji. I ta zgodna współpraca obu polskich pułkowników dała jak najlepsze rezultaty, w przeciwieństwie do późniejszych niepowodzeń, jakie pociągnęła dysharmonia w okresie naczelnego dowództwa Maurycego hrabiego Nassau-Siegen.

W roku 1637 Szkop rozciągnął panowanie holenderskie nad prowincją Sergipe del Rey i to jest ostatni ślad jego działalności w okresie rządów i władzy Maurycego. W roku 1638 z nieznanymi przyczynami powrócił do Holandii, osiadł tam na zamku Cuylenburg i po trudach brazylijskiej wojaczki oddał się zasłużonemu odpoczynkowi, a po ożenieniu się – życiu rodzinnemu⁸²⁰.

Osiem lat później za radą Maurycego Nassauskiego, który w 1644 r. złożył swe brazylijskie urzędy i wrócił do Holandii, Kompania Zachodnio-Indyjska ponownie powołała Szkopa do obrony swych posiadłości. Jako generał-lejtnant, a później generalny gubernator, Szkop usiłował do roku 1654 posiadłości te utrzymać, jednakże na skutek niewystarczających sił ludzkich i finansowych usiłowania te zakończyły się niepowodzeniem. Honorowe poddanie stolicy holenderskiej Brazylii – Recife – kończy ten okres życia Szkopa. Smutnym epilogiem jest oskarżenie go przez Kompanię Zachodnio-Indyjską o zdradę i uwięzienie jak złoczyńcy. Wprawdzie przed sądem Szkop potrafił się usprawiedliwić, jednakże skazano go na poniesienie kosztów procesu⁸²¹. W ten sposób, podobnie jak przedtem Arciszewski, drugi niezmiernie, dla Holandii zasłużony dowódca-Polak boleśnie odczuł gorzki niedzięk, gdy odwróciło się odeń szczęście⁸²².

Trzeci z Polaków w służbie holenderskiej, Władysław Konstanty Wituski, odgrywał w Brazylii rolę podrzędną. Urodzony w Życku nad Wisłą w roku 1603, wyruszył w 1633 na studia do Holandii, skąd po rocznym pobycie udał się do Brazylii⁸²³. Dziwnym zbiegiem okoliczności Wituski płynął na jednym z czterech okrętów ekspedycji Arciszewskiego, wracającego do Brazylii objąć dowództwo wojsk lądowych, którym później podzielił się ze Szkopem.

Podobnie jak Arciszewski, również i Wituski nie pozostawił relacji z tego rejsu. Nie wiadomo zresztą, czy pisał on do kogo obszerniej na ten temat, a zachował się tylko jeden jego list z Brazylii, datowany 25 marca 1635 r. Nie wyjaśnia w nim też, co porabiał w ciągu blisko 8 miesięcy, jakie upłynęły od przybycia jego do Brazylii, zdaje tylko relację z udziału w wyprawie prowadzonej przez Arciszewskiego i Szkopa na Parahybę, na czele 4000 żołnierzy zaokrętowanych na dużej eskadrze inwazyjnej. Wyprawę tę opisuje Wituski w następujących słowach:

Po dwóch czatach, z których jedną kolonel Schop Słezak na Brazylią Południową na 7 okrętów w Recife Pernambuckim kilkaset żołnierzy embarkowawszy⁸²⁴ uczynił, z której nihil gloriosum⁸²⁵ krom kilkuset skrzyń cukru, drzewa brazylijskiego i tabaku przyniósł. Drugą kolonel Arciszewski na Brazylią Północną z małą garścią ludzi [...] ruszywszy się i szczęśliwie ją wzięwszy [...] powrócił.

Initis consiliis cum consiliariis politicis⁸²⁶, których sam 9 ex omnibus Foederatis Provinciis⁸²⁷ mieszka, ciz kolonelowie, hetmani, i dyrektorowie wojenni sameczni wojsko z garnizonu ściągawszy, tamże w Recife embarkowawszy, do Parahyby portu i miasta brazylijskiego Dominii Hispanici⁸²⁸ żagle podnieśliśmy.

⁸¹⁹ Schwerin, *l. c.*; Wätjen, *o. c.*, s. 67–71; Kraushar, *o. c.*, t. I, s. 263 i n.

⁸²⁰ Schwerin, *o. c.*, s. 169.

⁸²¹ Jw., s. 170; Wätjen, *o. c.*, s. 151–158, 161, 165, 171–175.

⁸²² W roku 1656 Szkop powrócił na Śląsk. Przez szereg lat przebywał na dworze księcia Ludwika w Legnicy, zmarł w 1670 w Rakowie (pow. lubiński).

⁸²³ Patrz rozdz. V, s. 116, 117.

⁸²⁴ Zaokrętowawszy.

⁸²⁵ Łac.: nic sławnego.

⁸²⁶ Łac.: po naradzeniu się z komisarzami politycznymi.

⁸²⁷ Łac.: z całych Zjednoczonych Stanów (Holandii).

⁸²⁸ Łac.: władztwa hiszpańskiego.

Gdzie przyszedzsy przez niedziel 3 in alto iactati⁸²⁹ znaleźliśmy port trzema fartami umocniony, dwa na obu-
dnu stronach portowy rzeki, a trzeci in insula fluvii portowi imminente⁸³⁰; z tych fortów jeden ad meri-
diem⁸³¹ leżący Cabo Delo⁸³² i nazwany oblegliśmy, a że terra i mari obsidere⁸³³ trzeba było, 8 okrętów w port
z wielką odwagą wprowadziliśmy, tak że tych trzech fortów ictus recipere⁸³⁴ okręty nasze musiały, ale et hoc
superato in penitiora fluvii⁸³⁵ i ku miastu poszły, gdzie od dział nieprzyjacielskich wolne już były, ostatek
okrętów na morzu przed portem ankry rzuciły, lądowe wojsko okopawszy, kwatery swoje defensją swoją
obwarowawszy, ad opera offensionis⁸³⁶ obróciło się⁸³⁷.

Po przedstawieniu w ten sposób pierwszej fazy tej ciekawej ziemno-wodnej operacji, Witu-
tusi skreślił następnie, dalsze koleje trzytygodniowego oblężenia Parahyby. Gdy walka się
przeciągała, postanowiono zmusić nieprzyjaciela do poddania się i w tym celu zorganizowany
został atak na główny punkt oporu nieprzyjacielskiego na wyspie. Podczas ataku

przesadzono z okrętów naszych kilka kompaniej na tę insulę, na której fort był, którą przez szturm
wziąwszy wszystkich Hiszpanów wysiekli, krom tych, którzy fuga przez wodę sibi consulere⁸³⁸.

Wituski kontynuuje i kończy opis tej kampanii obrazem poddania się miasta i fortu.

W zakończeniu relacji z tych i późniejszych jeszcze walk w głębi lądu autor pisze, że po-
nieważ kampania powoli dobiega końca, trzeba myśleć o powrocie „na stary świat”, po czym
stwierdza:

Nie żał mi jednak będzie, żem taką peregrynacją na nowy świat podjął i bym nic inszego tylko to samo,
żem tu był, do Polski przywiózł, stanie mi za raritatem⁸³⁹, bo dopiero trzech sam Polaków było⁸⁴⁰.

I na ostatek czyni jeszcze wyznanie co do swego stanu majątkowego. Wynika z niego, że
podobnie jak Arciszewski, który w memoriale do Rady Kompanii napisał, że może dowieść
nabycia wszystkich posiadanych rzeczy⁸⁴¹, również i Wituski nie myślał o napelnieniu miesz-
ka. A przecież takie postępowanie było na porządku dziennym; wystarczy wymienić tych
wszystkich dygnitarzy, którzy – jak pisał w swym memoriale Arciszewski – uciekali, gdy
groziło niebezpieczeństwo, a potem powracali bez pieniędzy i dorabiali się mienia. I tak samo
jak Arciszewski pisał w liście do Władysława IV, że nie ma pieniędzy, gdyż rzadko dobra
sława chodzi pospołu z wielkimi pieniędzmi⁸⁴², tak też Wituski stwierdza, że „złota, srebra,
lubo to mówią, że na nowym świecie łopata że skrzybią, stąd nie wywozę, honorem się kon-
tentować będę, po którym tu jachał”⁸⁴³.

Widzimy z powyższego, że Wituski zdradzał wiele podobnych cech charakteru, co jego
dowódca: był waleczny, a przy tym bezinteresowny, dobrą sławę cenil ponad wszystko, a nad
doraźne korzyści materialne przekładał zadowolenie z dokonanych podróży i poznania dale-
kiego, nowego świata.

⁸²⁹ Łac.: rzucani na morzu.

⁸³⁰ Łac.: na wyspie rzecznej, graniczącej (stykającej się) z portem.

⁸³¹ Łac.: na południu.

⁸³² Przyładek Delo.

⁸³³ Powinno być: terram et mare obsidere – ziemię i morze opanować.

⁸³⁴ Łac.: przyjąć uderzenie.

⁸³⁵ Łac.: i to pokonawszy, w głąb rzeki ...

⁸³⁶ Łac.: do uderzenia.

⁸³⁷ C z a p l i ń s k i, o. c., s. 174, 175. Jw., s. 175.

⁸³⁸ Jw., s. 175. Łac.: uradzili ucieczkę drogą wodną.

⁸³⁹ Łac.: za rzadkość.

⁸⁴⁰ Jw., s. 176.

⁸⁴¹ K r a u s h a r, o. c., t. II, s. 68.

⁸⁴² Jw., s. 93, 94.

⁸⁴³ C z a p l i ń s k i, o. c., s. 176.

3. INNI POLACY NA SZLAKU POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIM

Chociaż niewiele istnieje śladów bytności Polaków na szlaku południowo-amerykańskim w XVII w. (czy może nawet wcześniej), to i tak są one wystarczające do stwierdzenia, że Arciszewski, Szkop i Wituski bynajmniej nie byli jedynymi Polakami, którzy zawędrowali tak wcześnie do Południowej Ameryki. Jest możliwe, że nawet przed nimi przybyli tu Polacy w toku hiszpańskich i portugalskich wypraw do Brazylii; jak to można wywnioskować z zachowanych spisów załóg okrętowych bądź z wykazów żołnierskich czy wreszcie zestawień odnoszących się do innych osób, jak kupców czy po prostu obieżyświatów, którzy na hiszpańskich czy portugalskich okrętach popłynęli do Brazylii. Wskazują na to takie nazwiska polskiego, a w każdym bądź razie słowiańsko-polskiego pochodzenia, jak: Przebicius, Stanislaus, Ochendorco, Jarzeki⁸⁴⁴. Dwa pierwsze z nich mogły pochodzić od imion Przybysław i Stanisław, następne od nazwisk Ochęduszko i Jarecki. Z podobnymi zresztą przeinaczeniami polskich nazwisk spotkaliśmy się już uprzednio, i nic w tym dziwnego, gdyż nazwiska i imiona polskie nie były dla Hiszpanów, Portugalczyków czy Holendrów łatwe do wymówienia, a tym bardziej do zapisania.

Czy w wyprawach holenderskich na Brazylię brali udział jeszcze inni Polacy, poza trzema wymienionymi oficerami, trudno powiedzieć. Wprawdzie Wituski stwierdza tę właśnie ilość, ale jest możliwe, że nie znał wszystkich oficerów, a na pewno nie mógł znać wszystkich prostych żołnierzy wojsk holenderskich w Brazylii, zresztą słowa jego odnoszą się tylko do jego pobytu w latach 1634–1636.

Wiadomo nam, że przed swą drugą podróżą do Brazylii usiłował Arciszewski nakłonić do niej swego rodaka Andrzeja Wiszowatego, bratanka słynnego arianina Benedykta Wiszowatego, jednakże ten wymówił się brakiem pozwolenia rodziny⁸⁴⁵. Prawdopodobnie płynął do Brazylii rodzony młodszy brat Krzysztofa Arciszewskiego, Bogusław, o którym Krzysztof pisał do Rady Amsterdamskiej, że zmarł w podróży skutkiem otrucia czy zarazy, przy czym stratę brata łączył z innymi ofiarami poniesionymi w służbie holenderskiej⁸⁴⁶. Ponieważ w tym czasie arian polskich w Holandii było sporo, a ponadto zaczęli już do holenderskich uniwersytetów napływać studenci polscy, więc jest prawdopodobne, że niektórzy z nich mogli wybrać się na wyprawę brazylijską, zwłaszcza wtedy, gdy w Holandii stało się głośnie nazwisko Arciszewskiego po urządzonym mu triumfalnym przyjęciu w roku 1637.

W tym samym czasie co Arciszewski, a być może przed Szkopem i na pewno przed Wituskim, znalazł się w Brazylii jeszcze jeden Polak przybyły tu zresztą najzupełniej przypadkowo. Podobnie jak kiedyś Gaspar da Gama, płynąc w ekspedycji Cabrała do Indii, dotarł przypadkowo do Brazylii wskutek szalejących na Atlantyku wiatrów, które zniosły okręty z wytyczonego kursu, tak samo znalazł się w Brazylii w roku 1631 Wojciech Męciński, płynący z Lizbony do Goa w Indiach. Ponieważ wyznaczonym terenem działalności misyjnej Męcińskiego były Indie, a nie Brazylia, więc też powrócił on z powrotem do Lizbony, by na nowo udać się do Goa, o czym będzie jeszcze mowa osobno.

Kilkadziesiąt lat później, u schyłku XVII stulecia, znalazł się w Ameryce łacińskiej inny polski misjonarz, o. Stanisław Arlet (1663–1717), działający w Peru i tamże, w Potosi, zmarły. Jeden z jego listów o pracy misyjnej miał zostać opublikowany w 1698 r. (Jeszcze inny misjonarz, jezuita Jerzy Hostyński, czynny był w drugiej połowie XVII w. w Meksyku, gdzie w Tarahumara zmarł w 1686 r.)⁸⁴⁷. Na Arlecie kończą się konkretne wiadomości odnoszące się do Polaków, którzy w wieku XVII znaleźli się na południowo-atlantyckim szlaku. Odtąd

⁸⁴⁴ T. S. Grabowski, *Polacy w Brazylii*, „Przegląd Współczesny”, R. XVI, 1937, t. LXII, s. 83, przyp. 2.

⁸⁴⁵ Kraushar, o. c., t. II, s. 104.

⁸⁴⁶ Jw., s. 164.

⁸⁴⁷ Retinger, *Polacy w cywilizacjach obcych ...*, s. 123.

przez przeszło pół wieku brak jakichkolwiek śladów ich bytności w Południowej Ameryce. Miał płynąć z wyprawą portugalską do Paragwaju w połowie XVIII w. głośny awanturnik Dzierżanowski, jednakże plan ten nie został zrealizowany⁸⁴⁸. Następnych Polaków znajdujemy dopiero u schyłku XVIII stulecia.

W roku 1774 do Ameryki Południowej wyemigrował, być może z przyczyn politycznych, niejaki Ksawery Karnicki, urodzony – w roku 1750 w Nowogrodzkiem. Najdłużej przebywał on w Chile, gdzie organizował wyprawę do Australii w celach osadniczych i łowienia wielorybów⁸⁴⁹.

Dziesięć lat później, w drodze z Baltimore na Madagaskar zawiął do brzegów Brazylii Maurycy Beniowski. Płynął on na statku „Intrepid”, będącym pod jego komendą, i wiozł towary wartości 50 000 funtów z przeznaczeniem do portu Św. Augustyna na Madagaskarze. Odpłynięcie z Baltimore nastąpiło 5 października 1784 r. Z początkiem stycznia statek znalazł się u brzegów Brazylii i zawiął do Juan Gonzalez po zapas żywności i wodę, po czym w kwietniu wyruszył w dalszą drogę na Madagaskar⁸⁵⁰.

Na Beniowskim kończy się ta krótka lista polskich podróżników na szlaku południowo-atlantycznym do końca XVIII w.

⁸⁴⁸ W. Konopczyński, *Dzierżanowski Michał*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 157–159.

⁸⁴⁹ Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 206.

⁸⁵⁰ *Historia podróży y osobliwszych zdarzeń Maurycego Augusta Beniowskiego*, t. IV, s. 382, 383 (w zakończeniu od wydawcy).

IX. POLACY NA SZLAKU INDYJSKIM (wiek XVI do XVIII)

1. PEREGRYNACJA KRZYSZTOFA PAWŁOWSKIEGO DO INDII

U schyłku XVI w. napisana została pierwsza znana nam relacja polskiego podróżnika pływającego do Indii. Jest ona zawarta w liście napisanym przez niejakiego Krzysztofa Pawłowskiego z Goa w dniu 20 listopada 1596 r.⁸⁵¹. Kim był ten szlachcic i w jakim celu udał się do Indii – nie wiemy i możemy tylko snuć mniej czy więcej trafne domysły na ten temat⁸⁵².

Krzysztof Pawłowski wyruszył w podróż z Lizbony; do Lizbony przybył również drogą morską z Gdańska. Nie posiadamy, niestety, opisu podróży z Gdańska wokół wybrzeży całej północnej i zachodniej Europy. A zapewne i taka relacja istniała, jak można by wnioskować z początkowych słów zachowanego listu, w którym Pawłowski donosi nieznanemu adresatowi, że pisał do niego „listeczek” w dniu 25 sierpnia 1596 r. z portu i fortulezzy, czyli fortecy „imieniem Maszembig”⁸⁵³. Tak więc być może już w tym liście z Mozambiku, o ile nie jeszcze wcześniej, np. z Lizbony, mógł Pawłowski opisać ciekawą zapewne podróż wzdłuż brzegów Polski, Niemiec, Danii, Holandii, Francji i Hiszpanii, podróż, jaką niewielu ówczesnych podróżników mogło się poszczycić i jakiej żaden z Polaków nie opisał. Zachowana relacja z Goa absolutnie nie wspomina o tej żegludze, jeśli nie liczyć jednej wzmianki Pawłowskiego na temat zakupionej w Gdańsku żywności, którą – choć już nieco nadpsutą wskutek długotrwałej podróży – sprzedał w Goa ze znacznym zyskiem.

Opisowi drogi z Mozambiku do Goa, odbytej w czasie od 28 sierpnia do 2 października 1596 r., poświęcony jest początek listu, bardzo zresztą chaotyczny. Traktuje on pokrótce o losach całej flotyli, składającej się z pięciu jednostek, w której skład wchodził również galeon, na którym płynął Pawłowski.

Zanim jednak przejdziemy do opisu rejsu tego galeonu z Lizbony aż do Goa, trzeba w krótkich słowach przypomnieć, jak w owym czasie kształtowały się stosunki polityczne w rejonie Oceanu Indyjskiego.

Jak wiadomo, przed dotarciem Portugalczyków do Indii handel morski u wschodnich wybrzeży Afryki oraz na Oceanie Indyjskim spoczywał niepodzielnie w rękach Arabów, kon-

⁸⁵¹ List ten po raz pierwszy opublikował z pochodzącej z połowy XVII w. kopii rękopisu i za nią powtórzył wiele błędów W. T. Baranowski, *Peregrynacja do Indyi Krzysztofa Pawłowskiego w roku 1596*, „Prace Komisji do Badań nad Historią Literatury i Oświaty”, t. I, Warszawa 1914, s. 247–257. Edycja ta nie przedstawia dziś większej wartości. Pełnowartościowe jest wydanie, które opracował S. Stasiak, *Les Indes Portugaises à la fin du XVI-e siècle d'après la relation du voyage fait à Goa en 1596 par Christophe Pawłowski, gentilhomme polonais*. „Rocznik Orientalistyczny”, t. III–V, Lwów 1925–1927.

⁸⁵² Jeden z autorów niezbyt fortunnie próbował utożsamić Pawłowskiego z Anonimem podróżującym w r. 1595 po Morzu Śródziemnym, inny (Barycz, *Nieznany dziariusz podróży po Włoszech z końca wieku XVI*) wyraził przypuszczenie, iż Pawłowski był kupcem pochodzącym ze stanu mieszczkańskiego. Nie brak również przypuszczenia, że „od wczesnej młodości pędził życie na morzu” (J. Chudzikowska, J. Jaster, *Ludzie wielkiej przygody*, Warszawa 1955, s. 75).

⁸⁵³ Stasiak, o. c., s. 38. Również i w dalszym ciągu opieram się na tej pracy.

centrując się w osadach – miastach portowych, z których największymi były Mozambik i Mombasa oraz Kalikut w dalekich Indiach.

Jest oczywiste, że przybyłym tu właśnie w celach handlowych Portugalczykom nie w smak był ten stosunek rzeczy, gdyż skazywał ich w najlepszym razie na odegranie roli dalszych, drugorzędnych pośredników w handlu Indii z Europą. Toteż gdy arabscy kupcy nie okazywali się skłonni do zrezygnowania ze swego monopolu i gdy pod ich naciskiem doszło do pierwszych nieporozumień między miejscową ludnością i władzami a Portugalczykami, ci ostatni uciekli się do użycia broni. Okręty Vasco da Gamy, a później Cabrala i Albuquerque’a w okrutny sposób ostrzelały Kalikut i inne miasta indyjskie, a następnie wydały nieubłaganą walkę arabskiej żegludze na wodach Oceanu Indyjskiego. Portugalczycy zajęli szereg ważnych wysp i portów u wybrzeży wschodniej Afryki i południowej Azji, po czym rozgromili w 1509 r. flotę arabską i całkowicie opanowali Ocean Indyjski. W krótkim też czasie wszystkie dotychczasowe posiadłości i ośrodki handlowe Arabów na drodze do Indii, takie jak Mozambik, Mombasa, Malindi i Mogadisciu, przeszły w ręce portugalskie. Sytuacja uległa następnie dalszej zmianie, gdyż wskutek połączenia się Portugalii z Hiszpanią unią dynastyczną portugalskie kolonie przeszły pod zwierzchnictwo króla hiszpańskiego, a żeglugę portugalsko-hiszpańską zwalczając poczęli z kolei Anglicy i Holendrzy⁸⁵⁴.

I taki układ stosunków panował na Oceanie Indyjskim, gdy w roku 1596 Krzysztof Pawłowski płynął do Indii.

W liście pisanym do bliżej nie określonego adresata, mieszkającego w Krakowie, tak przedstawia Pawłowski swą podróż:

Gdyżem też to obiecał Waszmości na pożegnanie z Waszmością w Krakowie podczas⁸⁵⁵ się uprzykrzyć pisaniem swym, oznajmię trochę o tej nawigacji indyjskiej, jako jest przytrudniejsza i przycięższa w sobie, którąśmy z ciężkością w całym pół roku odprawiali, bo począwszy od Lizybany żeglując aż minawszy linią⁸⁵⁶, pierwszy raz aż do samego Cabo Bona[e] Spei⁸⁵⁷, niewymowna gorącość, przytrudniejsza o wiatry dobre, gdy flota się z Lizybony nie wyprawi 6 dnia marca albo 12. Lecześmy my wyjechali drugiego dnia Aprili anno 96 i przetośmy też zawsze nie mieli wiatry potrzebne. To już pewna i doświadczona od starych żeglarzów, że wiatry [są] kontrarii⁸⁵⁸ a i wszystko stronami żeglować [trzeba]. Gdyśmy już minęli Cabo Bona[e] Spei i la insula Madagascaro⁸⁵⁹, którą zowią Luzytańczycy⁸⁶⁰ insula S. Lorena⁸⁶¹, trafiliśmy in Junio i Julio⁸⁶² na takie zimna, które nas z onej gorącości tak przerazili, że do 500 ludu i z bosmanami, okrom mnie jednego, a pilota detuan (?)⁸⁶³ i drugiego, wszyscy wpadli w takie rozmaite choroby, że ich wyrzucono w morze zmarłych osób 160. Sam nasz kapitan mało nie umarł. I ja, bym był nie miał z sobą bekieszki⁸⁶⁴ i bobrowymi brzuchami futrowanej i capkę, też tyle by musiał, co inni cierpieć, za co mam wielkie dzięki oddawać Panu Bogu. Dostało mi też się niegodnemu być kapitanem nad Portugalczykami, a to nie dalej, jedno do Goi. A gdziebych jedno po ziemiach króla hiszpańskiego przebywał, powinni mnie niezadzierzywać, a w każdym okręcie, galerze, lugar⁸⁶⁵ do kapitana dać forytować et si credere fas⁸⁶⁶⁸⁶⁷.

⁸⁵⁴ Na temat wypraw portugalskich do Indii, rywalizacji portugalsko-arabskiej, a później portugalsko – holendersko-angielskiej patrz komentarz Stasiaka, o. c., „Rocznik Orientalistyczny”, t. III, s. 4-27; również Magidawicz, *Zarys historii odkryć geograficznych*, s. 227 i n., 322, 323.

⁸⁵⁵ Staropolskie – czasem.

⁸⁵⁶ tzn. równik.

⁸⁵⁷ Przylądek Dobrej Nadziei. Pawłowski miesza tu słowo portugalskie (lub hiszpańskie), Cabo, i łacinę. Po portugalsku nazwa ta brzmi: Cabo de Buena Esperanza.

⁸⁵⁸ Z łac. przeciwne.

⁸⁵⁹ Wyspa Madagaskar.

⁸⁶⁰ Portugalczycy.

⁸⁶¹ Wyspa Św. Wawrzyńca, nazwana tak od odkrycia jej w dniu tego świętego (10 VIII) w roku 1506

⁸⁶² Łac.: w czerwcu i lipcu.

⁸⁶³ Wydawca podaje, że słowo to nie jest czytelne.

⁸⁶⁴ Okrycia wierzchniego.

⁸⁶⁵ Portug.: kwatery.

⁸⁶⁶ Łac.: jeśli można wierzyć.

⁸⁶⁷ Stasiak, o. c., s. 40–42.

Jak więc widać, podróż Pawłowskiego nie należała do przyjemnych. Przeciwnie, jak niemal każda w owych czasach długotrwała podróż transoceaniczna, obfitowała w wielkie niebezpieczeństwa, niewygody i trudy, które bardzo znaczna część członków załogi i podróżnych – łącznie blisko jedna trzecia zaokrętowanych osób – przypłacić musiała życiem. Pod tym względem relacja Pawłowskiego nie wydaje się zbyt przesadzona, zwłaszcza jeśli się zważy, że rejs trwał równo pół roku, z jednym, i to zapewne tylko kilkudniowym postojem w Mozambiku. Choroba morska i stałe niewygody okrętowe, raptowna zmiana temperatury z bardzo dokuczliwych upałów na dotkliwe zimno, jednostajność pożywienia i całkowity brak witamin, a co za tym idzie – skorbut, jak również konieczność picia cuchnącej i pełnej zrazków wody i w ogóle opłakane stosunki sanitarne na statku – oto przyczyny, dla których śmierć zbierała w owych czasach na morzu obfite żniwo.

Wspomniano uprzednio, że podróż Pawłowskiego z Lizbony do Goa trwała ponad pół roku. Galeony opuściły Portugalię 11 kwietnia, zaś 10 lub 11 października jako pierwszy okręt eskadry, która po drodze uległa rozproszeniu, przybył do Goa galeon „Nossa Senhora de Vencimento” z Pawłowskim na pokładzie⁸⁶⁸. Następnego dnia przybył drugi z kolei galeon, po 9 dniach trzeci, natomiast o dwóch pozostałych, do chwili opuszczenia przez Pawłowskiego Goa, brak było jakiegokolwiek wiadomości.

Jeżeli prawdą jest to, co Pawłowski napisał o sobie, że on jedyny obok pilota wcale nie chorował i że dostąpił nawet tak dużego wyróżnienia, jak kapitaństwo galeonu, to stwierdzić można, iż w obcym polskiej szlachcie żywiole morskim czuł się i radził sobie doskonale. I dlatego jest możliwe, że Pawłowski miał możliwość już wcześniej zapoznać się z morzem; kto wie, czy nie są więc słuszne przypuszczenia pierwszego wydawcy rękopisu, że podróżnik nasz pochodził z Pomorza⁸⁶⁹.

W dalszej swej relacji wzmiankuje Pawłowski o tarapatach, jakie miał ze swym ziomkiem Janem Tregierem z Warszawy, któremu pożyczył w Lizbonie 400 talarów, a których ten w Indiach nie chciał zwrócić. Opisuje zwyczaje tubylców, których zwie „okapciałymi”, pisze też o samym kraju, jego florze i faunie, bogactwach, produktach i handlu. Pomimo ubogiej formy literackiej list ten zawiera przecież dużo ciekawego materiału i świadczy, że – choć niewykształcony – Pawłowski potrafił jednak sporo zaobserwować i poczynił dużo ciekawych spostrzeżeń, które niechybnie musiały każdego w Polsce zainteresować.

Na opisanej podróży bynajmniej nie miały się skończyć wędrówki morskie Pawłowskiego. Wprawdzie nie powiodła się zamierzona wyprawa do Malabaru i Ormuzu (w Zatoce Perskiej) oraz do Egiptu, skąd chciał wrócić do Goa, aby wraz z flotą, która gotowała się do odpłynięcia w kwietniu 1597 r., wyruszyć do Malakki i do Lucon w Chinach; przyczyną zaniechania tych planów była inna podróż. Do jej podjęcia zmusiła Pawłowskiego ucieczka jego dłużnika,

⁸⁶⁸ Stasiak, o. c., t. III, s. 34, 35. Baranowski, o. c., s. 250, 251, mylnie podaje daty 2 kwietnia i 2 października, co Stasiak, o. c., s. 35, przyp. 128, przekonywająco tłumaczy jako omyłkę kopisty, który podane w dacie dziennej cyfry arabskie 11 wziął za rzymskie II.

⁸⁶⁹ Baranowski, o. c., s. 247. Za pochodzeniem Pawłowskiego z Pomorza przemawiać mogłaby jego znajomość języka niemieckiego, potwierdzona przez obcych (patrz dalej w tekście, s. 253) i uwidoczniiona używaniem przezeń niemieckich lub brzmiących z niemiecka, zniekształconych słów (Stasiak, o. c., t. V, s. 21-44). Niesiecki, o. c., t. VII, s. 262, pisze o Pawłowskich osiadłych w „Prusiech w pomorskim województwie”, z których niewiadomego imienia „N. Pawłowski miał za sobą Maliszewską, z której było synów pięciu: Michał, Franciszek, Krzysztof [podkr. moje – J. P.], Florian i Jan”. Ich stryjem „niedalekim” był późniejszy biskup ołomuniecki Stanisław Pawłowski, który posłował od cesarza Rudolfa II do Polski podczas bezkrólewia w 1586 r. Stanisław Pawłowski przetłumaczył z języka czeskiego na łacinę i wydał drukiem w 1577 r. dziennik podróży do Palestyny Lwa z Razmitalu (patrz Meisner-Röhrich, *Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Lande*, s. 572; Niesiecki, l. c.), kto więc wie, czy nie tu należy szukać źródeł zainteresowania dalekimi podróżami, jakie przejawiał nasz Krzysztof Pawłowski, o ile to on właśnie był bratankiem Stanisława, tłumacza wspomnianego diariusza. A diariusz ten dotyczył również podróży do Hiszpanii, zaś w świecie Lwa z Razmitalu znajdowali się także i Polacy.

Tregiera, za którym wybrał się 20 listopada 1596 r., jak na to wskazują ostatnie słowa listu, który został „dan na wsiadaniu na okręt do Cocina z Goi”⁸⁷⁰.

Jakie były dalsze koleje losu Krzysztofa Pawłowskiego? W wyżej omówionym, jedynym zachowanym jego liście nadmienił, że z Kochinu chce udać się do fortecy portugalskiej Diu (600 km na północ od Goa, nad Zatoką Combay), ale czy plan ten zastał zrealizowany, nie wiadomo, gdyż na okres przeszło sześciu lat tracimy ślady naszego podróżnika. Odnajdujemy go dopiero latem 1603 r. w ... Astrachaniu.

Jak czytamy w opisie podróży Stefana Kakascha, posła cesarza Rudolfa do szacha perskiego⁸⁷¹, podczas pobytu poselskiego orszaku w Astrachaniu, gdzie oczekiwano na statek mający przewieźć podróżnych przez Morze Kaspijskie, zjawił się u posła polski szlachcic nazwiskiem Krzysztof Pawłowski, władający polskim, niemieckim, łacińskim, hiszpańskim i innymi jeszcze językami⁸⁷². Przybywał on z Ormuzu (a więc zrealizował swój dawny plan podróży do Persji) i zamierzał przez Moskwę powrócić do Polski. Niestety, tą drogą nie mógł przedostać się do kraju, gdyż wobec zaostrzonych stosunków polsko-moskiewskich przez granicę przepuszczano tylko poselstwa. Pawłowski uzyskał więc zgodę Kakascha na przyłączenie się do jego orszaku i rad nie rad udał się z nim na powrót do Persji. W dniu św. Marii Magdaleny⁸⁷³, czyli 22 lipca nastąpiło zaokrętowanie orszaku poselskiego, a po 31 dniach podróży (przy czym dwa dni i dwie noce trwał silny sztorm) statek zawinął do perskiego brzegu koło Langeran⁸⁷⁴. Tu w czasie dziesięcioletniego oczekiwania na możliwość podjęcia dalszej drogi w głąb Persji, w upalnym, niezdrowym klimacie, wskutek kiepskiego jedzenia i braku wody zdatnej do picia wszyscy członkowie poselstwa ciężko się pochorowali. Pawłowski i Kakasch chorobę tę przyplacili życiem.

2. DUCHOWNI POLSCY NA INDYJSKIM SZLAKU W XVII WIEKU

W wieku XVII spotykamy coraz więcej Polaków na szlaku indyjskim, a ściślej rzecz biorąc na trasie Lizbona–Goa, z których to portów pierwszy był najważniejszym „indyjskim” portem Europy, drugi zaś głównym w Indiach portem docelowym dla statków płynących z Lizbony. Wszyscy znani nam z nazwiska siedemnastowieczni podróżnicy polscy, którzy płynęli tą trasą, są niemal bez wyjątku przedstawicielami stanu duchownego, i to duchowieństwa zakonnego. Szczególnie dużą bowiem popularnością wśród zakonników, zwłaszcza zaś jezuitów, cieszyła się podówczas praca misyjna na Dalekim Wschodzie, zapoczątkowana w połowie poprzedniego stulecia przez jezuitę Franciszka Ksawerego, wyniesionego później właśnie za działalność misyjną na ołtarze Kościoła katolickiego.

⁸⁷⁰ Stasiak, o. c., t. ITI, s. 56. Cocin (Kochin) leży 600 km na południe od Goa, na wybrzeżu Malabaru.

⁸⁷¹ Tectander, *Iter Persicum. Kurze doch ausführliche und wahrhaftige Beschreibung der persianischen Reiss ...*, Altenburg in Meissen 1609.

⁸⁷² Jw., s. 73.

⁸⁷³ Jw., s. 74: „Folgend sind wir am Tage Mariae Magdalenaen auf die Schiff [!] gesessen”. Tymczasem Chudzikowska, Jaster, *Ludzie wielkiej przygody*, s. 496, którzy korzystali z wydania rosyjskiego relacji Tectandra, piszą, iż poselski orszak popłynął do Persji na pokładzie żaglowca „Maria-Magdalena” (jw., s. 81, 82). Jest to całkowite nieporozumienie.

⁸⁷⁴ Zapewne Lenkoran, miejscowość nadbrzeżna w obecnym radzieckim Azerbejdżanie, 200 km na południe od Baku. Wyjaśnienia wymaga również data przybycia do Lenkoran. Tectander, l. c., podaje 8 września, to znaczy 18, a nie 31 dni od dnia św. Marii Magdaleny, chyba że święto to obchodzono dawniej innego dnia, a nie 22 lipca jak obecnie, albo też podał datę wg kalendarza juliańskiego, względnie informacja kronikarza o 31 dniach podróży morskiej nie jest ścisła.

Chronologicznie pierwszym z polskich misjonarzy jest jezuita ks. Gabriel Łętowski, który przebywał w Indiach w latach 1617–1659⁸⁷⁵. O jego podróżach i działalności brak jest jednak dokładniejszych relacji, poza wiadomością, że do Kochinu płynął na pokładzie okrętu „S. Laurencio das Almas”⁸⁷⁶.

Następnym z kolei jest jezuita ks. Andrzej Rudomina⁸⁷⁷. Urodził się w roku 1594, studiował w Rzymie, a gdy postanowił poświęcić się pracy misyjnej, przebywający podówczas w Rzymie słynny poeta ks. Maciej Sarbiewski uczcił jego wyjazd do Indii odą, specjalnie na cześć Rudominy ułożoną. W odzie tej w następujący sposób Sarbiewski kreśli przypuszczalne trudy dalekiej podróży morskiej do Indii:

I nic-że nie straszne dla twojej odwagi
Ni skwary, ni pęd huraganów?
Ni wichry rozdęte, ni fale, ni flagi,
Ni dworzec Eolskich tyranów?

Ty nie drżysz? nie wspomnisz o przyszłej ruinie,
Gdy z trwogi Twój okręt się wstrząsa?
Tam trudna żegluga, tam mało kto płynie,
Tam jeno się wicher wałęsa!

Ty patrzysz z uśmiechem na przyszłe zasadzki.
Na szturmy i burze bez liku,
Jak gdybyś nad Tybrem szedł użyć przechadzki,
Lub w małym Tuskulskim gaiku.

Tam fala czatuje, by z tobą wieść wojnę, Tam grozi niejedno widziadło,
Lecz widzę z daleka, jak morze spokojne
Do snu cię cichego układło.

O, zdrzymał na wodzie huragan wydęty,
Więc zerwij kotwicę w mieliźnie
Niech z gwiazdą fortunną żeglują okręty,
Niech wiatr je szczyry pośliźnie.

A Święta Królowa, co trzyma łaskawie
Na morzu i lądzie swe straże,
Niech dobrym sternictwem poszczęści twej nawie,
I żaglom kierunek ukáže⁸⁷⁸.

Prawdziwe były słowa natchnionego poety, że „tam trudna żegluga, tam mało kto płynie” – i Rudomina miał niebawem okazję najlepiej się o tym przekonać. Rejs z Lizbony do Goa trwał zazwyczaj 5–6 miesięcy, jak to już dowiedzieliśmy się z relacji Pawłowskiego. Uplęwało około trzech miesięcy, zanim okręt dotarł z Lizbony do Przylądka Dobrej Nadziei, kilka dalszych tygodni pochłaniała żegluga z Przylądka, do Mozambiku i drugie tyle z Mozambiku do Goa. Wyjazd statku, na którym płynął Rudomina, nastąpił prawdopodobnie wczesną wiosną 1625 r., zapewne w początkach marca, gdyż już 22 sierpnia statek zawinął do Goa. Jak wynika z relacji o. de Matosa, który przypuszczalnie towarzyszył Rudominie w drodze do Indii, misjonarz polski był bardzo pomocny licznym pasażerom:

⁸⁷⁵ B. Baranowski, *Znajomość Wschodu w dawnej Polsce ...*, s. 225. Retinger, *Polacy w cywilizacjach świata ...*, s. 122–123, nazywa go Łętkowski (Lentecowski) i podaje, że zmarł w Madurze (w prowincji Madras, w Indiach Przednich).

⁸⁷⁶ Stasiak, o. c., t. III, s. 8, przyp. 14.

⁸⁷⁷ Píše o nim *Encyklopedia kościelna*, t. XXIII, Warszawa 1899, s. 568, 569.

⁸⁷⁸ M. Sarbiewski, *Poezje*, t. I, Wilno 1891, s. 120 – w tłumaczeniu W. Syrokomli.

Zgola żaden, który jego pomocy i ratunku żądał w trudnych i przykrych rzeczach i potrzebach, na jego ochocie i usłudze się nie omylił, tak dalece, iż na okręcie, na którym żegłował, wszyscy współjadący, zarówno kapitan okrętu, jako i majtkowie, nie inaczej go nazywali, jak Święty⁸⁷⁹.

Po przybyciu do Goa Rudomina rozpoczął działalność misyjną, lecz rychło przerwała ją choroba, zapadł bowiem na febrę. Skierowano więc go do Makao, gdzie łżejszy klimat miał mu ułatwić leczenie. Podczas pobytu w Makao Rudomina napisał dwie broszury po chińsku, a mianowicie *Szy-pa-fu fu sin-t'u (Osiemnaście obrazów serca)* i *Szy-fu k'in tai t'u (Dziesięć obrazów człowieka pracowitego i leniwego)*, oraz jeszcze jedno dziełko treści teologicznej napisane wspólnie z innym jezuitą, Włochem⁸⁸⁰. Z Makao Rudomina skierowany został do Foczi, stolicy chińskiej prowincji Fukien, i tam zmarł w roku 1632⁸⁸¹.

Najbardziej może znanym z ówczesnych misjonarzy polskich na Dalekim Wschodzie jest jezuita Wojciech Męciński⁸⁸². Męciński studiował medycynę na Uniwersytecie Jagiellońskim, następnie w Rzymie odbył nowicjat, po czym kontynuował jeszcze studia (filozoficzne) w kraju. Udał się później ponownie do Rzymu i dwukrotnie do Portugalii. Za drugą bytnością wyruszył do Indii, jednakże statek, na którym płynął, dotarł do Brazylii, o czym pisaliśmy już uprzednio. Po raz drugi wypłynął Męciński do Indii w roku 1633. Z podróży tej, rozpoczętej 6 marca w Lizbonie, istnieje krótka relacja Męcińskiego, zawarta w liście jego do siostry, pisany w Goa 20 lutego 1634 r. Oto co pisze misjonarz na temat samego rejsu:

Jechaliśmy szczęśliwie, aż przejechawszy pół świata między gorącym i zimnem i rozmaitymi przypadkami zajechaliśmy do miejsca, kędy się kończy Afryka⁸⁸³. Często po morzu baleny⁸⁸⁴ to jest ryby wielkie⁸⁸⁵, pływały. Gdzie ja służyć dla miłości Bożej tym, którzy umierali, ostałem zdrów. Dwieście ludzi umarło na tych okrętach, na których ja byłem i ojcowie zakonu było [!], którzy jem służyli, trzech umarli⁸⁸⁶.

Do Goa przybył Męciński 21 sierpnia 1633 r., a więc po pięć i pół miesiąca trwającej żegludze. Pozostał tam przez trzy lata, następnie skierowano go do Japonii. Trwało jednak sześć lat, zanim udało mu się tam dostać, bowiem w drodze do Makao przychwycony został przez Holendrów i więziony pół roku na Formozie, skąd zbiegł na portugalskim statku, który zawiózł go do Makao. Do roku 1642 prowadził działalność misyjną w Kochinchinie, Kambodży i na Filipinach, by w lipcu tegoż roku udać się z Manili do Japonii; dokąd przybył 11 sierpnia⁸⁸⁷ jako pierwszy Polak, który postawił stopę na japońskiej ziemi. Na samym początku swej działalności misyjnej, zaledwie kilka dni po wylądowaniu w Japonii, został schwytany i po kilkumiesięcznym więzieniu i torturach zginął śmiercią męczeńską 23 marca 1643 r.⁸⁸⁸

Innym misjonarzem, który zginął podczas swej działalności misyjnej, był członek tego sa

⁸⁷⁹ J. Krzyszkowski, *O. Andrzej Rudomina, T. J., w trzechsetną rocznicę zgonu kilka dat i nazwisk*, „Misyje Katolickie”, Kraków 1932, s. 210, 211.

⁸⁸⁰ B. Baranowski, *o. c.*, s. 231.

⁸⁸¹ Krzyszkowski, *o. c.*; data śmierci Rudominy podawana jest czasem mylnie na rok 1631; patrz również K. Kapitańczyk, *Udział Polski w dziele misyjnym. Szkic historyczny*, Poznań 1933, s. 87.

⁸⁸² Obszerne informacje o Męcińskim zawiera *Encyklopedia kościelna*, t. XIV, Warszawa 1881, s. 237–245. Bibliografię prac poświęconych Męcińskiemu podaje Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 302.

⁸⁸³ Tzn. do Przylądka Dobrej Nadziei, uważanego wówczas mylnie za najbardziej wysunięty na południe punkt Afryki.

⁸⁸⁴ Z łac. – balaeneae, wieloryby.

⁸⁸⁵ Zgodnie z ówczesnym mniemaniem, że wieloryby należą do ryb.

⁸⁸⁶ S. Bodnia, *List Polaka z Goa o Indiach z roku 1634*, „Rocznik Gdański”, t. XII, 1938, s. 205.

⁸⁸⁷ Kapitańczyk, *o. c.*, s. 88, podaje datę 21 sierpnia; wg *Encyklopedii Kościelnej*, t. XIV, s. 245, jest to data odprowadzenia uwiezionego Polaka do Nagasaki.

⁸⁸⁸ Współczesna relacja na temat męczeńskiej śmierci Męcińskiego i towarzyszy: *Breve relatione della gloriose morte, che il P. Antonio Rubino della Compagnia di Gesu ... sofferse nella Città di Nagasacchi ... con quatro altri Padri della medesima Compagnia ...*, in Roma ...1652.

mego zakonu o. Jan Ignacy Lewicki, przebywający w Chinach od roku 1640. Lewicki poniósł śmierć w nurtach morskich w dniu 26 stycznia 1646 r. wskutek rozbicia się statku, na którym płynął do Tonkinu⁸⁸⁹.

W tym samym czasie, w roku 1643, udali się z Lizbony na Daleki Wschód dwaj misjonarze, którzy zasłynęli potem jako wybitni uczeni i których wkład w dzieło poznania ludów Dalekiego Wschodu i zbliżenia ich z kulturą europejską jest ogromny. Mowa tu o Mikołaju Smoguleckim i Michale Boymie.

Urodzony w roku 1610 w Smogulcu, w Wielkopolsce jako syn starosty bydgoskiego, Smogulecki odbył studia za granicą, w Niemczech i we Włoszech, i to w zakresie nauk matematyczno-przyrodniczych, filozoficznych i prawniczych. Po studiach przebywał przez kilka lat w Polsce, posłował do sejmu i piastował nawet urząd starosty nakielskiego, który złożył, aby wstąpić do zakonu i poświęcić się pracy misyjnej. Początkowo Smogulecki przebywał w Indiach, następnie od stycznia 1645 r. na Jawie, skąd napisał ciekawy list do kraju, i wreszcie w Chinach, gdzie zdobył sobie sławę naukową. Swe bogate wiadomości matematyczne i astronomiczne przekazał Smogulecki wielu uczniom chińskim; jednemu z nich, nazwiskiem Lie-Fong-tsu, posłużyły one do napisania dwu traktatów naukowych z dziedziny astronomii⁸⁹⁰.

Michał Boym, urodzony w roku 1614 w znanej lwowskiej rodzinie mieszczańskiej, przebywał na Dalekim Wschodzie 16 lat i również tam dokonał żywota. Z jego pierwszej podróży do Indii zachował się bardzo ciekawy list, pisany 11 stycznia 1644 r. z Mozambiku⁸⁹¹. Zawiera on opis tzw. „Kafrarii”, czyli w ówczesnym pojęciu ziem murzyńskich południowo-wschodniej Afryki; pisze w nim Boym o życiu i zwyczajach murzyńskich. Jest to pierwszy i jedyny ówczesny polski opis odnoszący się do południowej Afryki, który niemal do ostatnich czasów pozostał nie znany polskim czytelnikom⁸⁹².

Początkowo Boym przebywał krótko w Indiach, później od roku 1645 w Tonkinie, zaś od 1647 na wyspie Hainan, gdzie przybrał chińskie nazwiska Po-Mi-ko-Tsze-inen i rozpoczął naukę języka chińskiego, który później wyśmienicie opanował. W latach 1650–1652 działał w Makao i Chinach południowych. W roku 1651 wysłany został z Makao przez miejscowe władze zakonu jezuitów do Rzymu celem pozyskania nowych misjonarzy, jednakże władze portugalskie uznały tę misję za szkodliwą dla siebie i uniemożliwiły Boymowi podróż drogą morską. Przejechał więc całą Azję aż do wybrzeży Turcji i stąd udał się ze Smyrny do Wenecji w grudniu 1652 r. Po trzyletnim pobycie w Rzymie wyruszył 30 marca 1656 r. w drogę powrotną z Lizbony do Goa. Z ośmiu towarzyszących mu w tej podróży misjonarzy tylko trzech dojechało do Goa, reszta zmarła w drodze z chorób i wycieńczenia. Z Goa wyruszył Boym drogą lądową przez Indie, by następnie przepłynąć Zatokę Bengalską na statku mużulmańskiego kupca i dotrzeć do Pegu w Birmie, skąd udał się do ówczesnej stolicy Syjamu, Ajuthia. Zmarł w roku 1659⁸⁹³.

Z dorobku naukowego Boyma wymienić można mapę Chin, słownik i katechizm chiński oraz szereg prac łacińskich na temat Chin, m. in. dzieło o florze chińskiej zatytułowane *Flora Sinensis*, i o medycynie chińskiej – *Specimen medicinae Sinicae*. Ponadto pozostawił jeszcze przekłady z literatury chińskiej i dlatego zupełnie słusznie można go uważać za jednego z najwybitniejszych polskich sinologów⁸⁹⁴.

⁸⁸⁹ Krzyszkowski, o. c., s. 337, przyp. 1.

⁸⁹⁰ Kapitańczyk, o. c., s. 91.

⁸⁹¹ J. Krzyszkowski, *Polacy siedemnastego wieku na wybrzeżach Wschodniej Afryki*, „Misje Katolickie”, 1933, s. 51–54.

⁸⁹² B. Baranowski, o. c., s. 202.

⁸⁹³ Krzyszkowski, *O. Michał Boym*, T. J., s. 307–327; t e n ż e, *Boym Michał*, „Polski słownik biograficzny”, t. II, s. 380, 381; R. Richter, *Michał Boim*, „Rocznik Orientalistyczny”, R. II, Warszawa 1924, s. 10 i n.

⁸⁹⁴ Jw.; B. Baranowski, o. c., s. 231.

Oprócz jezuitów czynny był na Dalekim Wschodzie inny zakon, mianowicie karmelitański. Z działających tam polskich karmelitów wymienić można Mikołaja z Bibersztyna Kazimierskiego, który przebywał w Goa w latach 1648–1661, Władysława Milińskiego, który przybył do Indii w roku 1649, zmarł zaś w 1673 w Kongo, oraz Jana Ciołka Drzewieckiego, który działał również w Goa pod koniec XVII stulecia⁸⁹⁵.

3. ZNIEWAŻENIE POLSKIEJ BANDERY NA WODACH GANGESU

W roku 1730 wydarzył się u wybrzeży indyjskich incydent, który wywołał pewien rozgłos w Europie, a później długotrwałe zabiegi dyplomatyczne. Było nim znieważenie polskiej bandery przez flotę anglo-holenderską. Bandera polska powiewała na dwu statkach austriacko-belgijskiej Kompanii Indyj Zachodnich i Wschodnich, tzw. Kompanii Ostendzkiej⁸⁹⁶, i służyła tylko do pokrycia działalności obywateli Austrii i austriackich Niderlandów, którzy – stosownie do odpowiednich traktatów i układów nie mieli prawa uprawiania handlu z Indiami Wschodnimi. August II Mocny, przejawiający – jak już wspomniano – pewne zainteresowanie sprawami morskimi, dał się nieopatrznie wciągnąć w tę imprezę i prawdopodobnie za cenę udziału w zyskach zgodził się na udzielenie polskiej bandery i wydanie paszportów załodze statków Kompanii⁸⁹⁷.

Za pośrednictwem podstawionych armatorów oraz osób rzekomo finansujących to przedsięwzięcie Kompania Ostendzka, której działalność została oficjalnie zawieszona w roku 1727, a która potajemnie istniała nadal, zakupiła w roku 1728 dwa okręty i nadała im nazwy „Koń Morski” i „Neptun”⁸⁹⁸. Pierwszym, o pojemności 200 beczek i uzbrojeniu 18 dział, dowodził genueńczyk kapitan Dominik Bracq. Drugi okręt był większy – 300 beczek pojemności, i uzbrojony w 24 działa. Jego nominalnym kapitanem był Hiszpan Jan Krzysztof Blanco, faktycznie dowodził jego zastępca Combe⁸⁹⁹. Oba okręty przygotowywano do wyprawy w Kadyksie, gdzie też przezimowały, by wiosną 1729 r. kolejno wyruszyć do Indii. Do miejsca przeznaczenia, którym była faktoria belgijsko-austriacka w Banquibazar, w ujściu Gangesu nie opodal Kalkuty, przybył „Koń Morski” w końcu czerwca 1729, a „Neptun” 1 sierpnia tegoż roku⁹⁰⁰.

Przedstawiciele angielskich i holenderskich faktorii, jak również kapitanowie angielskich okrętów stojących na kotwicy przed Kalkutą rychło zorientowali się, że oba „polskie” okręty

⁸⁹⁵ Kapitańczyk, o. c., s. 83, 84.

⁸⁹⁶ Na temat Kompanii Ostendzkiej patrz: M. H u i s m a n, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI: La Compagnie d'Ostende*, Bruxelles-Paris 1902; N. L a u d e, *La Compagnie d'Ostende et son activité coloniale en Bengale (1725–1730)*, Bruxelles 1944.

⁸⁹⁷ Jako pierwszy polski historyk dokumenty dotyczące tej sprawy odkrył i opublikował A. P a w i ń s k i, *Zniewaga flagi polskiej na wodach Gangesu w Indyjach Wschodnich., w państwie wielkiego Mogoła, w 1730 roku. Notatka historyczna z archiwum niderlandzkiego w Hadze*, „Tygodnik Ilustrowany”, Warszawa 1881, s. 427, 428. Informacje podane przez Pawińskiego. przypomniał pół wieku później S. Z i e l i ń s k i, *Bandera polska na Oceanie Indyjskim w r. 1729 i 1730*, „Morze”, 1932, nr 12. Pomimo tego w jakiś czas potem „odkrycie” powyższego epizodu na podstawie archiwaliów antwerpskich przypisał sobie T. K o w a l s k i, *Dramatyczna wyprawa dwóch polskich statków do Indyj*, „Kurier Poranny”, 1933, nr 272, co wywołało sprostowanie S. Z i e l i ń s k i e g o w artykule pod powtórzonym tytułem *Bandera polska na Oceanie Indyjskim w r. 1729 i 1730*, „Morze”, 1933, nr 12. Trzy lata później, również po badaniach archiwalnych w Antwerpii, o wyprawie „polskich” okrętów do Indii napisał T. S o p o ł e k o, „*Neptun*” i „*Koń Morski*”, „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, R. V, 1935, nr 8, s. 2–5, przynosząc informację o poświęconych wyprawie pracach archiwariusza w Antwerpii F. P r i m s a (ich wykaz podaje N. L a u d e, o. c., s. 256) oraz podając spis 47 rękopisów z tegoż archiwum, dotyczących tej wyprawy.

⁸⁹⁸ P a w i ń s k i, o. c., s. 427; L a u d e, o. c., s. 193 i n. (w dalszym ciągu opieram się również na tych dwóch pracach). Oba okręty nosiły nazwy francuskie „Cheval Marin” i „Neptun”.

⁸⁹⁹ L a u d e, o. c., s. 193. przyp. 4.

⁹⁰⁰ Jw., s. 196; P a w i ń s k i, l. c., pisze błędnie, że oba okręty przybyły do Bengaluru na początku sierpnia.

mają jakiś związek z działalnością Kompanii Ostendzkiej, i poczęli czynić przygotowania do pokrzyżowania planów „konkurencji”. Wprawdzie gubernator belgijsko-austriackiej faktorii Aleksander Hume oraz zaokrętowani na „Neptunie” i „Koniu Morskim” w charakterze superkarga, tzn. kierownika transportu, Piotr Strebel i Arnould dokładali wszelkich starań do zrealizowania powierzonego im zadania, wprawdzie kapitanowie okrętów powoływali się na autentyczność posiadanych przez nich i przez załogi paszportów polskich, ale nie zdołali zmienić panującego przekonania Anglików i Holendrów o związku okrętów z dawną Kompanią Ostendzką. Stosunki z miejscowymi władzami, tzn. z nababem w Mexibadath, układały się nawet nieźle i nabab obiecał Hume’owi uszanować interesy „polskie” w taki sam sposób, jak holenderskie. Tymczasem jednak Anglicy i Holendrzy postanowili działać energicznie. Gdy prowadzone na dworze nababa ich knowania przeciwko kierownictwu wyprawy nie dawały pożądanego rezultatu, przekupili nababa i oficerów jego świty, aby uzyskać wolną rękę w stosunku do obu okrętów. „Konia Morski”, który wobec zmienianej sytuacji 29 stycznia 1730 r. odpłynął z Banquibazar i udał się do Kalkuty⁹⁰¹, został po przybyciu i zakotwiczeniu zaatakowany przez połączoną eskadrę anglo-holenderską w sile czterech okrętów, jednej galerii i dwóch galiotów oraz kilku szalup⁹⁰². Z uwagi na znaczną dysproporcję sił załoga „Konia Morskiego” nie stawiała nawet oporu i poszła do niewoli, okrętem zaś zawładnęli napastnicy. „Neptun”, którego dowódca nie chciał towarzyszyć „Koniowi Morskiemu”, uniknął tego losu, ale nie mógł opuścić Gangesu i pozostał nie opodal Banquibazar. Tam go rozładowano i unieruchomiono⁹⁰³. Jego dalsze losy są nie znane.

W taki sposób Anglicy i Holendrzy, pozbyli się austriacko-belgijskiej konkurencji w intrygantnym handlu między Indiami a Europą. Z drugiej strony incydent ten wywołał interwencję dyplomatyczną ze strony Augusta Mocnego, który nie mógł pozostać obojętny na dokonaną na wodach Gangesu zniewagę polskiej bandery⁹⁰⁴. Nastąpiły długotrwałe starania dyplomatyczne o zadośćuczynienie, jednakże bez żadnego pozytywnego efektu. Również i starania burmistrza Linzu Prunera, który figurował jako właściciel obu okrętów, o odszkodowanie w wysokości ponad 1 milion florenów za okręty, ich ładunek i utracony zysk⁹⁰⁵, nie dały rezultatu.

4. POLACY W INDIACH I NA DALEKIM WSCHODZIE W XVIII WIEKU

W latach trzydziestych XVIII w. miał przybyć do Indii na czele floty papieskiej jej samodziwny admirał Tomasz Wolski, ale stwierdzenie to nie jest absolutnie niczym udokumentowane i nie zasługuje na wiarę.

Z rzadziej niż w wieku poprzednim reprezentowanych na szlaku indyjskim misjonarzy polskich wymienić można w wieku XVIII przede wszystkim jezuitę Jana Chrzyciela Bakowskiego (1672–1731), który w 1706 r. udał się do Chin. Z czasu pobytu Bakowskiego w Chinach zachował się jego list z Kantonu (wydrukowany w 1721 po francusku i tłumaczony dwa lata później na niemiecki), zawierający opis działalności misyjnej w, tym kraju. Później przesładowania katolików zmusiły Bakowskiego do przeniesienia się na Filipiny, gdzie w Manili zmarł. Z innych misjonarzy notujemy zmarłego również na Filipinach A. F. Malińskiego,

⁹⁰¹ S o p o ć k o, o. c., s. 4, podaje nagłówek jednego z 47 dokumentów: „12. 25 Janvier 1730. Dernier Connaissance du Capitaine Bracq devant Banquibazar, prêt à faire voile pour Danzick en Europe pour compte de M. Pruner”, z którego wynika, że „Konia Morski” miał z Indii płynąć do Gdańska.

⁹⁰² L a u d e, o. c., s. 202. Jak podaje P a w i ń s k i, o. c., s. 428, do bitwy tej doszło 2 lutego.

⁹⁰³ L a u d e, o. c., s. 203.

⁹⁰⁴ P a w i ń s k i, l. c.

⁹⁰⁵ L a u d e, o. c., s. 203, przyp. 3.

karmelitę Mikołaja Szostaka, który w roku 1736 udał się na misję do Malabaru w Indiach, w 1748 został biskupem-koadiutorem Werapoli, zaś w 1750 – tamże ordynariuszem; następnie wspomnieć trzeba ks. Karola Słomińskiego, zmarłego w roku 1747 w Kochinchinie, oraz należącego do polskiej prowincji zakonu karmelitów – misjonarza węgierskiego o. Ildefonsa⁹⁰⁶.

Począwszy od połowy tego stulecia spotykamy za to coraz częściej pochodzących z Polski przedstawicieli wojennego rzemiosła, pozostających na służbie holenderskiej. Pierwszym z nich i może najgłośniejszym jest słynny awanturnik i obieżyświat Michał Dzierżanowski⁹⁰⁷.

Urodzony około roku 1725, Dzierżanowski w wieku niespełna dwudziestu lat wyjechał do Francji i tam zaciągnął się do pułku formowanego ze szlachty polskiej przez marszałka Löwendahla. „Pod najlepszymi generałami” walczył w wojsku francuskim w Niderlandach, po czym po roku 1740 wrócił do kraju, by po różnych przygodach udać się z pielgrzymką do Rzymu. Z kolei przebywał we Francji, gdzie aresztowany został za włóczęgostwo. Zwolniony za wstawiennictwem przyjaciół, udał się do Indii Wschodnich. Relacje co do czasu pobytu Dzierżanowskiego w służbie francuskiej w Indiach są bardzo sprzeczne według jednych miał służyć pod generałem Dupleixem, a więc do roku 1754, według innych – pod Lally Tollandem w latach 1758–1760. Jako pułkownik francuski walczył w Indiach z Anglikami, jednakże dość rychło poróżnił się ze swym dowódcą i opuścił Indie. W drodze powrotnej do Francji zbadał wybrzeża i porty Martyniki, oraz innych oceanicznych posiadłości francuskich i gdy po powrocie do Francji nie znalazł posłuchu w swym indyjskim zatargu z dowództwem, udał się do Anglii i tam sprzedał wykonane przez siebie plany francuskich portów i fortyfikacji.

Zaangażowany przez rząd portugalski, miał wyruszyć do Paragwaju, jednakże po drodze do Portugalii zaarrestowano go w Hiszpanii. Tam znieważył posła saskiego, ale później uzyskał przebaczenie i powrócił do kraju, gdzie z kolei walczył w szeregach konfederatów barskich, którym również przysporzył немало kłopotów. Zmarł w Wiedniu w roku 1808.

Według innej wersji, Dzierżanowski trudnić się miał w Indiach korsarstwem. Zapędzony w czasie jednej z wypraw przez okręty angielskie do wybrzeży Madagaskaru, spalił tam swój okręt i udał się na tę wyspę, gdzie obwołany został „z Bożej łaski Michałem I królem Madagaskaru”. Później rzekomo wojował z Francuzami, a po poniesionej klęsce uciekł na zagarniętym statku holenderskim, jednakże dopłynął tylko do Wyspy Św. Heleny, gdzie wpadł w ręce brytyjskie i stracił zdobyty statek⁹⁰⁸.

Trudno wypośrodkować prawdę wobec sprzeczności tych relacji, jednakże nie ulega wątpliwości, że ten awanturnik i zawalidroga był równocześnie niestrudzonym obieżyświatem, któremu nie łatwo znaleźć równych. Dlatego żałować należy, że piórem władał zapewne gorzej niż szablą i że nie pozostawił żadnych relacji ze swych podróży i przygód.

Stratę tę częściowo wynagradzają pamiętniki dwóch innych podróżników polskich, również szukających przygód i wojaczki w Indiach. Są to relacje Maksymiliana Wiklińskiego i Teodora Anzelma Dzwonkowskiego, które zostaną omówione osobno.

Wikliński wspomina w swym pamiętniku, że w indyjskim mieście Trinkebar, należącym podówczas do Danii, spotkał szlachcica polskiego o nazwisku Courvanosky, a więc zapewne Kurdwanowski, który zaciągnął się jako sierżant do armii duńskiej, awansował do rangi kapitana i ożenił się z Ormianką, która wniosła mu 20 000 rupii posagu⁹⁰⁹.

O innych tamtejszych osiedleńcach z Polski opowiada w swych pamiętnikach ze służby w Indiach Teodor Anzelm Dzwonkowski. Na Cejlonie spotkał on licznych Żydów z Polski i Mulata, syna Żyda polskiego z Tykocina, na Jawie – Polaka, pułkownika w służbie holender-

⁹⁰⁶ S. Kapitańczyk, *o. c.*, s. 84; Retinger, *o. c.*, s. 121, 123.

⁹⁰⁷ Konopczyński, *Dzierżanowski Michał*, s. 157; Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 102, 103.

⁹⁰⁸ Konopczyński, *l. c.*

⁹⁰⁹ M. Wikliński, *Voyages de Maximilien ... aux Iles de France, aux Indes. en Perse et dans le pays de proche Orieret. 1768–1781*, rkps Bibl. Kras., nr 3459 (patrz przyp. 56), s. 53.

skiej, i wreszcie na wyspie Amboina Archipelagu Malajskiego – Wielkopolanina nazwiskiem Ostrowski, będącego komendantem tamtejszej fortecy.

Jak pisze Dzwonkowski, tenże mu opowiedział, że

podczas konfederacji chłopcem jeszcze będąc przy Puławskim[!] w Holandii zabłąkany na okręt był wzięty, a że sprawował się dobrze i posłużyło mu zdrowie, więc stopniami doszedł tej rangi i zaufania, że teraz jest komendantem nie tylko w fortecy, ale na całej wyspie. Ma żonę Indiankę i dzieci Mulaty, wypytywał się o Polzcze i Polakach⁹¹⁰.

Z innych bardziej znanych Polaków w Indiach wymienić można jeszcze Antoniego Wodzickiego, syna kasztelana sądeckiego Piotra, który około połowy XVIII w. przebywał również na służbie Kompanii Holenderskiej i zmarł w Batawii⁹¹¹.

Wielokrotnie żeglował po Oceanie Indyjskim i południowym Atlantyku wokół Afryki Maurycy Beniowski. Po raz pierwszy przemierzył cały Ocean Indyjski płynąc z Makao do Fort Dauphin na Madagaskarze w 1772 r. Po sprzedaniu okrętu „Św. Piotr i Paweł”, na którym uciekł z Kamczatki, Beniowski i jego towarzysze zaokrętowali się na wynajęte na ten rejs okręty francuskie „Dauphin” (zbrojny w 64 dział) i „Laverdi” (50 dział). Dnia 11 stycznia 1772 r. okręty te opuściły Makao, 16 marca zawinęły na ówczesną Ile-de-France (obecnie bryt. wyspa Mauritius), dokąd w tym samym czasie przybył słynny podróżnik francuski Kerguelen, zaś 12 kwietnia zarzuciły kotwicę w Fort Dauphin na Madagaskarze. Później, już na innym okręcie, przybył Beniowski 18 lipca tegoż roku do Port Louis koło Lorient i stąd udał się do Paryża. Tam proponował przeprowadzenie wyprawy na Formozę, jednak bezskutecznie, natomiast przychylnie przyjęcie znalazł inny jego plan, mianowicie wyprawy na Madagaskar. Wkrótce też postawiony na czele tej wyprawy, odpłynął 23 marca 1773 r. z Lorient na okręcie „Marquise de Marbeuf” wraz z czterema innymi okrętami na Madagaskar. Po trzyletnim tam pobycie, w trakcie którego dokonał podboju wyspy i ogłosił się jej władcą, poróżniony z władzami francuskimi, wrócił do Europy. Dziewięć lat później przybył tu po raz trzeci, tym razem drogą przez Amerykę Północną i Południową, i zginął w walce z wysłanymi przeciw niemu oddziałami francuskimi 23 maja 1786 r.⁹¹²

Wybitnym również podróżnikiem, przemierzającym Ocean Indyjski, był Ksawery Karnicki, który po swej siedemnastoletniej wędrówce po świecie wracał tędy w 1790 r. z Australii i wokół Afryki do Europy⁹¹³.

5. PODRÓŻE WIKLIŃSKIEGO PO OCEANIE INDYJSKIM

W trzecim ćwierćwieczu XVIII stulecia niejaki Maksymilian Wikliński spędził kilkanaście lat na wojaczce i związanych z nią podróżach po francuskich posiadłościach kolonialnych na Oceanie Indyjskim. Kim był, skąd pochodził i z jakich przyczyn szukał służby za granicą – nie wiadomo, gdyż również w spisanych w języku francuskim po powrocie do kraju i zadekrowanych Stanisławowi Augustowi Poniatowskiemu pamiętnikach Wiklińskiego nie znajdujemy tych interesujących nas informacji biograficznych. Pamiętniki te nie zostały wydane drukiem i były u nas mało znane⁹¹⁴. Pewne zainteresowanie historyków wzbudziły one krótko przed minioną wojną⁹¹⁵, a podczas samej wojny omal nie uległy całkowitej zagładzie⁹¹⁶.

⁹¹⁰ Tomaneck, *Polak z XVIII stulecia w służbie holenderskiej ...*, s. V.

⁹¹¹ S. Wodzicki, *Wspomnienia z przeszłości od roku 1768 do roku 1840*, Kraków 1873, s. 16.

⁹¹² *Historia podróży y osobliwszych przygód ...*, t. IV, s. 384 (w zakończeniu od wydawcy).

⁹¹³ Zieliński, *o. c.*, s. 206.

⁹¹⁴ Nie podaje ich Zieliński, *o. c.*

⁹¹⁵ Pierwszą wzmiankę o nich podał S. Stasiak – patrz „Collectanea Orientalia”, t. VI, 1934, s. 24; następnie.

Ze skąpych wzmianek autobiograficznych można w grubszych zarysach odtworzyć koleje losów Wiklińskiego w latach objętych wspomnieniami⁹¹⁷.

Wikliński przeszedł do służby morsko-kolonialnej z wojska francuskiego, gdzie był ochotnikiem w pułku Rohan Chabota. W roku 1768 pod wpływem przeczytanej lektury, a mianowicie słynnych wówczas pamiętników francuskiego oficera kolonialnego i awanturnika Bussy'ego, który walczył w Indiach z Anglikami, Wikliński zdecydował się na podróż do Indii.

Służba kolonialna Wiklińskiego trwała blisko dziesięć lat; przed ich upływem powrócił do Francji, jednakże w roku 1779 po raz drugi wybrał się do Indii, ale po drodze zatrzymany został przez Anglików koło Przylądka Dobrej Nadziei. Po różnych przygodach udało mu się kontynuować podróż i dotrzeć do Cejlonu, lecz tu ponownie wpadł w ręce Anglików. Przedostał się więc do Persji i stąd drogą lądową przez Basrę dotarł do Aleppo. Tam, bez środków do życia i dalszej podróży, udał się pod protekcję konsula holenderskiego, który umożliwił mu powrót do Francji⁹¹⁸. O dalszych losach naszego obieżyświata nic nie wiadomo.

Wspomnień Wiklińskiego nie można właściwie uważać za pamiętnik; najwięcej w nich miejsca zajmuje opis zwiedzanych krajów⁹¹⁹, panujących tam stosunków politycznych i toczących się działań wojennych, zwyczajów tubylców itd. Że zaś przeplata często jedne opisy i wiadomości innymi nie podając przy tym żadnych dat, więc też trudno zorientować się dokładnie w marszrucie i przebiegu zamorskiej wyprawy Wiklińskiego, składającej się z pewnością z szeregu ekspedycji i rejsów. Nie pozostawił też Wikliński opisów swych morskich podróży, z których pierwszą do Indii odbył na fregacie „La Paix”. Toteż nie posiadamy szczególnie interesującej nas informacji, jak Wikliński przeżywał pierwsze zetknięcie się z morzem.

W swych wspomnieniach Wikliński kreśląc opis kolejno zwiedzanych krajów i wysp, miast i portów wymienia najpierw Madagaskar, następnie zaś szereg krain i miejscowości położonych przeważnie u wschodnich wybrzeży Indii, wśród nich francuskie posiadłości Pondiszery i Karikal, dalej Madras, Bengal, Kalkutę, królestwo Tanjore oraz dwa ważne jego miasta: Negapatam i należące podówczas do duńskiej kompanii – Trinkebar⁹²⁰, królestwo Mysore i jego stolicę Seringapatnam. Następnie przechodzi do Ile de France i jej głównego portu – Port Louis, o którym pisze, że

jest to wspaniały port mogący pomieścić trzysta statków różnych wielkości. Wejście do niego jest bronione przez dwa forty, z których jeden nazywa się Białym Fortem, drugi Fortem Bednarzy; w pierwszym są dwadzieścia cztery działa, w drugim trzydzieści, które zamykają wejście do portu i chroni go [...]

Następuje krótki opis miasta, po czym Wikliński kontynuuje:

[...] to miasto zamieszkałe jest przez wielu poważnych kupców, którzy posiadają własne statki i uprawiają znaczny handel z Indiami, Chinami i Przylądkiem Dobrej Nadziei, zapuszczają się aż do Suratu⁹²¹ Maskatu⁹²², Bapora⁹²³ i Mokka⁹²⁴.

R e y c h m a n, *Polacy w obcej służbie kolonialnej ...*, s. 95, 96.

⁹¹⁶ Rękopis Biblioteki Krasieńskich, będący kiedyś własnością Archiwum Czartoryskich, spłonął w roku 1944, szczęśliwie jednak ocalał odpis zrobiony w roku 1942 przez prof. B. Olszewicza. Nie wymieniony przez R e y c h m a n a, o. c., rękopis Biblioteki Kórnickiej, również zagrożony przez okupantów, także ocalał.

⁹¹⁷ Dzięki uprzejmości prof. Olszewicza korzystałem z odpisów obu wyżej wymienianych rękopisów, znajdujących się u kierowanej przez niego Pracowni Historii Geografii Instytutu Geografii PAN.

⁹¹⁸ R e y c h m a n, o. c., s. 96, przyp. 2, podaje, że zachowały się (gdzie?) listy Wiklińskiego do posła holenderskiego w Konstantynopolu z lat 1781–1782.

⁹¹⁹ Sam autor nazywa je opisem swych podróży: „le récit de mes voyages” (w dedykacji).

⁹²⁰ Przy tej okazji wspomina o spotkaniu w Trinkebarze wzmiankowanego już na s. 268–267 kapitana wojsk duńskich Kurdwanowskiego.

⁹²¹ Port w Zatoce Cambay, u północno-zachodnich wybrzeży Indii.

⁹²² Port w Omanie (Arabia) w zatoce Oman.

⁹²³ Miejscowość trudna do zidentyfikowania.

Z kolei pisze o Ile de Bourbon (obecnie Réunion) i dwu głównych miastach wyspy: St Denis i St Paul, po czym przechodzi do opisu Przylądka Dobrej Nadziei, z którym – jak stwierdza – zapoznać się muszą wszystkie statki płynące z wyżej wymienionych wysp francuskich i z Indii.

Port tego miasta⁹²⁵ jest bardzo niebezpieczny z powodu skał i mielizn, morze jest zawsze okropne w tym porcie, który jest używany tylko w dobrym sezonie⁹²⁶, z drugiej strony przylądka po ominięciu go, w siedmiu milach znajduje się piękny port⁹²⁷, dobry, otoczony górami dającymi mu schronienie od wiatrów, tam statki zimują⁹²⁸.

Następnie Wikliński opisuje Cejlon i jego stolicę Kolombo, Kochin i inne miejscowości zachodniego wybrzeża Indii, jak Kalikut, Mahé, Talliszeri oraz Goa, Bombaj i Surat, potem miejscowości u wybrzeży Arabii, jak Maskat i Ormuz, a następnie miejscowości Bliskiego Wschodu i basenu śródziemnomorskiego, zapewne znaczące trasę jego powrotu do Francji po drugiej, nieudanej wyprawie do Indii.

Gdyby przyjąć, co wydaje się zresztą bardzo prawdopodobne, że we wspomnieniach swych Wikliński uszeregował opisy w kolejności zwiedzania poszczególnych miejscowości, to można by ułożyć następujące trasy jego podróży w dwu kolejnych wyprawach do Indii. Pierwsza wyprawa w latach 1769–1778 (?) przebiegała z Francji wokół Półwyspu Pirenejskiego i całej Afryki do Madagaskaru, stąd do francuskich posiadłości w Indiach oraz innych krain i miejscowości u wschodnich wybrzeży Indii, stąd zaś do Ile de France (Mauritius), Ile de Bourbon (Réunion) i powrót wokół Przylądka Dobrej Nadziei do Francji. Druga wyprawa w latach 1779–1781 rozpoczęła się podobnie jak przedtem z Francji Oceanem Atlantyckim wokół południowo-zachodniej Europy i Afryki do Przylądka Dobrej Nadziei, gdzie Wikliński został przychwycony przez Anglików. W trakcie dalszej podróży dotarł do Cejlonu, ale ujęty ponownie przez Anglików, udał się w drogę powrotną do Francji wokół zachodnich wybrzeży Indii, wybrzeżem Arabii, przez Persję, Irak do brzegów Morza Śródziemnego.

6. RELACJA Z PODRÓŻY INDYJSKIEJ DZWONKOWSKIEGO

Przeciwnie niż we wspomnieniach Wiklińskiego, w których główny nacisk położony został na opis zwiedzanych krajów, pamiętniki Teodora Anzelma Dzwonkowskiego są prawdziwą relacją z podróży do Indii, a ponieważ podróż ta odbyta została niemal w tym samym czasie i podobną trasą, co wyprawy Wiklińskiego, więc też niejako wzajemnie się uzupełniają. Rękopis pamiętników Dzwonkowskiego niestety uległ zniszczeniu⁹²⁹, ale posiadamy artykuły streszczające je i zawierające nawet niewielkie wyjątki, z których poznać można najciekawsze epizody podróży autora, jak również i jego styl pisarski⁹³⁰.

Urodzony w roku 1764 we wsi Przytuły w powiecie ostrołęckim, Dzwonkowski uczył się w Warszawie, ale szkół nie ukończył. Z kolei krótko pracował w stolicy w różnych urzędach, po czym – pozostawiwszy bratu pieczę nad swymi interesami – wyjechał w roku 1783 z kraju

⁹²⁴ Port w Jemenie nad Morzem Czerwonym; Rkps Bibl. Kórn., s. 71, 72; odpis w pracowni Historii Geografii Instytutu Geografii PAN, s. 33.

⁹²⁵ Kapsztad (obecnie Capetown).

⁹²⁶ Tzn. zimą kiedy w południowej Afryce panuje pora letnia.

⁹²⁷ Simonstown, w głębi zatoki False.

⁹²⁸ Jw., s. 107, 108, i s. 51.

⁹²⁹ Rękopis Biblioteki Krasińskich zniszczony w 1944 r.

⁹³⁰ Tomaneck, *Polak z XVIII stulecia w służbie holenderskiej ...*, s. IV, V. W dalszym ciągu opieram się na tej pracy.

i wstąpił na służbę do pruskich huzarów. Po dwóch latach otrzymał zwolnienie ze służby i udał się do Holandii. Tam zaobserwowane przez niego życie na statku oraz znajomości w sferach żeglarskich sprawiły, że zaciągnął się w charakterze kaprała na 36-działową fregatę „Zefir”, która wraz z drugim okrętem holenderskim przeznaczona była na lustrację osad kolonialnych w Indiach Wschodnich. Na okręcie tym nie przyznawał się wszakże Dzwonkowski do polskiego pochodzenia, aby – podobnie jak w pruskim wojsku – nie być narażonym na drwiny z racji polskiego zbytku w ubraniu oraz z powodu praktykowanego przezeń zwyczaju krótkiego golenia włosów, uważanego tam za nieprzyzwoitość.

Po kilkumiesięcznych ćwiczeniach żołnierskich na lądzie w roku 1786 okręty wyruszyły w daleką drogę. Rejs nie należał ani do łatwych, ani do przyjemnych. Jak pisze Dzwonkowski, już w kanale La Manche „płynąć musieli między skałami, jak ciasnymi ulicami, bezustannie żagle zwijając, zawsze gruntu i skał rzucaniem ołowiu szukali”⁹³¹.

Na oceanie było jeszcze gorzej, zwłaszcza że fregata dostała się w orbitę szalejącego przez 15 dni sztormu, podczas którego jednak Dzwonkowski sam „nie tracił ducha, zawsze swych żołnierzy cieszył i do pełnienia powinności zachęcał”⁹³².

Wreszcie pogoda się odmieniła i zamiast dotychczasowych burz i wiatrów zapanowała cisza bezwietrzna:

Im lepiej ku linii ekwatora, tym bardziej cisza panować zaczynała tak, iż niekiedy wiosłami majtki na okrętach i wysadzonych batach robić musieli. a wszelako okręty jakby w miejscu stać zdawały się⁹³³.

Później coraz to nowe przeciwności losu spotykały podróżnych. Gdy okręt zbliżał się do równika, nastąpiły trudne do zniesienia upały. Było tak gorąco, że „na armatach ręki gołej wytrzymać nie można było, a pech, którym szpary okrętu na pokładzie i wszędy są zatykane, pienił się i na wierzch wylał”⁹³⁴. Oczywiście i żywność zaczęła się psuć w tej spiekocie.

Wreszcie bezwietrzna pogoda ustąpiła miejsca umiarkowanym wiatrom, okręt przepłynął koło wybrzeża Gwinei i przeciął równik. Tam odbyła się ceremonia „chrztu” osób po raz pierwszy przepływających równik, jak to przedstawia pamiętnikarz w następujących słowach:

Ceremonia chrztu nowych marynarzy, którzy pierwszy raz linią przechodzą. Starzy, nabrawszy wody i morza, na hasło od kapitana wykrzyknięte „hura” wszystkich polewają, a że dla wszczętej tej choroby skorbutu, na którą już było kilku umarło, tudzież dla niedostatku dobrego wina ucztą być nie mogła, więc tylko ofiara pieniężna od każdego zapisana została⁹³⁵.

W miarę oddalania się od równika zaczęło się robić coraz chłodniej i Dzwonkowski żałował teraz „swoich sukien wełnianych europejskich, które pod linią będąc w morze porzucał”⁹³⁶. Okręt zbliżał się do Przylądka Dobrej Nadziei. Po trzymiesięcznej żegludze fregata zawinęła do Kapsztadu. Tam, w czasie kilkutygodniowego pobytu Dzwonkowski zażywał wszelkich uciech. Opisał również panujące tam stosunki, życie tubylców, sposób sprawowania rządów w koloniach itd.

W dalszej drodze skorbut ciągle dawał się podróżnym mocno we znaki; dopiero na Cejlonie byli oni w stanie podreperować mocno nadwątlone zdrowie.

[W rejsie tym] byliby podobno wszyscy wymarli, gdyby naprzód do wyspy Ceylon nie zawinęli, gdzie wszystkiego na uleczenie tej choroby za małe pieniądze dostać było można. Pomienioną wyspę Holendrzy spichrzem nazywają, wszelako kto sobie sam czego nie kupił, ten z niedostatku umierać musiał. Chociaż

⁹³¹ Jw., s. IV.

⁹³² Jw.

⁹³³ Jw.

⁹³⁴ Jw.

⁹³⁵ Jw.

⁹³⁶ Jw., s. V.

wprawdzie wszelka żywność i trunki dla wszystkich na okrętach znajdujących się przez admiralicyją bywają wyznaczone, wszelako kupno i wybór onych kapitanom okrętów zostawiono. Każdy zaś z nich bardziej szuka swego zysku, aniżeli zdrowia marynarzy, osobliwie, gdy w miejsce każdego zmarłego w każdym miejscu do swego narodu należącym wolno im jest nie tylko dobrowolnie, lecz i z przymusem na okręta pobierać, do tego jeszcze od każdego pogrzebu, czyli w wodę spuszczenia 30 zł hollend[erskich]⁹³⁷ kapitanowi zysk czyni i wszystkie rzeczy zmarłego bez testamentu, jako też i zasługi zapewne nikomu innemu pozostają. Z tego powodu trzeba było własnymi pieniędzami o utrzymanie swego zdrowia starać się, a zupełnie na ekwipażowy wikt nie spuszczać się⁹³⁸.

Powyższy opis stosunków panujących w holenderskiej marynarce jest niezwykle ciekawym dokumentem, rzucającym jaskrawe światło na los rzesz marynarskich, którym przecież państwa morskie zawdzięczały swój wzrost i potęgę.

Wśród najrozmaitszych przygód Dzwonkowski objechał wszystkie kolonie holenderskie w Indonezji aż do Celebes. Przed drogą powrotną reperowano okręty na Jawie, której opis Dzwonkowski również sporządził.

W drodze powrotnej „Zefir” i towarzysząca mu fregata zawinęły do Kapsztadu, gdzie czekały na uformowanie się dużego konwoju, składającego się z kilkudziesięciu holenderskich statków handlowych. Początkowo rejs przebiegał pomyślnie, później burza zmusiła konwój do schronienia się na Wyspie Św. Heleny. W dalszej drodze dowiedzieli się Holendrzy od napotkanego okrętu angielskiego o wybuchu rewolucji francuskiej i wojnie Prus i Holandii z republikanami. Z uwagi na to konwój nie odważył się wpłynąć na kanał La Manche i opłynął Anglię od północy, co stało się jego zgubą, gdyż straszna burza zatopiła niemal wszystkie jednostki konwoju na Morzu Północnym. Jak pisze Dzwonkowski, z 1000 ludzi załogi obu fregat wróciło do Holandii ledwie 40 osób.

Po szczęśliwym przybyciu do Holandii zainkasował Dzwonkowski pięcioletnią gażę, gdyż tak długo trwała jego wędrówka indyjskim szlakiem, i powrócił do kraju. Po burzliwych przygodach osiadł spokojnie w Krakowie, nabył tam dom, ożenił się i pracował jako kasjer miejski. Tam też zapewne zmarł.

⁹³⁷ Autor ma zapewne na myśli guldeny holenderskie.

⁹³⁸ Jw.

X. POLACY NA OCEANIE SPOKOJNYM (wiek XVII do połowy XIX)

1. PIERWSI POLACY NA SYBERII I OCEANIE SPOKOJNYM

W wieku XVIII do wybrzeży syberyjskich Oceanu Spokojnego dotarli pierwsi Polacy, a może raczej pierwsi ludzie polskiego pochodzenia. W jaki sposób się tu znaleźli?

Kontynuacja polityki wschodniej dynastii jagiellońskiej przez Wazów i innych polskich królów obieralnych musiała już niebawem skrzyżować się z dążeniem państwa moskiewskiego do uzyskania nieskrępowanego „okna na świat”, w postaci dojścia do Zatoki Fińskiej i Bałtyku. Nadal więc trwały wojny między Polską a jej wschodnim sąsiadem. Jednym z ich rezultatów było przymusowe osadnictwo polskie na Syberii, gdyż po każdej z wypraw wojennych pozostawała w rękach moskiewskich pewna ilość jeńców. Gdy poszczególne wojny dobiegały końca, układy rozejmowe czy traktaty pokojowe przewidywały oczywiście obopólne zwolnienie jeńców, jednakże nie zawsze dało się to ściśle przeprowadzić. Różne bowiem przyczyny stały temu na przeszkodzie. Jedną z najważniejszych, a najważniejszą w odniesieniu do Polaków w niewoli rosyjskiej, były ogromne rozmiary państwa moskiewskiego i fakt, że jeńców polskich wywożono od XVII w. począwszy aż na Syberię, aby utrudnić im ewentualne próby ucieczki. Oczywiście, nie było łatwym zadaniem odszukanie wszystkich jeńców po zakończonej wojnie, zresztą zdarzało się często, że zaaklimatyzowali się oni w swych nowych miejscach osiedlenia, przywykli do otoczenia, pożenili się i pozakładali rodziny bądź w inny sposób – na przykład przez osadnictwo rolne – związali się z obczyzną.

Oczywiście, nie będziemy tu mówić o tych jeńcach – osadnikach czy ich potomkach, których całe życie i działalność upłynęły w głębi Syberii, na lądzie⁹³⁹, a zajmiemy się jedynie tymi, których koleje losów rzuciły nad morze bądź też na morze.

Spośród pierwszych syberyjskich Polaków, którzy dotarli do wybrzeży Oceanu Spokojnego, wymienić można Ignacego Kosarzewskiego, mnicha Kościoła wschodniego, który jako jeden z pierwszych białych ludzi przedostał się na początku XVIII w. z Kamczatki na Wyspy Kurylskie⁹⁴⁰, oraz jednego z pierwszych osadników na Kamczatce, Dymitra Pawłuckiego,

⁹³⁹ Jednym z bardziej znanych Polaków na Syberii był Nicefor Czernichowski, który jako jeńiec przebywał w Jenisejsku, skąd około 1650 r. wyruszył wraz z grupą innych jeńców nad Amur i stworzył tam miniaturowe państewko, zwane od jego przydomku również Jaksą (M. Dubiecki, *Osadczy ziemi Mandżu*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1874, nr 358–365; t e n ż e, *Obrazy i studia historyczne*, Warszawa 1884, S. I, s. 120).

⁹⁴⁰ M. Dubiecki, *Aleksander Czekanowski, geolog i podróżnik*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1877, nr 59, s. 81, 82, przypisuje Kosarzewskiemu odkrycie Wysp Kurylskich, co nie jest słuszne, gdyż pierwszeństwo należy się żeglarzowi holenderskiemu Marcinowi de Vries, który dotarł do nich w 1643 r. (M. N. Bouillet, *Dictionnaire universel d'histoire et de la géographie*, Paris 1861, 1880). Cieśnina między wyspami Urup i Iturup nosi do dziś nazwę Cieśniny Vriesa. – Inna rzecz, że radzieccy autorzy uważają Kosarzewskiego za Rosjanina. Jak pisze J. Jefremow, *Naszyjnik kurylski* (tyt. oryg. *Kurilskoje ozerelie*), Warszawa 1954, s. 21–23, Kozak Iwan (Ignacy) Kozyrewski zwiedził w latach 1711–1713 trzy wyspy najbliższe cypla kamczackiego, sporządził pierwszą mapę Wysp Kurylskich i ich prymitywny opis. Odkrycia i prace Kozyrewskiego utorowały drogę dalszym badaczom Kuryłów, takim jak Jewrienow (1722) i Szestakow (1726). Patrz również L. Kamanin, *Pierwsi badacze Dalekiego Wschodu* (tyt. oryg. *Pierwyje issledowatieli Dalniewo Wostoka*), Warszawa 1953, s. 12, 94 i

wnuka polskiego jeńca Jana Pawłuckiego. Niemal do Oceanu Lodowatego docierał inny duchowny, Leszczyński, nauczający nad rzekami Ob i Selengą. Najgłośniejszy zaś z wszystkich był Innocenty Kulczycki, irkucki biskup prawosławny, zmarły w roku 1731, który w Irkucku założył pierwszą na przestrzeni pomiędzy Jenisejem a Oceanem Spokojnym szkołę, podobno żeglarską, w której jednym z wykładowców był inny „człowiek polskiej mowy”, Paweł Malinowski⁹⁴¹.

W zainicjowanej przez Piotra I, choć przeprowadzonej już po jego śmierci, w latach 1740–1741, słynnej ekspedycji komandora-kapitana Witusa Beringa znaleźli się między uczestnikami trzej ludzie: jeden kadet i dwaj cieśle okrętowi, których brzmienie nazwisk – Andrzej Wielkopolski (Welikopolski), Andrzej Koźmin i Wilhelm Buczowski – wskazywać by mogło na ich polskie pochodzenie⁹⁴². Nie wiadomo nam jednak nic bliższego o nich i dlatego przypuszczenie to pozostać musi nie potwierdzonym domysłem.

2. WYPRAWA BENIOWSKIEGO Z KAMCZATKI DO MAKAO

Za udział w konfederacji barskiej Beniowski skazany został przez władze carskiej Rosji na wygnanie, podobnie jak jego towarzysze broni w liczbie około dziesięciu tysięcy. Już w początkowym okresie niewoli Beniowski planował ucieczkę, jednakże plany te zostały pokrzyżowane⁹⁴³. Skazany na zesłanie do Bolszerecka na Kamczatce, przebył drogę na miejsce zesłania etapami przez całą Syberię: z Kazania przez Tobolsk, Tomsk i Jakuck do Ochocka. W Ochocku zaokrętowany został wraz z kilkuset towarzyszami niedoli na okręt „Św. Piotr i Paweł”, by drogą morską dotrzeć na Kamczatkę. Jak czytamy w pamiętnikach Beniowskiego, 23 listopada 1770 r. okręt wyszedł z Ochocka na morze. Następnego dnia zerwała się wielka burza i zaczęła pędzić okręt początkowo na wschód, a później na północny-wschód. 26 listopada burza jeszcze się wzmogła, a o 3 godzinie nad ranem, pękł środkowy maszt okrętu i wtedy „lękając się podobnegoż nieszczęścia na maszt rudlowy, spuścić go miano tak dalece, iż o jednym, tylko na przodzie zostaliśmy maszcie”⁹⁴⁴. W tej tak groźnej sytuacji kapitan oddał okręt pod komendę Beniowskiemu. 26 listopada burza zelżała i załoga poczęła naprawiać pozostałe szkody, wreszcie udało się podnieść żagle.

27 listopada ujrzano na horyzoncie ziemię – był to Sachalin. Beniowski, który już wówczas planował ucieczkę, zaproponował załodze skierowanie okrętu do wybrzeży Korei, aby tam dokonać koniecznej naprawy i przemieszczenia ładunku. Pogoda jednakże uległa zmianie, wypogodziła się i marynarze odmówili skorzystania z tej rady. Wtedy Beniowski próbował „zafalszować” kompas przy pomocy żelaza i czosnku⁹⁴⁵, jednakże wiatr obrócił się zu-

n.; N. N. Zubow, *Otieczestwiennyje morieplawatieli issledowatieli moriej i okieanow*, Moskwa 1954, s. 54; natomiast J. Semjonow – *Die Eroberung Sibiriens*. Berlin 1942, s. 172, nazywa Kozyrewskiego Polakiem.

⁹⁴¹ Dubiecki, l. c.; Z. Librowicz, *Polacy na Syberii*, Kraków 1884, s. 30; M. Janik, *Dzieje Polaków na Syberii*, Kraków 1928, s. 43. Notatka na ten temat pt. *Innocenty Kulczycki – założyciel szkoły żeglarskiej na Syberii*, „Materiały z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej”, R. II, Gdańsk 1956, s. 52, wywołała replikę W. Armona, *Jaką szkołę założył na Syberii Kulczycki, czyli – Tak powstają legendy w nauce*, tamże, s. 183–184, w której twierdzi on, że domniemana szkoła żeglarska była szkołą dla duchownych.

⁹⁴² Haiman, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 207, za H. H. Bancroftem, *History of Alaska*, San Francisco 1890, s. 93.

⁹⁴³ *Historia podróży y osobiliwszych zdarzeń ...*, t. I, s. 35–36.

⁹⁴⁴ Jw., s. 106, 107.

⁹⁴⁵ Jw., s. 110. O ile „zafalszowanie” kompasu przy pomocy żelaza można sobie wytłumaczyć właściwościami magnesowymi, o tyle trudniej uzasadnić użycie czosnku. Pomysłowość ludzka jest jednak niewyczerpana. Analogiczny przykład zastosowania prostych środków do „zafalszowania” czułych przyrządów technicznych zanotować można podczas minionej wojny, kiedy to np. polski inżynier unieszkodliwiał w stoczni gdyńskiej aparaty podsłuchowe hitlerowskich okrętów podwodnych przez smarowanie przewodów tych aparatów ludzkim potem (patrz „Ilustrowany Kurier Polski” R. IV, Bydgoszcz 1948, nr 110).

pełnie i nie było mowy o zmianie kierunku. 1 grudnia 1770 r. okręt dotarł do brzegów Kamczatki i wpłynął w ujście rzeki Bolsza.

W ciągu swego krótkiego, bo zaledwie sześciomiesięcznego pobytu na półwyspie, Beniowskiemu udało się zrealizować plan ucieczki. Uspił czujność komendanta garnizonu w Bolszerecku i zorganizował spisek, na którego czele sam stanął, opanował niemal bez walki osadę i 11 maja 1771 r. na okręcie „Św. Piotr i Paweł” opuścił Kamczatkę⁹⁴⁶.

„Św. Piotr i Paweł” był to okręt o pojemności 240 beczek i uzbrojony w 8 dział, do których powstańcy dodali 12 drewnianych armat z osady. Łącznie Kamczatkę opuściło 70 osób, w tym 7 kobiet⁹⁴⁷. „Generalnym komendantem” wyprawy był Beniowski.

13 maja 1771 r. o świcie dostrzeżono skały wysepki Alajdy, zamykającej od północy łańcuch Wysp Kurylskich. Następnego dnia okręt wpłynął między Wyspy Kurylskie i widziano kilkadziesiąt wielorybów. Pięć dni później „Św. Piotr i Paweł” dopłynął do wybrzeży Wyspy Beringa; uchodźcy spotkali na niej żeglarzy kapitana Ochotyńa, którego statek został uszkodzony koło tej wyspy.

20 maja nastąpiło zebranie wszystkich zaokrętowanych na okręcie osób w celu ustalenia dalszego kierunku wyprawy. Zapadła decyzja udania się na północ, aby opłynąć Syberię bądź dotrzeć do Ameryki Północnej. W kilka dni później, gdy okręt posuwał się coraz dalej na północ, natrafiono na upływające lody. Rozpoczęła się niebezpieczna żegluga wśród lodów, którą Beniowski tak opisuje:

W niedzielę 29 maja wiatr gwałtowny, czas mglisty. Dnia tego po kilkakrotnie srogie nam niebezpieczeństwo groziło. Szturm bowiem wielokrotnie o mało nas z największym impetem nie wpędził na krę ogromną, o którą prawie byłby się okręt nasz strzaskał w drobne kawałki, gdyby o nią uderzył. Szczególniejsza Opatrzności łaska w tym okropnym razie nas ratowała. Niezmierne te bowiem sztuki na kształt gór dokoła nas otaczały. Zaledwo okręt przecisnąć się nimi zdołał, co szelest przeraźliwy sprawiało; zwiększał się ten przez raptowne odrywanie się kawałów, które uczepiwszy się statku, za podniesieniem jego, od wody odlatywały. Dodajmy jeszcze do tego huk bałwanów rozigranego morza, które się z trzaskiem o nasz okręt rozpadały. Ucho jednak pomału przyuczyło się do tego przeraźliwego łoskotu; lecz nowe trwogi wkrótce nas opanowały z powodu kilku rozpadlin, którymi woda strumieniem waliła się. Nie tu był koniec naszego nieszczęścia, a jakby wszystko na zgubę naszą spiknęło się; o godzinie czwartej z rana tak silnie szturm wzmógł się, że zerwał nam przedni żagiel; a o godzinie piątej straciliśmy pryncypalny maszt przy sterze, który pękł na dwoje. Wtem o godzinie szóstej okręt nasz tak się przechylił, iż ruszyć nie można było sterem. Szczęściem, iż niezadługo świtać poczęło i wnet spostrzegliśmy przyczynę tego pozycji nadzwyczajnego zdarzenia. Był to kawał ogromny lodu, który uczepiwszy się przymarzał między rudlem a tyłem okrętu. Zaledwośmy go odwalić zdołali. Lecz gdyby ten przypadek zdarzył się nam w nocy, zguba nasza była niezawodna. Około godziny dziewiątej wiatr ustał i spostrzegliśmy w pół trzeciej mili odległości ziemię. O wpół do ósmej blisko łokcia było wody na dnie okrętowym⁹⁴⁸.

Następnego dnia, gdy morze nadal było pokryte lodami, rada uchodźców zgodziła się zmienić trasę rejsu (zgodnie z uprzednią propozycją Beniowskiego) i obrać kurs na południe.

Teraz lody poczęły się przerzedzać, ale jeszcze w dniu 3 czerwca, gdy zerwała się silna burza, lody tak uderzały o okręt, iż zachodziła obawa, że go zmiażdżą. W dniu 4 czerwca Beniowski zanotował następującą pozycję okrętu: 65°20' szerokości geograficznej północnej, co oznaczałoby, że okręt znalazł się już w Cieśninie Beringa. Jest to najdalej na północ wysunięta pozycja, do jakiej dotarł okręt wiozący wyprawę Beniowskiego.

5 czerwca uchodźcy zarzucili kotwicę u brzegów Półwyspu Czukczów. Tam dowiedzieli się od krajowców, że płynęli od brzegów Ameryki i Beniowski postanowił wtedy powtórnie skierować się do Ameryki. Po dotarciu do brzegów Alaski dokonano naprawy okrętu, po czym skierowano się na południowy wschód. 16 czerwca okręt omal nie wpłynął na mieliznę; następny dzień znów spędzono na jego naprawie, przy stałej pracy pomp. Po dwóch dalszych

⁹⁴⁶ Jw., t. II, s. 246.

⁹⁴⁷ Podana w pamiętnikach Beniowskiego liczba 96 pasażerów, w tym 9 kobiet i 12 dzieci, jest błędna.

⁹⁴⁸ *Historia podróży y osobliwszych zdarzeń ...*, t. II, s. 262–284.

dniach uchodźcy dotarli do wyspy „Wielki Kadyk”, czyli Kodiak. Z kolei obrano jednak kierunek południowo-zachodni i po miesięcznej żegludze przez ocean, w trakcie której okręt spotkała bardzo silna burza, 29 lipca uciekinierzy z Kamczatki znaleźli się u wybrzeży japońskich. Następnie płynęli wzdłuż tych wybrzeży nadal w kierunku południowo-zachodnim.

23 sierpnia 1771 r. „Św. Piotr i Paweł” dotarł do brzegów Formozy, gdzie natknął się na okręt holenderski, który zażądał okazania dokumentów. Beniowski odpowiedział jednak na to wystrzałem z dział okrętowych i muszkietów, co odniosło zamierzony skutek i niepożądany okręt oddalił się.

Na Formozie uchodźcy zabawili trzy tygodnie i tak byli serdecznie podejmowani przez krajowców, że Beniowski zamierzał nawet w późniejszym terminie założyć tam osadę na stały pobyt.

12 września opuszczono Formozę, by po dziewięciu dniach dotrzeć do Makao. Tu był kres głównego etapu podróży. Beniowski sprzedał okręt francuskiej spółce, za uzyskane pieniądze wynajął francuskie okręty „Dauphin” i „Laverdi”, na których uchodźcy popłynęli w styczniu 1772 r. na Madagaskar. Dalsze losy i podróże Beniowskiego zostały przedstawione już uprzednio w innych rozdziałach książki.

Daleka wyprawa Beniowskiego z Kamczatki do Archipelagu Kurylskiego, stąd do Cieśniny Beringa i brzegów Alaski i na powrót na południe do Japonii, Formozy, Filipin i Chin, przedsięwzięta na mocno wysłużonym okręcie i z ad hoc zebraną załogą, stanowi wyczyn nie lada i jest najlepszym potwierdzeniem umiejętności i doświadczenia żeglarskiego, jakie sobie przypisuje autor pamiętników (lub autorowi wydawca). Brak map, które zresztą nie zawsze mogłyby się przydać, gdyż okręt docierał również do nie oznaczonych jeszcze na mapach wysp i wybrzeży, zatok i cieśnin, przysparzał dodatkowych trudności, ale równocześnie i dodawał uroku tej podróży w nieznaną oraz nadawał wyprawie uchodźców bolszereckich pewnych cech i znamion wyprawy odkrywczej. Dość podać, że Beniowski siedem lat przed Cookiem dotarł do północno-zachodnich wybrzeży Ameryki, a o pięć lat wyprzedził na Kodiaku D. Bragina, który w dziejach odkrycia Wysp Aleuckich uchodzi za pierwszego Europejczyka, który dotarł z zachodu do tej wyspy i ją opisał⁹⁴⁹. W ten sposób również relacja i opis Aleutów przez Beniowskiego są wcześniejsze od opisu Bragina. Ponadto pamiętniki Beniowskiego zawierają również obszerny opis Kamczatki, jak też i licznych zwiedzonych przez niego wysp.

Wszystkie przygody Beniowskiego przedstawione zostały w pamiętnikach opracowanych i wydanych już po śmierci tego konfederata barskiego i zesłańca, a z kolei uciekiniera z Kamczatki, niedosłego dowódcy legionu w amerykańskiej wojnie niepodległościowej, władcy Madagaskaru i wybitnego żeglarza, który przemierzył trzy oceany i wiele mórz. W roku 1790 ukazało się w Londynie tłumaczenie angielskie pamiętników⁹⁵⁰, w 1791 w Paryżu wydanie oryginału, francuskie⁹⁵¹, później zaś liczne dalsze wydania w różnych językach europejskich, cieszące się ogromnym powodzeniem u czytelników w całej Europie. Pierwszy polski przekład pamiętników ukazał się w roku 1797 w Warszawie⁹⁵² – ostatni w Krakowie w roku 1898⁹⁵³. Łącznie pamiętniki te doczekały się około trzydziestu(!) wydań⁹⁵⁴, co jest najlepszym dowodem popularności, jaką cieszyły się przygody Beniowskiego. Dalszym, równie dobitnym dowodem popularności i sławy, jaką pozyskali sobie Beniowski, jest obranie jego

⁹⁴⁹ I. R a d l i ń s k i, *Odkrycia geograficzne Beniowskiego*, „Wszechświat”, 1895, s. 580, 581.

⁹⁵⁰ *Memoirs and travels of Maurice Auguste Benyowski ...*, translated from his original manuscript by Magellan and Nicholson, London 1790.

⁹⁵¹ *Voyage et mémoires de Maurice Auguste comte de Benyowski, magnat des royaumes d'Hongrie et de Pologne ...*, Paris 1791.

⁹⁵² *Historja podróży y osobliwszych zdarzeń ...* Korzystałem z egzemplarza znajdującego się w zbiorach Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu, sygn. 229 938 I.

⁹⁵³ Jak podaje Z i e l i ń s k i, *Mały słownik ...*, s. 27.

⁹⁵⁴ T. E. M o d e l s k i, *Beniowski Maurycy August*, „Polski słownik biograficzny”, t. I, s. 423–432.

osoby i przygód za temat utworów wielu wybitnych poetów, powieściopisarzy i autorów scenicznych zarówno polskich (Słowacki⁹⁵⁵, Sieroszewski⁹⁵⁶), jak i innojęzycznych, a więc niemieckich (Kotzebue⁹⁵⁷, Mülbach⁹⁵⁸), francuskich (Duval⁹⁵⁹ i Ferrard⁹⁶⁰), angielskich (Vulpus⁹⁶¹), węgierskich (Jokay⁹⁶² i Guadanyj⁹⁶³) i słowackich (Niżniański⁹⁶⁴). Ponadto istnieje ogromna literatura⁹⁶⁵ na temat osoby, czynów i tendencji tej „wyjątkowej i bezprzykładnej postaci wśród konfederatów barskich”, zawierająca jednak wiele sprzecznych poglądów. Przede wszystkim samych pamiętników Beniowskiego, choć są one autentyczne, gdyż znajdujący się w British Museum egzemplarz zawiera uwagi poczynione ręką Beniowskiego, nie można uważać za całkowicie wiarygodne. Różni krytycy wskazywali już na znajdujące się w nich sprzeczności i niedokładności, albo wręcz na – co najmniej – przesadę. Trudno również ustalić dziś niezbicie, co wyszło spod ręki samego Beniowskiego, a co dodał pierwszy wydawca pamiętników w celu przedstawienia osoby pamiętnikarza w korzystniejszym świetle lub uwypuklenia doniosłości jego czynów i czystości intencji; wszystkie poczynione przez wydawcę przeinaczenia mogły zapewne służyć czysto handlowym celom, a mianowicie zwiększeniu poczytności książki⁹⁶⁶.

Z tych wszystkich przyczyn niezwykle trudno jest rozstrzygnąć różnicę zdań istniejącą do dziś dnia w literaturze o Beniowskim: gdy jedni badacze uważają go za zwykłego awanturnika, błagiera i nawet oszusta, inni widzą w nim ucieleśnienie szlachetności i rycerskości.⁹⁶⁷ Prawda leży zapewne jednak w pośrodku. Beniowski był nieodrodnym synem czasów, w jakich żył, był przedstawicielem epoki, i to bynajmniej nie jedynym tego rodzaju również i w naszej literaturze podróżniczej. Dość bowiem przypomnieć Dzierżanowskiego, Wiklińskiego czy Dzwonkowskiego, z których zwłaszcza pierwszy przejawiał wiele podobnych cech charakteru: ustawiczną chęć podróżowania, pociąg do wojaczki i awantur, a przy tym wszystkim również i sporo kosmopolityzmu. Z drugiej jednak strony na dobro Beniowskiego zapisać można wiele pozycji dodatnich: udział w walce o niepodległość swej przybranej ojczyzny (bo Polakiem z urodzenia nie był), jak i później kilkakrotnie ponawianą chęć wzięcia udziału w wojnie o niepodległość Ameryki czy wreszcie stanowisko zajęte przez niego wobec tubylców. Beniowskiemu bowiem obce były stosowane podówczas metody podbojów i rządów kolonialnych przy pomocy gwałtów i ucisku. Jego plany osadnicze opierały się na całkowitym poszanowaniu niezawisłości tubylczej i daleko idącej współpracy z nimi, czego dowody dał na Formozie (gdzie zamierzał się osiedlić), a przede wszystkim na Madagaskarze. Rozumieli to dobrze tamtejsi krajowcy, obierając go z własnej inicjatywy swym naczelnikiem (ampansakabe). Nie chcieli i oczywiście nie mogli tego zrozumieć Francuzi, stojący na straży intere-

⁹⁵⁵ J. Słowacki, *Beniowski. Poema. Pięć pierwszych pieśni*. – Ostatnio szereg wydań: Warszawa 1947, Kraków 1948, Wrocław 1949 i 1952.

⁹⁵⁶ Trylogia, której tytuły brzmią: *Beniowski, Ocean, Ucieczka*. Powojenne wydanie: Poznań 1949.

⁹⁵⁷ A. F. Kotzebue, *Graf Benjowsky oder die Verschwörung auf Kamtschatka*, Ein Schauspiel in 5 Aufz. Wydania: Hamburg 1791, 1794, Leipzig 1795.

⁹⁵⁸ Dramat o Beniowskim napisany przez Luizę Mülbach ok. 1867 r. zastał ponadto przełożony w latach następnych na język holenderski, szwedzki i czeski.

⁹⁵⁹ A. Duval, *Beniowski ou les exilés du Kamtschatka*, opéra en 3 actes. Paris (b. d.) i Paris 1802.

⁹⁶⁰ Powieść o Beniowskim wydana w Paryżu w roku 1931 (Zieliński, *Mały słownik* . . . , s. 28).

⁹⁶¹ K. A. Vulpus, *Graf Benjowski* (tragedia wydana w roku 1792, patrz J. Tretiak, *Beniowski w Anglii*, „Przegląd Współczesny”, t. VIII, 1929, s. 454 i n.).

⁹⁶² Patrz Zieliński, *l. c.*

⁹⁶³ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 241.

⁹⁶⁴ Blisko sto pozycji podaje w swym przed ćwierć wiekiem opracowanym słowniku Zieliński, *o. c.*, s. 27–31. Por. literaturę o Beniowskim, którą Zieliński opublikował w miesięczniku „Morze”, 1932, nr 1.

⁹⁶⁵ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 240.

⁹⁶⁶ Modelski, *l. c.*

⁹⁶⁷ Jw.

sów swego imperium kolonialnego i dlatego między tymi ostatnimi a Beniowskim musiało dojść do konfliktu, w którym też zginął on 23 maja 1786 r.

Tak więc, choć sprawa słuszności jednych czy drugich poglądów na osobę i działalność Beniowskiego nie jest ostatecznie przesądzona, trudno nie zaliczyć go do grona najwybitniejszych naszych podróżników, zwłaszcza że istnieje dość podstaw uzasadniających włączenie jego osiągnięć do zbioru polskich tradycji morskich⁹⁶⁸.

3. PODRÓŻ MORSKA BRYGADIERA KOPCIA NA KAMCZATKĘ

Dwadzieścia lat po upadku konfederacji barskiej popłynęła na Sybir nowa fala zesłańców. Tym razem byli to uczestnicy zdławionego przez carycę Katarzynę powstania kościuszkowskiego 1794 r. Jednym z najwyższych rangą zesłańców był Józef Kopeć, generał brygady, oskarżony o zdradę stanu, gdyż pochodził z ziem wcielonych do Rosji po pierwszym rozbiore Polski i tamże odbywał służbę wojskową. Zesłany do Irkucka, a później na Kamczatkę, prowadził Kopeć dziennik podróży, i to zarówno z samej drogi na zesłanie, jak z późniejszego pobytu na Kamczatce i wreszcie powrotu do kraju. Dziennik ten, wydany drukiem w roku śmierci Kopcia, to znaczy w 1810⁹⁶⁹, doczekał się później licznych wznowień⁹⁷⁰. Zawiera on jeden z pierwszych opisów Kamczatki, jej flory i fauny, ludności i jej zwyczajów i stanowi cenny przyczynek do poznania Kamczatki, a zarazem uzupełnienie bogatych zbiorów, jakie Kopeć przywiózł do kraju.

Piąty rozdział dziennika poświęcony jest opisowi podróży morskiej z Ochocka na Kamczatkę. W jakich warunkach autor ją odbywał, wynika najlepiej z jego własnych słów:

Ten okręt był przeznaczony na Wyspy Eleuckie, który miał rozkaz zająć na szczyt Azji do niższej Kamczatki. Był to okręt kupiecki Kompanii Irkuckiej, wyprawiony na lat kilka dla wynalezienia nowych narodów i zdobycia futer. Składał się z ludzi 80 [...]

Miałem, dodanego sobie majtka na straż, który z kapitana poszedł na majtka prostego, za straconą niegdyś w wojnie szwedzkiej szalupę⁹⁷¹.

Przy samym opuszczeniu portu statek najechał na skałę podwodną i o mało się nie wywrócił. Później wskutek niepomyślnego wiatru przez osiem dni niewiele oddalił się od Ochocka.

Nie przyzwyczajony do kołysania Kopeć nie czuł się zbyt dobrze, zwłaszcza w nocy nie mógł sypiać. Trwało to tak długo, dopóki przydany Kopciewi marynarz nie zrobił mu „kołyski uplecionej z powrócków, która była przybitą w głębi okrętu do ściany”⁹⁷² i kołysała go do snu.

Po początkowym okresie podróży, w którym dominowały przeciwne wiatry, i późniejszym – bezwietrznym nastąpiła zmiana pogody. Silny sztorm począł miotać statkiem.

Coraz bardziej zbliżało się ku wieczorowi i coraz większy szturm wzrastał. W jednym momencie ledwie nie wywrócił okrętu, bo natychmiast żagle spuścili. Kiedy kapitan chciał trzymać się dyrekcji kompasu⁹⁷³ do punktu przeznaczonego, żadnym sposobem skierować rzecz była nie podobna, gdyż bałwany zalać by mogły okręt lub wywrócić. Był to naówczas szturm tak wielki, jakiego nie doświadczali ci żeglarze. Kamienie na-

⁹⁶⁸ Uznanie tego faktu było nadanie nazwy s/s „Beniowski” jednemu ze statków handlowych, które Polska otrzymała w 1946 r. z tytułu odszkodowań wojennych i który w ostatnich latach swej służby aż do wycofania go i pocięcia na złom w 1953 r. pełnił funkcję statku szkolnego.

⁹⁶⁹ Zieliński, *Mały słownik* ..., s. 225.

⁹⁷⁰ W 1837 we Wrocławiu, w 1863 w Berlinie, w 1887 w Paryżu.

⁹⁷¹ *Dziennik podróży Józefa Kopcia przez całą wzdłuż Azya, lotem od portu Ochotska przez Wyspy Kurylskie do Niższej Kamczatki, a stamtąd na powrót do tegoż portu na psach i jeleniach*, Wrocław 1837, s. 62.

⁹⁷² Jw., s. 64.

⁹⁷³ Kierunku kompasu.

wet z piaskiem na okręt wyrzucało i przez dwie pory⁹⁷⁴ byliśmy nieustannie zalewani od przechodzących przez okręt bałwanów. Samiśmy nie wiedzieli, dokąd od burzy byliśmy pędzeni. Na wierzchu ludzie trzymali się ustawicznie lin, bo inaczej byłiby od wody schwytni; ognia rozłożyć nie było można, a każdy zmokły, ziębły i sił pozbawiony.⁹⁷⁵

Jak opisuje Kopeć, według obliczeń kapitana okręt znajdował się w pobliżu Wysp Kurylskich, którą rzekomo prowadziła dalsza droga na Kamczatkę (co wcale nie odpowiada rzeczywistości). Jednakże pomimo zbliżenia się do lądu, ani kapitan, ani marynarze nie mogli określić pozycji okrętu i stwierdzić, w pobliżu jakiego lądu się znaleźli. Według słów Kopcja, załoga bardzo się obawiała „wpaść na jedną wyspę japońską, gdzie mieszkają narody zowiące się Kosmate, na której to wyspie wiele już poginęło okrętów”⁹⁷⁶. Ta niepewność i dodatkowa obawa rozbicia się na nieznanym wodach skłoniła kapitana do sondowania głębokości wody.

Kapitan rozkazuje rzucać do morza miarę głębiny, która jest z ołowiu na sznurku, a u spodu wosk lub łój przylepiają dla poznania, jaki grunt ziemi. Zawoła ten, który mierzył, iż ośmdziesiąt sążni, w kwadrans zawołał, że czterdzieści. Już widać, że okręt unosi woda do rozbicia na brzeg. Szczęściem, że brzegi morza były piaszczyste, iż okręt tylko wywraca i wyrzuca, a nie rozbija zupełnie.

Kapitan rozkazał kotwicę zarzucać, ale to wszystko już było za późno. Pędziło na brzeg okręt i z kotwicami, gdy kilka sążni było tylko głębiny, skołatany okręt burza uderza wagą swoją o ziemię. Tu widać można było moc straszliwą morza. Przeleciał bałwan przez okręt, wszystkie liny i maszty zaczęły pękać. Było do kilkadziesiąt beczek na wierzchu okrętu z wodą i soloną rybą, przymocowane do gwoździ wielkich żelaznych i powiązywane, wszystko to pozrywało się i ludziom nogi łamało. Niektórzy już zaczęli skakać z okrętu, chociaż brzeg był daleki, ale wody nie było nad półtora łokcia. Najprzód zaczęły wskakiwać majtków żony z dziećmi, te pod okręt wpadły, poginęły. Okręt po kilka razy odnosiło i przynosiło na brzeg, wody było bardzo wiele w okolicy, ponieważ wielka dziura zrobiła się u spodu.⁹⁷⁷

W tej niebezpiecznej sytuacji za radą przydanego sobie majtka, doświadczonego bardzo marynarza, udało się Kopciewi opuścić okręt i dotrzeć do brzegu. W tym celu uzbroił się Kopeć w „gwoździe”, którym przymocowywane były beczki na pokładzie (a był to żelazny rożen o długości około trzech łokci), i puścił się do brzegu. Niewiele kroków zdążył zrobić w dość płytkiej wodzie, gdy poczęła się zbliżać od morza wielka fala. Wtedy towarzysz Kopcja wyjaśnił rolę, jaką miał spełnić żelazny rożen. W odpowiedniej chwili, gdy olbrzymia fala przewalić się miała nad zdążającymi do brzegu ludźmi, wbijali oni żelazo w dno morza i mocno uczepliwszy się go mogli uniknąć przewrócenia przez fale i porwania na pełne morze. W ten sposób kilkakrotnie udało się rozbitkom zwyciężyć w śmiertelnych zapasach z morzem i dotrzeć do brzegu.

Okręt, który opuścili, szczęśliwie nie zatonął, a kapitanowi i niektórym członkom załogi udało się wytrwać na nim aż do uspokojenia się morza. Później szkody zostały naprawione, a gdy przyплыw zdjął okręt z mielizny, wyruszono w dalszą drogę.

W końcowej już części rejsu podróżnicy ponownie przeżyli bardzo niebezpieczną przygodę. Gdy płynęli już blisko wybrzeży dolnej Kamczatki, gwałtowny wichur omal nie wpędził okrętu na skały. Na domiar złego od silnego wiatru ogień z kuchni zaprószył się po całym pokładzie, przenosząc się na liny i żagle. Szczęśliwie jednak udało się go ugasić i nareszcie po tylu niebezpiecznych przygodach zesłaniec znalazł się na Kamczatce.

W dalszej części swego dziennika kreśli Kopeć w dużym skrócie dzieje swego kilkuletniego pobytu na półwyspie, opisuje sposób życia i zwyczaje krajowców oraz podaje wiele innych ciekawych wiadomości z tego odległego i mało znanego kraju.

⁹⁷⁴ Co oznacza słowo „pora”, nie łatwo ustalić. Z dalszych słów dziennika „Gdy już druga pora minęła, równo ze dniem ...” (jw., s. 67) też nie wynika jasno, czy chodzi tu o dwie pory doby (dzień i noc), czy też o pory służby okrętowej, tzn. wachty czterogodzinne, z których druga (licząc od północy) upływała o ósmej rano.

⁹⁷⁵ Jw., s. 66.

⁹⁷⁶ Jw., s. 67.

⁹⁷⁷ Jw., s. 76, 68.

Ponadto dziennik ten zawiera również wzmiankę o rozbiciu się statku słynnego francuskiego żeglarza i podróżnika La Pérouse'a, o czym wieść przywiózł na Kameczatkę statek rosyjski wysłany do Japonii. Była to zresztą wiadomość mocno już przedawniona, gdyż wyprawa La Pérouse'a, jak wiadomo, odbyła się w roku 1788.

Kopec poświęca również cały rozdział Beniowskiemu⁹⁷⁸ opowiadając, czego dowiedział się o swym poprzedniku na kamczackim wygnaniu od osób pamiętających pobyt Augusta Polaka (jak go tam nazywano) i jego śmiałą wyprawę, w której rozmówcy Kopia nawet rzekomo uczestniczyli⁹⁷⁹.

Kiedy po śmierci Katarzyny na tron carski wstąpił w 1796 r. Paweł i rozpoczął bardziej ugodową politykę wobec Polaków, uwięzieni i zesłani jeńcy z samym Kościuszką na czele zostali zwolnieni. Zwolniono również i Kopia. W drodze powrotnej do kraju nie potrzebował on już płynąć morzem, gdyż podróż z zesłania odbywał zimą. Silne mrozy spowodowały zamrznięcie Morza Ochockiego i brygadier zamiast okrętem posłużył się saniami zaprzężonymi w psy i jelenie, czego nie omieszkał uwiecznić w tytule swego dziennika.

⁹⁷⁸ Kopec pisze jego nazwisko „Bieniowski”.

⁹⁷⁹ Ci towarzysze odysei Beniowskiego byli to mieszkańcy Bolszerecka, którzy po przybyciu z Beniowskim do Francji objęci zostali amnestią carską i powrócili do Rosji.

XI. POLSCY UCHODŹCY WOJSKOWI I POLITYCZNI W AMERYCE (w drugiej połowie XVIII wieku)

1. AMERYKAŃSKIE PODRÓŻE KOŚCIUSZKI, PUŁASKIEGO I BENIOWSKIEGO

Niefortunny przebieg walki konfederatów barskich o niepodległość Rzeczypospolitej i będąca jego następstwem pierwsza większa emigracja wojskowo-polityczna, jak również wybuch wojny o niepodległość angielskich kolonii w Ameryce Północnej spowodowały, że za ocean popłynęli liczni polscy wojskowi, nadal wierni sprawie obrony wolności, gdziekolwiek przyszło o nią walczyć. W ten sposób w szeregach amerykańskiej armii rewolucyjnej znaleźli się Kościuszko i Pułaski; pomimo kilkakrotnie ponawianych prób nie udało się tego dokonać najbardziej może wówczas znanemu z polskich obrońców wolności – Beniowskiemu.

Kościuszko znalazł się w Ameryce jako jeden z pierwszych Polaków, którzy pospieszyli walczyć o jej niepodległość. Nastąpiło to już w roku 1776, trudno jednakże podać bliższe szczegóły i dokładną datę podróży; jest ona bowiem osłonięta niepamięcią i brak o niej bliższych danych, biografowie zaś Kościuszki podają na ten temat sprzeczne informacje. Późniejszy generał Paszkowski, który Kościuszkę znał osobiście, pisze w swej książce zaledwie tyle, że w roku 1776 udał się Kościuszko przez Francję do Ameryki⁹⁸⁰. Chodźko podaje wprawdzie więcej szczegółów, ale z pewnością błędnych, stwierdza bowiem, że „w roku 1776 udał się do Gdańska za pożyczone pieniądze i znalazłszy okręt odpływający do Ameryki przybył do Stanów Zjednoczonych”⁹⁸¹. Nawet autorowi wielkiej monografii o Kościuszcze, Korzonowi, nie są znane ani dokładna data, ani okoliczności, w jakich nastąpił pierwszy wyjazd Kościuszki do Ameryki. Prawdopodobnie wyjechał on z Francji z początkiem czerwca 1776 r., gdyż 31 sierpnia tego roku odczytany został jego memoriał do Kongresu, a wiadomo, że podróż do Ameryki trwała podówczas około 60–80 dni⁹⁸².

Nie brak również innych, zupełnie bałamutnych informacji o podróżach morskich Kościuszki, jak np. zawarta w artykule napisanym pod koniec ubiegłego stulecia (a więc już po ukazaniu się książek Paszkowskiego, Chodźki i Korzona), w którym autor pisze, że „w drodze okręt ów rozbił się u brzegu jakiejś wyspy, a rozbitki uchwyciwszy się masztu przybili do brzegu, skąd innym okrętem puścili się w dalszą podróż i wylądowali w pierwszych dniach października 1776 r. w Filadelfii”⁹⁸³.

W rok po Kościuszcze przybył do Ameryki Kazimierz Pułaski. O jego podróży mamy dokładniejsze i bardziej wiarygodne dane, zresztą wyjazd Pułaskiego wywołał pewne zainteresowanie w Europie. Pułaski był bowiem bezsprzecznie bardziej wówczas znany od Kościuszki, i to nie tylko jako przywódca konfederatów, ale i jako „niedoszły zabójca” Stanisława Au-

⁹⁸⁰ K. P a s z k o w s k i, *Dzieje Tadeusza Kościuszki, pierwszego Naczelnika Polaków*, Kraków 1892, s. 16.

⁹⁸¹ L. C h o d ź k o, *Tadeusz Kościuszko (Usque ad finem)*, Paryż 1858, s. 7.

⁹⁸² T. K o r z o n, *Kościuszko. Biografia z dokumentów wysnuta*, Kraków 1894, s. 110.

⁹⁸³ J. T o m a s i k, *Kościuszko w Ameryce*, „Przegląd Emigracyjny”, 1894, s. 64.

gusta. Można również mniemać, że zamierzano przeszkodzić Pułaskiemu w jego wyprawie przez Atlantyk, jak wynika z poniższego pisma:

Franklin zaangażował Pułaskiego, jednego z zabójców króla polskiego, oraz pięciu czy sześciu oficerów francuskich, aby wyjechali do Ameryki na statku, który odpłynie z Nantes w końcu bieżącego tygodnia. Ładował ten statek jeden z kupców nantejskich, Francuz, który ma zamiar osiąść w Filadelfii; ładunek będzie bardzo bogaty, lecz nie będzie zawierał żadnych zapasów wojennych. Donoszą mi, że popłynie wprost do Bostonu⁹⁸⁴.

Ostrzeżenie to zostało przesłane rządowi angielskiemu przez ówczesnego rezydenta polskiego w Londynie, Bukatego, osobistego przyjaciela Stanisława Augusta Poniatowskiego. Przyszło ono jednak za późno, by wydać flocie angielskiej rozkaz schwytania tego statku, na który zresztą Pułaski się nie zaokrętował. Przepłynął on bowiem bezpiecznie przez Atlantyk na uzbrojonym trójmasztowcu amerykańskim „Massachusetts” i 23 lipca 1777 r. wylądował w Marblehead⁹⁸⁵.

Nie posiadamy, niestety, żadnej relacji z tej podróży, która – jak można przypuszczać – prawdopodobnie przyczyniła się do zainteresowania niedawnego przywódcy konfederatów i późniejszego amerykańskiego generała kawalerii zagadnieniem żeglugi i nowego, nie znanego mu dotąd rodzaju wojaczki, a mianowicie wojną morską oraz korzyściami, jakie można z jej prowadzenia wyciągnąć. Już bowiem krótko po wylądowaniu w Ameryce Pułaski przedstawił Waszyngtonowi projekt wyprawy na Madagaskar (być może pod wpływem przygód i opowiadań Beniowskiego, z którym zapewne widział się we Francji po jego przybyciu z Madagaskaru w październiku 1776 r.). W wyprawie tej zamierzał Pułaski zużytkować tych ochotników, których rząd amerykański nie chciał wyzyskać na miejscu. Ponadto opracował projekt upoważniający kapitanów okrętowych do werbowania żołnierzy⁹⁸⁶.

W następnym roku wystąpił Pułaski z jeszcze innym projektem, zmierzającym ni mniej, ni więcej ... tylko do rozpoczęcia działalności kaperskiej na morzu, i to początkowo na małą, później zaś na wielką skalę. Około 1 maja 1778 r. przebywając w Baltimore Pułaski zgłosił się do gubernatora prowincji Maryland z ofertą zakupu brygu i przeznaczenia go do służby kaperskiej. Załogę okrętu stanowić mieli odpowiednio przeszkoleni żołnierze legionu Pułaskiego, którzy też mieliby uczestniczyć w zakupieniu upatrzonego brygu, no i – oczywiście – w późniejszych zyskach z kaperskiej działalności. Z kolei nawet, po pomyślnym rezultacie pierwszej wyprawy, Pułaski chciał „zrobić coś lepszego”, a więc może wystawić całą flotę kaperską! Zamierzona przez niego impreza nie została jednak nigdy zrealizowana, gdyż upatrzony bryg okazał się własnością nieustępliwego armatora, który nie chciał go sprzedać, i skończyło się na złożeniu Pułaskiemu przez gubernatora Marylandu podziękowania za jego projekt⁹⁸⁷.

Dziwnym zbiegiem okoliczności Pułaski dokonał życia na morzu i morskie nurty pochłonięły również jego ciało. Śmiertelnie raniony 9 października 1779 r. pod Savannah, Pułaski przeniesiony został na pokład amerykańskiego brygu „Wasp”, który miał odpłynąć do Charlestonu. Przez kilka dni „Wasp” pozostawał w ujściu rzeki Savannah i przez ten czas Pułaski leczony był przez najlepszych lekarzy floty francuskiej, współdziałającej w walkach pod Savannah. Wywiązało się jednak zakażenie krwi i w czasie gdy „Wasp” wypływał z ujścia rzeki na ocean, Pułaski zmarł i pochowany został zwyczajem marynarskim w morzu⁹⁸⁸. Moment ten uwieczniony został później w następującym wierszu:

⁹⁸⁴ Konopczyński, *Kazimierz Pułaski*, s. 369.

⁹⁸⁵ Jw.

⁹⁸⁶ Jw., s. 372.

⁹⁸⁷ Jw., s. 384.

⁹⁸⁸ Relacja Pawła Bentalou w broszurze *Obrona Pułaskiego* (H a i m a n, *Z przeszłości polskiej w Ameryce*, s. 58).

Po zwyczaj, w białe żagłów płótna
Omotano bohatera zwłoki,
I dźwignęła je garść druhów smutna
I spuściła w wody nurt głęboki,
Jakby dla martwego jego ciała
Ni piędź ziemi na grób nie została⁹⁸⁹.

Jak opisuje podwładny Pułaskiego i bardzo do niego przywiązany oficer Paweł Bentalou, „Wasp” wpłynął do Charlestonu z opuszczoną do połowy masztu banderą i ten znak żałoby powtórzyły wszystkie okręty w porcie, a działa armatnie uczciły poległego salwami. Później odbył się w mieście uroczysty symboliczny pogrzeb. Za niesioną przez amerykańskich i francuskich oficerów pustą trumną prowadzono konia Pułaskiego, na którym złożone były broń i mundur, jakie miał w ostatniej bitwie⁹⁹⁰. Pogrzeb ten zapoczątkował nie tylko liczne, nie kończące się do dziś dnia dowody wdzięczności narodu amerykańskiego dla Pułaskiego, ale – być może – przyczynił się do powstania drugiej wersji o miejscu spoczynku zwłok bohatera, według której pochowany miał zostać na lądzie⁹⁹¹.

Jest całkiem możliwe, że oprócz Pawła Bentalou znajdował się przy łożu śmierci Pułaskiego również i inny jego towarzysz broni i przyjaciół, a mianowicie Beniowski. Jak wiadomo, Beniowski trzykrotnie przyjeżdżał do Ameryki, a mianowicie w roku 1779, 1782 i 1784, przy czym w dwu pierwszych wypadkach – w celu zaoferowania swych usług wojskom rewolucyjnym.

Jeśli chodzi o pierwszy przyjazd, nie są znane ani dokładna data, ani bliższe jego okoliczności. Fakt przybycia Beniowskiego do Ameryki w sierpniu 1779 r. stwierdza ówczesna korespondencja amerykańskich czynników urzędowych. Wynika z niej, że Beniowski przybył prawdopodobnie w pierwszej połowie tego miesiąca, i to na statku handlowym, który zawinął do Bostonu w konwoju i pod eskortą francuskiej fregaty⁹⁹². Po przyjeździe Beniowski wszedł w kontakt z wydziałem wojny, a ten z kolei 3 września 1779 r. przedstawił Kongresowi wniosek, aby Beniowskiemu, pozbawionemu przez Anglików gotówki i wiozącemu list do Pułaskiego, dać 1000 dolarów i konia na drogę, co też Kongres uchwalił⁹⁹³. Beniowski udał się do przebywającego wówczas na południu kraju Pułaskiego; czy do niego zdążył dotrzeć przed bitwą pod Savannah, dokładnie nie wiadomo, a zdania historyków są podzielone. Beniowski, który po śmierci Pułaskiego bezskutecznie kołatał o przyjęcie go do wojska, choćby jako ochotnika, tak przedstawia wydarzenia swego życia, związane z ówczesnym pobylem na ziemi amerykańskiej, w memoriale złożonym Kongresowi w czerwcu 1780 r.:

Na początek sporu między Ameryką a Brytanią wszedł na okręt udający się do Ameryki, aby przyłączyć się do armii tego kraju⁹⁹⁴, był wszakże tak nieszczęśliwy, że dostał się w ręce nieprzyjaciół⁹⁹⁵ i był więziony przez dłuższy czas w Portsmouth, skąd wreszcie udało mu się uciec. Wkrótce jednak, gdy udać się miał do Ameryki, został powtórnie uwięziony i przewieziony do Plymouth, skąd również uciekł, a kiedy trwał przy swoim zamiarze, został po raz trzeci uwięziony. Dzięki wstawieniu się hr. Almadovar odzyskał wolność, ale utracił wszystko, co posiadał. W końcu udało mu się dostać do Ameryki, gdzie natychmiast udał się do oddziału zostającego pod dowództwem hr. gen. Pułaskiego⁹⁹⁶, miał nadzieję, że peł-

⁹⁸⁹ H a i m a n, o. c., s. 42.

⁹⁹⁰ Jw., s. 58, 59.

⁹⁹¹ Jw., s. 64–66.

⁹⁹² W. Z. W a y d a, *Beniowski w Ameryce*. „Kwartalnik Historyczny”; 1926, s. 416–421.

⁹⁹³ H a i m a n, *Polacy w walce o niepodległość* ..., s. 18.

⁹⁹⁴ Jest to niewątpliwie przesada: w czasie rozpoczęcia wojny w Ameryce Beniowski przebywał (do roku 1776) na Madagaskarze.

⁹⁹⁵ Tj. Anglików.

⁹⁹⁶ Pułaski rzeczywiście podawał się za hrabiego, choć nim nie był.

niąc przy nim rolę dzielnego oficera, przez niego, jako przez bliskiego krewnego⁹⁹⁷, uzyska stanowisko w armii. W kilka dni jednak po jego przybyciu do legionu największe ze wszystkich nieszczęście spotkało go przy szturmie na Savannah generał padł u boku waszego memorialisty, a z nim razem jedyny przyjaciel, jakiego miał wasz memorialista w Ameryce⁹⁹⁸.

Ponieważ Beniowski lubił koloryzować, więc i na jego relację można zdać się całkowicie. Dość fantastycznie brzmią zwłaszcza jego przygody w Anglii i trzykrotne próby ucieczki. Pomijając jednak tę sprawę, obecność Beniowskiego przy śmierci Pułaskiego jest zupełnie możliwa i znajduje potwierdzenie również i w innych relacjach. Według jednej z nich, „hrabia Beniowski, rozpoznany przez umierającego bohatera, działał jako jego krewny, główny uczestnik pogrzebu i spadkobierca, po czym odjechał”⁹⁹⁹.

Po nieudanych próbach wstąpienia do armii amerykańskiej Beniowski, zapewne w drugiej połowie 1780 r., powrócił do Europy. Przez dwa lata był na Węgrzech, gdzie przedstawiał różne projekty handlu morskiego, które usiłował realizować w Fiume¹⁰⁰⁰.

W marcu 1782 r. znajdował się znowu w Ameryce, gdyż zachowało się z tego czasu jego pismo do Waszyngtona, w którym proponował utworzenie pod swoim dowództwem legionu składającego się z wszystkich rodzajów broni. Również i ta propozycja Beniowskiego nie została przyjęta, wobec czego ponownie opuścił Amerykę¹⁰⁰¹.

Trzecia podróż Beniowskiego do Ameryki została przedsięwzięta w związku z jego planem wyprawy handlowej na Madagaskar. Ponieważ rząd francuski zlekceważył projekt Beniowskiego, przedstawił on go rządowi brytyjskiemu, ale i tu bez powodzenia. Wtedy amerykańscy i angielscy kupcy oraz uczeni zebrali potrzebne fundusze na zorganizowanie tej wyprawy¹⁰⁰². Tak więc 14 kwietnia 1784 r. Beniowski wraz z żoną, która przez kilkanaście lat stale mieszkała na Węgrzech, odpłynął z Londynu; 8 lipca przybył do Baltimore, skąd 25 października tegoż roku wypłynął na statku „Intrepid” w swą ostatnią podróż na Madagaskar. Wyjazd planowany był wcześniej, ale uległ opóźnieniu w następstwie niemocy żony Beniowskiego; która spodziewała się rozwiązania¹⁰⁰³. Pozostała ona w Ameryce i dalsze jej losy nie są znane.

W tym samym roku, w miesiącu przybycia Beniowskiego do Ameryki, opuszczał ją jeden z bohaterów wojny niepodległościowej, mianowany generałem brygady – Tadeusz Kościuszko. Szczegółów tej podróży również nie znamy. Korzon podaje jedynie, że w lipcu 1784 r. odpłynął Kościuszko z Nowego Jorku do Francji¹⁰⁰⁴.

2. INNI POLACY W AMERYKAŃSKIEJ WOJNIE NIEPODLEGŁOŚCIOWEJ

Polaków, którzy walczyli o wolność Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, podzielić można na trzy grupy. Jedną z nich tworzą ci wszyscy, przeważnie emigranci, konfederaci barscy, którzy na własną rękę przybyli do Ameryki. Drugą – nieliczna stosunkowo garstka, składająca się prawdopodobnie również z byłych konfederatów, która przybyła do Ameryki w składzie francuskiego korpusu posiłkowego gen. de Rochambeau. I wreszcie do trzeciej nale-

⁹⁹⁷ Pokrewieństwo Beniowskiego z Pułaskim jest więcej niż problematyczne.

⁹⁹⁸ Jw., s. 17, 18.

⁹⁹⁹ Jw., s. 18, 19.

¹⁰⁰⁰ Modelski, *Beniowski Maurycy August*, Polski słownik biograficzny, I, s. 430.

¹⁰⁰¹ Haiman, o. c., s. 21, 22.

¹⁰⁰² Modelski, l. c.

¹⁰⁰³ *Historia podróży y osobliwszych zdarzeń*, t. IV, s. 379–382 (w zakończeniu od wydawcy).

¹⁰⁰⁴ Korzon, o. c., s. 175.

żą przedstawiciele wcześniejszego już osadnictwa polskiego w Ameryce bądź też ich potomkowie, niekiedy częściowo, a czasem zupełnie zamerykanizowani.

Z pierwszej grupy, oprócz Kościuszki, Pułaskiego i Beniowskiego (ten ostatni wprawdzie nie brał udziału w walkach, ale w tym celu przybył do Ameryki), wyliczyć można przede wszystkim członków legionu Pułaskiego, takich jak: kpt. Kotkowski, kpt. Jan Zieliński, kpt. Fryderyk Paschke, dalej Kamiński, Kaleński i Litomierski; należą do niej również tacy konfederaci, których polskie pochodzenie jest wątpliwe, choć podług niektórych źródeł bardzo prawdopodobne, jak np. płk Michał Kowacz, ppłk de Boze (de Botzen) czy kpt. Elholm¹⁰⁰⁵.

Korpus Rochambeau skierowany został do Ameryki, gdy Francja po zawarciu przymierza ze Stanami Zjednoczonymi – postanowiła czynnie wesprzeć sojusznika. Dnia 2 maja 1780 r. odplynęło z Brestu na 36 transportowcach konwojowanych przez 7 okrętów wojennych 5000 ludzi tego korpusu. Po 70 dni trwającej żegludze, męczącej z powodu niewygody na zatłoczonych ludzi i taborem statkach, i niebezpiecznej, bo zagrażały silne burze i flota angielska, konwój zawinął 11 lipca do Newport, a 13 lipca 1780 r. na ziemię amerykańską wyokrętowano wchodzący w skład korpusu legion „diuka” (księcia) de Lauzun, który z uwagi na swój dwukrotny pobyt w Polsce zyskał sobie wśród Polaków przydomek „polskiego duczka” oraz żartobliwą przeróbkę językową swego nazwiska na: „Lozański”¹⁰⁰⁶. Z legionem tym przybyli do Ameryki na pokładzie okrętu „Provence”, szczególnie doświadczonego przez burze morskie, polscy oficerowie: kpt. Jan Kwiryn Mieszkowski, por. Michał Grabowski i Jerzy Uzdowski oraz mjr Jan Polereski¹⁰⁰⁷. Ten ostatni prawdopodobnie jednak nie był Polakiem.¹⁰⁰⁸

I wreszcie z trzeciej grupy Polaków amerykańskich wymienić można znacznie więcej żołnierzy rewolucyjnych. Mieczysław Haiman wyszukał w rejestrach wojskowych i archiwach nie mniej niż 110 żołnierzy wojsk amerykańskich, którzy już przed wybuchem wojny znajdowali się w Ameryce¹⁰⁰⁹. Oczywiście, nie podobna ich wszystkich wymienić i dlatego trzeba poprzestać na stwierdzeniu, że wśród nazwisk tych często powtarzają się nazwiska znanych rodzin polskich pionierów w Ameryce, a mianowicie Sadowskich, Zaborowskich i Łaskich. Na szczególną uwagę zasługują ci ostatni; nazwisko to reprezentowane jest przez 30 żołnierzy rewolucyjnych¹⁰¹⁰. Warto tu jeszcze dodać, że ród ten był licznie osiadły w Marblehead i jego przedstawiciele trudnili się głównie rybołówstwem i żegluga.

Spośród owych trzydziestu Łaskich, których nazwisko podawane jest w różnej pisowni (Laskee, Lasky, Laskey), dwóch służyło w marynarce. Są to Jakób Laskey, porucznik obrony wybrzeża, i Jan Laskey, marynarz na brygantynie „Massachusetts”, służyący na niej w tym właśnie czasie, kiedy płynął nią do Ameryki Pułaski¹⁰¹¹.

W marynarce wojennej służyli również i inni Polacy, jak np. Jesse Icaisky, marynarz na fregacie „Confederacy”¹⁰¹², i Michał Franko, marynarz na fregacie „Boston”¹⁰¹³.

Również i wśród dostawców amerykańskiej floty znaleźć można Polaka. Był nim zamożny kupiec w Charlestonie, Samuel Hrabowski (Grabowski?), który z Anglii, gdzie znalazł się

¹⁰⁰⁵ Patrz H a i m a n, *Polacy w walce o niepodległość ...*, rozdziały: „Polacy w armii kontynentalnej i milicji”, s. 7–51, „Konfederat barski pionierem stanu Tennessee”, s. 119–148, oraz „Historia Legionu Pułaskiego”, s. 151–179; ponadto t e n ż e, *Ślady polskie w Ameryce*, rozdział: „Kap. Fryderyk Paschke”, s. 19–25.

¹⁰⁰⁶ T e n ż e, *Polacy w walce o niepodległość ...*, s. 90, 91.

¹⁰⁰⁷ Jw., s. 92.

¹⁰⁰⁸ Jw., s. nlb. za tekstem.

¹⁰⁰⁹ Jw., s. 67.

¹⁰¹⁰ Jw., s. 54, 55.

¹⁰¹¹ Jw., s. 55.

¹⁰¹² Jw., s. 52.

¹⁰¹³ Jw., s. 54.

może po konfederacji barskiej, wyjechał na Florydę, a od roku 1771 przebywał w Charlestonie. W roku 1777 był on dostawcą floty Południowej Karoliny¹⁰¹⁴.

Jednym z ośmiu tysięcy żołnierzy amerykańskich, którzy byli więzieni na angielskich pontonach, był Elham Poloske (zapewne Poleski), więziony na okręcie „Old Jersey” w Nowym Jorku¹⁰¹⁵.

Dokonawszy w ten sposób przeglądu trzech różnych grup Polaków walczących w szeregach amerykańskich rewolucyjnych sił zbrojnych przypatrzmy się również i drugiej stronie walczącej, a mianowicie tzw. lojalistom walczącym u boku Anglików. I w ich szeregach bowiem znaleźć można Polaków, co jest tym bardziej zrozumiałe, że w wojnie tej Amerykanie bynajmniej nie tworzyli społeczeństwa jednolitego pod względem przekonań politycznych. „Trzecia część mieszkańców kolonii walczyła o niepodległość, drugie tyle sympatyzowało z Anglią, gdy reszta zachowywała się obojętnie”¹⁰¹⁶. Na porządku dziennym były takie wypadki, że w jednej rodzinie część jej członków należała do jednego, reszta do drugiego obozu, co tak trafnie przedstawił słynny pisarz amerykański i dobry znajomy Mickiewicza, James Fenimore Cooper¹⁰¹⁷.

Najwybitniejszym z polskich lojalistów był Karol Błaszkwicz, inżynier-kartograf, który dokonał pomiarów wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej i pozostawił szereg pięknie wykonanych map, a podczas wojny dosłużył się stopnia kapitana armii angielskiej¹⁰¹⁸.

„Na polu chwały” pod Clinton padł w roku 1777 inny Polak w służbie angielskiej i również oficer, niejaki hrabia Grabowski, nieznanego imienia¹⁰¹⁹.

Z innych lojalistów można wymienić przedstawicieli jednej z najstarszych rodzin amerykańskich polskiego pochodzenia, a mianowicie Zabriskie’ch (Zaborowskich), którym po wojnie władze konfiskowały majątki za ich lojalność i współpracę z Anglikami¹⁰²⁰.

Na ogół jednak stwierdzić trzeba, że w szeregach angielskich byli Polacy bezwzględnie skromniej reprezentowani niż w szeregach amerykańskich.

3. MIKLASZEWICZ, POLSKI KAPER W SŁUŻBIE AMERYKAŃSKIEJ

To, czego nie udało się zrealizować Pułaskiemu, a mianowicie urzeczywistnienie projektu prowadzenia walki na morzu o niepodległość Ameryki, stało się udziałem innego Polaka, Feliksa Miklaszewicza czy Mikłaszewicza, jak go nazywa Haiman, „odkrywca” tego polskiego żeglarza w służbie amerykańskiej.

Posiadane wiadomości o tym jedynym znanym polskim kaprze, biorącym udział w wojnie o niepodległość Ameryki, są bardzo szczupłe i odnoszą się tylko do dwu fragmentów jego działalności wojennej oraz do czasów powojennych, natomiast okoliczności, w jakich przybył do Ameryki, są zupełnie nieznanymi. Jest możliwe, że również i on wywodził się z szeregów konfederatów barskich, ponadto łączyć go musiał jakiś związek z Radziwiłłami, gdyż drugi jego okręt kaperski nosił miano „Prince Radziwil”¹⁰²¹. Poszukiwania zorganizowane przez Haimana w Polsce nie dały żadnych rezultatów. Znalaziono wprawdzie listy jakiegoś Mikłaszewicza do księcia Karola Radziwiłła, zwanego „Panie Kochanku”, z lat 1748–1771, ale po

¹⁰¹⁴ Jw., s. 183–189.

¹⁰¹⁵ Jw., s. 60.

¹⁰¹⁶ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 42.

¹⁰¹⁷ W powieści pt. *Szpieg*, ostatnie wydania polskie w roku 1949 i 1955.

¹⁰¹⁸ H a i m a n, o. c., s. 195–200.

¹⁰¹⁹ Jw., s. 220–225.

¹⁰²⁰ Jw., s. 205, 226.

¹⁰²¹ Jw., s. 79–81.

porównaniu podpisów okazało się, że ten Mikłaszewicz, będący pełnomocnikiem Radziwiła w Warszawie, nie jest identyczny z Feliksem Mikłaszewiczem-kaprem¹⁰²².

Pierwszym dokumentem dotyczącym tego polskiego żeglarza jest bond złożony przez niego pod datą 5 września 1782 r, w zamian za wydany mu przez Kongres list kaperski¹⁰²³. Bondy były to poręczenia, jakie składali władzom amerykańskim armatorzy lub żeglarze, którzy po wyekwipowaniu i uzbrojeniu swego statku oświadczały gotowość walki przeciwko nieprzyjacielom Stanów Zjednoczonych i zobowiązywali się przestrzegać zarówno ustawy Kongresu o kaperstwie, jak i odpowiednich praw międzynarodowych¹⁰²⁴.

Z pierwszego bondu Mikłaszewicza wynika, że jego statek (gdyż w bondzie zapisany jest jako jedyny właściciel statku) nosił nazwę „Scotch Trick”. Kapitanem statku był niejaki Joshua Wing z Bostonu, który wspólnie z Mikłaszewiczem i innym mieszkańcem Bostonu, nazwiskiem Josiah Godfrey, składał poręczenie. „Scotch Trick” był to niewielki statek, raczej może nawet barka wiosłowo-żaglowa z dwunastu ludźmi załogi i o uzbrojeniu składającym się z dwóch armatek oraz ręcznej broni palnej – muszkietów, po jednym na każdego członka załogi¹⁰²⁵. Był to jeden z często spotykanych w amerykańskiej wojnie niepodległościowej małych statków kaperskich, używanych na wodach przybrzeżnych, gdzie miały one większe szanse zwycięstwa lub – w razie konieczności – ucieczki niż na pełnym oceanie. Nie należy bowiem zapominać, że flota angielska stała wówczas u szczytu swej potęgi i ta okoliczność dobitnie uwypukla trudności i niebezpieczeństwa, jakie napotykać musieli stosunkowo nieliczni i słabo uzbrojeni kaprzy amerykańscy. Trzeba było nie lada odwagi i siły charakteru, a przy tym wybitnych umiejętności żeglarskich, aby poważać się na występowanie przeciwko Anglii na morzu, na próbę przerywania jej linii komunikacyjnych, łączących kraj macierzysty z koloniami, i na rzucenie wyzwania chroniącej te linie potężnej angielskiej flocie wojennej. „Kaprzy oddali krajowi cenne usługi i w znacznym stopniu przyczynili się do obrony na morzu i do szczęśliwego wyniku wojny” – napisał jeden z historyków amerykańskiej wojny rewolucyjnej¹⁰²⁶, a inny posuwa się jeszcze dalej w sprecyzowaniu ich zasług pisząc: „Kaprzy pomogli nam więcej do wygrania wojny rewolucyjnej, niż bohaterские wysiłki naszej małej floty”¹⁰²⁷.

Niestety, żadne bliższe szczegóły z działalności kaperskiej polskiego żeglarza nie są znane, ale musiała ona z pewnością być bardzo owocna, skoro pół roku po złożeniu pierwszego poręczenia, a mianowicie 18 marca 1783 r. Mikłaszewicz zgłosił się do rady stanu Massachusetts jako współwłaściciel i równocześnie kapitan drugiej jednostki kaperskiej. Jeszcze tego samego dnia otrzymał żądany list kaperski, wydając zań podwójne jak to było wtedy w zwyczaju – poręczenie: kontynentalne (tzn. państwowe) i stanowe, opłacając każde kwotą wysokości 20 000 dolarów. W poręczeniu kontynentalnym czytamy:

Warunek niniejszego zobowiązania jest taki, że ponieważ powyżej zobowiązany Feliks Mikłaszewicz, kapitan i komendant wspomnianego skunera¹⁰²⁸ zwanego „Książę Radziwiłł”¹⁰²⁹, należącego do Feliksa Mikłaszewicza i innych z Bostonu, zbrojnego w 6 małych armat, 2 moździerze i drobną broń, i obsługiwanego przez 15 ludzi, który prosił o i otrzymał komisję, noszącą niniejszą datę, pozwalającą mu i upoważniającą go do wyekwipowania niniejszego skunera na sposób wojenny i przy pomocy tego skunera, jego oficerów i załogi do napadania siłą broni, pokonywania, zajmowania i zabierania wszystkich okrętów, statków i towarów

¹⁰²² Jw., s. 74, 75.

¹⁰²³ Jw., s. 77, 78.

¹⁰²⁴ Jw., s. 72, 73.

¹⁰²⁵ Jw., s. 78.

¹⁰²⁶ C. W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, Boston 1913, cytując za H a i m a n e m, *Po-lacy w walce o niepodległość ...*

¹⁰²⁷ H. Hartley, *Down to the Sea in Yankee Ships*, „American Legion”, Oct. 1930, cytując za H a i m a n e m, o. c.

¹⁰²⁸ Poprawnie: szkunera.

¹⁰²⁹ W oryginale „Prince Radziwiłł”.

należących do króla lub korony Wielkiej Brytanii lub jego podwładnych, lub innych zamieszkałych w obrębie jakiegokolwiek z terytoriów lub posiadłości wspomnianego króla Wielkiej Brytanii lub jakichkolwiek innych okrętów należących do kogokolwiek, które są lub będą uznane za podległe zajęciu na mocy którejkolwiek z ustaw Stanów Zjednoczonych zebranych w Kongresie albo uznanych za takie przez prawo narodów. Jeżeli przeto wspomniany Feliks Miklaszewicz nie przekroczy lub przestąpi władzy i upoważnienia, które są mu dane i przyznane na mocy tej komisji lub które są lub będą mu dane i przyznane przez jakiegokolwiek ustawy, prawa lub polecenia Stanów Zjednoczonych zebranych w Kongresie, ale będzie we wszelkich sprawach kierował się i zachowywał jako kapitan i komendant wspomnianego skunera oraz pilnował zachowania oficerów i załogi tegoż wedle i stosownie do tej komisji, ustaw, praw i poleceń oraz traktatów istniejących lub mogących istnieć między Stanami Zjednoczonymi zebranymi w Kongresie a jakimkolwiek księciem, mocarstwem lub władcą, i nie złamie prawa narodów lub prawa neutralnych państw, lub jakichkolwiek ich poddanych i da zadość uczynienie za wszelkie szkody poniesione skutkiem jakiegokolwiek przekroczenia lub niewłaściwego postępowania swego lub oficerów, lub załogi wspomnianego skunera, w takim razie polecenie to ma być nieważne, inaczej zaś ma pozostać w pełnej sile¹⁰³⁰.

Jak widzimy z treści tego poręczenia, drugi okręt kaperski Miklaszewicza był już większą nieco jednostką, dwumasztowym szkunerem, uzbrojonym łącznie w osiem małych armatek i moździerzy i z obsługą 15 ludzi (zapewne nie licząc kapitana). Stosownie zaś do ówczesnych wymagań prawnych ładunek okrętu stanowiły jako żywność trzy beczki mięsa wieprzowego i wołowego oraz 600 porcji chleba, a jako amunicja 24 miary prochu z odpowiednią ilością kul¹⁰³¹.

Na tym jednak kończą się wiadomości odnoszące się do drugiego okrętu Miklaszewicza. Brak również jakichkolwiek informacji o jego dalszej działalności. Pewne jest tylko to, że Miklaszewicz dożył zakończenia wojny, gdyż w latach późniejszych, a mianowicie w latach 1785–1795 znajdował się w Georgii, prawdopodobnie w Savannah, skąd przeprowadzał transakcje finansowe z purytanami południowo-karolińskimi, osiadłymi w pobliskim powiecie Liberty. W zachowanych dokumentach tego powiatu powtarza się kilkakrotnie jego nazwisko, w różnej zresztą transkrypcji: De Miklasiewith, de Miklasruveitz, de Miklaszerve-ne¹⁰³². I na tym kończą się odnoszące się do Miklaszewicza materiały, jakie odnalazł Haiman.

O tym, że Miklaszewicz pozostawał wtedy w łączności ze swoim rodzinnym krajem, z którego przed kilkunastu laty wyemigrował, świadczyć może inny dokument, który był nie znany Haimanowi i który obala wysnutą przez niego koncepcję szlacheckiego pochodzenia Miklaszewicza¹⁰³³.

Otóż w roku 1789 rozważano w Polsce możliwość utworzenia pierwszego konsulatu zamorskiego Rzeczypospolitej. Za pośrednictwem sekretarza królewskiego Piusa Kicińskiego zwrócił się do Stanisława Augusta ks. Jan Albertrandi z prośbą o mianowanie niejakiego Miklasiewicza, mieszczanina warszawskiego i swojego szwagra zarazem, konsulem polskim w Stanach Zjednoczonych. W imieniu króla Kiciński odpowiedział Albertrandiemu, że w sprawie „rangi konsulowskiej przy Stanach Amerykańskich dla JP Miklasiewicza – dotąd Najj. Pan nie miał okazji uczynienia żadnego etykietowego kroku do Stanów tychże ani z uznaniem ich, ani z interesu. A zatem zdawałoby się dziką rzeczą, żeby Król Imć zaczynał z tym krajem przez charakteryzowanie tam osoby konsula, bez żadnego innego poprzedniejszego kroku”¹⁰³⁴.

Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że Feliks Miklaszewicz – kaper amerykański z Bostonu, a później kupiec w Savannah, i Miklasiewicz – szwagier Albertrandiego, niedoszły konsul polski w Stanach Zjednoczonych, to jedna i ta sama osoba. Wskazywałoby na to rów-

¹⁰³⁰ H a i m a n, o. c., s. 80, 81. Tłumaczenie z angielskiego Haimana.

¹⁰³¹ Jw., s. 82.

¹⁰³² Jw., s. 83.

¹⁰³³ Przyjął ją również J. M i t k o w s k i, *Sprawy morskie Polaków*, „Tygodnik Powszechny”, t. X, 1954, nr 26.

¹⁰³⁴ J. R e y c h m a n, *Konsulaty zagraniczne dawnej Rzeczypospolitej*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, t. II, 1935, z. 1, s. 122, 123.

niez i ówczesne miejsce zamieszkania Miklaszewicza w Savannah, a więc miście portowym, gdyż zgodnie z zarysowującym się w XVIII, a utrwalonym w Europie w XIX w. podziałem konsułów na dwie kategorie, a mianowicie konsułów wysłanych (consules missi) i wybranych (consules electi), tych drugich wybierano przeważnie spośród kupców miast portowych¹⁰³⁵. Miklaszewicz więc jako Polak, żeglarz i kupiec, zamieszkały w jednym z portowych miast Stanów Zjednoczonych, miałby szczególne racje ku temu, by zostać wybrany na stanowisko takiego konsula.

Mieszczkańskie pochodzenie Feliksa Miklaszewicza tłumaczyłoby również bezowocność zorganizowanych przez Haimana w Polsce poszukiwań archiwalnych, które ograniczone były do kół szlacheckich, a równocześnie przedstawiłoby nam w nowym, realniejszym i bardziej uzasadnionym świetle osobę i tendencje działalności tego polskiego żeglarza, kapra walczącego o wolność Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

4. PODRÓŻ KAJETANA WĘGIERSKIEGO DO AMERYKI

Pierwszym podróżnikiem polskim, a zapewne i jednym z pierwszych podróżników europejskich w ogóle, którzy wybrali się do walczących jeszcze, ale wolnych już Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej celem ich zwiedzenia, był utalentowany poeta Kajetan Węgierski. Węgierski od roku 1779 przebywał za granicą, we Włoszech i Francji, skąd na wiosnę 1783 r. wybrał się do Ameryki. Przeżycia swoje z tej wyprawy zawarł w listach do przyjaciółki (imieniem Julia) w Paryżu, pisanych w formie dziennika podróży¹⁰³⁶.

Pierwszy list napisany został 22 maja 1783 r. podczas postoju w Cap na Martynice. „Byłem tak strasznie chory, że w pierwszych dniach naszej żeglugi było mi niemożliwym wychodzić z mego hamaku” – zaczyna Węgierski swój pamiętnik¹⁰³⁷ i odtąd ten motyw, wielka wrażliwość na kołysanie statku na morzu, dominować będzie we wszystkich jego listach. Węgierski, człowiek słabej budowy fizycznej i delikatnego zdrowia, był jak niewielu z podróżujących morzem pamiętnikarzy – „uczulony”, jeśli tak można powiedzieć, na morską chorobę. Zresztą być może miał on szczególnego pecha i natrafił na wyjątkowo niekorzystną pogodę na Atlantyku; ale nawet gdyby tak było, to i tak pamiętnik ten jest pod tym względem czymś wyjątkowym i trudno znaleźć drugi podobny, w którym skłonność autora do morskiej choroby byłaby w równym stopniu uwidoczniła.

„Nie możesz sobie wyobrazić bólów, w jakie ta nieszczęśliwa podróż mnie wpędziła [...] Wymiotowałem podczas pięciu dni z taką siłą, że oprócz wstrętu i zmęczenia, jakiego doznaję, nie podobna mi strawić najłżejszego pokarmu¹⁰³⁸”.

A przecież przynajmniej w tych dniach pogoda dopisywała, jak wynika z dalszych słów tego pierwszego listu:

„Wiatry służyły nam wedle życzenia w pierwszych dniach; robiliśmy 66 mil w 24 godzinach i opłynęliśmy łatwo przylądek, ale raptem wiatry przestały dąć i nie ma już o nich mowy. Morze jest tak gładkie jak to lustro¹⁰³⁹”.

¹⁰³⁵ Jw., s. 120, 121.

¹⁰³⁶ *Z życia Kajetana Węgierskiego. Pamiętniki i listy*, wydał S. Kossowski, „Przewodnik Naukowy i Literacki”, 1908.

¹⁰³⁷ Jw., s. 45.

¹⁰³⁸ Jw., s. 45, 46.

¹⁰³⁹ Jw., s. 46, 47.

Także i w następnych dniach, gdy statek dochodził już na wysokość Madery, była podobna pogoda. Po ciszy nastąpił jednak silny wiatr, a potem straszna burza i Węgierski „prawie bez zmysłów upadł [...] wydawszy ze siebie całe potoki”¹⁰⁴⁰ i nie mógł ustać na nogach.

Nie trzeba sądzić, że były to objawy jedynie spowodowane pierwszym zetknięciem się z morzem i że w późniejszych dniach żegluga nie męczyła już tak bardzo pamiętnikarza, gdyż 17 czerwca notuje on następujące słowa:

Widzę z przykrością, że nie jestem stworzony dla morza, a myślałem naprawdę, że jestem do wszystkiego. Nie przeszedł ani jeden dzień od chwili, kiedy wsiadłem na okręt, abym nie był cierpiącym mniej lub więcej, ale od trzech dni jestem zupełnie chory, chociaż pogoda jest piękna, bardzo piękna, i morze nie wzburzone¹⁰⁴¹.

Można więc sobie wyobrazić, z jaką radością powitał Węgierski okrzyk „ziemia!”, jaki rozległ się z wysokości masztów 24 czerwca. Rejs z Francji na Martynikę, gdzie Węgierski zrobił przerwę w podróży, trwał 40 dni, jak pisze w liście stanowiącym streszczenie pierwszego zeszytu pamiętnika¹⁰⁴².

Trzeba sprawiedliwie przyznać Węgierskiemu, że mimo iż był tak bardzo cierpiący w podróży, pisał niemal codziennie, rzadko z przerwą jednego do dwóch dni; a chociaż większa część listów poświęcona jest wzdychaniom do pozostawionej we Francji Julii (która w ostatniej chwili zrezygnowała z odbycia podróży wraz z nim) oraz narzekaniom na swój los, to przecież raz po raz robi notatki np. o napotykanym statkach czy zauważonych okazach fauny morskiej. Wymienia z nich i zachwyca się najbardziej godnymi uwagi rybami, takimi np. jak bonity, o których pisze, że „jest to rodzaj thona, miernego smaku, ale bardzo pięknej powierzchowności”, lub „dorady, które cieniowane najpiękniejszymi i najświetniejszymi kolorami wypływają na powierzchnię wody, aby pokazać swą piękność”¹⁰⁴³; dwadzieścia lat później będą zachwycać się doradami pływający na San Domingo legionisanci polscy. Oglądał wreszcie Węgierski żółwie, „świnie morskie”, i wieloryby, „które ciskały nam wodę do ocz”¹⁰⁴⁴. W tych ostatnich słowach jest jednak zapewne licentia poetica, przesada, na którą wolno sobie pisarzowi w listach do ukochanej pozwolić. Oczywiście, Węgierski mógł widzieć wieloryba, gdyż jeszcze wówczas przebywały one na północnym Atlantyku i zapuszczały się na środkowy, ale domniemane opryskanie poety przez wieloryba jest mało wiarygodne: prawdopodobnie Węgierski widział z daleka fontannę wznoszącą się nad wielorybem, i to wszystko.

1 lipca Węgierski przeniósł się z Cap do Port Royal, 14 lipca odpłynął na statku do San Domingo wzdłuż brzegów Porto Rico. Na San Domingo przybył 22 lipca. Po kilkutygodniowym tam pobycie udał się do Stanów Zjednoczonych i we wrześniu 1783 r. dotarł do Filadelfii.

Podczas trzymiesięcznego pobytu w Ameryce zwiedził najgodniejsze uwagi miejscowości i obiekty oraz zapoznał się i nawiązał kontakt z różnymi ludźmi ze sfer politycznych i kulturalnych. Jednemu z nich, Janowi Dickinsonowi, wyraził w liście napisanym w Bostonie przed powrotem do Europy niezwykle trafny pogląd o konieczności posiadania przez Stany Zjednoczone floty wojennej:

Czy możecie istnieć bez floty? A jeżeli ją macie, kto ją opłaci? A jeżeli jej nie macie, kto będzie ochraniać wasz handel na odległych morzach? Kto was pomści, jeżeli jakimś zuchwałemu kapitanowi okrętu, Anglikowi, Francuzowi lub Holendrowi, przyjdzie na myśl zatopić w pobliżu stron swoich jeden z waszych okrętów zdążających do Chin, Indii lub Archipelagu¹⁰⁴⁵.

¹⁰⁴⁰ Jw., s. 52.

¹⁰⁴¹ Jw., s. 159.

¹⁰⁴² Jw., s. 171, 172.

¹⁰⁴³ Jw., s. 57. Bonito, rodzaj tuńczyka – jak pisze Węgierski – jest to ryba makrełowata (*Euthynnus pelamis*), dorady – tzw. złote makrele, ryby z rodzaju *Coryphaena*.

¹⁰⁴⁴ Jw., s. 48. „Świnie morskie” – to morświny, a najprawdopodobniej delfiny.

¹⁰⁴⁵ H a i m a n, *Polacy w walce o niepodległość ...*, s. 269.

Swe wrażenia z pobytu w Ameryce Węgierski opisał później w liście, który przez długie lata uważany był za list Kościuszki¹⁰⁴⁶. Wyjechał z Bostonu 7 grudnia 1783 r. Żegluga trwała 42 dni, „podczas której musiał walczyć bez ustanku albo z gwałtownością przeciwnych wiatrów, albo z nudną ciszą morską”¹⁰⁴⁷. Przebywał później we Francji, Anglii i Szwajcarii; do kraju już nie wrócił, bowiem chory na płuca zmarł w 1787 r. w Marsylii.

5. DRUGA PODRÓŻ KOŚCIUSZKI DO AMERYKI

W roku 1797 Kościuszkę po uwolnieniu z niewoli w Szlisselburgu¹⁰⁴⁸ przez cara Pawła I wyjechał przez Szwecję do Anglii, a stąd do Stanów Zjednoczonych. Ta druga podróż Kościuszki do Ameryki jest znana wcale dokładnie, na co wpłynęły nie tylko okoliczności w jakich odbywał się wyjazd słynnego już na całą Europę obrońcy niepodległości Polski, ale i fakt, że towarzyszył mu w tej podróży człowiek pióra (Julian Ursyn Niemcewicz), który pozostawił relację z jej przebiegu. Z Petersburga wyjechał Kościuszkę 19 grudnia 1790 r. i jechał przez Finlandię do Szwecji¹⁰⁴⁹. 10 maja 1797 opuścił Göteborg na szwedzkim statku i po blisko trzytygodniowej podróży morskiej 29 maja przybył do Londynu¹⁰⁵⁰. Po dwudziestu dniach pobytu w Anglii wyjechał do Ameryki. Gdy Kościuszkę opuszczał Bristol, tłumy mieszkańców odprowadzały statek aż do ujścia rzeki. W ogóle cała ta podróż Kościuszki do Ameryki stanowiła pasmo nie kończących się owacji na jego cześć¹⁰⁵¹.

O podróży przez Atlantyk istnieje dość dokładna relacja Niemcewicza. Relacja ta jednak swego czasu zaginęła i przez dłuższy czas uważana była za bezpowrotnie straconą, a jej treść pozostawała nie znana. Dlatego nic dziwnego, że i tę podróż Kościuszki do Ameryki jego dziewiętnastowieczni biografowie, z wyjątkiem może Paszkowskiego¹⁰⁵², przedstawili w zupełnie fałszywym świetle¹⁰⁵³.

Przebieg tej podróży według relacji Niemcewicza był następujący: 18 czerwca 1797 r. Kościuszkę wraz z Niemcewiczem i dwoma innymi towarzyszami podróży, Libiszewskim i Potockim, wsiedli na żaglowiec „Adriana”¹⁰⁵⁴, na którym kapitanem był Fryderyk Lee. Pogoda dopisywała niemal przez cały czas pomyślnie przebiegającej podróży. Niemcewicz narzekał

¹⁰⁴⁶ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 98.

¹⁰⁴⁷ H a i m a n, o. c., s. 271.

¹⁰⁴⁸ Warto tu zaznaczyć, że podobno istniał projekt uwolnienia Naczelnika z tej twierdzy przy pomocy statku podwodnego. Autorem projektu był uczestnik insurekcji kościuszkowskiej Aleksander Hoffman (patrz: „Pracujemy w świetlicy”, 1956, nr 6).

¹⁰⁴⁹ C h o d ź k o, *Tadeusz Kościuszkę*, s. 48.

¹⁰⁵⁰ M. H a i m a n, *Kościuszkę. Leader and Exile*, New York 1946, s. 32.

¹⁰⁵¹ Jw., s. 36; również P a s z k o w s k i, *Dzieje Tadeusza Kościuszki ...*, s. 192.

¹⁰⁵² P a s z k o w s k i, l. c., pisze krótko, że przy końcu 1797 r. Kościuszkę stanął w Nowym Jorku.

¹⁰⁵³ C h o d ź k o, l. c., podobnie jak w opisie pierwszej podróży do Ameryki znów omawia ją najobszerniej z wszystkich ówczesnych biografów Kościuszki, ale ponownie podaje zupełnie nieprawdziwe szczegóły. Jak bowiem pisze Chodźko, statek, na którym płynął Kościuszkę, zatrzymany został przez flotę francuską i doprowadzony do Nantes. Dopiero gdy tam rozpoznano osobę Kościuszki, zwolniono go z wielkimi honorami, a nawet wręczano szablę pamiątkową. Ten, który mu ją w imieniu pary go klubu konstytucyjnego wręczał, generał Jourdan, miał rzekomo całą tę historię opowiedzieć Chodźce w 1831 r. w Paryżu. Wreszcie inną jeszcze, a równie bałamutną historię tego rejsu przytacza J. Tomasiak, który podał uprzednio już wzmiankowaną nieprawdziwą wiadomość o rozbiciu się statku Kościuszki w jego pierwszym rejsie Ameryki (T o m a s i a k, *Kościuszkę w Ameryce*, s. 86). Również i w drugim rejsie kazał ten pisarz przeżyć Kościuszkę podobną przygodę, nie podając jednak żadnych towarzyszących jej okoliczności.

¹⁰⁵⁴ Jak podaje H. H e a t o n, *The American Trade (The Trade Winds. A Study of British Overseas Trade during the French Wars 1793–1815)*, edited by C. N. Parkinson, London 1948, s. 199, w latach 1789–1801 statek „Adriana” uprawiał regularną komunikację pomiędzy Anglią (Londyn i Liverpool) a Ameryką i dwukrotnie w roku (przeważnie w kwietniu i wrześniu) zarzucał kotwicę na rzece Delaware w Filadelfii.

jedynie na wikt, składający się głównie z solonego mięsa, sucharów i śmierdzącej wody, i pisze, że „generał tylko Kościuszko miewał drób świeży”¹⁰⁵⁵.

Później wydarzyła się jedyna, za to bardzo niebezpieczna przygoda, której ofiarą mógł paść cały statek wraz z pasażerami. Niemcewicz tak o niej opowiada:

Na szerokości 40 stopni¹⁰⁵⁶, gdy z słabym bardzo wiatrem płynie spokojnie, o 1-szej z północy donoszą kapitanowi, że w niedalekim oddaleniu spostrzega się liczna flota ze światłem na każdym statku. Zrywamy się, wybiegamy na pomost. Nic piękniejszego, jak widok ten, te żagle białe, te liczne migające się światła, ta ogromna fregata strzegąca je¹⁰⁵⁷ jak guwernantka, wszystko to bawiło, ale nie na długo. Jeden z tych okrętów kupieckich wyboczył z drogi i prosto sztabę¹⁰⁵⁸ swoją ku nam obrócił. Na próżno kapitan przez trąbę wołał na sternika, na próżno sam okręt rudłem chciał zwrócić w inną stronę, by uderzenia przeciwnej nawy uniknąć, wiatr był lekki i słaby, iż okręt kierować się nie dał. Wtenczas dopiero powszechna trwoga, gdy naprzeciw idący okręt tak do naszego się zbliżył, że się obydwoch żagle, liny, maszt pozaczepiały z sobą i boki statków okropnie tłuc się z sobą zaczęły; a gdy kapitan chcąc wiedzieć, czyli już otworu nie było w bokach statku, zawołał: „all hands to the pumps”¹⁰⁵⁹, taka trwoga powstała w mnóstwie płynących osadników, osobliwie w kobietach i dzieciach, że wszystkie z płaczem i krzykiem wcisnęły się do kabiny naszej, jak gdybyśmy mogli im pomóc.

Blisko godziny trwało to niebezpieczeństwo, aż dopóki majtkowie, pobiegłszy po linach z siekierami, nie porozczinali poplątanych żagli i sznurów i nie uwolnili dwie nawy; straciliśmy w tej przygodzie wierzchni maszt, wiele lin i żagli; statek atoli uszedł bez szkody¹⁰⁶⁰.

Dalej podróż znów przebiegała spokojnie, nawet monotennie. Jedynym jej urozmaiceniem, które autorowi dziennika wydało się godne zanotowania, było łowienie przez podróżnych ryb na wędki z dużymi hakami; rozdane im przez kapitana. Połów był obfity i przez wiele dni podróżni mieli urozmaicone jedzenie.

Kościuszko, który był ciągle słaby i niezdrów po pobycie w szlisselburskim więzieniu, znosił podróż dość dobrze. Urozmaicał ją sobie robieniem rysunków z natury, do czego miał pewien talent. Jednym z bardziej znanych rysunków, wykonanych przez niego w czasie tej podróży, jest wizerunek kapitana Lee, wykonany farbami wodnymi.

Pod koniec podróży żegluga sprzykrzyła się już wszystkim jej uczestnikom, zwłaszcza że woda do picia była tak zepsuta, iż zaczęło się w niej pokazywać robactwo. Wszyscy też z ulgą powitali widok lądu.

W piątek 18 sierpnia 1797 r. o godzinie 4 po południu „Adriana” po 61 dniach podróży weszła do portu w Filadelfii. W amerykańskim czasopiśmie „Claypole’s Adviser” przybycie Kościuszki do Filadelfii opisano w następujący sposób:

Na statku kapitana Lee „Adriana, który przybył tu z Bristolu wczoraj wieczorem, przyjechał jako podróżny ów słynny, lecz nieszczęśliwy Kościuszko, generał amerykański i polski, w towarzystwie dwóch Polaków: Juliana Ursyna Niemcewicza i porucznika Libiszewskiego. W chwili, gdy statek mijał Fort, komendant garnizonu, dowiedziawszy się o przyjeździe generała, powitał go salwą honorową 21 strzałów. Gdy statek zarzucił kotwicę w naszym porcie, kapitan fregaty obsadził barcę¹⁰⁶¹ ośmiu kapitanami statków handlowych i osobiście towarzyszył generałowi na brzeg. Na lądzie powitano generała trzema wiwatami. A potem w dowód powszechnego uznania dla jego wielkiego charakteru obywatele zaprzęgli się do jego powozu i zawieźli go do kwatery¹⁰⁶².

¹⁰⁵⁵ H a i m a n, *Polacy w walce a niepodległość* ..., s. 278.

¹⁰⁵⁶ Nieco na południe od 40 równoleżnika leżą Azory, a także Filadelfia, ale określenie to nie wystarcza oczywiście do zorientowania się w położeniu statku, gdyż Niemcewicz nie podał długości geograficznej.

¹⁰⁵⁷ Trzeba pamiętać, że podróż ta odbywała się w czasie trwającej wojny francusko-angielskiej.

¹⁰⁵⁸ dziobnicę.

¹⁰⁵⁹ Ang: wszyscy do pomp.

¹⁰⁶⁰ Jw., s. 278, 279.

¹⁰⁶¹ Łódź co najmniej ośmiowiosłową.

¹⁰⁶² Opis ten cytuje B. D z i m i c z [W. S t e y e r], *Marynarskie dni w życiu Kościuszki*, „Gazeta Morska”, R. I, Gdynia 1945, nr 21.

Trzy czwarte roku później Kościuszko powracał do Europy. Podróż ta związana była z powziętymi przez emigrację polską we Francji planami wojskowymi; dlatego Kościuszko przygotowywał się do wyjazdu w wielkiej tajemnicy. Nawet Niemcewiczowi, z którym był dość zżyty, a którego teraz bez większych skrupułów pozostawił na amerykańskiej ziemi, nie wyjawiał celu swej podróży¹⁰⁶³. Pozostawiwszy swoje prywatne sprawy w rękach Tomasza Jeffersona, któremu również powierzył wykonanie swego testamentu, a zwłaszcza najważniejszego jego punktu – zużycia większości posiadanych pieniędzy na wykupienie Murzynów ze stanu niewolnictwa – odpłynął Kościuszko z Ameryki pod przybranym nazwiskiem Thomas Kanberg¹⁰⁶⁴. Wyjazd nastąpił w maju 1798 r. z Filadelfii¹⁰⁶⁵, przyjazd do Bajonny – 28 czerwca¹⁰⁶⁶.

Ten czwarty przejazd Kościuszki przez Atlantyk był równocześnie ostatnią podróżą morską, jaką przedsięwziął on w swym życiu.

¹⁰⁶³ H a i m a n, *o. c.*, s. 298, 299.

¹⁰⁶⁴ H a i m a n, *Kościuszko. Leader and Exile*, s. 74.

¹⁰⁶⁵ C h o d ź k o, *Tadeusz Kościuszko*, s. 49.

¹⁰⁶⁶ Jw.; to samo podaje K o r z o n, *Kościuszko*, s. 502, natomiast P a s z k o w s k i, *Dzieje Tadeusza Kościuszki*, s. 193, pisze, że w lipcu 1798 zawinął on do Brestu.

XII. ŻEGLARZE I PODRÓŻNICY POLSCY NA MORZU CZARNYM (u schyłku XVIII wieku)

1. PRÓBY TWORZENIA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Po upadku konfederacji barskiej i przeprowadzonym następnie przez mocarstwa ościenne pierwszym rozbiore, Rzeczpospolita utraciła dostęp do morza. Był to poważny cios zadany polskiej gospodarce, a zwłaszcza handlowi zagranicznemu, gdyż cały niemal ówczesny wywóz głównego przedmiotu eksportu, a mianowicie płodów rolnych, szedł przez porty bałtyckie, zwłaszcza Gdańsk i Elbląg, a w mniejszym stopniu Królewiec, Kłajpedę i Rygę. Również i przechodząca odtąd przez obszar Prus droga wodna Wisła–Gdańsk nie była w stanie zapewnić towarom polskim wyjścia na morskie szlaki żeglugowe, gdyż niekorzystny dla Polski traktat handlowy z Prusami przewidywał niezmiernie wysokie cło na towary wychodzące z Polski lub przychodzące do niej i idące tranzytem przez terytorium pruskie. Ponieważ równocześnie rząd pruski nałożył cło na towary spławiane Wartą i Odrą do Szczecina, Polska musiała zrezygnować częściowo z handlu zamorskiego z najbliższej i najkorzystniejszej dla niej położonych portów bałtyckich: Szczecina, Gdańska, Elbląga i Królewca, będących bądź w pruskich rękach, bądź jak Gdańsk oddzielonych od Polski pruskim terytorium¹⁰⁶⁷.

Znacznie korzystniejszy był traktat handlowy z Rosją, zapewniający Polsce swobodną żeglugę na Dźwinie i uwalniający w porcie ryskim od cła towary eksportowane i importowane do Polski. Automatycznie ruch handlowy zaczął przesuwac się w kierunku Rosji. We wschodniej części Rzeczypospolitej budowano teraz drogi bite i tworzone sieć dróg wodnych. W tym właśnie czasie powstał Kanał Ogińskiego, łączący Niemen z Prypecią i Dnieprem, na koszt państwa wybudowano Kanał Królewski, łączący Prypeć z Bugiem, a przez to Morze Czarne z Bałtykiem, ponadto oczyszczono Bug i Niemen¹⁰⁶⁸.

Wszystkie te prace nad uregulowaniem polskich dróg wodnych śródlądowych przyczyniały się oczywiście do wzmożenia ruchu handlowego, ale równocześnie pozwalały na stwierdzenie, że Niemen i Dźwina nie spełnią zadowalająco roli łącznika Polski z Bałtykiem i że należy szukać innego wyjścia na morze, zwłaszcza że powoli zaczął się zwiększać polski eksport zbóż. O ile bowiem bezpośrednio po drugim rozbiore bilans handlowy Polski przedstawiał się katastrofalnie, a wysokość przywozu dwukrotnie przewyższała wartość wywozu, ta później powoli sytuacja zaczęła się zmieniać na lepsze. Przede wszystkim więc dużą w tym rolę odgrywało usprawnienie komunikacji lądowej i wodnej. Ponadto dzięki znacznemu wysiłkowi aktywnej i twórczo nastawionej części społeczeństwa postąpiła naprzód rozbudowa przemysłu krajowego, a to w celu uniezależnienia się od produktów zagranicznych, aby w ten sposób zrównoważyć bilans płatniczy. Najgorzej natomiast przedstawiała się sytuacja na od-cinku gospodarki rolnej, gdyż chłop polski, najbiedniejszy bodaj w ówczesnej Europie, nie tylko że nie posiadał ziemi na własność, ale w dodatku był tak wyzyskiwany na uprawianych

¹⁰⁶⁷ H u b e r t, *Polskie dążenia morskie*, s. 75–80.

¹⁰⁶⁸ J w ., s. 80; ponadto J. N i e ć, *Tadeusz Czacki jako marynista*, Krzemieniec 1935.

przez siebie majątkach, że jego zainteresowanie podniesieniem stanu gospodarki rolnej równało się zeru. Pomimo tego dążenie właścicieli ziemskich do utworzenia „racjonalnej” gospodarki rolnej przyniosło pewne rezultaty, tak że można było również zwiększyć ilość eksportowanego zboża, choć niewątpliwie nastąpiło to w dużej mierze kosztem zmniejszenia spożycia mąki i chleba przez najliczniejszą i najbiedniejszą warstwę ludności, a więc znów chłopstwo.

Tak więc wobec pewnego podniesienia się gospodarki narodowej kwestia jak najtańszego transportu stale rosnącej ilości towarów przeznaczonych na eksport stawała się problemem coraz bardziej palącym¹⁰⁶⁹. Eksport zaś produktów rolnych, zwłaszcza zboża, stanowiących główną pozycję na liście wywożonych z Polski artykułów, mógł być z pełną korzyścią realizowany tylko przy swobodnym wyzyskaniu najtańszego rodzaju transportu, a mianowicie dróg wodnych śródlądowych i morskich. I w tej sytuacji jedynie uregulowanie dorzeczy Bugu, Prypeci, Dniestru i innych rzek płynących bezpośrednio lub pośrednio do Morza Czarnego oraz możliwość transportu polskich produktów tym morzem i dalej Morzem Śródziemnym na zachód mogły rozwiązać pomyślnie problem polskiego handlu zagranicznego. Możliwość taka zaistniała w latach osiemdziesiątych XVIII stulecia.

Zwycięska dla Rosji wojna z Turcją w latach 1769–1774 dała jej nieskrępowane dojście do wybrzeży Morza Azowskiego i Czarnego, a ponadto wolne przejście statkom pod banderą rosyjską przez Bosfor i Dardanele, zagwarantowane traktatem pokojowym w Kuczuk-Kajnardzi. Nie poprzestając zaś na rozbudowie portów istniejących na wybrzeżu czarnomorskim (Azow, Kercz i Kinburn), Rosja wybudowała w roku 1775 przy ujściu Dniepru port Chersoń i ustanowiła wolną żeglugę na Dnieprze. Gdy zaś Polska niedwuznacznie okazywała zainteresowanie tą jakby dla niej utworzoną drogą wodną, wydany został w roku 1782 ukaz ustanawiający wpuszczanie towarów polskich bez cła. W Krasnosielcach utworzono komorę dla towarów polskich spławianych Dnieprem, zaś pod koniec roku 1784 ogłoszono Chersoń wolnym portem¹⁰⁷⁰.

Te korzystne okoliczności przyczyniły się do powstania polskiego towarzystwa akcyjnego pod nazwą Kompanii dla Handlu Wschodniego. Kompania ta założona została w roku 1782 i posiadała kantor w Chersoniu, gdzie też rok później powstała polska placówka konsularna, kierowana przez Antoniego Złotnickiego, mająca sprawować opiekę nad polskim handlem zagranicznym i żeglugą oraz pośredniczyć w nawiązywaniu nowych stosunków handlowych. Ponadto stały przedstawiciel Kompanii rezydował w Konstantynopolu¹⁰⁷¹.

Początkowo wywóz zboża polskiego przez Morze Czarne szedł na statkach obcych, to znaczy, że Kompania dostarczała towary tylko do Chersonia. Z kolei jednak energiczny dyrektor towarzystwa i główny jego udziałowiec Prot Potocki, starosta guzowski, postanowił nabyć własne statki i na nich wieźć polskie zboże do portów śródziemnomorskich. W roku 1784 towarzystwo nabyło pięć statków na własność, nazwano je „Polska”, „Ukraina”, „Podole”, „Jampol” i „Św. Piotr” i rozpoczęto na nich wysyłkę polskich płodów rolnych do Aleksandrii, Marsylii, Barcelony, a nawet do Bajonny¹⁰⁷². Ponieważ w myśl traktatu pokojowego w Kuczuk-Kajnardzi tylko bandera rosyjska i austriacka miały prawo (oprócz tureckiej) wolnego przejścia przez cieśniny tureckie, statki towarzystwa musiały z konieczności podnosić rosyjską banderę. Prawdopodobnie w tych właśnie okolicznościach narodziła się nowa, polska bandera, znana również i w następnym wieku, i to nawet na Bałtyku. Była to bandera rosyjska, to znaczy niebieski krzyż św. Andrzeja (w kształcie litery X) na białym polu, której odrębny charakter dokumentował biały orzeł na czerwonym polu w kształcie kwadratu,

¹⁰⁶⁹ Hubert, o. c. s. 83–85.

¹⁰⁷⁰ J. Reychman, *Bandera polska na Morzu Czarnym w XVIII w.*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, t. III, 1936, z. 3, s. 118.

¹⁰⁷¹ Jw., ponadto Hubert, o. c., s. 86.

¹⁰⁷² Reychman, o. c., s. 120.

umieszczony w górnym rogu pola przy drzewcu¹⁰⁷³. W ten sposób stawało się zadość postanowieniom traktatu w Kuczuk-Kajnardzi, a równocześnie zaakcentowana została przynależność polska statków Kompanii dla Handlu Wschodniego.

Niestety, nie ma żadnych bliższych danych dotyczących składu osobowego załóg tych statków, choć zdaje się nie ulegać wątpliwości, że wchodzili tu w rachubę również, i to może nawet w dużej ilości, Polacy. Do przypuszczenia tego uprawniają posiadane wiadomości o polskiej żegludze na Dniestrze (o czym będzie jeszcze mowa dalej), z których wynika, że szyprowie i załogi polskich statków dniestrzańskich pływali również po Morzu Czarnym, a nawet i Śródziemnym.

Przez kilka lat Kompania dla Handlu Wschodniego prosperowała bardzo dobrze i wywóz polskich towarów przez Morze Czarne¹⁰⁷⁴ i Śródziemne stale wzrastał, przy czym głównym ich portem docelowym była Marsylia. Pierwszy cios zadany został Kompanii przez wybuch w 1788 r. nowej wojny rosyjsko-tureckiej; dotknął on jednak właściwie nie tyle działalności Kompanii, ile jej charakteru, zamiast bowiem wozić polskie towary do portów zachodnio-europejskich, statki polskie zaopatrywały teraz armię rosyjską walczącą na Bałkanach i na Morzu Czarnym¹⁰⁷⁵.

Z kolei jednak nastąpił drugi, tym razem decydujący cios podważający całkowicie podstawy istnienia Kompanii. Była nim krótkotrwała wojna rosyjsko-polska i później drugi rozbiór Polski. Kompania dla Handlu Wschodniego musiała ogłosić upadłość, podobnie jak i szereg domów bankierskich, prosperujących na finansowaniu handlu czarnomorskiego¹⁰⁷⁶.

Bandera polska zniknęła z Morza Czarnego i Śródziemnego, aby po dziesięciu latach raz jeszcze na krótko, pojawić się na nich, ale w zmienionej już konstelacji politycznej.

2. SPŁAW TOWARÓW POLSKICH DNIESTREM DO MORZA CZARNEGO

Otwierające się przed Polską około roku 1780 możliwości handlu czarnomorskiego kazały zwrócić szczególną uwagę na problem spławu towarów Dniestrem, jako jedyną rzeką polską, mającą bezpośrednie ujście do Morza Czarnego. Nie był wszakże ten problem łatwy do rozwiązania, a to z dwu zasadniczych powodów: jednym z nich było nie uregulowane koryto rzeki i brak dokładnych jej map, co czyniło żeglugę niebezpieczną z uwagi na liczne progi i katarakty na rzece; drugim powodem utrudniającym wyzyskanie tej drogi wodnej był fakt, że ujście jej znajdowało się w rękach tureckich i tylko od dobrej woli Turków zależało uzyskanie zezwolenia na spław Dniestrem aż do Morza Czarnego. Pomimo tych trudności rozpoczęli Polacy w tym czasie uprawiać spław dniestrzański; widocznie istniejące trudności udało się pokonać. Z pierwszą z nich radzono sobie w ten sposób, że towary spławiano na sposób flisaczy, a mianowicie na tratwach z pni drzewnych; usunięcie drugiej trudności zależało od sprytu i przedsiębiorczości kierownika spławu, jeżeli umiał on zawrzeć odpowiednią ugodę z lokalnymi władzami tureckimi. I tak już w roku 1780 na spławach związanego drzewa ze swoich lasów wysłał do Akermanu ładunek mąki i warzyw starosta olchowiecki Koziobrodzki¹⁰⁷⁷.

¹⁰⁷³ Hubert, o. c., s. 86 i 161, 162.

¹⁰⁷⁴ Jak podaje w swych pamiętnikach K o p e ć, *Dziennik podróży ...*, s. 57–58, napotkany przez niego w Ochocku kupiec rosyjski mówił mu, że utrzymywał stosunki handlowe na Morzu Czarnym z kupcami krakowskimi Lańkiewiczami. Może i oni prowadzili w latach przedrozbiorowych eksport drogą morską?

¹⁰⁷⁵ Hubert, o. c., s. 87.

¹⁰⁷⁶ Jw., s. 88.

¹⁰⁷⁷ W. D z i e d u s z y c k i, *Podróż dla doświadczenia spławu Dniestrowego w roku 1785*, „Przyjaciół Ludu”, Leszno 1843, s. 67.

Zapewne nie był on wyjątkiem, jednakże dopiero począwszy od roku 1783, prawdopodobnie w związku z rozpoczęciem działalności Kompanii dla Handlu Wschodniego, żegluga na Dniestrze zaczęła się ożywiać.

W latach 1783–1784 ten właśnie rodzaj działalności handlowej obrał sobie brygadier wojska koronnego Dzierżek, który zakupił od Rosjan cztery baty (płaskodenne barki) i na nich spławiał towary do Akermanu¹⁰⁷⁸.

W roku 1784 uprawiał spław dniestrzański książę de Nassau-Siegen, Mickiewiczowski książę „Denassów” z Pana Tadeusza, który dzięki rodzinnym związkom z Polską (był żonaty z córką ówczesnego wojewody podolskiego Stanisława Gozdzińskiego) uzyskał polski indygenat i nazywał Polskę swoją ojczyzną. De Nassau-Siegen zamierzał uczynić z Dniestru drogę wodną dostępną nie tylko dla spławu większej ilości drzewa na maszty i budulec okrętowy (dla Hiszpanii), ale również i dla większych jednostek rzecznych¹⁰⁷⁹. W celu dokładnego poznania Dniestru popłynął on pustym galarem do Benderu i opracował mapę rzeki od Żwańca do Benderu. Następnie dotarł drogą lądową aż do Izmaïłu, a stąd udał się do Konstantynopola¹⁰⁸⁰, być może celem wszechstronnego zorientowania się w możliwościach żeglugi również i na Morzu Czarnym. Dwa lata później de Nassau-Siegen zakupił od Waleriana Dzieduszyckiego, który również uprawiał spław dniestrzański, dwa statki i pod austriacką banderą przewiózł na nich polskie towary do Akermanu. Nie poprzestając na tym popłynął z nimi do Marsylii¹⁰⁸¹, z czego wynikałoby, że statki te musiały być znaczniejszego tonażu. Na statkach tych korzystał z fachowych usług ludzi Dzieduszyckiego, a mianowicie jego szypra Bocianowskiego i innych¹⁰⁸².

Warunki zaś, w jakich odbywał się podówczas spław dniestrzański, oraz charakterystykę używanych do niego statków znamy z relacji wspomnianego Dzieduszyckiego¹⁰⁸³ z wyprawy przedsięwziętej również w roku 1786.

16 czerwca 1786 r. Dzieduszycki wypłynął z Ladawy z całą flotyllą składającą się z jednej wiślanej szkuty, zwanej „szesnastką”, która była jego własnością, czterech galarów Prota Potockiego oraz jednego galaru niejakiego Wilamowskiego.

Używane na Dniestrze galary nazywa on (nie bardzo słusznie) „kaikami”. Były to jednostki zanurzające się głębiej z ładunkiem niż szkuty wiślane, bo do 46 cali, przy czym wysokość nadburcia wynosiła wtedy 26 cali; dziób i rufa były zadarte i wystawały dwa i pół łokcia nad powierzchnię wody przy załadowanych statkach. Statki te były więc stosunkowo bezpieczne dla żeglugi, zwłaszcza w pobliżu morza.

Z wyjątkiem jednego galaru Potockiego, który rozbił się przy zderzeniu z innym statkiem, Dzieduszycki doprowadził flotyllę do Akermanu. Jednakże małe opóźnienie całej żeglugi sprawiło, że zamówiony z Chersonia do Akermanu statek Kompanii dla Handlu Wschodniego nie doczekawszy się przybycia oczekiwanej flotylli, odpłynął z powrotem do Chersonia. Następnie zaś Turcy przysporzyli Dzieduszyckiemu dużo kłopotu i uniemożliwili mu dalszy

¹⁰⁷⁸ Jw.

¹⁰⁷⁹ K. H u g o - B a d e r, *Handlowa żegluga rzeczna w dawnej Polsce*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, t. III, 1936, z. 2, s. 97.

¹⁰⁸⁰ D z i e d u s z y c k i, o. c., s. 67.

¹⁰⁸¹ Pamiętać trzeba, że Nassau sam był doświadczonym żeglarzem, gdyż jako 22-letni młodzieniec wziął udział w wyprawie Bougainville’a naokoło świata (1766–1769), która odkryła Wyspy Żeglarskie (Samoa), Nowe Hebrydy i inne. Ponadto w roku 1779 stał na czele francuskiej wyprawy do Dahomeju, uniemożliwionej jednak już po wypłynięciu z Saint-Mâlo przez nadejście floty brytyjskiej, a w roku 1782 jako dowódca pływających baterii francuskich brał udział w oblężeniu Gibraltaru. Bliższe szczegóły podaje L. R y d e l, *Awanturnik XVIII wieku, książę „Denassów”*. *Szkic historyczno-obyczajowy*, Kraków 1903.

¹⁰⁸² D z i e d u s z y c k i, o. c., s. 144.

¹⁰⁸³ Życiorys Waleriana Dzieduszyckiego ogłosił jego wnuk M. D z i e d u s z y c k i, *Kronika domowa Dzieduszyckich*, Lwów 1865. Patrz również M. P a w l i k o w s k i, *Pamiętniki Waleriana Dzieduszyckiego*, „Przegląd Współczesny”, R. XVIII, 1939, t. LXIX, z. 1, s. 56–61; oraz pamiętniki: W. D z i e d u s z y c k i, *Pamięć przeszłych czasów*, (tamże) z. 1–2.

przewóz spławionych do Akermanu towarów w tym samym roku. Dopiero po żmudnych pertraktacjach uzyskał zezwolenie wysłania tych towarów w roku następnym. Nie uczynił jednak tego już sam, gdyż powrócił do Polski, a do dalszego kierowania transportem przysłał do Akermanu niejakiego Konczyckiego.

17 kwietnia 1787 r. trzy wydzierżawione przez Konczyckiego w Akermanie statki odplynęły z towarami do Stambułu. Na jednym z nich zaokrętowany był Konczycki, na drugim inny Polak, pomocnik Konczyckiego, nazwiskiem Tatomir. Po kilku dniach dwa statki przybyły do miejsca przeznaczenia, jedynie statek Konczyckiego doznał rozmaitych przygód i 43 dni „obijał” się po morzu, zanim udało mu się dotrzeć do Stambułu. Oto co pisze o tej podróży Dzieduszycki:

Najprzód z Akermanu uniesiony był do Oczakowa¹⁰⁸⁴, stamtąd do Trebizundu¹⁰⁸⁵ pod brzegi Anatolii¹⁰⁸⁶, dalej do Warny¹⁰⁸⁷, a stamtąd pod wyspy krymskie¹⁰⁸⁸, gdzie mając przez nawałnicę złamany maszt i tron, czyli balek przy kamerze będący¹⁰⁸⁹, zanieiony był do Koczubej¹⁰⁹⁰, skąd dla bliskości, dla podreperowania się udał się do Akermanu, a tamże maszt i inne rekwizyta w okręcie popsute zreparowawszy, po trzydniowej znowu nawigacji zaszedł do Stambułu¹⁰⁹¹.

Tak więc widzimy, że nawet uprawiając w zasadzie tylko spław dniestrzański, można było doznać niecodziennych przygód na pełnym morzu, jak te, które panu Konczyckiemu, szlachcicowi oglądającemu zapewne morze po raz pierwszy w życiu, kazały 43 dni tułać się od brzegów do brzegów całego czarnomorskiego basenu.

W tymże roku Tadeusz Czacki przeprowadzał rewizję pomiarów rzecznych de Nassau-Siegena i uznał je za dokładne i dobre¹⁰⁹². Czacki był znakomitym znawcą stosunków ekonomicznych Polski przedrozbiorowej i jednym z gorących propagatorów pomyślnego rozwiązania problemu polskiego handlu zagranicznego na zasadzie wolnego handlu przy eksporcie polskich płodów rolnych drogami wodnymi. Realizując swe plany rozwinął on w latach osiemdziesiątych XVIII w. ożywioną działalność zmierzającą do zbadania dróg wodnych wschodniej części kraju. Udał się w tym celu do Mołdawii, gdzie z miejscowym hospodarem przeprowadzał rozmowy w sprawie regulacji Dniestru. Rozpoczęta w następnym roku wojna rosyjsko-turecka przekreśliła jednak możliwość dalszego wyzyskania tej drogi wodnej¹⁰⁹³. W czasie trwania Sejmu Czteroletniego Czacki złożył kołom rządowym memoriał *O handlu Polski z Portą Otomańską*¹⁰⁹⁴, w następstwie czego Polska prowadziła z Turcją rokowania o zapewnienie polskiej banderze swobody żeglugi na Morzu Czarnym, co wszakże po roku 1793 stało się nierealne.

Można tu jeszcze dodać, że we wspomnianej wojnie rosyjsko-tureckiej wziął udział książę de Nassau-Siegen, który zaofiarował swe usługi Katarzynie II i otrzymał od niej dowództwo nad flotyllą statków wiosłowych. Na ich czele odniósł kilka zwycięstw nad flotą turecką, które zyskały mu znaczny rozgłos i pełną zachwyty odę Trembeckiego¹⁰⁹⁵, rangę wiceadmiralską i trwałe już zaufanie carycy.¹⁰⁹⁶

¹⁰⁸⁴ Oczaków, port położony na wschód od Odessy w Limanie Dnieprowskim.

¹⁰⁸⁵ Trebizonda – Trapezunt, obecnie Trabzon, port turecki na południowo-wschodnim brzegu Morza Czarnego.

¹⁰⁸⁶ Azji Mniejszej.

¹⁰⁸⁷ Bułgarski port czarnomorski.

¹⁰⁸⁸ Zapewne mowa tu o Krymie który jest półwyspem, a nie wyspą.

¹⁰⁸⁹ Trzon steru?

¹⁰⁹⁰ Miejscowość trudna do zidentyfikowania.

¹⁰⁹¹ Dzieduszycki, *Podróż dla doświadczenia spławu ...*, s. 143.

¹⁰⁹² Nieć, o. c.

¹⁰⁹³ Szczegóły patrz Rydel, o. c. i Hubert, *Wojny bałtyckie*, s. 463–466 i 482–492.

¹⁰⁹⁴ Nieć, o. c.

¹⁰⁹⁵ Patrz Rydel, o. c., s. 103.

¹⁰⁹⁶ Nawet późniejsze niepowodzenia w 1790 r. w wojnie ze Szwedami nie odjęły mu zaufania carycy, choć stracił je wybitniejszy może od Nassau-Siegena admirał – John Paul Jones. słynny kaper z walk o wolność Sta-

3. PODRÓŻ JANA POTOCKIEGO Z CHERSONIA DO CAROGRODU

W roku 1784 odbył podróż czarnomorską w drodze do Egiptu znany podróżnik Jan Potocki. Spisane przez niego w formie listów do przyjaciółki wrażenia z tej podróży¹⁰⁹⁷ stanowią jedną z nielicznych, jeśli nie jedyną relację polskiego podróżnika, w której znalazły odbicie ówczesne warunki podróży na Morzu Czarnym. Może ona wzbudzić tym większe nasze zainteresowanie, że podróż ta odbyta została w roku największego rozwoju Kompanii dla Handlu Wschodniego, kiedy jej statki płynęły z Chersonia do portów Afryki oraz południowej i zachodniej Europy. Jest więc możliwe, że Potocki płynął do Egiptu identyczną trasą, co statek (czy statki) Kompanii zdążający do Aleksandrii.

Na jakich dwu statkach odbył Potocki podróż z Chersonia do Oczakowa i z Oczakowa do Carogrodu, jak nazywano wówczas w słowiańskich językach Konstantynopol, bliżej nie wiadomo. Jeden z nich nie był zapewne statkiem pełnomorskim, tylko przybrzeżnym i co najwyżej średnich rozmiarów; w dodatku płynął bez ładunku, jak w jednym miejscu autor zaznacza¹⁰⁹⁸, z czego można by wysnuć wniosek, że statek ten płynął wyłącznie na zamówienie Potockiego. Jest bowiem całkiem prawdopodobne, że tak zamożny podróżnik, jakim był Potocki, mógł wynająć ten statek na własny koszt; za tą możliwością przemawiać mogą słowa Potockiego, że gdy przed wyjściem z limanu na pełne morze zanosilo się na burzę, a marynarze chcieli płynąć dalej, on ich przymusił do skierowania się do portu¹⁰⁹⁹. Co do drugiego, to można przypuszczać, że był to jeden ze statków, jakie w normalnych, to znaczy w pokojowych, czasach pływały między portami rosyjskimi i tureckimi, przewożąc towary i okolicznościowych pasażerów.

Rejs rozpoczęty został 19 kwietnia 1784 r. odpłynięciem z Chersonia. Potocki tak opisuje początek podróży:

Dziś rano puściliśmy się na morze. Przyjaciele nasi odprowadzili mię aż do portu i zegnali znakami póty, pókiśmy ich tylko zobaczyć mogli. Wkrótce potem weszliśmy w ten labirynt wysp, który niegdyś czajkom kozackim służył za schronienie [...]

O szóstej przybliżyliśmy się do wnijscia limanu: tak się nazywa golf, gdzie Dniepr wpada, czyli raczej sama ta rzeka ma w tym miejscu szerokości więcej jak mil trzy. Niezręczność sternika naszego, który zapomniał okrętowi potrzebnej dać wagi, i nadzwyczajna jego niewiadość miejsca i obrotów morskich przymusiły nas schronić się do Głuboska¹¹⁰⁰.

Dalsza podróż również nie miała spokojnego przebiegu:

Dziś na koniec wypłynęliśmy z pomyślnym wiatrem i w czas dość pogodny. Po dwóch godzinach żeglugi czas się zachmurzył i wiatr dmąc raz urywkami, drugi raz ze szturmem bliską obiecywał burzę. Majtkowie chcieli dalej płynąć, alem ich przymusił udać się do portu Stanisława. Na dobre nam to wyszło; bo zaledwie wysiedliśmy na ląd, wiatr tak się wzmocił, iż rzucał nam na twarz piasek, a nawet żwir tak silnie, że ledwie postępować mogliśmy. Słowem, był to uragan, czyli szturm mocny, i z ciężkością dotarliśmy do pierwszych domostw¹¹⁰¹.

nów Zjednoczonych, którego po opuszczeniu służby rosyjskiej Kościuszko bezskutecznie namawiał do zaciągnięcia się przeciwko caratowi w szeregi szwedzkie (H a i m a n, *Polacy wśród pionierów Ameryki*, s. 119–128).

¹⁰⁹⁷ Potocki, *Podróż do Turcji i Egiptu*.

¹⁰⁹⁸ Jw., s. 5.

¹⁰⁹⁹ Jw., s. 6.

¹¹⁰⁰ Jw., s. 4, 5.

¹¹⁰¹ Jw., s. 6.

Po przeczekaniu na lądzie burzy podróżni wyruszyli w dalszą drogę. 22 kwietnia statek zawinął do portu w Oczakowie. Tam Potocki zabawił dziesięć dni i 2 maja na innym zapewne statku odpłynął w dalszą drogę.

Podróż w dalszym ciągu nie należała do bezpiecznych z uwagi na mocno rozczłonkowane limany, w których położona jest większość rosyjskich portów czarnomorskich, i na niebezpieczne prądy u ujścia rzek do morza.

2 maja na morzu Potocki uczynił następującą uwagę:

Korzystając z wiatru, który się zerwał od północy i wschodu, wyszliśmy a limanu. Bystry kręt wód na tym miejscu przejście to niebezpiecznym czyni; nie mogliśmy o tym wątpić, widząc na brzegu Wyspy Adda dwa statki, które się tam rozbiły w tenże sam dzień, kiedy się tak ostrożnie schronił do portu Stanisława. Płynęliśmy zawsze z miarką w rękę. Na koniec szczęśliwieśmy się stamtąd wydobyli i wkrótce ziemia z oczu naszych zniknęła. Przyznam Ci się, że nie bez ukontentowania znalazłem się na otwartym morzu¹¹⁰².

Jak niebawem Potocki miał się przekonać, żegluga na pełnym morzu zabezpieczał wprawdzie przed tymi niebezpieczeństwami, na jakie statek był narażony na limanach, ale narażała na nowe, inne niebezpieczeństwa. Píše on o tym na krótko przed wpłynięciem do Bosforu, co z pewnością powitał z większym i słuszniejszym „ukontentowaniem” niż uprzednio wyjście na pełne morze. Pod datą 9 maja 1784 r. na morzu Potocki zapisał:

Żegluga nasza na Morzu Czarnym długa i przykra była; przez trzy dni kołatani byliśmy ustawicznymi szturmami, które raptownie jeden po drugim następując nie zostawiały nam i jednej chwili odpoczynku. Gdy jeden miotając długo mały nasz statek dalej niósł swe zapędy, chmura czarna z zapalonego odrywając się nieba obiecywała nam drugi. Częstokroć punkt czarny zaledwie nad horyzontem zawieszony groził nam trzecim, który wkrótce przybywał do nas. Przez cały ten czas więcej mieliśmy przykrości aniżeli niebezpieczeństwa, oprócz razu jednego, gdzie wiatr chwycił nas za wszystkie rozszerzane żagle [...]

Po tych burzach nastąpiły cisze długie i nudne, które równie jako i wiry sprowadziły nas z naszej dogi i przywiodły do tego, że my tylko po jednej szklance wody na dzień dostawali; co tym przykrzej było, że upał był nieznośny i że nie mając dosyć wody do gotowania innych pokarmów całym naszym pożywieniem był suchar suchy, który pragnienie bardziej jeszcze powiększał, i że mimo wszelkiej naszej oszczędności nie mieliśmy ich tylko jak na półtora dnia, kiedyśmy spostrzegli wnijsię przesmyku do Carogrodu. Jużemy weń weszli, wody Euksynu ciągną nas powoli między brzegi Europy i Azji. Niebezpieczeństwo, utrudnienia, nudy, wszystko już zapomniane¹¹⁰³.

W Bosforze statek zawinął do małego portu Bujundere (obecnie Bujukdere), skąd autor wybrał się małym żaglowo-wiosłowym statkiem (czy może raczej łodzią) do Carogrodu. Opis tej wycieczki zasługuje na przytoczenie choćby dlatego, że Potocki i przedstawia w nim sztukę obsługiwania typowych dla śródziemnomorskiej żeglugi kabotażowej stateczków, zwanych kaikami.

Dziś rano wzięłem kaik i popłynąłem do Carogrodu. Nic sobie nie można lżejszego wystawić nad te statki; tak dalece, iż nie można by nigdy przyprowadzić do nich żagłów bez zręczności kaidich, którzy mają sposób utrzymywania równowagi wiosłami i nachyleniem się ciała. Mimo tego jednak czysto trafiają się przypadki: jakoż ci, co i w pogodą tam się puszczają sposobem, uchodzą za bardzo śmiałych.

Dziś wiatr tak był tęgi, że żadnej łodzi nie widać było na kanale; z tym wszystkim moi kaidzi oświadczyli, że chcą wynieść pod żagiel, ja im to pozwolił. Nie mówię to dla chęłpienia się z moją śmiałością [...] lecz dla wystawienia prędkości, z którąśmy postępowali. Zaledwieśmy postrzegli jaki widok, wnet z oczu naszych zniknął i mnóstwo nowych zoczeń przemijających się z tą szybkością drogę tę podobną do zachwycenia jakiegoś czyniło, a mnie nową przynosiło rozkosz. Zawinęliśmy na koniec do portu Carogrodu¹¹⁰⁴.

¹¹⁰² Jw., s. 7.

¹¹⁰³ Jw., s. 8, 9.

¹¹⁰⁴ Jw., s. 10, 11.

Z Carogrodu, czyli Konstantynopola, Potocki wyruszył w dalszą podróż już na pokładzie innego okrętu, o czym była mowa w jednym z poprzednich rozdziałów.

Na podróży Potockiego z Chersonia do Konstantynopola można zakończyć przegląd żeglarzy i podróżników czarnomorskich w krótkim okresie istnienia polskiej żeglugi na tych wodach.

XIII. WYPRAWY I PODRÓŻE MORSKIE LEGIONISTÓW NAPOLEOŃSKICH

1. PIERWSZE PODRÓŻE MORSKIE POLSKICH UCHODźCÓW

Trzeci rozbiór Polski i utrata niepodległości wywołały nową emigrację polityczno-wojskową. Wziął w niej udział ten odłam społeczeństwa (pewne ugrupowanie szlacheckie, przedstawiciele mieszczaństwa, a także i chłopci), który z różnych przyczyn nie tylko z głębokim bólem przyjął rządy zaborców, lecz równocześnie wszczął działalność zmierzającą do podjęcia natychmiastowej walki orężnej o narodowe wyzwolenie¹¹⁰⁵. Kontynuując powziętą po upadku Warszawy myśl wyprowadzenia do rewolucyjnej Francji pozostałych jeszcze wówczas 20 000 żołnierzy, grono cywilnych i wojskowych patriotów związało ideę odzyskania niepodległego bytu z tymi potencjami w Europie, które sprzyjały powstaniu kościuszkowskiemu i były naturalnym sprzymierzeńcem Polski przeciw Rosji bądź z przyczyn natury ustrojowej, jak Republika Francuska, bądź też z racji datującej się od dawna rywalizacji o władanie i wpływy w południowo-wschodniej Europie, jak Turcja. W Paryżu działali już zresztą wysłannicy kościuszkowscy, niejako przedstawiciele dyplomatyczni Polski akredytowani przy francuskim Konwencie Rewolucyjnym.

Inne znowu grono patriotów, generałów powstańczych i członków rządu, zebrało się na terytorium Republiki Weneckiej, tworząc tam pod opieką posła francuskiego Lallemana Klub Patriotów Polskich w Wenecji, współpracujący zresztą z ośrodkiem paryskim.

Na emigracji znalazły tysiące Polaków, którzy po upadku powstania kościuszkowskiego skierowali się teren zaboru austriackiego, do tzw. Galicji, jak również i do innych ziem austriackich i tam się rozproszyli. Byli oni później przymusowo wcielani do armii austriackiej i w jej szeregach skierowani przeciwko Francji na front reński i włoski. Liczbę ich oceniano może nieco przesadnie, na dwadzieścia tysięcy. Wszystkie podejmowane przez przywódców emigracji projekty odbudowania na obczyźnie polskiej siły zbrojnej opierały się właśnie na możliwości zbudowania jej z dezertersów bądź jeńców polskich z armii austriackiej¹¹⁰⁶.

Ponadto przedostawali się Polacy z różnych ziem cesarstwa austriackiego do Turcji, dokąd dla uzgodnienia ewentualnego użycia ich do akcji przeciwko Rosji wysłany został przez klub wenecki Michał Ogiński.

Ogiński odpłynął 4 listopada 1795 r. z Wenecji do Neapolu, aby tam zaokrętować się na statek odchodzący do Konstantynopola. Nie było to jednak łatwe, gdyż rosyjskie placówki dyplomatyczne we Włoszech, uprzedzone przez swych szpiegów o misji Ogińskiego, dokła-

¹¹⁰⁵ Na temat działalności i walk narodowowyzwoleńczych Polaków w okresie dwudziestolecia po trzecim rozbiórce i utracie niepodległości (1795–1815) istnieje dużo źródeł (głównie w postaci wspomnień uczestników emigracyjnej tułaczki) oraz obszerna literatura. Opracowując niniejszy rozdział, będący pierwszą próbą objęcia całokształtu działalności i przygód m o r s k i c h polskich legionistów napoleońskich, oprócz wzmiankowanych wspomnień (cytowanych dalej w przypisach) korzystałem w znacznej mierze z prac M. K u k i e l a (patrz przypis 2), a zwłaszcza A. M. S k a ł k o w s k i e g o, zawierających bardzo duży materiał faktograficzny. Jego wartość wzrosła dziś dodatkowo wskutek zniszczenia niektórych cennych źródeł rękopiśmiennych (np. rękopisy Bibl. Raperswilskiej, Bibl. Pozn. Tow. Przyj. Nauk i in.) w toku ostatniej wojny.

¹¹⁰⁶ M. K u k i e l, *Dzieje wojska polskiego w dobie napoleońskiej 1795–1815*, t. I, Warszawa 1918, s. 42.

dały wszelkich starań, aby uniemożliwić mu wyjazd. Pomimo, że zaopatrzony był w paszport francuski opiewający na inne nazwisko, Ogiński objechać musiał niemal całe wybrzeże Włoch, zanim udało mu się zmylić przesładowców i 5 lutego 1796 r. odpłynąć z Liworno na przerobionym ze starej fregaty statku weneckim.

Pierwsze dni żeglugi były dość pomyślne. Statek przepłynął obok Elby i wzdłuż Sardynii, później jednak przeciwne wiatry i cisza na morzu sprawiły, że dopiero po trzech tygodniach zawinął na Malte. Po wyruszeniu z Malty historia się powtórzyła: w przeciągu czterech dni statek przemierzył Morze Jońskie i dotarł do Wyspy Cerigo (Kythera) u południowych wybrzeży Grecji, by później stracić drugie trzy tygodnie na rejs wśród wysp i wysepek Archipelagu. W tej drugiej części żeglugi podróżnym groziło nie tylko niebezpieczeństwo zniszczenia sfatygowanego statku przez szalejącą przez szereg dni burzę, ale i widmo niewoli, gdyż wody Archipelagu roiły się od piratów. Wreszcie jednak po pięćdziesięciu pięciu dniach łącznego pobytu na morzu Ogiński znalazł się w Smyrnie¹¹⁰⁷. Stąd dotarł konno do brzegów morza Marmara, zaokrętownął się następnie na mały statek turecki i na nim przybył wreszcie do Konstantynopola¹¹⁰⁸. Tam Ogiński przygotowywał teren do późniejszego „tranzytu” polskich emigrantów przez Turcję na Zachód, gdy zawiodły wszelkie nadzieje na czynne wystąpienie Turcji przeciwko Rosji.

Nie po myśli patriotów polskich na emigracji rozwijały się również ich plany zorganizowania oddziałów polskich w armii francuskiej. Przede wszystkim na przeszkodzie temu stał jeden z artykułów nowej konstytucji francuskiej, który zabraniał przyjmowania cudzoziemców w poczet obrońców ojczyzny. Jednakże sprowadzanemu w 1796 r. generałowi Dąbrowskiemu, który był jednym z najgorętszych propagatorów idei związania się emigracji polskiej z rewolucyjną Francją, udało się uzyskać w tej mierze poparcie wielu wybitnych generałów francuskich, a w ich liczbie również i niezbyt przychylnie początkowo ustosunkowanego do polskiej sprawy generała Bonaparte. Znaleziono wyjście pośrednie, a mianowicie utworzenie legionów polskich i związanie ich z państwami sprzymierzonymi z Republiką Francuską. W taki sposób doszło do powołania do życia legionów polskich w nowoutworzonym państewku lombardzkim. Zwycięska kampania Bonapartego przeciwko Austrii podniosła do szczytu nadzieje polskie na odrodzenie ojczyzny, jednak zostały one zniweczone przez zawarcie w 1797 r. rozejmu w Leoben. Rozejm ten był równocześnie ciosem dla zebranych na Wołoszczyźnie wojskowych polskich, którzy na próżno usiłowali tam wszcząć powstanie i poróżnić Turcję z Austrią. Toteż jeszcze w roku 1797, bezpośrednio po podpisaniu między Francją a Austrią wspomnianego rozejmu w Leoben, jak i w roku następnym, po zawarciu pokoju w Campo-Formio, do Turcji napłynęła wielka fala uchodźców polskich. Dawni oficerowie i żołnierze polscy masowo opuszczali Wołoszczyznę i udawali się do Turcji. Los ich był rzeczywiście oplakany i pożałowania godny. Obdarci, schorowani i wynędzniali, dziesiątkowani przez grasujące nagminnie choroby zakaźne, o głodzie i chłódzie wlekli się żołnierze-tułacze wzdłuż Dunaju i innych rzek ku Morzu Czarnemu. Tam jednak „czyhały na nich setki niebezpieczeństw: dżuma, rozboje, śmierć głodowa, zmurszałe, i podziurawione okręty, morskie burze, napady korsarskie i rozbicia”¹¹⁰⁹. Dla tych zaś, którym udało się szczęśliwie ominąć lub przezwyciężyć te niebezpieczeństwa, którzy zdrowo lub przynajmniej cało dotarli do Turcji, tułaczy los i wędrówka po obczyźnie bynajmniej nie były zakończone. Decyzją przychylnie do polskich uchodźców ustosunkowanych rządów tureckiego, francuskiego i – pod naciskiem tego ostatniego – rządów świeżo utworzonych państewek włoskich polscy uchodźcy prętko transportowani mieli być do Włoch i tam wejść w szeregi armii Królestwa Lombardzkiego i Republiki Cisalpińskiej.

¹¹⁰⁷ Ogiński, *Mémoires* ..., t. II, s. 121.

¹¹⁰⁸ Jw., s. 124.

¹¹⁰⁹ Kukiel, *o. c.*, s. 72.

Rząd turecki przeznaczył pewną kwotę na koszty, przejazdu każdego emigranta polskiego z Konstantynopola do Wenecji. Odtąd przez cały rok odjeżdżali Polacy mniejszymi i większymi grupami na Zachód. Setki, a w sumie zapewne kilka tysięcy ludzi odbyło tę dość daleką podróż morską i po raz pierwszy na dobre zapoznało się z morskim żywiołem.

Ale również i na tej trasie czyhało na emigrantów niejedno niebezpieczeństwo. Obok często nie sprzyjających warunków atmosferycznych groźne było zetknięcie się z okrętami korsarzy algerskich, którzy podobnie jak w ubiegłych wiekach, choć w znacznie już mniejszym stopniu, przeszkadzali śródziemnomorskiej żegludze.

Ze znanych Polaków, którzy płynąc z Turcji do Włoch dostali się do niewoli korsarzy, wymienić można mjr. Tyssota, por. Sierawskiego i kpt. Szawlińskiego. Ten ostatni w niewoli sturczył się i później doszedł nawet do stanowiska baszy tureckiego¹¹¹⁰.

Czy płynący z Turcji na Zachód emigranci polscy pozostawili jakie relacje pisemne ze swych podróży, nie wiadomo. Być może, że raczej tak, gdyż były to dla większości z nich przeżycia nowe i przy tym zupełnie niecodzienne. Możliwe, że z reminiscencji tych morskich przygód i przeżyć narodziła się w umyśle jednego z emigrantów, zresztą typowego „niebieskiego ptaka”, koncepcja udawania polskiego admirała. Ten samozwańczy admirał nie istniejącej wówczas floty, nazwiskiem Zaremba, przebywał w tym charakterze przez dłuższy ponoć czas w Paryżu, a po rozejmie w Leoben pojawił się na terenie Włoch, gdzie nawet odbył przegląd floty w Ankonie. Wreszcie jednak mistyfikacja się wydała, gdyż z kolei pojawił się Zaremba w Rzymie w księżej sutannie, którą znowu zamienił na mundur francuskiego oficera¹¹¹¹.

Pomijając jednak postać tego mistyfikatora można wymienić innych Polaków, którzy w początkowym okresie emigracji naprawdę zapoznali się z morzem. Jednym z nich jest Józef Sułkowski, który we Francji przebywał od roku 1793 i początkowo na próżno usiłował się dostać do armii francuskiej. Zanim wreszcie tego dopiął, wysłano go w misji dyplomatycznej na Wschód, do Turcji i Syrii, skąd powrócił do Francji pod koniec 1795 r.¹¹¹²

Jeszcze bliższy kontakt z morzem, i to nie ograniczający się jedynie do podróży morskich, nawiązali dwaj inni oficerowie polscy, a mianowicie kpt. kościuszkowski Antoni Amilkar Kosiński i mjr. Jan Strzałkowski. W roku 1795 bili się oni jako ochotnicy w szeregach armii francuskiej we Włoszech, a z początkiem grudnia tego roku udali się do Nicei, „gdzie dla uzyskania obywatelstwa francuskiego przyjęli służbę na małym statku wojennym korsarskim, zwanym „La Pierre” na którym pięciomiesięczną kampanię morską aż do maja 1796 r. odbyli”¹¹¹³.

2. UDZIAŁ POLAKÓW W WYPRAWIE NAPOLEONA DO EGIPTU

Udział Polaków w wyprawie Napoleona do Egiptu był nadzwyczaj nikły, gdyż w szeregach 35-tysięcznej armii francuskiej znalazło się tylko sześciu polskich oficerów oraz zapewne niewielka ilość żołnierzy, dokładnie zresztą nie znana. Na pozór mogłoby się to wydawać dziwne; w tym czasie bowiem mieli Francuzi do dyspozycji nie mniej jak 8000 żołnierzy polskich, zorganizowanych w formacjach na służbie państw włoskich. Projekt wysłania tych

¹¹¹⁰ Jw.

¹¹¹¹ S. S c h n ü r - P e p ł o w s k i, „Jeszcze Polska nie zginęła!” *Dzieje legionów polskich. Opowieść dziejowa z lat 1797–1806*, Kraków 1897, s. 104, 105.

¹¹¹² K u k i e l, o. c., s. 42.

¹¹¹³ *Amilkar Kosiński we Włoszech 1795–1803 r. Zbiór materiałów do historii legionów polskich we Włoszech*, Poznań 1877, s. XII. Tamże zamieszczone jest tłumaczenie, a na s. 4 oryginalny tekst w jęz. francuskim dokumentu wystawionego Kosińskiemu przez dowódcę korsarskiej szebeki (nazwana jest ona dwukrotnie „La Pierre” – na s. XII, a trzeci raz „Le Pierre” – na s. 4.) i poświadczającego fakt jego ochotniczej służby oraz cnót obywatelskich i republikańskiego ducha.

wojsk do Egiptu był rozważany, jednakże Francuzi zdawali sobie sprawę z tego, że aczkolwiek wojska polskie bardzo chętnie szły do walki z ciemiężcami ich ojczyzny i niczego bardziej ochoczo nie wyczekiwały jak wojny z Austrią czy innymi państwami zaborczymi, jednak równie widoczna była niechęć Polaków do wojny kolonialnej. Ten взгляд oraz fakt, że formacje polskie były źle umundurowane i niedostatecznie jeszcze wyćwiczone zdecydowały a odstąpieniu od projektu wysłania wojsk polskich do Egiptu¹¹¹⁴.

Wspomnianymi oficerami polskimi w służbie francuskiej, którzy popłynęli do Egiptu, byli: Józef Sułkowski, ówczesny adiutant Napoleona Bonapartego, Józef Feliks Łazowski, oficer inżynierii i doskonały znawca Turcji, który uczestniczył w przygotowaniu planów ekspedycji, Józef Zajączek, były konfederat barski, a z kolei generał kościuszkowski, będący od roku 1797 w szeregach francuskich, oraz z dywizji Desaix – płk Józef Grabiński, mjr Józef Szumlański i kpt. Hauman.

Do odegrania szczególnej roli w tej wyprawie predestynowany był niewątpliwie Sułkowski, najwybitniejszy z wymienionych sześciu polskich oficerów, i to najwybitniejszy nie tylko z racji zajmowanego stanowiska, ale również siłą charakteru i niecodziennymi zdolnościami¹¹¹⁵. Choć „wysoko urodzony”, Sułkowski już za młodu zdradzał demokratyczne poglądy (w roku 1791 domagał się uwłaszczenia chłopów), a później w czasie swej służby francuskiej uchodził za zwolennika skrajnego odłamu emigracji. Doskonały żołnierz, który odwagi swej dowiódł w roku 1790 pod Zelwą (za co dostał *Virtuti Militari*), a następnie pod Mantuą w 1794 r. (wymieniony w raporcie) i podczas ekspedycji egipskiej na Malcie oraz pod Piramidami, zapowiadał się równocześnie na wybitnego dowódcę. Czytając jego raporty z kampanii włoskich ówczesny kierownik spraw wojennych Dyrektoriatu Carnot ponoć się wyraził, że Sułkowski byłby zdolny zastąpić Bonapartego. I stąd właśnie, jak również z różnic w poglądach politycznych, miała narodzić się nieufność dążącego do absolutyzmu Bonapartego do swego ewentualnego rywala o przekonaniach rewolucyjnych i demokratycznych, i – jako dalszy ciąg tej wersji – wysłanie go przez Bonapartego na śmierć¹¹¹⁶.

Sułkowski był zamiłowanym podróżnikiem. Już od dzieciństwa lubował się w ciągłych wędrowkach, zaś w czasie emigracji, gdy pociągać go zaczął Wschód, tę namiętność podróży połączył z inną, jeszcze szlachetniejszą i wartościowszą, będącą godnym ukoronowaniem jego sławy. Była nią jego działalność naukowo-badawcza, rozpoczęta we Francji studiami języka arabskiego, prowadzona następnie w czasie misji dyplomatycznej w Turcji i Syrii, gdzie Sułkowski kontynuował naukę tego języka, poznając równocześnie życie i obyczaje Wschodu, a zakończona chlubnie, choć przedwcześnie, w czasie wyprawy egipskiej. Chociaż podczas egipskiej kampanii Sułkowski nieustannie znajdował się w akcji i był wielokrotnie ranny, okresy rekonwalescencji wyzyskiwał na pracę naukową i literacką, i to jako członek Instytutu Egipskiego. Skalę wszechstronnych zainteresowań Sułkowskiego charakteryzują najlepiej jego główne prace nad sytuacją prawodawstwa egipskiego, przy układaniu słownika arabskiego i przy opracowaniu (przez niego osobiście) opisu drogi z Kairu do Salehieh; ponadto zwrócił on uwagę Instytutu na cenne zabytki archeologiczne¹¹¹⁷.

W czasie wyprawy z flotą inwazyjną do Egiptu Sułkowski dał jeszcze jeden dowód swej niezwyklej inteligencji i może równocześnie dobrego obeznania ze sprawami morskimi, a nawet zagadnieniami taktyki morskiej, z którymi zresztą nie po raz pierwszy zapewne się zetknął.

¹¹¹⁴ A. M. Skałkowski, *Les Polonais en Egypte 1798–1801*, Cracovie 1910, s. VI.

¹¹¹⁵ Patrz A. M. Skałkowski, *Józef Sułkowski w legendzie i historii*, „Przegląd Wielkopolski”, t. III, Poznań 1947, nr 4–6. Tamże (s. 76) podane najważniejsze źródła i literatura, z pamiętnikiem Sułkowskiego na czele.

¹¹¹⁶ Skałkowski, o. c., s. 74.

¹¹¹⁷ Tenże, *Les Polonais en Egypte*, s. XXIX.

Zaokrętowany na liniowcu admirałskim „L’Orient”, „który dominował niczym katedra nad całym pływającym miastem okrętów wszystkich wielkości”¹¹¹⁸, Sułkowski wpisany został 19 maja 1798 r. na listy imienne generałów i oficerów sztabowych jako adiutant naczelnego wodza. Sułkowski, szczerzy demokrat, nie posiadał własnego służącego. Skazany na bezczynność w czasie podróży morskiej, nie umiał próżnować. On jeden z całego sztabu korzystał z biblioteki okrętowej, studiując Plutarcha¹¹¹⁹, ponadto obserwował pilnie ewolucje i ruchy floty i w listach spisywał cenne uwagi na ten temat. Oto co pisze o rejsie z Tulonu na Malte:

Rozkazy odjazdu nie dały na siebie czekać i podnieśliśmy kotwicę 30 floreala¹¹²⁰ po dołączeniu się konwoju marsylskiego.

Nie ma na morzu nic trudniejszego, jak utrzymać razem w marszu dużą liczbę jednostek o zasadniczo odmiennych szybkościach, a równocześnie nic nie jest bardziej kłopotliwe, jak określenie miejsca zebrania się konwojów, które należy ochraniać, a których nie nadzoruje się podczas ich wyjścia z portu. Sami tego doświadczyliśmy? Konwoje z Genui i Korsyki, po które udaliśmy się na ich miejsca postoju, dołączyły się do armii¹¹²¹, za to konwój z Civita-Vecchia, któremu wyznaczono bardziej odległy punkt zborny, naraził się na największe niebezpieczeństwo.

Kommodor¹¹²² Nelson, krążący po Morzu Śródziemnym z trzema okrętami liniowymi, od kilku dni blokował dywizjon hiszpańskich fregat, które zawinęły do portu Mahon¹¹²³, gdy naraz pozostawił je i zakotwiczył koło Sardynii niemal w zasięgu naszego działania. Byłoby stwierdzić trudno, czy manewr, który później wykonał, należy przypisać trafowi, czy też jego śmiałości, lecz o mało nie okazał się on dla nas zgubny¹¹²⁴. Nasze wyjście z Tulonu musiało być mu znane, a kierunek naszej drogi do wybrzeży Lewantu od dawna przestał być tajemnicą.

W podobnych wypadkach, kiedy się już dostrzeże wybrzeża Sardynii, porzuca się tę wyspę wytyczając kierunek wprost na Przylądek Bon w Afryce, lecz wyprawa obrała inną trasę i płynęła wzdłuż Sardynii, aż na wysokość Cagliari. Otóż Nelson szedł przeciąć drogę, którą – jak mógł przewidywać – my płyniemy. Nie napotkał tam jednak armii, tylko zdobył uzbrojony bryg, który się znalazł na jego kursie. Bryg ten został wysłany na spotkanie konwoju z Civita-Vecchia, błędzącego na tych wodach pod eskortą jednej tylko fregaty. Nie wątpię, że Nelson, poinformowany o tym fakcie, nie szczędził wysiłków, aby napotkać ten konwój celem osiągnięcia podobnie decydującego zwycięstwa. Jednakże duch wolności, który wiedzie nas do sukcesu, zapobiegł widocznie temu katastrofalnemu spotkaniu, które nas mogło pozbawić sześciu tysięcy wojowników z armii włoskiej.

Przez dziesięć dni pozostawaliśmy w tej niepewności, wiedząc o poczynaniach Nelsona, gdyż ścigał on jedną z naszych fregat, po czym nie mając żadnej nowiny o konwoju wyruszyliśmy wreszcie na Malte. Pierwszym obiektem, jaki przedstawił się naszym oczom w pobliżu wyspy, był ten właśnie konwój! To tak wyjątkowe szczęście posłużyło za pomyślną wróżbę do ataku na wyspę, którego nie omieszkało bezwzględnie przygotować¹¹²⁵.

Pomijając szereg niedokładności tej relacji, będącej zobrazowaniem posiadanych wówczas przez Francuzów informacji o ruchach Nelsona i sile jego eskadry, stwierdzić można, że Sułkowski wcale dobrze orientował się w istniejącej na morzu sytuacji, choć zbyt pesymistycznie oceniał możliwości francuskiej floty. Jest oczywiste, że Nelson, któremu dopiero w połowie czerwca 1798 r. przysłano wystarczające posiłki, nie był w stanie ze swymi trzema liniowcami przeszkodzić wyprawie floty francuskiej z Tulonu na Malte. Później natomiast, gdy eskada jego wzrosła do 14 jednostek, sytuacja uległa zmianie, zwłaszcza że francuskie okręty wojenne były przestarzałe i w złym stanie, załogi zaś niekompletne i niedoćwiczone. I tu trzeba przyznać Sułkowskiemu, że zdawał sobie znacznie lepiej sprawę z miernego stanu francuskiej eskadry, konwojującej ekspedycję egipską, niż Bonaparte, który wyrażał się o niej w superlatywach¹¹²⁶.

¹¹¹⁸ Jw., s. XXVII.

¹¹¹⁹ Jw., przyp. 8.

¹¹²⁰ Wg kalendarza republikańskiego – 19 maja.

¹¹²¹ Tzn. do głównych sił floty.

¹¹²² Nieścisłość: Nelson był już wtedy kontradmirałem (od r. 1797).

¹¹²³ Na wyspie Minorce.

¹¹²⁴ Jest to przesada: Nelson miał 3 liniowce, Francuzi kilkanaście.

¹¹²⁵ Jw., s. 2–4. Przy tłumaczeniu tej relacji korzystałem z życzliwej pomocy dra A. J. Kamińskiego.

¹¹²⁶ A. T h o m a z i, *Napoleon et ses marins*, Paris 1950, s. 39.

Kiedy w porcie La Valetta piechota francuska przechodziła z okrętów na szalupy, którymi przewożono je na wyspę, Sułkowski znajdował się w pierwszych szeregach przystępujących do ataku. Podobnie zachowywał się później w Egipcie, aż do 11 września 1798 r., gdy wysłany na rekonesans zginął u bram Kairu.

Pisane w języku francuskim pamiętniki Sułkowskiego z walk w Polsce, we Włoszech i Egipcie ukazały się drukiem w 1832 r. w Paryżu¹¹²⁷, a później w lichym zresztą przekładzie polskim¹¹²⁸. Postać zaś Sułkowskiego posłużyła Żeromskiemu do napisania znanej tragedii, która ukazała się w roku 1910¹¹²⁹.

Z pozostałych pięciu oficerów-Polaków uczestniczących w kampanii egipskiej, Łazowski odbył podróż do Egiptu na pokładzie wysłużonego liniowca „Le Peuple-Souverain”¹¹³⁰, o Zajączku brak bliższych informacji, a trzech pozostali oficerowie płynęli na statkach konwoju z Civita-Vecchia. W pamiętnikach Szumlańskiego czytamy o tej podróży, co następuje:

Pamiętam dobrze, że dnia 10 maja r. 1798 nadesłano rozkaz wsiadania na statki; lecz wicher i burza wstrzymały wykonanie woli komendanta. Dnia 15 maja łagodny powiew wiatru zwiastował pomyślną chwilę; dany znak wystrzałem działowym pchnął nas, że tak się wyrażę, na statki. 16 maja, dzień słońca i pogody, był hasłem wyjścia z portu, gdzie pośród okrzyku ludu i hucznej muzyki rozgłosu rozpoczęła się nasza żegluga. Brzegi Włoch jak senne widziadła znikwały sprzed ocz naszych, w marzeniu pozostał tylko zapragniony Egipt kołysany falą morza. Szukając floty naczelnej na przestrzeni morza, byliśmy w ciągłej obawie, aby się nie zdybać z angielską; miała ona węż niepospolity i czyhała na nas od dni wielu; mgły, gęsta rosa i odległość osłoniły wyprawę przed okiem Anglików. Przepłynęliśmy obok Korsyki i Sycylii, a po dwudziestu kilku dniach żeglugi powitały nas brzegi Malty. Tu krążąc dwa dni ledwie dnia trzeciego nastąpiło nasze połączenie z flotą tulońską. Dnia 11 czerwca zaczęły się kroki nieprzyjacielskie; wielki mistrz maltańskich kawalerów nie pozwalał naszej flocie wplynieć do portu i pożałował tego; bo Sułkowski, adiutant Bonapartego, młodzian pełen odwagi i rzadkich talentów, tej samej nocy na czele 500 karabinów opanował wszystkie wybrzeża lewej strony, przymusił kawalerów Zakonu do opuszczenia bateriejów[!] przeznaczonych na obronę brzegów, i ścigał uciekających aż do murów fortecy. Dnia 12 stanęło zawieszenie broni, 13 były artykuły pokoju podpisane, a 14 wplynieliśmy do portu obszernego albo raczej do warowni, gdzie wejście jest bardzo ciasne i w dodatku bronione strażnicą dwóch ogromnych zamków¹¹³¹.

W dalszym ciągu swych wspomnień Szumlański kreśli krótką historię Malty i kawalerów maltańskich, po czym przechodzi do opisu wyspy. Na uwagę zasługują wrażenia autora z przybycia do portu floty maltańskiej, niegdyś tak sławnej, a w tym czasie znajdującej się już w stanie upadku. Oto co pisze Szumlański:

W czasie naszej bytności przez dni ośm galary maltańskie wplynieły także do portów; wielkość niesłychana ludzi, znajdująca się na pokładach, była bardziej przeszkodą niż pomocą manewrom żeglugi. Ta, na której znajdował się komendant wynosiła przeszło 800 osób. Wszystkie zaś miały na sobie pyszne ozdoby, rzeźby i złoto błyszcząco na nich. Ogromne żagle w pasy niebieskie z białym, a w środku krzyż pąsowy; chorągwie z tyłu i przodu powiewały z przepychem; lecz za to budowa galar wcale wątła; ani bitwy, ani burzy morskiej nigdy nie wytrzyma. Zakon te galary utrzymywał bardziej na pamiątkę dawnej świetności aniżeli dla użytku¹¹³².

¹¹²⁷ J. Sułkowski, *Mémoires historiques, politiques et militaires ...*, par Hortensius de St. Albin, Paris 1832.

¹¹²⁸ Sułkowskiego Józefa życie i pamiętniki, przekład Żupańskiego, Poznań 1864. Opinia Skąłkowskiego o, *Józef Sułkowski ...*, s. 65.

¹¹²⁹ S. Żeromski, *Sułkowski*, tragedia, ostatnie wydanie w „Dzielałach” („Dramaty”, t. 2), Warszawa 1956. – Pisząc tę tragedię Żeromski korzystał z przygotowanej do druku książki Skąłkowskiego o, *Les Polonais en Egypte* (patrz tenże, *Józef Sułkowski ...*, s. 66).

¹¹³⁰ Skąłkowski, o. c., s. LVII.

¹¹³¹ *Pamiętniki pułkownika Józefa Szumlańskiego. Wyprawa egipska roku 1798*, „Lwowianin”, 1842, s. 117, 118.

¹¹³² Jw., s. 119, 120.

Przeprawę z Malty do Aleksandrii kwituje Szumlański kilku krótkimi słowami. Reszta pamiętnika poświęcona jest trzymiesięcznemu pobytowi w Egipcie.

Gdy kampania egipska zbliżała się do niepomyślnego dla Francuzów końca, z początkiem września 1798 r. „dla słabego zdrowia ja – pisze Szumlański – Grabiński i Hauman zyskaliśmy pozwolenie powrotu do kraju”¹¹³³. Pamiętnik Szumlańskiego urywa się jednak 11 września 1798 r. (w dniu śmierci Sułkowskiego!), kiedy trzech Polacy przybyli do Aleksandrii, gdzie zapewne mieli się zaokrętować. A szkoda wielka, gdyż nie opisana podróż powrotna była pełna przygód. Statek, którym płynęli do Francji, wpadł przy Wyspie Syffanta (Siphnos) w ręce piratów i oficerowie polscy odstawieni zostali w kajdanach do Stambułu, a tam – użyci do ciężkich robót. Hauman niedługo potem zmarł, zaś pozostałym udało się przy pomocy obcych dyplomatów wydostać po jakimś czasie z niewoli¹¹³⁴.

Z wyjątkiem Sułkowskiego wszyscy pozostali oficerowie polscy przeżyli kampanię egipską, a Zajączek doszedł nawet w jej toku do wysokiej godności administratora wojskowego Egiptu.

Z Zajączkiem wiąże się też nazwisko innego Polaka przebywającego podówczas w Egipcie, a mianowicie o. Adama Prospera Burzyńskiego z zakonu reformatów, który od roku 1795 prowadził pracę misyjną w Egipcie i Syrii. Zapoznawszy się z Zajączkiem po bitwie pod Piramidami, działał później o. Burzyński jako kapelan, doktor i tłumacz przy armii francuskiej w Egipcie. Do kraju wrócił w roku 1815¹¹³⁵.

3. PIERWSZA WYPRAWA POLAKÓW NA SAN DOMINGO

Pokój zawarty w roku 1801 w Luneville, po nowej wojnie między Francją a zaborcami Polski – Rosją carską i Austrią, znów podważał rację bytu polskich wojsk na obczyźnie, które tymczasem powiększyły się o Legię Naddunajską i wzrosły do liczby kilkunastu tysięcy ludzi. Zrazu formacje te skierowane zostały do Rzeczypospolitej Cisalpińskiej i Królestwa Etrurii, jednakże jasne było, że w sytuacji tej los ich jest nie bardzo pewny, a istnienie raczej krótkotrwałe, gdyż obciążały nadmiernie budżet i tak wyniszczonych długotrwałymi wojnami państwów włoskich. Doprowadzało to do wzajemnych nieporozumień i zatargów. Żołnierze byli rozgoryczeni i zniechęceni, że stali się niepotrzebnym i zbędnym dla Francji balastem.

Napoleon, który w sprawie Polski kierował się zawsze zimnym wyrachowaniem i który Polaków cenił tylko jako dobry materiał żołnierski, nie miał oczywiście zamiaru z niego zrezygnować, zresztą wrodzona bitność polskiego żołnierza kazała uważać go za coś więcej niż za zwyczajne „mięso armatnie”, którego wojująca od lat już dziesięciu bez przerwy Francja stale potrzebowała. Toteż kiedy nadarzyła się okazja ponownego wyzyskania Polaków, i to z dala od dotychczasowego europejskiego teatru wojennego, Napoleon już bez takich skrupułów, jakie miał przy organizowaniu wyprawy do Egiptu, postanowił pchnąć Polaków na nową wyprawę wojenną. Okazję do tego dała francuska ekspedycja na San Domingo, przedsięwzięta celem stłumienia powstania murzyńskiego.

Na San Domingo jeszcze w czasie Dyrektoriatu doszło do zmiany dotychczasowego status quo: wyspa przeszła w faktyczne władanie wodza murzyńskiego Toussaint-l'Ouverture'a (choć uznawał on jeszcze urzędową zwierzchność Francji), a ponadto czarni w zbrojnej walce znieśli niewolnictwo, zgodnie zresztą z konstytucją uchwaloną za czasów rewolucyjnego Konwentu¹¹³⁶. W tej walce wyspa, do tej pory zwana „perłą Antylli”, bardzo podupadła go-

¹¹³³ Jw, s. 121.

¹¹³⁴ B y s t r o Ń, *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie*, s. 87.

¹¹³⁵ M. G o d l e w s k i, *Burzyński Adam Prosper*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 140, 141; B y s t r o Ń, o. c., s. 88 (tamże podobizna Burzyńskiego).

¹¹³⁶ A. M. S k a ł k o w s k i, *Polacy na San Domingo (1802–1809)*, Poznań 1921, s. 28.

spodarczo; ostatnio i tak już tylko nominalnie podległa Francji, była teraz dla niej zupełnie stracona i jako źródło ogromnych dochodów z licznych cukrowni, plantacji kawy, bawełny i indygo przestała się liczyć. Ponadto całe gałęzie przemysłu francuskiego były do tej pory oparte na dostawach żywności, odzieży oraz niezliczonych artykułów codziennego użytku, wygody i zbytku na San Domingo. Uniezależnienie się więc San Domingo od Francji musiało oznaczać ruinę wielu nadmiernie rozwiniętych gałęzi francuskiego przemysłu¹¹³⁷.

Nic więc dziwnego, że Napoleon dążąc do podniesienia gospodarki francuskiej, a przy tym coraz wyraźniej odstępując i nawet zwalczając dotychczasowe osiągnięcia rewolucji, nie zamierzał pogodzić się z istniejącym stanem rzeczy na San Domingo i postanowił siłą objąć wyspę we władanie Francji, czyli tym samym przywrócić tam niewolnictwo. Równocześnie zaś postanowił przy tym samym ogniu upiec drugą pieczę: pozbyć się z Europy polskich legionistów.

Bez entuzjazmu, ale i bez oparu przyjęli polscy żołnierze wiadomość o czekającej ich podróży na San Domingo. Dotychczasowa sytuacja we Włoszech stawała się coraz bardziej nieznośna i na dalszą metę trudna do wytrzymania, tak że sami Polacy z Dąbrowskim na czele rozważali projekt zamorskiej emigracji do nowej Rzeczypospolitej Siedmiu Wysp Egejskiego Morza¹¹³⁸. Perspektywy na wojnę z potęgami zaborczymi prysły w roku 1801 po zawarciu pokoju w Luneville i z tej strony nie było się czego spodziewać. A na koniec pomimo szeregu dotychczasowych zawodów wielu Polaków wierzyło jeszcze w szczerą intencję Napoleona, znajdującego się teraz u szczytu sławy, i liczyło nadal na to, że walcząc wszędzie tam, gdzie plany wojenne Napoleona ich rzucą, u boku tego wojennego geniusza wywalczą upragnioną wolność uciemnionej ojczyźnie. I dlatego nie trzeba się wcale dziwić, że zupełnie zbędne okazały się środki ostrożności zarządzone przez władze francuskie przy zaokrętowywaniu Polaków na statki¹¹³⁹.

Pierwsze zostały przeznaczone do podróży za ocean oddziały trzeciej półbrygady. Do przewiezienia z górą dwu i pół tysiąca żołnierzy rząd francuski wynajął czternaście niedużych transportowców¹¹⁴⁰, a mianowicie: trzy duńskie („Christine-Margerite”, „Diana” i „Fryde”), trzy rosyjskie („Apollon”, „Mikołaj” i „Dicappinada”), trzy angielskie („Dry Saur”, „Testimonid” i „Anna”), cztery austriackie („Le Tulipan”, „La Bonne Foi”, „Fortune” i „Esclavon”) oraz jeden amerykański („L’Aventure”) o pojemności od 170 do 400 ton¹¹⁴¹.

Odkotwiczenie konwoju z Liworna przewidziano na 15 maja 1802 r. i chociaż dnia tego była niepomyślna pogoda, a doświadczeni żeglarze zwiastowali nadchodzącą burzę¹¹⁴², dowództwo francuskie nie chciało przelożyć terminu odkotwiczenia. Pociągnęło to za sobą tragiczne następstwa, gdyż krótko po wypłynięciu z portu zerwała się gwałtowna burza, która rozbiła jeden ze statków w pobliżu latarni morskiej San Vincenzo i zmusiła pozostałe do schronienia się w porcie¹¹⁴³.

¹¹³⁷ Jw., rozdz. II, s. 21–38.

¹¹³⁸ Jw., s. 16, 17; Schnür-Pepłowski, o. c., s. 179–182.

¹¹³⁹ Skałkowski, o. c., s. 53.

¹¹⁴⁰ G. Meinert, *Legioniści polscy na wyspie Santo Domingo*, „Przewodnik Naukowy i Literacki”, R. XIV, Lwów 1886, t. II, s. 946; według innych relacji jednostek tych miało być szesnaście oraz dwa okręty wojenne (Skałkowski, *Polacy na San Domingo*, s. 54 i przyp. 135), czy nawet tylko trzynaście (relacja Wierzbickiego-Luxa).

¹¹⁴¹ Meinert, l. c.

¹¹⁴² Wyciąg z pamiętników pułkownika Piotra Bazylego Wierzbickiego. *Wyprawa do San Domingo*, ułożył i wydał L. Potocki, „Biblioteka Warszawska”, 1847, t. I, s. 110. (Za rzeczywistego autora tych pamiętników uważany jest Kazimierz Lux, dlatego cytując je używać będziemy nazwy: relacja Wierzbickiego-Luxa).

¹¹⁴³ Skałkowski, *Polacy na San Domingo*, s. 54. Relacja Wierzbickiego-Luxa podaje nieco inną wersję, zdaje się mylną.

Rozbity statek „Mikołaj”, płynący pod banderą rosyjską¹¹⁴⁴, miał na pokładzie w sumie stu kilkudziesięciu ludzi, w tym zapewne większość legionistów, z których jedynie część zdołała się uratować¹¹⁴⁵. Wśród nich był tylko jeden oficer, kpt. Kastus, który uratowanie zawdzięczał przytomności swej żony. Ta, opasawszy jedną ręką męża, a drugą uchwyciwszy się pływającej okiennicy okrętowej, zdołała po kilku godzinach dopłynąć z nim do brzegu¹¹⁴⁶.

Trzeba tu nadmienić, że w zamorskiej podróży polskich legionistów towarzyszyły niektórym z nich rodziny. W sumie płynęło tym transportem dziewiętnaście kobiet, żon wojskowych, oraz nie znana bliżej liczba dzieci¹¹⁴⁷.

16 maja zdarzył się drugi fatalny, choć mniej już dotkliwy wypadek, a mianowicie przewróciła się szalupa wioząca na pokład jednego ze statków zapóźnioną starszysznę. Trzy osoby – jeden oficer, podoficer i szeregowiec – postradały życie¹¹⁴⁸.

Wreszcie 17 maja¹¹⁴⁹ flota odkotwiczyła ponownie i przy pomyślnym wietrze popłynęła na zachód, koło Elby i Korsyki, w kierunku Wysp Balearskich. Dalszy ciąg rejsu tak jest przedstawiony w pamiętnikach jednego z uczestników wyprawy, płka Piotra Bazylego Wierzbickiego:

Po kilkunastodniowej pomyślnej żegludze flotylla nasza już się znajdowała pod 36 stopniem szerokości, na wysokości przylądka Gates¹¹⁵⁰, gdy raptem wiatr zachodni dać zaczął, nowa wszczęła się burza, a przez kilka dni nieustannie miotając nami, rozproszywszy nasze okręta, zapędziła je pod same skały nazwane Punktem Europy¹¹⁵¹, na których się wznosi Gibraltar najeżony armatami angielskimi. Ucichła cokolwiek burza i flotylla szukając schronienia w Maladze zawinęła tamże 27 czerwca¹¹⁵², gdzie wnet i okręt, na którym znajdował się szef batalionu Bolesta z dwoma kompaniami drugiego batalionu piechoty od przylądka Gates aż ponad brzegi Afryki zapędzony, przypłynął. Z największym zdziwieniem naszym zastaliśmy w Maladze konsula polskiego, który przywitawszy nas serdecznie przyjął na obcej ziemi jak dzieci jednej matki.

Dnia 25 lipca¹¹⁵³ 1802 roku flotylla nasza podniósłszy kotwice z wiatrem wschodnim wypłynęła z portu Malaga, a sterując ponad brzegami Gibraltaru i Algesiras w Europie a Ceutą w Afryce tak, że obie strony łatwo okiem rozpoznać można było, szczęśliwie nazajutrz zawinęła do Kadyksu¹¹⁵⁴.

Port ten, w którym legionieści polscy przebywać mieli cztery tygodnie, zrobił na nich ogromne wrażenie. „Zdawało się nam, że miasto było z samych statków morskich różnego rodzaju złożone” – pisze jeden z legionistów, kpt. Jakub Kierzkowski¹¹⁵⁵. Kadyks był podówczas największym portem hiszpańskim (zwłaszcza wojennym) i nic dziwnego, że niezależnie od ciekawych zabytków w samym mieście szczególną atrakcją dla Polaków stanowił port z mnóstwem znajdujących się w nim jednostek. Największe jednak zainteresowanie wywołało zawinięcie do Kadyksu olbrzymiego hiszpańskiego okrętu liniowego „La Santissima Trinidad”, który trzy lata później jako flagowy okręt dowódcy floty hiszpańskiej wziął udział u boku Francuzów w bitwie pod Trafalgarem. „La Santissima Trinidad” był największym w ogóle okrętem wojennym

¹¹⁴⁴ Relacja Wierzbickiego-Luxa, s. 110, podaje, że był to statek grecki płynący pod banderą rosyjską (widocznie więc pozostawał w rosyjskim czarterze).

¹¹⁴⁵ Wg relacji Wierzbickiego-Luxa uratowało się około 60 ludzi, natomiast wg francuskiego raportu zginęło 30 ludzi (Meinert, o. c., s. 947). Informacje te są więc rozbieżne.

¹¹⁴⁶ Relacja Wierzbickiego-Luxa, s. 110, oraz Schür-Pepłowski, o. c., s. 186.

¹¹⁴⁷ Schür-Pepłowski, o. c., s. 185.

¹¹⁴⁸ Skalkowski, o. c., s. 54.

¹¹⁴⁹ Według innej wersji – 21 maja (Meinert, o. c., s. 947).

¹¹⁵⁰ Przylądek Gata, na południowy wschód od Almerii.

¹¹⁵¹ Przylądek Europa (po ang. Europa-Point).

¹¹⁵² Data ta jest mylna, raczej mogło to być o miesiąc wcześniej.

¹¹⁵³ Jak wyżej.

¹¹⁵⁴ Relacja Wierzbickiego-Luxa, s. 111, 112.

¹¹⁵⁵ J. F. Kierzkowski, *Pamiętniki ... kapitana wojska francuskiego ... a na ostatku majora w wojsku polskim 1831 r.*, Poznań 1866, s. 40.

owych czasów. Miał cztery pokłady bateryjne i 130 dział¹¹⁵⁶, gdy natomiast kilka największych czteropokładowych liniowców francuskich nie miało więcej niż 110–120 dział, a większość zarówno francuskich, jak i angielskich liniowców była uzbrojona „tylko” w 70–90 dział na trzech pokładach. Nic więc dziwnego, że gigant ten wywołał ogromne wrażenie na Polakach, którym „zdawało się, że wody przybywało w porcie, jak stanął na kotwicach”¹¹⁵⁷.

Nieczęsto nadarzała się okazja oglądania z bliska tak wielkiego okrętu i dlatego oficerowie polscy zapragnęli go zwiedzić. Admirał hiszpański ustosunkował się przychylnie do tej prośby i grupa Polaków, a w ich liczbie wzmiankowany już kpt. Kierzkowski, wybrała się na zwiedzenie okrętu. Kierzkowski w następujący sposób kreśli swoje wrażenia z pobytu na „La Santissima Trinidad”:

Ubrani w nasze mundury, popłynęliśmy szalupami do owego okrętu. Spuszczono nam zaraz paradne schody, po których wchodziliśmy tak wysoko, jakby na drugie piętro kamienicy. Jeden oficer marynarki, mający służbę na okręcie zameldował admirałowi¹¹⁵⁸, że korpus oficerów polskich przybył oddać jemu wizytę. Wprowadzono nas na salę, przepysnie umeblowaną w lustra, dywany, pająki, wszystko to bogate. Wyszedł z swego gabinetu do nas sam admirał i przyjął nas grzecznie, dziękując za uczyniony mu zaszczyt. Kazał oficerowi od służby, aby nas wszędzie zaprowadził. Najprzód pokazano nam wszystkich oficerów marynarki, ich pokoiki pięknie i czysto przystrojone, wszystkie baterie były w wielkim porządku. Kanonierzy stali przy swoich działach. Stajnia admirałska mieściła trzy konie rasy andaluzyjskiej, obora na dziesięć sztuk wołów. Dziwiła nas wszędzie czystość i porządek. Potem na powrót przez salę weszliśmy do precudnego ogródka, ujrzelśmy w nim sztucznie porobione ścieżki do spaceru, pachnące kwiaty, lilie, pomarańcze, cytryny na drzewach wiszące, a wszystko poprzewiązywane łańcuszkami żelaznymi tak, że największa burza nie mogła im szkodzić. Kuchnia z samych blach przepysnie urządzona, wszystko w niej można było gotować i chować podczas burzy. Zgoła nic nie brakowało admirałowi¹¹⁵⁹, z którym pożegnaliśmy się przy przepysznej muzyce, która grała przez cały czas oglądania cudów na okręcie się znajdujących¹¹⁶⁰.

Blisko czterotygodniowy pobyt w Kadyksie oficerowie polscy urozmaicali sobie zwiedzaniem godniejszych uwagi obiektów w porcie i mieście. W znacznie gorszym natomiast położeniu były masy żołnierskie, których nie wypuszczano na ląd, aby nie dawać im możliwości ucieczki. W ciasnych i niewygodnych pomieszczeniach, z ograniczonymi możliwościami ruchu i o nienadzwyczajnym wikcie żołnierze męczyli się prawie tak samo, jak podczas rejsu. Przez cały czas podróży od wypłynięcia z Liworna do przybycia na San Domingo, czyli przez 110 dni, żołnierze ci nie opuścili ani razu pokładu statków, na których płynęli.

Dalszy ciąg rejsu miał następujący przebieg.

Po opuszczeniu Kadyksu cały zespół skierował się na południowy zachód, przepłynął między Maderą a Wyspami Kanaryjskimi, w kilka dni później przeciął linię Zwrotnika Raka, gdzie – jak pisze Wierzbicki – „wojsko nasze na nowo ochrzczone w imieniu Neptuna zostało”¹¹⁶¹. A oto krótki opis tego „komicznego obrzędu”, który został „z wszelką uroczystością przez żeglarzy dopełniony”:

Obrzęd tak zwany Neptuna odbywa się następującym sposobem na okrętach przepływających linię równika¹¹⁶². Ubierają jednego majtką za Neptuna, drugiego za księdza i każdego z przepływających po raz pierwszy tę linię zanurzają w kadzi napełnionej wodą; ci tylko uwolnieni zostają od tego, którzy się majtkom okupić zdołają¹¹⁶³.

¹¹⁵⁶ M. L e w i s, *The Navy of Britain*, London 1948, s. 553. Według relacji Wierzbickiego-Luxa, s. 112, okręt ten miał 140 dział.

¹¹⁵⁷ K i e r z k o w s k i, o. c., s. 41.

¹¹⁵⁸ Był nim Karol Gravina, od kilku lat dowódca floty hiszpańskiej.

¹¹⁵⁹ Od tego luksusu i przepychu, jakim otoczony był admirał, z pewnością bardzo odbijało życie prostych marynarzy. Kierzkowski nic o nich nie pisze, bo pomieszczeń marynarskich chyba nie widział.

¹¹⁶⁰ Jw.

¹¹⁶¹ Relacja Wierzbickiego-Luxa, s. 112, przyp. c.

¹¹⁶² Ponieważ ekspedycja płynąca na San Domingo nie miała możliwości przekroczenia równika, ceremonię chrztu odbyto po przekroczeniu Zwrotnika Raka.

¹¹⁶³ Jw.

Po przepłynięciu Zwrotnika Raka umiarkowany wiatr wschodni umożliwiał przy pogodnym niebie spokojny rejs w kierunku na Antyllę. Podróżnym dokuczały tylko duże upały i jedynie w nocy mogli znaleźć wytchnienie. Po dwóch tygodniach pomyślnej żeglugi wiatry ucichły zupełnie i nastąpiła taka cisza na morzu, „iż okręta zdawały się stać na czystym zwierciadle”¹¹⁶⁴. Rychło też wytworzyła się sytuacja nie do pozazdroszczenia.

Nie mogąc odgadnąć, jak długo ta cisza trwać będzie; rozkazano dozorcóm żywności stan zapasów złożyć, pozmnieszano porcje jadła, a tym bardziej wody. Ta zaś już się psuć poczyniała. Koloru żółtego, odrażającego zapachu, napełniona robactwem, chcąc jej używać, musiano ją węglami czyścić i pomimo tego nie dawano więcej na osobę bez różnicy stopnia jak po jednej kwarcie na dzień. Męczarnia pragnienia przy upałach, które do 40 stopni Reaumura¹¹⁶⁵ dochodziły, spowodowała choroby i śmiertelność na okrętach naszych rozszerzać się zaczęła. Żołnierze w morze wyskakując w pływaniu ochłodzenia szukali, co jednak smutne za sobą nieraz pociągało skutki. Kilku żołnierzy postradaliśmy z powodu, iż oddaliwszy się zanadto od okrętów, gdy podostawali kurczu, pomimo prędkiego ratunku w głębinach morskich śmierć znaleźli; inni znów od rekinów i wilków morskich¹¹⁶⁶, towarzyszących zwykle okrętom, pożarci zostali. Nie mogąc przez żaden sposób zabronić kąpania się w morzu, przeznaczono godziny do kąpieli, w czasie których wykomenderowano straż; ta śrutem strzelając w morze, morskie odstraszała potwory¹¹⁶⁷.

Na koniec jednak podniósł się pomyślny wiatr wschodni i statki, płynąc już teraz z pełną szybkością, dotarły bez żadnych przeszkód do miejsca przeznaczenia. Wylądowanie na San Domingo nastąpiło z początkiem września 1802 r.¹¹⁶⁸ W jakim stanie znajdowali się przybyli na wyspę Polacy, obrazuje najlepiej list głównodowodzącego wojsk francuskich na San Domingo, gen. Leclerca, do ministra marynarki Decresa:

Dotąd wierzyłem, że rząd rzeczywiście na serio o nowym podbiciu wyspy, a następnie o pacyfikacji i zaprowadzeniu na niej stałego porządku zamyśla, po odbyciu jednak przeglądu świeżo nadesłanych mi z Francji posiłków rozczarowanie moje jest kompletne. Wartoż było tych nieszczęśliwych, długimi bojami wycieńczonych wojowników znad Wisły wsadzać na okręty i aż tutaj wysyłać dlatego tylko, ażeby w zbuntowanych Murzynach to tylko wzbudzić przekonanie, że Francja na wysłanie lepszych posiłków zdobyć się nie może i ostatecznie to mi tylko wysłała, co pod przymusem osobistym da się schwytać i wysłać za morze. Czyż brak jest w naszych depót[s]¹¹⁶⁹ mundurów, aby tych ludzi przyzwolicie wyekwipować i ich łachmanów nie stawić przed oczy zrewoltowanej tutejszej ludności¹¹⁷⁰.

Jednakże pomimo tak nędznego stanu polskich żołnierzy konieczność zasilenia walczących wojsk świeżymi rezerwami kazała dowództwu rzucić Polaków do akcji już po dziesięciu dniach od chwili ich przybycia, a mianowicie w nocy z 13 na 14 września 1802 r.¹¹⁷¹

W ten sposób rozpoczął się najtragiczniejszy rozdział w tułaczych dziejach polskich legjonistów.

¹¹⁶⁴ Jw., s. 113.

¹¹⁶⁵ Czy nie omyłka? Może autor miał na myśli 40° Celsjusza?

¹¹⁶⁶ Wilkami morskimi nazywane są orki, niezwykle drapieżne ssaki, zaliczane do wielorybów, choć znacznie od nich mniejsze, bo tylko kilkumetrowej długości.

¹¹⁶⁷ Jw.

¹¹⁶⁸ Poszczególne relacje polskich pamiętnikarzy podają sprzeczne daty. Patrz Skałkowski, *Polacy na San Domingo*, s. 163, przyp. 142.

¹¹⁶⁹ Franc.; magazynach.

¹¹⁷⁰ Meinert, o. c., s. 1050.

¹¹⁷¹ Skałkowski, l. c.

4. DRUGA WYPRAWA POLAKÓW NA SAN DOMINGO

Osiem miesięcy po wyekspediowaniu z Liworna trzeciej półbrygady nastąpiło zaokrętowanie drugiej półbrygady w składzie blisko dwóch tysięcy ludzi, jednak zanim do tego doszło, odpływały na San Domingo mniejsze i większe grupki legionistów nie objętych pierwszą wyprawą. Zapotrzebowanie na świeże posiłki było na San Domingo tak wielkie, że pomimo nieprzychylnego powitania polskich legionistów przez gen. Leclerca nadal gromadzono we Włoszech wszystkich pozostałych żołnierzy trzeciej półbrygady. Znaleźli się więc w tych uzupełniających transportach i ci żołnierze, którzy w chwili odejścia głównych sił znajdowali się w szpitalach lub przebywali na urlopach, a także rozbitkowie z zatopionego statku „Mikołaj”. O losie tych ostatnich, pomimo starań Dąbrowskiego, który chciał ich zatrzymać do formowania nowego korpusu, zdecydował sam Napoleon, który wyraził wolę, „aby ocaleni z rozbitego okrętu wojskowi zostali z korpusem, do którego należą, połączeni”¹¹⁷².

Tak więc pod koniec sierpnia 1802 r. odpłynęło z Liworna do Tulonu, skąd wysłani zostali w dalszą drogę, 195 żołnierzy i oficerów trzeciej półbrygady, „którzy byli w stanie nadającym się do zaokrętowania”¹¹⁷³. Jesienią tegoż roku skierowano tą samą drogą dalszych 79 legionistów i zakład tranzytowy w Liworno został zwinięty¹¹⁷⁴. Ponadto grupki, żołnierzy i oficerów odpływały z różnych portów śródziemnomorskich, a także i z Brestu¹¹⁷⁵. Jednym z ostatnich, a może ostatnim z tych transportów uzupełniających, było odpłynięcie na okręcie „La Mutine” z Tulonu w dniu 20 grudnia 1802 r. 11 żołnierzy z trzeciej półbrygady¹¹⁷⁶.

27 stycznia 1803 r. przybył do San Domingo bryg francuski z 185 Polakami na pokładzie¹¹⁷⁷; był to zapewne transport tych wszystkich, „którzy znajdowali się w stanie nadającym się do zaokrętowania”; dziesięciu z nich widocznie nie przeżyło trudów podróży.

W tym samym czasie odpłynęli na San Domingo żołnierze drugiej półbrygady. Załadowano ich w Genui 24 stycznia na jednostki eskadry kontradmirała Bedouta, składającej się z okrętów liniowych „L'Argonaute”, „Le Heros” i „Le Fougueux” oraz trzech mniejszych jednostek¹¹⁷⁸. Łącznie zostało zaokrętowanych blisko dwa i pół tysiąca ludzi, przy czym w większości pomieszczono, ich na trzech liniowcach¹¹⁷⁹, które według pewnej wersji – nie potwierdzonej przez źródła polskie – wypłynąć miały osobno około dwa tygodnie przed mniejszymi okrętami eskadry¹¹⁸⁰. Ponadto pozostało jeszcze przeszło stu pięćdziesięciu ludzi, którzy nie zmieścili się i tym razem na okrętach, oraz z górą trzystu znajdujących się w zakładzie w Genui i po szpitalach¹¹⁸¹. Równocześnie z eskadrą admirała Bedout miał płynąć „L'Aigle” z

¹¹⁷² Meinert, o. c., s. 1045.

¹¹⁷³ Skalkowski, o. c., s. 148, przyp. 157.

¹¹⁷⁴ Jw., s. 54.

¹¹⁷⁵ Jw.

¹¹⁷⁶ Jw., s. 149.

¹¹⁷⁷ Jw.

¹¹⁷⁸ Relacja Wierzbickiego-Luxa, s. 606, wymienia dwie 36-działowe fregaty „La Pique” i „La Sagesse” oraz „okręt przewozowy „La Serpentine” naładowany żywnością”. Natomiast K. Małachowski, *Wiadomość o wyprawie części Legionów polskich na wyspę San Domingo w r. 1802*, („Na San Domingo. Obrazy i wspomnienia”, zebrał, przedmową i przypisami opatrzył A. Oppman, Warszawa 1917), s. 61, stwierdza udział jednej fregaty i jednej korwety, bez podania ich nazwy. Wreszcie Skalkowski, o. c., s. 59 i 169, powtarza za źródłami francuskimi nazwę fregaty „La Vertu” i korwet „La Serpente” i „L'Eole”.

¹¹⁷⁹ Wg relacji Wierzbickiego-Luxa, jw., na liniowcach zaokrętowano 21 kompanii piechoty oraz sztab i orkiestrę półbrygady, na dwu fregatach – 3 kompanie. W sumie na liniowcach umieszczono blisko dwa tysiące ludzi (wg raportu kontradmirała Bedout miało być 1950 ludzi, Skalkowski, o. c., s. 169; gdy sam Skalkowski, o. c., s. 59, podaje, że było ich 1963 lub nawet 1972), zaś na mniejszych okrętach 487.

¹¹⁸⁰ Skalkowski, o. c., s. 59 i 169, gdzie przytacza słowa admirała Bedout, iż fregata i dwie korwety przyłączyły się do niego na morzu. Relacja Wierzbickiego-Luxa i Małachowski, o. c., nie wspominają o oddzielnym wyjściu z Genui.

¹¹⁸¹ Skalkowski, o. c., s. 59.

ostatnimi już chyba legionistami z Liworna, ale wskutek trudnych warunków atmosferycznych nie udało mu się wejść w łączność z eskadrą i popłynął na San Domingo samotnie¹¹⁸².

Gwałtowna burza, jaka zerwała się krótko po wyjściu na morze eskadry admirała Bedouta, rozproszyła okręty, zwłaszcza że jeden z nich, „Le Fougueux”, miał kłopot z podniesieniem kotwicy i wypłynął z półdniowym opóźnieniem. Oto co pisze o tym rejsie jeden z naocznych świadków, późniejszy generał Kazimierz Małachowski, zaokrętowany na „Le Fougueux”:

Za nadejściem dnia żadnego nie dostrzeżono okrętu, a tak sam jeden pasując się z burzą, trwającą 5 dni i nocy, w największym zostawał niebezpieczeństwie rozbicia się o brzegi Sardyni, od której na żaden sposób oddalić się nie mógł, a choć manewrował dolnymi tylko żaglami, gdyż górne wraz z ich masztami na dół ściągnięte zostały, wiatr tak silnie działał, że dwa razy poszarpawszy wielki żagiel, zwany grande voile de misène¹¹⁸³, dopomógł bałwanom okręt zupełnie na bok położyć. W tak strasznym niebezpieczeństwie i ażeby całkiem przewróconym nie być, kapitan rozkazał uchwycić siekiery, obciąć liny i wszystkie działa z zatopionego boku wrzucić w morze dla dania drugiemu przeciwwagi, ale kiedy już do takiej rzucono się pracy, nadzwyczajnym trafem przyszedł bałwan, który silnym uderzeniem wyprostował go.

Po ustaniu burzy płynęliśmy w takim kierunku, żeśmy zawsze widzieli brzegi Hiszpanii i kiedyśmy się znajdowali w bardzo małej odległości, nadeszła cisza morska, która nas resztę dnia tego i cały następny na miejscu trzymając ciekawym Hiszpanom przyjemny mogła sprawić widok, ale nikomu z okrętu nie wolno było wyjść na ląd, gdyż był rozkaz żadnej z ziemi nie mieć komunikacji. Sonda w tym miejscu puszczona pokazała 300 sążni¹¹⁸⁴ głębokości. Trzeciego dnia wzmógł się lekki wiatr i dozwolił okrętowi wniknąć do Cieśniny Gibraltarskiej, a że nie był tak silny, ażeby mógł pokonać pęd wód oceanu, wiecznie tamtędy wlewających się do Morza Śródziemnego, męczył się przez 5 dni i nocy, aż na koniec 6-go z nadchodzącym silnym wiatrem od wschodu burzą grożącym, wśród ciemności nocnych ryzykując się nawet na niebezpieczeństwo, przebył szczęśliwie tę cieśninę i na ocean wypłynął¹¹⁸⁵.

Dowódca „Le Fougueux” był przekonany, że pozostałe okręty go wyprzedzają. W rzeczywistości jednak było przeciwnie i „Fougueux”, który był najszybszym okrętem z całej trójki, na próżno usiłował dwa pozostałe „dopędzić” i przybył do San Domingo przed nimi.

Według relacji Wierzbickiego-Luxa przebieg podróży oceanicznej tego okrętu był następujący:

27 stycznia¹¹⁸⁶ „Le Fougueux” przepłynął cieśninę¹¹⁸⁷ nie widząc reszty floty; kapitan okrętu mniemał, że go o kilkanaście godzin wyprzedziła i korzystając z pomyślnego wiatru przed nim cieśninę przebyła i na ocean wypłynęła. Po czym, z powodu że rząd francuski w nieporozumieniu zostawał z Anglią za niedotrzymanie zobowiązań traktatu zawartego w Amiens¹¹⁸⁸, wiedząc, że lada chwila rozpoczną się nieprzyjacielskie kroki¹¹⁸⁹, rozkazał, aby wszystko było w pogotowiu do boju. Otworzono na okręcie strzelnice, zatoczono działa, amunicję w składach prochowych przygotowano, załoga zaś wraz z artylerią morską codziennie na pokładach odbywała manewra. Siódmego dnia po przebyciu cieśniny nastąpiła cisza na morzu, po czym nazajutrz pomiędzy godziną 10 i 11 przed północą zerwał się wiatr gwałtowny północno-wschodni. Okręt pruł szybko oceanu wody blisko brzegów Afryki, kierując się potem ku zachodowi pomiędzy Maderą a Wyspami Kanaryjskimi obok wyspy Teneryf przepłynął, na której łatwo dostrzec można było wierzchołek góry Pic de Tenerife zwanej.

Od tej chwili zmierzając ku Zwrotnikowi Raka podróż coraz się przyjemniejszą stawała z powodu umiarkowanych wiatrów wiejących ciągle od wschodu.

Skoro tylko okręt „Le Fougueux” wstąpił w skwarną strefę, kapitan kazał porozciągać żagle ponad pokładem dla zasłonięcia ludzi od upałów słonecznych. Znając z doświadczenia szybkość biegu swojego okrętu, płynął nadzwyczajnym pędem po linii zwrotnikowej, a gdy pomimo tego nie spostrzegał reszty floty,

¹¹⁸² Jw, s. 60.

¹¹⁸³ Franc.: grot-żagiel – dolny, największy żagiel grotmasztu.

¹¹⁸⁴ Około 550 metrów.

¹¹⁸⁵ Małachowski, o. c., s. 63, 64.

¹¹⁸⁶ Nie wiadomo, czy wszystkie daty tej relacji zgodne są z rzeczywistością.

¹¹⁸⁷ Gibraltarską.

¹¹⁸⁸ Traktat ten zawarty został 26 marca 1802 roku, jednakże jego warunki nie zostały przez żadną ze stron dotrzymane.

¹¹⁸⁹ Wojna Anglii z Francją wybuchła ponownie w kwietniu 1803.

wtedy dopiero przekonał się, iż w tyle za nim pozostać musiała jeszcze na Śródziemnym Morzu. Wtedy kapitan, odosobniony od dowódcy eskadry, zostawszy sam jeden panem swojej woli, kazał wydać żołnierzom po całej porcji żywności, która dotąd, stosownie do rozporządzenia kontradmirała, w trzech częściach tylko wydawaną była. Wesołą była chwila przepływu przez linię zwrotnika. W tym dniu dozwolono majtkom różnych zabaw i odbyto chrzest Neptuna. Pod samą linią zwrotnika spostrzeżono wielką liczbę ryb unoszących się ponad powierzchnią wody za pomocą skrzel, jak gdyby latały¹¹⁹⁰, łowiono także wędami ryby galera zwane¹¹⁹¹, bardzo delikatnego smaku. Pomędzy wielu innymi gatunkami ryb znajdującymi się pod linią zwrotnikową jest tak zwana la dorade, wydająca się w morzu jakby najdroższymi wysadzana kamieniami, złotem i srebrem¹¹⁹², wyciągnięta z wody, siedm przybiera kolorów, po zabiciu staje się fioletową i jest dobrą do jedzenia.

Pomędzy morskimi rybami jest wiele szkodliwych, którymi łatwo się otruć można, od czego chcąc się ustrzec, trzeba wrzucić w rondel, w którym się ryba gotuje, jakkolwiek kawałek srebra, któren skoro szczerniej, dowodem, że ryba jest jadowita i jeść ją nie można¹¹⁹³.

Po przepłynieniu przez linię zwrotnika okręt otoczony zastał rośliną wodną, podobną do winnego grana, która się ciągnie pasmami na pół mili długimi¹¹⁹⁴. Powiadają, że pokazanie się tej rośliny zwiastuje bliskość lądu, czego doświadczył „Le Fougueux”, gdyż tego samego dnia, to jest 11 marca 1803 roku¹¹⁹⁵, przed wieczorem spostrzeżono wierzchołek góry i poznano Przylądek Samana, czyli wyspę San Domingo¹¹⁹⁶.

Pozostałe okręty miały znacznie trudniejszą przeprawę przez ocean, gdyż nie natrafiły na tak przychylny wiatry jak „Le Fougueux”, a ponieważ rozwijały nieco mniejszą szybkość, więc i sytuacja aprowizacyjna była na nich bardzo trudna. Winę ponosił tu bezsprzecznie dowódca eskadry, który – jak sam to przyznawał w raporcie do ministra marynarki mając na swych okrętach żywność na dwa miesiące dla 550 ludzi, zdecydował się zabrać ich blisko dwa tysiące! Pomimo że już w dobę po opuszczeniu Genui zmniejszono rację sucharów i wina, a następnie 7 i 20 lutego ponownie uszczuplano racje, w końcowym etapie podróży wyłoniła się niemiła perspektywa zagrażającego głodu. Szczęśliwie jednak zwłoka wywołana zmiennymi wiatrami była niewielka i okrętom udało się dotrzeć do celu podróży jeszcze przed wyczerpaniem się zapasów żywności; w chwili przybycia na San Domingo na okrętach było żywności na dwa dni¹¹⁹⁷.

W dniu 23 marca „L’Argenaute” i „Le Heros” dopędzone zostały przez trzy mniejsze okręty eskadry; a po kilku dalszych dniach cały zespół dotarł na San Domingo. Tam dowiedziano się, że „L’Aigle” przybył przed dwudziestu, a „Le Fougueux” przed dziewięciu dniami¹¹⁹⁸.

5. LEGIONIŚCI POLSCY NA WODACH SAN DOMINGO DO KOŃCA 1803 ROKU

Gdy na San Domingo przybywały oddziały drugiej półbrygady polskiej, trzecia półbrygada właściwie już nie istniała. Już w dwa miesiące po jej wylądowaniu z 2500 ludzi pozostało jedynie 575; później liczba ta stale się zmniejszała pomimo przywożonych raz po raz nowych żołnierzy. Przyczyną tej zagłady polskich oddziałów była w pierwszym rzędzie żółta febra szalejąca na wyspie już w chwili przybycia Polaków. Żołnierze polscy, od dawna marnie żywieni, a ponadto wyczerpani męczącą przeprawą przez Atlantyk, byli szczególnie podatni na tę i inne choroby nagminnie szerzące się wśród wojska. Krwawe żniwo zbierała także sama

¹¹⁹⁰ Tzw. ryby latające.

¹¹⁹¹ Może ryba „żaglowa” w rodzaju Istiophorus (?).

¹¹⁹² Żółta makrela (Coryphena).

¹¹⁹³ Twierdzenie to nie jest zgodne z rzeczywistością.

¹¹⁹⁴ To znaczy, że okręt wpłynął w tzw. Morze Sargassowe.

¹¹⁹⁵ Według oficjalnego raportu nastąpiło to 10 marca.

¹¹⁹⁶ Relacja Wierzbickiego-Luxa, s. 607, 608.

¹¹⁹⁷ Skalkowski, o. c., s. 169.

¹¹⁹⁸ Jw., s. 60.

wojna prowadzona od początku ze szczególnym okrucieństwem przez Francuzów, z ogromną zaś desperacją przez Murzynów, szaleńczo i wprost obłądnie broniących swej wolności.

Ofiarą tej obopólnej rzezi padło początkowo również wielu Polaków, zwłaszcza z powodu lansowanych przez Francuzów wieści o rzekomym okrucieństwie polskich legionistów. Dopiero później, gdy Murzyni mieli niejednokrotnie okazję przekonać się, że Polacy bynajmniej nie przejawiają przypisywanych im przez Francuzów właściwości, a przeciwnie, walczą niechętnie i z przymusu, jeńców traktują życzliwie, a nawet okazują im swą sympatię, stosunek Murzynów do Polaków stał się zupełnie inny niż do Francuzów. Odtąd do samego końca swego pobytu na San Domingo Polacy spotykali się z sympatią i dobrym traktowaniem ze strony Murzynów, którzy nawet tam, gdzie Francuzów wycinali w pień legionistów polskich obdarzali życiem, a później i wolnością¹¹⁹⁹.

To zapoznanie się Polaków z życiem i niedolą Murzynów, a przede wszystkim głęboko ludzki stosunek Polaków do Murzynów, którzy tak samo jak oni walczyli o swą wolność, równouprawnienie obywatelskie i prawo do samostanowienia, stanowi niewątpliwie dodatnią pozycję w tragicznym bilansie wyprawy legionistów na San Domingo.

Po stronie aktywów zapisać można Polakom jeszcze jedną pozycję. Jest nią obeznanie się z życiem i pracą na morzu kilku tysięcy ludzi, z których pewien odsetek, nawet dość znaczny, miał możliwość bardzo blisko i dobrze zapoznać się ze sprawami morza i nawet nauczyć się morskiego rzemiosła. Oprócz bowiem rejsów transoceanicznych, w których żołnierze polscy poznali wprawdzie surowe wymogi i niedole życia na morzu, ale w których spełniali zaledwie bierną rolę podróżnych, wielu Polaków uczestniczyło bezpośrednio w walkach na morzu i w ziemno-wodnych operacjach nadbrzeżnych czy też służyło na okrętach jako żołnierze i marynarze. Wojna na San Domingo była wprawdzie wojną lądową, ale jej wynik, jako typowej wojny kolonialnej, zależał od dowozu wojsk i posiłków drogą morską, jak również od unicestwienia dowozów strony przeciwnej. Ponadto już w drugim roku zmagania na San Domingo, to znaczy w 1803 r., kiedy Francuzi coraz częściej musieli zmniejszać ilość dzierzonych miast, fortów i umocnień, ewakuacja ich czy też utrzymanie łączności z odciętymi przez wroga placówkami odbywały się drogą morską.

W połowie 1803 r., to znaczy po półtora roku trwającej wojnie, w rękach Francuzów pozostało właściwie już tylko kilka głównych punktów oporu w zachodniej, francuskiej części Haiti. Z nich najważniejsze były: Môle Saint Nicolas na północnym, Port-au-Prince i Jérémie na zachodnim oraz Cayes na południowym wybrzeżu wyspy¹²⁰⁰. Z tych portów, a także między nimi a pobliską Kubą odbywały się stałe wyprawy różnego charakteru: dowożono posiłki, sprzęt i zapasy żywności, ewakuowano rannych i chorych, przeprowadzano drobniejsze akcje ofensywne, lądowania na zapleczu nieprzyjacielskim i tym podobne operacje pomocnicze. W tej małej wojnie morskiej na wodach przybrzeżnych bardzo czynny i stosunkowo liczny udział wzięli Polacy, co tym bardziej zasługuje na podkreślenie, że większość z nich dopiero podczas samej wyprawy na San Domingo zapoznała się z morzem.

Oto na przykład co 18 sierpnia 1803 r. z Port-au-Prince pisze w liście do kraju jeden z oficerów polskich, któremu przypadło uczestniczyć w tych operacjach, szef batalionu Kobylański:

Na dni ośm przed tak piękną ewakuacją¹²⁰¹ wysłany stąd byłem konwojować morzem pod strażą trzystu ludzi dziesięć statków amerykańskich, byłem w Jérémie i generał Freszynet¹²⁰² chciał, abym tamże został, widząc, że okręt liniowy angielski „Thesie”¹²⁰³ przed portem Jérémie krążył – wiatry przeciwne go do Capu

¹¹⁹⁹ Jw., s. 93, 94; Meinert, o. c., s. 1188, 1192.

¹²⁰⁰ Skalkowski, o. c., s. 70–76.

¹²⁰¹ Kobylański ma tu na myśli ewakuację Jérémie.

¹²⁰² Fressinet.

¹²⁰³ „Theseus”, angielski okręt liniowy, który już od początku czerwca 1803 działał na tych wodach.

Tiberon¹²⁰⁴ cofnęły, a ja zyskując z pomyślnej okazji wypłynąłem dla powrócenia tutaj, znalazłem Port-au-Prince bez chleba, to jest pospólstwo¹²⁰⁵ bez wody i bez rządu¹²⁰⁶.

W tym samym zapewne czasie, krótko przed kapitulacją Jérémie, przyplłynął tam na małym dwumasztowcu por. Żukowski z trzydziestu ludźmi, wysłany do jednej z wysuniętych placówek, którą musiał opuścić z powodu grasujących tam chorób¹²⁰⁷.

Gdy upadek Jérémie był już nieunikniony, dowódca garnizonu gen. Fressinet zdecydował ewakuację i „podczas ciemnej nocy” wprowadzono „wojsko francuskie w największym milczeniu na okręty”¹²⁰⁸, natomiast Polaków, którzy stanowili większość garnizonu, nie zabrano z powodu rzekomego braku statków¹²⁰⁹. Jednym z nielicznych Polaków, którzy opuścili z Fressinetem Jérémie, był kpt. Żymirski¹²¹⁰. Ta ewakuacja, przeprowadzona 3 sierpnia 1803 r., zakończyła się fatalnie, gdyż większość statków ewakuacyjnych została w drodze przychwycona przez Anglików i doprowadzona na Jamajkę, jeden statek rozbił się w Kanale Bahama i zatonął, a tylko nieliczne dotarły na Kubę¹²¹¹.

Zatopiony w Kanale Bahama statek przewoził 200 żołnierzy, z których zaledwie 21 ocalało. Wybudowali oni tratwę i na niej bez zapasów żywności i wody, jedząc surowe ryby, przez kilka dni błąkali się po morzu, zanim nie uratował ich statek amerykański. Najstarszy oficer tej grupy, por. Białaszewicz, pożarty został w czasie eskapady przez rekiny¹²¹².

240 Polaków, którzy pozostali w Jeremie, poddało się dowódcy oddziałów murzyńskich, gen. Ferou. Ten obdarzył ich wolnością i pozwolił im natychmiast zaokrętować się na statkach amerykańskich, na których też dostali się do Europy¹²¹³.

Dwa miesiące później (2 października) kapitulował Port-au-Prince, z którego podczas rozejmu poprzedzającego kapitulację wywieziono drogą morską 1500 żołnierzy i 3000 ludności cywilnej. Pozostało jeszcze w mieście 800 żołnierzy i pewna, bliżej nie określona ilość mieszkańców¹²¹⁴.

Najdłużej, bo do 5 grudnia, bronił się garnizon Môle Saint Nicolas, choć tam sytuacja była rozpaczliwa z powodu braku żywności i chorób. Pięciuset chorych żołnierzy wyprawionych zostało do Francji amerykańskim brygiem „Express”. Gdy sytuacja nie rokowała już najmniejszych szans powodzenia, w nocy na 5 grudnia 2231 żołnierzy i cywilów zaokrętownoło się na siedem statków amerykańskich i cały ten konwój szczęśliwie dotarł na Kubę nie ponosząc żadnych strat¹²¹⁵. Tak więc z końcem 1803 r. francuska część San Domingo znalazła się całkowicie w rękach murzyńskich. Francuzi natomiast częściowo znaleźli się na Kubie, częściowo zaś przeszli na terytorium hiszpańskiej części Haiti i stamtąd kontynuowali dalszą walkę, przy czym głównym ich ośrodkiem i siedzibą władz stało się miasto i port Santo Domingo. Były to jednak już tylko rozpaczliwe, beznadziejne próby zmiany sytuacji. To, czego nie zdołała przeprowadzić silna i doskonale uzbrojona armia, jaką w grudniu 1801 r. przywiózł na San Domingo gen. Leclerc, nie mogło się żadną miarą powieść nielicznym oddziałom zdemoralizowanego wojska, zwłaszcza że wszelki dowóz posiłków z Europy, wobec stanu wojennego między Francją a Anglią, był utrudniony czy nawet wręcz uniemożliwiony.

¹²⁰⁴ Przylądek Tiburon na południowo-zachodnim wybrzeżu wyspy.

¹²⁰⁵ Zapewne ludność i masy żołnierskie.

¹²⁰⁶ Jw., s. 174, 175, przyp. 174.

¹²⁰⁷ Jw., s. 79.

¹²⁰⁸ Jw.

¹²⁰⁹ Jw., s. 177, przyp. 182.

¹²¹⁰ Jw., s. 79.

¹²¹¹ Jw., s. 72, 177, przyp. 182.

¹²¹² Jw., s. 81.

¹²¹³ Meinert, o. c., s. 1188.

¹²¹⁴ Skałkowski, o. c., s. 73.

¹²¹⁵ Jw., s. 75.

6. PRZYGODY MORSKIE LEGIONISTÓW Z SAN DOMINGO W LATACH 1804–1806

Podobnie jak na lądzie dotychczasowa „regularna” wojna Francuzów z Murzynomami zmieniła się z biegiem czasu w walkę podjazdową, przeradzającą się nieledwie już w partyzantkę, tak samo i działalność na morzu, z chwilą wejścia w szranki floty angielskiej, przybrała charakter typowej partyzantki. Jedynie trzy razy w ciągu tej długotrwałej wojny na San Domingo interweniowały tu eskadry francuskiej floty ojczystej, ale przybywały one na krótko, ostatnia z nich została w lutym 1806 r. na wodach San Domingo zniszczona przez Anglików.

Ciężar wojny morskiej spoczywał więc ze strony francuskiej na małych jednostkach kaperskich, których pewną ilość w latach 1804–1805 wysłano na morze. Spełniały one funkcję szczególnie pożyteczną dla Francuzów, gdyż zaopatrywały garnizon Santo Domingo w żywność, zdobyczne towary i fundusze na kontynuowanie wojny. W tej wojnie, prowadzonej przeciw Anglikom na morzu, wzięło udział wielu Polaków. Jest zresztą zupełnie zrozumiałe, że nad wysoce już niepopularną walkę z Murzynomami przekładali polscy legioniści wojnę prowadzoną wprawdzie w obcym im dotąd żywiole, ale z dala od niehumanitarnych, francusko-murzyńskich zmaganiań.

Niestety, nie znamy bliższych szczegółów jednego z najwybitniejszych czynów morskich polskich legionistów, a mianowicie zdobycia przez nich angielskiej korwety. Wiadomo tylko, że udział w tej akcji wzięło kilkudziesięciu żołnierzy dowodzonych przez kpt. Berensdorfa oraz ppor. Przyłuskiego i Modrzejewskiego¹²¹⁶.

Bliższe natomiast szczegóły znane są z działalności okrętu kaperskiego „Musquito”, posiadającego mieszana, polsko-francuską załogę. Dowódcą zaokrętowanych na nim żołnierzy był por. Kazimierz Lux. Oficer ten dostał się do niewoli 20 grudnia 1802 r. pod Cayes, po czym przewieziony na Jamajkę, a stąd do Anglii, przebywał tam przez dwadzieścia miesięcy na pontonie więziennym¹²¹⁷. Następnie zwolniony drogą wymiany, powrócił na San Domingo i przebywał tam do roku 1807. Pozostawił on pamiętniki wydane częściowo przez Wierzbickiego, a częściowo zachowane w rękopisie¹²¹⁸; z tych ostatnich pochodzi poniższa relacja o rejsie golety „Musquito”, małego statku uzbrojonego w osiem dział trzyfuntowych i jedno dwunastofuntowe.

Na tym statku osadził [gen. Ferrand]¹²¹⁹ załogę 60 ludzi z Francuzów i Polaków złożoną pod dowództwem por. Luxa, zaopatrzony ją na 6 miesięcy w żywność. W połowie lipca 1805 r. goleta¹²²⁰ rzeźbiona pod naczelnym dowództwem porucznika fregaty¹²²¹ Bruat wyszła pod żagle. W dni kilka między wyspami Cuba i San Domingo spotkała statek kupiecki Stanów Zjednoczonych Ameryki naładowany kawą. Po ścisłej rewizji przekonano się, że wracał z Port-au-Prince i że dostarczył Murzynom prochu i innych towarów. Zdobycz ta była prawna. Po ukaraniu kapitana statku amerykańskiego cieleśnie¹²²², wsadzano go z majątkami na łódź, opatrzywszy w baryłkę wody i worek sucharów; bez busoli puszczonego został na wolność, gwoli udania się do najbliższej wyspy. Okręt zaprowadzony do Hawany i tamże z całym ładunkiem spieniężony za 20 000 franków. Dnia 24 sierpnia Bruat wyszedł pod żagle z Hawany w zamiarze krążenia po Zatoce Meksykańskiej. Po krótkiej żegludze schwytał w różnych punktach dwa okręty kupieckie angielskie i te w portach

¹²¹⁶ Jw., s. 83. Zarówno ten, jak i inne czyny morskie polskich legionistów ze San Domingo przypomniał za Skalkowskim, o. c., J. Mitkowski, *Udział Polaków w wyprawie zamorskiej (1802–1809)*, „Tygodnik Wybrzeża”, R. III, Szczecin 1948, nr 38, s. 3.

¹²¹⁷ K. W. Wójcicki, *Cmentarz Powązkowski pod Warszawą*, t. I, Warszawa 1855, s. 109–111.

¹²¹⁸ Zieliński, *Mały słownik*...

¹²¹⁹ Gen. Ferrand, ówczesny dowódca Santo-Domingo.

¹²²⁰ Nieduży dwumasztowiec o ożaglowaniu szkenera, używany w owych czasach w rybołówstwie pełnomorskim. Z uwagi na ich znaczną szybkość golety zwano „jaskółkami morza”.

¹²²¹ Ranga oficerska w francuskiej mar. woj.

¹²²² Nie było to zgodne z prawem.

hiszpańskich ładu stałego sprzedał¹²²³, kapitanów i majtków na wolność wypuściwszy. Wielkorządca Jamajki, uwiadomiony o krążącej golecie francuskiej uzbrojonej w zatoce, wysłał na zniszczenie tejże korwetę o 16 działach 12-funtowych. Ta w miesiącu wrześniu spostrzeżoną została w Kanale Bahama. Bruat unikając spotkania się z siłą znacznie przewyższającą zmuszony był schronić się do Charleston. Po 12 dniach powrócił na Zatokę Meksykańską, uganiając się za okrętem kupieckim angielskim. Uszedł on jednak spotkania z goletą Bruata wejściem nagłym do przystani Vera-Cruz. Nie spuścił go z oka Bruat, zarzuciwszy kotwicę przy wejściu, czuwając dniem i nocą nad pewną zdobyczą. Lecz na nieszczęście w kilka dni pokazała się korweta angielska przed przystanią. Okręt kupiecki korzystając z pomyślnego wiatru wyszedł pod żagle i opowiedział o znajdowaniu się w przystani golety francuskiej, którą dowódca korwety ścigał. Bruat przez dni 40 trzymanym był w oblężeniu. Podczas trzydniowej burzy 41 dnia korweta zniewoloną była oddalić się od brzegów dla uniknięcia rozbicia. Bruat z burzy korzystając odważył się w porze rannej wyjść pod żagle, a przepłynąwszy pomiędzy wyspą Kubą i przylądkiem Catoche dostał się na tzw. Morze Karaibów. Dnia 9-go korweta pokazała się od strony Tobago, sterując prosto na goletę francuską. Bruat zmuszony został schronić się do Caracas i tam pozostał do dnia 8 listopada. Z 9 na 10 w porze nocnej przy ulewnym deszczu wyszedł z przystani sterując prosto na Santo Domingo. W dni sześć spotkał też samą korwetę ścigającą go na wysokości Portorico. Rozpoczęto strzelać z obydwóch stron z dział, a nawet z ręcznej broni. Walka od godziny 3 po południu do 10 wieczór trwała, wskutek której 2 ludzi zabitych i 6 rannych, pomiędzy nimi dwaj Polacy. Gdy wiatr zupełnie ustał, Bruat kazał wziąć się do wiosł i tym sposobem oddalił się od korwety [...] Goleta w przeciągu 3 godzin z wielką trudnością dopłynęła do brzegu bezludnego w Portorico. Usypano mocny szaniec, za którym działa zaciągniono. Przywitana ogniem korweta odpłynęła po jakimś czasie, a wtedy Bruat uzbroiwszy na powrót goletę w dwa dni wyszedł pod żagle. 4 grudnia 1805 o 5 po południu przy radosnych załogi okrzykach zawinął do Santo Domingo. Połowę przywiezionego łupu, 30 000 fr., otrzymał rząd, 15 000 przyznano oficerom morskim, 7500 majtkom, 3750 starszyźnie załogi i tyleż podoficerom i żołnierzom¹²²⁴.

O dalszych losach golety nic nie wiadomo. Porucznik Lux pozostawał na wyspie jeszcze przez jakiś czas, później – nie wiadomo w jakich okolicznościach – znalazł się w Hawanie na Kubie, gdzie w tym czasie około 500 Polaków przebywało w szpitalach i na rekonwalescencji. Po wyzdrowieniu kierowano ich z powrotem do Santo Domingo, gdzie Francuzi kontynuowali walkę. Z powodu braku odpowiednich środków transportowych, jak i dla uniknięcia większych strat na wypadek dostania się w ręce Anglików, transporty składały się z niewielkich grup żołnierzy, po kilkunastu, rzadko po kilkudziesięciu ludzi. W ten sposób przeprowadzenie kilkuset ludzi trwało dwa lata!¹²²⁵

W Hawanie przebywał również w tym czasie kpt. Wierzbicki i z nim razem w sierpniu 1806 r. powracał Lux do Santo Domingo, a przygodę, jaką wspólnie przeżyli, opisał w następującej relacji:

Dnia 18 października 1806 r, oddział z 36 głów tak z Francuzów, jak i Polaków złożony, pod dowództwem kapitana Wierzbickiego z Hawany na statku „Kutr” o maszcie jednym, na którym zaledwie oddział tak mały mógł się umieścić, wyprawionym do Santo Domingo zostawszy, rozwinął nazajutrz z wiatrem pomyślnym żagle, z przystani Hawana wypłynął. Drugiego dnia wszedł do Zatoki Matanzas¹²²⁶ z powodu zmienionego wiatru; po dwudniowym pobycie wypłynął z przystani, cały dzień pomiędzy skałami, Ogrodami Króla nazwanymi, i brzegiem północnym wyspy płynął, z wiatrem zachodnio-północnym. Zbliżając się przy zapadnięciu nocy do skały, o którą korweta z generałem Lavalette rozbiła się, pomimo że wiatr wiał z tyłu statku, Wierzbicki nie ufając zdolnościom żeglarskim kapitana, który nawet czytać nie umiał, radził mu, ażeby do pierwszej lepszej zatoki nadbrzeżnej na noc zawinął. Uparty kapitan nie chciał rady słuchać, uważając za ubliżenie odbierać takowe od oficera lądowego; przymusić go jednakże trudno było, nie spostrzegając w razie zdatnego żeglarza do zastąpienia uporczywego kapitana. Osobliwym wypadkiem znajdował się na statku Francuz Mr. Richard, który, jak później się dowiedziano, był rozbójnikiem morskim; ten doskonale znał kanał, a dzieląc żądanie Wierzbickiego, lubo dotąd żadne niebezpieczeństwo nie zagrażało, wszelako podjął się do bliskiej doprowadzić o mil dwie odległej małej zatoki San Juan de los Remedios¹²²⁷, mogący tak

¹²²³ Zapewne Meksyku.

¹²²⁴ Skątkowski, o. c., s. 105, 106. Na podstawie tej relacji oparte ubeleryzowane opowiadanie: J. Perteł, *Goleta „Mosquito”*, „Morze”, 1952, nr 8–9; jego zakończenie wybiega wszakże poza posiadane informacje źródłowe.

¹²²⁵ Wójcicki, *Cmentarz Powązkowski* ..., s. 255.

¹²²⁶ Port na wschód od Hawany.

¹²²⁷ Remedios, port na północnym wybrzeżu Kuby, mniej więcej w połowie jej długości.

mały statek pomiędzy wzniesione lądy przyjąć. Wśród ciemnej nocy Richard objął ster statku pomimo oporu kapitana i wszedł do zatoki błotnistej tak, że spód statku po szlamie posuwał się, i zarzucono pod skalistą górą kotwicę.

Okolo północy okropna burza w kanale huczała, wiatr wył z wściekłością i niezawodnie by ten sam nie-
szczęsny los, co i Lavaletta oddział wojska spotkał, gdyby przeznaczenie inaczej nie rozrządziło. Radość za
ocalenie, wdzięczność za przezorność, niechęć ku kapitanowi okrętu widoczną była. Nazajutrz po południu
wypłynął statek z zatoki, resztą dnia i dzień następny z wiatrem umiarkowanym zawinął dla zakupu świe-
żej żywności do przystani Baracoa¹²²⁸. Przepędziwszy w pięknej okolicy dwa dni w dalszą drogę załoga pu-
ściła się, minawszy ostateczny punkt Maisy¹²²⁹ na wyspie Kubie; wpłynął okręt pomiędzy wyspę Inague¹²³⁰ i
wyspy Santo Domingo. Wkrótce, jak to często w Antillach bywa, wiatr w cieśninach gwałtownie wieje,
wszczęła się w tych okolicach nadzwyczajna nawałność: bałwany piętrzyły się tak, że okręt niekiedy przez
nie wzniesiony zdawał się być na wysokiej górze, w chwili jednej opadłszy w bezdenną przepaść tym samym
bałwanem, który go był wyniósł, okrytym został. Niebezpieczeństwo pewnego ratunku nie przedstawiało;
pędzony na brzegi pomiędzy Przylądek San Nicolas¹²³¹ a Wyspę Żółwią¹²³², miotany bez steru, ogołocony z
żagłów, które z widocznym niebezpieczeństwem żaden z majtków nie odważył się zwinąć. Richard za upro-
szeniem Wierzbickiego liną na pół opasany, z toporem w ręku wdał się na wierzch masztu i liny do żagli
przymocowane odciął; tym sposobem wiatr pomniejszych żagle na morze powyrzucił, główny żagiel zaledwie
na pomoście zatrzymany i ochroniony. Żołnierze osłupiali, zaledwie dali się namówić, ażeby weszli pod po-
kład okrętowy; użył tu swojej wymowy skutecznie Wierzbicki. Zamknięto za nimi otwór w pokładzie będą-
cy. Nadeszła potem okropna ciemnościami okryta noc z burzą najgwałtowniejszą. Wszyscy nadzieje stracili,
statek pędzony, jak sądzono, w okolicy Cap-Français musi się rozbić, a tych, co się uratują na ląd, śmierć
okrutna w mękach od mściwych Murzynów czeka. Smutek i rozpacz do najwyższego szczytu dochodziły. In-
aczej wszelako przeznaczenie zawyrokowało: po straszliwej nocy deszcz z piorunami zmienił pęd wiatru, mo-
rze długo wzburzone kołysało okręt, nadzieja pomyślniejsza rozpędziła rozpaczającą przyszłość, pozwalając
przybicia do brzegów wyspy Inague¹²³³.

Na wyspie Inague niedoszli rozbitkowie zostali gościnnie przyjęci przez mieszkającą tam
angielską rodzinę, po czym wypłynęli w dalszą podróż. Po drodze napotkali amerykański
statek handlowy, który został obrabowany przez kapitana „Kutra” i Richarda. Wreszcie do-
tarli do Santo Domingo, gdzie Lux i Wierzbicki przebywali jeszcze przez kilka miesięcy, aż
do ostatecznego powrotu do Europy.

7. NA SZLAKACH POWROTU Z SAN DOMINGO DO EUROPY

W trakcie ewakuacji San Domingo i drogi powrotnej do Europy legionistów polskich spo-
tykały również rozliczne przygody. Najgłośniejszą z nich, która później przez długie lata zaj-
mowała poczesne miejsce w zbiorze legionowych tradycji, była przygoda ówczesnego kapita-
na (a późniejszego generała w Królestwie Kongresowym) Ignacego Blummera i jego kilku-
dziesięciu towarzyszy. Statek, na którym opuścili oni San Domingo, ścigany był przez Angli-
ków i zapędzony na zachód. Nie udało mu się też zapewne zawinąć do Hawany, gdzie przy-
bywali tłumnie uchodźcy z San Domingo, ale dotarł aż do brzegów Florydy, gdzie uległ roz-
biciu. Towarzysze Blummera namawiali go do pozostania tam na stałe, proponując założenie
kolonii, której głową miał być Blummer. Później jednak plan ten został zarzucony i legioniści
sami naprawili statek, na którym też udało im się szczęśliwie przedrzeć przez angielską blo-
kadę, przepłynąć Atlantyk i powrócić do Francji jeszcze w tym samym roku (1804)¹²³⁴.

¹²²⁸ Przystań na północno-wschodnim wybrzeżu Kuby.

¹²²⁹ Przylądek wschodniego wybrzeża Kuby.

¹²³⁰ Wyspa położona na północny wschód od wschodniego krańca Kuby.

¹²³¹ Przylądek San Nicholas, Môle Saint Nicholas.

¹²³² Inaczej Tortuga.

¹²³³ Jw., s. 255, 256.

¹²³⁴ Jw., s. 161, 162, oraz S c h n ü r - P e p ł o w s k i, „Jeszcze Polska ...”, s. 220, 221.

Los nie był jednak dla wszystkich równie łaskawy. Niektóre statki transportowe uległy rozbiciu, inne wpadły w ręce Anglików. W jednym i drugim wypadku legionistom groziło śmiertelne niebezpieczeństwo i nie wiadomo, czy nagła śmierć w nurtach morskich nie była lepsza od potwornych męczarni i długotrwałego konania na angielskich pływających więzieniach.

Dość wyjątkowe szczęście sprzyjało Kazimierzowi Małachowskiemu i towarzyszom wziętym do niewoli w Cayes i przewiezionym na Jamajkę, skąd im Anglicy pozwolili udać się do Stanów Zjednoczonych. Małachowski tak opisuje swoje dalsze przeżycia w drodze okrężnej do Europy:

Pozwolono nam udać się do Kingstown¹²³⁵. Tam znaleźliśmy bryg amerykański „Federaliste”, który wyprzedawszy swój towar, deski, miał próżno do Karoliny Południowej odpłynąć, ale znalazł nas do 40 osób, najwięcej Francuzów z żonami i dziećmi, mających zamiar osiąść na zawsze w Ameryce. Bryg ten był już kondemnowany¹²³⁶, uznany za niezdatny do żeglugi, przecież chciwy kapitan jego Eborn znalazł sposób wymknięcia się; nie miał nawet busoli, bez której żaden okręt podróży morskiej nie odbywa, i pewnie by nas w Kanale Bahama zatopił, gdybyśmy szczęśliwym trafem nie mieli między sobą kapitana z zabranego przez Anglików okrętu i ten nas od niezawodnej uratował śmierci, rzuciwszy się sam do rudla i zakomenderowawszy manewr przerzucenia żagli, jakiśmy dobrze znali, w chwili upadania statku na ukryte w wodzie skały. Działo się to o 9-ej wieczór, byliśmy wszyscy na pomoście i dlatego bardzo szybko ten manewr się spełnił, a skierowany w inną stronę statek już nie miał żadnego niebezpieczeństwa, ale go czekało drugie. We dwa dni później zbliżyliśmy się wieczorem ku brzegom portu Charlestown¹²³⁷, a że żaden okręt bez pilota do portu nie wchodzi, rzucono kotwicę; tę burza zrywa, okręt w tymże miejscu uszkadza się, że się weń woda gwałtownie wdziera. Rzucono się do pompy – ta niedostateczna. Rzucono się do różnych naczyń i nimi wodę wciąż wylewano – burza wpędziła nas na pełne morze. Kapitan nie mając busolki ani żadnego potrzebnego instrumentu nie wie, gdzie jest. Szczęściem jego pomocnik dostrzegł w odległości ziemię, rozpoznał, że to był Cap St Antoine. Zbliżyliśmy się do brzegu, weszliśmy na rzekę Savannah i tam już więcej wody nie wylewając ani pompując pozwoliliśmy brygowi osiąść na dnie – drugiego zaś dnia szczęśliwie dostaliśmy się do miasta Savannah¹²³⁸.

Stąd Małachowski udał się w towarzystwie kpt. Bogusławskiego i kpt. kwatermistrza Truskolaskiego dylizansem do Charleston. Tam francuski komisarz do spraw cywilnych, czyli niejako konsul francuski

wynajął dla nas okręt kupiecki trzymasztowy, zwany „Minerwa”, własnością hiszpańską będący, mający swego kapitana i kilku majtków Hiszpanów, a że mocarstwo to, równie jak i Francja, było w wojnie z Anglią, więc dla zabezpieczenia tak okrętu, jak i nas od napaści nieprzyjaciela komisarz ugodził do komenderowania nim Anglika z wyspy Jersey, nazwiskiem Messeray. Okręt ten, napelniony i cywilnymi, i żonami, i wojskowymi, między którymi i my wszyscy w liczbie ośmiu znajdowaliśmy się, wypłynął z portu 1 marca 1804 r.; po wytrzymaniu 53-dniowej wśród srogich burz żeglugi, która miotając nami od „grands bancs de Terre Neuve”¹²³⁹, czyli niebezpiecznego pasma piasków morskich, i raz pędząc ku Norwegii to znowu odwrotnie, ku brzegom afrykańskim i Wyspom Kanaryjskim, dozwoliła w końcu nieoszacowanemu kapitanowi naszemu wniknąć do Golfu Gaskońskiego¹²⁴⁰, a następnie w ujście rzeki Dordony¹²⁴¹ [...] do Bordeaux¹²⁴².

W tym roku powróciły do Francji również dwa transporty Polaków z Kuby: jeden wylądował szczęśliwie 3 maja w Nantes, drugi 15 sierpnia w Bordeaux¹²⁴³.

¹²³⁵ Kingston, stolica Jamajki.

¹²³⁶ Skazany (na wycofanie ze służby).

¹²³⁷ Charleston, port amerykański w stanie Południowa Karolina.

¹²³⁸ Małachowski, o. c., 80, 81.

¹²³⁹ Franc.: „wielkie ławice Nowej Ziemi”, czyli Nowej Funlandii.

¹²⁴⁰ Zatoka Biskajska.

¹²⁴¹ Rzeka Dordona (Dordogne) oraz Garonna, nad którą leży Bordeaux, wpływają do wspólnego ujścia zwanego Żyrondą (Gironde).

¹²⁴² Jw., 82, 83.

¹²⁴³ Meinert, o. c., s. 1195, 1196.

Relację przeprawy przez Atlantyk, która omal nie zakończyła się pójściem statku na dno, pozostawił wzmiankowany już kilkakrotnie kpt. Kierzkowski. Wypełniając rozkaz dowództwa, aby wszyscy pozbawieni oddziałów oficerowie wracali do Europy, znalazł się on w transporcie załadowanym na dwu korwetach: „Wakanda” i „Segonia”. Ta druga, na której płynął Kierzkowski i dwaj inni polscy oficerowie, znajdowała się w bardzo złym stanie i gdy na oceanie zerwała się silna burza, „Segonia” omal nie poszła na dno.

W następujących słowach kreśli Kierzkowski te pełne grozy chwile:

Już zaczęła [„Segonia”] wody nabierać, dwie pompy noc i dzień bez ustanku pracowały, ale że wody coraz więcej nabierała, wylewaliśmy wszyscy, czym kto mógł, jedni kaszkietami¹²⁴⁴, drudzy butami i kaszkietami. Kapitan Bretel kazał już spisać proces słowny¹²⁴⁵, że pod tym a tym stopniem na oceanie zginęliśmy. Rozkazał wszystkie armaty w morze powrzucać i wszystkie ciężary, aby korwecie zrujnowanej burzą ulżyć. Nie było żadnej nadziei, abyśmy ocaleli. Kapitan Bretel wzdrygnął ramionami mówiąc: „jesteśmy zgubieni” Woda morska zalała nam magazyn, do życia nie mieliśmy nic, ani też do picia, woda zabrała nasze pośłania, już tylko nasza ostatnia na wysokim pomoście siedziba. Patrząc na tak straszliwe morze zdawało nam się, że bałwany morskie w niebo nas rzucą lub o dno morza rozbiją. Żegnaliśmy się wzajemnie, a mnie najbardziej było żal mojej małżonki. Nie chodziło mi o moją śmierć, ale o moją żonę, która będąc przy nadziei co chwilę spodziewała się rozwiązania, a mimo to ona sama przede wszystkim dodawała ducha i pocieszała, że Bóg dozwoli szczęśliwie nam wylądować¹²⁴⁶.

Gdy podróżni stracili już wszelką nadzieję wyratowania i gdy sposobili się na śmierć (bo okręt nabierał coraz większego przechyłu), marynarz znajdujący się na szczycie masztu dostrzegł w zapadającym zmierzchu ogień na horyzoncie. Obrano więc ten kierunek, a gdy do rana korweta utrzymała się na falach, oczom podróżnych ukazał się w oddali ląd. Była to wyspa Fayal, jedna z dziewięciu wysp archipelagu Azorów. Dzięki wysiłkom wszystkich podróżnych i przy pomocy przybyłego z wyspy pilota „Segonia” zdołała dotrzeć do portu. Po czterdziestodniowym pobycie na wyspie członkowie załogi i pasażerowie korwety udali się na nowo zakupionym statku handlowym do Francji. Po drodze żona Kierzkowskiego powiła syna, któremu przy chrzcie nadano imię Ferdynand. Kierzkowski notuje następujące formalności, jakie towarzyszyły temu wydarzeniu:

Kapitan marynarki, pan Bretel, z swymi oficerami spisali podług praw morskich akt urodzenia mego syna, o której godzinie, którego dnia, miesiąca i roku urodził się, na jakim morzu, pod którym stopniem, jak daleko od lądu stałego i na jakim statku. To wszystko zrobiono podług formy morskiej i tytuł dany memu synowi Paryżanin, jaka dziecię na morzu zrodzone na statku wojennym¹²⁴⁷.

Unikając szczęśliwie spotkania z flotą angielską, która w godzinę później nadpłynęła celem blokowania Brestu, statek zawinął do tego portu przywożąc cało wszystkich pasażerów.

Los żołnierzy, którzy dostali się do niewoli angielskiej, był – jak już wspomniano – pożałowania godny. Angielskie pontony więzienne, stare okręty wycofane z linii i zakotwiczone w portach, a następnie używane jako pływające więzienia, stanowią w dziejach morskich Wielkiej Brytanii wyjątkowo okrutną kartę, dla której nie łatwo znaleźć wystarczających słów potępienia. Już w amerykańskiej wojnie niepodległościowej użyli Anglicy pontonów do skoszarowania jeńców wojennych, później posłużyli się nimi w kolejnych wojnach z Francuzami, zwłaszcza zaś w długoletnich wojnach napoleońskich. Dziesiątki tysięcy jeńców zapełniły wówczas pontony angielskie na wyspach brytyjskich, w koloniach i w licznych bazach kontynentu europejskiego, jak np. w Kadyksie.

Jaki był los polskich legionistów w tych miejscach kaźni, wynika najlepiej z poniższego opisu:

¹²⁴⁴ Jest to zapewne mała przesada.

¹²⁴⁵ Dosłowne przetłumaczenie francuskiego terminu „procès-verbal”, oznaczającego protokół.

¹²⁴⁶ K i e r z k o w s k i, o. c., s. 47.

¹²⁴⁷ Jw., s. 49. Wynika z tego, że taki zwyczaj musiał panować we francuskiej marynarce wojennej. Jak zaś wiadomo, kobiety były podówczas często zaokrętowywane na okrętach wojennych w charakterze markietanek.

Trzymano ich pod pokładami starych okrętów w okropnym ścisku i zaduchu. Wskutek wilgoci i braku powietrza szerzyły się między jeńcami ospa, szkorbut oraz najrozmaitsze choroby skórne. Karmiono ich strawą zgniłą i cuchnącą, skutkiem czego wielu z więźniów przekładało śmierć głodową nad okropne to jado, a nocny spoczynek pojmanych zakłócały harce szczurów i miliardy robactwa gnieźdzącego się w na poły zbutwiałyłch statkach. Przeszło cztery tysiące jeńców francuskich – tej liczbie ośmset legionistów – jęczało na angielskich pontonach i dopiero przy ogólnej wymianie jeńców w styczniu 1809 r. odzyskały nieszczęsne ofiary utraconą wolność. Wielu z nich przetrwało katusze niewoli, nie wiemy¹²⁴⁸.

Jakże jaskrawo odbiega od tego postępowania stosunek Murzynów do Polaków i ich zachowanie się, zwłaszcza wobec tych żołnierzy polskich, których francuscy dowódcy pozostawili na łasce zwycięzców podczas ewakuacji swych placówek. Wzmiankowana już uprzednio wspaniałomyślność generała murzyńskiego Feroli, który obdarzył życiem i wolnością polskich obrońców Jérémie, nie jest bynajmniej wyjątkiem. Równie wielkodusznym okazał się najsurowszy może z murzyńskich dowódców, Dessalines, który podobne prawo kaski zastosował wobec 400 polskich żołnierzy pozostawionych po całkowitym opuszczeniu zachodniej części wyspy przez Francuzów. Uwarunkował jednak tę łaskę podpisaniem przez Polaków aktu naturalizacji, co też uczynili¹²⁴⁹. Gdy jednak w dwa lata później 160 legionistów, którzy nie mogli stłumić tęsknoty za ojczystym krajem, zwróciło się do Dessalinesa o zezwolenie na powrót do Europy, wyraził on swą zgodę. Mało jednak tego. Nie mając do dyspozycji innych środków transportu Dessalines zaokrętował zwolnionych na angielską fregatę „La Tartare” i skierował na Jamajkę, licząc na to, że gubernator angielski Nugent prześle legionistów dalej do Europy. Jednakże Nugent odesłał Polaków z powrotem na San Domingo wraz z radą, aby Dessalines przepędził ich z wyspy. Wówczas Dessalines z wielkim poczuciem godności odpowiedział, że jako „naczelnik wolnego ludu nie może z ojczyzny wydalac jej naturalizowanych obywateli” i czynem udokumentował prawdziwość swych słów. Własnym kosztem wynajął amerykańską fregatę „Ontario” i skierował na niej Polaków do Nowego Jorku, skąd na innym już statku odpłynęli do Europy i przez Kopenhagę i Bałtyk dotarli pod koniec 1805 r. do Gdańska¹²⁵⁰.

8. LEGIONIŚCI POLSCY NA MORZACH EUROPY

Chociaż na terenie Europy wojny napoleońskie toczone były wyłącznie niemal na lądzie, a plany rozszerzenia wojny poza kontynent europejski były nieudane (np. wyprawa do Egiptu lub planowana inwazja Anglii), to przecież i tak nadarzało się sporo okazji do prowadzenia działań na wodach oblewających olbrzymie posiadłości będące pod bezpośrednim lub pośrednim panowaniem Napoleona. Proszą więc kolejną rzeczą Polacy – przez piętnaście lat wojujący u boku Napoleona – również nie raz służbę swą pełnić musieli na morzu bądź też z innych przyczyn lub w innym charakterze przemierzali morskie szlaki wokół Europy.

Jeszcze przed wyprawą na San Domingo, w roku 1801, dwa bataliony legionowe skierowane zostały na Elbę w celu wyparcia Anglików, którzy usadowili się w Porto Ferraja. Wyprawa ta zakończyła się jednak fiaskiem, gdyż angielskie okręty przychwyciły niektóre statki przeznaczone do inwazji. Część legionistów, którzy wysadzeni zostali na wyspie, zdołała powrócić później na ląd stały, innymi Francuzi obsadzili fregaty użyte do działań morskich¹²⁵¹, jednakże brak nam bliższych danych odnośnie do tej działalności legionistów polskich.

¹²⁴⁸ Schnür-Pepłowski, o. c., s. 221. O warunkach życia jeńców na angielskich pontonach w latach wojen napoleońskich pisze O. Eck, *Unfreiheit der Meere*, München–Berlin 1943, s. 95–103.

¹²⁴⁹ Jw., s. 223; Meinert, o. c., s. 1192.

¹²⁵⁰ Schnür-Pepłowski, o. c., s. 224; Meinert, o. c., s. 1194.

¹²⁵¹ Schnür-Pepłowski, o. c., s. 197.

Nie znamy również szczegółów służby niektórych Polaków w regularnej francuskiej marynarce wojennej, choć wiadomo, że także i tam znalazła się pewna ich ilość. W składzie osobowym tej floty, wśród różnych narodowości, z jakich składały się podówczas jej załogi, Polacy stanowili dość znaczną, w każdym bądź razie zasługującą na wzmiankę, grupę. Jak bowiem podaje jeden z historyków francuskiej marynarki, oprócz licznie reprezentowanych we flocie napoleońskiej Duńczyków i Holendrów (których floty wcielone zostały w całości do floty francuskiej) znaleźć można było w jej składzie hamburczyków i bremeńczyków, Polaków, Sardyńczyków i Dalmatyńczyków¹²⁵². Wiadomo, jak wielki konglomerat narodowościowy tworzyła za czasów cesarstwa francuska flota (tak samo zresztą, jak i armia) i sam fakt, że wśród kilkunastu narodowości tylko kilka zostało imiennie wyszczególnionych, jako wchodzących w skład załóg tej floty, dowodzi najlepiej, że nie mogło tu chodzić jedynie o sporadyczne wypadki.

Jako ciekawostkę, nie związaną zresztą ściśle z działalnością Polaków w składzie francuskiej marynarki wojennej, można podać fakt nadania niektórym okrętom francuskim nazw polskich miast, rzek itp.¹²⁵³

Nie tylko służba w marynarce francuskiej dawała Polakom okazję zwalczania angielskich okrętów. Okazje takie nadarzały się również w trakcie lądowych kampanii nadmorskich, takich np. jak oblężenie Gdańska w 1807 r. czy wojna w Hiszpanii i Portugalii.

W toku oblężenia Gdańska Polacy uczestniczyli najpierw w zdobyciu wiślanej wyspy Holm (obecnie Ostrów), wchodząc w skład desantu w dniu 7 maja 1807 r.¹²⁵⁴ Ponieważ zajęcie przez oddziały polsko-francuskie Holmu poważnie utrudniło sytuację broniących się w mieście wojsk prusko-rosyjskich, dowództwo koalicyjne postanowiło przesłać oblężonym posiłki. Największa z tych prób, przedsięwzięta 19 maja przez angielską korwetę „Dauntless”, zakończyła się niepowodzeniem. Usiłując przepłynąć koło Holmu okręt znalazł się w celnym ogniu francuskich i polskich baterii, co przypieczętowało jego los. W zalewającym korwetę deszczu pocisków załoga nie była w stanie obsłużyć żagli i okręt zepchnięty został przez wiatr do brzegów Holmu, gdzie też osiadł na mieliźnie. Jeden z jego polskich zwycięzców tak opisuje ten epizod:

19 maja około południa, kiedyśmy najbezpieczniej w okopach spoczywali, gdyż garnizon Gdańska nie mógł robić już żadnej wycieczki, tak był ścieśniony ujrzeliśmy prawie pomiędzy nami ogromną budowę wysokości zadziwiającej. Była to korweta angielska, wszystkimi rozwiniętymi żaglami pędząca z wiatrem naprzeciw wody. Brzeg Wisły, niski z naszej strony, odsłaniał cały ogrom tej budowy; tak rąco szła wiatrem pędzona, żeśmy ją nagle postrzegli już wśród nas; zerwać się bez komendy do broni, biec na brzeg Wisły i strzelać do majtków, którzy manewrowali na pomoście – było czynem, jednego momentu [...] W oka mgnieniu wszyscy majtkowie byli spędzeni z pomostu, a korweta zaraz przy brzegu naszym uwięzła na piasku. Komendant jej wywiesił biały pawilon¹²⁵⁵ i kapitulował. Zapewniał nas potem, że nie miał majtków Anglików, tylko nie oswojonych z podobnymi wypadkami Prusaków, a że byłby pewnie swoim statkiem maszty pogruchotał, wszystkie przeszkody przebył i stanął w Gdańsku z zasiłkiem amunicji i żywności¹²⁵⁶.

¹²⁵² T h o m a z i, *Napoléon et ses marins*. s. 235.

¹²⁵³ Działo się to według ustalonego przez Napoleona zwyczaju (i stosownie do jego osobistych rozkazów lub wskazówek), żeby nowym okrętom nadawać imiona związane bądź to z przebiegiem kampanii wojennych, bądź też z nazwami regionalnymi (krajów, miast, rzek, narodowości), odnoszącymi się do francuskich sojuszników. Dzięki temu wśród nazw francuskich okrętów wojennych w czasach napoleońskich znajdujemy takie nazwy, jak „Ville de Varsovie” (okręt liniowy noszący to miano nazywany był przez Polaków „Miasto Warszawa” – jak pisze D. C h ł a p o w s k i, *Pamiętniki*, t. I, Poznań 1899, s. 106), „Danzig”, „Breslau”, „Vistule”, „Oder”, „Pul-tusk”, „Golymin”; „Polonais” (P. L e C o n t e, *Napoléon et les appellations des batiments de guerre*, „La Revue Maritime”, Paris 1927, nr 96).

¹²⁵⁴ *Wspomnienia mojego ojca, żołnierza dziewiątego pułku Ks. Warszawskiego*, zebrane według ustnego opowiadania ponownie przez księdza Jakuba Dalekiego, Poznań 1864, s. 10.

¹²⁵⁵ Z franc.: bandera, flaga.

¹²⁵⁶ J. W e y s s e n h o f f, *Pamiętniki ...*, Warszawa 1904, s. 78. Ponadto H. S z y m a n s k i, *Brandenburg-Preussen zur See 1605–1815*, Leipzig (1939), s. 164. K u k i e l, *Dzieje wojska polskiego w dobie napoleońskiej*,

Bardziej morskich przygód doświadczyli w toku tej kampanii inni polscy żołnierze, a mianowicie ci, którzy dostali się do niewoli. Z uwagi bowiem na niepewną sytuację obleżonego miasta jeńców polskich i francuskich transportowano drogą morską do Prus i Rosji. Pisze o tym w swych *Pamiętnikach*, wzięty 26 marca 1807 r. do niewoli kozackiej późniejszy generał Chłapowski:

Zaprowadzono nas w miasto do jakiegoś magazynu, a po dwóch dniach do Farwasseru¹²⁵⁷, gdzie nas na okręt szwedzki wsadzono i najprzód do Libawy, potem do Kłajpedy, a nareszcie do Rygi przewieziono.

Sześć tygodni byliśmy na morzu, bardzo lichy żywieni. Chorowaliśmy na skorbut prawie wszyscy. Był tam i Umiński, i Malet z 200 żołnierzy.

Chcieliśmy opanować statek, bo załoga była słaba, ale zaniechaliśmy zamiaru na wiadomość, że wojna się skończy wkrótce¹²⁵⁸.

Kilka lat później żołnierze polscy, zapewne z oddziałów stacjonujących od 1808 r. w Gdańsku, „wolnym mieście” z francuskim gubernatorem i francusko-polskim garnizonem, prowadzili nawet działania wojenne na morzu. Jak bowiem wynika z wiadomości zamieszczonej w ówczesnym piśmie „Danziger Zeitung”, w skład załogi francuskiego okrętu korsarskiego „La Messaline No 3”, który 2 sierpnia 1810 r. stoczył koło Piławy bitwę z angielskim uzbrojonym barkasem, wchodziło dwudziestu polskich żołnierzy-ochotników! Barkas, zaatakowany i ścigany przez „La Messaline No 3”, poniósł w tej bitwie ciężkie straty wynoszące około dwudziestu zabitych i rannych; od niechybnego zniszczenia uratowała go angielska korweta, której pojawienie się na placu bitwy zmieniło radykalnie sytuację. Teraz pod ogniem dział fregaty okręcik francuski szukał ocalenia w spiesznym odwrocie, a gdy jego zguba wydawała się nieuchronna, dowódca okrętu kpt. Tricon wydał rozkaz zniszczenia go i zatopienia, przy czym cała załoga przeszła na łódź ratując banderę cesarsko-francuską, dokumenty okrętowe, broń i ekwipunek. Z całej załogi „La Messaline No 3” został zaledwie lekko raniony jeden polski żołnierz¹²⁵⁹.

Kampania pruska Napoleona zyskała mu w Polsce wielu zwolenników, zwłaszcza wśród patriotycznie usposobionej drobnej szlachty i warstwy rzemieślniczej, pokładających w Napoleonie nadzieje na przywrócenie utraconej niepodległości kraju. Nadzieje te okazały się jednak znowu płonne. Wprawdzie początek kampanii 1806/1807 r. przyniósł oswobodzenie części ziem polskich spod zaboru pruskiego, jednakże żadnych konkretnych kroków zmierzających do przywrócenia Polsce niepodległości Napoleon nie uczynił. Wtedy też doszło do ostatecznego rozdzwięku między nim a Kościuszką, który postawił warunki mające uniezależnić Polskę nie tylko od jej sąsiadów, ale i od zwierzchności Napoleona, którego despotyzmu Kościuszko się obawiał¹²⁶⁰. W rezultacie na mocy uchwał powziętych w Tylży w lipcu 1807 r. Napoleon powołał do życia jedynie Księstwo Warszawskie, buforowy twór, którego zamierzał kiedyś użyć jako awangardy w swym marszu na Moskwę. Zanim jednak do tego doszło, uzyskał wojska polskie do dokonania nowego podboju, mającego umocnić skierowaną przeciwka Anglii blokadę kontynentalną, a mianowicie do opanowania Półwyspu Pirenejskiego.

W wojnie tej, obcej polskim interesom i prowadzonej przez obie strony z podobnym okrucieństwem jak wojna na San Domingo, legionieści polscy wzięli liczny udział. „Na rozkaz ce-

t. I, s. 188, nazywa tę korwetę „Sans Peur”, co jest francuskim równoznacznikiem angielskiej nazwy „Dauntless” (Bez trwogi). Wprowadziło to w błąd J. S t a s z e w s k i e g o, *Wojsko Polskie na Pomorzu i pod Gdańskiem w 1807 r.*, „Rocznik Gdański”, t. VI, 1932, s. 231, gdyż przyjmuje on, że były to dwa różne okręty.

¹²⁵⁷ Do Nowego Portu.

¹²⁵⁸ Chłapowski, o. c., s. 26.

¹²⁵⁹ „Danziger Zeitung”, 1810, nr 95, 9 sierpnia 1810. – Na źródło to zwróciła mi zyczliwie uwagę mgr I. Fabiani-Madeyska.

¹²⁶⁰ E. M. T a r l e, *Napoleon*, Warszawa 1951, s. 213–216.

sarza Polacy z zuchwałą brawurą rzucili się na Hiszpanów, nie zastanawiając się nad tym, że są narzędziem, którym Napoleon dławi ruch narodowowyzwoleńczy Hiszpanów. Nie zdawali sobie sprawy ze swej hańbiącej roli. Napoleon oświadczył Polakom, że powinni zasłużyć na to, by on zechciał wskrzесиć Polskę. I oto pozbawiając Hiszpanów wolności – mieli Polacy zdobywać wolność własnej ojczyzny”¹²⁶¹.

Obok zwalczania stawiających fanatycznie opór hiszpańskich partyzantów-pastuchów chłopów i rzemieślników, pogardliwie nazwanych przez Napoleona „oberwańcami” – wojska napoleońskie miały do czynienia i z drugim wrogiem, mianowicie regularnym wojskiem angielskim i flotą. I tu znowu nadarzyła się Polakom okazja do wzięcia udziału w zwalczaniu tej floty; ponadto doznali również немало morskich przygód.

Jedną z głośnych podówczas przygód przeżyli porucznicy Ksawery Prażmowski i Józef Kamiński.

Gdy z początkiem maja 1808 r., po wybuchu w Madrycie powstania hiszpańskiego przeciw okupantom, Francuzi zostali tam odcięci od innych oddziałów w głębi kraju, ówczesny dowódca wojsk francuskich w Madrycie, Savary, postanowił użyć Prażmowskiego i Kamińskiego do nawiązania łączności z resztą oddziałów. Ponieważ obaj porucznicy pochodzili z Wołynia i znali język rosyjski, Savary zaopatrzył ich w rosyjskie mundury oraz dokumenty i wysłał do Lizbony i Kadyksu, skąd mieli dotrzeć do francuskich wojsk lub floty na hiszpańskich wodach. Pomimo tej mistyfikacji obaj oficerowie wpadli w ręce hiszpańskich gerylasów, ale później zdołali się wydostać z niewoli i po niezliczonych przygodach dotarli obaj do Kadyksu. Tam, wciąż uchodząc za rosyjskich oficerów, wsiedli na okręt angielski odpływający do Triestu, skąd ambulansiem pocztowym udali się do Wiednia do ambasadora francuskiego. Cała ta eskapada trwała kilka miesięcy i cel podróży obu wysłańców okazał się tym samym chybiony. Ambasador odesłał ich więc do Hiszpanii dokąd przybyli pod koniec 1808 r.¹²⁶²

Z walk prowadzonych przeciw angielskiej flocie i oddziałom inwazyjnym wymienić można bitwę pod Fuengirola, w której mały oddział polskiej piechoty unicestwił desant angielski, wspierany przez silną eskadrę.

Wysadzenie tego desantu było traktowane przez Anglików jako przedwstępna akcja do ataku na Malagę. Wziął w nim udział czterotysięczny, oddział zaokrętowany na transportowcach ochronianych przez dwa okręty, liniowe, trzy brygi i cztery szalupy kanonierskie. Przeciwko tym siłom kpt. Młokosiewicz z 4 pułku piechoty Księstwa Warszawskiego miał 150 ludzi, których następnego dnia po rozpoczęciu angielskiego ataku zasililo dalszych 60 żołnierzy por. Eustachego Chełmickiego. Pomimo tej znacznej dysproporcji sił i pomimo braku wyszkolonych artylerzystów, gdyż wchodzący w skład oddziału Młokosiewicza artylerzyści (Hiszpanie) zdezerterowali, udało się Młokosiewiczowi zatopić jedną szalupę kanonierską i stawić opór głównym siłom angielskim! Gdy zaś nadszedł szef batalionu Bronisz z dalszymi 200 ludźmi i 20 dragonami, Polacy rozbili dziesięciokrotnie silniejszego nieprzyjaciela, który ratował się ucieczką na okręty. Dowódca ekspedycji lord Blanley, 200 żołnierzy angielskich i 5 dział wpadło w ręce Polaków¹²⁶³.

Koleje wojny były jednak zmienne; oprócz sukcesów ponosili Polacy i klęski. Los zaś tych, którzy dostali się do niewoli hiszpańskiej, a zwłaszcza angielskiej, był nie do pozazdroszczenia. Najlepszym tego dowodem i przykładem mogą być dzieje miewali jednego z jeńców, por. Broekere.

¹²⁶¹ Jw., s. 255.

¹²⁶² Z. L. Sulima (W. Przyborski), *Polacy w Hiszpanii (1808–1812)*, Warszawa 1888, s. 20–22, pisze, że ks. D’Abrantes opisała te przygody w swych pamiętnikach, jednakże trudno tam odróżnić prawdę od fikcji. Niemcewicz, *Pamiętniki*, t. II, s. 351–352, słyszał autorkę opowiadającą o Kamińskim, którego wszakże w pamiętnikach nazwała Lekczyńskim.

¹²⁶³ Pisze o tym F. Młokosiewicz, *Wspomnienie z wojny hiszpańskiej r. 1810*, „Biblioteka Warszawska”, 1842, t. IV, s. 515–547; ponadto patrz Kukiel, o. c., t. I, s. 282, oraz S. Przewalski, *Fuengirola*, „Morze”, 1932, nr 6–7, s. 9–11.

9. ŚRÓDZIEMNOMORSKA TUŁACZKA PORUCZNIKA BROEKERE

Porucznik Stanisław Broekere¹²⁶⁴ dostał się do niewoli hiszpańskiej 21 sierpnia 1811 r. koło miasteczka Motril pod Grenadą. Wraz z innymi jeńcami został następnie umieszczony na hiszpańskim okręcie kaperskim celem przewiezienia do obozu jenieckiego. Okręt ten był uzbrojony w osiem dział, załogę jego stanowiło 60 ludzi, „żeglował pod opieką bandery angielskiej i hiszpańskiej”, a nazwany był „San Antonio”. Służył do zwalczania francuskich korsarzy, których – jak podaje Broekere – mieli Francuzi do 200 jednostek (cyfra ta, wydaje się, jest mocno przesadzona) stacjonujących głównie w Barcelonie. Dowództwo nad tymi wszystkimi francuskimi kaprami (bo tak ich trzeba nazywać) miał sprawować sławny żeglarz Balasteros¹²⁶⁵.

Tak więc „San Antonio” powiózł jeńców do Gibraltaru, gdyż niemal całe południowe wybrzeże Hiszpanii było w rękach francuskich. Władze brytyjskie wzbraniały się jednak przyjąć tych jeńców (prawdopodobnie z powodu trudności aprowizacyjnych), wobec czego dowódca statku postanowił zawrócić i udać się do Alicante, jedyne oprócz Kartageny portu pozostającego w rękach hiszpańskich. „San Antonio” popłynął drogą nieco okrężną, bo wzdłuż afrykańskiego wybrzeża aż do Algeru, a stąd skierował się na północ. Już niedaleko brzegów hiszpańskich około północy zerwała się straszna burza, którą Broekere dość barwnie opisuje, starając się wiernie oddać grozę położenia, w jakim znaleźli się zamknięci pod pokładem jeńcy, zwłaszcza kiedy natężenie burzy doszło do szczytu.

Zwinięto wszystkie żagle i zapędzono nas pod pokład, aby tam nie dosięgały nas bałwany morskie. Tu otoczeni ciemnością, duszącym i zepsutym powietrzem, zaledwie mogliśmy oddychać. Maszty trzeszczały, jak gdyby okręt jednej chwili miał się roztrzaskać. Paki z bawełną, rozmaite skrzynie, Bóg wie z czym, spadały nam na głowy skutkiem gwałtownego kołysania się okrętu; do tego mieszały się krzyki el patrona¹²⁶⁶ i majtków, którzy przywiązywali się linami do pomostu, aby ich rozwścieczone bałwany nie pochłonęły w swoich przepaściach; przy tym kilka uderzeń piorunu przestraszyło nas mocno, które po części tylko w morze wpadły; można powiedzieć, iż był to cud prawdziwy, że żaden z nich nie uderzył w okręt. My, którzy dotąd nie mieliśmy żadnego pojęcia o burzy, poznaliśmy dopiero teraz jej moc nadzwyczajną i o mało tego nie przypłaciliśmy życiem. Łatwo sobie wyobrazić każdy może, co się w nas działo wtenczas i wątpię, czyby ktokolwiek inny w naszym będąc położeniu powątpiewałby jeszcze o śmierci, która w każdej chwili zdawała się zaglądać nam w oczy. Niektórzy nawet moi towarzysze, pod pokładem okrętu będący, z przestachu pochorowali się, doznawszy strasznych mdłości¹²⁶⁷.

Nad ranem burza ucichła, zaś przed południem morze zupełnie się uspokoiło, po czym zerwał się pomyślny wiatr zachodni i w ciągu godziny okręt przebył 11 mil, zbliżając się znów do brzegów hiszpańskich, od których został odpędzony przez burzę. Tu niespodziewanie naszych podróżników spotkała druga przygoda. Dopędzeni zostali przez okręt mniejszy od „San Antonia”, który zrównawszy się z nim płynął w odległości wystrzału armatniego, nie zdradzając swej narodowości i nie odpowiadając na zawołania przez tubę, co zacz i dokąd płynie. Gdy ani to, ani sygnał dany z ręcznej broni nie poskutkowały, patron „San Antonia” kazał dać znak rozpoznawczy banderą.

¹²⁶⁴ Ur. w 1789 k. Międzyrzecza, Broekere służył początkowo w armii pruskiej, później w wojsku Księstwa Warszawskiego. Pamiętniki swe spisał po niemiecku; na język polski przetłumaczyła je i wydała drukiem kilkanaście lat po śmierci autora jego córka, Paulina Cybulska: S. Broekere, *Pamiętniki z wojny hiszpańskiej (1808–1814)*, Warszawa 1877. Po kilku dalszych latach ukazało się drugie wydanie, niemieckie: S. Broekere, *Memoiren aus dem Feldzuge in Spanien, 1808–1814, herausgegeben von der Tochter des Verfassers*, Pauline von Cybulski, Posen 1883.

¹²⁶⁵ Broekere, *Pamiętniki*, przyp. na s. 164.

¹²⁶⁶ Dowódcy okrętu.

¹²⁶⁷ Jw., s. 166, 167.

Podczas tego okręt ich popłynawszy nieco prędzej nie dał się jeszcze poznać, skutkiem czego nasz patron nie przypuszczał, aby to mógł być okręt nieprzyjacielski, ale przekonał się o tym wkrótce, ponieważ przeciwnicy w jednej chwili zaciągnęli banderę francuską i naraz z czterech silnie nabitych armat dali ognia do naszego okrętu.

Patron i jego majtkowie przejęci zostali trwogą i przestachem: wszyscy natychmiast rzucili się do armat, ażeby jak najprędzej takowe od lin i haków odcepić, którymi do pokładu przymocowane były, i żeby je jak najspieszniej ponabijać, lecz sznury i liny tak od deszczu rozmiękły i napęczniały, że bardzo sobie wiele trudu zadać musieli, zanim takowe przygotowali i do porządku bojowego przyprowadzić zdołali, Korsarz zaś francuski korzystając z owego czasu sypnął po raz drugi podobną porcją ognia do naszego okrętu; kule zaś ich świszcząc ponad naszymi głowami zmusiły nas do schronienia się pod pokład takowego. Następnie Francuz rozpiąwszy wszystkie swoje żagle czym prędzej odpływał i uciekł przed naszym korsarzem, daleko szybciej pędząc od naszego okrętu¹²⁶⁸.

Następnego dnia „San Antonio” ominął Kartagenę i płynąc nadal wzdłuż wybrzeża w drodze do Alicante przybył tam 30 sierpnia 1811 r. wieczorem, a więc po ośmiodniowej włóczędze. Tutaj w koszarach, w których przebywało już 60 innych jeńców, oficerów różnych narodowości włącznie z Polakami, Broekere z towarzyszami pozostał przez blisko trzy miesiące.

Jak okazała przyszłość, pobyt jeńców w Alicante stanowił tylko około trzymiesięczną przerwę w ich wędrówce, gdyż 19 listopada 1811 r. zostali statkiem przewiezieni na małą wysepkę Tabarca, położoną o pół mili od lądu. Stało się to na wiadomość, że wojska francuskie zbliżają się do Alicante. Jeńcy przebywali tam blisko dwa miesiące w okropnych warunkach, umieszczeni nad brzegiem morza w ciemnej i wilgotnej kazamacie, do której w czasie burzy wpadały rozhukane, bijące o brzeg fale. Chcąc zabić nudę i beczynność, a także dla poprawienia kiepskiego bytowania jęli się jeńcy połowu ryb i muszel. Jedynym urozmaiceciem pobytu na Tabarce było wyrzucenie przez wzburzone morze rozbitka z angielskiego statku; rozbitek ten staraniem jeńców powrócił później do sił i zdrowia.

12 stycznia 1812 r. jeńcy zostali zaokrętowani i przewiezieni na powrót do Alicante. Po kilkudniowym pobycie w tym porcie wysłani zostali dalej na dwu szebekach, nędznych stateczkach niewiele większych od łodzi rybackich, pod eskortą ośmiodziałowego okrętu korsarskiego. Mały ten konwój płynąc wzdłuż wybrzeża dotarł do portu Benidorm, tam zaś włączono go do dużego konwoju, składającego się z 19 statków handlowych, udającego się na Majorkę. Karawana ta wyruszyła z Benidorm 20 stycznia i po pięciu dniach znalazła się w pobliżu Majorki, kiedy zerwała się bardzo gwałtowna wichura, która przerodziła się w silną burzę. Rozpędziła ona cały konwój do tego stopnia, że szebeka „Santa Antonios”, na której był zaokrętowany Broekere, samotnie i po wielu tarapatkach przetrwała burzę przy zachodnich wybrzeżach wyspy, gdy inne statki pognane zostały w różnych kierunkach. Wreszcie 27 stycznia 1812 szebeka znalazła się w Palmie.

Postój w Palmie trwał dwa dni, a ponieważ tamtejszy gubernator wzbraniał się przyjąć przysłanych jeńców, motywując to brakiem odpowiednich funduszy i żywności, przeniesiono jeńców na angielski statek handlowy „Triton” i wyprawiono w dalszą drogę na wyspę Minorkę do portu Mahon. Po nędznej szebecie „Triton”, statek transportowy brytyjskiej floty służący do dostaw wojska, broni, żywności itd., wydał się Broekeremu nadzwyczajnej wielkości”. Był to zresztą, jak autor podaje, trójmasztowiec. Na wypadek spotkania nieprzyjacielskich kaprów uzbrojony był w cztery armaty, załogę jego stanowiło jednak tylko 13 ludzi.

Na „Tritonie” zaokrętowano 90 jeńców (oficerów wraz z ordynansowymi żołnierzami), nic więc dziwnego, że wobec tej dysproporcji sił powzięli oni myśl o ucieczce. Początkowo planowano wystąpić do kapitana statku z apelem o uwolnienie ich, po rozważeniu jednak plan ten zarzucono, a powzięto inny – opanowania statku siłą. Na nieszczęście jednak znalazł się wśród jeńców zdrajca, Nassauczyk, który plan ten wydał Anglikom i w nocy, na krótko przed

¹²⁶⁸ Jw., s 169.

projektowanym owdaniem statku, Anglicy z bronią w rękę uwięzili jeńców korzystających dotąd z względnej swobody. Kiedy 2 lutego „Triton” zawinął do portu Mahon, przesadna już teraz ostrożność kazała Anglikom umieścić jeńców na okręcie liniowym „Orlando” o bardzo licznej załodze i 94 działach! Tak więc po okręcie korsarskim, szebece i dużym transportowcu Broekere mógł z kolei zapoznać się z największym i najsilniejszym okrętem ówczesnej floty – liniowcem. Bliższej jednakże relacji na jego temat w pamiętnikach nie pozostawił, choć opisał pokrótce sam port, jego fortyfikacje oraz stojącą w nim flotę angielską, składającą się z 36 wielkich i licznych mniejszych okrętów. Za dużo tu było wrażeń na umysł lądowego oficera, który jedynie z przymusu stał się morskim podróżnikiem.

Człowiek odchodził od zmysłów – pisze Broekere – patrząc na tak wielkie mnóstwo okrętów uwijających się w rozmaite strony, z których wysiadało wielu oficerów floty różnych rang wraz z żołnierzami na ląd i codziennie odbywali musztre; ta wielka masa statków płynących z portu i do niego wpływających napelnioną była ludźmi różnej narodowości. Patrząc na to wszystko, a wieczorem słuchając hucznej muzyki wojennej na okrętach grającej, która najwięcej nas rozweselała, uprzyjemniając smutną naszą niedolę – tak byliśmy zajęci, iż na chwilę zapominaliśmy, gdzie jesteśmy¹²⁶⁹.

Ponieważ angielski gubernator Majorki również nie zgodził się na przyjęcie jeńców, musieli oni kontynuować swą tułaczkę śródziemnomorską, tym razem na pokładzie liniowca „Orlando”. Życie na tym okręcie było dość znośne, jedzenie stosunkowo dobre; tylko tak słone, że jeńcy jedli z przymusem, żeby tylko zaspokoić głód. Woda zaś, którą próbowali gasić pragnienie, była „na w pół zgniła” i wydawano ją małymi miarkami. Najgorzej przedstawiała się sprawa noclegu:

Co wieczór spędzano nas jak owce do jednej gromady, pomiędzy armaty, do oddalonego piętra baterii, po czym opasano nas naokoło liną jak bydłeta i silną strażą obstawiono. Tu mieliśmy tak mało miejsca, iż nie można się było położyć; najwyżej jeden lub paru więcej osłabionych mogli znaleźć pomieszczenia, inni zaś to stojąc, to oparli się o swojego towarzysza lub w inny sposób najniewygodniej nocę przepędzali¹²⁷⁰.

Po spokojnej żegludze, w której trakcie jeńcy odbywali na okręcie musztrę i ćwiczenia artyleryjskie, 9 lutego 1812 r. „Orlando” przybył do Palmy. Gdy hiszpański gubernator znów odmówił przyjęcia jeńców, rozgniewany dowódca okrętu postanowił wyokrętować ich mimo sprzeciwu Hiszpanów. Załadowano więc nieszczęśliwych tułaczy na szalupy okrętowe i wysadzono na ląd w tragikomicznej scenie, w której obie sojusznicze strony – Anglicy i Hiszpanie – groziły użyciem broni i nie szczędziły sobie wyzwisk. Przemocą, pod groźbą angielskich, a w obliczu hiszpańskich bagnatów, którymi jedni pobudzali jeńców do wysiadania, a drudzy starali się ich od tego powstrzymać, zakończyła się na ten raz miesiąc blisko trwająca wędrówka.

Umieszczeni w zamku Belweder niedaleko miasta, mieli tam jeńcy przebywać pięć miesięcy. Przedsięwzięta przez kilku z nich i nieudana próba ucieczki pociągnęła za sobą przetransportowanie wszystkich na następne zesłanie – na trzecią co do wielkości Wyspę Balearską, Ibizę. Nastąpiło to 29 lipca 1812 r, na korsarskim statku „el Angel de la Guardia”. Podróż na tym małym, w cztery armaty uzbrojonym statku była dla jeńców „prawdziwym piekłem”. Przyczyną tego było brutalne postępowanie załogi, a przede wszystkim niezmiernie ciasne pomieszczenie pod pokładem, gdzie przy straszliwym upale dusili się z braku powietrza. Jeńcy słabsi fizycznie, a zwłaszcza w podeszłym wieku, mdleli bezustannie; nawet sam Broekere, młody i zdrowy, był na pół przytomny i z trudem mógł oddychać. Z pewnością nie było więc wielkiej przesady w słowach pamiętnikarza, że gdyby podróż ta trwała 24 godziny dłużej, wszyscy przyplaciliby ją życiem.

¹²⁶⁹ Jw., s. 189.

¹²⁷⁰ Jw., s. 190, 191.

1 sierpnia 1812 r. jeńcy przybyli do portu Ibiza i tu nastąpił wreszcie kres ich morskiej tułaczki, gdyż na tej wyspie przebywali blisko 2 lata, do 2 maja 1814 r. Wśród obszernych wspomnień poświęconych temu okresowi swej niedoli Broekere podaje ciekawy epizod dotyczący ucieczki trzech jeńców, w ich liczbie porucznika polskiej Legii Nadwiślańskiej, Narwojna. Jeńcom tym udało się zbiec z obozu i na jednomasztowej łodzi rybackiej puścić się na morze z zamiarem dotarcia do Walencji. Niestety, przeciwny wiatry i trudności z obsługą łodzi spowodowały, że po czterodniowym błąkanii się po morzu, wycieńczeni z głodu i pragnienia dotarli na powrót do brzegów ... Ibizy.

W miesiąc po decyzji zwolnienia jeńców, 1 czerwca 1814 r., polscy oficerowie zaokrętowani zostali na angielskim statku „Thistle”, na którym odbyli swą ostatnią śródziemnomorską podróż w zmienionych już warunkach i przyzwoicie traktowani. Trasa rejsu prowadziła koło wysp Cabrera (na której znajdował się najgorszy z licznych obozów jenieckich) i Majorki do portu Mahon na Minorce, następnie do Cagliari na Sardynii, przez Morze Tyrreńskie do Neapolu, stąd wzdłuż włoskich wybrzeży na północ, między Elbą a Korsyką na Morze Liguryjskie do Genui. Tu 18 czerwca 1814 r. zostali wyokrętowani i w mniejszych grupkach podążyli do kraju.

10. PRZYMUSOWE WĘDRÓWKI MORSKIE INNYCH POLSKICH ŻOŁNIERZY

Od losu oficerów polskich, którzy znaleźli się w niewoli, znacznie gorszy był los zwykłych żołnierzy. Przede wszystkim z racji „niskiego” pochodzenia obchodzono się z nimi gorzej niż z oficerami, ponadto niewielu z polskich Maćków czy Bartków władało obcymi językami, poza znajomością pewnej ilości słów francuskich, nabytą w toku obcowania z żołnierzami francuskimi. Wreszcie w odróżnieniu od oficerów, którym nie groziły ani przymus pracy, ani na ogół służba w obcych szeregach, zwykłych żołnierzy wyzyskiwali Anglicy do różnego rodzaju prac fizycznych, a także starali się wszelkimi sposobami zwerbować ich do służby bądź to w koloniach, bądź na pokładach okrętów w charakterze piechoty morskiej, bądź wreszcie do formowanych w tym czasie cudzoziemskich legionów.

Koleje życia i przygody tej szarej masy żołnierskiej, która zaznawszy niedoli jenieckiej nierzadko przymuszana była do służby angielskiej i która w obcych szeregach ulegała często wynarodowieniu, są znacznie mniej znane niż los jeńców – oficerów polskich, i to z dwóch zasadniczych względów. Jednym jest niewątpliwie uprzywilejowanie jeńców posiadających rangi oficerskie, które przejawiało się m. in. w tym, że ich traktowanie było mniej czy więcej zgodne z przyjętymi zwyczajami wojennymi. Zwyczajem zaś o najbardziej dla tych jeńców doniosłym znaczeniu była wymiana ich w toku samych działań, a w każdym razie zwolnienie z niewoli po zakończeniu działań wojennych. Drugim względem była chęć utrwalenia i przekazania następnym pokoleniom swych przeżyć, w następstwie czego powstała znaczna ilość wspomnień i relacji z walk i wędrówek po świecie byłych oficerów-legionistów napoleońskich.

Jest zrozumiałe, że wywodzący się ze wsi i w olbrzymiej masie zupełnie niepiśmienni, prości szeregowcy nie mogli pozostawić takich relacji. Co najwyżej jeśli po długich latach wędrówki i tułaczki po świecie udało im się powrócić na ojczystą niwę, opowiadali swe przeżycia w swoich środowiskach, a więc na wsi czy wśród miejskiej biedoty rzemieślniczej, gdzie również nie miał kto spisać tych wspomnień i przygód. Jeśli zaś nawet znalazł się tam jakiś przedstawiciel młodszej generacji, chłopski czy rzemieślniczy syn umiejący pisać, to czyż w okresie radzącego się uświadomienia i narastających przemian społecznowyzwoleńczych, w okresie powstania listopadowego i później Wiosny Ludów interesował się kto wspomnieniami starych wiarusów, niedobitków dawno minionej i przebrzmiałej epoki napo-

leońskiej? I dlatego tym cenniejsze są te z zachowanych okrucichów ich wspomnień, które utrwalone przez przygodnych przeważnie słuchaczy przetrwały do czasów dzisiejszych.

Najciekawsze z tych bardzo nielicznych relacji żołnierskich są przygody wielkopolskiego chłopca Jędrzeja Dalekiego. Kiedyś, w czterdzieści chyba lat po powrocie Dalekiego do kraju, usłyszał je przypadkowo Szymon Baranowski i tak go one zainteresowały, że spisał je i wydał drukiem¹²⁷¹. Wydanie to nie miało jednak powodzenia, ale wyzyskał je inny wydawca, Z. Gerstmann¹²⁷², i nakład musiał się niewątpliwie rozejść, skoro w roku 1876 syn starego wiarusa legionowego, ksiądz Jakub Daleki, zdecydował się wspomnienia te uzupełnić i wydać ponownie. Później wznawiane one były jeszcze dwukrotnie, raz na początku bieżącego stulecia¹²⁷³, a drugi raz w okresie międzywojennym¹²⁷⁴. Jednakże pomimo tej rekordowej ilości pięciu wydań, jakiej nie doczekały się żadne inne wspomnienia z czasów napoleońskich, są one właściwie bardzo mało znane.

Daleki urodził się około roku 1785 w Kołaczkowicach pod Gostyniem jako syn chłopski. W roku 1806, gdy służył za parobka pod Jutrosinem, zrekrutowany został do wojska polskiego, walczył pod Tczewem i Gdańskiem, gdzie został ranny, później pod Frydlandem, a od roku 1808 w Hiszpanii. Przebywał tam przez trzy lata i w czasie tym niezłe zapoznał się z językiem hiszpańskim i na tyle go sobie przyswoił, że mógł się swobodnie porozumiewać z miejscową ludnością. W tym samym czasie i miejscu, co autor poprzednio omówionej relacji – por. Broekere, a mianowicie 21 sierpnia 1811 r. pod Motril, Daleki dostał się do hiszpańskiej niewoli. Wraz z innymi jeńcami został załadowany na łodzię i przewieziony na okręt hiszpański, który miał ich przetransportować do Alicante¹²⁷⁵. Oto co później opowiadał Daleki o tym rejsie:

Płynęliśmy więc jako więźniowie na hiszpańskim okręcie. Okropnie się z nami obchodzono. Zamknęli nas w owym okręcie do ciasnej komórki, jak śledzie w beczce. Upał był taki, że się zdawała, iż w tym ciężkim i gorącym powietrzu człowiek albo się udusić, albo spalić musi. A tu ani kropli wody pić, ani kawałka chleba, ani żadnego pożywienia najmniejszego nie dali. Niektórzy już tak byli zemdleni, iż ruszyć się nie mogli, jeno leżeli już na wpół prawie umarli. Bo też pierwsze dwa dni nic my w ustach ani kropli wody nawet nie mieli, a pragnienie na morzu w tym upale wielkie. Dopiero trzeciego dnia pod wieczór, gdy widzieli, że już ledwo żyjemy, posłali po wodę na ląd¹²⁷⁶.

Z kolei opisał Daleki przygodę, jaką miał na lądzie, gdy litościwa rybaczka poczęstowała go chlebem i gdy zgłodniałemu w ostatniej chwili odmówiono tego chleba w odwet za rzekome zabicie (zapewne przez Francuzów) hiszpańskiego księdza w Motrilu. Wody jednak Hiszpanie nie pożałowali i wyczerpany legionista przynajmniej mógł nasycić swe pragnienie.

Następnie przez sześć dni i tyleż nocy, a według drugiej wersji przez dziewięć dni i nocy, statek płynął do Alicante. W czasie tej podróży jeńcy nadal byli bardzo kiepsko żywieni.

Po przybyciu do Alicante położenie jeńców nieco się poprawiło. Otrzymywali tam dzienny żołd w wysokości jednego reala, o wartości ćwierć franka, a dwunastu groszy polskich, co wystarczało im na nędzne wyżywienie składające się głównie ze śledzi. Po dwunastodniowym pobycie w Alicante rozpoczęła się zamorska wędrówka Dalekiego i jego towarzyszy.

¹²⁷¹ *Przygody starego wiarusa z 9. pułku Ks. Warszawskiego ...*, według ustnego opowiadania zebrał i skreślił Sz. Baranowski, Lipsk 1857.

¹²⁷² Wydał je w 1862 r. w Brukseli jak XXXVIII tom zbioru „Biblioteka domowa” (A. Wojtkowski, *Daleki Andrzej*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 393, 394).

¹²⁷³ W roku 1903 nakładem Jarosława Leitgebura pod tytułem jak wyżej.

¹²⁷⁴ W roku 1928 w Nowym Mieście na Pomorzu jako dodatek do „Głosu Lidzbarskiego”: *Wspomnienia mojego ojca z wojen napoleońskich*.

¹²⁷⁵ Inni jeńcy całą drogę do Alicante odbyli na łodziach żaglowych (patrz Broekere, *Pamiętniki ...*, s. 102, 103).

¹²⁷⁶ Daleki, *Wspomnienia ...*, s. 56.

Tego samego dnia jeszcze wsadzili nas na okręty i powieźli do Gibraltaru. Przybywszy tu, nie dali nam wsiąść na ląd, lecz przez dwa tygodnie trzymali nas na morzu dość daleko od brzegów. Potem nabraliśmy słodkiej wody i zawieszono nam łóżka na powietrzu. Były to jakby worki jakie, do których gdy człowiek wszedł, dyndał się i kolebał jak w kolebce – co nas bawiło, bo nieraz jeden o drugiego zawadził. Gdy nam było gorąco, tośmy wychodzili na pokład i tamże nocowali. Z Gibraltaru płynęliśmy do Kadyksu jednym ciągiem, brzegiem Portugalii i Francji aż do Portsmouth¹²⁷⁷ w Anglii, gdzieśmy wylądowali. Tu nam dali Anglicy kurtki, spodnie i koszule płócienne, a gdy nas tak ubrali, dopierośmy wysiedli. Po dwóch tygodniach pobytu w Anglii zaprowadzono nas do Kumberland¹²⁷⁸, jednej forteczki nad morzem. Tu nam dali mydła, każdy się musiał ogolić, wymyć i wykapać, po czym dopiero osadzono nas w koszarach. Dawali nam dziennie pół funta mięsa, funt chleba i dziewięć pensów, niby trojaków.

Wzięto nas potem do Lamenton¹²⁷⁹, gdzie był główny skład angielski¹²⁸⁰. Tu rewidowano nas wszystkich, mierzono i kompletowano nami pułki swoje w Indiach i Bóg wie gdzie za morzami stojące¹²⁸¹. Z płaczem żegnaliśmy się na zawsze z towarzyszami, którzy szli daleko za morze w służbę angielską. Wielu zaś z nas wymawiało się od tej służby. Ja zwłaszcza byłem ranny pod Gdańskiem, powiadałem więc, że jestem już słabym i inwalidą. Posłano nas do Arycza¹²⁸² nad morzem, gdzieśmy także dwa tygodnie stali, trzymając warty i stawając rana i wieczór do apelu. Obchodzili się z nami grzecznie i po ludzku, a to wszystko w tym celu, aby nas zwerbować, chcieli nas nawet w Anglii pożenić, byleśmy tylko zostali¹²⁸³.

Daleki należał jednak do tych legionistów, którzy nie zgodzili się przyjąć służby angielskiej i to było zapewne przyczyną, dla której z kolei znalazł się w transporcie skierowanym na Wyspę Św. Heleny. I oto, w jakich słowach przedstawia tę podróż:

Ledwieśmy w onej stolicy państwa angielskiego¹²⁸⁴ odpoczęli, powsadzano nas na okręty i wieziono do Wypsy Świętej Heleny. W tej długiej i dalekiej podróży wieleśmy ucierpieli. Morze nieraz okropnie się burzyło. Morska choroba bardzo nas nękała. Niebo i wodę widzimy tylko co dzień. Tęskna i nudna, przepaści roztwarte przed nami, trwogi i niebezpieczeństwa co chwila pełno. Zdawało się nam, że nigdy nie zapłyniemy, tylko tak będziemy bujali po tych topielach do końca świata. Com się wtedy naziewał, to by nikt nie uwierzył; myślałem, że mi się gęba rozederze. Na nogach ledwie się trzymał, tak się okręcisko chwiała, jak pijane. Rozmaite zwierzęta wodne wyskakiwały podczas ciszy morza na wodę, aż strach było spojrzeć. Gdy człowiek wyszedł na pokład i patrzył na tę okiem niezmierną wodę, to aż się w głowie zawracało. O ziemi ani słychu – bałem się, czy nie zapomnę chodzić. Już to co ciepła, to aż nadto użyłem, bo w piecu od chleba nie może być goręcej. Przybyliśmy nareszcie¹²⁸⁵.

Na wyspie musieli Polacy ciężko pracować, chociaż za dobrą zapłatą. Anglicy nadal traktowali ich dobrze i nieustannie usiłowali nakłonić do służby kolonialnej w Indiach. Wszystkie te próby były jednak bezskuteczne; wreszcie w angielskim komendancie przeważały ludzkie uczucia, kazał zaokrętować jeńców i odesłał ich do Europy. Wysadzeni u wybrzeży Hanoweru, byli Polacy początkowo traktowani przez Francuzów jako dezertery, później jednak wcielono ich na powrót do wojska. Daleki odbył jeszcze wojnę rosyjską, walczył pod Lipskiem i nad Renem dostał się do niewoli austriackiej, z której zwolniony – powrócił do kraju po blisko dziesięcioletniej wojaczce i tułaczce po świecie.

Nie wszystkim polskim jeńcom w angielskiej niewoli dopisywało szczęście tak jak Dalekiemu. Wielu z nich zmuszono do wstąpienia na angielską służbę i jeszcze przez długie lata tułali się po morzach i wojowali w zamorskich krajach. Daleki sam spotkał w Londynie Polaka rodem z Zamościa, który od kilkunastu lat służył w wojsku angielskim i doszedł do rangi sierżanta¹²⁸⁶.

¹²⁷⁷ Portsmouth, miasto portowe na południowym wybrzeżu Anglii.

¹²⁷⁸ Cumberland, prawdopodobnie w ziemi tejże nazwy nad Zatoką Solway Firth w północno-zachodniej Anglii.

¹²⁷⁹ Leamington, miasto koło Birmingham.

¹²⁸⁰ Zapewne magazyn wojskowy.

¹²⁸¹ Tu tkwi zapewne wyjaśnienie dobrego obchodzenia się Anglików z jeńcami.

¹²⁸² Harwich, port na południowo-wschodnim wybrzeżu Anglii.

¹²⁸³ Jw., s. 59, 60.

¹²⁸⁴ W Londynie, gdzie Daleki przebywał przed odplynięciem na Wyspę Św. Heleny.

¹²⁸⁵ Jw., s. 61.

¹²⁸⁶ Jw., s. 60.

Rangi sierżanta w wojsku angielskim dosłużył się również inny polski jeńiec z Hiszpanii – Aleksander Lasocki. Lasocki spędził trzy lata na Jamajce i tam jako sierżant wojsk angielskich był nawet zwierzchnikiem krajowców Bukenesów. Później, zapewne było to już po zakończeniu wojen napoleońskich, wrócił do Anglii i ... do Polski¹²⁸⁷.

Przez pięć lat przebywał w niewoli angielskiej i hiszpańskiej szwoleżer spod Somosierry Ignacy Ciechawski. „Przeszedł on okropne pontony Kadyksu, deportację na Wyspy Kanaryjskie, Balearskie i wreszcie na Kabrerę”. Później, od roku 1814, przebywał jeszcze na pontonach angielskich, po czym udało mu się powrócić do kraju¹²⁸⁸.

W kwietniu 1811 r. podczas bitwy pod Fuentes Onoro w Hiszpanii zbiegło z szeregów angielskich do polskich szwoleżerów czterech Polaków pochodzących z Lubelskiego, którzy opowiadali, że w armii angielskiej jest cały batalion, zwany niegdyś francuskim, składający się z samych Polaków¹²⁸⁹.

Po tejże bitwie, podczas przeglądu jeńców angielskich doszukano się nie mniej jak 120 Polaków, którzy dostali się do angielskiej niewoli w czasie wojny na San Domingo i następnie przez wszystkie te lata służyli w jednym i tym samym pułku, niemal bez przerwy przebywając na okrętach¹²⁹⁰.

Większa ilość Polaków znajdowała się w legii tworzonej przez Anglików w Portugalii, a ponadto i w innych angielskich formacjach. Jak wykazał jednak przebieg wypadków, Anglicy nie mieli z nich wiele pociechy, gdyż Polacy wyzyskiwali każdą okazję do ucieczki. Było tak m. in. w wielkim desancie angielskim pod Vlissingen we Flandrii w roku 1812¹²⁹¹.

W podobny sposób wydostał się z przymusowej służby angielskiej nie znany z nazwiska żołnierz rodem z Tęczynka, którego przygody zasłyszane w Krakowie – opisał znany przed przeszło wiekiem badacz i miłośnik dziejów Krakowa, pisarz i zbieracz materiałów źródłowych, Ambroży Grabowski¹²⁹². Wiarus ten urodził się około roku 1770 w Tęczynku, zapewne jako syn bezrolnego chłopca, gdyż u chłopca również służył, kiedy spotkał go „awans” w postaci przejścia na służbę do tamtejszego ekonoma jako parobek do koni. W tym charakterze towarzyszył ekonomowi około roku 1788 do Brzegu, na ówczesnym pruskim Śląsku, i tam wbrew swej woli został podstępem zwerbowany do służby w wojsku pruskim. Zakwaterowany następnie blisko granicy francuskiej, postanowił zbiec do Francuzów i wspólnie z kilku innymi Polakami, towarzyszami niedoli, bo w podobny co i on sposób zmuszonymi do służby, zamiar ten z powodzeniem wykonał. Ponieważ zaś przywykł już nieco do służby żołnierskiej, więc zaciągnął się do wojska francuskiego. Służył w dragonach i tak zastała go rewolucja francuska, po której nadal pozostawał w wojsku. Jego dalsze przygody Grabowski powtórzył w następujących słowach:

W tym [regimencie] ja ciągle służąc odbyłem wojny i bitwy, jakie w owym czasie zapadły, aż nareszcie dostaliśmy rozkaz marszu i poszliśmy na morze, gdzie wsiedliśmy na okręty i popłynęliśmy z generałem Bonaparte do Egiptu. Tam biliśmy się z Turkami, aż nareszcie w batalii jednej z Anglikami raniony byłem w twarz i dostałem się do niewoli angielskiej¹²⁹³. Gdym się już wygoił, Anglicy odesłali nas na okręt i tam robiliśmy służbę majtków, która była bardzo ciężka. Na okręcie służąc lat kilka, byłem na Przylądku Dobrej Nadziei, w Chinach, w Ameryce, na Żemyku¹²⁹⁴ i Bóg wie gdzie, bo już ani nazwisk tych krajów spamiętać nie mogłem. Potem przepłynęliśmy na Morze Śródziemne i stanęliśmy pod brzegami krajów włoskich. Jednej nocy¹²⁹⁵ Anglicy chcieli niespodziewanie napad zrobić na Francuzów stojących w jakimś mieście, przeto wsiedliśmy cichaczem na łodzie i wylądowaliśmy w Civita-Vechia; gdzie dowiedziawszy się, że Francuzi są niedaleko, uciekłem¹²⁹⁶.

¹²⁸⁷ F. C i e l e c k i, *Do Redakcji „Kłosów”*, „Kłosy”, Warszawa 1866, s. 324.

¹²⁸⁸ A. S k a ł k o w s k i, *Ciechawski Ignacy*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 34.

¹²⁸⁹ S u l i m a, *Polacy w Hiszpanii*, s. 301.

¹²⁹⁰ Jw., s. 302.

¹²⁹¹ H a i m a n, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 30.

¹²⁹² A. G r a b o w s k i, *Wspomnienia*, wyd. S. Estreicher, t. II, Kraków 1909, s. 366–371.

¹²⁹³ Prawdopodobnie w Syrii.

¹²⁹⁴ Na Żemyku – na Jamajce. Narrator zapamiętał tę nazwę fonetycznie, po ang. brzmi ona „Dżemejk”.

¹²⁹⁵ Było to w roku 1806, jak wynika z dalszego ciągu opowiadania.

¹²⁹⁶ Jw., s. 369.

Ucieczka ta powiodła się i uciekinier skierowany został przez komendanta francuskiego do swego pułku, przebywającego naówczas w Polsce. Powrócił więc tułacz w swe rodzinne strony, jednakże gdy w Tęczynku nikogo już ze swoich nie zastał, zapragnął podążyć za wojskiem. Austriacy nie wypuścili go jednak z Krakowa i pozostał tam do roku 1809, kiedy wskazany księciu Józefowi Poniatowskiemu, został przez niego skierowany do korpusu weteranów w Warszawie.

Ambroży Grabowski podaje również historię innego żołnierza-tułacza, który w początkach rewolucji francuskiej wzięty został do wojska austriackiego (zapewne jako były żołnierz kościuszkowski), a później dostał się do niewoli i przeszedł na służbę francuską. Z kolei jednak dostał się do niewoli angielskiej i zmuszony do służby u Anglików odbył dalekie podróże morskie; był w Indiach, Ameryce oraz innych krajach¹²⁹⁷.

Ponieważ Anglicy nie mieli na ogół pociechy z zaciągniętych pod przymusem żołnierzy polskich, więc celem utrudnienia im ucieczki skierowywali ich do walki tam, gdzie nie było okazji powrotu do francuskich szeregów. W ten sposób blisko 600 Polaków skierowanych zostało do Ameryki w toku tzw. drugiej wojny o niepodległość, jaką Stany Zjednoczone toczyły z Anglią w latach 1812–1813. Żołnierze ci wchodzili w skład pułków de Watteville'a i de Meurona, które były pierwotnie pułkami najemnych Szwajcarów i zachowały później nazwy swoich pierwszych dowódców i równocześnie właścicieli. Pułki te przywiezione zostały w roku 1813 z Kadyksu do Quebec w Kanadzie i natychmiast rzucone do walki. Według materiałów zbadanych przez M. Haimana¹²⁹⁸, w pułku de Watteville'a było 529 Polaków, w pułku de Meurona zaledwie kilku. Najdawniejsze zaciągi Polaków do tych pułków datowane były z roku 1801 z Niemiec (prawdopodobnie z Legii Naddunajskiej Kniaziewicza), następne z lat 1802–1803 z Malty i z 1806 z Messyny (zapewne z legii włoskich), wreszcie z lat 1810–1811 z Hiszpanii i Anglii (z Legii Nadwiślańskiej i wojsk Księstwa Warszawskiego).

Jednakże również i w Ameryce nie mieli Anglicy wielkiej pociechy z Polaków; dezercje były nadal na porządku dziennym, pomimo że angielskie władze wojskowe postępowały w takich wypadkach bardzo surowo. Haiman przytacza wydany we wrześniu 1813 r. wyrok sądu wojskowego na pięciu szeregowców pułku de Watteville'a, na mocy którego Marcin Felimonoff, Jan Selizniack, Jan Subatzky, Alexis Gerasino i Johan Durulfy skazani zostali na dożywotnią służbę jako szeregowcy w wojsku angielskim¹²⁹⁹.

Kończąc ten rozdział można stwierdzić, że wojny napoleońskie rzuciły Polaków w różne strony świata: do Indii Wschodnich, Zachodnich i Afryki; licznych tułaczy legionowych spotykamy później także w Ameryce Południowej, a nawet w Oceanii¹³⁰⁰.

¹²⁹⁷ Jw., s. 371.

¹²⁹⁸ H a i m a n, o. c., s. 42 i n.

¹²⁹⁹ Jw., s. 47, 48.

¹³⁰⁰ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 37, 45, 78, 84.

XIV. INNI PODRÓŻNICY MORSCY W LATACH 1800–1830

1. POLACY W KALIFORNII, MEKSYKU I WENEZUELI

Wojny napoleońskie, które objęły swym zasięgiem niemal całą Europę i oblewające ją wody, na przeciąg blisko dwu dziesiątków lat poważnie utrudniły, a w niektórych okresach wręcz uniemożliwiły utrzymanie łączności i komunikację między kontynentem europejskim a krajami zamorskimi. I to jest też główną przyczyną, że poza osobami uprawiającymi żołnierskie rzemiosło, dla których właśnie teraz, w czasie wojny, nastały warunki sprzyjające podróżowaniu, w wojennych oczywiście celach – w początkach XIX w. niemal zupełnie nie spotyka się na morzach świata polskich podróżników. Dalszą przyczyną była niewątpliwie utrata niepodległości Polski, w której rezultacie Rzeczpospolita przestała utrzymywać stosunki polityczne, a w znacznej mierze również ekonomiczne i kulturalne z krajami północnej i zachodniej Europy, nie mówiąc już o krajach zamorskich. A chociaż znaleźli się tacy niewojskowi podróżnicy polscy, którzy w tych latach przemierzyli Atlantyk, to jednak należą oni istotnie do wyjątków.

Nazwiskiem takiego Polaka nazwana została jedna z zatok Kalifornii ćwierć wieku przed przejściem pierwszych Amerykanów drogą lądową do Kalifornii, a na 40 lat przed rozpoczęciem tam imigracji drogą morską. Mowa tu o niejakiem Janie de Rousillon, który na początku XIX w. podróżował z Europy do Ameryki na pokładzie żaglowca „Lelia Byrd”, należącego do kupców i marynarzy amerykańskich Shalera i Clevelanda¹³⁰¹.

Jak podaje w swych wspomnieniach ten ostatni¹³⁰², Rousillona poznali oni w roku 1801 w Hamburgu, gdzie ekwipowali nowozakupiony statek, na którym mieli zamiar popłynąć z ładunkiem do Ameryki Południowej. Dwudziestoosmioletni Polak, prawdopodobnie emigrant wojskowy lub polityczny, tak przypadł do gustu dwóm wilkom morskim, że zaproponowali mu, aby wybrał się z nimi i na ich koszt w daleką podróż. Rousillon, choć nigdy przedtem nie był na morzu, zgodził się na tę propozycję. Dnia 8 listopada 1801 r. bryg Shalera i Clevelanda „Lelia Byrd” opuścił awanport Hamburga, Cuxhaven, zabierając na swym pokładzie łącznie 12 ludzi załogi. Trasa rejsu tego niewielkiego statku prowadziła wokół wybrzeży Francji, Hiszpanii i Portugalii do Wysp Kanaryjskich, stąd przez Atlantyk do Ameryki. Po blisko dwumiesięcznej żegludze, 2 stycznia 1802 r., statek zawinął do Rio de Janeiro. Stąd Amerykanie ze swym polskim przyjacielem pożeglowali na południe wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej. opłynęli Przylądek Horn i pod koniec lutego zawinęli na następny postój do Valparaiso. Tam jednak Shaler i Cleveland spotkali się niespodziewanie z trudnościami ze strony władz hiszpańskich, tak że dopiero w maju statek wyruszył w dalszą drogę, do archipelagu Galapagos. Z kolei skierowali się do meksykańskiego portu San Blas, dokąd „Lelia Byrd” zawinęła 11 lipca 1802 r. W San Blas amerykańskich żeglarzy spotkały nowe kłopoty z władzami, ale dzięki doskonałej elokwencji Rousillona i jego wytrwałości w staraniu się o załatwienie nieporozumień u miejscowych władz udało się wszystkie trudności przewycię-

¹³⁰¹ H a i m a n, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 200, 201.

¹³⁰² H. W. S. C l e v e l a n d, *Voyages of a Merchant Navigator of the Days That Are Past*. New York 1886, s. 74, cytuję za H a i m a n e m, o. c.

żyć. Teraz jednak drogi Shalera i Clevelanda oraz Rousillona się rozeszły, gdyż ten ostatni pragnął jeszcze czas jakiś pozostać w Meksyku. I tam, jak się później Shaler i Cleveland dowiedzieli, zmarł w 1803 r. Na jego cześć amerykańscy żeglarze nazwali jedną z zatok koło Wyspy Catalina u brzegów Kalifornii – Port Rousillon¹³⁰³.

Ćwierć wieku po udziale Polaków w wielkiej amerykańskiej wojnie wyzwoleńczej, która ugruntowała niepodległość Stanów Zjednoczonych, spotykamy znowu naszych rodaków w walce o wolność innych krajów obu Ameryk. Tak jak uprzednio do boju o polityczne usamodzielnienie się stanęła niedawna kolonia angielska, tak teraz nastąpił zryw niepodległościowy w koloniach hiszpańskich w Ameryce.

W 1806 r. w zorganizowanej przez generała Francesco de Miranda wyprawie z Nowego Jorku do Wenezueli i pierwszym antyhiszpańskim powstaniu udział wzięło kilku lub może nawet kilkunastu Polaków, których nazwiska – z wyjątkiem jednego – nie są nam jednak dziś znane. Wyprawa Mirandy była bezowocna, jeden ze statków powstańczych wpadł pod Puerto Cabello w ręce hiszpańskie, a z powstańców oficerowie w liczbie dziesięciu skazani zostali na śmierć, zaś kilkudziesięciu szeregowych żołnierzy – na kary więzienia. Wśród straconych oficerów, był Polak Gustaw A. Bergud (Burgud, Burgudd, Bergadd). Niezwykła odwaga, jaką przejawiał w obliczu śmierci, zachowując głęboką wiarę w słuszność sprawy, o którą walczył, przeszła do historii południowo-amerykańskich walk wyzwoleńczych¹³⁰⁴.

W drugiej wyprawie Mirandy do Wenezueli wziął udział inny Polak, Filip Maurycy Martin (Marcinkowski?). Urodzony w okresie międzyrozbiorowym w Warszawie, Martin uczęszczał do szkół w Anglii; a z kolei służył w brytyjskiej marynarce wojennej i na pokładzie słynnego trójmasztowca „Victory”, okrętu flagowego admirała Nelsona, uczestniczył w bitwie pod Trafalgarem w 1805 r. W Wenezueli walczył u boku Bolívara, w 1815 r. był dowódcą powstańczej kawalerii i szefem europejskich ochotników. W randze generała wycofał się później z czynnej służby i osiadł w Bogocie, gdzie też w 1854 r. zmarł.

Pod Bolíwarem walczyło również wielu innych Polaków. Z bardziej znanych wymienić można warszawianina Izydora Borowskiego, o którym mowa będzie jeszcze osobno, Ludwika Flegia, przybyłego do Ameryki Południowej w 1818 r., uczestnika bitwy pod Carabobo (1821) i późniejszego podpułkownika, dalej Ferdynanda Sierakowskiego, który walcząc w wojskach Bolívara w latach 1818–1822 również dosłużył się stopnia pułkownika, oraz Jana Brigarda, który przyjechał do Ameryki Południowej wraz z Flegiem, uczestniczył w walkach do 1824 r., a później osiadł w Kolumbii na stałe.

Nie tylko do Wenezueli i Kolumbii dotarli Polacy walczący o niezawisłość hiszpańskich kolonii w Ameryce. W tym samym bowiem czasie, gdy jedni towarzyszyli Mirandzie i Bolívarowi, innych spotkać można było u boku generała Augustina Iturbide w Meksyku. Jego szefem sztabu był bowiem Polak, znany jako pułkownik Carlos Beneske (Karol Bieniewski?).

Nie znane są nam niestety szczegóły, dotyczące atlantyckich podróży wszystkich wyżej wymienionych osób. Zresztą sprawa wymagałaby może osobnych badań.

2. PODRÓŻ NIEMCEWICZA DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH W 1804 ROKU

Ciekawie napisaną relację z odbytej na początku XIX w. podróży przez Atlantyk pozostawił Julian Ursyn Niemcewicz, który – jak już wspomniano uprzednio – towarzyszył Kościuszce w jego drugiej podróży do Ameryki i później zdany na własny los pozostał tam, oze-

¹³⁰³ H a i m a n, o. c.

¹³⁰⁴ Zarówno tę, jak i następne informacje na temat udziału Polaków w walkach niepodległościowych w Ameryce łacińskiej podaję za R e t i n g e r e m, *Polacy w cywilizacjach obcych ...*, s. 173–175. Patrz też: *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 78, 84.

nił się i uzyskał obywatelstwo amerykańskie. Dzięki temu, z uwagi na neutralność Stanów Zjednoczonych w wojnach napoleońskich, mógł swobodnie podróżować nawet i w tam okresie.

Śmierć ojca i związane z tym sprawy spadkowe skłoniły Niemcewicza do odbycia w lipcu 1802 r. podróży do Europy. Po 50 dni trwającym rejsie przybył Niemcewicz do Londynu¹³⁰⁵, a stąd udał się na kontynent; był to bowiem okres krótkotrwałego pokoju między Anglią a Francją. Po dwóch latach wrócił do Ameryki i tę podróż, odbytą w sierpniu 1804 r. na trasie z St Nazaire do Baltimore, opisał w swych wspomnieniach¹³⁰⁶.

St Nazaire należało wówczas do bardzo nielicznych portów francuskich, w których panował pewien ruch żeglugowy, gdyż porty nad kanałem La Manche z uwagi na bliskość Anglii i stałą blokadę, zaś porty śródziemnomorskie z racji zamknięcia tego basenu przez bazującą w Gibraltarze flotę angielską były podupadłe i opuszczone. Zresztą i na porcie w St Nazaire, jak to trafnie zauważył Niemcewicz, wojna wycisnęła swoje piętno:

Port, czyli raczej rzeka Loire i dziś napełniona jest okrętami. Większe francuskie dla zatamowania przez wojnę handlu stoją nie użyte, mniejsze nadbrzeżny tylko i krajowy prowadzą handel. Zagraniczny całkiem jest prowadzony statkami obcych narodów, najwięcej amerykańskimi, szwedzkimi i duńskimi. W pośrodku nich stały trzy ogromne okręty bez masztów, które ze z Kajeny przysły, nazywały się Cayenne¹³⁰⁷.

Nieco dalej opisuje Niemcewicz inne okręty, a mianowicie jednostki francuskiej floty inwazyjnej, przy której pomocy Napoleon zamierzał dokonać wyprawy na wyspy brytyjskie celem rozprawienia się z największym swym wrogiem na jego własnej ziemi, Oto jakie Niemcewicz poczynił obserwacje na ten temat płynąc Loarą w kierunku jej ujścia:

Wiatr i plyn morza (la marée) mieliśmy za sobą i koło godziny 7-ej stanęliśmy w Paimboeuf. Widziałem dopiero co ukończoną fregatę „le Président”, widziałem nowowymyślone do wyprawy przeciw Anglii pła-skie statki, czyli baty: noszą one na dwóch końcach statku dwie armaty 24-funtowe, nadto po bokach mają na zawiasach małe, jednofuntowe, obracające się w każdą stronę armatki, trzy małe maszty i wiosła. Trzeba by wielkiego doświadczenia, żeby wiedzieć, czy statki te odpowiedzą przeznaczeniu swojemu; zdaje się, iż z lekkim wiatrem, a bardziej jeszcze w czasie ciszy, gdy wielkie okręty ruszać się nie mogą, wielką im szkodę zadać by mogły, lecz z wiatrem silnym okręty wojenne łatwo by po nich jeździć i zatapiać je mogły¹³⁰⁸.

Gdy Niemcewicz przybył nazajutrz (3 sierpnia do ujścia rzeki w pobliżu St Nazaire, gdzie na kotwicy stał statek, na którym wykupił przejazd do Stanów Zjednoczonych, okazało się, że statek ten jest w bardzo złym stanie i nabiera wody, a ponadto nie ma jeszcze dostatecznej ilości ładunku. Wprawdzie kapitan przystąpił do prowizorycznego remontu swego statku, jednakże Niemcewicz i jego przygodni towarzysze podróży zrezygnowali z jego usług i postanowili odbyć podróż na statku amerykańskim „Monticello” płynącym do Nowego Norfolku w Wirginii. 28 sierpnia 1804 r. statek ten odpłynął do Ameryki.

Opisowi tej podróży morskiej poświęconych jest piętnaście stron, czyli dziesiąta część całego dziennika podróży. Niektóre fragmenty tego opisu są mniej interesujące, gdy Niemcewicz kreśli sylwetki niektórych pasażerów; dużo ciekawsze są jego obserwacje morza, opisy burzy, która dwukrotnie dotknęła statek, wreszcie opis flory morskiej i fauny: przeróżnego ptactwa i owadów (motyli) ciągnących za statkiem oraz złowionych ryb, z zaliczanymi wówczas powszechnie do ryb – delfinami włącznie. Z jednego z nich kucharz okrętowy przyrządził potrawę, o tyle tylko smakującą pisarzowi, że różniła się od spożywanej wciąż peklowanej wieprzowiny. „Bez wątpienia dobry kucharz delikatną zrobiłby z niego potrawkę”¹³⁰⁹ – stwierdza Niemcewicz.

¹³⁰⁵ H a i m a n, *Polacy w wale o niepodległość ...*, s. 328.

¹³⁰⁶ J. U. N i e m c e w i c z, *Pamiętniki ... 1804–1807. Dziennik drugiej podróży do Ameryki*, Lwów 1873.

¹³⁰⁷ Jw., s. 97.

¹³⁰⁸ Jw., s. 98, 99.

¹³⁰⁹ Jw., s. 113.

Pogoda początkowo była dobra, choć wiatry nie sprzyjające. 2 września 1804 r. „Monticello” napotkał olbrzymi konwój angielski, złożony z 60 statków pod ochroną kilku fregat. Obawa, że Anglicy stosownie do praktykowanego przez nich zwyczaju mogą zatrzymać samotnie płynący statek w celu „zwerbowania” marynarzy, na szczęście nie potwierdziła się.

Przy tych mało sprzyjających wiatrach statek w połowie września minął Corvo i Flores z archipelagu Azorów. Wtedy też nastąpiła raptowna zmiana pogody.

Dni 15-ty, 16-ty i 17-ty były ciągiem niezmiernej burzy, wiatr tęgi wzdymał okropne bałwany wód i miotał okrętem na wszystkie strony; nie zmniejszał nawałnicy ulew obfitego deszczu. Położenie wtenczas żeglujących jest prawdziwie przykre: jeśli wyjdę na pomost okrętu, widok wzburzanego morza przeraża okropnie, jeśli się poruszę, bałwan przenoszący wysokość okrętu oblewa mnie całego. Prócz jednego zebrane są wszystkie żagle. Okręt po iskrzących się ogniem falach raz się zanurza w głąb morza i znów wynosi na wysokie szczyty bałwanów. Widok majtków kołyszących się na poprzecznych żerdziach okrętu przeraża trwogą. Gdy znijdę na dół, rzucany miotem okrętu z jednej strony na drugą, ni stać, ni siedzieć, ani nawet czytać nie mogę. Wszystko się suwa, odrywa i leci jedno na drugie. Izba wystawia obraz powszechnego zamieszania, choć umocowane, taczają się stołki, kanapy, kufry, szkatułki, książki, butelki i pomiędzy nimi potłuczeni podróżni. Noc okropniejsza jeszcze: umysł człowieka, w tej porze dnia zawsze słabszy, w niebezpieczeństwie widzi śmiertelną zgubę bezsensnemu na twardym morzu okropny krzyk kapitana i majtków zdaje się nieraz już być momentem rozbicia. Mnie, szczerze powiadam, bardziej rodzaj śmierci jak śmierć sama jest przykrą. Wtenczas stają na myśli drodzy przyjaciele i żal rozstania się z nimi na zawsze zasmuca, wtenczas pomyślałem sobie nieraz: skąd ja, urodzony w województwie brzeskim, nie przeznaczony nigdy do morza, tłukę się po nim. Lecz myślę się, znać, żem przeznaczony, kiedy się na nim znajduję. Ta myśl uspokaja mnie, utrudzenie duszy i ciała sprowadza sen. Nazajutrz moi towarzysze nieraz byli zdziwieni, iż kiedy oni przerażeni krzykiem majtków nie mogli zmrużyć oka, jam spał, jak nie można lepiej na lądzie¹³¹⁰.

Później pogoda się poprawiła, jednakże nadal podróżni nie mogli narzekać na brak urozmaicenia. Jednej nocy żaglowiec ich omal nie zderzył się z innym statkiem płynącym w odwrotnym kierunku. W niedzielę zaś 23 września uwagę podróżnych przyciągnęła butelka pływająca na powierzchni wody, jednakże kapitan statku wbrew panującemu zwyczajowi nie zatrzymał się dla jej wyłowienia, aby nie tracić czasu.

Raz jeszcze wszedł statek w obręb burzy, straszniejszej jeszcze od opisanej uprzednio. Było to w dniach 9 i 10 października.

Wiatry niestałe, dmące ze czterech stron kompasu, atmosfera parna i ciężka, termometr podnoszący się do 21° Réaumura były poprzednikami burzy. Niebo powlekło się raptownie czarnymi chmurami, horyzont i przestwór cały powietrza mgłą gęstą wlekącą się napełniła. Około południa wicher wschodnio-północny tak tego i raptownie uderzył o nawę naszą, iż nim zebrano żagle, dwa przednie w kawałki zdruzgotane i zniszczone zostały. Wzmagał się wicher w szaleństwo swoim, zwinięte wszystkie żagle w mgnieniu oka, tak że najmniejszej nie zostało płachty, żerdzi nawet (les verges) spuszczone na dół. Okropniejszego w naturze nad ten nie masz widoku, gdy wszedłszy na pomost spostrzeżę się okręt ze wszystkiego obnażony, same tylko stoją maszty i liny jak las wyschnięte, rudel przywiązany liną, bałwany wznoszące się pod obłoki, przenoszące wysokością swoją szczyty najwyższych masztów i miotające nas w przepaści lub wznoszące na szczyty gór, rzucając jak piłką tę ogromną nawę, która już nie słucha steru i jest poruczona woli nawałnicy, która nią ciska i niesie na hazard¹³¹¹.

Burza nie zelzała ani w nocy, ani następnego dnia. Niemcewicz znekany srodze, omal nie postradał życia, gdy w jego kajucie przechył statku przewalił sofę akurat w miejsce, w którym dopiero co przebywał, a które zniewolony potrzebą na chwilę opuścił.

11 października natężenie burzy zelzało. Jak się później okazało, zepchnęła ona statek nieco z kursu, jednak 15 października „Monticello” dopłynął w pobliże portu przeznaczenia. W dwa dni później, 17 października 1804 r., na mniejszym statku, na który podróżni się przeokrętowali; zawinęli do Norfolk. Stąd 21 października Niemcewicz udał się do Baltimore na

¹³¹⁰ Jw., s. 110, 111.

¹³¹¹ Jw., s. 119.

pakebocie, a więc przybrzeżnym zapewne statku pocztowym o nazwie „Eliza”. Jak pisze Niemcewicz, statek ten płynął z niesłychaną szybkością odnogą morską Chesapeake. Mimo 14-godzinnej ciszy następnego dnia w nocy „Eliza” zawinęła do odległego od Norfolku o 245 mil Baltimore. Tam z kolei przesiadł się Niemcewicz na pakebot płynący do Trenchtown, skąd udał się do Newcastle dyliżansem, stąd jeszcze raz pakebotem rzeką Delaware do Filadelfii.

3. PODRÓŻE MORSKIE POLAKÓW Z ZABORU ROSYJSKIEGO

Pomimo trzeciego rozbioru i utraty niepodległości Polski nie upadła myśl prowadzenia handlu morskiego przez wschodnie ziemie dawnej Rzeczypospolitej. Jeden z bardziej przedsiębiorczych propagatorów polskiego handlu morskiego, Tadeusz Czacki, nie przestał zamyślać o swych dawnych projektach i podjął inicjatywę w tej sprawie już w roku 1798. Wtedy też złożył władzom rosyjskim notę o handlu zagranicznym ziem wcielonych do Rosji, w której to nocie domagał się między innymi polskiej bandery na Morzu Czarnym¹³¹². Jakie były dalsze, bezpośrednie następstwa tej akcji, nie wiadomo; ukoronowaniem tych wszystkich zamysłów Czackiego było utworzone przez niego w roku 1802 towarzystwo handlowe, które nabyło na własność statek celem uprawiania żeglugi na Morzu Czarnym i śródziemnym.

Towarzystwo to zawiązane zostało 27 lipca 1802 r. w Warszawie¹³¹³ przez Tadeusza Czackiego, Stanisława Sołtyka, Józefa Drzewieckiego i Michała Walickiego „w celu ułatwienia transportu zboża i innych produktów morzem”¹³¹⁴. W następnym zaś roku odpłynął z Odessy pierwszy (i zapewne jedyny) statek towarzystwa noszący nazwę „Tadeusz Czacki”. Oto co pisze o tym żyjący współcześnie biograf Czackiego:

Dziewiątego lipca 1803 roku okręt noszący imię Tadeusza Czackiego odpłynął z Odessy do Triestu. Księżę de Richelieu w gronie znakomitych obywateli przyjmowany był na tym okręcie ze czcią należną opiekunowi handlu Czarnego Morza, wespół z działami polskimi. To zawiązane towarzystwo handlu przypominało rodakom, iż mają sposobność poświęcenia się dla dobra kraju i swego¹³¹⁵.

Niestety, nie znamy składu załogi statku, ani bliższej jego charakterystyki. Jakie były dalsze losy „Tadeusza Czackiego”, również nie wiadomo. Jego rejs z Odessy do Triestu nastąpił w okresie krótkotrwałego pokoju; przebieg tego rejsu jest nie znany. Nie wiemy też, co się później z „Tadeuszem Czackim” stało i czy w ogóle z Triestu wrócił do Odessy.

W tymże czasie w Odessie działał również Piotr Maliszewski¹³¹⁶, o którym wiadomo, że w 1804 r. „wznawiał projekty nawigacyjne Nassaua”¹³¹⁷, a więc może i Czackiego. Bez dokładniejszych badań archiwalnych nie sposób jednak stwierdzić, czy inicjatywa Maliszewskiego dotyczyła spławu dnistrzańskiego, czy żeglugi morskiej oraz czy była związana z działalnością towarzystwa założonego przez Czackiego. Owoców poczynań Maliszewskiego w tej dziedzinie nie znamy. Europa niebawem znowu znalazła się w wirze wojen napoleońskich i to musiało ostatecznie przypieczętować zarówno los towarzystwa Czackiego (jeśli już przedtem nie zawiesiło ono swej działalności), jak i poczynań Maliszewskiego.

¹³¹² Nieć, *Tadeusz Czacki*.

¹³¹³ A. Osiński, *O życiu i pismach Tadeusza Czackiego*, Krzemieniec 1816, s. 70. – Nie wiadomo, czy w Warszawie mieściła się również siedziba nowozałożonego towarzystwa. Pamiętać bowiem trzeba, że Warszawa należała wówczas do zaboru pruskiego.

¹³¹⁴ L. Dębicki, *Tadeusz Czacki i szkoła krzemieniecka*, „Biblioteka Warszawska”, 1885, t. I, s. 75.

¹³¹⁵ Osiński, *o. c.*, s. 70.

¹³¹⁶ Patrz o nim A s k e n a z y, *Napoleon a Polska*, t. I, s. 232, 233.

¹³¹⁷ Jw.

W kilka lat po rejsie „Tadeusza Czackiego” do Triestu na wodach Adriatyku znalazła się większa grupa Polaków z zaboru rosyjskiego. Istnieją mianowicie dowody stwierdzające fakt pobytu świeżo zrekrutowanych Polaków na okrętach rosyjskich, które z początkiem roku 1807 przybyły z Bałtyku wokół Europy na Adriatyk, aby zasilić działającą tam od roku 1806 eskadrę admirała Sienjawina. Jak wynika z listu jednego z francuskich wyższych oficerów ze sztabu marszałka Marmonta, okupującego wybrzeże dalmatyńskie, na przybyłych z Bałtyku pięciu rosyjskich okrętach liniowych i jednej fregacie znajdowało się po 100–120 żołnierzy tworzących wojskową załogę okrętów. W liście tym podano, że żołnierze ci są Polakami, którzy nigdy przedtem nie służyli w wojsku i niczego więcej nie pragną, jak okazji do zdezerterowania¹³¹⁸. Na tym wszakże kończą się posiadane o nich informacje.

Z kolei wspomnieć można o zamierzonej podróży morskiej do Chin jezuita o. Norberta Kossaka, który wraz z dwoma innymi jezuitami z Połocka miał przygotować w Chinach grunt do działalności przewidzianego poselstwa carskiego pod kierownictwem Gołownina. Zakonnicy połoccy udali się w 1805 r. przez Londyn do Lizbony, skąd na portugalskim statku popłynąć mieli do Makao, a stamtąd drogą lądową dotrzeć do Pekinu. Jednakże brak zgody Watykanu, a później inne nieprzewidziane trudności sprawiły, że wysłannicy w 1807 r. popłynęli z Lizbony na powrót do Londynu, skąd dopiero w 1812 r. powrócili do Rosji¹³¹⁹.

Nie tylko na morzach europejskich, ale również u wschodnich, azjatyckich wybrzeży państwa rosyjskiego, a nawet i po drugiej stronie Oceanu Spokojnego, mianowicie w założonych przez Rosjan w końcu XVIII w. osadach handlowych na Alasce i brzegach Kalifornii, spotykamy w tym czasie Polaków bądź polskiego pochodzenia wygnańców i żeglarzy. Niewielu bowiem Polaków zesłanych przez carat na Syberię czy dalej jeszcze, na skraj Oceanu Spokojnego, zdołało uciec z zesłania czy też po ulaskawieniu powrócić do kraju. Wielu z nich pozostało na obczyźnie już na stałe i tym zapewne tłumaczyć trzeba obecność polskich zesłańców w założonych przez Rosjan pod koniec XVIII w. (pod egidą Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii) osadach handlowych na Alasce i brzegach Kalifornii. Ponieważ zaś oprócz łowiectwa i handlu jedynie morze dawało osadnikom Alaski i Kalifornii możliwość pracy i bytu, dlatego też spotyka się wśród tych Polaków nierzadko marynarzy, rybaków oraz łowców fok i wielorybów.

I tak np. w roku 1807 w Nowoarchangielsku przebywali wygnańcy polscy o nazwiskach Leszczyński i Berezowski¹³²⁰, przy czym pierwszy z nich miał być wytrawnym żeglarzem¹³²¹. Niektórzy z wygnańców pozakładali rodziny. Synem niejakiego Klimowskiego był kapitan okrętowy Andrzej Klimowski, urodzony już na Alasce, a zmarły w roku 1831¹³²², z czego może wynikać, że Klimowski – ojciec znalazł się na Alasce u schyłku XVIII stulecia. Można przypuszczać, że osadników polskich w rosyjskich posiadłościach w Ameryce było więcej, jednakże w większości pozostali oni dla nas bezimienni.

Przybywali wszakże na Alaskę i Polacy – marynarze pełniący służbę na statkach Kompanii Rosyjsko-Amerykańskiej. I tak na pokładzie niedużego (mającego 335 ton wyporności) statku „Suworow”, który w październiku 1813 r. opuścił Kronsztad i trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei i Tasmanii przybył w listopadzie 1814 r. do Nowoarchangiejska¹³²³, odbyli daleki rejs

¹³¹⁸ S. Fleury, *A la suite de Marmont sur les côtes Dalmates (1805–1813)*, „La Revue Maritime”, 1930, nr 121.

¹³¹⁹ W. Kotwicz, *Jan hr. Potocki i jego podróż do Chin*, Wilno 1935, s. 36, 37.

¹³²⁰ Haiman, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 207.

¹³²¹ Leszczyński jest jedną z ważniejszych postaci powieści I. Kratt, *Ocean Wielki*, t. I: Wyspa Baranowa, Warszawa 1954. Wg autora był on wytrawnym żeglarzem, ale jako człowiek przedstawiony został w bardzo niekorzystnym świetle. Trudno tu jednak rozgraniczyć rzeczywistość od literackiej fikcji.

¹³²² Haiman, o. c., s. 208.

¹³²³ N. N. Zubow, *Otieczestwiennyje morieplawatieli – issledowatieli moriej i okieanow*, Moskwa 1954, s. 432, 446.

przez trzy oceany Polacy, porucznicy marynarki Janowski i Szwejkowski¹³²⁴. W lipcu 1815 r. „Suworow” odpłynął z powrotem do Europy i po równo rok trwającej żegludze, tym razem odbytej wokół Przylądka Horn, w lipcu 1816 r. zawinął do Kronsztadu. Kilka tygodni później znów ten sam statek wyruszył do Nowoarchangielska z towarami dla tamtejszej placówki handlowej Kompanii¹³²⁵, a wśród członków jego załogi znajdował się ponownie por. Janowski, pełniący funkcję zastępcy dowódcy por. Ponafidina. Ten drugi rejs Kronsztad–Nowoarchangielsk dokonany został wokół Przylądka Horn i trwał nieco krócej od pierwszego, bo „tylko” dziesięć miesięcy. W Nowoarchangielsku Janowski mianowany został zarządcą kolonii na miejsce zdymisjonowanego, od dwudziestu lat pełniącego tę funkcję, Baranowa¹³²⁶, i w styczniu 1818 r. „Suworow” odpłynął do Europy. Tymczasem Janowski dokonał inspekcji kantorów Kompanii na Kodiaku i Unalascie¹³²⁷, prawdopodobnie w towarzystwie innego Polaka, Korsakowskiego¹³²⁸. Z Kodiaku przywiózł Janowski do Nowoarchangielska na życzenie udającego się do Rosji Baranowa jego córkę Irinę, pół-Aleutkę, z którą ojciec chciał się przed daleką i długą drogą pożegnać. Wiadomo, że w niedługim czasie Janowski poślubił Irinę¹³²⁹, lecz dalsze jego losy są nam nie znane.

Drugi z oficerów „Suworowa”, Szwejkowski, prawdopodobnie również dużo podróżował w czasie swej służby, a może i po jej zakończeniu, gdyż w rodzinie jego zachowała się do czasów obecnych pamięć o przodku żeglarzu¹³³⁰.

4. PODRÓŻ EDWARDA RACZYŃSKIEGO DO TURCJI

Interesujący opis swej podróży do Turcji i na wyspy Morza Egejskiego pozostawił słynny mecenas nauk, dyplomata i podróżnik, Edward Raczyński¹³³¹. W latach 1811–1812 Raczyński odbył podróż na Północ, zwiedzając Szwecję i Laponię, w roku 1814 wybrał się przez Ukrainę i Morze Czarne do Turcji. W podróży towarzyszyła Raczyńskiemu wdowa po słynnym podróżniku i pisarzu Janie Potockim, Konstancja Potocka, oraz rysownik i malarz L. Fuhrman, którego prace posłużyły do ozdobienia opisu podróży pięknymi miedziorytami¹³³².

W połowie lipca podróżnicy opuścili Warszawę, zaś 6 sierpnia 1814 r. odpłynęli z Odessy na statku wiozącym zboże do Stambułu. Pogoda była sprzyjająca i dał pomyślny wiatr, tak że w ciągu dwu dni statek dotarł do Bosforu. W Arnautkeu statek zarzucił kotwicę, Raczyński wybrał się¹³³³ do Stambułu małym Tureckim statkiem, znanym nam już z opisu Jana Potockiego – kaikiem.

¹³²⁴ H a i m a n, *l. c.*

¹³²⁵ Jw.

¹³²⁶ K r a t t, *Ocean Wielki*, t. II: Kolonia Ross, Warszawa 1954, s. 352–354, 363.

¹³²⁷ Jw., s. 363.

¹³²⁸ H a i m a n, *l. c.*

¹³²⁹ K r a t t, *o. c.*, t. II, s. 367, 368.

¹³³⁰ Według informacji udzielonej autorowi przez admirała Włodzimierza Steyera, którego żona miała w r. 1903/1904 w Warszawie na pensji (Grochowskiej-Lange przy ul. Miodowej) koleżankę Szwejkowską; ta opowiadała o swym dziadku, znakomitym żeglarzu.

¹³³¹ Krótki życiorys i bibliografię dotyczącą E. Raczyńskiego podaje Z i e l i ń s k i, *Mały słownik ...*, s. 397, 398.

¹³³² E. R a c z y ń s k i, *Dziennik podróży do Turcyi odbytej w roku 1814 przez ...*, Wrocław 1821. Dziennik ten, wydany pod postacią okazałego albumu, ukazał się również w tłumaczeniu niemieckim, jednakże nie w tak okazałej szacie i bez większości rycin znajdujących się w polskim wydaniu (*Malerische Reise in einigen Provinzen des Osmanischen Reiches aus dem polnischen des Herrn Grafen Eduard Raczyński übersetzt*, herausgegeben von F. H. von der Hagen, Breslau 1825).

¹³³³ W swym opisie podróży Raczyński z reguły nie wspomina o towarzyszących mu osobach.

Wieczorem popłynąłem do Stambułu kaikiem; jest to rodzaj łodzi dosyć długich, lecz bardzo wąskich, tak zaś lekkich, że kiedy trzech ludzi robi wiosłami lub wiatr niezbyt mocny rozpiąć pozwoli bardzo mały żagiel, mówić można, że wodę jak strzały porzą¹³³⁴.

Po zwiedzeniu Stambułu, któremu poświęca w opisie podróży dużo miejsca, Raczyński udał się w dalszą podróż: na morze Marmara, a następnie poza Dardanele, na wyspy Tenedos i Lesbos. Z okazji pobytu na tej ostatniej wyspie Raczyński opisze o śmiałym czynie Marka Jakimowskiego, odnosząc się do roku 1627, zapewne z racji wydania w 1628 r. polskiego tłumaczenia *Zdobycia Galery*, do czego odwołuje się w przypisie¹³³⁵.

Wracając z wyprawy na wyspy Tenedos i Lesbos, a dodać trzeba, że podróż tę odbył Raczyński również kaikiem, podróżnik nasz zwiedził ruiny Troi (czemu również poświęca sporo miejsca w swym opisie) i Gallipoli.

Warto zaznaczyć, że w opisie podróży Raczyńskiego znajduje się szereg ciekawych informacji odnoszących się do spraw morskich Turcji i jej tradycji morskich, składu floty, organizacji dowództwa oraz niektórych urządzeń technicznych, jak np. doków do naprawy okrętów

21 października, po dziesięciu tygodniach pobytu na Wschodzie, Raczyński wybrał się w drogę powrotną do Polski. W Arnautku zaokrętował się na żaglowcu Kompanii Kupieckiej z Fiume płynącym do Odessy pod moskiewską banderą¹³³⁶ i po krótkiej zwłoce spowodowanej ciszą morską 24 października opuścił Turcję. Podróż powrotna do Odessy nie odbyła się jednak w równie pomyślnych warunkach, co podróż z Odessy. Oto co pisze na ten temat Raczyński:

Dnia 25 października po południu usłyszałem kapitana skwapliwie rozkazującego zwinienie górnych na okręcie żagli i gwałtowną wróżącego burzą. Nie pojmo wałem obawy jego, wiatr albowiem pomyślny i niezbyt mocny nam służył. Kapitan rozporządzenia swoje uczyniwszy zwrócił moją uwagę na wodę w morzu, która czarniawy przybrała kolor, i na mgłę od północy się wznoszącą. Wkrótce sprawdziła się jego wróżba i w przeciągu dwóch godzin powstał najprzód z wschodu, a potem z północy wiatr tak gwałtowny, że nam główny żagiel rozdarł. Strwożony sternik sądząc być rzeczą niepodobną oparcie się nawałnicy, zwrócił okręt ku południowi i wkrótce potem dwie kotwice zarzucił za skałą w morze wysuniętą. W tym niebezpiecznym stanowisku, w którym resztę dnia i następną noc przepędziliśmy, trwożliwość majtków niespodziany sprawiła mi widok [. . .]

Dnia 26 października przed wschodem słońca zerwała się lina główna naszej kotwicy. Żeglarze lękając się, aby i druga lina o skały się nie przetarła, dwa małe rozwinęli żagle i z wiatrem popłynęli ku Zopoli, miastu w Bułgarii nad obszerną zatoką położonemu. Wkrótce patem spostrzegliśmy sterczący z morza maszt rozbitego okrętu. Mieszkańcy stojący nad brzegiem ręce ku nam wyciągali i znakami dawali do zrozumienia, że okręt ten poprzedzającej nocy o skały się rozbił i że dla gwałtownego wiatru nikogo nie wyratowano. Widziałem łzy w oczach moich towarzyszy podróży.

Po południu zarzuciliśmy kotwice w zatoce pod Zopoli, gdzie już kilkanaście okrętów zastaliśmy, które się tu przed falą schroniły. Towarzyszący mi malarz pan Fuhrman kazał się przywiązać do miastu na rozbitym okręcie i wzburzone w porcie morze wraz z statkami schronienia w nim szukającymi odrysował¹³³⁷.

Po kilkudniowym postoju w Zopoli pogoda poprawiła się na tyle, że statek wyruszył w dalszą drogę. Nazajutrz dostrzeżono i minięto ujście Dunaju. Raz jeszcze (4 listopada) zerwał się nadzwyczaj gwałtowny, silny wichur, ale nie wyrządził on żadnej szkody statkowi, przeciwnie, wpłynął na zwiększenie jego szybkości i podróż dobiegła kresu. 5 listopada 1814 r, statek znalazł się w Odessie. Po odbyciu obowiązującej dla przybywających ze Wschodu kwarantanny Raczyński wyruszył do kraju.

¹³³⁴ R a c z y ń s k i, *Dziennik podróży do Turcji* ..., s. 15.

¹³³⁵ Jw., s. 105.

¹³³⁶ Zgodnie z traktatem w Kuczuk-Kajnardzi bandera rosyjska miała prawo swobodnego przejścia przez Cieśniny Dardaneelskie.

¹³³⁷ R a c z y ń s k i, *o. c.*, s. 199–201.

5. PODRÓŻNICY POLSCY W OKRESIE KRÓLESTWA KONGRESOWEGO

Zakończenie wojen napoleońskich pociągnęło za sobą automatycznie ożywienie zamarłej dotąd żeglugi na wodach europejskich. Jak szybko została np. nawiązana komunikacja między dwoma najbardziej zagorzałymi przeciwnikami, Francją a Anglią, wynika choćby z tego, że niemal zaraz po podpisaniu pokoju paryskiego (30 maja 1814 r.) można było udać się z Francji do Anglii. Jednym z pierwszych, jeśli nie pierwszym Polakiem, który już nie jako jeńiec, ale jako swobodnie podróżujący obywatel przybył wówczas na kilkumiesięczny pobyt do Anglii, był Dezydery Chłapowski. We wspomnieniach Chłapowskiego, poświęconych właściwie wyłącznie jego służbie wojskowej, sama podróż morska do i z Anglii nie została jednak uznana za godną choćby najmniejszej wzmianki¹³³⁸.

Z podróżników polskich, którzy w okresie Królestwa Kongresowego popłynęli na Wyspy Brytyjskie, przede wszystkim wymienić trzeba Karola Sienkiewicza i Krystyna Lach-Szyrmę, gdyż – w odróżnieniu od licznych innych swych rodaków – obydwaj opisali swą podróż i pobyt w Anglii, przekazując nam cenne informacje na temat ówczesnych warunków podróży morskiej.

Udający się do Anglii w celu poszukiwań poloników w tamtejszych bibliotekach oraz dla dokonania zakupu książek do zbiorów puławskich księcia Adama Czartoryskiego, Sienkiewicz spędził w Anglii przeszło rok. Przeprawę przez kanał La Manche odbył 24 czerwca 1820 r. z Calais do Dover na pokładzie angielskiego statku pocztowego „Auckland”, a zamiast własnych wrażeń z tej podróży zacytował początek poematu Byrona *Korsarz*:

Na tych wesołych wodach błękitnego morza
myśli nasze bez granic i nasze dusze wolne jak one,
wszędzie, gdzie wiatr może zanieść, gdzie pienia się fale,
wszędzie tam widzą swoje państwo i w swoim są domu¹³³⁹.

„His Majesty’s Packet Auckland” był niewątpliwie statkiem żaglowym, ale rychło Sienkiewicz miał okazję bliższego zapoznania się ze „Steam Boatem”, na którym w połowie sierpnia odbył podróż na Tamizie, z Richmond do Londynu. A oto opis tej podróży i samego „batu parowego” pierwszy zapewne tego rodzaju z autopsji dokonany opis w naszej literaturze:

[...] nadeszła szósta godzina. Bat się wnet napelnił. Rozżarzone ognie w głębi, odepchnięto od brzegu. Dym zaczął walić się z komina, koła obracać się z szumem, bat płynąć.

Widok batu wcale jest dziwny, jest [to] jeden z najpiękniejszych wynalazków tegoczesnych. Cała machina parna jest w głębi batu i zupełnie pokryta, ta machina obraca koła, które są z obu stron batu i zastępują wiosła. Dla dania wielkiej mocy ogniowi, przyprawiony jest długi żelazny komin. Ten u dołu jest na zawiasie i podpływając pod most schyla się w tył za pomocą powrozu, który go utrzymuje w tym schyleniu.

Pasażerowie w pogodę siedzą pospolicie na wyższej części, gdzie są dokoła ławki z poręczami i krzesła. W czasie deszczu chronią się do kabin pięknie ubranych.

Rudel do kierowania z tyłu, jak u zwyczajnych batów. Koła żelazne jak młyńskie na rzekach, całe na wierzchu i tylko spodem dotykają wody. Okryte są pudełkiem, żeby nie pryskały wodą. Koła robią szum wielki jak we młynie. Dym buchający z komina zostawia na powietrzu ślad długi [tam], którądy bat przepływa.

Jest to najpiękniejszy spacer. Osób dużo, czasem bywa muzyka; była na drugim, co za nami płynął. A brzegi Tamizy są rajem. Wioski, miasteczka, ogrody, murawy najpiękniejsze, pałace, chatki, zamki dawne, gaje, wszystko to stanowi łańcuch nieprzerwany mijających przed oczyma widoków.

¹³³⁸ Chłapowski, *Pamiętniki*, t. I. s. 161.

¹³³⁹ K. Sienkiewicz, *Dziennik podróży po Anglii 1820–1821*, wyd. B. Horodyski, Wrocław 1953, s. 7–8.

Bat płynął [z] prędkością ręczego i jednostajnego kłusa. Prędkość można zmniejszać i powiększać. Bat, który był daleko za nami, tak przydał ognia, że nas w momencie doznał i wyprzedził. Nasz kapitan nie chciał ekspensować węgla i zostawił nas z tyłu.

Widziałem nad brzegiem pałac, gdzie umarła księżniczka Karolina, i – także pod Londynem – dom, gdzie niedawno przeprowadziła się na lato królowa. Miałem nawet ukontentowanie poznać razem z innymi na dziedzińcu tego domu Aldermana Wooda, który bardzo podobny do swoich sztychowanych portretów.

Od Richmond do Londynu wodą mil 18. Debarkowaliśmy o pół do dziewiątej. Tak więc nagle wróciłem do Londynu wyjechawszy z niego wczoraj przynajmniej na tydzień¹³⁴⁰.

Dwa tygodnie później Sienkiewicz odbył tę samą podróż w kierunku przeciwnym przy czym zauważył, że „płynąc tylko przeciw wodzie bat parny płynął bardzo pomalą: 5 godzin do Richmond”¹³⁴¹.

W następnym roku Sienkiewicz odbył podróż morską z Liverpool do Dublina. Pod datą 3 i 4 maja 1821 notuje:

Po dziesiątej ambarkowałem się parnym batem do Dublina. Bat duży, więcej stu osób na nim było, niezbyt jednak wygodny, a kabin kosztował 1/2 funta. W ciągu żeglugi machina parna zepsuła się, ale kowale zaraz to zaczęli ładować [!], staliśmy jednak więcej godziny, bo choć mieliśmy żagle, wiatru jednak nic nie było.

Zaczynając od ujścia rzeki Mersey, nad którym leży Liverpool, i kilkanaście mil ku Irlandii, droga na morzu jest oznaczona pływającymi przyznakami, bo bez tego nie bardzo by była bezpieczna. Są to beczki malowane czerwono i zapewne ugruntowane kotwicami.

Obiad jedliśmy na pomoście o czwartej godzinie. Lubo dzień zimny, słońce natenczas było pokazało się, ta tylko była niedogodność, że gdy dym powionął z komina ponad stołem, sadza na talerze padała. Był też muzykant, klawecista, co grał prawie ciągle. Nie dostałem łóżka, więc spałem na zydlu w kabinie.

Rano deszcz padał. Wyszedłem był na pomost, widziałem majaczące przez mgłę brzegi irlandzkie i poszedłem znowu nadal drzemać. Przybyliśmy do lądu około ósmej godziny. Od Liverpool do Dublina 60 mil¹³⁴².

O podróży powrotnej w dniu 6 maja Sienkiewicz pisze:

Bat parowy, którym miałem płynąć do Holy-Head w Walii, jest stąd o mil kilka. Jedzie się do niego koźcem. Tak więc miałem okazję widzieć w Irlandii nie sam tylko Dublin. Jechałem płaszczyzną, najczęściej na łąki podzieloną. Za Dublinem widać było ciągnące się góry, Dublin nie leży nad samym morzem. Okrętów na rzece, która go przedziela i zatoką łączy się z morzem, mnóstwo zadziwiające.

Wypłynęliśmy około dziewiątej z rana. Zerwał się wiatr, rozpięto więc trzy żagle, co przy machinie parnej pędziło tylko nasz statek, lecz za to porwała mię słabość, co mię bez litości męczyła przez cały czas żeglugi, blisko 7 godzin, stanęliśmy bowiem w Holy-Head około czwartej. To miasteczko leży na cyplu wyspy Anglesey, najbliższym Irlandii, a tu wyspa Anglesey ciasnym tylko przesmykiem oddzielona od Walii¹³⁴³.

W czasie swego pobytu w Anglii Karol Sienkiewicz spotykał się z wielu rodakami, gdyż przebywali tam podówczas Konstanty i Andrzej Zamoyscy, młody Adam Czartoryski ze swym guwernerem Krystynem Lach-Szyrmą, Gotard Sobański i inni przeważnie studiujący w Anglii Polacy. Ze względu na opublikowane swe wspomnienia interesuje nas oczywiście literat i publicysta Krystyn Lach-Szyрма.

15 sierpnia 1820 r. Szyрма stanął w Calais i tam, jak pisze, pierwszy raz zobaczył statek parowy, który miał na próbę płynąć z ładunkiem do Boulogne. Gdy jednak nadszedł czas wsiadania na statek, zaproszeni do odbycia podróży członkowie magistratu różnymi wymówkami uchylili się od podróży. Przeprawę z Calais do Dover Szyрма odbył na jednym z małych

¹³⁴⁰ Jw., s. 60–61.

¹³⁴¹ Jw., s. 79.

¹³⁴² Jw., s. 262–263.

¹³⁴³ Jw., s. 265.

statków żaglowych używanych na tej trasie i zwanych „packet-boats”¹³⁴⁴. Natomiast w podróż z Edynburga do Londynu wybrał się na statku parowym o nazwie „Walter Scott”. Niestety, sam opis techniczny statku niewiele nam mówi:

Urządzenie statków parowych mało się różni od urządzenia zwyczajnych okrętów; są one tylko szersze, z płaskim dnem i budują je większe od tamtych; więcej też biorą na siebie ciężaru. Najwięcej używają się do przewozu ludzi, bo mogą być wygodniej urządzone¹³⁴⁵.

Następuje opis pomieszczeń statku oraz warunków, jakie zapewniono podróżnym na czas rejsu; z kolei autor opisuje samą podróż, która przebiegała spokojnie. Godne zanotowania są uwagi Szymy poczynione przy zbliżaniu się do ujścia Tamizy:

Im bardziej zbliżaliśmy się do ujścia Tamizy, tym większy był ruch na morzu. Okręty w różnych odległościach płynęły przed i za nami, inne zaś z bliska omijały; a było ich takie mnóstwo, którymi ze wszystkich części ziemi, ze wszystkich stref i od wszystkich ludów sprowadzano do Anglii bogactwa; a ona wypłacając się za nie własnymi płodami zdawała się łańcuchem wzajemności łączyć z sobą najodleglejsze kraje i narody. Wspaniały to był widok patrzeć na ogromne budowle snujące się po morzu w cichej spokojności i jakby bez ruchu i prawdziwie zdolny obudzić swą majestatyczną postacią najgłębsze uczucia górności. Nic nie wyrównywa tej olbrzymiej czynności Anglików na morzu; przeciwko niej ruch lądowy na największych gościńcach jest niczym. Więcej tam za jednym rzutem oka widziałem okrętów niż gdzie indziej na najhandlowniejszym gościńcu bryk i pojazdów.

A nieco dalej pisze:

Płynęliśmy Tamizą; rzeka ta uczyniła Londyn spichlerzem bogactw świata. Jej załamania i zakręty po tej stolicy przyrównywano trafnie do wijących się kłębow smoka niechętnie ją porzucającego. Spotykaliśmy i byliśmy spotykani od tam i sam przepływających okrętów: łódki w różnych kierunkach snuły się po jej mętnej powierzchni. W sztucznych portach (doks) wznosił się gaj masztów wiszące i poplątane na nich powrozy; pozwijane żagle, podobnymi je czyniły do gęstej trzciny¹³⁴⁶.

Najliczniej w okresie Królestwa Kongresowego spotykamy Polaków w rejonie Morza Śródziemnego. Wszystkich tych podróżników można podzielić na dwie zasadnicze grupy. Jedni z nich to ludzie nauki, zajęci poznawaniem południowo-wschodnich krajów: ich prądziejów, kultur i języków.

W latach 1817–1820 przebywał w Turcji, w Syrii i innych krajach Azji Mniejszej Wacław Seweryn Rzewuski, późniejszy równie słynny, jak i tajemniczy Emir Rzewuski. W czasie tej trzyletniej podróży po Wschodzie, odbytej celem zakupu koni arabskich dla monarszych dworów Rosji i Wirtembergii. Rzewuski niekiedy przepływał się morzem, jak np. „płynąc pod banderą rosyjską [ze Stambułu] do Syrii” czy wracając z marmurowym posągiem Nioby z Sydonu przez Stambuł do Odessy¹³⁴⁷.

W tym samym niemal czasie, w latach 1819–1821, przebywał w Turcji, a później w Azji Mniejszej, na wyspach Archipelagu, w Syrii, Egipcie i Nubii Józef Sękowski – uprzednio uczeń Lelewela na Uniwersytecie Wileńskim, a później profesor języków wschodnich tegoż Uniwersytetu. Ogłosił on w latach 1821–1828 szereg prac dotyczących jego podróży, m. in. *Powrót z Egiptu przez Archipelag i część Azji Mniejszej do Konstantynopola*¹³⁴⁸.

¹³⁴⁴ K. L a c h - S z y r m a, *Anglia i Szkocya. Przypomnienia z podróży roku 1820–1824 odbytej przez...*, t. I, Warszawa 1828 (na okładce i stronie tytułowej tego tomu wydrukowano omyłkowo: „...roku 1823–1824 odbytej...”), s. 10–11.

¹³⁴⁵ L a c h - S z y r m a, *o. c.*, t. II, s. 201. Autor pisze, że trzy razy odbywał morzem podróż z Edynburga do Londynu (jw., s. 196), ale w swej książce opisuje ją tylko raz.

¹³⁴⁶ Jw., s. 206–208.

¹³⁴⁷ B y s t r o Ń, *Polacy w Ziemi Świętej, Sytji i Egipcie*, s. 93, 102.

¹³⁴⁸ „Pamiętnik Warszawski”, t. IV, 1823 (Z i e l i Ń s k i, *o. c.*, s. 462, 463; tamże bibliografia prac o Sękowskim).

Niezwykle cenne zbiory archeologiczne zebrał w Egipcie, a być może również w Abisynii i Sudanie wielkopolski obieżyświat Florian Antoni Braunek. Urodzony w roku 1797 w Grudnie pod Obornikami, ukończył szkoły w Poznaniu, po czym w 1816 r. zaciągnął się do pruskich ułanów gwardii. W roku 1823 wziął dymisję i przeszedł na służbę francuską. Jako kapitan brał udział w wojnie hiszpańskiej, walczył pod Trocadera i Kadyksem. Z kolei pospieszył do Grecji, by uczestniczyć w greckiej wojnie wyzwolenczej. Później był instruktorem wojskowym w Egipcie, a następnie podróżował po Abisynii, Sudanie i Saharze. W roku 1830 przebywał w Palestynie, następnie udał się w tym samym roku do Aleksandrii, tam zaciągnął się na służbę austriacką i przez sześć tygodni pływał po wodach Archipelagu na okręcie dowódcy floty w czasie kampanii przeciwko korsarzom tureckim. Po opuszczeniu, służby udał się przez Konstantynopol do Odessy, ale statek, na którym płynął, uległ rozbiciu u wybrzeży Rumelii i cenne zbiory Braunka przepadły¹³⁴⁹.

Z osobą Floriana Braunka przejść można do drugiej grupy polskich podróżników śródziemnomorskich, a mianowicie tych, których przywiodły tu ruchy rewolucyjne i idee niepodległościowe. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje literat Józef Brykczyński.

Urodzony w roku 1797, ukończył dwadzieścia lat później Wydział Prawa na Uniwersytecie Warszawskim i mimo tak młodego wieku został sekretarzem komisji dla uregulowania handlu i żeglugi. Czynny jako literat, współpracował z warszawskimi pismami. W roku 1820 wyjechał do Włoch i z tej okazji Kazimierz Brodziński napisał wiersz do J. E. jadącego do Włoch. Kiedy w czasie pobytu Brykczyńskiego we Włoszech wybuchła rewolucja w Neapolu, natychmiast wsiadł on w Liwornie na statek, by przyłączyć się do szeregów rewolucyjnych. Niestety, na przeszkodzie temu stanęła siła wyższa: gwałtowne burze przez dwa tygodnie pędziły statek po morzu i zagnały go w zupełnie przeciwnym kierunku, do Genui. Wiadomości o eskapadzie Brykczyńskiego doszły już do kraju, w rezultacie czego władze rosyjskie uniemożliwiły mu powrót. Pozostał więc na emigracji i trzy lata później zmarł w Paryżu¹³⁵⁰.

Polacy wzięli także liczny udział w powstaniu greckim i wojnie niepodległościowej Greków z Turkami, zresztą wśród przedstawicieli wszystkich europejskich narodów. Symbolicznym świadectwem udziału tych różnojęzycznych bojowników o wybawienie Grecji z jarzma tureckiego było poświęcenie sztandaru międzynarodowego batalionu filhellenów u stóp Akropolu, gdzie w jednym szeregu stanęli członkowie tego batalionu znad Sekwany, Tagu, Wisły, Tybru, Dunaju; ze wszystkich stron Europy, a nawet i Afryki. Trudno wymienić wszystkich Polaków, którzy wzięli udział w tej wojnie i trudno ustalić marszruty, jakie przywiodły ich do Grecji. Z samego jednak faktu, że byli wśród nich także i dawni żołnierze napoleońscy¹³⁵¹, wyciągnąć można wniosek, iż dążyli oni do Grecji zapewne z różnych stron Europy.

6. PIERWSI POLSCY PIONIERZY ŻEGLUGI PAROWEJ

Zainteresowanie, jakie podczas zaborów okazywali Polacy sprawami związanymi z morzem, znajduje dobitny wyraz także w dziedzinie budownictwa okrętowego. Brzmi to prawie niewiarygodnie, ale udokumentowane jest w sposób niezbity, że pionierami żeglugi parowej w Gdańsku byli Polacy. Nie Niemcy i nie gdańszczanie, ale właśnie Polacy sprowadzili pierwsze statki parowe do Gdańska, a później także w górę Wisły i w ten sposób zapoczątkowali żeglugę parową na polskich wodach przybrzeżnych i śródlądowych. Nastąpiło to w

¹³⁴⁹ K. K o n a r s k i, *Braunek Florian Antoni*, „Polski słownik biograficzny”, t. II, s. 420.

¹³⁵⁰ M. B r y k c z y Ń s k a, *Brykczyński Józef*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 28.

¹³⁵¹ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 291.

czerwcu 1827 r., a więc dwa lata przed podróżą, jaką na statku parowym z Kronsztadu do Travemünde odbył Adam Mickiewicz.

Oto jaką relację na temat sprowadzenia pierwszych statków parowych do Gdańska zamieściła ówczesna „Gazeta Krakowska”:

Dwa statki parowe, przez W. Wolickiego z Anglii sprowadzone, przybyły do Gdańska z banderą rosyjską, na której jest umieszczony Orzeł polski; jeden z tych statków, zwany „Księżę Xawery”, z pełnym aparatem na siłę koni 40, jest przeznaczony do podróży na morzu; drugi, „Victory” zwany, budowany płasko, ma być holowany do Warszawy; jest on także w maszynę na siłę koni 60 opatrzony, nie ma przecież kotła, który, jako uszkodzony, w Anglii zostawiono. A że statki parowe są nowym zjawiskiem dla miasta Gdańska, przeto konsul jeneralny rosyjski, radca kolejalny W. Makarowicz, chcąc zrobić przyjemność mieszkańcom sprosił na dzień 29 czerwca na pokład tych statków pierwsze osoby stanu wojskowego i cywilnego i dwieście pięćdziesiąt osób obojej płci przyjął wspaniałą ucztą – na pokładzie „Victory”. Po obejrzeniu obok będącego statku „Księżę Xawery” posunął się tenże statek naprzód do przysposobienia pary, a będąc przygotowanym do działania (co 10 minut trwało), postąpił do miejsca Lagean zwanego, ciągnąc za sobą statek „Victory” z gośćmi będącymi. Wystrzał z dział rozpoczął spacer. Lud mnogi, brzegi Wisły okupujący, dał oznaki zadowolenia przez trzykrotne „hura”!¹³⁵²

Swój pierwszy rejs „Księżę Xawery” odbył 15 lipca 1827 r. z 65 pasażerami do Sopotu, płynąc trzy i pół godziny w jedną, a dwie w drugą stronę. Wyzyskanie statku do służby portowej zostało jednak utrudnione negatywnym stanowiskiem rady miejskiej i władz pruskich, opierających się m. in. na starym zakazie utrzymywania ognia na drewnianych statkach¹³⁵³, a „Księżę Xawery” był konstrukcji drewnianej. Przez jakiś jednak czas statek był jeszcze czynny wożąc pasażerów z Gdańska na Hel¹³⁵⁴. Opis takiej przeprawy w 1827 r. zawdzięczamy jednemu z polskich podróżnych zwiedzających Pomorze, Tadeuszowi Krępowieckiemu.

Znajdowały się w porcie gdańskim dwa statki parowe. Z tych jeden stary, zwany „Victory” a przeznaczony na Wisłę, drugi nowy i ozdobniejszy pod nazwiskiem „Księżę Xawery” do Petersburga miał być odesłany [...]

Dnia 24 sierpnia wypłynąwszy z portu gdańskiego (Fahrwasser) okręt stanął blisko brzegu Soboty. Byliśmy już uwiadomieni, że ma podróż odprawić do Heli. Za danym z działa wystrzałem popłynęliśmy na batkach ku okrętowi. Już na nim znajdowało się wielu bardzo mieszkańców Gdańska, których liczbę powiększyło towarzystwo z Soboty. Ruszył statek przy odgłosie wojskowej muzyki, która w całej odzywała się podróżą. Płynął siłą dwudziestu koni i przestrzeń czterech mil polskich we dwóch odbył godzinach. Zarzucono kotwicę; zbliżyły się rybackie statki i wysiedliśmy na ląd w Heli!¹³⁵⁵

Wobec nieodmiennie negatywnego stanowiska władz państwowych i miejskich przedsięwzięcie żeglugi parowej w Gdańsku natrafiło na przeszkody nie do przezwyciężenia. W rezultacie statek „Victory” został sprowadzony w górę Wisły do Warszawy już w roku 1828, a „Księżę Xawery” w 1830. Ich przydatność do żeglugi wiślanej okazała się jednak znikoma z powodu znacznego zanurzenia¹³⁵⁶. Dalsze losy „Victory” są nie znane, natomiast „Księżę Xawery” sprzedany został przedsiębiorstwu zajmującemu się pogłębianiem Zalewu Wiślanego, zwłaszcza toru wodnego z Królewca do Piławy. I tam w roku 1836 widział go podróżnik polski Teodor Tripplin; statek ten spieszył z pomocą żaglowcowi, na którym Tripplin płynął.

¹³⁵² „Gazeta Krakowska”, 1827, nr 58.

¹³⁵³ W. R e c k e, *Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Danzig*, „Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus, des Hafens und der Schiffahrt von Danzig”, Danzig 1926, s. 51.

¹³⁵⁴ F. M i a s k o w s k i, *O przedsięwzięciu żeglugi parowej na Wiśle*, „Biblioteka Warszawska”, 1848, t. IV, s. 273.

¹³⁵⁵ Opis podróży z Gdańska na Hel zamieszczony został w większej pracy: T. K r ę p o w i e c k i, *Przejażdżka w Prussach polskich*, Warszawa 1829, na łamach dwóch czasopism: „Kolumb”, R. II, t. V, oraz „Gazeta Polska”, s. 260–392. Fragment dotyczący podróży na Hel przedrukowany został przez J. Nierodę w „Rejsach”, 1950, nr 11, pt. *Reportaż sprzed wieku*.

¹³⁵⁶ R e c k e, *l. c.*; M i a s k o w s k i, *l. c.*

Bowiem oprócz roli pogłębiarki „Książę Xawery” spełniał również rolę statku ratowniczego¹³⁵⁷. I na tym zakończyć można uwagi o pierwszych próbach żeglugi parowej na wodach Zatoki Gdańskiej.

7. MICKIEWICZ JAKO MARYNISTA I JEGO PODRÓŻ PRZEZ BAŁTYK

Z górą 150 lat minęło od napisania *Morskiej nawigacji do Lubeka*, zanim literatura nasza wzbogaciła się o nowe cenne utwory poetyckie, opierające się na motywach morskich. Dokonał tego Adam Mickiewicz, otwierając – podobnie jak i w innych dziedzinach naszej kultury – nowy okres w literaturze marynistycznej¹³⁵⁸. Dotąd dominowało w niej naśladownictwo wzorów klasycznych, szablonowość w doborze tematów i uboga forma, innymi słowy – rzucał się w oczy brak samodzielności, nieporadność i sztuczność, z jaką poeci przedstawiali swe przeżycia związane z zetknięciem się z morskim żywiołem. Mickiewicz odkrył nie znane dotąd piękno morza w różnych jego obliczach: żywiołu zastygłego niejako w martwocie ciszy morskiej i rozszalałego w paroksyzmach strasznej burzy, po mistrzowsku kreśli rozliczne obrazy niezmiernego i niezgłębionego morza, pokazując dowodnie, ile ten nowy temat zawiera uroku przedtem zupełnie nie znanego, a choć przez niejednych ludzi pióra przeżytego to przecież nie pokazanego.

Sonety krymskie, ściślej rzecz biorąc tylko niektóre z nich, a więc poświęcone morzu, jak *Burza*, *Żegluga* czy *Ajudah* stanowią właściwie cały dorobek Mickiewicza w dziedzinie poezji marynistycznej. Powstały one, jak wiadomo, podczas pobytu poety nad brzegami Morza Czarnego na Krymie i dlatego trudno powiedzieć, że stanowią one odbicie jego przeżyć morskich, bo choć wywodzą się niewątpliwie z obserwacji żywiołu morskiego, to przecież dokonał jej Mickiewicz nie na pełnym morzu, ale tylko z jego brzegów. I dlatego też miarą prawdziwie wielkiego talentu Mickiewicza jako marynisty, a także jego doskonałego opanowania również i w tej sferze obcej mu dziedzinie, jaką dlań były zagadnienia związane z żeglugą morską, czy – jeszcze dalej idąc – budownictwem okrętowym, jest improwizacja wygłoszona przez niego 5 stycznia 1828 r. w Petersburgu w gronie rodaków po wydanym na jego cześć obiedzie. Niestety, nie została ona zaraz spisana; Mickiewicz zresztą nie znosił notowania swych improwizacji. Mówił, że skrzywienie pióra odbiera mu natchnienie. Czasem nawet, gdy po skończonej improwizacji przekonał się, że została ona spisana, bezceremonialnie darł manuskrypt. Dlatego również i z tej improwizacji, którą podajemy niżej, pozostało tylko dość pobieżne streszczenie, spisane przez jednego ze słuchaczy, Mikołaja Malinowskiego. Oto co pisze on na ten temat:

Poproszono Adama o improwizację. Sękowski, chcąc się pomścić, dał mu przedmiot bardzo klasyczny: wyprawę kapitana Parry do bieguna północnego, i sam mi do ucha szepnął, że ciekawy jest, jak się poeta pokaże.

Adam opisał, jak Anglikom znane były okropne strony Oceanu Lodowatego, jak uczeni spodziewali się rozszerzenia wiadomości, a kupcy nowego źródła zysków z odkrycia dróg dotąd niedostępnych, jak wzywano ochotników do tego przedsięwzięcia i jak powstał jeden tylko Parry. Opisanie przez poetę budowli okrętu jest świadectwem dostatecznym, jak Mickiewicz zwraca na wszystko uwagę, co ze sztuką jego ma związek. Sam Sękowski przyklasnąć musiał.

Ale już okręt puszczony przeszedł za granicę znaną; niesłychane trudności pokonywać, prace ponosić, niedostatków, doznawać musieli żeglarze. Parry dzieli z nimi wszystkie niewczasy, ale kiedy inni upadają na duchu, on jeden wszystkim dodaje odwagi. Majtkowie grożą buntem, już wpadli do izby kapitana; ten, niewzruszony, spokojny wychodzi przeciwko nim i wytrąciwszy pistolet z rąk pierwszego zuchwalca nakazuje milczenie i głos zabiera¹³⁵⁹.

¹³⁵⁷ Tripplin, *Wspomnienia z podróży*, t. I, s. 6.

¹³⁵⁸ Pollak, *Uroda morza...*, s. 20.

¹³⁵⁹ M. Malinowski, *Dziennik... pisany po łacinie podczas pobytu w Petersburgu*, z rękopisu ... wydał, wstępem i objaśnieniami zaopatrzył M. Kridl, Warszawa 1914, s. 140, 141.

Dalszy ciąg improwizacji zawiera fantazję na temat orła białego, jakiego Parry miał rze-
komo zobaczyć; nasunęło mu to myśl wskazania swym marynarzom na przykład wielkodusz-
ności i wytrwałości Polaków w dążeniu do osiągnięcia zamierzonego celu, co też odniosło
zamierzony skutek i dopiero „kiedy natura odmówiła swej pomocy”, Parry zarządził odwrót.

Znając mistrzostwo, z jakim Mickiewicz nakreślił „marynistyczne miniatury”, jak R. Pol-
lak nazywa poświęcone morzu *Sonety krymskie*¹³⁶⁰, i przyjmując, że okazał je zapewne rów-
nież i w opisanu wyprawy kapitana Parry’ego do bieguna północnego, tym dotkliwiej odczuć
można stratę, jaką nasza literatura marynistyczna poniosła przez to, że jedyna większa bałtyc-
ka podróż pełnomorska naszego wieszca nie została przez niego opisana ani też nie wywarła
żadnego wpływu na jego twórczość. Stała się niepowetowana szkoda, że obok bogatych obra-
zów morza, jakie dał w *Sonetach krymskich*, obok znanej tylko z drugich ust i w pobieżnym
skrótce opowieści o wyprawie da biegana północnego w marynistycznym dorobku Mickiewi-
cza nie znalazł się opis jego podróży z Kronsztadu do Lubeki.

Z całej tej podróży niewiele pozostało śladów w spuściźnie literackiej Mickiewicza: zale-
dwie parę wzmianek w jego korespondencji. I tak gdy donosi Odyńcowi: „za kilka tygodni
dla poratowania zdrowia za granicę wyjeżdżam”, to dodaje: „dla szczupłości funduszków
puszczam się najkrótszą drogą, to jest morzem do Lubeki”¹³⁶¹.

W innym liście, do pani Szymanowskiej, matki Celiny – swej późniejszej żony, wśród paru
zdań pożegnania znajduje się wzmianka precyzująca środek transportu morskiego, jakim po-
eta wyruszył do Lubeki. „Piszę to na statku parowym”¹³⁶² – czytamy w tym liście pisanym
zapewne w przeddzień odpłynięcia z Kronsztadu, które nastąpiło 27 maja 1829 r.¹³⁶³

Podróż na „pyroskafie”, jak nazywała pani Szymanowska wywożący Mickiewicza z Rosji
angielski statek parowy „George IV”, utrzymujący dwa razy w miesiącu komunikację między
Lubeką a Petersburgiem¹³⁶⁴, była krótka i pomyślna. Statek odpłynął w środę 27 maja i – jak
można wnioskować z czasu trwania podróży – do żadnego portu po drodze nie zawijał.

Po przebyciu Zatoki Fińskiej „George IV” płynął w kierunku południowo-zachodnim, z ukosa
przecinając całe Morze Bałtyckie. Zrazu towarzyszyły mu z zachodu na horyzoncie wyspy Dago i
Ozylia, później rozpościerało się wokół już tylko morze i niebo nad statkiem. Potem na południo-
wschodzie pojawiły się zarysy Gotlandii, a następnie, w dość bliskim sąsiedztwie trasy statku,
południowy cypel szwedzkiej wyspy Olandii. Z kolei „George IV” przepłynął między Bornhol-
mem a południowym wybrzeżem Szwecji, minął z lewej burty Rugię, a z prawej duńskie wyspy
Moen, Falster i Lolland, po czym wpłynął na wody Zatoki Lubeckiej kierując się do przedportu
Lubeki Travemünde, dokąd zawinął prawdopodobnie w sobotę 30 maja 1829 r.¹³⁶⁵.

Pomimo pewnych okrętowych niewygód i panujących na pokładzie „zamętu, szumu i
bezlądu”¹³⁶⁶ Mickiewiczowi, który opuszczał Petersburg w kiepskim nastroju¹³⁶⁷ i niezdrów,
szybko powrócił zarówno humor, jak i zdrowie. Morze – widać – nie dało mu się we znaki. Z
Hamburga napisał:

¹³⁶⁰ Pollak, *l. c.*

¹³⁶¹ A. Mickiewicz, *Zbiór listów, wierszy, rozmów z lat 1817–1831*, w układzie A. Mauersbergera, War-
szawa 1950, s. 211.

¹³⁶² Jw., s. 214.

¹³⁶³ Wprawdzie list ten nosi datę 27 maja, ale dopisana jest ręką Aleksandra Chodźki, który choć towarzyszył
Mickiewiczowi do Kronsztadu, położył zapewne nie datę pisania listu, ale wyruszenia Mickiewicza z Kronsztadu.
Obszerne uzasadnienie możliwych do przyjęcia dat podróży Mickiewicza podaje J. P e r t e k, *Bałtycka po-
dróż Mickiewicza*, „Przegląd Zachodni”, R. XII, t. I, s. 10–28.

¹³⁶⁴ W literaturze występują również nazwy „George II” i „George V” – błędne. Garść szczegółów o kursują-
cym wówczas na trasie Kronsztad–Travemünde statku „George IV” i o warunkach podróży podaje P e r t e k,
o. c., s. 21–26.

¹³⁶⁵ O rozbieżności dat odpłynięcia Mickiewicza z Kronsztadu i przybycia do Travemünde, jaką wykazują za-
równo źródła, jak i opracowania, pisze P e r t e k, *l. c.*

¹³⁶⁶ Z listu do F. Malewskiego z Hamburga, 2 czerwca 1829 (M i c k i e w i c z, *Zbiór listów...*, s. 216).

¹³⁶⁷ Opowiada o tym A. E. O d y n i e c, *Listy z podróży*, t. I, Warszawa 1875.

Jestem zdrow i wesół [. . .] Ból głowy męczył mię jeszcze 24 godzin, ale potem odzyskałem zdrowie i humor. Co dziwniejsze, uleczyłem się prawie od oczu podróżą moją¹³⁶⁸.

„Przepląnąłem Bałtyk” – napisał niedługo potem Mickiewicz do Lelewela¹³⁶⁹ o tej podróży, która – jak już wspomniano – nie wywarła, niestety, żadnego wpływu na tok późniejszej twórczości poety.

8. PODRÓŻ WŁADYSŁAWA MAŁACHOWSKIEGO DO INDII W ROKU 1830

Już u schyłku istnienia Królestwa Kongresowego zrodziła się w kołach ekonomicznych Warszawy myśl zorganizowania dalekiej wyprawy oceanicznej wokół trzech kontynentów. Genezą jej była inicjatywa prowadzenia do Indii eksportu cynku polskiego, na który wówczas w Europie nie było popytu. Z inicjatywą tą wystąpił Bank Polski wzorując się na przeprowadzonych w Londynie transakcjach warszawskiego kupca i przemysłowca Konstantego Wolickiego¹³⁷⁰. Przygotowania do tej wyprawy trwały dość długo, zapewne około roku. Wreszcie z początkiem lutego 1830 r. statek mający zawieźć ładunek kilkudziesięciu tysięcy cetnarów cynku¹³⁷¹ oraz towarzyszących mu w charakterze „superkargo” niejakiego Velthusena, zapewne fachowca od tego rodzaju spedycji okrętowej¹³⁷², oraz urzędnika Banku Polskiego Władysława Małachowskiego – gotów był do odplynięcia z Gravesend¹³⁷³. Oddajmy zresztą głos Małachowskiemu, który po powrocie do kraju skreślił na wezwanie Banku Polskiego sprawozdanie, rozszerzone o „krótki rys wypadków, które podróżny udający się z Europy do Indii Wschodnich doświadcza, jako też obraz zwyczajów, stanu oświaty i religii tego starożytnego narodu”¹³⁷⁴.

Przede wszystkim słów parę o samym przedsięwzięciu, jakiego podjął się – nie wiemy, czy z własnej inicjatywy, czy też na żądanie zwierzchników – Małachowski. Dla nie znającego morza, zasiedziałego w Warszawie urzędnika bankowego była to nie lada decyzja, tym bardziej że w odciętym od dostępu do morza i nie rozwijającym żywszych kontaktów handlowych z zagranicą Królestwie Kongresowym okazji do takich dalekich wypraw nie było wiele, a ludzi pokroju Wolickiego, który z racji swych przedsięwzięć handlowych zapewne niejednokrotnie wyjeżdżał do Londynu, można liczyć na palcach. Od czasu zaś wędrówek po świecie polskich tułaczy w żołnierskich mundurach legionistów napoleońskich miały już przeszło dwa dziesiątki lat. I dlatego wyjazd Małachowskiego do dalekich Indii wywołać musiał niechybnie wielkie wrażenie. Kto wie, czy nie są tego odbiciem słowa samego podróżnika, skreślone na wstępie jego wspomnień, gdy pisze, że w odróżnieniu od Anglii

¹³⁶⁸ W liście do Malewskiego (Mickiewicz, o. c., s. 215).

¹³⁶⁹ W liście do Lelewela z Berlina 12 czerwca 1829 (jw., s. 222).

¹³⁷⁰ „Który mając znaczną partię cynku w Londynie, nie mogąc znaleźć kupca, postanowił ją przesłać do Indii i dopiero wtedy otrzymać miał cenę zaspokajającą, kiedy już cynk swój załadował na okręta do posłania go do Kalkuty” (H. Radziszewski, *Bank Polski*, Warszawa 1910, s. 90).

¹³⁷¹ Radziszewski, l. c., pisze, że transport liczył 70, a może nawet 90 tysięcy cetnarów, czyli 3500 lub 4500 ton.

¹³⁷² Pod koniec XVIII w. mieszkał w Szczecinie kupiec i armator Velthusen, właściciel fregaty „Hedwig Eleonore” (L. Beutin, *Der deutsche Seehandel in Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen*, Neumünster 1933, s. 88, przyp. 5), a choć jest wątpliwe, aby to on właśnie był towarzyszem Małachowskiego, to przecież można przypuszczać, że Velthusen – „superkargo” Banku Polskiego pochodził z rodziny armatorskiej.

¹³⁷³ Szczegóły dotycząca przybycia do Anglii ładunku oraz przedstawicieli Banku Polskiego nie są znane.

¹³⁷⁴ W. Małachowski, *Wspomnienia z podróży do Indii Wschodnich w latach 1829–1830 i 1831 odbytej*, rkps Bibl. Uniw. Warsz., sygn. 9708, s. 1. Na rękopis ten zwrócił mi życzliwie uwagę prof. B. Olszewicz.

w Polsce, gdzie tak mało jest powodów, sposobności i potrzeb do odbywania odległych podróży, myśl płynienia do Indii Wschodnich, zamknięcia się na pół roku w ciasnym obrębie okrętu, poddania się licznym niewygodom i wystawienia na przytrafić się mogące niebezpieczeństwa jednych zraza, drugim nawet do rzędu prawie niepodobnych zamiarów należeć się zdaje¹³⁷⁵.

Ale powróćmy na pokład dużego statku Kompanii Wschodnio-Indyjskiej „The Beliance”, na którym Malachowski i Velthusen rozpoczęli podróż do Indii. Najpierw lody, które ścięły tej zimy Tamizę, a później brak wiatru uniemożliwiły wypłynięcie statku na pełne morze. Wreszcie 15 lutego 1830 r. „The Beliance” podniósł kotwicę i opuścił wybrzeża Anglii. Podróż przez Kanał Angielski była krótka. Tegoż dnia po południu zniknęła z oczu ostatni widzialny punkt brytyjskiej wyspy i statek znalazł się na oceanie. 17 lutego „The Beliance” znajdował się na wysokości Oporto, 1 marca minął Maderę. Po zmiennych dotąd wiatrach i dużej fali teraz zaczęły wiać wiatry stałe z północo-wschodu i statek płynął z szybkością dziesięciu mil na godzinę. 5 marca przebył Zwrotnik Raka, a Małachowski zanotował:

Jak słuszne na wszystkich podróżnych zachwycenie wznieca piękność tropikalnych nocy! Ciepłe tchnienie powietrza, czystość i pogoda niebios świecących większą liczbą gwiazd jak w którejkolwiek innej części globu, bielące się krańce horyzontu, mnogie światła fosforyczne iskrzące się po obu stronach śmiało postępującego okrętu, a przy tym wiatrem pomyślnym wzdęte śnieżne jego żagle czarowny obraz przedstawiają oku, a razem przekonać mogą, ile żeglarz słodkich uczuć doznaje, o których mieszkańiec ziemi wyobrażenia sobie nie tworzy¹³⁷⁶.

6 marca napotkano inny statek angielski płynący również z Londynu do Kalkuty, a po dwu dniach na horyzoncie pokazał się jeszcze jeden statek.

Pod datą 11 marca autor notuje:

Wiatr już znacznie upadł, okręt nasz ledwie jedną milę na godzinę postępował: zwykły stan powietrza zbliżając się do równika. Kilka się nam pokazało rekinów, które w nadziei łupu w bliskości zawsze okrętu płyną. Tu już zaczęła się odsłaniać na niebie półkula południowa, a jakkolwiek kto nie jest biegły w astronomii, pozna natychmiast obce gwiazdy i niewidziane konstelacje¹³⁷⁷.

W dniach następnych wiatr słabł coraz bardziej, rozpoczęły się częste ulewy, następowały okresy ciszy morskiej. 25 marca statek przebył równik, co zostało poprzedzone tradycyjnym obrzędem odwiedzin Neptuna i „chrztu”. Wkrótce zaczęły wiać wiatry umożliwiające szybszą żeglugę: 2 kwietnia statek, który musiał nieco zboczyć z kursu, znajdował się w odległości 300 km od Rio de Janeiro. 9 kwietnia upłynęło dziesięć tygodni podróży morskiej – nastąpił teraz zwrot w kierunku Przylądka Dobrej Nadziei. 22 kwietnia statek znalazł się na wysokości tego Przylądka, ale wiatr wiejący z południo-wschodu zmusił załogę do obrania kursu na południe.

Do dnia 27 [kwietnia] mieliśmy też same przeciwne wiatry i burzliwe morze. Powietrze zimne i pochmurne; już bowiem okręt nasz dotknął szerokości połud. 41°49' dług. wsch. 28°58'. Tuśmy znaleźli wiatr w. w. północny, który nam dozwolił zwrócić się do właściwego kierunku i z Oceanu Atlantyckiego na Indyjski wpłynąć¹³⁷⁸.

Przy dość zmiennych co do siły i kierunku wiatrach podróż przebiegała w dalszym ciągu pomyślnie. Były dni zupełnej ciszy, były i takie, w których statek przebywał blisko 260 mil morskich w ciągu doby. 21 maja 1830 r. statek powtórnie przebył równik. Powoli nadchodził kres podróży, ale oto:

¹³⁷⁵ Jw., s. 2.

¹³⁷⁶ Jw., s. 7, 8.

¹³⁷⁷ Jw., s. 9.

¹³⁷⁸ Jw., s. 16.

Dnia 25 [maja] wiatr powstał silny, morze było burzliwe i niebo chmurami powleczone, nie mógł przeto kapitan spostrzeżeń astronomicznych odbyć, co dało mu powód do niejkiej niespokojności, ponieważ według wszelkich rachub już niedaleko od lądu znajdować się musieliśmy. Nad wieczorem zwinęto prawie wszystkie żagle. Ostrożność ta, na którą wielu zmordowanych podróżą sarkano, okazała się w istocie przyzwoitą, gdy nazajutrz z najwyższego masztu krzyknięto, że „ziemię widać!” Kto był długo na morzu, zdoła ocenić czarowną siłę dwóch tych wyrazów; jakoż wkrótce ukazał się stęsknionym naszym oczom brzeg Koromandelu¹³⁷⁹.

Pilot wprowadził następnie statek do Kalkuty i podróż dobiegła końca. Niestety, tak jak dotąd wyprawa przebiegała pomyślnie – teraz przyjęła niepomyślny obrót. Indie, w których cynk kiedyś był bardzo poszukiwany, zostały nim w międzyczasie zupełnie nasycone i sprzedaż ładunku Banku Polskiego po możliwej do przyjęcia cenie okazało się niepodobieństwem. Tak minęło pół roku. Kiedy zaś do Kalkuty dotarły wiadomości o powstaniu w Polsce, Velthusen pozostał, starając się zamienić cynk na indygo, Małachowski natomiast udał się w drogę powrotną do Europy. Po drodze zatrzymał się na krótko na Wyspie Św. Heleny i w październiku 1831 r. przybył do Londynu. Tam, ponieważ powstanie już upadło, wystarał się u rosyjskiego posła o paszport i powrócił do kraju¹³⁸⁰.

Po powrocie Małachowski spisał na wezwanie Banku Polskiego swe sprawozdanie, nie wyświetlając jednak ostatecznego losu wysłanego do Indii transportu cynku¹³⁸¹. Można więc przyjąć, że to jedyne na wielką skalę zorganizowane w okresie Królestwa Kongresowego zamorskie przedsięwzięcie eksportowe zakończyło się niepowodzeniem¹³⁸².

¹³⁷⁹ Jw., s. 18, 19.

¹³⁸⁰ J. U. Niemcewicz, *Pamiętnik... Dziennik pobytu za granicą od dnia 21 lipca 1831 r. do 20 maja 1841 r.*, t. I, Poznań 1876, s. 89, 128.

¹³⁸¹ Oprócz omówionego opisu podróży zawiera ono opis Kalkuty, a z kolei rozdziały: Rzut oka na historię polityczną i handlową Kompanii Wschodnio-Indyjskiej; Systemat administracyjny, polityczny i sądowy Indii Wschodnich; Położenie geograficzne i statystyczne Indii Wschodnich; O handlu Indii Wschodnich; O religii Indian; Historia i literatura Indian. – Ponadto drukiem ukazał się: [W. Małachowski], *Wyjątek z podróży po Indiach Wschodnich*, przez Wł. hr. M., „Biblioteka Warszawska” 1841, t. III, s. 241–256 (opis Benaresu); 1842, t. II, s. 322–343 (opis drogi powrotnej z Benaresu przez Dakim, Allahabad do Agra).

¹³⁸² Milczeniem pomija rezultat wyprawy Radziśzewski, o. c.

XV. SPRAWY MORSKIE POWSTANIA LISTOPADOWEGO

1. WYPRAWA JERZMANOWSKIEGO NA SZKUNER-BRYGU „SYMMETRY”

Jednym z najbardziej doniosłych i równocześnie najtrudniejszych do rozwiązania problemów, jakie stanęły przed polskim Rządem Narodowym od samego początku powstania listopadowego, było zaopatrzenie walczących oddziałów w broń i amunicję. Łączna ilość karabinów będących w dyspozycji wojsk polskich w przededniu powstania wynosiła niewiele ponad 50 000 (i to zarówno w służbie liniowej, jak i w arsenale warszawskim), gdy stan liczbowy wojska w początku lutego 1831, a więc w chwili rozpoczęcia właściwych działań polsko-rosyjskich, dochodził do 52 000 ludzi. Ponieważ jednak ze znajdujących się w arsenale zapasów broni około 7000 karabinów zostało rozgrabionych w noc listopadową przez szturmujące arsenał tłumy i w znacznej mierze straconych do użytku liniowego, więc też łatwo można zrozumieć kłopot rządu i dowództwa wojsk polskich nie dysponujących nawet po jednym karabinie na zmobilizowanego żołnierza¹³⁸³.

Sytuację pogarszał brak wytwórni broni i amunicji na terenie Królestwa Kongresowego. Władze rosyjskie bowiem, nieufnie odnosząc się do Polaków, celowo nie uruchomiły na terenie Królestwa żadnej tego rodzaju fabryki i całe wyposażenie w broń i amunicję dostarczały wojskom polskim z arsenałów i wytwórni położonych w głębi Rosji.

Istniejący stan rzeczy dodatkowo jeszcze pogarszało samo geopolityczne położenie Królestwa Kongresowego, sąsiadującego z państwami, które dokonały rozbiórów Polski. Z Rosją znajdowała się obecnie Polska w stanie wojny, zaś Prusy i Austria ogłosiły wprawdzie neutralność, ale równocześnie zabroniły tranzytu wszelkiego transportu broni i amunicji przez ich terytoria.

W tej trudnej sytuacji pozostawały jedynie dwie drogi sprowadzania z za granicy potrzebnego sprzętu i amunicji: jedną z nich był przemyt, drugą transport morzem. Początkowo pewne ilości broni i amunicji zdołano istotnie przesłać przez granicę austriacką, jednak z chwilą zaostrzenia kontroli granicznej pozostawała tylko druga droga i ostatnia możliwość sprowadzania broni, a mianowicie morzem.

W kwietniu 1831 r., a więc w okresie szczytowego powodzenia sprawy powstańczej, Rząd Narodowy wysłał do Anglii niejakiego Andrzeja Evansa, Anglika osiadłego w Warszawie, celem zakupienia większej ilości karabinów. Transport ten, składający się z blisko 16 000 karabinów, zaokrętowano na wynajętym do przewozu szkuner-brygu, czyli brygantynie (dwumasztowcu o ożaglowaniu rejowym na przednim maszcie i skośnym na tylnym maszcie), o nazwie „Symmetry”. Kapitanem „Symmetry” był Anglik Jerzy Lind, kierownikiem transportu wyznaczono byłego oficera napoleońskiego Jana Pawła Jerzmanowskiego, przebywającego stale we Francji.

Ponieważ terytorium Królestwa Kongresowego nie graniczyło z morzem, Rząd Narodowy opracował plan zajęcia pewnego odcinka wybrzeża bałtyckiego między Połgą a Libawą; dokonanie tego zadania powierzono operującemu na Litwie korpusowi gen. Antoniego Giełguda.

¹³⁸³ H u b e r t, *Polskie dążenia morskie*, s. 93, 94.

Dnia 14 lipca 1831 r. statek „Symmetry” odpłynął z Londynu z Jerzmanowskim zaokrętowanym pod fałszywym nazwiskiem Rabière’a i z transportem 15 800 karabinów. Statek płynął pod banderą angielską, a po dotarciu do brzegów Żmudzi miał na grotmaszcie podnieść w celach rozpoznawczych banderę biało-czerwoną, oczywiście po uprzednim dostrzeżeniu takiej samej bandery w oznaczonym miejscu na lądzie¹³⁸⁴. Rejs przebiegał pomyślnie i statek przepłynął bez żadnych przeszkód Morze Północne, Skagerrak i Kategat, Sund i Bałtyk. Jednakże gdy 25 lipca 1831 r. oczom załogi ukazała się Połaga, nie dostrzeżono na brzegu umówionego znaku rozpoznawczego w miejscu, w którym na transport miały oczekiwać polskie oddziały, bowiem – o czym Jerzmanowski nie mógł wiedzieć – korpus Giełguda był już od dwóch tygodni internowany w Prusach.

Nie tu jest miejsce na opisywanie przebiegu kampanii tego korpusu, w której wyniku zmuszony był on przekroczyć granicę pruską i ulec rozbrojeniu jeszcze przed oznaczonym terminem nadejścia transportu broni. Można tylko stwierdzić, że cała kampania prowadzona była przez Giełguda nieudolnie; zresztą nawet gdyby nie to, kwestia opanowania przez korpus Giełguda wybrzeża pod Połagą byłaby i tak bardzo problematyczna.

Nie doczekawszy się umówionego sygnału z lądu, statek musiał zawrócić i w początkach sierpnia zawiął na powrót do Londynu¹³⁸⁵.

Transport na statku „Symmetry” nie był jedyną próbą niesienia powstaniu pomocy drogą morską. Równocześnie bowiem przedstawiciele polskiego Rządu Narodowego poczynili liczne inne zakupy we Francji, Niemczech i Anglii. I tak broń i amunicja zakupiona za pośrednictwem przemysłowca francuskiego Poulaina została załadowana w Hawrze na statek „Port Royal”; równocześnie też zaokrętowani zostali na nim ochotnicy¹³⁸⁶. „Port Royal” popłynął do Połagi, oczekiwany tam przez powstańców na Żmudzi¹³⁸⁷, jednakże dalszy bieg wydarzeń był identyczny z wyprawą brygu „Symmetry” i statek zawrócił do Francji. Podobnie zakończyła się wyprawa dwóch statków wiozących kupioną za pośrednictwem kupców hamburskich broń z Lubeki do Połagi oraz statków angielskich „Drummer” i „Drummer Cap Kennedy”¹³⁸⁸. Ponadto przedstawiciele Rządu Narodowego usiłowali zakupić (a może nawet zakupili) za granicą jeden statek żaglowy oraz jeden parowy celem wyzyskania ich do przewożenia broni, jednakże plany te zostały pokrzyżowane przez upadek powstania¹³⁸⁹.

Skoro już mowa o próbie utworzenia w czasie powstania listopadowego polskiej floty transportowej, nie od rzeczy będzie przedstawić zamysł prowadzenia w roku 1831 działań kaperskich przeciwko statkom rosyjskim na Morzu Czarnym. Z projektem tym wystąpił niejaki Izidor Borowski, który za młodu opuściwszy ojczyznę przebywał w Ameryce Północnej i Południowej (gdzie walczył pod Bolivarem), a później w Egipcie i Persji¹³⁹⁰. Zamierzał on wystawić w Konstantynopolu dwa okręty kaperskie i prosił poselstwo polskie, „żeby mu dać

¹³⁸⁴ Jw., s. 97.

¹³⁸⁵ Jak podaje Niemcewicz, *Pamiętnik ...*, t. I, s. 24, 30–40, przedstawiciele Rządu Narodowego zamierzali sprzedać znajdującą się na statku broń, aby odzyskać choć część pieniędzy, jednakże na przeszkodzie temu stanął użyty uprzednio do jej zakupu Evans, brat warszawskiego kupca Andrzeja Evansa, i przekupiwszy kapitana „Symmetry” odpłynął z Sherness w niewiadomym kierunku. W jakiś czas potem statek został przytrzymany na polecenie angielskiego i rosyjskiego konsula i zabezpieczony w jednym z portów Morza Śródziemnego (Niemcewicz, o. c., s. 566, pisze, że statek zatrzymany został w Aleksandrii, tymczasem Radziszewski, *Bank Polski*, s. 148, twierdzi, że w Smyrnie).

¹³⁸⁶ Radziszewski, o. c., s. 146, podaje liczbę 2000 ludzi – wydaje się, że jest ona przesadzona.

¹³⁸⁷ Podkomendny Giełguda, generał Chłapowski, który ze swym oddziałem wojska miał początkowo iść pod Połagę, podaje, iż według otrzymanej z Warszawy instrukcji „miały przybyć okręta z Francji z bronią, amunicją i ochotnikami francuskimi” (Chłapowski, *Pamiętniki*, t. II, s. 70).

¹³⁸⁸ Radziszewski, o. c., s. 147, 148.

¹³⁸⁹ Jw., s. 162.

¹³⁹⁰ Patrz krótką notatkę biograficzną u Zielińskiego, *Mały słownik ...*, s. 36, oraz informacje podane przez Niemcewicza, o. c., t. I, s. 165.

des lettres de marque¹³⁹¹ ofiarując, że co zabierze, potrąciwszy koszt wyprawy, będzie na rzecz sprawy naszej”¹³⁹². Jednakże projekt ten, z którym Borowski wystąpił we wrześniu 1831, a który ponowił w listopadzie tegoż roku w piśmie do poselstwa polskiego w Londynie¹³⁹³, również był spóźniony i do jego realizacji nie doszło. W tym bowiem czasie przybyli już do Anglii przedstawiciele Rządu Tymczasowego Królestwa Polskiego i dokonali likwidacji poczynionych tam zakupów sprzętu wojennego¹³⁹⁴.

2. EXODUS POWSTAŃCZY DROGĄ MORSKĄ Z PRUS

Olbrzymia większość powstańców, którzy przekroczyli granicę Prus i zostali tam internowani, udała się na tułaczkę emigracyjną na Zachód. Zanim jednak doszło do wysłania przez Prusaków zbiorowych transportów powstańczych, niektórzy z powstańców na własną rękę opuścili Prusy doznając przy tym przeróżnych przygód.

Jednym z pierwszych powstańców, którzy opuścili Prusy, a pierwszym, który dotarł do Ameryki, był mjr Józef Hordyński, dawny żołnierz napoleoński. Służył on w korpusie Giełguda i w jego szeregach przekroczył granicę. Później uciekł, ale został przychwycony i uwięziony w Piławie. Na wiadomość o upadku Warszawy i w obawie, że Prusacy wydadzą go władzom carskim, gdyż ostatnio jako poddany rosyjski służył w wojsku litewskim, Hordyński postanowił przedostać się za granicę. Podczas spaceru więziennego udało mu się uciec i przekraść na stojący w porcie żaglowiec amerykański „Eliza Ann”, na którym w listopadzie 1831 r. dotarł do Bostonu¹³⁹⁵.

Równie wcześniej i z podobnymi przygodami opuścił Prusy Józef Czapski, działacz rewolucyjny, uważany przez zagranicę za „Robespiera powstania listopadowego”. W chwili wybuchu powstania przebywał Czapski (już od kilku lat) za granicą, jednak na wiadomość o toczącej się walce Polaków a wolność powrócił do kraju w styczniu 1831 r., wstąpił do wojska, brał udział w wielu bitwach i szybko awansował, odznaczony też został krzyżem *Virtuti Militari*.

Po upadku powstania przeszedł wraz z wojskiem do Prus, czterokrotnie uniknął aresztowania grożącego mu na skutek wysłanych za nim listów gończych. Rozpoznany w Gdańsku, został tam aresztowany, ale po dwu tygodniach zwolniony. Dnia 14 grudnia 1831 r. wsiadł na statek płynący do Irlandii, dokąd po trudnej przeprawie przybył z końcem stycznia 1832, entuzjastycznie witany przez społeczeństwo jako uosobienie ideałów rewolucyjnych i niepodległościowych¹³⁹⁶.

Myśl ucieczki z Kłajpedy do Francji, aby „stamtąd przekradać się na powrót, póki jeszcze trwa wojna, do Polski”, bardzo wcześniej powziął Ignacy Domeyko i jego towarzysze – Kościelski i dwaj bracia Mikulscy, przebywający wraz z korpusem Giełguda w Ascheken koło Kłajpedy. Próba znalezienia odpowiedniego statku francuskiego nie dała jednak rezultatu. Nie zrażony tym Domeyko wybrał się po jakimś czasie ponownie do Kłajpedy z tymiż trzema przyjaciółmi, aby „zmykać jakim nie bądź sposobem i jaką nie bądź drogą”. Tym razem szczęście mu sprzyjało, gdyż za kilka dni odejść miał z Kłajpedy do Londynu mały angielski

¹³⁹¹ Tzn. listy zapowiednie.

¹³⁹² Niemcewicz, o. c., t. I, s. 166.

¹³⁹³ Jw., s. 165, 166.

¹³⁹⁴ Hubert, o. c., s. 99.

¹³⁹⁵ Haiman, *Z przeszłości polskiej ...*, s. 193.

¹³⁹⁶ W latach późniejszych Czapski całe swe życie poświęcił sprawie wyzwolenia ludów. Niezwykle czynny, działał na emigracji w różnych częściach Europy, a nawet w Afryce Północnej, przebywając kolejno we Francji, Dalmacji, Szwajcarii, Włoszech, na Korsyce, w Algerze, Szwajcarii, Gibraltarze, Hiszpanii, znowu w Szwajcarii, Anglii itd. W roku 1847 powrócił do Wielkopolski, gdzie pięć lat później zmarł (M. Czapska, *Czapski Józef*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 187, 188).

statek kupiecki, którego kapitan zgodził się za umówioną kwotę zabrać czterech Polaków, dla bezpieczeństwa jednak chciał ich zaokrętować już po wyjściu statku na redę. Umowa stanęła, a jaki był dalszy przebieg wypadków, najlepiej opowie sam Domeyko:

Zaraz za powrotem do miasta znaleźliśmy właściciela dobrej szalupy, który się podjął dostawić nas do okrętu, choćby i daleko od brzegów, jak to był nawyczajony robić z przemycaaniem zbiegów i kontrabandy.

Przed wschodem tedy słońca o pół mili na wschód od portu byliśmy już na brzegu, gdzie na nas czekał barczysty szalupnik z dwoma synami; silnie nam biło serce, kiedyśmy patrzyli, jak nasz okręt rozwinął żagle w porcie: już rusza się, już płynie – wychodzi z portu; za nim uwija się łódka portowego kapitana, jak szpieg za dobrym człowiekiem i zawraca nazad; a okręt nasz, odpłynawszy jakoby o milę dalej na morze, kieruje się na wschód i lawiruje przed owym brzegiem Prus, przy którym szalupa nasza już miała rozpięty żagielek i w niej siedzieliśmy bezpiecznie. Mały wietrzyk przy pomocy wiosel odbił nas lekko od rozbijającej się o ląd fali; już jesteśmy wolni; kiedy w tymże momencie, nie dalej jak o sto metrów od ziemi, porywa nas wicher, rzuca do góry i na dół, pracują jak mogą trzej wiosłarze, nas choroba morska ogarnia, osłabia; po dwakroć nawracamy bieg nasz ku okrętowi, okręt zdaje się kierować ku nam i znowu oddalamy się; fala pryska, rzuca wodę do szalupy; przemokli do nitki, po godzinnym ubijaniu się z coraz bardziej srożącą się burzą tracimy sprzed oczu okręt, a przezorny wiosłarz ratuje nas i synów swoich, kierując szalupę do brzegu.

Wszyscyśmy się zarówno brali do wyrzucania wody z małego statku: wiatr wschodni pędził nas ku zachodowi, minęliśmy zatokę portową i daleko byliśmy od niej na pobrzeżu owego szlaku piaszczystego, który oddziela morze od Kurisch Haffu, kiedy się fale uspokajają poczęły. Nad wieczór wiatr ustał i powoli wiosłując przybyliśmy na miejsce, skąd nocą mogliśmy niespostrzeżeni od policji wrócić do miasta¹³⁹⁷.

Po tej próbie Domeyko zaprzestał usiłowań nielegalnego wydostania się za granicę. Wkrótce on i reszta towarzyszy niedoli zostali zaokrętowani na statki i przewiezieni do małej miejsciny nadmorskiej Mulsen, skąd rozesłano internowanych do różnych miejscowości pruskich. Z początkiem 1832 r. w towarzystwie tych powstańców, którzy zamiast podpisania próśby o amnestię wybrali dobrowolną emigrację, Domeyko udał się przez Frankfurt nad Odram do Dreżna, a później do Paryża.

Następnym szczególnie zasługującym na wymienienie powstańcem, który na własną rękę podjął próbę opuszczenia Prus, jest Adam Dzwonkowski, późniejszy zasłużony, największy wydawca norweski.

W powstaniu listopadowym Dzwonkowski brał udział jako piętnastoletni ochotnik, walczył pod Grochowem i Ostrołęką, gdzie był ranny, i awansował na porucznika. Po upadku powstania znalazł się w Królewcu, skąd przedostał się do Gdańska. Z Gdańska, ukryty na duńskim żaglowcu, dotarł do Kopenhagi, skąd miał zamiar udać się do Ameryki Południowej. Później jednak zmienił plany i osiadł w Norwegii, gdzie przez dwadzieścia lat prowadził działalność wydawniczą¹³⁹⁸.

Różnymi drogami i przeróżnych sposobów się chwytając przedostawali się powstańcy ze Żmudzi, Litwy i Prus do zachodniej Europy. Jadący za granicę, jako wysłannik Rządu Narodowego, Julian Ursyn Niemcewicz spotkał już na początku sierpnia 1831 r. przebywającego w Dreźnie wraz z Mickiewiczem byłego powstańca Antoniego Góreckiego, który po upadku powstania na Litwie przedostał się statkiem przez Danię, Szwecję i Anglię do Francji¹³⁹⁹. Przebywając później w Anglii Niemcewicz raz po raz notuje o przybyciu różnych powstańców, którym udało się uciec bądź z rosyjskiej niewoli, bądź pruskiego internowania i drogą morską przybyć do Anglii. Tak przedostał się np. Józef Rymkiewicz, który z Kłajpedy przyplął w lutym 1832 r. do Edynburga¹⁴⁰⁰. Tą samą trasą dotarł do Anglii w lipcu tegoż roku inny powstaniec z Litwy, Jesman¹⁴⁰¹, a zapewne również i Mateusz Jarmunt¹⁴⁰². Natomiast

¹³⁹⁷ *Pamiętniki Ignacego Domejki (1831–1838)*, z autografów wyd. J. Tretiak, Kraków 1908, s. 50, 51.

¹³⁹⁸ W. D z w o n k o w s k i, *Dzwonkowski Adam*, „Polski słownik biograficzny”, t. VI, s. 186, 187.

¹³⁹⁹ N i e m c e w i c z, *o. c.*, t. I, s. 16.

¹⁴⁰⁰ *Jw.*, s. 175.

¹⁴⁰¹ *Jw.*, t. II, s. 10, 11.

¹⁴⁰² *Jw.*, s. 82.

późniejszy znany podróżnik, podówczas siedemnastoletni Władysław Wężyk, wzięty przymusowo do wojska zbiegł, przedostał się do Prus, dotarł do Gdańska, stąd do Pucka (?) i z kolei drogą morską do Kopenhagi, skąd wreszcie przybył do Anglii w maju 1833 r.¹⁴⁰³ Jeszcze inną okrężną drogą wokół całej Europy przez dwa morza i ocean dostał się do Anglii niejaki Sawaszkiewicz. Po rozbiciu powstania udał się on do Galicji, stamtąd na Węgry, a następnie za angielskim paszportem z Triestu przez Fiume, wyspę Korfu, Malte, Gibraltar i Oporto przyплыł do Londynu¹⁴⁰⁴.

Powyższe próby ucieczki, podejmowane przez bardziej przedsiębiorczych powstańców, objęły jednak stosunkowo niewielką ich część. Reszta, znaczna większość internowanych w Prusach i Austrii żołnierzy, doczekała się zbiorowych transportów morskich.

Pierwsze transporty internowanych żołnierzy, polskich odplynęły z Prus latem 1832 r. Obejmowały one niewiele ponad 600 ludzi, z których 164, przeważnie z pułków litewskich, przybyło 15 sierpnia 1832 r. do Bordeaux i zostało rozlokowanych w okolicy. Drugi statek, „Lachs”, który wiozł 462 ludzi również do Bordeaux, zatrzymany został przez władze francuskie pod pozorem wykretowania 20 chorych w Le Havre; pozostałych powstańców wysadzono na wyspach Aix i Oleron, skąd, w związku z projektem wysłania Polaków na podbój Algeru, pozwolono im udać się w głąb Francji¹⁴⁰⁵.

Projekt ten narodził się z koncepcji kolonizacji Algeru przy pomocy polskich żołnierzy, powziętej przez Juliusza Poulaina, wielkiego przemysłowca francuskiego, który w czasie powstania dostarczał Polakom sprzętu wojennego. Poulain działał rzekomo jako szczerzy przyjaciel Polaków zamierzający w ten sposób uchronić ich przed deportacją z Francji, w rzeczywistości miał w tej imprezie swoje własne cele. Aczkolwiek projekt ten nie doczekał się realizacji w formie przewidzianej przez Poulaina, to przecież i tak udało się Francuzom zwerbować w różnych ośrodkach emigracyjnych we Francji, a później również i w Anglii paruset Polaków, których przewieziono na front wojny kolonialnej w Algerze¹⁴⁰⁶.

Następne transporty żołnierzy polskich odplynęły z Prus pod koniec 1833 r. Do przewiezienia 630 żołnierzy rząd pruski wynajął trzy statki gdańskie: „Union”, „Mariane” i „De Vrouw Elisabeth”, na których Polacy mieli się udać do Ameryki Północnej. Później jednak, już w czasie samego rejsu, udało się uchodźcom zmienić trasę podróży czy może raczej wyokrętować się po drodze w Anglii i Francji¹⁴⁰⁷.

Sama podróż przebiegała w jak najbardziej niepomyślnych warunkach atmosferycznych. Nowogrodzianin Terajewicz, który odbył ją na pokładzie statku „De Vrouw Elisabeth”, tak pisze o burzy, jaka zerwała się krótko po odplynięciu statku z Gdańska¹⁴⁰⁸.

¹⁴⁰³ Niemcewicz, o. c., t. II, s. 97, 98.

¹⁴⁰⁴ Jw., t. I, s. 523, 529. Nazwisko jego jest podane też: Sawaczyński.

¹⁴⁰⁵ S. Zieliński, *Pierwszy projekt kolonizacji emigrantów polskich*, „Morze”, 1932, nr 6, s. 19–21; tenże, *Przegląd poczynań kolonizacyjnych polskich od 1831 do czasów „gorączki brazylijskiej”*, w pracy zbiorowej pt. „Od morza na ocean, od wybrzeża do kolonii”, Warszawa 1934, s. 50; M. Grad, *O żołnierzach-tułaczach*, Warszawa 1954, s. 47 i n.

¹⁴⁰⁶ Zieliński, *Pierwszy projekt kolonizacji...*

¹⁴⁰⁷ Rękopisy Bibl. Gdańskiej 992, 993, zawierają cenne źródła do dziejów tego transportu, m. in. urzędową korespondencję pruską w sprawie przygotowania wyprawy, jak i sprawozdania z jej przebiegu. Zagadnienie to zasługuje na opracowanie monograficzne.

¹⁴⁰⁸ I. Fabiani-Madeyska, *Odwiedziny Gdańska w XIX w.*, Gdańsk 1957, s. 96, pisze opierając się na wspomnianym rękopisie Bibl. Gd. ms 992, że wyprawa rozpoczęta została 17 listopada 1833, natomiast według cytowanej dalej relacji Terajewicza – 25 listopada 1834 (W. Mickiewicz, *Żywot Adama Mickiewicza podług zebranych przez siebie materyałów oraz własnych wspomnień opowiedział...*, t. II, Poznań 1890, s. 313); oczywiście, ostatnia data roczna jest błędna, nie wiadomo tylko, komu ją przypisać: Terajewiczowi (co wątpliwe), Franciszkowi Mickiewiczowi – do którego był adresowany list Terajewicza, czy też Władysławowi Mickiewiczowi, który dane opublikował.

Szturm na moście okropny powstał i pierwszy raz w życiu odbywając morską drogę, nie mogąc ustać na miejscu, rzucaliśmy się, po całym okręcie sądząc, że nadeszła chwila rozstrzygnięcia losów naszych¹⁴⁰⁹.

1 grudnia statek zawiął do brzegów norweskich w okolicy portu Mandal, gdzie podróżni wypoczywali kilkanaście dni. Dalsza podróż była bodajże jeszcze gorsza, gdyż statek ponownie dostał się w orbitę tak gwałtownego sztormu, że – jak donosił Terajewicz – „że siedem razy byliśmy w kanale Kategat, siedem razy nazad zwróceni, musieliśmy błędzić po morzu widząc szczątki rozbitych okrętów”¹⁴¹⁰.

Ostatecznie 7 stycznia 1834 r. statek ten zawiął do Hawru. W tym samym niemal czasie „Union” przybył do Harwich. Natomiast wygnańcy zaokrętowani na trzecim statku znaleźli już nieco wcześniej przytułek na ziemi angielskiej. Oto co pisze o tej przeprawie jeden z oficerów, major Nowicki:

Kiedy z oficerów, którzy w Prusach pozostali byli, odebrałem wraz z podporucznikiem Taszyckim przeznaczenie udania się do Ameryki na okręcie „Mariane” z 212 naszych nieszczęśliwych braci, cieszyłem się nadzieją, iż zdarzy się przecież w czasie naszej podróży sposobność zachowania ich w Europie i skoro tylko wiatr przeciwny wstrzymał naszą żeglugę na brzegach Anglii, napisałem z miasta Deel dnia 26 grudnia 1833 do generała Dwernickiego prosząc, aby poruszył wszelkich sprężyn dla wstrzymania nas od dalszej podróży [...]

Nareszcie wylądowaliśmy po wytargowaniu od kapitana okrętu pruskiego Klassen statki przewozowe i żywność na ośm dni [. . .] i świadectwo zaszczytne wszelkich sprężyn dla wstrzymania nas od dalszej podróży [...]

Wielu żołnierzy z tego transportu zwerbował rząd francuski i wysłał z wiosną 1834 r. do Algeru, gdzie przed ich przybyciem znajdowało się już 20 oficerów i 420 podoficerów i żołnierzy polskich¹⁴¹¹. Później prawdopodobnie liczba ta się podwoiła.

3. NA AUSTRIACKICH OKRĘTACH Z TRIESTU DO NOWEGO JORKU

Austria stanowiła obok Prus drugie skupisko polskich uchodźców listopadowych. Początkowo rząd austriacki tolerował ich obecność, jednakże po nieudanej wyprawie Zaliwskiego, obawiając się wpływów rewolucyjnie nastrojonych żołnierzy i partyzantów Zaliwskiego na społeczeństwo, postanowił pozbyć się uciążliwych emigrantów. W sierpniu 1833 r. Austriacy zaczęli przysyłać polskich żołnierzy i cywilnych emigrantów do Triestu, gdzie skoncentrowali ich w cytadeli przed skierowaniem na dalsze zesłanie. Po porozumieniu się z rządem Stanów Zjednoczonych rząd austriacki postanowił deportować Polaków do Ameryki¹⁴¹².

Pierwszy transport polskich żołnierzy w liczbie około 230 ludzi¹⁴¹³ odплыł z Triestu 22 listopada 1833 r. na fregatach „Hebe” i „Guerriera”. Oto jak opisuje pierwszy etap podróży rotmistrz-audytur pułku kirasjerów Michel, który ze względu na znajomość języka polskiego i włoskiego (gdyż dowódca zespołu kpt. Bandiera i część załóg austriackich okrętów byli włoskiej narodowości) został przydzielony do sztabu Bandiery:

Dnia 22 listopada 1833 r. wyruszyli Polacy w pełną przygodę podróż. Od pierwszej chwili pogoda nie dopisywała i dlatego ekspedycja pogorszyła się znacznie. Wśród nocy zaskoczyła jadących silna burza, która oba okręty rzucała ku sobie na odległość grożącą zderzeniem i rozbiciem. Przez pięć dni bez przerwy morze szalało. Z trudem udało się osiągnąć pobliski port, gdzie można było pomyśleć o koniecznej naprawie okrętów. I następne dni podróży nie były szczęśliwsze. Z małymi przerwami burze powtarzały się ciągle, wzra-

¹⁴⁰⁹ Z listu Terajewicza do Franciszka Mickiewicza z 30 czerwca 1835 (W. M i c k i e w i c z, *l. c.*).

¹⁴¹⁰ Jw., s. 314.

¹⁴¹¹ Jw., t. I, s. 67, 112.

¹⁴¹² Z i e l i ń s k i, *Przegląd poczynań kolonizacyjnych* ..., s. 52.

¹⁴¹³ H a i m a n, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 124.

stając nieraz do siły orkanu. Jadący odnosili wrażenie, że siedzą w łupinie z orzecha wydanej na igraszkę fal. Woda wciskała się w dno okrętów wszystkimi otworami i szparami, brakło od czasu do czasu żywności, jadących ogarniał strach. Wśród załogi i Polaków rosło zniechęcenie. Pozbawieni regularnych posiłków, narzekali emigranci – coraz głośniejsze na swój los. Wreszcie ujrzeli Gibraltar¹⁴¹⁴.

Według relacji jednego z polskich emigrantów, Wojciecha Konarzewskiego, rejs do Gibraltaru trwał 70 dni¹⁴¹⁵, czyli że transport znalazł się w tym porcie 30 stycznia 1834 r. Oznacza to, że okręty musiały napotykać bardzo ciężkie warunki nawigacyjne i atmosferyczne, skoro przeprawa przez Adriatyk i zachodnią część Morza Śródziemnego zajęła tyle, a nawet więcej czasu, niż normalnie pochłaniała podróż przez Atlantyk. Z różnych relacji zresztą wiadomo, że okręty miały poważne uszkodzenia, a na jednym z nich wybuchł nawet pożar.¹⁴¹⁶

W Gibraltarze doszło do konfliktu między rozgoryczonymi kiepskim traktowaniem i żywieniem Polakami a załogą. Kilku emigrantów usiłowało, bezskutecznie zresztą, zbiec, ponadto wśród załogi krążyły pogłoski o zamierzonym przez pasażerów buncie; Polacy rzekomo mieli zamyślać opanowanie siłą okrętów celem udania się do Francji lub Anglii, a podobno nawet do Algeciras koło Gibraltaru¹⁴¹⁷. Ostatecznie jednak po zdwojeniu środków ostrożności na obu fregatach 14 lutego 1834 r. wypłynęły one w dalszą drogę. Konarzewski, niestety, nie podaje w swej relacji bliższych szczegółów, brak ich również w innych relacjach. Zapewne dalsza podróż musiała być dla załogi również bardzo uciążliwa, toteż gdy „majtek siedzący na maszcie dla obserwacji krzyknął: terra! – jak iskra elektryczna radość przebiegła wszystkich; trudno opisać ukontentowania, jakiego doznaliśmy na widok ziemi” – pisze jeden z nieszczęsnych emigrantów¹⁴¹⁸.

Po przybyciu w dniu 28 marca 1834 r. do Nowego Jorku każdy emigrant otrzymał przyrzeczoną odprawę w wysokości 36 talarów, co miało im ułatwić pierwsze kroki na amerykańskiej ziemi. Dalsze koleje losu tych Polaków nie wchodzi już w zakres niniejszych rozważań, dość powiedzieć, że chociaż część społeczeństwa amerykańskiego przyjęła ich życzliwie, to jednak ich zagospodarowanie się, zwłaszcza projekt osadnictwa na darowanej ziemi publicznej natrafił na niezliczone przeszkody, które usłały cierniami drogę uchodźców do usamodzielnienia się. Później urządzona została zbiórka funduszy na cele związane z polskim osadnictwem i w ten sposób o żebraczym i tułaczym chlebie rozpoczęli emigranci osiadać na ziemi amerykańskiej¹⁴¹⁹. Jeden z nich, lekarz Feliks Paweł Wierzbicki, zastąpił później jako autor doskonałej książki – przewodnika po Kalifornii, którą przemierzył w czasie kalifornijskiej „gorączki złota”¹⁴²⁰.

Natomiast jeszcze w styczniu 1834 r. przybyło do Marsylii na pokładzie austriackiego brygu „Regina” dwudziestu kilku powstańców z Triestu¹⁴²¹. Kiedy jednak zamierzano zawieźć ich na francuskim statku „Malvina” do Algeru, Polacy zaprotestowali. Pomimo tego w miesiąc później wyprawiono przemocą do Oranu 18 osób, w tym jedną kobietę¹⁴²².

¹⁴¹⁴ *Do kraju Wolności*, „Wiek Nowy”, Lwów 25 XII 1930 (powtarzam za H a i m a n e m, o. c., s. 125).

¹⁴¹⁵ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. II, s. 152.

¹⁴¹⁶ H a i m a n, o. c., s. 100.

¹⁴¹⁷ Jw., s. 125.

¹⁴¹⁸ Jw., s. 101.

¹⁴¹⁹ Z i e l i ń s k i, o. c., s. 52–54.

¹⁴²⁰ Tytuł tej książki: *California as it is, and as it may be, or a Guide to the Gold Region*, San Francisco 1849 (Z i e l i ń s k i, o. c., s. 590–592).

¹⁴²¹ N i e m c e w i c z, o. c., t. II, s. 225, podaje, że było ich 29, natomiast D o m e y k o, *Pamiętniki ...*, s. 169, pisze o transporcie 25 Polaków.

¹⁴²² N i e m c e w i c z, jw., s. 260.

Następny transport polskich emigrantów do Ameryki odpłynął z Triestu na korwecie „Lipsia” w dniu 30 kwietnia 1834 r., a przybył do Nowego Jorku 31 lipca tegoż roku¹⁴²³. Na pokładzie korwety znajdowało się 50–60 przymusowych pasażerów¹⁴²⁴.

W tym samym roku pewna ilość emigrantów polskich z Triestu przybyła do Anglii, jednakże nie są znane żadne bliższe szczegóły ich przybycia ani też data, liczba emigrantów i nazwa okrętu, który ich przywiózł.¹⁴²⁵

W roku 1835 wysłane zostały z Triestu dwa transporty Polaków. Pierwszy z nich, przeznaczony do Ameryki, obejmował tylko 39 ludzi. Zaokrętowano ich 3 lutego¹⁴²⁶ na korwetę „Adria”, która 13 maja 1835 r. przybyła do Nowego Jorku¹⁴²⁷. Drugi transport, liczący ponad 50 ludzi, wysłano na fregacie „Guerriera” do Marsylii¹⁴²⁸.

W następnym roku znów popłynęła z Triestu fala polskich uchodźców. W „Kronice Emigracji Polskiej”, która przynosi trochę fragmentarycznych wiadomości o losie tych Polaków, czytamy m. in. w liście (datowanym 19 marca 1836) z Krakowa, że „jeszcze jest 600 Polaków na Podgórzu prócz tych, których do Triestu wywieziono”¹⁴²⁹, a w innym liście (z 7 kwietnia 1836) jest mowa o tym, że przymusowym emigrantom w drodze do Triestu cała ludność niemiecka okazywała życzliwość¹⁴³⁰. Widać, tułaczy los polskich bojowników o wolność i niepodległość wstrząsnął sumieniem całej Europy i wszędzie zyskał dla nich żywe uznanie i gorącą sympatię. Dnia 18 kwietnia 1836 r. wsiadło znowu w Trieście na statek 20 emigrantów z francuskimi paszportami¹⁴³¹; 6 maja 1836 r. wypłynął do Marsylii inny transport emigrantów¹⁴³². Ponadto w tymże roku 81 emigrantów przewiezionych zostało na fregacie „Guerriera” do Tulonu, a stąd na francuskim statku parowym „Styx” do Algeru¹⁴³³ (była to zapewne pierwsza zespołowa podróż Polaków na statku o napędzie parowym). Wreszcie 8 października 1836 wypłynął ostatni już w owym roku transport przeznaczony do Ameryki. Oto co pisano na ten temat 4 marca 1837 r. w dalekiej Dominice, dokąd zawinął po drodze statek wiozący ten transport:

Mieszkańcy naszej kolonii żywo zajęci zostali w ciągu tego tygodnia wypadkiem, który się tu nigdy jeszcze nie zdarzył, chcemy mówić o przybyciu 51 polskich wygnańców na austriackim brygu „Talizman”. Statek ten, naładowany pszenicą, opuścił był Triest 8 października z przeznaczeniem do Nowego Jorku, wstępował w ciągu swej podróży do Malty i Gibraltaru, w końcu przybył do naszych brzegów w poniedziałek zeszły, z powodu braku wody i potrzeby okrętowych napraw¹⁴³⁴.

Z kolei następuje wyjaśnienie przyczyny deportacji Polaków; zmuszonych do „zaambarkowania się” do Ameryki, po czym relacja mówi dalej:

Po niezmiernie przewlekłej 142-dniowej żegludze, w ciągu której na chwilę nie opuścił statku i mieli do wycierpienia nieznośne męczarnie z braku wody pod tak gorącym klimatem, ci nieszczęśliwi pierwszy raz przeciw postawili tu swą stopę na lądzie, a stan ich ogołocenia dotykający bez różnicy oficerów i żołnierzy obudził sympatię naszych współobywateli i otworzona została dla nich składka [. . .] „Talizman”, ile nam wiadomo, ma odpłynąć we wtorek przyszły¹⁴³⁵.

¹⁴²³ A. K h u e p a c h, *Interessantes von der österreichischen Kriegsmarine*, „Marine Rundschau”, R. XLV, Berlin 1940, s. 617.

¹⁴²⁴ H a i m a n, *Z przeszłości polskiej* . . . , s. 198.

¹⁴²⁵ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. I, s. 246.

¹⁴²⁶ Jw., t. II, s. 334.

¹⁴²⁷ K h u e p a c h, o. c., s. 617.

¹⁴²⁸ Jw.; „Kronika Emigracji Polskiej”, t. II, zawiera dwie różne liczby: 52 ludzi (s. 334) i 63 ludzi (s. 346).

¹⁴²⁹ Jw., t. IV, s. 229.

¹⁴³⁰ Jw., s. 237, 279.

¹⁴³¹ Jw., s. 286.

¹⁴³² Jw., s. 320.

¹⁴³³ K h u e p a c h, o. c., s. 618.

¹⁴³⁴ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. VII, s. 206, 207.

¹⁴³⁵ Jw.

W tym numerze dziennika dominikańskiego znajduje się lista składkowa na blisko 100 funtów szterlingów oraz podziękowanie podpisane przez Michała Włoszczowskiego, Stefana Ludwika Piotrowskiego, Juliana Biernackiego, Franciszka Szawłowskiego, Jana Józefowicza, Stanisława Kamińskiego i doktora Andrzeja Kurzewskiego w imieniu własnym i wszystkich pozostałych uchodźców za życzliwość i współczucie okazane im daleko od ojczyzny, na wyspce zagubionej w bezkresie Oceanu Atlantyckiego.

W roku 1837 prawdopodobnie odchodziły jeszcze następne transporty z Triestu. Wskazywać by na to mógł fakt, że w lutym 1837 Austriacy deportowali z Triestu do Anglii działacza rewolucyjnego Michała Budzyńskiego¹⁴³⁶; można przypuszczać, że wchodził on w skład kolejnego transportu. Na formowanie zaś innego transportu wskazuje wiadomość z Paryża z 1 września 1837 r., według której Polacy wywiezieni z Austrii do Triestu i przeznaczeni początkowo na dalszą deportację do Ameryki otrzymali, paszporty na przyjazd do Francji.¹⁴³⁷

¹⁴³⁶ H. Więkowska, *Budzyński Michał*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 104, 105.

¹⁴³⁷ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. VI, s. 300.

XVI. PODRÓŻNICY POLSCY W OKRESIE MIĘDZYPOWSTANIOWYM (1832–1862)

1. POWSTAŃCY LISTOPADOWI NA MORZACH ŚWIATA

Podobnie jak po wojnach napoleońskich, tak również i po powstaniu listopadowym duża ilość Polaków znalazła się na obczyźnie, i to nie tylko w Europie czy Ameryce, ale i w pozostałych częściach świata. Siłą rzeczy mieli oni możliwość bliższego zapoznania się z morskim żywiołem. Z kolei więc dokonamy krótkiego przeglądu podróżników morskich wywodzących się z szeregów listopadowych powstańców. Losy zaś tych powstańców, których podróże czy to z uwagi na swe rozmiary, czy też ze względu na ich dokładniejszy opis zasługują na obszerniejsze potraktowanie, omówione zostaną w dalszych częściach tego rozdziału, niezależnie od wzmiankowania ich tutaj.

Przede wszystkim przegląd ten zacząć należy od tych powstańców, którzy obrali sobie zawód marynarski bądź służyli w marynarce w innym charakterze. Lista ich jest krótka, bo obejmuje tylko pięć nazwisk: Bańczakiewicz, Pajęcki, Baranowski, Dolski i Mierosławski.

Ludwik Bańczakiewicz¹⁴³⁸ przybył do Ameryki z transportem „Hebe” i „Guerriery” i został pierwszym prezesem Komitetu Emigracji Polskiej w Ameryce. Później, gdy prace Komitetu nad uzyskaniem gruntów na osiedlenie polskich uchodźców napotykały niezliczone trudności, Bańczakiewicz, nie czując się na siłach walczyć z tymi trudnościami, zaciągnął się w połowie 1834 r. na służbę w amerykańskiej marynarce wojennej i opuścił Amerykę na fregacie „Potomac”, zawiadamiając rodaków lakoniczną notatką: „Wyjeżdżam na trzy lata. Bądźcie zdrowi”¹⁴³⁹. Przyjęte przez niego stanowisko „jakiegoś inspektora”¹⁴⁴⁰, jak przypuszczali jego rodacy, było w istocie stanowiskiem profesora wyższej matematyki¹⁴⁴¹; „Potomac” był więc zapewne okrętem szkolnym. W służbie tej przebywał Bańczakiewicz przez szereg lat. Według informacji z lipca 1839 r. przybył on w tym czasie do Marsylii na pokładzie okrętu „John Adams”¹⁴⁴²; widocznie jego kwalifikacje naukowe musiały być cenne i nadal pełnił dotychczasową funkcję.

¹⁴³⁸ Nazwisko jego podawane jest również: Bączakiewicz, Bonczakiewicz i Bończakiewicz (patrz „Kronika Emigracji Polskiej”, t. II, s. 188, t. III, s. 187, oraz Zieliński, *Przegląd poczynań kolonizacyjnych* ..., s. 52 i n.). Pisownię: Bańczakiewicz przyjmujemy za M. Haimanem, *Bańczakiewicz Ludwik*, „Polski słownik biograficzny”, t. I, s. 266, 267.

¹⁴³⁹ Zieliński, *o. c.*, s. 54, 55. „Potomac” był to okręt o 44 działach, wybudowany w r. 1821 (*American Naval Battles: Being a Complete History of the Battles Fought by the Navy of the United States, from its Establishment in 1794 to the Present Time*, Concord, N. H., 1848, s. [279]).

¹⁴⁴⁰ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. II, s. 188.

¹⁴⁴¹ Haiman, *l. c.*

¹⁴⁴² „Kronika Emigracji Polskiej”, t. III, s. 187. „John Adams” był okrętem 24-działowym, wybudowanym w 1799 r. (*American Naval Battles* ..., jw.).

Hieronim Pajęcki i Jan Baranowski służyli również w amerykańskiej marynarce wojennej, prawdopodobnie w charakterze zwykłych marynarzy. Posiadane o nich informacje są bardzo skąpe, wiadomo tylko, że mieli opłynąć całą kulę ziemską¹⁴⁴³.

O Kazimierzu Dolskim wiadomo jeszcze mniej, tyle, że był „na morzu majtkiem”¹⁴⁴⁴, jednakże z faktu umieszczenia go w wykazie emigrantów polskich wspieranych przez komitet bostoński wynikałoby, że nie było to zajęcie intratne.

Mierosławski (o nim mowa będzie jeszcze osobno) pływał wielokrotnie z Europy do Indii; Ocean Indyjski był głównym miejscem jego długoletniej działalności żeglarskiej.

Innych Polaków spotykamy tam rzadko. O jednym takim śmiałku, stolarzu nazwiskiem Pliszewski, wspomina w styczniu 1833 r. Niemcewicz, że z Londynu „puścił się do Indów Wschodnich, do Kalkuty”¹⁴⁴⁵. Na wyróżnienie zasługuje również osoba i przygody Aleksandra Kleczkowskiego, który jako urzędnik francuskiego konsulatu w Szanghaju odbył w roku 1848 daleką wyprawę na chińskiej dżonce w poszukiwaniu załogi zaginionego statku francuskiego „Narval” wysłanego do Korei. Wyprawa ta uwieńczona została całkowitym powodzeniem, gdyż Kleczkowski odnalazł i uratował rozbitków z zatopionego statku¹⁴⁴⁶.

Do Indii dotarł również Tadeusz Bartmański. W Azji, a później w Australii znalazł się Seweryn Korzeliński. O obu mowa będzie później.

Inny były powstaniec, Adam Kulczycki, zaangażowany przez rząd francuski do służby w wydziale kolonialnym, osiadł około roku 1840 w Tahiti. Był on tam kierownikiem urzędu dla spraw krajowców, których język wyśmienicie opanował, a ponadto założył obserwatorium astronomiczne i prowadził również badania meteorologiczne i geologiczne. W roku 1842 brał udział w wyprawie francuskiej, która objęła w posiadanie Wyspy Markizy na Oceanie Spokojnym. W końcu został dyrektorem spraw wewnętrznych w Nowej Kaledonii prowadząc nadal prace astronomiczne. Spuścizna naukowa Kulczyckiego obejmuje m. in. wykonane przez niego mapy Tahiti¹⁴⁴⁷.

Na Tahiti przebywał również kartograf Aleksander Zakrzewski¹⁴⁴⁸.

Znacznie więcej powstańców podążyło z Europy przez Atlantyk na kontynent amerykański. W Kanadzie budował drogi żelazne Antoni Bukaty, literat, filozof i matematyk¹⁴⁴⁹. Z innych Polaków, którzy się tam znaleźli, na szczególną uwagę zasługuje Gustaw Szulc, pułkownik z powstania listopadowego, który w roku 1838 oddał swe życie dążąc do „wyzwolenia kolonii brytyjskich z niewoli brytyjskiej”¹⁴⁵⁰. Szulc stanął na czele powstańców „patriotycznej armii Górnej Kanady” (Francuskiej), walczącej o wyzwolenie spod jarzma angielskiego i o ogłoszenie Kanady dominium francuskim. Powstanie to było jednak źle zorganizowane; jego organizatorzy zawiedli czy nawet zdezerterowali, Szulc zaś z garstką powstańców dostał się do niewoli angielskiej i został skazany na karę śmierci¹⁴⁵¹. Ofiara życia Szulca nie poszła jednak na marne, gdyż po stłumieniu powstania Anglicy musieli dokonać szeregu istotnych reform zwiększających autonomię i swobody obywatelskie Kanadyjczyków.

¹⁴⁴³ H. K u n a s z o w s k i, *Życiorysy uczestników powstania listopadowego*, Lwów 1880, s. 87, 88. Ponadto o Pajęckim patrz „Kronika Emigracji Polskiej”, t. II, s. 80.

¹⁴⁴⁴ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. III, s. 247.

¹⁴⁴⁵ N i e m c e w i c z, *Pamiętnik ...*, t. II, s. 30.

¹⁴⁴⁶ Z i e l i Ń s k i, *Mały słownik ...*, s. 212.

¹⁴⁴⁷ Z i e l i Ń s k i, *o. c.*, s. 257, 258. Ponadto K. S c h e r z e r, *Reise der österreichischen Fregatte „Novarra” um die Erde*, t. II, Wien 1866, s. 399.

¹⁴⁴⁸ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 152.

¹⁴⁴⁹ W. W ą s i k, *Bukaty Antoni*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 112, 113.

¹⁴⁵⁰ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 144.

¹⁴⁵¹ H a i m a n, *Polacy wśród pionierów Ameryki*, rozdz. „Za wolność Naszą i Waszą”, s. 289–307.

Po Ameryce Północnej i Południowej podróżował Aleksander Hołyński i publikował opisy swych podróży¹⁴⁵². Dwukrotnie na dłuższy pobyt do Stanów Zjednoczonych udał się Henryk Kałusowski, późniejszy agent Rządu Narodowego na Amerykę w roku 1863¹⁴⁵³. O podróży Karliksta Wolskiego do Ameryki, jak i o wędrówkach Józefa Warszawicza mowa będzie osobno.

Z innych, bardziej znanych podróżników wymienić można Napoleona Feliksa Żabę, który oprócz podróży po Stanach Zjednoczonych zwiedził Brazylię, Argentynę, Australię i Nową Zelandię¹⁴⁵⁴, oraz wzmiankowanego już Wielkopolanina Braunka. Braunek po powstaniu listopadowym pozostał wprawdzie w kraju, ale w roku 1845 udał się do Stanów Zjednoczonych, a następnie do Meksyku i powrócił do ojczyzny dopiero w 1860 r.¹⁴⁵⁵

W Meksyku przebywał również lekarz powstańczy, a później wybitny chirurg Seweryn Gałęzowski oraz inżynier kolejowy Aleksander Bielawski.¹⁴⁵⁶

Do Brazylii wyemigrowali pod koniec roku 1836 z Anglii wzmiankowany już Adam Kulczycki i Stanisław Przewodowski; ich podróż i pobyt w Brazylii omówione zostaną później, podobnie jak i podróż Ignacego Domeyki do Chile.

W całej zresztą Ameryce Łacińskiej znaleźli się Polacy emigrujący z kraju po powstaniu listopadowym. Można by wymienić wiele nazwisk najwybitniejszych przedstawicieli emigracji politycznej, którzy przybyli do Argentyny czy Urugwaju. Podobno nawet, jak podaje jeden z późniejszych podróżników, Kłobukowski, istniał projekt (nieco zresztą fantastyczny) sprowadzenia aż 100 000 Polaków, głównie żołnierzy z rodzinami, do Patagonii¹⁴⁵⁷. Abstrahując jednak od tego utopijnego projektu nie znanego z nazwiska generała polskiego, można stwierdzić, że powstańcy listopadowi znaleźli schronienie we wszystkich krajach obu Ameryk. Płynący w roku 1865 do Meksyku polscy powstańcy styczniowi spotkali – jak notuje Stanisław Wodzicki – na Martynice „starego emigranta z 1830 r., pana Łapatę”¹⁴⁵⁸, inny zaś polski podróżnik, Siemiradzki, pisał prawie pod koniec stulecia o spotkaniu eks-powstańca listopadowego, byłego rotmistrza II pułku ułanów, Stanisława K., który zawędrował do Puerto Cabello w Wenezueli¹⁴⁵⁹. Zapewne również w wielu innych mniejszych miastach czy miejscowościach amerykańskiego kontynentu napotkać by można polskich emigrantów, którzy po długiej niekiedy tułaczce osiedli na obczyźnie, by już nigdy do kraju nie powrócić.

Oczywiście, najliczniej powstańcy listopadowi podróżowali po morzach europejskich, zwłaszcza przez kanał La Manche i po Morzu Śródziemnym, rzadziej po Bałtyku, jak np. Teodor Tripplin, którego obszerna relacja z tej podróży zasługuje na oddzielne omówienie.

Z płynących przez kanał La Manche wymienić można Michała Budzyńskiego, literata i działacza emigracyjnego, oraz jego brata Wincentego, którzy jakiś czas przebywali w Anglii¹⁴⁶⁰, a także Pawła i Wojciecha Daraszów, z których pierwszy dwukrotnie przebywał w Anglii, a następnie we Francji. Jako republikanin-opozycjonista został jednak aresztowany i skazany na deportację do Algeru; tam też osiadł na stałe¹⁴⁶¹.

¹⁴⁵² Pod nazwiskiem Holinski ogłosił m. in. książkę pt. *La Californie et les routes interocéaniques*, Bruxelles 1853 (Zieliński, o. c., s. 251, tamże bibliografia).

¹⁴⁵³ Zieliński, o. c., s. 200, 201.

¹⁴⁵⁴ Zieliński, o. c., s. 640, 641.

¹⁴⁵⁵ Jw., s. 117; J. Falkowski, *Wspomnienia z r. 1848 i 1849*, t. I, Poznań 1879, s. 264–271.

¹⁴⁵⁶ M. Haiman, *Bielawski Aleksander*, „Polski słownik biograficzny”, t. II, s. 35.

¹⁴⁵⁷ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 20.

¹⁴⁵⁸ S. Wodzicki, *Z ułanami cesarza Maksymiliana w Meksyku. Wspomnienia oficera*, Kraków 1931, s. 28.

¹⁴⁵⁹ J. Siemiradzki, *Pod obcym niebem. Szkice i obrazki*, Kraków 1904, s. 5–26.

¹⁴⁶⁰ H. Więckowska, *Budzyński Michał, Budzyński Wincenty*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 104–107.

¹⁴⁶¹ H. Łuczak-Kozerska, *Darasz Paweł*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 432, 433. Patrz również wydany niedawno pamiętnik Wojciecha Darasza: W. D a r a s z, *Pamiętnik emigranta*, Wrocław 1953.

Jak notuje w roku 1834 Niemcewicz, w Algerze przebywał również kuzyn Niemcewicza, gen. Rogowski¹⁴⁶².

Wspomniano uprzednio o byłych powstańcach listopadowych zwerbowanych do służby francuskiej w Algerze, gdzie utworzono z nich polski batalion Legii Cudzoziemskiej. Dowódcą tego batalionu był dawny powstańczy oficer sztabowy, a z kolei francuski pułkownik (później generał) Tadeusz Horain¹⁴⁶³. Wspomnienia ze służby w polskim batalionie, a zwłaszcza z niezwykle późniejszych swych przygód, opublikował Bogumił Osiecki¹⁴⁶⁴.

Z innych, bardziej znanych powstańczych emigrantów polskich, podróżujących po Morzu Śródziemnym i Bliskim Wschodzie, wymienić można generałów Henryka Dembińskiego i Wojciecha Chrzanowskiego, którzy w latach 1833–1834 przebywali w Syrii i Egipcie, płka Augusta Szulca, który po opuszczeniu Egiptu przez Dembińskiego pozostał tam jako dowódca inżynierii egipskiej przez lat dwadzieścia, mjra Ludwika Bystrzonowskiego, który przez tyleż lat przebywał w Egipcie, Syrii, Algerze, Turcji i Grecji, służąc kolejno w wojsku tureckim, francuskim i znów tureckim, oraz Aleksandra Ilińskiego (Iskander-Basza) i Michała Czajkowskiego (Sadyk-Pasza), odgrywających znaczną rolę w armii tureckiej¹⁴⁶⁵.

W latach 1836–1837 podróż z Włoch do Egiptu i Palestyny odbyli Aleksander i Stefan Hołyńscy. Nad Nilem spotkali się oni ze Słowackim, „który Stefanowi przypisał Anhellego”, Aleksandra zaś obdarzył listem „pisanym na łódce nilowej”¹⁴⁶⁶.

Dwukrotnie przepłynął kolorze Śródziemne Tadeusz Bartmański, który w roku 1835 jako inżynier budowy dróg i mostów udał się z Francji do Algeru i dalej na Bliski Wschód. Pod koniec roku 1844 powrócił do Francji¹⁴⁶⁷.

2. PODRÓŻE TEODORA TRIPPLINA WOKÓŁ EUROPY

Wśród podróżników morskich, którzy wyszli z szeregów powstańców listopadowych, Teodor Tripplin zajmuje nader poczesne miejsce, i to z dwóch powodów: po pierwsze dlatego, że poczynając od Bałtyku, poprzez Morze Północne i Ocean Atlantycki, a na Morzu Śródziemnym skończywszy, opłynął on całą prawie Europę i w czasie swych podróży doznał niemałych przygód, a po wtóre dlatego, że spisał obszernie, wielotomowe wspomnienia i pamiętniki z tych podróży¹⁴⁶⁸.

Urodzony w roku 1813 w Kaliszu, Tripplin uczęszczał do szkół w Kaliszu i Pińczowie, a po powstaniu listopadowym opuścił kraj i udał się do Królewca na studia medyczne. Pięć lat później, już jako lekarz, Tripplin wyruszył w świat, aby poznać dalekie kraje. Pierwszym celem podróży była Anglia.

¹⁴⁶² Niemcewicz, *Pamiętnik*, t. II, s. 222.

¹⁴⁶³ Patrz o nim Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 152, 153.

¹⁴⁶⁴ B. Osiecki, *Od Warszawy do Maroko. Gawędy polskiego legionisty*, z przedmową J. I. Kraszewskiego, Kraków 1888.

¹⁴⁶⁵ O wszystkich pisze Bystron, *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie*; Zieliński, o. c., podaje bibliografię.

¹⁴⁶⁶ Zieliński, o. c., s. 151.

¹⁴⁶⁷ Jw., s. 21, 22.

¹⁴⁶⁸ O Tripplinie i jego dziełach patrz: S. Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 562, 563; tamże bibliografia. Por także J. Tuwim, *Polska nowela fantastyczna*, t. II, Warszawa 1953, s. 285. Omawiane tu podróże Tripplina opisał w dziele pt. *Wspomnienia z podróży po Danii, Norwegii, Anglii, Portugalii i Państwie Marokańskim*, t. I–II, Poznań 1844. W latach 1851–1855 zostało ono kilkakrotnie wznawiane. W niniejszej pracy opieram się na *Wspomnieniach z podróży*, t. I–III, Petersburg 1853.

Z początkiem listopada 1836 r.¹⁴⁶⁹ na małym duńskim statku kupieckim „Aurora” Tripplin opuścił Królewiec. Krótco po wypłynięciu z ujścia Pregoty do Zalewu Wiślanego statek osiadł na jednej z licznych tu mielizn, skąd został ściągnięty przez statek-pogłębiarkę „Książę Lubecki”¹⁴⁷⁰. Pod wieczór „Aurora” przybyła do Piławy, by następnego dnia przy silnym i pomyślnym wietrze wypłynąć na pełne morze.

Morze przywitało Tripplina, jak zresztą niemal każdego nowicjusza, w sposób niezachęcający. Mimo iż wszelkimi siłami starał się on nie poddać słabości, w końcu musiał ulec chorobie morskiej. Jednak to pierwsze i krótkotrwałe niepowodzenie nie odebrało mu bynajmniej chęci bliższego zapoznania się z tajnikami żeglarskiego bytowania.

Wiatr ciągle przyjazny a niezbyt silny dął w żagle. Wszystkie można było napiętrzyć w trzech warstwach jedne nad drugimi na obu masztach naszego brygu i na bugszprycie; zacząłem się zapoznawać ze szczegółami budowy i prowadzenia okrętu; obznajmiać z ludźmi, których losy miałem dzielić przez dni kilka¹⁴⁷¹.

Zapoznawał się więc Tripplin z metodą mierzenia szybkości statku przy pomocy logu, przyglądał się prowadzeniu log-buchu, czyli księgi okrętowej, i robieniu przez kapitana pomiarów przy pomocy kwadrantu. Tak upłynęły trzy dni podróży, czwartego zaś statek dotarł do wysepki Christiansøe, a w kilka godzin później do Bornholmu. Po krótkim postoju „Aurora” ruszyła znów w dalszą drogę.

Wiatr słabiał, wolno nam z oczu znikaly brzegi Bornholmu. Lecz wkrótce słońce zachodzące krwawo za grubym całunem obłoków i krzyki morskiego ptactwa zapowiadały zmianę. Po długim wahaniu ustalił się wiatr w kierunku południowo-zachodnim i dąć zaczął z coraz większą gwałtownością. Długo walczył nasz statek, lecz nareszcie musiał się poddać i tym więcej ku północy biec, im silniej wiatr dął w żagle. Zbliżyliśmy się zatem ku Szwecji, a nie ku Danii. W nocy wiatr przybrał gwałtowność burzy. Ściągnięto wszystkie żagle, prócz kierunkowego na przodzie, ster przymocowano w kierunku wiatru. Pędziliśmy naprzód, miotani jak bawidelka z szczytów fali w jej odmęty, z głębi nurtów na pieniające się grzbiety bałwanów. Ciężkie obłoki raz zasłaniały tarcz księżycy a pograżały nas w grubej, nieprzejrzystej ciemności, drugi raz pierzchając ku północy, urozmaiconymi warstwami odsłaniały wzdętą, ognistą tarcz planety. Wówczas wszystka około nas świeciła jak w bengalskim ogniu i odbijało księżyc tysiącem obrazów w ścianach rozlicznie i różnorodnie pochylonych szalonego żywiołu. Sam ledwie zdołałem utrzymać się na śliskim pokładzie bitym falą i pochylonym nieraz przepadzisto w górę lub w dno odmętów. Czasem nawet niezmierne bałwany na pół się łamały w powietrzu i przebiegały cały pomost od tyłu na przód, przewracając wszystko, co na drodze spotkały, zabierając z sobą wszystko, co nie było mocno przytwierdzone, ba! wstrząsając masztami, pochylając je z przerażającym trzaskiem. Wówczas chwyciłem się jednej z lin takielaży, bujającej w powietrzu, lub też drabiny masztowej. Naraz potężny bałwan złamał się o falę powracającą tuż za tyłem okrętu, wał wodnisty wkroczył na pokład, przekroczył go z tyłu na przód i uniósł mnie na swym zimnym, spienionym kryształ. Przemokłem do ostatniej nitki, drżałem z zimna, a jednak swego niewygodnego stanowiska opuścić nie chciałem. Nigdy nie byłem świadkiem tak okazałej scenery; nigdy nie widziałem morza tak pięknie rozhukanego; urok niebezpieczeństwa jeszcze większego mej rozkoszy dodawał wdzięku. Drwię z ciebie, Bałtyku, krzyczałem duszą i głosem, nie dbając o zdrowie, o suknie i o życie nawet!¹⁴⁷²

Burza trwała trzy dni. Statek od brzegów Szwecji przygnany został do brzegów niemieckiego Pomorza, stąd ku Danii i wreszcie z pomyślnym wiatrem wpłynął do Sundu, do Kopenhagi.

¹⁴⁶⁹ Jw., t. I, s. 1. Tripplin nie podaje tu wprawdzie, którego roku opuścił Królewiec, ale można tego dociec pośrednio. Nieco dalej pisze mianowicie, że w murach wszechnicy królewieckiej przepędził pięć lat (o. c., t. I, s. 2, 4), a więc zapewne w latach 1831–1836; gdy zaś przybył do Norwegii (na przełomie 1836/1837 r.), opowiadano mu o cholercie, jaka grasowała tam w 1835 r. (o. c., t. I, s. 115).

¹⁴⁷⁰ Jw., s. 6. Według innych źródeł statek ten nazywał się „Książę Xawery” (tak było na imię Lubeckiemu).

¹⁴⁷¹ Jw., s. 12, 13.

¹⁴⁷² Jw., s. 16, 17.

Pobyt Triplina w Danii trwał kilka dni, zanim nie wyszukał statku, na którym mógłby wyruszyć w dalszą drogę do Szkocji. Wolny czas poświęcił Triplin na zwiedzanie osobliwości w Kopenhadze i okolicy¹⁴⁷³.

20 listopada 1836 r. podróżnik nasz zaokrętował się na statku „De Twende Brodere”, który opisuje następująco:

Miał 45 stóp długości, a 15 szerokości, szedł 13 stóp w wody; dwa kompletne maszty, pomiędzy pierwszym a przodem okrętu wejście do kajut ekwipażu, pomiędzy pierwszym a drugim masztem wejście do mostu, a na nim silnie do obu masztów i pokładu przytwierdzona łódź wielka; za drugim masztem, idąc ku tyłowi okrętu, najprzód kuchnia okrętowa, obita żelazną blachą zachodząca aż na pokład, potem schody do sali kapitańskiej, otoczone galerią, wstrzymującą napływ wody do niej; za wejściem na te schody okno duże, kwadratowe, umieszczone poziomo na pokładzie i przepuszczające światło do sali kapitańskiej; okno to pokryte było mocną, żelazną kratą, a po obu bokach jego dwie małe, okrągłe, niezmiernie grube szyby wkitowane w pokład i przepuszczające światło do dwóch sypialnych komórek, co z każdej strony salonu leżą; narzeczcie za oknem koło sterowe, a za nim, zupełnie na tyle okrętu, na pokładzie jego komórki różne, zawierające włoszczyznę, sałaty w ogromnych doniczkach rosnące, parę gęsi i kur żywych 6. Za tyłem okrętu wisiała w powietrzu mniejsza łódź okrętowa. Wszystkie te drobne szczegóły byłbym pominął i oszczędził czytelnikowi memu konieczności obznajomienia się z nimi, gdyby nie były koniecznie potrzebnymi do zrozumienia dokładnego wszystkich bolesnych doświadczeń, przez jakie przechodzić musiałem, jak się to niżej pokaże. Do sali kapitana i dwóch jej przyległych komórek schodziło się po spadzistych dwunastu schodach. Sala ta, wysoka na półsószej stopy, oświetlona była oknem wyżej opisanym; pod tym oknem oparta była na ścianie drzwicom przeciwległej ława wystawiająca niby kanapę; przeznaczona mi na łóżka, została przykryta moim materacem, poduszką i kołdrą. Przed kanapą stół wbity w ziemię, o niego mogłem oprzeć się podczas burzy, żeby nie zlecieć z łóżka. We wszystkich ścianach mnóstwo jakichś kryjówek z drzwiczkami źle przykniętymi. Na ziemi stały me kufarki, kilka krzeseł składanych, piec żelazny, którego rura wychodziła na pokład, dwa antałki wina i beczka jakaś wysoka, z której wychodziła słoma. Tak tedy wyglądało miejsce, które tyłu scen ciekawych było świadkiem; miejsce, w którym przez kilkanaście dni więcej przecierpiałem i więcej przemyślałem, niż się to niejednemu przez długi przebieg całego życia zdarzy¹⁴⁷⁴.

Bez żadnych przygód statek przebył Kategat i Morze Północne. Czas upływał podróżnemu przyjemnie na czytaniu książek i rozmowach z kapitanem, w trakcie których ten dzielił się z Triplinem tajnikami marynarskiego rzemiosła.

Blisko brzegów Szkocji wiatr przybrał na sile. Na redzie Leith na pokład statku przybył pilot angielski, jednakże z powodu zapadających ciemności wejście do portu trzeba było odłożyć do następnego dnia. Triplin spakował już swe rzeczy, wyrażając jedynie wobec kapitana żal, że stanął u celu podróży nie doświadczwszy żadnej z obiecanych przed wyruszeniem w rejs burzy morskich i z myślą o jutrzejszym wyokrętowaniu udał się na spoczynek.

Wtem po północy zrywa się nagle jedna z tych nieprzewidzianych burz, którą niebo zagniewane zdaje się chce pokazać ziemi, że ją w mgnieniu oka zniszczyć może. Straszliwy grzmot i trzask piorunów, powtarzany przez echo gór szkockich, przebudza nas wszystkich ze snu; huczy z południa orkan przeraźliwy, wpada na ziemię, zamiata szczyty domów i wyrwa stuletnie dęby; wpada na morze i pierzcha przed nim ocean strwożony. Okropny widok czekał nas na pokładzie. Cały firmament w ogniu jaskrawym przyświecał zniszczeniu, którego przystań była świadkiem. Olbrzymie bałwany połykały jednym zamachem całe statki z ich ludnością; inne, oderwane od kotwic, rozbijały się jedno o drugie i pogrążały na dnie morskim; inne jeszcze, strzaskane na skałach lub zniesione na piaski, znikły z oczów jak widma. Smutnie rozlegały się jęki tonących i strzały z dział alarmowych, bo jakaż siła ludzka mogła ratować nieszczęsnych lub okiełznać rozhukane żywioły? W nadmiar niedoli piorun uderzył w jeden ze statków i zapalił go od razu – wiatr podsycał pożar – gorejący okręt kręcił się jak wściekła furia po przystani i trwożył wszystkie statki, do których się zbliżał – bledli najmężniejsi żeglarze. Dzieje marynarskie nie zapomną nocy tej okropnej, której z przestachem byłem

¹⁴⁷³ Odbiciem tego jest obszerne omówienie znanej w dziejach wojen morskich napaści Anglików na flotę duńską, zakotwiczoną w kopenhaskim porcie, i zniszczenia jej – mimo walecznego oporu – w 1801 roku, a po sześciu latach ponownie, którym to „wykroczeniem przeciw prawu narodów Anglia pewno sławy swej nie powiększyła” (jw., t. I, s. 27–31). Dwukrotnie jeszcze i z dużą sympatią pisze natomiast Triplin o marynarce duńskiej (s. 45, 54, 55).

¹⁴⁷⁴ Jw., s. 75, 76.

przytomnym; ze stu trzydziestu okrętów tylko zaledwie ośmdziesiąt ciężko uszkodzonych zdołało się ocalić ucieczką. Oderwani od dwóch kotwic, wlekliśmy za sobą trzecią, krążąc tu i owdzie; gdzieś tam kotwica osiadła i pociągała za sobą w głąb morza okręt, kiedy go fala słabsza nie mogła na swym unieść grzbiecie. Ucięto nareszcie kotwicę i uciekano na wysokie morze. Mocna fala trafia statek z boku, wspina się z wściekłością na pokład i porywa z sobą kuchnię wraz z kucharzem, co się z rozpaczą upił i do niej schronił. Rzucili się wszyscy do steru, aby statkowi nadać kierunek stosowny. Pędzi znów ku nam niezmierny bałwan, nie udało się poddać mu tyłu okrętu, wpada na statek, zalewa go cały, przechyla i łamie maszt tylny – runął maszt i ledwie mnie nie zabił. Udało się nareszcie, dzięki niewypowiedzianemu poświęceniu i czynności kapitana i pilota angielskiego, rozpiąć żagiel trójgraniasty na przodzie okrętu; spokojniejsi płynęliśmy. Pilot wymija zręcznie skały kryjące się przy wejściu do przystani; jeszcze tylko jedną mieliśmy ominąć, nie widzieliśmy jej przy wejściu do przystani, bo leży podczas przyływu morza 15 stóp pod jego powierzchnią. Ale uragan nie szanuje tajemnic oceanu pierzchały przed nim głębie i przy migającym świetle błyskawicy ujrzeliśmy przed sobą groźną skałę, jak potwór pryskający wodą spienioną – znów pokrył ją olbrzymi bałwan. Wtem świsnął z daleka wicher, zawył w postronki, wpadł na żagiel, zerwał go i uniósł wysoko w powietrze! Już nie ma ratunku! Okręt tuż pod skałą. Zginęliśmy! Nie. Dognał nas wspaniały mesażer króla odmętów niezmierny, poważny bałwan porwał nas na swe szerokie barki i przesadził przez fatalną skałę¹⁴⁷⁵.

Szkody wyrządzone przez sztorm nie były na ogół najcięższe: poza stratą tylnego masztu statek nie ucierpiał zbyt mocno, nie było też dalszych ofiar w ludziach, oprócz wspomnianego już kucharza i rannego w głowę sternika; jedynie zamokło przewożone zboże, a kapitan bojąc się, że pęcznając rozsądzi statek, polecił część ładunku wyrzucić za burtę. Po trzech dniach burzy morze uspokoiło się. Na pokładzie zapanował dość sielankowy nastrój, ale na krótko, bowiem znów powróciła sztormowa pogoda. Wiatry znosiły statek wciąż w kierunku wschodnim, ku Norwegii, niepogoda (brak słońca i gwiazd) uniemożliwiała kapitanowi dokonanie pomiarów dla oznaczenia pozycji statku. Czwartej nocy trwania ponownego sztormu nastąpiła katastrofa. Potężna fala rzuciła statek na burtę, pękł przedni maszt i runął w morze, a co najgorsze, statek nie mógł wyprostować się z przechyłu, gdyż zboże nie wypełniające szczelnie ładowni przesunęło się podczas gwałtownego pochylenia statku i nie powracało na poprzednie miejsce. W tej sytuacji zagłada statku stała się oczywista, a nad załogą zawisło wielkie niebezpieczeństwo, mimo że do brzegu pozostawały tylko trzy mile morskie. Noc jeszcze trwała i wszyscy na statku ze zgrozą oczekiwali katastrofy. Szczęśliwie udało się kapitanowi przedłużyć życie statku, wpadł bowiem na pomysł dość nieoczekiwany, ale zbawienny. Oto nakazał pompować wodę z morza do wnętrza statku, który zanurzył się wprawdzie głębiej, ale wpływająca do ładowni woda równomiernie rozprowadziła zboże; statek począł powracać do normalnego, pionowego położenia i mógł dalej płynąć wolno ku wybrzeżu. Równocześnie kapitan dał rozkaz bicia z działek znajdujących się na statku, aby zaweźwać pomocy z wybrzeża. Poczęło dzień i sytuacja stawała się pomyślniejsza, kiedy statek najechał niespodziewanie na podwodną skałę. To był już koniec; statek począł szybko tonać. Na szczęście jednak łodzie ratownicze z wybrzeża przybyły na czas z pomocą. Zanim „De Twende Brodere” pogrążył się w odmętach, wszyscy zdołali opuścić jego pokład. I tak koło przystani Solo pod Farsundem zakończył się ten etap podróży Teodora Tripplina.

Po dwumiesięcznym pobycie w Norwegii, wypełnionym zwiedzaniem okolic Farsundu, Tripplin zaokrętował się na mały statek norweski „Almagten” udający się do Bergen (w podróży tej udało się naszemu bohaterowi zobaczyć z bliska wieloryba), gdzie przesiadł się na statek „Die Schmucke Pige”. Na tym statku via Bergen i Drontheim wyruszył już wiosną 1837 r. do Anglii.

Pobył Tripplina w Anglii trwał cały rok. W tym czasie odbył on jedną dłuższą podróż morską z Londynu przez kanał La Manche, Kanał Św. Jerzego i Morze Irlandzkie do Greenock i Glasgow, jednakże opisu tej podróży nie zostawił.

Z końcem 1837 r. Tripplin poważnie rozchorował się i postanowił zmienić klimat, ale dwukrotnie przedsięwzięta przez niego próba udania się do Francji nie powiodła się, gdyż od-

¹⁴⁷⁵ Jw., s. 81–83.

mówiono mu prawa wjazdu. Po ciężkiej chorobie, już w okresie rekonwalescencji, opuścił wreszcie Londyn w marcu 1838 r. w charakterze lekarza pewnego nie wymienionego z nazwiska zamożnego pacjenta. Po krótkiej, lecz niezbyt przyjemnej podróży z Londynu do Falmouth na pokładzie wyranżerowanego parowca Kompanii Dublińsko-Londyńskiej „The Mighty Daniel”, Tripplin i jego pacjent wyruszyli w dalszą drogę na luksusowym parowcu „The Duchess of Braganza”. Podróż przez Atlantyk i Zatokę Biskajską przebiegła bardzo pomyślnie, o czym Tripplin tylko krótko zanotował:

Cisza w powietrzu zupełna; niebo pogodne, żadnym obłokiem nie zachmurzone, wspiera się około nas na krawędziach widnokregu w kształcie olbrzymiego, lazurowego sklepienia. Słońce już bliskie zajścia; żaden szmer nie przerywa ciszy w powietrzu ogrzewanym kiedy niekiedy ciepłymi południa powiewami. Lecz jesteśmy na bezsennej Zatoce Biskajskiej, a na jej falach nie masz nigdy pokoju. Pędy kanału Manszy¹⁴⁷⁶, tak gwałtowne, walczą tu wiecznie z nurtami bliskiego Atlantyku, spierają się bezustannie o panowanie nad tymi odmętami¹⁴⁷⁷.

A nieco dalej, gdy na statku widziano już blask latarni morskiej na przylądku Finisterre:

W kilka godzin później biegliśmy jak szaleni po rozkołysanej powierzchni morza i maszyna roztrącała swymi kołami największe fale; w kilka godzin później doszedł nas jęk i łoskot rozbijających się o przylądek bałwanów. Jest coś przerażającego w tym ciągłym gniewie morza, wywieranym na ten koniec ziemi. W świetle już weszłego księżyca połyskał spieniony własną wściekłością ocean, fale unosiły pianę o pół mili od skalistego brzegu – aż tu pod boki naszego statku.

Jeszcze kilka godzin później, a zawijamy do przystani miasta Vigo¹⁴⁷⁸.

Po krótkim pobycie w Vigo statek wyruszył w dalszy rejs do Lizbony, gdzie był koniec podróży morskiej do Portugalii. Po przybyciu do Lizbony polski podróżnik podziwiał stojący w porcie na kotwicy olbrzymi okręt liniowy – „Rainha de Nao” („Królowa Okrętów”, według Tripplina, „największy na świecie, gdyż na 180 dział zbudowany”, i historyczny, bowiem miał na niego rzekomo czyhać Nelson, a w 1833 roku brał udział w wojnie pretendentów do tronu portugalskiego¹⁴⁷⁹).

W czasie pobytu na Półwyspie Iberyjskim Tripplin przeżył i opisał szereg przygód, częściowo związanych z żeglugą, jak np. rejs hiszpańską szalupą kanonierską rzeką Guadajaną z Bajadoz do Ayamonte i stoczenie bitwy z angielskim statkiem korsarskim¹⁴⁸⁰, czy rejs wojenną feluką portugalską z Faro do Lagos wzdłuż południowego wybrzeża Portugalii¹⁴⁸¹.

Również i w latach późniejszych, u schyłku pierwszej i w początkach drugiej połowy XIX stulecia, Tripplin odbył szereg podróży po Europie (Anglia, Skandynawia) i Afryce (Maroko, Egipt) i opisał je w swych książkach¹⁴⁸².

¹⁴⁷⁶ Tzn. La Manche.

¹⁴⁷⁷ Jw., t. III, s. 13.

¹⁴⁷⁸ Jw., s. 14.

¹⁴⁷⁹ Informacje historyczno-militarne Tripplina wymagają jednak korekty. Wspomniany okręt nazywał się pierwotnie „Rainha de Portugal” („Królowa Portugalii”) i wybudowany został 1824 roku, a więc 19 lat po śmierci Nelsona, i uzbrojony był „tylko” w 74 działa. Po stoczonej 5 lipca 1833 r. bitwie koła Przylądka Vincente, w której jako okręt admirałski don Miguela dostał się w ręce kapitana Napiera (co zadecydowało o klęsce Miguela i zwycięstwie drugiego pretendenta do tronu, don Pedro), otrzymał nazwę „Cabo de Vincente” („Grande Enciclopedia Portuguesa e Brasileira”, Lisboa – Rio de Janeiro [b. d.], Vol. V, s. 278–279). Gdy go widział Tripplin, okręt od czterech lat nosił więc już tę ostatnią nazwę.

¹⁴⁸⁰ Tripplin, *Wspomnienia* ..., t. III, s. 221–242. Nadzwyczajnym zbiegiem okoliczności w statku korsarskim Tripplin rozpoznał zagłowiec, który oglądał i podziwiał kilka miesięcy wcześniej w Falmouth (jw., t. III, s. 7, 8).

¹⁴⁸¹ Jw., s. 263, 264.

¹⁴⁸² T. Tripplin, *Pamiętniki lekarza polskiego z wypadków za granicą doznanych*, t. I–VI, Warszawa 1855; tenże, *Anglia dziś i 10 lat temu, wspomnienia z podróży*, Warszawa 1856; tenże, *Najnowsza podróż po Danii, Norwegii i Szwajcarii odbyta w r. 1855*, Wilno 1857. W 1859 r. Tripplin wybierał się na Wschód, ale

3. PODRÓŻNICY POLSCY W REJONIE MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Jednym z godniejszych wzmianki polskich podróżników morskich w latach trzydziestych i czterdziestych XIX w. był Herkules Dembowski.

Urodzony w roku 1812 w Mediolanie i wczesnie osierocony przez rodziców, Dembowski został umieszczony przez krewnych swej matki, Włoszki, w szkole marynarskiej w Wenecji, którą chlubnie ukończył w roku 1829. Jako kadet austriackiej marynarki zaokrętowany został we wrześniu tego roku na okręcie „Ussero”, a później na fregacie „Guerriera”, na której wziął udział w walkach z korsarzami. Po bitwie pod San Giorgio Dembowskiego zaszczytnie wymieniono w rozkazie i w roku 1832 awansowano na oficera. Z kolei zaokrętowany na „Bravo” powrócił do Wenecji, po czym na fregacie „Lipsia” popłynął do Ameryki. Podczas tej długotrwałej żeglugi obudziło się w Dembowskim zamiłowanie do astronomii, którą później przez czterdzieści lat naukowo uprawiał, osiągając nad wyraz cenne wyniki badań i studiów.

Zły stan zdrowia skłonił Dembowskiego do wzięcia dłuższego urlopu, który spędził we Francji i na Majorce, gdzie często widywał się z przebywającym tam w tym czasie Chopinem.

Po powrocie do służby zaokrętowany został ponownie na fregacie „Guerriera” i wziął udział w kampanii syryjskiej odznaczając się przy zdobywaniu Akry. W roku 1842 odbył podróż do Anglii na fregacie „Bellona”. Później z uwagi na ponownie zły stan zdrowia podał się do dymisji¹⁴⁸³. Niestety, z tych licznych podróży Dembowskiego nie posiadamy żadnej relacji.

W latach 1832–1835 Bliski Wschód zwiedził Antoni Muchliński, przebywając kolejno w Konstantynopolu, Smyrnie, Bejrucie i Jerozolimie¹⁴⁸⁴.

Z kolei na uwagę zasługują przygody wspomnianego już Bogumiła Osieckiego. Po powstaniu przebywał on we Francji, skąd wybrał się do Algeru. W podróży z Marsylii do Algeru, odbytej w lutym 1835 r. na trójmasztowcu „Alger”, Osiecki przeżył niezwykle gwałtowną burzę morską, o czym pisze następująco:

Gdyśmy już byli na pełnym morzu i stracili z oczu widok Marsylii, zaczęły się gromadzić czarne chmury na południowym horyzoncie, fale morskie się piętrzyły, wiatr się zerwał, deszcz zaczął padać, a okręt pochylał się z jednej strony na drugą, więc spodziewaliśmy się burzy morskiej [. . .]

Niedługo trwało, gdy bałwany morskie zaczęły zalewać pokład, a naszym olbrzymim statkiem miały jakby czółenką. Okręt trzeszczał, stękał, jęczał stawiając opór szalonym żywiołom i zdawało się, że już ostatnia dlań wybiła godzina, a my lada chwila ujrzymy się na dnie morza, bo z coraz większym łoskotem zanurzał się w toniach morskich i znów wypływał na wierzch. Był to istotnie diabelski taniec, a jeśli kto w życiu nie umiał się modlić, to pewno się nauczył podczas burzy morskiej. Co się mnie tyczy, to odmawiając Ojczy nasz i Zdrowaś Maria byłem tą razą pewniejszy śmierci niż pod Warszawą.

W kajucie był straszny lament kobiet, płacz dzieci, wybuchy młodości; każdemu, kto popadł w chorobę morską, podawali majtkowie drewniane miski, które trzymając w rękach należało za pomocą wymiotów oddawać wszystko, co się spożyło. Na podłodze tarzały się na pół obnażone kobiety, bo w tej okropnej chwili zapominają one o wstydzie, zapominają, że są pomiędzy mężczyznami, lubo ci, zajęci swymi boleściami, nie widzą w kobietach tylko towarzyszy swej niedoli. Ja, nie czyniąc wyjątku, byłem zarówno z innymi trapiiony morską chorobą, a gdy kilka razy wyrzucony zostałem z mego wiszącego łóżka jak z procy, więc ległem na podłodze i postanowiłem, zanim mnie pochłona bałwany morskie i nim rzucą do wody na pastwę potworów morskich, wypić butelkę rumu [. . .] Niezadługo wycieńczony chorobą i upojony rumem popadłem w tragiczny sen, z którego się zbudziłem, nie pamiętam którego dnia, aż gdy uczułem gwałtowne szturchnięcie okrętu¹⁴⁸⁵.

na wieść o wojnie włosko-austriackiej zaoferował swe usługi lekarza wojskowego Włochom (Zieliński, o. c., s. 562).

¹⁴⁸³ A. Wołyński, *Herkules Dembowski*, „Kłosy”, 1883, nr 937, s. 363; ponadto Zieliński, o. c., s. 654.

¹⁴⁸⁴ Jak pisze Zieliński, o. c., s. 318, Muchliński opublikował *Wyjątek z podróży po Wschodzie*, „Pamiętnik Religijno-Moralny”, 1859.

¹⁴⁸⁵ Osiecki, o. c., s. 61–63.

Po zmiennych kolejach losu w Algerze Osiecki, bez środków do życia, wstąpił do polskiego batalionu. W bitwie pod Oranem dostał się do niewoli, czego tylko dzięki przypadkowo odkrytemu przez Arabów jego talentowi malarskiemu nie przypłacił życiem. Został malarzem sułtana Maroka Muley Abd er Rahmana, później nauczycielem jego synów i wtedy zakochała się w nim córka sułtana Hamilda. Z nią też podjął Osiecki wiosną 1840 r. ucieczkę łodzią z Fezu rzeką Sebu na Ocean Atlantycki, by przez Cieśninę Gibraltarską dotrzeć do Hiszpanii. Na nieszczęście dla uciekinierów łódź po wplynięciu na ocean dostała się w orbitę silnej burzy. Oto co pisze Osiecki:

Strach mnie ogarnął na widok piętrzących się fal morskich tej niezmierzonej przestrzeni wzburzonego oceanu; czółno nasze szybkim pędem wypłynęło na rozhukane bałwany morskie i jakby żdźbło nimi było miotane. Nie byłem nawet w stanie ustawić masztu ani wiosłem kierować, bo raz po raz wyrzucana była łódź na wysokość wieży mariackiej – to znów spadała jakby w bezdenną przepaść. Jedna fala szalona uderzała po drugiej w czółna, które straszliwemu i rozhukanemu żywiołowi oporu stawić nie mogło. Hamilda na widok ten przerażający, jakiego nigdy nie widziała, a widząc się bliską niechybnej śmierci w głębinach oceanu – zemdląła i padła jak nieżywa na dno czółna. Ja jej żadnej pomocy dać nie mogłem, bo straciłem siły fizyczne i przytomność mnie opuszczać zaczynała, a przelatujące ponad moją głową bałwany morskie to mnie z nóg waliły, to łódkę kołysały, żem o mało w morze nie wpadł, a brzeg lądu coraz bardziej się od nas oddalał ... ledwo że był widziany.

Wyjścia z tego kataklizmu nie było żadnego – godzina naszej śmierci była bliską – objąłem w moje objęcia Hamildę, aby razem z nią pójść na dno morza, ostatnie westchnienie posłałem do kochanej Polski, zaczynałem już tracić przytomność, podczas gdy łódź, kołatana burzliwymi falami rozhukanego morza, pomknęła z nami na daleki ocean!¹⁴⁸⁶

Szcześliwym trafem płynący z Rio de Janeiro do Lizbony parowiec „Rapido” napotkał koło Wysp Kanaryjskich łódź ze zwłokami Hamildy i dającym słabe znaki życia Osieckim. W Lizbonie powrócił on po sześciotygodniowej kuracji do zdrowia, po czym udał się do Francji.

W latach 1836–1837 odbył swą największą podróż morską z Włoch do Palestyny i z powrotem Juliusz Słowacki¹⁴⁸⁷. Z początkiem września 1836 r. wyjechał on z Otranto na Korfu i Wyspę Zante. Szczegóły tej podróży zostały zebrane i ustalone przez włoskiego historyka literatury, Giovanniego Mavera¹⁴⁸⁸, za którym też w skrócie je powtórzymy. 28-godzinną podróż z Otranto na Korfu odbył Słowacki wraz z towarzyszącym mu Zenonem Brzozowskim nie na pokładzie parowca, jak twierdzono dotychczas¹⁴⁸⁹, ale na małym żaglowym statku „San Spiridane”, z rodzaju jednostek używanych niegdyś wyłącznie do rybołówstwa, a później adoptowanych także do żeglugi kabotażowej¹⁴⁹⁰. Z kolei po czterodniowym pobycie na Korfu Słowacki i Brzozowski odплыnęli 8 września z Korfu na parowcu republiki jońskiej „Eptanisos”, dowodzonym przez kapitana Francesco Gavazzo. Jako owoc tej podróży powstał reportaż poetycki pt. *Podróż na Wschód*, w którym Słowacki dokonał tego, czego nie uczynił przed nim Mickiewicz, a mianowicie wprowadził po raz pierwszy do naszej pieśni o morzu parowiec. Oto fragment pieśni trzeciej *Podróży na Wschód*, zatytułowanej „Statek parowy”.

Na morze statek wyleciał parowy;
Wre para, słycać dźwięk żelaza szklanny,
A jako z płaskiej wieloryba głowy

¹⁴⁸⁶ Jw., s. 138, 139.

¹⁴⁸⁷ „Słowacki zetknął się najpierw z morzem w Odessie, potem przepłynął przez kanał La Manche, następnie podróżował przez Morze Śródziemne, a wreszcie dotarł do Atlantyku. Z tych wędrówek zgromadził takie bogactwo przeżyć, jak żaden z naszych romantyków i umiał je przetworzyć i wyśłowić tak, jak nie potrafił z nich żaden” (R. P o l l a k, *Uroda morza ...*, s. 21, 22).

¹⁴⁸⁸ G. M a v e r, *Da Napoli a Zante: Osservazioni marginali sul „Viaggio in Oriente” di J. Słowacki*, „Juliusz Słowacki 1809–1849. Księga zbiorowa w stulecie zgonu”, London 1951, s. 319–328.

¹⁴⁸⁹ H. B i e g e l e i s e n, *Wrażenia z podróży J. Słowackiego na Wschód*, „Biblioteka Warszawska”, 1891, t. IV, s. 340.

¹⁴⁹⁰ M a v e r, o. c., s. 324.

W niebo srebrzyste tryskają fontanny,
Tak spod okrętu młyńskim bita kołem
Wytryska piana, a dym leci czołem.

Jeszcze nie rzucę porównania, chyba
Słów mi zabraknie. Ogień wre zamknięty
W drewniano-smolnym łonie wieloryba,
A jako niegdyś płynął Jonasz święty
W łonie okrętu bez desek i miedzi,
Wesoło, w licznym towarzystwie śledzi,

Zapewne nieraz śmiejąc się z kłopotu
Trawionych fląder, ostryg i czefalów,
Tak nasz kapitan i wódz packetbotu
Z pasażerami jak z tłumem wasalów,
Otyły, wesół, dowcipny i mądry,
Nas ma za śledzie, ostrygi i flądry¹⁴⁹¹.

A nieco dalej Słowacki tak widzi parowiec prujący morze podczas bezksiężycowej nocy:

Piana pod piersi okrętu się garnie,
Stukanie pompy jak dźwięk idzie rytmu,
Na maszcie statku błyszczą dwie latarnie
Pod obłokami kirowego dymu;
Zda się, że światła te, zamglone sadzą,
Okręt w krainę piekielną prowadzi¹⁴⁹².

Po miesięcznym pobycie w Grecji Słowacki udał się 12 października do Aleksandrii. Podróż tę odbył na statku żaglowym, lecz bliższe szczegóły nie są nam znane.

Po zwiedzeniu Egiptu, Syrii i Palestyny Słowacki był gotów do powrotnej podróży w połowie lutego 1837 r., jednakże przeszło dwa miesiące czekał w Bejrucie, „aż piękny czas nadejdzie i podróż morską zupełnie bezpieczną uczyni”¹⁴⁹³. Dopiero 25 kwietnia 1837 poeta zaokrętował się na statku żaglowym płynącym do Liworna. Podróż z przyczyny słabych wiatrów trwała nadspodziewanie długo. Píše o tym w liście do matki 4 czerwca 1837 r. na morzu:

Moja droga! Od czterdziestu dni jestem na morzu i mam nadzieję, że za dwa dni wyląduję w Liworno [...] Teraz kilka słów o morskiej podróży [...] Dziwne, że siadając na okręt nie przeszła mi przez głowę myśl nawet, że może być jakie niebezpieczeństwo. Jakoż przez te dni czterdzieści żadnegośmy nie doznali, oprócz nieprzyjemności, jakimi są cisze i wiatry przeciwne. Życie moje na statku jest bardzo jednostajne. Wstaję przed wschodem słońca i obserwuję gwiazdy, w których się teraz głęboko zaciekam, pomagając często oku naszym okrętowym teleskopem. Potem widzę czerwieniące się niebo. Koguty na rzeź przeznaczone pieją i głos ich dziwnie się wśród morza wydaje, przypominając spokojność życia wiejskiego. Kot okrętowy wychodzi igrać ze mną, żywy i wesoły o godzinie porannej. Potem wschodzi słońce, a pokład okrętowy czerni się od mnichów rzucających spokojnie łoże ... Potem kawa ... ranne godziny zajęte czytaniem, marzeniami ... Przy obiedzie nieraz mój butel budzi wesołość ... Po południu o godzinie 5 cały okręt odmawia głośno różaniec Najświętszej Panny prosząc Ją o wiatr dobry ... i na końcu wzywa swoją rodzinną Madonnę di Monte-Negro, aby się opiekowała nim i o wiatr pomyślny prosiła ... Wieczera i obserwacja gwiazd wschodzących dzień mój kończą ... Czasem z którymś z mnichów gram w warcaby ... Na koniec dziś piszę ten list na mojej szkatułce na kolanach, siedząc na pokładzie okrętowym i ciesząc się, że po trzydniowej ciszy zawiął nam wiatr dobry i do portu Liworno prowadzi¹⁴⁹⁴.

¹⁴⁹¹ J. Słowacki, *Poematy*, Wrocław 1952, s. 19.

¹⁴⁹² Jw., s. 25.

¹⁴⁹³ J. Słowacki, *Dzieła*, pod red. J. Krzyżanowskiego, t. XIII: Listy do matki, opr. Z. Krzyżanowska, Wrocław 1952, s. 293.

¹⁴⁹⁴ Jw., s. 304–309.

Na schyłek 1838 i początek 1839 r. przypadają dwie podróże śródziemnomorskie Fryderyka Chopina z Port Vendres we Francji przez Barcelonę na Majorkę i z powrotem – z Majorki do Marsylii.

Dokładna data odpłynięcia statku „Phenicien”, na którym Chopin wraz z George Sand i jej otoczeniem opuszczał Francję, nie jest dokładnie znana. Przyjmuje się, że nastąpiło to ostatniego października lub 1 (albo 2) listopada. „Nasza żegluga rozpoczyna się pod szczęśliwymi auspicjami” pisała George Sand¹⁴⁹⁵; można stąd wnosić, że podróż była pomyślna. Dalszą drogę z Barcelony do Palmy na Majorce podróżni odbyli na pokładzie małego parowca „El Mallorquin”, nazywanego także „El Pages” (Wieśniak), gdyż figura ozdabiająca bukszpryt statku przedstawiała właśnie postać wieśniaka¹⁴⁹⁶. Podróż trwała zresztą niecałą dobę, a podróżni trzymali się na ogół „bardzo dzielnie”¹⁴⁹⁷. Z innego listu George Sand dowiadujemy się nieco bliższych szczegółów o kursującym między Palmą a Barceloną parowcu, który służył przede wszystkim do przewozu hodowanej na Majorce trzody chlewnej. Z uwagi na to, że świny fatalnie znosiły najłżejsze kołysanie, statek opuszczał Majorkę tylko przy zupełnie gładkim morzu bez względu na potrzeby pasażerów itp. Nic dziwnego, że cierpiała na tym regularność komunikacji między Majorką a Francją i Hiszpanią.

Powrót z Majorki do Francji nastąpił z początkiem marca 1839 r.¹⁴⁹⁸

W latach 1839–1841 odbył podróż po Bliskim Wschodzie (zwłaszcza po Egipcie) i Grecji Władysław Wężyk, pisarz i podróżnik¹⁴⁹⁹. Z podróży swej sporządził obszernie wspomnienia, kilkakrotnie opublikowane¹⁵⁰⁰. Wynika z nich, że w wędrówkach swych Wężyk dotarł nad Morze Czerwone, był w Syrii i Palestynie, na wyspach Rodos i Cypr, w Stambule, a następnie w Grecji¹⁵⁰¹. Po przybyciu do Grecji przeżył na statku, zakotwiczonym podczas kwarantanny w porcie Syra, silną burzę morską, która omal nie spowodowała zderzenia tegoż statku z innym¹⁵⁰².

W roku 1839 wybrał się do Palestyny ks. Ignacy Hołowiński¹⁵⁰³, podróżując przez Odesę i Konstantynopol. Oto fragment opisu podróży czarnomorskiej, zawarty w obszernym, pięciotomowym dziele, jakie Hołowiński poświęcił pielgrzymce do Ziemi Świętej¹⁵⁰⁴:

Parochód pruł piorunem ciche morze ... Około godziny dwunastej w nocy ujrzeliśmy przy świetle księżycy wysepkę Serpentina, jedyną na Morzu Czarnym, gdzie nic więcej nie ma, tylko budki rybaków przybywających tam czasami dla połowu ryb morskich; wysepka ta leży o 75 mil od Odessy. O, jakże Ci opiszę ten nowy dla mnie widok? Całą noc przesiedziałem na pokładzie, tylko niebo i morze oświetlone tajemniczym blaskiem księżycy przedstawiały się oczom. Nasz parochód jak ptak przelatywał puste i ogromne stopy wodne, które bijąc kołami, jakby skrzydły, zostawiał długi, prosty i biały szlak za sobą; z jego oddechu para stanowiła czarną wstęgę ciągnącą się jakby olbrzymiej długości bandera [...] Cały dzień dziesiąty lipca upłynął i nie widzieliśmy ziemi [...] napotykaliliśmy czasami okręty i witaliśmy się wywieszeniem flagi. Parochó-

¹⁴⁹⁵ *Correspondance de Frédéric Chopin* [Vol. II]: L'ascension 1831–1840. Recueillie, révisée, annotée et traduite par Bronislas Edouard Sydow en collaboration avec Suzanne et Denise Chainaye, Paris 1954, nr 271, s. 259.

¹⁴⁹⁶ Szczegóły te ustalił B. Ferra, *Chopin et George Sand à Majorque* (patrz *Correspondance de Frédéric Chopin*, t. II, przyp. 284).

¹⁴⁹⁷ Jw., nr 276, s. 267.

¹⁴⁹⁸ *Listy Fryderyka Chopina*, zebrał i przystosował do druku H. Opieński, Warszawa 1937, s. 147.

¹⁴⁹⁹ Zieliński, o. c., s. 587, 588, tamże obszerna bibliografia.

¹⁵⁰⁰ W. Wężyk, *Wyjątki z podróży po Egipcie odbytej w roku 1839 przez ...*, „Biblioteka Warszawska”, 1841, t. I–II; tenże, *Podróże po starożytnym świecie*, t. I–II, Warszawa 1842; tenże, *Wyjątki z III-ciej części podróży (Grecja)*, „Biblioteka Warszawska”, 1843, t. I; tenże, *Egipt. Obrazy* [wyd. J. S. Bystron], Kraków 1930.

¹⁵⁰¹ Tenże, *Podróże po starożytnym świecie*, t. II, s. 173, 174.

¹⁵⁰² Tenże, *Wyjątki z III-ciej części podróży*, s. 579.

¹⁵⁰³ Bibliografię prac poświęconych Hołowińskiemu podaje Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 149, 150.

¹⁵⁰⁴ I. Hołowiński, *Pielgrzymka do Ziemi Świętej przez X. H ...*, t. I–V, Wilno 1840–1845.

dy odeskie, które odbywają podróż kolejno do Carogrodu, chociaż bez porównania ustępują innym podobnym statkom, jakie potem widziałem, są jednak dość niezłe. Za pierwsze miejsce płaci się 100 rub. as., a na pokładzie 25. Pierwsze miejsce stanowi niewielka salka otoczona w koło szafami, gdzie za franką są łóżka na górze i na dole dla podróżnych; za stół płaci się 6 rub. as., dają rano i wieczór kawę lub herbatę, przy tym śniadanie, obiad i wieczerę, bo masz wiedzieć, że na morzu wzrasta apetyt [...] Jedynastego lipca około 8-mej godziny ujrzeliśmy wzgórkowate brzegi Rumelii; tak więc we dwóch dobach przelecieliśmy 380 mil morskich, które liczą z Odessy do Carogrodu¹⁵⁰⁵.

Po czterech dniach Hołowiński w towarzystwie spotkanego tu Polaka, ks. Maksymiliana Ryłło, wybrał się w dalszą podróż na parowcu austriackim „Stambuł”. W Smyrnie, gdzie w konsulacie rosyjskim Hołowiński spotkał dwóch ziomeków, Augusta Żabę i Ludwika Szpicnagla, pasażerowie przesiedli się na parowiec austriacki „Seriperwas” (czyli – jak pisze Hołowiński – „Sokół”) i na nim odbyli dalszą podróż. Trasa prowadziła kanałem Chios, koło wysp Samos, Patmos, Lepsia, Leros, Kalymna i Kos na wyspy Rodos i Cypr, gdzie statek zatrzymywał się na postój, a z kolei do Jafy i Bejrutu¹⁵⁰⁶. Podróż powrotną odbył Hołowiński znów na austriackim „paropływie” „Sokół” do Smyrny i na statku „Stambuł” ze Smyrny¹⁵⁰⁷.

Wszyscy trzej wyżej wymienieni Polacy byli wybitnymi orientalistami. Ks. Ryłło przebywał na Bliskim Wschodzie w latach 1837–1845 w Libanie, Palestynie, Mezopotamii, Kurdystanie i Syrii. Wysłany w roku 1848 jako misjonarz do Afryki, zmarł w Chartumie¹⁵⁰⁸.

August Żaba, brat wzmiankowanego już Napoleona Feliksa, przebywał na Bliskim Wschodzie prawie czterdzieści lat, pełniąc jako urzędnik rosyjski służbę konsularną w Jafie, Salonikach, Smyrnie i Erzerum¹⁵⁰⁹. Również i Szpicnagel, przyjaciel Słowackiego, przebywał w Jafie i Smyrnie na rosyjskich placówkach dyplomatycznych¹⁵¹⁰.

Hołowiński wspomina również o innym polskim pielgrzymie, Józefie Chwalibogu, z którym zwiedzał razem Palestynę¹⁵¹¹.

Wzmiankowany uprzednio Tadeusz Bartmański podczas swego pobytu w Afryce i Azji przebywał kolejno w Egipcie, Nubii, Etiopii, Syrii i Indiach prowadząc oprócz prac inżynierskich (budowa dróg żelaznych, mostów, tuneli i śluz) także i badania naukowe¹⁵¹². Opis powrotnej podróży morskiej z Konstantynopola do Francji – a prowadziła ona wzdłuż wybrzeży tureckich do Smyrny, z kolei na grecką wyspę Skyros (gdzie podróżni odbyli kwarantannę), wokół wybrzeży i wysp greckich na Malte, a następnie wzdłuż całego „buta” włoskiego do Tulonu i Marsylii – jak również i pobieżny opis podróży morskiej z Marsylii przez Barcelonę do Walencji opublikowane zostały drukiem¹⁵¹³.

W roku 1843 wybrał się w podróż do Palestyny reformata ks. Feliks Laasner z Krakowa, który opisał ją w wydanym drukiem dziele¹⁵¹⁴, oraz Mikołaj Wisłocki, archeolog i podróżnik, który z inicjatywy ks. Hołowińskiego zwiedził w latach 1843–1845 Azję Mniejszą i Egipt¹⁵¹⁵; w roku 1847 podobną podróż odbyli bracia Władysław i Zdzisław Zamoyscy¹⁵¹⁶.

¹⁵⁰⁵ Jw., t. I, s. 30–32.

¹⁵⁰⁶ Jw., t. II, s. 13, 14, 28, 29, 35, 62–66.

¹⁵⁰⁷ Jw., t. V, s. 161–163.

¹⁵⁰⁸ Zieliński, o. c., s. 446, 447; tamże bibliografia.

¹⁵⁰⁹ Zieliński, o. c., s. 640.

¹⁵¹⁰ Jw., s. 527, 528.

¹⁵¹¹ J. Chwalibóg napisał *Listy z podróży do Syrii*, opublikowane w jego „Pismach zbiorowych”, wyd. przez P. Chwaliboga, Lwów 1849 (Zieliński, o. c., s. 57).

¹⁵¹² Patrz o nim Zieliński, o. c., s. 21, 22.

¹⁵¹³ T. Bartmański, *Wspomnienia z Hiszpanii z r. 1848*, „Biblioteka Warszawska”, 1843, t. II, s. 287–310.

¹⁵¹⁴ F. Laasner, *Pielgrzymka misyjna do Ziemi Świętej, Syrii i Egiptu od r. 1843 do 1849 r. odbyta, z dokładnym opisaniem wszystkich miejsc świętych*, Kraków 1855.

¹⁵¹⁵ Zieliński, o. c., s. 594, 595.

¹⁵¹⁶ Bystroń, *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie*, s. 144.

Po upadku powstania węgierskiego, a więc od roku 1849, przebywał w Turcji i Syrii gen. Józef Bem, ale – jak się zdaje – podróży morskich nie odbył. Natomiast inni Polacy, uczestnicy Wiosny Ludów, doznali niemałych przygód również i na morzu. Odnosi się to zwłaszcza do grupy byłych powstańców węgierskich, internowanych przez Turków w Szumli (Bułgaria). Z początkiem 1850 r. większość z nich skierowano na nowe miejsce pobytu do Kutahii w azjatyckiej części Turcji, dokąd z Warny przewieziono ich drogą morską przez Bosfor, morze Marmara i Dardanele. W Szumli pozostała generalicja wraz ze stukilkudziesięciu ludźmi i stanowili oni ostatni transport powstańczy; wszakże do Kutahii udał się jedynie gen. Dembiński z trzema oficerami, reszta natomiast z generałami Władysławem Zamoyskim i Bystrzowskiem płynęła na Maltę i dalej do Anglii. W charakterze tłumaczy towarzyszyli transportowi uważani za renegatów płk Skinder-Iliński i kpt. Achmet-Porczyński. O podróży tego transportu z Warny na pokładzie parowca tureckiego „Tahizi Bahri” opowiada nam jeden z towarzyszy Dembińskiego, Seweryn Korzeliński¹⁵¹⁷.

Statek wyruszył z Warny wieczorem. Przeprawa do Stambułu trwać miała 16–18 godzin, tymczasem panująca następnego dnia od rana mgła a później silna burza zupełnie zdezorientowały kapitana „Tahizi Bahri”; który błądził przez cztery dni, nie orientując się zupełnie w aktualnej pozycji statku. Podróżni przeżyli niejedną chwilę trwogi, kiedy nieszczęlny kadłub statku przepuszczać począł wodę lub gdy statek omal nie najechał na skalistą wysepkę wynurzającą się z morza. Wreszcie jednak „Tahizf Bahri” zawinął do Bosforu. Tam pasażerowie udający się na Maltę przesiedli się na inny statek i następnego dnia oba statki ruszyły w dalszą podróż. Jakiś czas wspólnie płynęły morzem Marmara, później statek wiozący Dembińskiego, Korzelińskiego i dwóch poruczników skręcił na południowy wschód i zawinął do portu Gemlek, skąd przez Brussę udali się oni do Kutahii; drugi zaś statek skierował się ku Dardanelom. Jak pisze Korzeliński, również i ten statek długo błądził, docierając do Wysp Jońskich i dwa razy na Sycylię, zanim zawinął na Maltę. Tam jednak Anglicy nie pozwolili uchodźcom wysiąść i dopiero na wynajętym przez Zamoyskiego statku udali się do Anglii¹⁵¹⁸. Jednym z uczestników tego transportu był Zygmunt Miłkowski, znany również pod literackim pseudonimem Teodor Tomasz Jeż¹⁵¹⁹.

Podobne przygody przeżył Tadeusz Kotyński, były porucznik w powstaniu listopadowym, który w roku 1848 podążył z Francji do Galicji. Uwięziony przez Austriaków, został wraz z innymi towarzyszami niedoli wsadzony w Trieście na statek austriacki, mający ich zawieźć do Ameryki. Gdy jednak statek przygnany przez burzę znalazł się u wybrzeży Francji, Polacy zmusili kapitana statku do wysadzenia ich na ziemi francuskiej, gdzie zamierzali osiąść. Tu jednak spotkali się z odmową ze strony władz i zostali skierowani do Algeru¹⁵²⁰.

W roku 1849 przebywał w Egipcie pisarz polski osiadły we Francji, Edmund Chojecki¹⁵²¹. W roku 1850 podróżował po Grecji, Turcji, Syrii, Palestynie i Egipcie Zygmunt Skórzewski i wydał drukiem swe wspomnienia, które jednak nie zawierają godniejszych uwagi opisów podróży morskich autora, poza krótkimi wzmiankami o napotkanych okrętach czy nawet całych flotach tureckich¹⁵²². Zapewne też w tym czasie podróżował po Bliskim Wschodzie (Turcja, Egipt, Palestyna) płk Zygmunt Jordan, były powstaniec z r. 1830 i 1848. Również i on opisał wrażenia ze swych podróży¹⁵²³.

¹⁵¹⁷ S. Korzeliński, *Ułamek z podróży moich do Azji Mniejszej i Wyjazd na miejsce internowania w Kutahii w r. 1849*, oba te wspomnienia zawarte w książce tegoż autora: „Opis podróży do Australii i pobytu tamże od 1852–1856 r.”, nowe, drugie wydanie, Warszawa 1953, t. II, dodatek zatytułowany „Drobne utwory”.

¹⁵¹⁸ Jw., t. II, s. 238–254.

¹⁵¹⁹ Zieliński, o. c., s. 308; tamże (s. 309–310) obszerna bibliografia poświęcona Miłkowskiemu.

¹⁵²⁰ „Rocznik Towarzystwa Historyczno-Literackiego w Paryżu”, R. 1868, Paryż 1869, s. 406.

¹⁵²¹ Zieliński, o. c., s. 54.

¹⁵²² Z. Skórzewski, *Wspomnienia Wschodnie. Dziennik podróży do Syrii, Egiptu, Palestyny, Turcji i Grecji*, Lipsk 1855.

¹⁵²³ Zieliński, o. c., s. 197.

W roku 1852 wybrali się w podróż na Wschód pisarz Maurycy Mann, Adam Potocki i malarz Aleksander Tępa. Zwiedzili oni Palestynę i Egipt. Wrażenia z podróży zostały opisane przez Manna w trzytomowym dziele zawierającym sporo informacji o Polakach na Bliskim Wschodzie¹⁵²⁴. Podróż do Palestyny w latach 1856–1857 odbył bernardyn z Kalwarii Zebrzydowskiej, brat Dominik Koczur, a w roku 1859 inny Małopolanin, ks. Feliks Gondek¹⁵²⁵.

W roku 1857 ukazał się (w dodatku miesięcznym do krakowskiego „Czasu”) opis „Wyprawy do Arabji po konie”, przedsięwziętej około połowy XIX w. przez Juliusza Dzieduszyckiego, opracowany przez Szczęsnego Morawskiego (pod pseudonimem Bartłomiej Arbuzowski). Inny opis podróży na Wschód, a mianowicie „Dziennik podróży po Egipcie i Nubii” w roku 1861, opublikował w 1863 w Paryżu wielki miłośnik archeologii i krajoznawstwa Michał Tyszkiewicz¹⁵²⁶.

4. TRANSATLANTYCKA PODRÓŻ IGNACEGO DOMEYKI

Obszerny opis swej podróży morskiej do Ameryki Południowej skreślił powstaniec i emigrant listopadowy, przyjaciel Mickiewicza – Ignacy Domeyko, o którego nieudanej próbie wydostania się drogą morską z internowania w Prusach była mowa już uprzednio. Po sześćdziesięcioletnim pobycie we Francji Domeyko zaangażowany został przez rząd chilijski jako profesor chemii i mineralogii na uniwersytecie w Coquimbo¹⁵²⁷, dokąd wyruszył 31 stycznia 1838 r. z Paryża, przez Boulogne, Dover, Londyn i Falmouth. Dnia 9 lutego 1838 zaokrętował się na brygu „Spey” i tegoż jeszcze dnia znalazł się na morzu. Podczas swej zamorskiej wyprawy dość regularnie prowadził dziennik podróży, poświęcając w nim dużo miejsca opisom oceanu, jego flory i fauny, zagadnieniom klimatycznym i atmosferycznym, charakterystyce załogi i współpasażerów, przedstawieniu warunków żeglugi, wyniesionych z niej wrażeń i innym okolicznościom towarzyszącym tej czteromiesięcznej podróży do Chile¹⁵²⁸.

Pierwsza notatka z podróży morskiej, datowana 9 lutego 1838, lakonicznie oznajmia o spowodowanej burzliwym morzem chorobie autora. Ale już następny zapis jest dłuższy.

10–13 [lutego]. – Przez cztery dni okręt nasz był gwałtownie rzucany i po kilkakroć zrywała się burza. Nieznośna to rzecz ów ruch ciągły i powszechny, w którym wszystkie przedmioty, na które patrzysz, zdają się przewracać, ludzie slaniają się, wszystkie ściany i pokrycie skrzypią niemiłosiernie, a wicher jakimś koczącym głosem świszcze ponad uchem. Odurzony byłem od huku fali, która się rozbijała na pokładzie i przetrzucała przez okręt. Żeglarze nasi mieli wiele pracy: bo wiatr był od zachodu i pędził na brzegi Francji. Co chwilę zmieniano żagle, zwijano; ruch wielki był między majtkami, i kapitan w kłopotcie. Jednego dnia rano burza zdawała się wolnieć, uciszać; oficerowie okrętu byli na dole, kiedy razem wszczął się rozruch na pokładzie, wybiegł kapitan, spostrzeżono wicher w obłokach, na kształt trąby idący na nas; w okamgnieniu spuszczone wszystkie żagle i nieprzyjaciel minął nas szczęśliwie¹⁵²⁹.

W następnych dniach rozmiary notatek wahają się od jednego do kilku zdań, w których Domeyko określa pozycję statku bądź też stan morza i pogodę. Dopiero przybycie do wyspy Porto-Santo (27 lutego), a następnie do portu Funchal na Maderze (1 marca) i do portu Santa

¹⁵²⁴ M. M a n n, *Podróż na Wschód*, t. I–III, Kraków 1854–1855.

¹⁵²⁵ F. G o n d e k, *Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w r. 1859 odbytej*, Bochnia 1860; t e n ż e, *Józefata Dolina*, Tarnów 1861; t e n ż e, *O Maronitach i innych pokoleniach w Libanie*, Bochnia 1860.

¹⁵²⁶ B y s t r o Ń, o. c., s. 214, 216.

¹⁵²⁷ *Pamiętniki Ignacego Domeyki*, s. 183.

¹⁵²⁸ I. D o m e y k o, *Czteromiesięczna podróż z Paryża do Chili w roku 1838*, „Czas”, dod. mies., t. V, 1857. Wspomnienia poprzedzone są przedmową – listem Domeyki do Mickiewicza, pisanym w Coquimbo 23 stycznia 1839 r. Dowiadujemy się z niego, że Domeyko przesłał swe notatki z podróży wraz z ilustrującymi je własnymi rysunkami Mickiewiczowi z myślą, że ten może uznać za stosowne ogłosić je drukiem (jw., t. V, s. 3–5).

¹⁵²⁹ Jw., s. 15, 16.

Cruz na Teneryfie (4 marca) dają pamiętnikarzowi asumpt do dłuższych zapisów, w dużej mierze o charakterze etnograficznym, w których notuje obserwacje poczynione podczas zwiedzania poszczególnych wysp.

Przy pomyślnym wietrze bryg wyruszył w dalszą drogę, przepłynął koło wysepki Ferro, po czym Wyspy Kanaryjskie znikły podróżnym z oczu. Statek płynął wciąż w kierunku zachodnim, ocean był spokojny, pogoda sprzyjająca. 13 marca statek znalazł się w pobliżu Wysp Zielonego Przylądka, jednakże w odległości uniemożliwiającej ich zobaczenie, i teraz zmienił kurs na południowy. Nie znajdując widocznie, poza rzadka widzianymi okazami fauny morskiej (jak np. latające ryby), żadnych szczególniejszych tematów do uwiecznienia w swym dzienniku, Domeyko wyzyskał tę okazję do skreślenia swych uwag na temat samej podróży, załogi i podróżnych. Czego spodziewał się od żeglugi morskiej, a jakich mu dostarczyła wrażeń, podaje w następujących słowach:

Niemaló już ludzi świątłych i pięknie piszących staralo się opowiedzieć drugim wrażenia, jakich doznali w długiej a dalekiej żegludze. Z tego, któż sobie nie utworzył wyobrażenia, jak się to pływa po morzu, pierwiej nim obaczył morze? Jedni, chciwi niebezpieczeństw, wzdychają do tych podróży, prawie zazdroszcząc odwadze zręcznych opowiadaczów, którzy więcej o burzy niżli o pogodzie mówią. Drudzy, pływając w imaginacji z wielkimi pisarzami wojażów, wyobrażają sobie, jak się to widzi cały ocean z niebem w pięknej nieskończoności, jak szumią bałwany i jak śmiga okręt z fali na falę wśród potwór [!] morskich, wielorybów i bardzo ciekawego świata. Nie były obce te rzeczy i mojej imaginacji. Więcej ja w młodości mojej dalekich i daleko piękniejszych przemarzyłem żeglug niż ta i może inne jakie, które są przede mną. Powiem więc, że w podróży morskiej ani tyle niebezpieczeństw, co po naszych wojnach i niezgodach, ani na tym świecie oceanowym tyle ciekawości i życia, co po naszych wzgórzach i dolinach. Ograniczony wzrok nasz nie więcej obszaru objąć może po morskim widnokregu, nie więcej nieba obaczy, co wokoło rodzinnego domu ze wzgórza, na którym przypatrywać się i dziwić nawykł całemu stworzeniu. Wszelkie potwory wodne, ryby straszliwe bardziej lękają się człowieka i jego pływającego budynku niż nasze ziemne zwierzęta tak piękne i tak rozmaite!

Ze względu zatem na jednostajność przedmiotów życie na morzu bardziej jest prozaiczne niż na najbliższej pustyni na lądzie¹⁵³⁰.

Z kolei zajmuje się Domeyko opisem działalności regularnej linii okrętowej Falmouth–Rio de Janeiro, a przechodząc do „posługi”, jaką sprawował na tej właśnie trasie bryg pocztowy „Spey”, przedstawia poszczególnych członków załogi i zakres ich działalności, w paru zdaniach poprzestając na scharakteryzowaniu pasażerów. A dalej pisze:

Nie moją rzeczą rozprawiać o żeglarskiej sztuce i nazywać po imieniu wszystkie żagle, wszystkie liny, belki i maszty i którymi tak misternie, tak wspaniale przybrany i nastrzępiony okręt jest bez wątpienia najciekawszym dziełem sztuki ludzkiej. Patrząc na niezliczone mnóstwa tych lin krzyżujących się i tworzących jakby pajęczynę na półtorasta stóp nad okrętem rozpiętą, pamięci ludzkiej zdaje się nie wystarczyć na spamiętanie, do czego z nich każda służy i jakie jej znaczenie. Nic od kaprysu, ani jedna ni dla ozdoby, ni przez próżność ludzką nie dodana; wszystko na swoim miejscu, porządne, potrzebne, a całość, ogólny charakter budowy, jak każda rzecz doskonała obudza w nas uczucie piękności i jedna zaufanie¹⁵³¹.

Dalej pisze o różnych zwyczajach okrętowego życia, jak np. o wybijaniu godzin uderzeniami okrętowego dzwonu, o mierzeniu szybkości statku przy pomocy ręcznego logu, o rozkładzie dnia (czyli głównie o posiłkach, sposobie ich spożywania, jadłospisie itd.).

Data 14 marca rozpoczyna się dalszy ciąg właściwego dziennika wydarzeń. 15 marca notuje Domeyko dłuższe wywody na temat panujących na oceanie wiatrów, ciszy morskiej, zatrzymującej żaglowe statki niekiedy nawet na kilka tygodni, i sposobów unikania tego niebezpieczeństwa, pisze o towarzyszach i przyjaciółach żeglarza, jakimi są konstelacje gwiazd drogowskazy na bezbrzeżnej pustyni oceanu. Dnia 16 marca zauważono „świnie morskie”

¹⁵³⁰ Jw., s. 264, 265.

¹⁵³¹ Jw., s. 268, 269.

(morświny) i „rekieny”, ptaki wodne oraz stada ryb latających. Nazajutrz statek zbliżył się do równika. Z okazji „przejścia przez linię” marynarze dokonali znanego obrządku, tzw. chrztu morskiego, o którego przebiegu Domeyko pisze w następujących słowach:

Najstarszy z okrętowej czeladzi, najpoważniejszy ubiera się jakoś dziwacznie i niby jest bożkiem morskim, który przychodzi w odwiedziny do okrętu, a ma swoje mieszkanie pod samym równikiem. Natychmiast drudzy, którzy już nie po raz pierwszy linią przebywali, porywają za wiadra i rozmaite naczynia, spuszcza je do morza po wodę i wyciągniętą wodą polewają tych wszystkich, co nie byli jeszcze nigdy pod równikiem. Poczyna się krzyk, śmiech, prawie szaleństwo: w momencie cała połowa okrętu należąca do gminu, cały sprzęt na pokładzie zlany jest wodą słoną i wszyscy majtkowie do nitki przemokli. Wtenczas starsi porywają z kolei po jednemu z nowicjusów, niosą go i przewracają nogami do góry przed bożkiem i jedni sikawkami, drudzy z wiader leją nań strumienie wody, a mistrz obrzędu szoruje mu twarz i wciska wodę do gęby; tak że biedny człowiek krztusi się i zsiniały, z wytrzeszczonymi oczami, prawie umiera w konwulsjach, a wszyscy zachodzą się od śmiechu. Nazywa się to golić marynarza. Potem uwiązują po dwóch czy po trzech tak ogolonych na sznurze, ciągną ich w górę i leją wadę tak na zawieszonych, jako i na tych, co ciągną. Na koniec wszystko się miesza, niknie różnica między starszymi a młodszymi i jedni na drugich ciskają wodą, tak że sam bożek, jakby świeżo wyciągnięty z morza, usiedzieć nie może, ucieka, a cała kompanija do zwyczajnej powagi i rozsądku powraca¹⁵³².

Dziesięć dni trwała jeszcze żegluga przy pomyślnych na ogół wiatrach i dobrej pogodzie, bez szczególniejszych wydarzeń. 27 marca 1838 r. przed południem okrzyk „land!” obwieścił brzegi Brazylii, a po południu bryg wpłynął do Zatoki Wszystkich Świętych i zawinął do portu Bahia. Tu w nocy spotkała podróżnych niemiła przygoda mogąca zakończyć się tragicznie, bo utonięciem statku zakotwiczonego niebacznie w miejscu, w którym podczas odpływu głębokość wynosiła o dwie stopy mniej niż zanurzenie okrętu. Wiele godzin trwały próby ratowania statku, któremu około północy zabrakło wody pod stępką, tak że stanął na mieliźnie. Silny wiatr i wzburzone wody zatoki groziły przewróceniem unieruchomionego brygu; a ciemności nocy i lejący „jak z wiadra” deszcz dodawały grozy położeniu. Wreszcie jednak wiatr ucichł, a sprowadzone z pobliskiej fregaty angielskiej szalupy zdołały ściągnąć statek z mielizny.

28 marca „Spey” opuścił port, jednakże silna burza zmusiła go do powrotu i dopiero następnego dnia wyruszono w dalszą drogę. Pewnym urozmaiceniem podróży była trwająca przez pierwsze trzy dni kwietnia: cisza morska, później pomyślny wiatr popędził statek szybko naprzód i 7 kwietnia bryg zawinął do Rio de Janeiro.

Czterodniowy tamże pobyt Domeyko wyzyskał, utartym już zwyczajem żadnego poznania świata turysty, na zwiedzenie portowego miasta i poznanie jego osobliwości. Jedną z nich był targ niewolników, na którym, wystawiono na sprzedaż przywożonych wciąż jeszcze z Afryki Murzynów. Domeyko ze współczuciem pisze o strasznej ich doli i z oburzeniem nazywa ten handel „hańbą dzisiejszego wieku”¹⁵³³.

Ponieważ „Spey” powracał z Rio de Janeiro do Anglii, Domeyko przesiadł się na inny angielski statek, „Spider”, i na nim w czasie od 11–25 kwietnia 1838 r. przebył ostatni odcinek swej transoceanicznej podróży docierając do Montevideo. Jeszcze dwa dni żeglugi, tym razem po wodach ujścia Rio de la Plata, z Montevideo do Buenos Aires, i podróż transoceaniczną miał Domeyko za sobą¹⁵³⁴.

¹⁵³² Jw., s. 287, 288.

¹⁵³³ Jw., s. 517. Por. także wypowiedź Strzeleckiego, s. 495–497, i Korzelińskiego, s. 504 na ten sam temat.

¹⁵³⁴ Blisko pół wieku przebywał Domeyko w Chile i przeszedł do historii tego kraju jako jego najwybitniejszy badacz, wielki uczyony i niezmiernie dla kraju zasłużony obywatel. W 1884 r. powrócił Domeyko do Polski, w 1885 odbył podróż do Turcji i Palestyny, w 1888 ponownie udał się do Chile i tam, w Santiago, gdzie przez wiele lat był rektorem uniwersytetu, w następnym roku zmarł (patrz K. Maślankiewicz i T. Turkowski, *Domeyko Ignacy*, „Polski słownik biograficzny”, t. V, s. 313–318, oraz S. Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 84–88; tamże obszerna bibliografia).

5. INNI POLACY NA ATLANTYKU

Dwa lata przed Domeyką wyemigrowali z Anglii do Ameryki Południowej dwaj inni powstańcy listopadowi, Stanisław Przewodowski i Adam Kulczycki, zaangażowani przez rząd brazylijski do prac technicznych i inżynierskich¹⁵³⁵. Oto co pisze o tej podróży z r. 1836 Kulczycki:

Podróż nasza odbyła się bardzo szczęśliwie, wyjechaliśmy z Falmouth 10 grudnia; zrazu burza zmusiła nas po trzech dniach wrócić do portu, lecz wyjechawszy powtórnie 14, dobrym wiatrem dopłynęliśmy 24 grudnia do Madery, a 28 zatrzymaliśmy się przed Teneryfą, lecz dla mglistego dnia nie widzieliśmy sławnego Pic de Teneriffe. Po kilku dniach wiatru przeciwnego i po krótkiej, lecz dosyć mocnej burzy pomyślny wiatr przepędził nas koło wysp Przylądka Zielonego, które widzieliśmy z daleka, a 17, po dwóch dniach zupełnej ciszy, w ciągu których nie ujechaliśmy i dwóch mil, przepłynęliśmy równik pod 29 stopniem długości. Dnia 21 stycznia zobaczyliśmy po raz pierwszy brzegi Ameryki i przybiliśmy do lądu w mieście Fernambuku. Nie będę się silił opisywać wrażenia, jakie wieczna zieloność międzyzwrotnikowa na nas zrobiła. Tyle było opisów, tyle jest i tyle jeszcze będzie lepszych od tego, co mógłbym ja napisać, że na tym przestaję. Po trzech dniach pobytu wyjechaliśmy z Fernambuku i 28 wieczorem stanęliśmy na kotwicy w sławnej Zatoce Wszystkich Świętych przed miastem Bahia¹⁵³⁶.

Tak więc w dwieście lat po Arciszewskim znaleźli się znowu Polacy w tych samych miejscowościach, w których ten walczył z Portugalczykami i Hiszpanami. Dziwnym trafem losu w rok po przybyciu do Brazylii, przytrafiło się Kulczyckiemu i Przewodowskiemu wziąć udział – choć tylko w roli neutralnych widzów – w działaniach wojennych, odbywających się na brazylijskich wodach przybrzeżnych, które kiedyś niejednokrotnie przemierzał Arciszewski.

W swym liście do „Kroniki Emigracji Polskiej” z 16 czerwca 1838 r. opisuje Kulczycki pokrótce wypadki ówczesnej rewolucji brazylijskiej, w której on i Przewodowski, pozostając na terytorium opanowanym przez powstańców, pozostali neutralni. Później, wobec częstych wezwań ze strony rządu, a zwłaszcza wobec otrzymania przez Przewodowskiego pisma od ministra wojny, postanowili obaj Polacy wybrać się do prawowitego rządu na wyspę Itaparika. Ponieważ jednak nie było do dyspozycji żadnej oficjalnej drogi łączności, postanowili przedostać się na Itaparikę podstępem (aby uniknąć zatrzymania przez powstańców) i zakrętowali się jako marynarze na statku francuskim udającym się rzekomo do Afryki. Na statku tym brakowała marynarzy, a oprócz kapitana i jego zastępcy załoga statku liczyła tylko dwu ludzi, z których jeden nie znał morskiego rzemiosła, więc Przewodowski i Kulczycki musieli również pełnić służbę pokładową. Pomimo pewnych trudności w manewrowaniu statkiem i pomimo przeszkód atmosferycznych niebezpieczna podróż, odbywająca się początkowo w zasięgu dział fortecznych powstańców, zakończyła się pomyślnie¹⁵³⁷.

Przewodowski, który w Brazylii odegrał poważną rolę w dziedzinie budownictwa (dziełem jego jest szereg monumentalnych budowli, projekty i wykonanie mostów itd.), osiadł tam na stałe, natomiast Kulczycki powrócił do Europy i wstąpił do służby francuskiej.

W roku 1839 udał się z Małopolski do Anglii, stąd do Stanów Zjednoczonych, a następnie wśród różnych przygód przemierzył kilkakrotnie wody środkowego Atlantyku, Zatoki Meksykańskiej i Morza Karaibskiego nie znany z nazwiska Małopolanin Piotr D. Przygody te opisał niezbyt poprawną polszczyzną w liście do przyjaciela:

¹⁵³⁵ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. VI, przyp. na s. 254; ponadto Zieliński, o. c., s. 257, 258.

¹⁵³⁶ „Kronika Emigracji Polskiej”, t. VI, s. 254, 255.

¹⁵³⁷ Jw., t. VIII, s. 252–255.

Kochany Jasiu! Moja robinsonada podoba mi się s t r a s z n i e, to można tak nazwać, gdyż dość często to ukontentowanie jest straszne! Patrzaj, ocean przebyłem po kilka razy w różnym kierunku¹⁵³⁸.

A dalej, po opisanu swego pięciomiesięcznego pobytu w Anglii, pisze:

Bawiłem w Londynie aż do 6 stycznia 1840, w którym dniu wsiadłem na pokład okrętu trzymasztowego „Virginia” idący do Texas; według rachunku pięć lub sześć tygodni miał płynąć, lecz wiatry przeciwnie i burze niesłychane zaledwie nam dozwoliły dopiero 12 lutego przepłynąć do Wysp Azorskich Ś. Michała¹⁵³⁹, tam bawiliśmy do 15, a 16 o północy odpłynęliśmy przy najpogodniejszym niebie. Przez czas mojego na wyspie pobytu znaczniejsi mieszkańcy fetowali mnie, a w tym ta przyczyna, iż byłem pierwszym z Palaków, co tę wyspę odwiedził. Jenerał, gubernator Furdado, pp. Guardemone, Sequera, Patilla i inni ubiegali mnie swą grzecznością, dawano nieustannie sute obiady, bale i hulanki, nareszcie skończyło się wszystko, a ja z szumem muzyki i morza w uszach powróciłem na okręt i o północy ruszyliśmy dalej. Po różnych nowych przeciwnościach i prawie nieustannych wicherach, burzy i zawieruchy udało się nam przecie dnia 8 kwietnia dochrapać do Galveston w Texas¹⁵⁴⁰, tu nasza „Virginia” osiadła na piasku, a po kilku uderzeniach silnych, gdyż w owej chwili wiatr powstał był bardzo mocny, nasz okręt pękł jak orzech, a ja wszystkie towary, jakie na spodzie były schowane, straciłem, nad kilka talarów, co mi w kieszeni zostało¹⁵⁴¹.

Za ostatnie pieniądze Piotr D. udał się „steamboatem „New York” do Nowego Orleanu, stąd nad Red River i z powrotem do Nowego Orleanu, zawierając w tym czasie pomyślne znajomości, m. in. z poważnym kupcem w Nowym Orleanie i

z tym tedy kupcem nową kompanią zrobiłem na wyprawy do Kolumbii, Nowa Granada¹⁵⁴², do Bogoty¹⁵⁴³ i dnia 7 maja 1841 na brygu „El Caballera” ruszyłem w podróż. Wiatry i tą razą przeciwnie strzymały nas aż do 1 czerwca do Jamajki, gdzie dążył, lecz jak byłem szczęśliwy, że nawet w Kingstone¹⁵⁴⁴ nie nocował tylko na golicie „Floryda”, na której równie spotkaliśmy przeciwnie wiatry, aż do 10 czerwca będąc ciągle na morzu. Jedenastego wysiadłem na ląd Santa Marta¹⁵⁴⁵, a 16 okradziono mnie co do grosiwa¹⁵⁴⁶.

Podróżnik nasz umiał jednak radzić sobie w nieszczęściu i zjednywać przyjaciół, toteż jak pisze, pomimo trwania wojny domowej powodziło mu się dobrze.

Gdy jednakowo ani związki przyjaźni, ani żadna moc nie mogła mi pomóc dostania się do Bogoty, a widząc zaciętą wojnę pomiędzy partyjami, udałem się na powrót do S. Marta, gdzie znalazłszy bryg „Crusoe” z New-York 24 grudnia ambarkowałem się do New-York. 17 stycznia przybyłem i tu do dziś dnia bawię. Znalazłem przyjaciela, który chce ze mną odbyć podróż do Bogoty, i w przyszłym tygodniu jadę na tym samym okręcie do Santa Marta z funduszami do 3000 talarów do naszej dyspozycji; co wyniknie z mej podróży, na ten moment jest *mistère*¹⁵⁴⁷. Lecz gdy mi napiszesz kilka wyrazów do Bogoty, to stamtąd Ci obszerniej napiszę¹⁵⁴⁸.

Na tym kończy się list o podróżach morskich i przygodach Piotra D.

Zapewne w tymże czasie, około połowy XIX stulecia, niezwykłych przygód doznał syn zubożalego szlachcica mazowieckiego z okolic Płocka, Józef Olszewski. Wyruszywszy w świat za chlebem, o który nie było łatwo w obciążonej dziewięciorgiem dzieci rodzinie Olszewskiego-seniora, Józef Olszewski w nie znanych bliżej okolicznościach dotarł do Amery-

¹⁵³⁸ *List z Ameryki pisany do J. P. ... we Lwowie*, „Lwowianin”, 1842, s. 282.

¹⁵³⁹ San Miguel, największa z wysp archipelagu azorskiego.

¹⁵⁴⁰ Port w Zatoce Meksykańskiej.

¹⁵⁴¹ Jw.

¹⁵⁴² Czyżby Granada nad jeziorem i w państwie Nikaragua?

¹⁵⁴³ Bogota, stolica Kolumbii.

¹⁵⁴⁴ Stolica Jamajki.

¹⁵⁴⁵ Mały port na północnym wybrzeżu Kolumbii.

¹⁵⁴⁶ Jw., s. 283.

¹⁵⁴⁷ *Le mystère* (franc.) – tajemnica.

¹⁵⁴⁸ Jw.

ki. Tam zaś przyjął służbę na pokładzie statku używanego do uprawiania niecznego procederu przewożenia niewolników murzyńskich z Afryki do Ameryki.

Pewnego razu za „Salamandrą” – tak bowiem zwał się okręt, na którym pędził awanturnicze życie nasz emigrant – puścił się w pościg okręt angielski. Po krótkiej bitwie morskiej „Salamandra”, uszkodzona poważnie, zaczęła tonąć. Cała załoga wraz z Murzynami śmierć znalazła w otchłaniach oceanu. Jedyne tylko Olszewski wraz z kapitanem okrętu, uratowanym przezeń z fal morskich, uniósł życie na wątej szalupie.

Ten objaw altruizmu sownie mu się opłacił, bowiem korsarz, który olbrzymi majątek zrobił na handlu niewolnikami, zmarł po kilku latach, zapisawszy wszystko swemu wybawcy¹⁵⁴⁹.

Olszewski osiadł następnie w Waszyngtonie prowadząc dostatnie życie, jednakże doznawszy zawodu w miłości pomścił go krwawą zemstą, po czym musiał uchodzić na Dziki Zachód. Fortunę swą zdołał ulokować w niedostępnym schronieniu, a sam powrócił do rozbójniczego procederu i na własnym już statku puścił się znowu na morze. – Tyle wyczytał po upływie pół wieku w liście odnalezionym w archiwum rodzinnym siostrzeniec Józefa, J. Ż., i na tym kończą się wiadomości o korsarzu nazwiskiem Olszewski¹⁵⁵⁰.

Jednym z wybitniejszych podróżników tego okresu był znakomity botanik Józef Warszewicz. Po powstaniu listopadowym przeszedł on internowanie w Prusach, pracował następnie w ogrodzie botanicznym w Wystruciu i Berlinie, skąd, wysłany przez berlińskie towarzystwo ogrodnicze, wybrał się do Gwatemali. Dnia 5 grudnia 1844 r. odpłynął z Ostendy do portu San Tomas na wybrzeżu Gwatemali. Tam niemal wszyscy jego towarzysze podróży ulegli chorobom tropikalnym i pomarli. Warszewicz również blisko rok ciężko chorował. Po wyzdrowieniu zwiedził kolejno Meksyk (włącznie z trudno dostępną krainą Jukatan), Salwador, Honduras, Nikaraguę i Kostarykę. Następnie z Panamy popłynął wzdłuż wybrzeży Oceanu Spokojnego do Ekwadoru, skąd dotarł przez Peru do Boliwii. Po dalszych długich wędrówkach, dotknięty febrą i w następstwie tego głuchotą, Warszewicz w sierpniu 1850 r. zaokrętował się w porcie Chagres w Panamie i powrócił do Europy lądując w Anglii. Tu wydał drukiem spis znalezionych przez siebie nasion, nawiązał korespondencję ze słynnym podróżnikiem Humboldtem i jeszcze w tym samym roku udał się ponownie do Ameryki, tym razem z ramienia angielskiego towarzystwa ogrodniczego. W listopadzie 1850 r. wylądował w porcie Kartagena w Kolumbii. Kolejno przebywał w Wenezueli, angielskiej Gujanie, Brazylii, Chile, Patagonii, Boliwii i Gwatemali. Przed powrotem do Europy w 1853 r. przeżył katastrofę okrętową na rzece Magdalena w Kolumbii, podczas której statek zatonął, Warszewicz stracił większość zbiorów i sam ledwo ocalał. Jesienią 1853 r. wrócił do Europy i kraju, osiadł w Krakowie, gdzie też zmarł w 1866 r.¹⁵⁵¹.

W roku 1852 podążył za Ocean Atlantycki Kalikst Wolski, inżynier przebywający po upadku powstania listopadowego (w którym brał udział) we Francji. Wykonał tam szereg poważnych prac (m. in. budował tamę morską w Dieppe), ale następnie z powodu swych socjalistycznych przekonań został z Francji wydalony. Udał się więc na długoletni pobyt do Ameryki i wrażenia z tego pobytu drukował w pismach polskich w kraju, a także w oddzielnych publikacjach¹⁵⁵². Jednym z najciekawszych opisów jego drugiej przymusowej ekspatriacji jest relacja z podróży transatlantyckiej z Hawru do Nowego Jorku.

Po przedstawieniu korowodów z wyszukaniem miejsca na statku Wolski opisuje warunki, w jakich na średniej wielkości żaglowcu „Radius” przebywali goście II klasy we wspólnych, czternastoosobowych pomieszczeniach w nadbudówce dziobowej, w których jednak każdy

¹⁵⁴⁹ M. J a w t o w t, *Wyprawa po złote runo*, „Wędrowiec”, 1899, nr 1, s. 18.

¹⁵⁵⁰ Pod takim tytułem zamieścił streszczenie artykułu Jawtowta J. T u w i m w redagowanym przez siebie „Panopticum i archiwum kultury” („Problemy”, t. IX. 1953, nr 11, s. 778).

¹⁵⁵¹ F. B e r d a u, *Warszewicz Józef*, „Encyklopedia powszechna” Orgelbranda, t. XXVI, 1867, s. 548–552; Zieliński, o. c., s. 579–581.

¹⁵⁵² Patrz Zieliński, o. c., s. 604, 605.

dysponował oddzielnym łóżkiem. Natomiast dużo gorzej wyglądała ta sprawa w pomieszczeniach międzypokładowych, o których Wolski tak pisze:

Dante opisując swoje zejście do piekła kreśli obrazy męczarni, jakie mu bujna wyobraźnia i wrząca imaginacja nasuwała, i przeraża czytelników okropnością swych pomysłów; ale gdyby ten wielki poeta żył w czasach, kiedy się zaczął handel porywanymi z Afryki Murzynami lub później handlu oszukiwanymi Europejczykami chcącymi emigrować do Ameryki [...] i zstąpił nie do piekła już, lecz tylko w międzypomosty¹⁵⁵³ a okrętów przewożących Murzynów z Afryki, a emigrantów z Europy, byłby w rzeczywistości ujrzał na ziemi, raczej na morzu, męki daleko straszniejsze od tych, jakie wymyślił dla piekielnych potępieńców.

Nie posiadając geniuszu Danta, opiszę tu bardzo prozaicznie wrażenia, jakie na nas uczyniło to zejście do międzypomostów okrętu „Radius”, w którym się mieściło 370 osób, a gdzie po ludzku biorąc mogłoby zaledwie 37 do 40 osób podróż morską jako tako odbywać.

Zszedłszy ze wschodków, a raczej z drabiny, dostaliśmy się do długiej, ciemnej, wąskiej jamy, po której obu stronach były z tarcic urządzone trzy kondygnacje framugi. Framugi te to łóżka emigrantów. W każdym z tych łóżek musiało się pomieścić 4 osoby, czyli 12 w jednej framudze, bez względu na wiek i płeć. Przy dolnych tak zwanych łóżkach stały skrzynie, kufry, kuferki rozmaitej wielkości i kształtu, zawierające rzeczy i żywność tych dwunastu osób pomieszczonych w każdej framudze. Światło dzienne dochodziło tam jedynie przez otwór, w jakim były umieszczone wschodki do wyjścia na pokład, lecz to małe i skąpe światelko dawało się widzieć w pierwszym międzypokładzie, gdzie było tak zwane trzecie miejsce.

Dalej były znowu wschodki prowadzące do drugiego dolnego międzypokładu znajdującego się między drugim i trzecim pokładem okrętowym. Miejsca w nim nazywane są miejscami czwartymi. Zapewne umieszczono tam takich, co 20 lub 30 franków mniej opłacili kompanii emigracyjnej.

Tam już zupełna ciemność panowała: malutka tylko i brudna lampka błyszczała. W tym ponurym i ciemnym lochu, dwie rury z grubej blachy, sięgające aż do wierzchu okrętu, miały niby służyć do odnawiania powietrza, a rzeczywiście ledwie na sprowadzenie go do tej jaskini wystarczały; bo takich rur 20 lub 25 zaledwie by jaki skutek wyrzecz zdołało.

Obrzydliwości zaduchu, jaki w obudwu międzypomostach czuć się dawał, nikt sobie wyobrazić nie zdoła ani przpuścić, aby w takim powietrzu ludzie żyć mogli¹⁵⁵⁴.

Dalej opisuje Wolski, jak to nazajutrz po jego wizycie w „międzypomostach” zapanowała cisza na morzu i tylko dokuczający nieznośnie upał zwiastował nadchodzącą burzę. Rzeczywiście, po wesoło nawet przez podróżnych spędzonym dniu zerwała się w nocy bardzo silna burza. Gdy zbudzony ze snu Wolski wybiegł na pokład, oczom jego przedstawił się następujący widok:

Okręt odbywał już szalone rzuty, skakał w górę, to znowu spadał na dół, kładł się prawie to na prawym, to na lewym boku. Aby nie być zrzuconym w morze, pochwyciłem się silnie wielkiego masztu z postanowieniem zajrzenia w oczy tej straszliwej burzy¹⁵⁵⁵.

Niestety, zdolności literackie Wolskiego widocznie nie dopisały. Z niebezpiecznych epizodów zmagania statku z żywiołem morskim Wolski zanotował kłopotliwą dla pasażerów w międzypokładach sytuację wynikłą wskutek nieprzymocowania bagażów, które w miarę przechyłów statku przewalały się teraz z burty na burtę. Burza musiała być rzeczywiście niebywała, skoro pochorowali się wszyscy członkowie załogi z kapitanem włącznie.

31 dnia podróży na spotkanie „Radiusa” wypłynął statek pilotowy, a w dwa dni później transatlantyk zawinął do Nowego Jorku i zarzucił kotwicę w pośrodku rzeki Hudson.

W tym samym roku, w którym udał się do Ameryki wydalony z Francji za swe socjalistyczne przekonania Kalikst Wolski, popłynął za ocean dobrowolny emigrant – poeta Cyprian Norwid. Niepowodzenia życiowe i fakt, że wybierał się do Ameryki „w jednym tużurku, z dwoma napoleonami w kieszeni”¹⁵⁵⁶, nie pozwoliły mu odbyć tej podróży nawet tak, jak odbywał ją niezamożny emigrant polityczny – Wolski, to znaczy w charakterze opłacającego

¹⁵⁵³ Międzypokłady.

¹⁵⁵⁴ K. W o l s k i, *Z Hawru do Nowego Jorku*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1868; nr 14–15, s. 172, 181.

¹⁵⁵⁵ Jw., s. 181.

¹⁵⁵⁶ A. K r e c h o w i e c k i, *O Cyprianie Norwidzie*, Lwów 1907, s. 4.

swój przejazd pasażera. Norwid popłynął jako prosty marynarz i ciężkim trudem fizycznym zdobywał prawo przejazdu przez ocean. Wykonywanie marynarskiego rzemiosła na żaglowym statku podczas dwumiesięcznej podróży umożliwiło mu bliskie zaznajomienie się z wielu szczegółami dotyczącymi budowy i obsługi statków żaglowych i pozwoliło mu spojrzeć na żywioł morski i ludzi morza oczyma utrudzonego i spracowanego marynarza. I dlatego, gdy później napisał marynistyczną nowelę pt. *Cywilizacja*, miał wszelkie dane ku temu, aby w opisach żaglowca i życia na nim podczas oceanicznego rejsu posłużyć się własnymi, autentycznymi przeżyciami. Oto jaki daje on opis żaglowca:

Oto i widzisz – mówiłem mojemu młodemu znajomemu – że rzeczy te nie są mi wcale obce; owszem, od ogromnych żaglowego okrętu podwalin, budowanie arki przypominających [...] przeszedłszy następnie miejsca ciemne, gdzie ordzawione wodą słoną łańcuchy kotwic się pierścienią lub wyciągnięte są podłużnie w niedbałym na posadzce odpocznieniu; przeszedłszy jeszcze wyżej do korytarzy kabin i wyżej na pokład okrętowy, którego każda deska biała jest i miękka od umywań, a wszystkie są jakoby wieko skrzypiec pięknie wygięte; i podniósłszy oczy tam, gdzie lin wielu okrętowych niewzdrygliwe siatki się przekreślają na niebiosach albo i gdzie powietrze rozbija namioty swoje szerokimi żaglami, albo, i gdzie trzy masztów krzyże kończynami swoimi; podobne są jakiejś mistycznej troistości, kiedy umierają we mgłach rannych, w mętach opalowego światłocienia, a wilgoci ciepłej i słonawej, mętach niekiedy przedartych zgubionymi przez odeszłe słońce promieniami – wszystko to, jak widzisz, jest mi znane¹⁵⁵⁷.

Nie znamy, niestety, zbyt wielu szczegółów z tej podróży Norwida do Ameryki. Wiadomo, że wyjazd z Londynu do Nowego Jorku nastąpił 12 grudnia 1852 r. na pokładzie statku „Margaret Evans” i że wraz z Norwidem płynęli Wiktor Sidorowicz i Michał Iwanowicz¹⁵⁵⁸. Podróż trwała 62 dni, podczas których – według świadectwa Norwida – „dnie były głodu, pragnienia i inne, dnie moru, dzieci konały niewinne”¹⁵⁵⁹ i podczas których statek narażony był na wielkie niebezpieczeństwa. Jak bowiem pisze w liście do Bohdana Zalewskiego: „kiedy tam płynąłem, widziałem na własne oczy dwa okręty rozbite, ze strzaskanym poprzecznikiem masztu naszego, z czterema pogrzebami obok – z cztery razy zdartymi żaglami”. Podczas tej podróży Norwid miał również prowadzić dziennik, którym się później Kraszewski podobno zachwycał¹⁵⁶⁰, ale los tego dziennika jest nieznan.

Z podróży powrotnej do Europy, odbytej przez Norwida wiosną 1855 r., mamy jeszcze mniej informacji. Wiadomo tylko, że odbył ją na wiosnę, w kwietniu, „najpogodniejszym morzem, w jedenaście dni”¹⁵⁶¹ i że wylądował w Szkocji¹⁵⁶².

Obszerniejszą relację ze swej podróży z Ameryki do Europy pozostawił Jakób Gordon, autor licznych opisów podróży¹⁵⁶³. Skazany za udział w pracach niepodległościowych w roku 1846 na zesłanie, a następnie ułaskawiony, Gordon uszedł z Krymu do Ameryki, gdzie przebywał do powstania styczniowego, po czym powrócił do kraju.

Oto co m. in. Gordon pisze o podróży przez Atlantyckie:

Podróż przez Atlantyckie przedstawia wiele ciekawych przedmiotów, mianowicie dla poetów i malarzy – rzekłbym – i dla lubowników muzyki, bo mogą tam usłyszeć, zwłaszcza w czasie burzy, ogromną symfonię rozchukanych żywiołów, o jakiej nie mają wyobrażenia ci, co nie byli na pełnym morzu. Ale są to wszystko cuda przestrzeni, przepaści za zbyt wielkie, aby można je określić.

¹⁵⁵⁷ K. C. Norwid, *Wszystkie pisma*, t. V, Warszawa 1937, s. 100.

¹⁵⁵⁸ J. Krzyżanowski, *Wyjazd Norwida do Ameryki*, „Ruch Literacki”, Warszawa 1929, s. 115, 116.

¹⁵⁵⁹ Krechowicki, o. c., s. 5.

¹⁵⁶⁰ Jw., s. VII.

¹⁵⁶¹ Jw., s. 36.

¹⁵⁶² Jw., s. 22.

¹⁵⁶³ Patrz Zieliński, o. c., s. 132.

Słońce powstające z morskich kąpielii przedstawia zawsze jeden i ten sam widok, a zawsze zdaje się on być nowy, tyle ma uroku. Gdy wiatr jest pomyślny i majtkowie śpiewając rozpinają żagle dla oszczędzenia węgla, statek przybiera postać weselną¹⁵⁶⁴.

Nie zawsze, oczywiście, panował na nim taki sielski nastrój; sam autor to przyznaje pisząc nieco dalej o niebezpieczeństwie podróży podczas mgły, kiedy „znikła wesołość, nastąpiła posepność”, a „Rufus” omal nie zderzył się z wynurzającym się nagle z mgły parowcem.

Nielepiej było, gdy „mgła się rozpierzchnęła, a natomiast zawył huragan, jakby lew umierający; bałwany rozbiły się o burty statku, rzucając pianę naokoło: woda wrzała”¹⁵⁶⁵.

Doprawdy, nie wesołe chwile przeżywał wtedy autor, a z nim zapewne wszyscy podróżni, gdy oko w oko zetknęli się z rozszalałym żywiołem:

Przyjemnie to czytać w wygodnym pokoju; przy kominku, o uraganach i strachach morskich, ale pomniejszą stroną estetyczną strasznie jest spotkać się z nimi na oceanie.

Trzeszczenie masztów, bieganie po pokładzie majtków, krzyk kapitana i jego pomocników wydających rozkazy, świst piszczałki sternika, zgrzyt roztaczających się łańcuchów tworzy dziką, przerażającą harmonię!¹⁵⁶⁶

Żywe zainteresowanie okazywał Gordon marynarzom „Rufusa” i chętnie przypatrywał się wykonywanym przez nich czynnościom przy obsłudze żagli. Niektóre spostrzeżenia, jakie mu się przy tym nasuwały, i poczynione obserwacje są o tyle ciekawe, że dotyczą przemijającej już wówczas na oceanach ery żaglowej w budownictwie okrętowym. I dlatego relacje polskich transoceanicznych podróżników lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych minionego stulecia: Wolskiego, Korzeleńskiego, Norwida, Gordona czy Horodyńskiego – utrwalają nam obrazy, jakie w dzisiejszej żegludze należą już do bezpowrotnie minionej przeszłości. Pokazują bowiem zawieszonych między niebem a morzem marynarzy z małą zręcznością poruszających się wśród osprzętu wielomasztowych statków, piramidy żagli wykwitające lub znikające w toku ich niebezpiecznej pracy, której towarzyszy skrzywienie lin, łopotanie rozpiętych żagli na wietrze i głuchy poszum oceanu. Niezmiernie ciężkie i niebezpieczne było życie marynarzy na statkach żaglowych, a przecież dzięki stałemu i bezpośredniemu obcowaniu z wyzwolonymi siłami przyrody: z morskim żywiołem i całym przebogatym światem wiatrów i wicherów, z bezkresem niebieskiego firmamentu, zagubieni na oceanie i wciąż samotni, bo tylko w towarzystwie słońca, księżyca i gwiazd, marynarze czasów żaglowych o ogorzałych od słońca i wichru twarzach, stalowych mięśniach ramion i spracowanych, sękatych dłoniach zachowują usposobienie i pogodę ducha dzieci, pozostają głęboko czuli i wrażliwi na piękno natury, pełni tęsknoty do ojczystego kraju i swoich najbliższych.

Niezmiernie trafnie zaobserwował to i opisał w swych wspomnieniach Gordon:

W chwili gdy usłyszysz z głębi kajuty wiatr świszczący wśród lin okrętowych i poczujesz wstrząśnienie od uderzenia wodnistej góry rozbijającej się o statek – jest to hasło do pracy majtków. Wtedy zalatuje z pokładu do twego ucha śpiew rzewny, daleko tkliwszy od tych, które słyszałeś w niejednej operze. Są to przeciągłe, miarowe, tęskne głosy majtków, którzy przy wszystkich obrotach żaglowych czy w dzień, czy w nocy śpiewają *ex officio*, gdy ciągną za liny.

Ale oprócz tych smętnych dźwięków, wydobędzie się czasem z ich chóru ballada, której by pozazdrościła poezja¹⁵⁶⁷.

I następnie podaje we własnym tłumaczeniu zasłyszaną pieśń-balladę, którą śpiewali w czasie pracy marynarze „Rufusa”:

¹⁵⁶⁴ J. Gordon, *Podróż do Nowego Orleanu*, Lipsk 1867, s. 208, 209.

¹⁵⁶⁵ Jw., s. 210.

¹⁵⁶⁶ Jw., s. 214.

¹⁵⁶⁷ Jw.

Zimne światło księżycy srebrzy morze bezbrzeżne! okręt pędzony wiatrem pruje spienione fale. Do jakiej ziemi nie płynę, o luba! myślę o Tobie i Ojczyźnie.

Gdy chmury groźne kupią się nad mętным oceanem, gdy noc zawisła nad przepaścią i kiedy wichry olbrzymia Eola wyje i zamiata morze z rykiem straszliwym, marzę o szczęściu, którego bym doznał w tej tęskiej godzinie obok Ciebie w rodzinnej zagrodzie.

Gdy wiatry zasypiają i ucichły bałwany, gdy gwiazda wieczorna, oplakując dzień gasnący, zapala na Południu lampę uroczystą – pamięcią w przeszłość biegnę i wzdycham za Tobą!

Dmij, dmij, o zawiejo! a ponieś nas ku błękitnym Ojczyzny brzegom ... Widzę już gaje mych przodków, jaśniejącą pogodę; widzę chatę pod cieniem rozłożystych drzew, i Ciebie najdroższa!¹⁵⁶⁸

Na żaglowych okrętach, z dala od opuszczonej po powstaniu ojczyzny spędził również długie lata swego bogatego w przygody żywota najwybitniejszy żeglarz polski owych czasów, Adam Mierosławski.

6. ADAM MIEROSŁAWSKI, ŻEGLARZ-REWOLUCJONISTA

Adam Mierosławski, młodszy brat Ludwika, późniejszego generała podczas Wiosny Ludów, już od młodych lat – za przykładem ojca, majora legionowego, a później podpułkownika w Królestwie Kongresowym – zaprawiał się do żołnierskiego zawodu. Dwanaście lat liczył sobie Adam, gdy po pierwszych naukach przeszedł do korpusu kadetów w Kaliszu, gdzie od roku już przebywał starszy odeń Ludwik, a piętnaście lat, gdy wybuchło powstanie listopadowe. Uciekł wówczas ze szkoły i na ochotnika wstąpił do artylerii polskiej, dosłużył się stopnia podoficera, srebrnego krzyża walecznych i ciężkiej rany w nogę na szańcach Woli. Później zbiegł z niewoli rosyjskiej i drogą przez Prusy udał się na emigrację, gdzie przebywał również jego ojciec i brat¹⁵⁶⁹.

Zrazu osiadł w Strasburgu, jednakże życie mieszczanina zupełnie mu nie odpowiadało; przeciwnie, rosła w nim nieodparta chęć puszczania się na morze i podróżowania. Nie był to jednak zamiar łatwy do zrealizowania dla młodego, pozbawionego funduszków i stosunków cudzoziemca. Do marynarki wojennej zaciągnąć się już nie mógł, gdyż mimo siedemnastu zaledwie lat w 1832 r. przekroczył już wiek wymagany od kandydatów na tę służbę, zresztą sam mawiał, że zawód ten jest dla niego „za mało awanturniczy”¹⁵⁷⁰. Usiłował więc zaciągnąć się w charakterze chłopca okrętowego na któryś ze statków handlowych. Wreszcie udało mu się tego dopiąć, jednakże dopiero po upływie kilku miesięcy gorzkich niepowodzeń i uporczywie wciąż ponawianych prób.

W końcu jednak wyruszył w swą pierwszą podróż morską, w daleki rejs z Nantes wokół dwóch kontynentów – Europy i Afryki – do Wysp Burbońskich, jak podówczas nazywano Ile de Réunion, Trudy, jakie w podróży tej napotkał, nie były łatwe do przewyciężenia dla drobnego, słabo rozwiniętego chłopca. „Och, gdybyś Ty wiedział, co znaczy być nowicjuszem na statku kupieckim!”¹⁵⁷¹ – pisze do swego brata w liście przedstawiającym swój udział w dwóch pierwszych dalekich wyprawach. Ile w tych słowach kryje się mozołu i trudu, ile pracy nad siły zapewne, ile poświęceń i wyrzeczeń – nie łatwo sobie nawet uzmysłowić. Trzeba bowiem pamiętać, że był to jeszcze okres nadmiernie surowych, rzecz można, okrutnych stosunków panujących na morzu, w których kierowano się tylko prawem siły pięści kapitana statku jako argumentu wobec podwładnych; również i wśród tych z kolei był to naj-

¹⁵⁶⁸ Jw., s. 214.

¹⁵⁶⁹ A. L e w a k, *Kapitan marynarki Adam-Piotr Mierosławski (1815–1851)*, „Przegląd Współczesny”, R. V, 1926, t. XVIII.

¹⁵⁷⁰ Z listu Adama do Ludwika Mierosławskiego, jw., s. 59.

¹⁵⁷¹ Jw., s. 60.

ważniejszy argument starszych w stosunku do młodszych. Dla załogi, zwłaszcza zaś dla najbardziej upośledzonej, najniższej społecznie jej części: chłopców okrętowych, kucharzy, messboyów i innych posługaczy, nie było żadnych względów, żadnego wyrozumienia i pozbawiania, żadnych przywilejów. Za pracę nad siły w żmudnym, krwawym – dosłownie – znoju przysługiwała im jedynie nędzna strawa i mizerny, groszowy zarobek. Prawda, że nowicjuszostwo to nie trwało wiecznie; nabyta praktyka umożliwiała po drugim czy trzecim rejsie awansowanie ze służby na małym statku do służby na dużym, później lepszą płacę, lżejsze, choć bardziej odpowiedzialne stanowisko. Nie każdy jednak awansu tego dostąpił. Niejednemu na przeszkodzie stanęły nieszczęśliwe wypadki, o jakie na statku nie trudno; wielu było takich nowicjuszów, którzy postradali na morzu życie albo zdrowie i nikt się już wtedy więcej nie troszczył o nich ani nie kłopotał losem osieroconej rodziny¹⁵⁷².

W takich niełatwych czasach rozpoczynał służbę na morzu Adam Mierosławski. I mimo że na pozór wydawać się ona mogła ponad jego siły, piął się przecież po jej szczeblach stale wyżej. Trzeci rejs odbywał już na pokładzie dużego statku handlowego, który płynął aż do dalekiej Sumatry niemal na skraj Oceanów Indyjskiego i Spokojnego, po ładunek pieprzu. W czasie tego rejsu – jak tyłu przed nim i tyłu marynarzy po nim – Mierosławski omal nie postradał życia. Gdzieś, w którymś z odwiedzanych portów egzotycznego Wschodu na statek zawleczona została straszna choroba, żółta febra, i jej ofiarą padła w powrotnym rejsie trzecia część załogi. Píše o tym rejsie Adam do swego brata:

Czy możesz sobie wyobrazić te turtury [!], już samo pozostawanie na tym statku, a cóż dopiero praca pod pokładem, kiedy to najsilniejsi ludzie nie mogli przespać więcej niż siedem szufel zielonego pieprzu, bo wapory czerwieniły skórę, mąciły białka oczu i robiły je żółtymi. Mój Boże! wszystko żółte w tym kraju¹⁵⁷³.

Pod koniec roku 1835 Mierosławski odbył jako ochotnik podróż na francuskim okręcie wojennym „Algésiras” do Ameryki Południowej, a po powrocie został przyjęty w charakterze oficera na statek handlowy „Courier de Bourbon” i na nim odbył kilka dalekich rejsów aż do Pondichery i do Kalkuty; wreszcie otrzymał samodzielne stanowisko kapitańskie, gdy znalazł się armator, który zechciał powierzyć mu statek.

W roku 1840, w wieku 25 lat, powrócił do Europy, by w Nantes zdać egzamin na kapitana wielkiej żeglugi, jakbyśmy używając przyjętej dzisiaj terminologii mogli ten jego patent określić. Wprawdzie odwykły od podręczników i książek miał przy egzaminie niemałe trudności do przezwyciężenia, jednakże braki w naukach teoretycznych wyrównał z nadmiarem wyśmienitym opanowaniem praktycznym służby morskiej.

Z uzyskanym dyplomem, wieńczącym jego ośmioletnią służbę na morzu, powrócił młody kapitan na Ocean Indyjski do dawnego, pełnego wrażeń, ale i niebezpiecznego życia wśród korsarzy i piratów, przemycników opium, handlarzy pereł, łowców fok i wielorybów. Brat Adama tak pisze o tym okresie jego życia:

Bywało, że na spróchniałym, szmatami zatkany goleocie sam z dziesięcioma ludźmi po jaskiniach odludnych wysp zwerbowanymi wiozł z jednej części świata do drugiej, w porach całej żegludze zabronionych, majątek i nadzieje wielu rodzin.

Potęga jego woli i pogarda dla śmierci tak były znane morskim korsarzom Oceanu Indyjskiego, że cztery razy żeglował bez zadrasnięcia pośród flotylli malajskich, które płynęły pustoszyć brzegi Kochin-Chiny, bo przeszło w przysłowie, że „Kapitan Adam” nie przyjmuje nikogo na swój pokład, chyba pałac cygaro przy beczce prochu.¹⁵⁷⁴

¹⁵⁷² Niedole najniższych warstw okrętowych doskonale przedstawia Jack L o n d o n w swym *Wilku morskim*.

¹⁵⁷³ L e w a k, I. c.

¹⁵⁷⁴ Cytowane wg S. S i e r e c k i e g o, *Strażnicy morza*, Gdańsk 1951, s. 37.

W marcu 1841 r. nadarzyła się Mierosławskiemu okazja zakupu małego statku „Le Cygne de Granville” i teraz już jako kapitan własnego statku przemierzał Ocean Indyjski. W trakcie tych podróży dotarł do Wysp St Paul i Amsterdam, które – choć znane od trzystu lat – były od dawna opuszczone i zapomniane. Na Wyspie St Paul zatknął Mierosławski sztandar o francuskich barwach, a gdy Anglicy usiłowali protestować przeciwko tej aneksji wyspy na rzecz Francji, oświadczył, „że raz zatkniętej chorągwi nie zwinie, a jeżeli kto bądź użyje siły przeciwko niemu, natenczas wywiesi polską flagę i pod nią się zagrzebie”¹⁵⁷⁵.

W tym dla Mierosławskiego obfitym w powodzenie okresie doznał on również krótkotrwałego szczęścia rodzinnego. Samotny i skryty w sobie, poznał w St Denis córkę miejscowego kolonisty, Rozalię Cayeux, i ożenił się z nią. Niestety, w miesiąc po ślubie żona Mierosławskiego zmarła. Zrezygnował wtedy ze swej części spadku na rzecz siostr zmarłej, poważne sumy posłał do Europy swemu bratu na cele rewolucyjne, a sam powrócił na morskie szlaki. I tam, gdzieś na „antypodach Warszawy” dotarła do niego wiadomość, mocno już wprawdzie przestarzała, o rewolucji w Europie, o powstaniach: krakowskim i wielkopolskim oraz o wybitnej roli Ludwika Mierosławskiego w tych wszystkich wydarzeniach. I wtedy Adam, który po śmierci żony przeżywał okres depresji, odnalazł nowy cel w życiu. Za 20 tysięcy franków sprzedał połowę Wyspy St Paul, spieniężył swój dobytek włącznie ze statkiem i przybył do Europy, by walczyć u boku brata o wyzwolenie ludów jęczących w jarzmie niewoli.

Było to już na długo po upadku powstań w Wielkopolsce i Krakowskiem, ale w wielu innych punktach Europy trwało jeszcze wrzenie rewolucyjne. Bez wahania Adam Mierosławski oddał sprawie rewolucji całe swoje mienie, wszystkie umiejętności, siły i zdrowie. Snuł projekt utworzenia floty sycylijskiej do walki z flotą neapolitańską, później planował przewóz z Francji do Dalmacji posiłków dla powstańców węgierskich. Prawdopodobnie mógł on być również twórcą projektu przewiezienia eks-powstańców listopadowych z Sardynii do Fiume. Szybki upadek rewolucji sycylijskiej uniemożliwił jednak zrealizowanie tych projektów, a Adam ratując życie swego brata, rannego pod Katanią, wywiózł go z Sycylii do Marsylii.¹⁵⁷⁶

Na tym jednak nie kończy się jego udział w Wiośnie Ludów. Ludwik Mierosławski mianowany został przez kierowników rewolucji badeńskiej głównodowodzącym wojsk rewolucyjnych, Adam zaś udał się tam wraz z nim, obracając na rzecz rewolucji resztę przywiezionych funduszy i wszystkie swoje talenty. W czasie tej krótkotrwałej kampanii budował fortyfikacje i umocnienia polowe, sypał szańce, zakładał i niszczył przeprawy na rzekach, a gdy powstanie upadło, znów wywiózł brata w bezpieczne miejsce.

Raz jeszcze powrócił do projektu wyprawy na Węgry przez Dalmację, tym razem z Nantes, gdzie zaczął już przygotowywać do tego celu odpowiedni statek. Tymczasem jednak upadło i powstanie na Węgrzech. Wtedy Adam udał się z Ludwikiem do Paryża, ale tam, w przededniu powrotu do cesarstwa, nie było miejsca dla tego impulsywnego rewolucjonisty. Wtedy postanowił wrócić na morze. Udał się więc do Nantes, gdzie bezskutecznie namawiał miejscowych armatorów do powierzenia mu jakiego statku. Bogaci i wrogo ustosunkowani do idei rewolucyjnych przedsiębiorcy okrętowi nie chcieli wdawać się w układy z jednym z najgorętszych i najzagorzalszych wyznawców tych idei. Powrócił więc Mierosławski do St Denis, dokąd nie doszły jeszcze echa rewolucji. Tam za resztę posiadanych funduszy kupił mały dwumasztowiec i znowu ruszył na morze. Rychło jednak spotkał go dotkliwy cios. Ratując zaskoczonych przez burzę rybaków stracił swój dwumasztowiec i sam ledwie uszedł z życiem. Głośne musiało być wówczas to wydarzenie, bo jeszcze kilka lat po śmierci Mierosławskiego opowiadał o nim innemu polskiemu podróżnikowi, Korzelińskiemu, Francuz z Wyspy Mauritius, który podobno znał Mierosławskiego.

¹⁵⁷⁵ Lewak, o. c., s. 62.

¹⁵⁷⁶ Falkowski, *Wspomnienia z roku 1848 i 1849*, s. 157, 159.

Jednemu okrętowi podczas straszliwej burzy przy brzegach Maurice¹⁵⁷⁷ nikt nie waży się nieść pomocy, bo każdemu grozi zagłada; okrętem skołatanym bez żagli i masztów igrają bałwany, ginąca załoga wyciąga ręce daremnie ku brzegowi, gdzie tylko modlitwy odmawiano za tonących. Te może sprowadziły Mierosławskiego do portu, jedynego człowieka, który rozumiał poświęcenie i ocenił niebezpieczeństwo. Udaje się na okręt swój, ze wszystkich stron słyszy uwagi: co robić zamýślasz? zginiesz niezawodnie! – Nie słowem, ale czynem odpowiada odważny kapitan; w gnieniu oka podnosi kotwicę, już walczy z burzą i wyrwa morzu nieszczęśliwe ofiary¹⁵⁷⁸.

Po stracie swego statku Mierosławski był przez jakiś czas kapitanem na angielskim „Brigh Planet”, później osiadł na Wyspie Mauritius, ale morze ciągnęło go nieodparcie. Wkrótce znów został współwłaścicielem i kapitanem maleńkiego statku „Le Pilote”, przy którego budowie sam uczestniczył. Na tym stateczku wypłynął w swą ostatnią podróż do Australii. W drodze powrotnej podobno zmarł na morzu; nie bez podstaw później podejrzewano, że śmierć jego nie była naturalna, gdyż na statku nie znaleziono ani ciała rzekomo zmarłego kapitana, ani też jakiegokolwiek ładunku czy pieniędzy¹⁵⁷⁹.

7. POLACY NA OCEANIE SPOKOJNYM

Spośród Polaków, którzy różnymi drogami i szlakami morskimi przybyli w omawianym okresie na wody Oceanu Spokojnego, wymienić trzeba przede wszystkim Dionizego Zarembe, kapitana Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii, której działalność była, jak wiadomo, związana głównie z Alaską i innymi posiadłościami rosyjskimi w Ameryce Północnej. Zaremba wielokrotnie podróżował z Alaski do Fortu Ross na wybrzeżu Kalifornii, przy czym w roku 1827 przybył tam jako kapitan brygu „Ochock”, a w roku 1831 jako kapitan barku „Urup”¹⁵⁸⁰. Zapewne w tym samym charakterze zawijał do portów Alaski w latach późniejszych i jest również możliwe, że podróżował po samej Alasce i „badał tę rosyjską kolonię”¹⁵⁸¹. W czasie od sierpnia 1840 do kwietnia 1841 r. Zaremba, podówczas kapitan-lejtnant marynarki, jako dowódca trzystutonowego statku „Naslednik Aleksander”, należącego do Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii, odbył podróż z Kronsztadu do Nowoarchangielska¹⁵⁸². Następnie jako przedstawiciel tej Kompanii wysłany został do Kalifornii w sprawach związanych ze sprzedażą Fortu Ross¹⁵⁸³. Zaremba był nie tylko jednym z bardziej zasłużonych kapitanów Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii, ale i badaczem (być może nawet jednym z odkrywców) północno-wschodniej części Oceanu Spokojnego i niewątpliwie dla podkreślenia jego zasług jedna z wysp Archipelagu Aleksandra otrzymała nazwę Wyspy Zaremby¹⁵⁸⁴.

¹⁵⁷⁷ Mauritius.

¹⁵⁷⁸ Korzeliński, *Opis podróży do Australii* ..., t. II, s. 21.

¹⁵⁷⁹ Lewak, *o. c.*, s. 66.

¹⁵⁸⁰ Haiman, *Ślady polskie w Ameryce*, s. 208.

¹⁵⁸¹ Zieliński, *Mały słownik* ..., s. 624.

¹⁵⁸² Zubow, *Otieczestwiennyje morieplawatieli-issledowatieli moriej i okieanow*, s. 436, 450.

¹⁵⁸³ Wg Zielińskiego, *l. c.* Podaje on jednak mylną datę 1845, gdy tymczasem Fort Ross został sprzedany przez Kompanię podstawionemu przez Amerykanów kupcowi Sutterowi, szwajcarskiego pochodzenia, w roku 1841. Wynika z tego, że Zaremba musiał wyruszyć w powierzony mu misji do Kalifornii krótko po przybyciu do Nowoarchangielska).

¹⁵⁸⁴ Zieliński, *l. c.* Rosyjsko-Amerykańska Kompania nadała po śmierci Baranowa większym wyspom Archipelagu Aleksandra rosyjskie nazwy, jak np. Baranowa, Cziczagowa, Kuprianowa (*Bolszaja sowietskaja encyklopedia*, t. II, s. 78). Nazwa Wyspy Zaremby wśród wymienionych nie figuruje, zapewne więc nie zalicza się ona do większych wysp tego Archipelagu.

Być może Polakiem był również inny żeglarz i kapitan marynarki handlowej, Stefan Waliwoda (Vallivode) lub Wojewoda, który jako kapitan żaglowca „Elena”¹⁵⁸⁵ odbywał w latach 1838–1840 rejsy z Alaski do Kalifornii¹⁵⁸⁶.

Oprócz Polaków przybyłych na wody Oceanu Spokojnego z rosyjskiej podówczas Alaski lub Kamczatki czy Ochocka, inni polscy osadnicy napłynęli ze Stanów Zjednoczonych drogą morską wokół Przylądka Horn. Nastąpiło to w toku tzw. morskiej kolonizacji Kalifornii w roku 1849. Ze znanych z nazwiska wymienić można następujących podróżników, którzy 16 stycznia 1849 r. odpłynęli z Filadelfii do Kalifornii na brygu „Osceola”: kpt. Soliński, F. De-kut i płk G. Dreka. Dwa dni później na statku „Grey Eagle” również z Filadelfii wyruszyło troje Duboskich, oznaczonych inicjałami T., H. A. i T. jr., prawdopodobnie więc T. Duboski z żoną i synem. W tym samym miesiącu wyjechał z Baltimore na statku „Jane Parker” Paweł Piedo (może Bieda?). Z Bostonu zaś brygiem „Josephine” wyjechał 22 stycznia 1849 r. P. Makowski (Mc. Cuskie). I wreszcie 2 kwietnia 1849 r. z Nowego Orleanu na pokładzie parowca „Robert Moris” wypłynął A. Skarzyński (Skarzinski)¹⁵⁸⁷.

Drogą lądowo-morską udał się do Kalifornii niejaki Dworkowski (Dwarkowsky), rzekomo „polski hrabia”. Do Panamy dotarł on pieszo, skąd w sierpniu 1849 r. zabrał go statek „von Humboldt”¹⁵⁸⁸.

Przybywali do Kalifornii również pionierzy polskiej emigracji ekonomicznej, przeważnie emigranci z Wielkopolski, bez- lub małorolni chłopi wyruszający w daleki świat „za chlebem”. Typowym przykładem takiego podróżnika może być Franciszek Czerwiński z Ciszkowa pod Lubaszem (powiatu czarnkowskiego). W roku 1852 wraz z dwoma przyjaciółmi, Kurowskim i Julianem Evertem, udał się do Ameryki. W listopadzie 1852 r. z Nowego Jorku popłynął na Hawanę, z Hawany do Panamy, a stąd udał się – również drogą morską – do Kalifornii¹⁵⁸⁹.

Przykładem emigranta-mieszczanina może być Michał Przybyłowicz, poznaniak, który dotarł nad Pacyfik w roku 1850 i stał się później jednym z pionierów stanu Kansas¹⁵⁹⁰.

W latach późniejszych emigracja zarobkowa do Ameryki, i to zarówno do Ameryki Północnej, jak i Południowej, znacznie się zwiększyła.

Z innych Polaków, którzy podróżowali po Oceanie Spokojnym, przypomnieć można Józefa Warszawicza i jego podróże odbyte wzdłuż zachodniego wybrzeża amerykańskiego kontynentu. Przylądek Horn opłynął również w czasie wykonywania żeglarskiego rzemiosła Mieczysław Kamieński¹⁵⁹¹, syn Mikołaja, podpułkownika z roku 1831, oraz podróżnicy po Australii: Paweł Strzelecki i Seweryn Korzeliński, o których mowa będzie dalej. Australię badał również nie znany nam bliżej Polak, którego nazwisko przekazane zostało w skażonej postaci: Lhotsky. Już bowiem w roku 1819 opublikowany został w Londynie artykuł podpisany nazwiskiem Jan Lhotsky, traktujący o słownictwie krajowców Australii i Ziemi Van Diemena, czyli Tasmanii.

Kilkanaście lat później (1834) spotykamy tego samego Lhotsky’ego w Australii, jak wynika z artykułu w *Encyklopedii australijskiej*, w którym nazwany jest polskim przyrodnikiem. W rok po udokumentowanym w ten sposób pobycie Lhotsky’ego w okręgu Canberra w Australii, to znaczy w 1835, przebywał on na wyspie Ponape, o czym również świadczy artykuł, jaki wyszedł spod jego pióra¹⁵⁹².

¹⁵⁸⁵ Prawdopodobnie był to ten sam 400-tonowy statek Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii, który w latach 1824–1826 i 1828–1830 odbył rejsy z Kronsztadu do Nowoarchangielska i z powrotem; w roku 1835/1836 statek ten przybył po raz trzeci z Kronsztadu do Nowoarchangielska i już nie powrócił do Europy, jak to wynika z zestawienia podanego przez Zubowa, o. c., s. 448.

¹⁵⁸⁶ Haiman, l. c.

¹⁵⁸⁷ Jw., s. 217.

¹⁵⁸⁸ Jw., s. 218.

¹⁵⁸⁹ Jw., s. 235.

¹⁵⁹⁰ Jw.

¹⁵⁹¹ Zieliński, o. c., s. 204.

¹⁵⁹² W. Słabczyński, *Polscy obrońcy i badacze ludów kolonialnych*, „Problemy”, t. IX. 1953, nr 5, s. 307.

Bliższe szczegóły dotyczące osoby tego zagadkowego podróżnika i przyrodnika polskiego nie są znane. Nazwisko jego jest z pewnością przekreślone i nie łatwo jest dojść jego prawdziwego brzmienia. Z daty pierwszego artykułu, jak i z niewątpliwego faktu bytności Lhotsky'ego w Tasmanii i Australii jeszcze przed rokiem 1819 można jedynie wysnuć przypuszczenie, że był to emigrant wojskowy, jeden z tysięcy Polaków, którzy w toku wojen napoleońskich znaleźli się w różnych stronach świata.

Emigrantem wojskowym był również inny Polak, który zawędrował do Oceanii pod koniec lat trzydziestych tego stulecia – płk Edward Fergus. Czas jego przybycia na wyspę Nuka-Hiwa (z grupy Markizów) nasuwa przypuszczenie, że chodzi tu o byłego powstańca listopadowego. Fergus przebywał początkowo w Nowej Zelandii, a w roku 1835 znalazł się na Markizach jako adiutant samozwańczego „króla” wyspy Nuka-Hiwa, Karola barona Thierry de Ville d'Avray, jak to wynika z deklaracji wydanej kacykowi wyspy Vavanua przez nowego „króla” i podpisanej również przez jego adiutanta, płk Fergusa. Jej treść jest następująca:

My, Karol baron de Thierry, najwyższy naczelnik Nowej Zelandyi, Król Wyspy Nuku-Hiwa, zaświadczyliśmy z przyjemnością, że Vavanua, przywódca z Portuy, jest przyjacielem Europejczyków i że zawsze postępował względem nas przyzwoicie i życzliwie. Skutkiem tego polecam go starannej opiece wszystkich żeglarzy, którzy z całym bezpieczeństwem zatrzymywają się tu mogą.

Dan w Port Charles (Taio-Hae) na wyspie Nuku-Hiwa 23 lipca. 1835.

Karol baron de Thierry
E. de Fergus, pułkownik, adiutant królewski¹⁵⁹³.

Trzy lata później w trakcie swej podróży naokoło świata przybył na wyspę francuski komandor Dupetit-Thouars na fregacie „Venus” oraz słynny żeglarz i odkrywca, kontradmirał Dumont d'Urville na fregacie „Astrolabe”, zaś w roku 1842 po raz drugi przybył Dupetit-Thouars na okręcie „Reine Blanche” i przyłączył wyspę do Francji. Z tego czasu zachował się list Fergusa do Dupetit-Thouarsa. Później Fergus przeniósł się do Tahiti, gdzie nabył kawałek ziemi i prawdopodobnie jako kolonista tam zmarł¹⁵⁹⁴.

W drugiej wyprawie Dupetit-Thouarsa, która przysporzyła Francji władanie nad Markizami, brał udział inny powstaniec listopadowy Adam Kulczycki, o czym wspomniano już uprzednio.

Nadzwyczaj pozytywna wzmianka o działalności naukowej Kulczyckiego w Oceanii (i Domeyki w Chile) znajduje się w opisie wyprawy austriackiej fregaty „Novarra” dookoła świata w latach 1857–1859, opublikowanym przez naukowego kierownika wyprawy, a streszczonym po polsku przez jednego z jej uczestników, Stefana Pawlickiego¹⁵⁹⁵. Trasa tej wyprawy, przedsięwziętej celem nawiązania stosunków handlowych oraz poczynienia badań naukowych, prowadziła przez Morze Śródziemne do Gibraltaru, potem na Maderę, w poprzek

¹⁵⁹³ A. P a i l h è s, *Wspomnienia z Oceanu Spokojnego (1872–1874)*, „Wędrowiec”, 1876, s. 72. – W języku francuskim, czyli w języku oryginału, przytacza ten dokument za opisem wyprawy fregaty „Venus” (*Tour du Monde de la frégate „Venus”*) P. C h a u m o i s, *Les Iles Marquises*, „Marine Nationale”, Paris 1947, nr 37, s. 12. Ponieważ między obu tekstami zachodzą pewne różnice merytoryczne, przytaczamy tekst francuski:

„Nous Charles baron de Thierry, chef souverain de la Nouvelle-Zélande, roi de Nouka-Hiwa, chef de Portua (?), déclarons que Vavanua est l'ami des Européens et qu'il s'est toujours conduit à notre égard avec decense et bienveillance. En conséquence de quoi, nous le recommandons aux bons soins des navigateurs qui peuvent demeurer ici en toute sécurité.

Donné à Port-Charles, ile Nouka-Hiwa, le 2 juillet 1835.

Charles, baron de Thierry

Par le roy: Ed. Fergen, colonel, aide de camp”.

¹⁵⁹⁴ J. R., *Polski pułkownik adiutantem króla polinezyjskiej wyspy w XIX w.*, „Polska Zbrojna”, Warszawa 1936, nr 206, s. 5.

¹⁵⁹⁵ S c h e r z e r, *Reise der österreichischen Fregatte „Novarra” um die Erde*, t. II, s. 399, 471, 475; S. P a w l i c k i, *Podróż fregaty austriackiej „Novarry” naokoło świata*, „Biblioteka Warszawska”, 1868, t. II, s. 18–39 (patrz też Z i e l i Ń s k i, o. c., s. 349, 350).

Atlantyku do Rio de Janeiro, na powrót przez Atlantyk do Przylądka Dobrej Nadziei, następnie do Wysp St Paul i Amsterdam na Oceanie Indyjskim, Madras, Nikobary, Singapur, Batawię, Manilę, Hong-Kong do Szanghaju, stąd na Karoliny na Oceanie Spokojnym, z kolei do Sydney w Australii i Auckland na Nowej Zelandii, wreszcie na Tahiti i Valparaiso w Chile. Stąd wokół Przylądka Horn, przez Atlantyk i Morze Śródziemne „Novarra” wróciła do portu Pola.

8. STRZELECKI, NAJWIĘKSZY Z POLSKICH PODRÓŻNIKÓW

W roku 1830 trzydziestotrzyletni podówczas Paweł Edmund Strzelecki,¹⁵⁹⁶ wyjechał na studia zagraniczne do Niemiec, następnie do Anglii, gdzie ukończył studia geologii, po czym rozpoczął ponad dziesięć lat trwające podróże naukowe. W ich trakcie zwiedził wszystkie (z wyjątkiem Antarktydy) kontynenty świata oraz wyspy Oceanii i dlatego kto wie, czy nie jest słuszne twierdzenie, że „zważywszy na niezwykłą rozległość trasy podróży, [...] śmiało nazwać można Strzeleckiego największym podróżnikiem polskim wszystkich czasów”¹⁵⁹⁷.

Oto co pisze Strzelecki o podróżach odbytych w latach 1834–1838:

8 czerwca 1834 roku opuściłem Europę w Liverpool [...] i udałem się do Nowego Jorku – zbadałem stany wschodnie i ich stolice: Boston, Nowy Jork, Filadelfię, Baltimore, Washington, Richmond, Charleston¹⁵⁹⁸ – wpłynąłem później na rzekę Hudson; przez Albany, Lockport udałem się do wielkiego wodospadu Niagary¹⁵⁹⁹; później wzdłuż brzegów jeziora Ontario i Rzeki Św. Wawrzyńca do Montrealu i Quebec, które zwiedziłem ze wszystkimi ich okolicami; zatrzymałem się nieco w Kanadzie, później przez St. John¹⁶⁰⁰, południowo-wschodni Montreal i jezioro Champlain¹⁶⁰¹ wróciłem do Nowego Jorku. Stąd zaokrętowałem się na Antyllę, wstąpiłem do Hawany, wylądowałem w Vera Cruz¹⁶⁰² skąd udałem się do miasta Meksyku¹⁶⁰³, stąd zaś do Tampico¹⁶⁰⁴ i do Nowego Orleanu, a wreszcie rzekami Missisipi i Ohio przez Cincinnati wróciłem do Baltimore. Tu opuściłem ostatecznie Stany Zjednoczone, by udać się do Brazylii. Odwiedziłem Rio de Janeiro, zbadałem prowincję San Paulo i Minas Gerais (Villa Rica), później wpłynąłem na La Plata, wstąpiłem do Montevideo i wylądowałem w Buenos Aires. Przebyłem Rzeczpospolitą Argentyńską wszerz przez Kordobę i Mendozę, zbadałem okolice bogate w minerały – przebyłem Kordyliery albo Andy i z Santiago w Chile udałem się na północ do Coquimbo, później na południe do Concepcion. W Valparaiso zaokrętowałem się celem zbadania wybrzeża Pacyfiku – zwiedziłem Limę¹⁶⁰⁵, Guayaquil¹⁶⁰⁶, Punta Arenas (na zachód od Panamy)¹⁶⁰⁷, San Salvador, Acapulco, St Blas, Mazatlan i Guayamas, zbadałem zatokę i półwysep Kalifornii na północ aż do Avispe¹⁶⁰⁸ – następnie odwiedziłem najważniejsze kopalnie, cofnąłem się do Tepu-Xalisco¹⁶⁰⁹, wróciłem do St Blas, aby zaokrętować się do Chile. Po powrocie do Valparaiso opuściłem je niezwłocznie, by udać się na wyspy Oceanii. Wstąpiłem po kolei na Markizy, Wyspy Hawajskie, zatrzymałem się na Tahiti lub Wyspach Towarzystwa, stamtąd popłynąłem na Nową Zelandię i z tej ostatniej do Nowej Południowej Walii, gdzie jestem od czterech dni. W czasie tych podróży, które Ci podałem, przekraczałem równik sześć razy¹⁶¹⁰.

¹⁵⁹⁶ Strzelecki urodził się 24 czerwca 1797 r. w Głuszynie pod Poznaniem. Zieliński, o. c., s. 511, podaje mylnie, że Strzelecki urodził się w 1796 r. w Kiekrzu pod Poznaniem.

¹⁵⁹⁷ Słabczyński, *Polscy obrońcy* ..., s. 299.

¹⁵⁹⁸ Nowy Jork, Filadelfia i Baltimore nie są stolicami stanów. Podając Charleston autor ma na myśli stolicę stanu West Virginia, a nie port w Południowej Karolinie.

¹⁵⁹⁹ Albany leży nad Hudsonem, a Lockport nad kanałem łączącym tę rzekę z jeziorem Erie.

¹⁶⁰⁰ Port w Nowym Brunświku (Kanada) nad Atlantykiem.

¹⁶⁰¹ Na pograniczu stanów New York, Vermont i Kanady.

¹⁶⁰² Miasto w Meksyku.

¹⁶⁰³ Stolica Peru.

¹⁶⁰⁴ Miasto w Ekwadorze.

¹⁶⁰⁵ Nad Zatoką Nicoya w Costarice, w odróżnieniu od Punta Arenas w Cieśninie Magellana (Argentyna).

¹⁶⁰⁶ Stolica Salwadoru.

¹⁶⁰⁷ Miejscowość Meksykańska nad Oceanem Spokojnym.

¹⁶⁰⁸ S. Luis Obispo (miejscowość nadbrzeżna w połowie drogi z San Diego do San Francisco)?

¹⁶⁰⁹ Jalisco nad Zatoką Tehuantepec w Meksyku?

¹⁶¹⁰ Podaję za W. Słabczyńskim, *Paweł Edmund Strzelecki. Polski badacz Australii*, Warszawa 1954, s. 14, 15.

Podczas odbywania wyżej wymienionych podróży Strzelecki zaokrętował się dwukrotnie na dłuższy czas na angielskich jednostkach wojennych. I tak przez dziesięć miesięcy zaokrętowany był na okręcie „Cleopatra”, zwiedzając (w roku 1835) zachodnie wybrzeża Ameryki Południowej, Środkowej i Północnej od Chile do Kalifornii. Później zaś na pokładzie okrętu „Fly” odbył długotrwałą wyprawę, w trakcie której zwiedził Markizy, Wyspy Sandwich (Hawaje) i Wyspy Towarzyskie¹⁶¹¹.

W kwietniu 1838 r. już jako znany podróżnik Strzelecki przybył do Australii, spędzając po długiej podróży morskiej pierwszą noc „pod dachem” w Sydney¹⁶¹². W czasie swego kilkuletniego pobytu w Australii badał południowo-wschodnią część kontynentu, jak również i Tasmanię. Dokonał w tym czasie dokładnych badań geologicznych i mineralogicznych, które przyniosły m. in. odkrycie bogatych złóż złota w dwóch okręgach Australii. Na samym niemal początku swego pobytu w Australii zorganizował wyprawę dla zbadania Alp Australijskich; odkryty przez siebie najwyższy szczyt tych gór nazwał Górą Kościuszki. Z końcem roku 1843 Strzelecki powracając z Australii do Anglii zwiedził po drodze Japonię, Chiny, Indie, Półwysep Malajski, Filipiny, Indonezję i Egipt¹⁶¹³. Wyniki jego badań w Australii i Tasmanii, ogłoszone po powrocie do Anglii w publikacji książkowej¹⁶¹⁴, zyskały mu sławę naukową i wiele odznaczeń.

Oprócz opublikowania swych naukowych osiągnięć Strzelecki dał w tej książce także i piękny dowód swej na wskroś postępowej i głęboko ludzkiej postawy wobec ludów kolorowych uciemienionych przez białych. Zwyczajem bowiem ówczesnych „naturalistów” Strzelecki oprócz badań geologiczno-przyrodniczych zajmował się także poznawaniem życia i zwyczajów krajowców z różnych stron świata, a przebywał – jak sam pisze – „wśród Huroków, Seminolów, Indian Mendoczy, Kalifornii, wśród Araukanów i innych szczepów południowo-amerykańskich, wśród wyspiarzy Markizów, Wysp Hawajskich, Tahiti, Mowej Zelandii, wreszcie wśród tubylców Australii¹⁶¹⁵”. Wszyscy oni, ci rzekomi dzikusie, obojętnie gdzie mieszkający i jakiej barwy skóry, tubylcy z wysp Oceanii, Indianie północno- i południowo-amerykańscy czy Murzyni z Afryki, cieszyli się niekłamana sympatią Strzeleckiego, który wielokrotnie podkreślał, ile złego przyniosła tym ludom rzekoma cywilizacja białych, „chrześcijańskich” narodów.

Szczególnie płomienne oskarżenie przeciwko białym ciemniejszym zawarte jest w relacji Strzeleckiego z Rio de Janeiro, umieszczonej w jednym z przypisów do rozdziału wspomnianej wyżej książki, traktującego o krajowcach Południowo-Wschodniej Walii i Tasmanii. Relacja ta, wyjęta – jak pisze Strzelecki – z jego dziennika podróży, zasługuje na przytoczenie jej w całości. Oto jej tekst:

Rio de Janeiro 22 stycznia 1836. Wczoraj fregata Jej Królewskiej Mości Królowej Wielkiej Brytanii „Satelitta” pochwyciła niedaleko brzegu i przyprowadziła do portu bryg zajmujący się handlem niewolnikami. Poszedłem dziś odwiedzić tych nieszczęśliwych. Jakkolwiek przygotowany byłem na straszny widok, który z dniem każdym, dzięki Bogu, rzadszym się staje, wyznać muszę jednak, iż rzeczywistość o wiele przewyższała pojęcia, jakie sobie wyobraziłem o tej ostatecznej nędzy ludzkiej. Skoro spojrziałem na pokład brygu, uczułem coś takiego, jak gdyby nagle ogniwa łączące mnie z cywilizacją zerwane zostały. Byłbym się cofnął, gdyby nie konsul angielski pan Hasketh, który będąc za mną na drabinie posunął mnie dalej.

¹⁶¹¹ N. Ż m i c h o w s k a, *O Pawle Edmundzie Strzeleckim, według rodzinnych i towarzyskich wspomnień*, „Ateneum”, 1876. s. 548. – Śladem niewątpliwych zainteresowań podróżami i odkryciami morskimi, jakie u Strzeleckiego musiały wywołać powyższe rejsy, jest część pierwsza najważniejszej jego pracy, omawiająca odkrycia Cooka, d'Entrecasteaux, Flindersa i innych żeglarzy.

¹⁶¹² Jw., s. 549.

¹⁶¹³ S ł a b c z y ń s k i, *Paweł Edmund Strzelecki*, s. 57. Natomiast Z i e l i ń s k i, o. c., s. 511, 512, podaje szereg mylnych informacji, m. in., że Strzelecki Jawę i Egipt zwiedził w latach 1837-1838 i że w Australii przebywał do roku 1846.

¹⁶¹⁴ Jej tytuł: *A Physical Description of North-South-Wales and Van Diemens Land*, London 1845.

¹⁶¹⁵ Cytuję za S ł a b c z y ń s k i m, *Polscy obrońcy ...*, s. 299.

Na statku o 100 tonach, między pomostami¹⁶¹⁶ niewyżej nad 3 stopy wzniesionymi trzystu niewolników obojej płci razem było natłoczonych tak szczelnie, że przestrzeń między kolanami jednych wypełniona była ciałami drugich ofiar. Pot ich oblewał, nurzali się w nieczystościach. Oddech ich, miesząc się z cuchnącymi wyciewami, jedyną dla nich atmosferę stanowił. Trawiące ich straszliwe pragnienie bardziej rozdrażniało się tylko dziesięciu uncjami wody¹⁶¹⁷, które im jako dzienną porcję wydzielano. Promienie zwrotnikowego słońca rozpałały pomost przytłaczający ich głowy, a szaleństwo spowodowane takim stanem cierpienia pięć część z nich o śmierć już przyprawiło. Wśród nieszczęśliwych istot, które pozostały, wielki Boże! co za widok! Dzieci, kobiety, mężczyźni natłoczeni we wszelkich możliwych ciału ludzkiemu zgięciach i postawach konwulsyjnym rzucaniem się dziko objawiali radość, zdziwienie, nadzieję, trwogę, poszanowanie i boleść swoją. Ciała ich obnażone i wynędzniałe, pokryte ranami streszczały historią ich krzywd i dolegliwości, przedstawiając wymowniej, niżeliby to ich język mógł uczynić, bezbożne okrucieństwa handlarza niewolników. Ślady knuta (*chicote*) na ich plecach świadczyły o zastosowaniu leżącego przed nimi narzędzia, którego dowolnie, wedle chwilowej fantazji używali chrześcijanie XIX stulecia. Między tymi ofiarami chciwości i barbarzyństwa Europejczyków – większych ludożerców od tych, którym sami nadają to miano – były kobiety ciężarne; kilka z nich wydało na świat dzieci w tym okropnym położeniu, wobec mężczyzn, wśród nierównanych udręczeń i męczarni.

Od chwili ujęcia okrętu starano się wszelkimi sposobami oczyścić powietrze, przynieść ulgę biednym Afrykańczykom – nie szczędzono trudu, zastosowano wszystkie znane ludzkiemu miłosierdziu środki pomocnicze, a jednak przy gorącu 96°¹⁶¹⁸ powietrze na okręcie było tak okropne, że w nim dłużej nad piętnaście minut wytrzymać nie mogłem. W tym krótkim czasie mego pobytu dwóch ludzi ostatnie wyzionęło tchnienie, a kobieta, gotowa sama odejść wkrótce za nimi, dziecku życie dała. Pióro wypada z ręki – twarz ukrywam ze wstydu i upokorzenia na myśl o klęskach spowodowanych przez występki bliźnich¹⁶¹⁹.

Wypowiedź Strzeleckiego, pochodząca z okresu, gdy w Ameryce Południowej istniało jeszcze w najlepsze niewolnictwo i handel Murzynami¹⁶²⁰, charakteryzuje humanitaryzm tego wybitnego odkrywcy, uczonego i badacza ludów kolorowych.

Rodziny własnej nie założył i zmarł w stanie bezzennym. Opiekował się swego czasu synem swej starszej siostrzenicy, Archibaldem Douglassem i – jak pisze Żmichowska – „wyprawił uszczęśliwionego chłopca na morze, swoim własnym, jak powiadają, okrętem – lecz okręt się rozbił, chłopiec utonął”¹⁶²¹. Niestety, zarówno ten, jak i wiele innych szczegółów z życia Strzeleckiego nie zostało i – być może – nie zostanie nigdy wyświetlonych, gdyż po jego śmierci, która nastąpiła w roku 1873 w Londynie, wykonawca testamentu spalił, stosownie do życzenia zmarłego, wszystkie pozostałe po nim papiery, korespondencje i notatki¹⁶²². Prawdopodobnie wtedy też uległ zniszczeniu dziennik podróży Strzeleckiego, a wraz z nim ciekawe z pewnością relacje z jego wypraw oceanicznych.

¹⁶¹⁶ Między pokładami.

¹⁶¹⁷ 10 uncji=300 g, a więc niewiele więcej, niż zawiera szklanka wody.

¹⁶¹⁸ Oczywiście mowa tu o stopniach Fahrenheita, a nie Celsjusza. 96° F = 36,5° C.

¹⁶¹⁹ Ż m i c h o w s k a, o. c., s. 587, 588; przekład autorki.

¹⁶²⁰ Przez cały niemal XVIII w. handel Murzynami uprawiany był głównie przez Anglików. Jak pisał K. M a r k s, *Kapitał*, t. I, s. 819, „Liverpool wyrósł na handlu niewolnikami”, a trzeba zaznaczyć, że Liverpool był wprawdzie największym, ale nie jedynym dostarczycielem statków „niewolniczych”. Ze 192 statków, jakie w r. 1771 popłynęły z Anglii do Zatoki Gwinejskiej, „tylko” 107 wyruszyło z Liverpoolu (Ch. L o y d, *The Navy and the Slave Trade*, London 1949, s. 5). Stopniowo jednak cała postępową część społeczeństwa narodów europejskich i amerykańskich, także i angielskiego, poczęła ostro występować przeciwko handlowi Murzynami, co wreszcie zmusiło rządy zainteresowanych państw do wydania z początkiem XIX w. zakazu uprawiania tego handlu i do wysyłania okrętów przeciwko statkom łamiącym ten zakaz. Pomimo tego na mniejszą skalę proceder ten uprawiany był jeszcze przez kilkadziesiąt lat; wreszcie zniesienie niewolnictwa w południowych stanach Ameryki Północnej, Brazylii i Chile doprowadziło do upadku handlu Murzynami.

¹⁶²¹ Ż m i c h o w s k a, o. c., s. 563.

¹⁶²² Jw., s. 571, 572.

9. PODRÓŻ AUSTRALIJSKA SEWERYNA KORZELIŃSKIEGO

W latach 1852–1856 przebywał w Australii Seweryn Korzeliński, o którego kolejach życia wspomniano już częściowo uprzednio. Z Turcji, gdzie był internowany, Korzeliński przybył do Londynu w 1851 r., później na kilka miesięcy osiadł na wyspie Jersey¹⁶²³, a po powrocie do Anglii założył wraz z kilku towarzyszami niedoli towarzystwo dla wspólnej pracy w australijskich kopalniach złota. Opis podróży do Australii rozpoczyna od zaokrętowania na wielkim statku transoceanicznym. „Great Britain”:

Dla zostawienia śladu pobytu mego w tych odległych stronach nowego świata piszę, zaczynając od 21 sierpnia 1852 roku, dnia wstąpienia w Liverpoolu na pokład okrętu „Great Britain” („Wielka Brytania”) zwanego.

Był to podówczas największy okręt, jaki kiedykolwiek zbudowano. Parowiec ten o śrubie Archimeda, siły 500 koni, niósł ładunek wagi 3000 beczek. Cztery maszty do pomocy maszynie wznosiły się znad pokładu.

O godzinie drugiej po południu majtkowie wyciągając kotwicę zanucili pieśń, pieśń nuconą przy wyjeździe w daleką podróż. W sześciu piecach buchał ogień, w głębi okrętu jak w piekle, z kominów wznosił się dym, para zaszumiała, ogromne stemple zaczęły się wznosić, wstrząsał się gmach wodny od końca do końca, śruba zaczęła działać. Zwolna i okręt zaczął posuwać się naprzód, otoczony czterema zwyczajnymi parowcami, wydającymi się przy naszym potworze jak dzieci przy matce. Na każdym z czterech parowców muzyka, damy i mężczyźni – wszyscy wystrojeni – odprowadzali krewnych, przyjaciół lub znajomych, płynąc obok nas kanałem aż do otwartego morza. Działa zagrzmiały na naszym okręcie. Trzykrotnym „hura”!, wznoszeniem i opuszczaniem bandery zęgnąła „Wielka Brytania” port Liverpool. W jednej chwili wszystkie okręty stojące w porcie okryły się banderami, zagrzmiały salwy z baterii lądowych, a z ust czterdziestu tysięcy ludzi wykrzyk pożegnania wstrząsnął powietrze. Tysiące chustek powiewało z obydwu stron kanału¹⁶²⁴.

Kurs statku prowadził wokół wybrzeży Francji i Półwyspu Pirenejskiego, dalej nie opodal Wysp Kanaryjskich w pobliżu Palmy i wokół Afryki. Wszakże gdy statek znalazł się na wysokości Konga, dostał się tam w zasięg silnej burzy. Nie sprzyjające wiatry i przeciwny kierunkowi statku prąd morski sprawiły, że przez dwie doby „Great Britain” nie posunął się naprzód pomimo pracy swych maszyn. W tej sytuacji zapadła decyzja skierowania statku na Wyspę Św. Heleny w celu uzupełnienia poważnie uszczuplonych zapasów węgla. Po tygodniowym postoju statek odpłynął do Kapsztadu. Również i tam postój trwał tydzień, po czym 17 października 1852 r. „Great Britain” rozpoczął ostatni etap podróży. Po dwu dniach podróży pasażerowie statku raz jeszcze przeżyli silną burzę, którą Korzeliński tak przedstawia:

Bałwany, już wielkie same z siebie, ku wieczorowi rosły bardziej, a wiatr dął coraz mocniej. Koło godziny dziewiątej już jego siła przechodziła w burzę. Okręt kładł się na boki, tak że z niechęcią majtkowie przysuwali się ku drabinom, by włączyć na maszty do ściągania żagli [...] Niewiele pomaga zwiniecie żagli. Z każdą godziną uderzenia bałwanów straszniejsze. Wznosi się okręt na szczyty albo z szybkością ptaka zsuwa się w głębinę. Zdaje się, że każde zanurzenie takie już jest ostatnim. O godzinie pierwszej woda buchnęła przez okna do kilku kabin, lecz jeszcze nie koniec na tym. Wściekłość wiatru już nie ma granic, łamie wierzchołek średniego masztu i rwie liny, a ciemność noty podwaja przestrach, przedstawiając wyobraźni pewną zagładę. Gdy wycie burzy wokoło, trzask i wrzawa na pokładzie, jęki i płacze rozlegają się po kabinach, a niejeden rachuje się ze swoim sumieniem – słyhać z jednej z kabin naszej klasy krzyk przeraźliwy: „Fire”! (Ogień!)¹⁶²⁵.

Ogień, wzniesiony przez nieostrożność jednej z podróżnych, okazał się na szczęście niegroźny i rychło został ugaszony.

¹⁶²³ Pobyt ten opisał w opowiadaniu *Wyspa Jersey. Podróż do wysp w kanale La Manche*, Kraków 1860. - Zawarte jest ono również w dodatku zatytułowanym „Drobne utwory” do nowego wydania *Opisu podróży do Australii ...*, t. II, s. 189–237.

¹⁶²⁴ Korzeliński, *Opis podróży do Australii ...*, t. 1, s. 16, 17.

¹⁶²⁵ Jw., s. 58, 59.

Dalsza podróż przeszła bez większych wydarzeń. Statek z największą szybkością, na jaką go było stać, przemierzał Ocean Indyjski, przebywając blisko 300 mil na dobę. Koło Wyp Kerguelen Korzeliński zanotował, że jedna z nich, St Paul, należała kiedyś do Adama Mierosławskiego¹⁶²⁶. Na kilka dni przed przybyciem do kresu podróży kapitan statku gościł obiadem polskich pasażerów, Korzelińskiego i jego towarzyszy, dziękując im za wzorowe zachowanie się podczas blisko trzymiesięcznego rejsu. Wreszcie 11 listopada 1852 r. na horyzoncie ukazały się brzegi Australii, a dwa dni później statek wpłynął do Melbourne, gdzie zaokrętowani na nim Polacy powitani zostali przez dwu swych rodaków, którzy kilka miesięcy wcześniej przybyli do Australii.

Po czteroletnim pobycie w Australii Korzeliński powracał do Europy na kliprze „Marco Polo”, jednym z tych statków żaglowych, które przez długie lata jeszcze nie pozwalały się wyprzeć z powierzchni mórz coraz powszechniej używanym parowcom¹⁶²⁷.

Powstanie i rozwój kliprów zostały umożliwione wzmocnionym ruchem żeglugowym w połowie XIX w. Odkrycie bogatych złóż złota w Kalifornii, a następnie zwiększone zapotrzebowanie herbaty w Europie i Ameryce stworzyły kliprom nadzwyczajną koniunkturę; później zaś używana ich również do przewozu takich ładunków masowych, jak wełna, bawełna, zboże czy nawozy, gdyż koszt przewozu kliprami był niski dzięki znacznie, w porównaniu z innymi statkami, krócej trwającym rejsom oraz możliwości zabierania dużych ładunków.

W okresie szczytowego właśnie rozwoju kliprów płynął z Australii do Europy na dużym, ale nie najnowszym już kliprze, mającym już za sobą sześć rejsów australijskich, Seweryn Korzeliński.

Odkotwiczenie z Sydney nastąpiło 26 marca 1856 r. i przyjętym wówczas zwyczajem kliper został odholowany z portu na pełne morze przez parowiec portowy. Przez kilka pierwszych dni kliper płynął dość wolno, pędzony miernym wiatrem. Dopiero od 1 kwietnia 1856 r., gdy wiatr zaczął zyskiwać na sile, „Marco Polo” nabrał dużej szybkości. Pogoda zaczęła się jednak psuć, tak że trzeba było zwinąć część żagli. Szóstego dnia podróży burza przeszła w huragan. A oto, jaka sytuacja panowała na statku:

Wszyscy czterej trzymamy się żelaznych schodków wiodących do drugiego pokładu. Bałwany w różnych miejscach uderzają co chwila, nareszcie jeden większy zalewa nas zupełnie, lecz chcąc być świadkami okropnej tej walki żywiołów nie cofamy się. Noc ciemna, na krok przed sobą widzieć nic nie można, huk, świst i jakby jęki słychać w powietrzu na morzu. Ale daremnie starałbym się opisać burzę tę w nocy. Niejeden poeta starał się w słowach, a niejeden malarz w kolorach oddać ją. Widziałem niezłe ich próbki, ale daleko są one od rzeczywistości oddalone, bo niczyja ręka nie jest w stanie skreślić tego, co się dzieje na morzu, w powietrzu i na okręcie w strasznych momentach grozących co chwila zniszczeniem samotnego statku. Jakże to opisać lub odmalować ów przerażający ryk morza? Owo jęczenie jakby wszystkich duchów piekieł! Przy tym grzmot uderzających o burty bałwanów! Skrzywienie masztów! Świst wiatru! Co wszystko razem pomieszane, tak odurza i przeraża, że człowiek oddając siebie opiece Opatrzności nie miałby w tym momencie siły do opisanego tego, co czuje, a każdy późniejszy obraz burzy już nie jest wierny¹⁶²⁸.

Silny huragan w dniu 9 kwietnia wyrządził niemało szkód na statku: na pokładzie była woda na stopę, a w kabinach na trzy cale, ponadto burza zerwała żagle na grotmaszcie.

¹⁶²⁶ Jw., s. 62.

¹⁶²⁷ To swoje uprzywilejowane stanowisko w rodzinie statków żaglowych zawdzięczały klipry wysmukłej, wrzecionowatej budowie kadłuba, a przede wszystkim niezmiernie wysokim masztom i – co za tym idzie – znacznie większej niż u dawniejszych statków powierzchni ożaglowania. Ustawienie tych prawdziwych piramid żaglowych było umożliwiające zastosowaniem żelaza przy budowie kadłubów tych statków i pozwalało w efekcie na osiągnięcie bardzo znacznych szybkości, przekraczających nawet 20 węzłów. (O kliprach patrz W. U r b a n o w i c z, *Triumf i zagłada wielkich żaglowców* „10 lat Związku Korab”, Warszawa 1936, s. 99–113; J. S o b c z a k, *Od żaglowca do transatlantyku*, Warszawa 1948, s. 25–28).

¹⁶²⁸ K o r z e l i ń s k i, o. c., t. II, s. 130, 131.

Po kilku dniach wicher nieco ucichł, „rozhlukane morze toczy tylko ogromne bałwany, bałwany, o których ktoś opisujący podróż morską powiedział, że jeden mógłby całą ulicę w Londynie zalać od ziemi do dachów¹⁶²⁹”.

W następnym etapie podróży, w trzeciej dekadzie kwietnia, „Marco Polo” znalazł się wśród pływających lodów. Ich sąsiedztwo przysparzało podróżnym wiele pięknych, niezapomnianych widoków, godnych najlepszego pióra. Również i Korzeliński, choć bezpretensjonalny pisarz, był tak urzeczony pięknnością i równocześnie grozą, jaką tchnęły olbrzymie lodowce, że jak umiał, starał się swe wrażenia przelać na papier. Pierwsze spotkanie z górą lodową notuje w następujących słowach:

Dwudziestego pierwszego – wiatr mocny. Podług zwyczaju piszę przy stole w salonie, wtem słyszę nade mną bieganie na pokładzie, hałas i niezrozumiałe wyrazy, przebijają się jednak słowa: „Ice mount” (góra lodowa) – powtarzane kilkakrotnie. Zrywam się czym prędzej i biegnę po schodkach ujrzeć to rzadkie dla nas zjawisko natury. Z daleka widać białą, ogromną masę, jak gdyby wyrosłą z przepaści oceanu, tak zdaje się nieruchomą. Na okręcie skracają żagle i wielkie przygotowania robią, by ominąć niebezpieczeństwo; tymczasem zbliża się okręt, a góra lodowa wydatniej pokazuje się na scenie. Już lodów kryształ świecą, nie tak jasno jednak, jakby to było przy świetle słonecznym, bo dzień pochmurny, mglisty. Lecz już jesteśmy blisko, już ją omijamy, przechodząc nie dalej jak o dwieście kroków. Wszystkie załomy widać dokładnie; szacują wysokość na dwieście stóp, a długość na milę angielską. Mnie się zdaje, że takich rozmiarów nie ma i robię tę moją uwagę, lecz dowodzą mi, że się nie znam na tym. Milczę więc myśląc, że choćby połowę miała tej wysokości i długości, już by była dosyć straszną i zadziwiającą¹⁶³⁰.

W ciągu dwóch następnych dni napotkano zaledwie kilka mniejszych lodowców. Dopiero 24 kwietnia statek wpłynął w prawdziwe skupisko gór lodowych rozmaitej wielkości, jednak kapitan klipra, stary wilk morski, przeprowadził go szczęśliwie między gęsto płynącymi lodowcami. Przy pozwijanych żaglach, z wyjątkiem niezbędnych do manewrowania, kliper omijał wszelkie niebezpieczeństwa. Koło południa następnego dnia lody poczęły się przerzedzać, a wieczorem jak okiem sięgnąć nie było ani jednego lodowca. A jednak największe niebezpieczeństwo miało dopiero przyjść. Było to koło dziesiątej wieczorem. Oto jak je opisuje Korzeliński:

Wyszedłszy na pokład ujrzałem z przerażeniem ogromną górę lodową o kilka tylko sążni od okrętu. Cisza zupełna panowała; a żagle nieruchome wisiały na masztach, tylko lekkie bałwany, przed paru dniami burzą rozhlukane, teraz jeszcze podnosiły się lub spadały; i albo okręt wznosił się, albo góra, jakby olbrzym czyhający na zniszczenie, zdawała się przechylać nad nim. Po pierwszym uczuciu przerażenia doznanego na widok lodowej masy ogromnych rozmiarów tak blisko okrętu, oceniłem odległość, jakkolwiek szczupłą, lecz na miejsce zwątpienia przynoszącą cokolwiek nadziei; bo któż jej nie ma w najgorszym położeniu. Kapitan i oficerowie cicho rozmawiali między sobą spoglądając na górę, majtkowie spali opodal milcząc. Nikt nie śmiał albo nie chciał głośniejszym wymieni słowa¹⁶³¹.

Położenie było nad wyraz groźne, gdyż lodowiec i statek z wolna zbliżały się ku sobie. Zetknięcie się ich mogło przypieczętować los klipra, zwłaszcza gdyby większa fala wyniosła w chwili zetknięcia lodowiec na okręt, groziło to zmiążdżeniem statku w chwili opadania lodowca wraz z falą. Jednakże zanim doszło do tego zbliżenia, zerwał się lekki wiatr.

Po dwóch godzinach przykrego oczekiwania zaczęły się żagle ruszać nieznacznie. Zaledwie słaby ślad wiatru dawał się spostrzec, już mu nastawiono w różnych kierunkach płótna żaglowe. Te ledwie się podmuchem wiatru nadeły; zaraz opadały, a okręt jak przedtem w sąsiedztwie góry zostawał. W pół godziny później okręt zaczął się bardzo nieznacznie posuwać i nareszcie odetchnęliśmy wolniej, widząc już za okrętem górę, która przed chwilą jeszcze groziła nam zgubą¹⁶³².

¹⁶²⁹ Jw., s. 135.

¹⁶³⁰ Jw., s. 136.

¹⁶³¹ Jw., s. 141.

¹⁶³² Jw., s. 142, 143.

Podczas kilku następných dni padał śnieg później deszcze ze śniegiem, wreszcie 27 kwietnia wypogodziło się i tego dnia napotkano trzy statki, a 28 kwietnia kliper znalazł się między Nową Sztetlandią a Ziemią Ognistą i prawie na wysokości Kap Horn.

Przez kilka dni kliper pędził z szybkością 12–13 węzłów; 2 maja był na wysokości Falklandów.

Tu z okazji prowadzonych na statku rozmów Korzeliński zanotował swe rozważania nad handlem niewolnikami. Nie szczędzi słów największego potępienia tego niecnego procederu mówiąc, że „żadne ludzkie słowa nie oddadzą tych okropności, samą wyobraźnię przewyższających”¹⁶³³.

Dnia 5 maja 1856 kliper znalazł się na wysokości Buenos Aires. W następných dniach wiatr nieco zelżał i statek stracił na szybkości. Na morzu nie działo się nic godnego uwagi, toteż gdy zauważono wieloryba, było to nie lada urozmaiceniem rejsu, które dało Korzelińskiemu asumpt do poczynienia szeregu uwag na temat wielorybnictwa.

Dnia 14 maja kliper przechodził koło skał Marcina Vaz, 15 maja koło Trinidad. Szybkość wciąż się zmniejszała i 17 maja nastąpiła dwudniowa cisza. Gdy jednak później wiatr się zerwał, dalsza podróż przeszła już bez żadnych przygód i 21 czerwca 1856 r. po południu „Marco Polo” zawiązał do Liverpool¹⁶³⁴.

10. UDZIAŁ CHOJECKIEGO W WYPRAWIE NA MORZA PÓŁNOCNE

Daleką czteromiesięczną podróż morską odbył w roku 1856 pisarz i podróżnik Edmund Chojecki¹⁶³⁵, towarzysząc jako sekretarz księciu Napoleonowi (późniejszemu Napoleonowi III) w jego wyprawie na Północ.

W wyprawie tej miał wziąć udział jako rysownik również i Cyprian Norwid, jak sam a tym pisze w jednym z listów do Marii Trembickiej. Jednakże w ostatniej chwili zmniejszono ilość osób cywilnych biorących w niej udział i księżę Napoleon musiał zrezygnować z udziału Norwida, przy czym ten ostatni przypuszcza, że stało się to za przyczyną właśnie Chojeckiego¹⁶³⁶.

Wyprawa Napoleona na morza północne odwiedzić miała początkowo jedynie wybrzeża Szkocji i Islandii, jednak jeszcze przed wyruszeniem zasięg jej powiększono do rejonów polarnych oraz państw skandynawskich. Dokonana została na dwóch okrętach postawionych do dyspozycji ekspedycji przez dowództwo francuskiej marynarki wojennej. Były to: korweta „La Reine Hortense” i awizo „Le Cocyte”. Na pierwszym z nich zaokrętował się Napoleon wraz ze swą żoną, w której skład wchodził Chojecki. Ten ostatni był niejako kronikarzem wyprawy i spisał po francusku wrażenia z podróży w obszernym, paręset stronic obejmującym dziele, do którego jako aneksy dołączone zostały sprawozdania naukowych członków ekspedycji¹⁶³⁷.

Oto jak w książce tej opisuje Chojecki korwetę „La Reine Hortense”:

Korweta „La Reine Hortense” to z pewnością jeden z najpiękniejszych okrętów, jaki pruć fale oceanu. Jest długa i wysmukła jak czółenko tkacza, a gdy patrzeć na strome łuki jej kadłuba, wydaje się, że przeznaczona jest, aby się nigdy nie zatrzymać: jej normalnym stanem jest ruch, walka z falami, które przecina wpół swym dziobem wyostrzonym jak klinga szpady. Skonstruowana jest z metalu, co pozwoliło zwiększyć wy-

¹⁶³³ Cytuję wg pierwszego wydania, t. II, s. 360. W drugim wydaniu zamiast „samą wyobraźnię” napisano „wyobrażenia” (jw: t. II, s. 151).

¹⁶³⁴ Stąd przez Londyn, Dover, Calais i Paryż udał się Korzeliński do Małopolski gdzie dwadzieścia lat później zmarł (jw., s. 185, 186); Zieliński, o. c., s. 226.

¹⁶³⁵ O Chojeckim, jego podróżach i dziełach (pisaných częściowo po francusku pod pseudonimem Charles Edmond), patrz Zieliński, o. c., s. 54; Korbut, *Literatura polska*, t. III, s. 240–242.

¹⁶³⁶ Krechowicki, *O Cyprianie Norwidzie*, s. 42.

¹⁶³⁷ Ch. Edmond (Chojecki), *Voyage dans les mers du Nord à bord de la corvette „La Reine Hortense”*, Paris 1857; w aneksie: sprawozdanie nautyczne z przebiegu rejsu oraz materiały i wyniki badań ekipy naukowej, a mianowicie sprawozdanie fizjologiczno – medyczne poświęcone Eskimom oraz sprawozdania geologiczne ze Szkocji, Islandii i Grenlandii.

smukłość jej kształtów, zaś pomalowana na czarno jak wenecka gondola, a biegnący naokół kadłuba, kilka decymetrów poniżej nadburcia, wąski pasek złotego koloru uwydatnia jeszcze jej długość i wdzięczne kształty. Tylko komin dowodzi, że znajdujemy się na pokładzie parowca, bowiem resztę urządzenia napędowego – maszynę i śrubę – okręt ukrywa w swym wnętrzu. Trzy maszty, lekko przechylone do tyłu, pozwalają na wykorzystanie pomyślnych wiatrów, a gdy pokrywają się żaglami, nadają okrętowi wygląd ptaka wodnego, który z rozpostartymi skrzydłami zaledwie muska fale koniuszkami swego drżącego puchu¹⁶³⁸.

Po tym w poetycki sposób nakreślonym obrazie korwety następuje dość drobiazgowy opis jej wnętrza, pomieszczeń itd., jednakże brakuje konkretnych danych dotyczących wyporności, uzbrojenia, siły maszyn, szybkości okrętu, ilości jego załogi, a więc tych danych, które dają najlepsze wyobrażenie wielkości i rodzaju omawianej jednostki morskiej. Trzeba tu więc dodać, że był to niewielki, o kilkusettonowej wyporności okręt, typowy dla przejściowego okresu żaglowo-parowego „mieszaniec”, jakich do początku bieżącego stulecia niemało spotkać było można w składzie flot wojennych, a które niekiedy i do dziś dnia reprezentowane są w postaci jednostek służących do celów reprezentacyjnych, jak jachty, awiza itp.

Odkotwiczenie obu okrętów wyprawy polarnej księcia Napoleona nastąpiło 15 czerwca 1856 r. z Hawru. Okręty obrały kierunek na Morze Północne do wybrzeży Szkocji, dokąd po dwóch dniach przybyły na pierwszy postój na redzie Tynemouth koło Newcastle. Przez kilka następnych dni ekspedycja posuwała się krótkimi etapami do coraz bardziej na północ położonych portów wschodniego wybrzeża Szkocji. Ostatnim z nich był Peterhead, będący bazą angielskich wielorybników i łowców fok na wodach arktycznych. Chojecki pisze, że na siedem tysięcy mieszkańców tej miejscowości, trzy tysiące to marynarze, którzy pływają na północy jeden z nich, stary wilk morski – były kapitan statku wielorybniczego zaokrętował się na korwecie „La Reine Hortense” w charakterze „ice-mastera”, czyli pilota-przewodnika wśród lodów polarnych. 22 czerwca ekspedycja wyruszyła na Islandię. Rejs z Peterhead do Reykiavik na Islandii, trwający tydzień, odbył się w stosunkowo pomyślnych warunkach atmosferycznych i przy sprzyjającym wietrze. 30 czerwca korweta i towarzyszące jej awizo weszły na redę portu Reykiavik. Po jednotygodniowym postoju, wyzyskanym przez uczestników wyprawy na możliwie dokładne zapoznanie się z wyspą, okręty opuściły Reykiavik w dniu 7 lipca 1856 r.

Po opłynięciu Islandii od północy Drogą Duńską okręty skierowały się na północny wschód z zamiarem dotarcia do Wyspy Jan Mayen. Jednakże po czterech dniach żeglugi, w odległości 18 mil morskich od południowego cypla wyspy, z dalszej podróży trzeba było zrezygnować, bowiem pak lodowy ciągnący się szeroką ławą wzdłuż wschodnich wybrzeży Grenlandii uniemożliwił dalsze posuwanie się na północ. Pomimo że z odległości, jaka dzieliła okręty od Wyspy Jan Mayen, można już było dostrzec wierzchołek Beerenbergu, góry znajdującej się na tej wyspie, okręty musiały zawrócić. W rezultacie ekspedycja powróciła do Reykiavik, skąd 17 lipca wyruszyła w przeciwnym kierunku, na południowy zachód od brzegów Grenlandii.

Rejs grenladzki miał przebieg nader pomyślny, gdyż w tej części Oceanu Atlantyckiego nie natrafiono na pak lodowy. Okręty dotarły do Kap Farewell, najbardziej na południe wysuniętego przylądka Grenlandii, gdzie zainteresowania podróżnych przyciągnął rozbity niedaleko przylądka czteromasztowiec, po czym skierowała się na północ. Dnia 24 lipca korweta „La Reine Hortense” dotarła do miejscowości Godthaab, skąd po kilkudniowym pobycie skierowała się na powrót na południe, opłynęła ponownie Kap Farewell i płynąc niemal wzdłuż łuku 60 równoleżnika udała się do Wysp Owczych stanowiących kolejny etap wyprawy. Z Wysp Owczych ekspedycja udała się na Szetlandy, następnie do portów Półwyspu Skandynawskiego, położonych nad Morzem Północnym, i 6 października 1856 r. oba okręty zawięły na powrót do Hawru, po blisko czteromiesięcznej podróży, w trakcie której przemierzono 3500 mil morskich¹⁶³⁹.

¹⁶³⁸ Jw., s. 4, 5, tłumaczenie moje – JP.

¹⁶³⁹ Jw., s. 631. Opis przebiegu całej podróży oparty na tymże dziele.

Spisane przez Chojeckiego wspomnienia z wyprawy na korwecie „La Reine Hortense” zasługują na wzmiankę nie tylko z uwagi na zawartą w nich samą relację z tej wyprawy, ale również ze względu na szereg ciekawych informacji zebranych i podanych przez autora odnośnie do dziejów odkrycia i kolonizacji odległych wysp północnych, Islandii i Grenlandii¹⁶⁴⁰. Książka ta zawiera również dużo materiałów do poznania życia i obyczajów Eskimów i jest przez to jednym z cenniejszych przyczynków z tej dziedziny.

11. POWSTAŃCY LISTOPADOWI W AMERYKAŃSKIEJ WOJNIE DOMOWEJ

Zagadnienie udziału powstańców listopadowych w amerykańskiej wojnie domowej, zwanej również secesyjną, zasługuje tu na uwzględnienie głównie o tyle, o ile dotyczy ich uczestnictwa w działaniach morskich tej wojny. Z tego punktu widzenia wyliczyć można czterech weteranów powstańczych. Są to: ppłk artylerii Hipolit Oladowski, por. artylerii Piotr K. Stankiewicz, płk piechoty Ignacy Szymański oraz płk piechoty Wincenty Sulakowski; wszyscy oni byli w roku 1831 oficerami wojsk polskich.

Oladowski pełnił funkcje naczelnego zbrojmistrza wojsk departamentu konfederackiego Północnej Karoliny. Wykonane przez niego prace forteczne zdały doskonale egzamin w wielu wypadkach, między innymi podczas walki artyleryjskiej fortu Pickens na Wyspie Santa Rosa (Pensacola) z flotą Unii w dniach 22–23 listopada 1861 r.¹⁶⁴¹ i później podczas obrony Wilmington w Północnej Karolinie przed flotą admirała Portera¹⁶⁴².

Porucznik Stankiewicz, służący w artylerii stanu Tennessee, odznaczył się przy obronie fortu Henry, a później fortu Donelson przed atakiem flotyli rzecznej Unii komodora Foota. Za udział w obronie fortu Henry w lutym 1862 r., Stankiewicz awansowany został na kapitana i już w tej randze odznaczył się ponownie przy obronie fortu Donelson nad rzeką Cumberland¹⁶⁴³.

Pułkownikowi Szymańskiemu, który był dowódcą luizjańskiego pułku piechoty, przypadło w udziale bronić Nowego Orleanu przed atakiem potężnej floty Unii, dowodzonej przez najwybitniejszego admirała Stanów Północnych, podówczas jeszcze komodora – Farraguta. Gdy flota ta – nie powstrzymana przez artylerię fortów stanowiących główną osłonę miasta – przemknęła obok nich nie poniósłszy większych strat, los Nowego Orleanu został przypieczętowany. Obronę utrudniał zresztą wiosenny wylew rzeki i on też zmusił Szymańskiego do wycofania się na zachodni brzeg rzeki, gdzie – odcięty od reszty armii i dróg odwrotu – musiał skapitulować przed koncentrycznym atakiem artylerii okrętowej Farraguta¹⁶⁴⁴.

Pułkownik Sulakowski, który z zawodu był inżynierem, pełnił stanowisko naczelnego inżyniera jednego z departamentów konfederackich i w tym charakterze odznaczył się wielokrotnie przy wzmacnianiu fortyfikacji ważnych punktów strategicznych, budowie zapór wodnych itd. Do najpoważniejszych prac, jakie wykonał, zaliczyć można zamknięcie dostępu do Galveston przy pomocy zapory ze słupów połączonych łańcuchami, a przede wszystkim ufortyfikowanie Cieśniny Sabine, łączącej jezioro tej nazwy z Zatoką Meksykańską. W tym czasie, był to koniec lata 1863 r., Sulakowski pełnił funkcję komendanta portu wojennego Sabine¹⁶⁴⁵.

¹⁶⁴⁰ M. in. Chojecki podaje (jw., s. 291) nieco informacji dotyczących pierwszych misjonarzy morawian na Grenlandii, a mianowicie Mateusza i Krystyna Stachów, o czym wspomniano już uprzednio.

¹⁶⁴¹ M. H a i m a n, *Historia udziału Polaków w amerykańskiej wojnie domowej*, Chicago 1928, s. 142.

¹⁶⁴² Jw., s. 145.

¹⁶⁴³ Jw., s. 146, 147.

¹⁶⁴⁴ Jw., s. 139, 140.

¹⁶⁴⁵ Jw., s. 132, 133.

Pod koniec tego roku Sulakowski powziął myśl utworzenia Legii Polskiej z polskich uchodźców, powstańców styczniowych. Plan ten przewidywał wysłanie do Hawany ładunku bawełny. Z pieniędzy uzyskanych z jej sprzedaży zakupić miano parowiec i użyć go do dokonania jeszcze jednej transakcji konfederacką bawełną, a zyski obrócić na zakup broni i sprowadzenie żołnierzy z Europy. Sulakowski sądził, że uda mu się zebrać około trzech do czterech tysięcy Polaków i pomimo blokady wybrzeży konfederackich – przewieźć ich z Europy na statkach.

Projektowana przez niego wyprawa odbyła się na wiosnę następnego roku i zakończyła się niepowodzeniem, gdyż żaglowiec „Dodge”, na którym przewożono bawełnę, schwytany został przez unijną kanonierkę. Czy Sulakowski brał udział w tym rejsie, nie wiadomo, raczej nie, bowiem w miesiąc później przebywał w Meksyku, skąd zamierzał wybrać się do Hawany. Do końca r. 1864 trwały jeszcze przygotowania do przewiezienia z Europy byłych żołnierzy polskich z powstania styczniowego, jednakże do ostatecznej realizacji tego projektu nie doszło¹⁶⁴⁶.

Dziwnym zbiegiem okoliczności wszyscy wyżej wymienieni oficerowie służyli w szeregach stanów skonfederowanych, z czego mógłby kto wysunąć mylny zupełnie wniosek, że Polacy walczyli jedynie po stronie stanów południowych. W rzeczywistości było raczej przeciwnie: na około pięć tysięcy Polaków, którzy wzięli udział w tej wojnie, zaledwie tysiąc opowiedziało się po stronie Południa; „decydowały tutaj wpływy otoczenia i stosunki osobiste, działały nakazy poborowe; wielu po prostu szukało chleba; nie brakowało wszakże ludzi przekonanych o słuszności secesyjnych dążeń; byli i tacy, którzy wierzyli w wyższość rasy białej nad czarną”¹⁶⁴⁷.

Z obozu przeciwnego można tu jeszcze wymienić kilku Polaków, którzy służyli w marynarce wojennej; byli to jednakże wyłącznie przedstawiciele młodszej generacji – niektórzy z nich wywodzili się ze świeżej emigracji po powstaniu styczniowym. Na okrętach unijnych służyli: Karol Kaleński, Achilles Kaliński, M. H. Karłowski, Jan Barszczewski (na okręcie „Calypso”, a później „Fort Jackson”) i Jakub Sołtan, zaś w oddziałach obrony wybrzeża: Jan R. Lipiński, J. Smoliński i Edward Hulanicki. – Wreszcie na pokładzie konfederackiego okrętu „Beauregard” służył jako marynarz i dostał się do niewoli unijnej Fryderyk Klenia¹⁶⁴⁸.

Na zakończenie wymienić można jeszcze jednego Polaka, niedawnego emigranta z Polski, który w wojnie secesyjnej walczył wprawdzie w armii lądowej, ale w latach późniejszych zdobył duży rozgłos jako wynalazca z dziedziny wojenno-morskiej. Mowa tu o Edmundzie Żalińskim, urodzonym w Kórniku w r. 1845, a przebywającym od 1853 r. w Ameryce. Dziesięć lat później jako ochotnik zaciągnął się do kawalerii nowojorskiej, zaś skończył wojnę jako podporucznik. Później pozostał w armii i poświęcił się studiom z dziedziny artylerii i wynalazkom natury wojskowej¹⁶⁴⁹. Między innymi współpracował ze słynnym konstruktorem łodzi podwodnych Hollandem w budowie jednej z nich zwanej później „łodzią Żalińskiego”¹⁶⁵⁰, a ponadto dokonał wynalazku pneumatycznego „działa torpedowego” nabijanego dynamitem¹⁶⁵¹. Jego osoba i działalność zasługują na opracowanie monograficzne.

¹⁶⁴⁶ Jw., s. 134.

¹⁶⁴⁷ *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, s. 106.

¹⁶⁴⁸ H a i m a n, *l. c.*

¹⁶⁴⁹ Patrz co pisze o nim Z i e l i ń s k i, *Mały słownik ...*, s. 642, głównie za H a i m a n e m. *Historia udziału Polaków w amerykańskiej wojnie domowej*, s. 168-169, 194.

¹⁶⁵⁰ W. A b r a m o w s k i, *Wczesna historia amerykańskiej łodzi podwodnej*, "Przegląd Morski", Toruń 1932, nr 45/46.

¹⁶⁵¹ Na ten temat opublikował w r. 1888 artykuł pt. *The Naval Uses of the Pneumatic Torpedo Gun* (patrz: "United States Naval Institute Proceedings", Annapolis. Vol. 74, 1948, nr 548, s. 1281).

XVII. DZIAŁALNOŚĆ MORSKA POWSTAŃCÓW W LATACH 1863–1864

1. PERYPETIE ŁAPIŃSKIEGO W WYPRAWIE NA ŻMUDŹ

Wyprawa Łapińskiego na Żmudź została zorganizowana w podobnych okolicznościach jak wyprawa Jerzmanowskiego w roku 1831. Również i w roku 1863 powstańcy Rząd Narodowy spotykał się z ogromnymi trudnościami w zaopatrzeniu walczących oddziałów w broń; jedynie dostawy zagraniczne mogły temu brakowi zaradzić. Lądowa droga transportu odpadała wobec wymierzenia ostrza powstania przeciwko państwom ościennym, tak że ponownie pozostawała tylko droga morska. Toteż gdy w marcu 1863 r. przedstawicielom polskiego Rządu Narodowego udało się nabyć w Anglii większy zapas broni i wyposażenia wojskowego¹⁶⁵², rozpoczęte zostały przygotowania do zorganizowania transportu drogą morską.

Kierownictwo wyprawy powierzone zostało płk Teofilowi Łapińskiemu, uczestnikowi powstania węgierskiego w roku 1848 i późniejszemu dowódcy partyzantki na Kaukazie¹⁶⁵³. W trakcie przygotowań, związanych ze zmontowaniem całej ekspedycji i wyruszeniem na morze, Łapiński korzystał z poparcia zebranych wówczas w Londynie wybitnych emigrantów-rewolucjonistów z Karolem Marksem na czele. Narady związane z wyprawą Łapińskiego odbywały się nieraz w lokalu redakcyjnym „Kołokołu”, na którego łamach pisywali Marks, Engels i Hercen. Do najściślejszego grona zaufanych należał obok Marksa i Hercena również włoski rewolucjonista Mazzini¹⁶⁵⁴. Mieli oni też oddać polskiej wyprawie powstańczej niejedną ceną przysługę.

Oprócz broni, amunicji i ekwipunku wojskowego transport miał obejmować również zgłaszających się licznie w Londynie ochotników, którzy pragnęli zasilić szeregi powstańcze. Zebrało się ich łącznie stukilkudziesięciu¹⁶⁵⁵, z czego dwie trzecie stanowili Polacy, a resztę

¹⁶⁵² Hubert, *Polskie dążenia morskie*, s. 101.

¹⁶⁵³ Główne źródło do dziejów tej wyprawy stanowią wspomnienia jej dowódcy (T. Łapiński, *Powstańcy na morzu w wyprawie na Litwę*, „Gazeta Narodowa”, Lwów 1878, nr 180–227, i w oddzielnym wydaniu książkowym) i jego raport (G. Pellegrini, *Rapporto sulla spedizione del Baltico comandata del Colonello Łapiński*, rkps Bibl. Raperswilskiej), wspomnienia niedosłzłego współuczestnika i pretendenta do dowodzenia wyprawą, W. Mickiewicza (W. Mickiewicz, *Emigracja polska 1860–1890*, Kraków 1908, a. 31–33), oraz praca: W. Połoński, *Matieriały dlia biografii M. Bakunina po dielam gosudarstwiennych archiwow Moskwy, Pragi, Drezdna i Wieny*, t. II, Moskwa – Leningrad 1934. Z opracowań nieco materiału daje w monografii powstania W. Przyborski, *Dzieje 1863 r.*, t. I–V, Kraków 1897–1919; ponadto J. Stępowski w serii artykułów: *Sierakowski i Mierosławski, twórcy wyprawy bałtyckiej 1863 roku*, „Przegląd Morski”, 1937 tamże, nr 100; *Przypiski do wyprawy bałtyckiej 1863 r.*, tamże, nr 103; *Epilog morskiej wyprawy 1863 r.*, tamże, nr 110; *Rapsoł morski. Wielcy ludzie Rewolucji na tle wyprawy morskiej powstańców w 1863 roku*, „Twórczość”, 1949, nr 7.

¹⁶⁵⁴ Stępowski, *Rapsod morski*.

¹⁶⁵⁵ Łapiński; o. c., s. 84, podaje, że na statku było „oficerów Polaków 9, doktor 1, aptekarzy 2, drukarz 1, oficerów cudzoziemców 5, ochotników Polaków 86, cudzoziemców 55. Razem wtedy wyprawa liczyła 164 głów [w rzeczywistości podsumowanie powyższego zestawienia daje 159 – przyp. mój - JP], liczbę wystarczającą ledwie na słabą kompanię piechoty”. Natomiast W. Mickiewicz, o. c., s. 31, wymienia absurdalną cyfrę, „854 ludzi [..] a w ich liczbie 28 oficerów” (może jest to omyłka drukarska: nie 854, ale 154?). Być może za nim błąd powtórzył A. Śliwinski, *Powstanie styczniowe*, Warszawa 1919, s. 188, 189, który podał 800 ludzi.

przedstawiciele dziesięciu różnych narodowości europejskich, wśród których najliczniej reprezentowani byli Francuzi i Włosi. Wśród uczestniczących w wyprawie Polaków warto podkreślić specjalnie udział jednego nieznanego z nazwiska podoficera, byłego maszynisty na angielskim parowcu, oraz „sześciu wybornych marynarzy Polaków, którzy po różnych flotach służyli”¹⁶⁵⁶.

Pewne wątpliwości i rozbieżności zdań wyłoniły się przy wyborze statku dla projektowanej ekspedycji. Patrioci włoscy ofiarowali dostarczenie statku wraz z załogą, przy czym sam Garibaldi obiecywał wybrać zaufanego człowieka na kapitana, jednakże słuszność takiego rozwiązania sprawy zakwestionował Hercen twierdząc, że przybycie włoskiego statku na Tamizę obudzi czujność władz¹⁶⁵⁷. Wobec tego do przewiezienia wyprawy zafrachtowany został parowiec angielski „Ward Jackson”. Był to – jak pisze w swych pamiętnikach Łapiński – prawie nowy i mocno zbudowany statek o sile maszyn 300 koni parowych i szybkości 13 węzłów, służący uprzednio w żegludze pasażerskiej między Anglią a Ameryką¹⁶⁵⁸.

Gdy już wszystkie przygotowania do wyprawy były ukończone i oznaczony dzień odkopiczenia, nastąpiła niespodziewana zwłoka. Mianowicie rząd carskiej Rosji, powiadomiony przez swoich agentów o planowanej wyprawie powstańczej, skierował na wody angielskie korwetę, która zarzuciła kotwicę na Tamizie w pobliżu parowca „Ward Jackson”. I wtedy znów przyszli Polakom z pomocą działacze rewolucyjni: Mazziniemu udało się rozwiązać kontakt z załogą rosyjskiej korwety, wśród której również nie brakło ukrytych rewolucjonistów i ci spowodowali uszkodzenie maszyn napędowych okrętu¹⁶⁵⁹. Tego samego dnia (25 marca 1863 r.) „Ward Jackson” opuścił Tamizę.

Na Morzu Północnym szalał sztorm o niebywalej sile, jednakże „Ward Jackson” zapewne niejednemu takiemu sztormowi oparł się w czasie swej dotychczasowej służby atlantyckiej, toteż po trzech dniach zawinął pomyślnie do Helsingborgu. Tam Łapiński dowiedział się od znanego rewolucjonisty Michała Bakunina oraz od emisariusza Rządu Narodowego Waleriana Kalinki, że wybrzeże pod Połogą obsadziły nie oddziały polskie, ale znaczne siły rosyjskie¹⁶⁶⁰. Nie zrażony tymi niepomyślnymi wiadomościami, Łapiński postanowił jednak kontynuować rejs, ale teraz stanęły mu na przeszkodzie nowe trudności.

Przede wszystkim angielskiemu kapitanowi statku odeszła ochota kontynuowania tego niebezpiecznego rejsu, zwłaszcza że równocześnie otrzymano wiadomość o puszczeniu lodów w Zatoce Fińskiej, co stanowiło zapowiedź wplynięcia na Bałtyk carskich okrętów wojennych. W rezultacie zarówno kapitan, jak i angielska załoga zeszli z pokładu „Ward Jacksona” i Łapiński musiał w Kopenhadze werbować nową załogę. Następnie skierował statek do Malmö, jednakże opuszczenie tego portu było niemożliwe, gdyż na wodach szwedzkich pojawiły się już rosyjskie okręty. I wtedy – jak pisze Łapiński¹⁶⁶¹ – w jego umyśle powstał plan wprowadzenia przeciwnika w błąd. Postanowił na miejsce znanego już wszędzie „Ward Jacksona” zakupić inny statek i na nim dowieźć transport do miejsca przeznaczenia. Związana z tym konieczność zdobycia dalszych funduszy kazała Łapińskiemu pozostawić statek w Malmö i udać się do Sztokholmu. Wracając doznał niemiłej przygody podczas rejsu z Göteborga do Malmö kiedy nadmierny pęd parowca, wyposażonego dodatkowo w żagle, omal nie stał się przyczyną zatonięcia statku¹⁶⁶².

Towarzyszące wyprawie trudności pojawiły się również i w czasie nieobecności Łapińskiego. Najpierw wybuchł pożar na statku, później został obłożony przez Szwedów aresztem

¹⁶⁵⁶ Łapiński, o. c., s. 84.

¹⁶⁵⁷ W. Mickiewicz, o. c., s. 30, 31.

¹⁶⁵⁸ Łapiński, o. c., s. 70.

¹⁶⁵⁹ Stępowski, *Przypiski do wyprawy bałtyckiej* ..., s. 36.

¹⁶⁶⁰ Jw.

¹⁶⁶¹ Łapiński, o. c., s. 146.

¹⁶⁶² Jw., s. 146–148.

jego ładunek. Łapiński rozpoczął więc wprowadzać w życie swój nowy plan. Bez żalu powstańcy opuszczali na polecenie Łapińskiego pokład statku „Ward Jackson”, by przejść na inny parowiec, „Fulton”, a później – pod Kopenhagą – na żaglowiec „Christina Lorenza”. Żaglowiec ten wyruszył na północ w kierunku Sundu, jak gdyby ekspedycja powracała do Anglii. Jednakże o północy dokonano na pełnym morzu przeokrętowania ochotników na pokład innego szkunera, „Emilia”, naładowanego bronią i amunicją zakupioną w Kopenhagie¹⁶⁶³. Szkuner „Christina Lorenza” podążył do Anglii, obserwowany zdała przez rosyjski okręt wojenny, zaś transport powstańczy na „Emilię” skierował się na Bałtyk. Bez przeszkód dotarł on do Mierzei Kurońskiej, gdzie koło miejscowości Schwarzsand Łapiński zamierzał wyokrętować ludzi i sprzęt. Połoga była bowiem zajęta, z wybranego zaś na lądowanie miejsca desant miał do przebycia tylko trzy mile, by dotrzeć do granicy rosyjskiej.

11 czerwca wieczorem, pierwsze oddziały desantowe przeszły do szalup. Oto co pisze dalej Łapiński:

Już przy wsiadaniu morze nie było tak spokojne, jak podczas dnia, i wiatr wiał od lądu. Ledwie byliśmy na paręset sążni od statku, gdy pierwsza słaba fala uderzyła o łodzie i jak gdyby burza tylko na nas czekała. Wiatr zerwał się silny i woda coraz więcej się burzyła. Majtkowie naprężali się przy wiosłach, ja kierowałem osobiście rudlem. Ale usiłowania nasze były nadaremne; widziałem, że zamiast zbliżyć się do lądu, wiatr coraz silniejszy odpychał nas dalej w morze, bałwany coraz gwałtowniej uderzały o łodzie i napełniały je wodą. Położenie było krytyczne, trzeba było wracać na statek¹⁶⁶⁴.

Z najwyższym trudem udało się wiosłarzom tego dokonać i obsada tej łodzi dostała się w komplecie na pokład. Gorzej natomiast było z drugą szalupą. Oddajmy jednak głos studentowi francuskiemu Henrykowi Rougemont, który znajdował się w drugiej szalupie i z największym tylko wysiłkiem zdołał ująć z życiem z tej eskapady:

O godzinie 22 wielka łódź zakupiona przez pułkownika¹⁶⁶⁵ w Hamburgu została spuszczone na wodę. Miała ją holować druga łódź, w której znajdowali się p. Łapiński i jego oficerowie. Brzeg był widoczny w odległości 3 km. Niech Pan zauważy, że mogliśmy podejść na „Emilię” znacznie bliżej do brzegu. Woda była głęboka aż do samego wybrzeża.

Zaledwie weszliśmy do łodzi, gdy poczęła się do niej wlewać woda przez dno. Jednak opanowała nas radość i wielu z młodych wojaków, którym co kilka minut sądzone było umrzeć, żartowało z przygotowanej dla nas kąpieli dla nóg.

Była późna noc i morze silnie falowało pod wpływem bryzy. Woda tymczasem w łodzi dochodziła nam już do kolan. Wiosłarze widząc niebezpieczeństwo, na które wskazywały okrzyki trwogi najmłodszych spośród nas (byli szesnastoletni), wiosłowali ze wszystkich sił, lecz szliśmy pod wiatr, a łódź była prawie pełna.

Była to chwila pełna grozy. Trzydziestu dwóch ludzi wznosiło wzrok z rozpaczą do nieba, a Bóg słuchał ich niemych i uroczystych modlitw.

Wtem fala pokryła wszystko.

Rozległo się kilka okrzyków i w ciągu paru minut widać było dzielnych pływaków walczących mężnie, lecz bezskutecznie z wściekłością fal. Łódź, w której byli nasi oficerowie, ta, która nas holowała, przecięła linę holowniczą i uciekła, wiosłując, od przerażającej sceny.

Odwiązałem mój plecak i jeden z pierwszych wyskoczyłem z łodzi. Jednak na brzuchu miałem 60 nabo-
jów, które mi bardzo przeszkadzały w pływaniu. Toteż przypomniałem sobie o moim kordelasie. Płaszcz i buty też mi bardzo przeszkadzały. Wtedy, płynąc lewą ręką, rozciąłem prawą pas od ładownicy i rękawy płaszcza. Zostałem tylko w spodniach i moich okropnych butach, ale nie opuszczała mnie energia. Ciągle płynąłem. Było nas jeszcze piętnastu ludzi na powierzchni morza.

Wtem zauważyliśmy dziobnicę łodzi. Szybko dopłynęliśmy do niej jak do deski, ratunku, lecz łódź, uchwycona przez zrozpaczonych pływaków, tylko za jedną burtę, przewróciła się, pociągając nas w głębinę, która pochłonęła większą część rozbitków. W tym momencie zginął Chaine płynący obok mnie. Prawdopodobnie pociągnęli go na dno tonący. Na powierzchni morza znajdowało się nas zaledwie sześciu. Koledzy,

¹⁶⁶³ Relacja Henryka Rougemont (S t ę p o w s k i, *Epilog morskiej wyprawy ...*, s. 382; H u b e r t, *Polskie dążenia morskie*, s. 104).

¹⁶⁶⁴ Ł a p i ń s k i, *o. c.*, s. 197.

¹⁶⁶⁵ Łapińskiego.

pozostawieni na statku, odpowiadali na nasze okrzyki, jednak ciemności przeszkadzały im nas dojrzeć. Wreszcie łódź, o której mówiłem, kierowana przez dwóch dzielnych marynarzy ze szkunera, zdołała nas wyłowić.

Niebawem spotkaliśmy dwóch jeszcze pływaków. Z trzydziestu dwóch ludzi tylko ośmiu zdołało się wyratować. Trzymaliśmy się na wodzie przez dwie godziny. Nasi przyjaciele przywitani nas na pokładzie z szaloną radością i podziwem¹⁶⁶⁶.

Wypadek ten przypieczętował oczywiście los całej ekspedycji. Zniechęcony Łapiński, który ponosił odpowiedzialność za nieszczęśliwy przebieg desantu, nakazał odwrót na Gotlandię, gdzie też powstańców internowano i rozbrojono. Rząd Narodowy stracił blisko 100 tysięcy franków, zginęło 24 ludzi, transport broni, amunicji i wyposażenia przepadł – bilans tej wyprawy był całkowicie ujemny¹⁶⁶⁷. Okazało się dobitnie, że do przeprowadzenia operacji morskich nie wystarczą choćby bardzo nawet doświadczeni i pełni najlepszych chęci oficerowie łądowi. Oficerami marynarki Rząd Narodowy wówczas niestety nie dysponował.

2. „ORGANIZACJA GŁÓWNA SIŁ NARODOWYCH MORSKICH”

W tym samym czasie, kiedy wyprawa Łapińskiego zbliżała się do swego tragicznego epilogu, zagraniczni przedstawiciele polskiego Rządu Narodowego podejmowali kroki celem utworzenia powstańczej marynarki wojennej.

Bezpośrednią przyczyną podjęcia tych kroków była sugestia rządu angielskiego (który od czasów wojny krymskiej nadal okazywał nieprzyjazne stanowisko wobec Rosji), że uzna powstańców polskich za stronę wojującą, jeżeli do jakiegokolwiek portu brytyjskiego zawinie statek pod polską banderą. Celem przeprowadzenia tego planu postanowiono na emigracji utworzyć polską flotę, złożoną na początek z dwóch statków, które zawinąć miały pod polską banderą na Maltę i w ten sposób dać podstawy do przyznania Polsce praw strony wojującej¹⁶⁶⁸. Organizatorem tej floty musiał być oczywiście fachowiec, a ponieważ w powstańczych szeregach brakło ludzi morza, więc wybór padł na obcokrajowca. Był nim kapitan francuskiej marynarki handlowej Andrzej Magnan.

W świetle późniejszych wydarzeń wybór ten okazał się niefortunny. „Magnan bowiem, człowiek gwałtowny, błagier, miał na oku zwykły interes”¹⁶⁶⁹, a sam charakter jego poprzedniej działalności (był bowiem swego czasu korsarzem)¹⁶⁷⁰ winien wobec niego nakazywać daleko idącą ostrożność. Wyprawa Magnana do Konstantynopola, gdzie zakupiono statek „Samson”, który zamierzano później wyzyskać do działania przeciwko rosyjskiej żegludze na Morzu Czarnym, nie przyniosła żadnych korzyści, a pochłonęła tylko poważne sumy. Ostatecznie statek został w listopadzie 1863 r. sprzedany¹⁶⁷¹, a Magnan wrócił do Francji i tu występował publicznie uzurpując sobie stanowisko dowódcy polskiej floty¹⁶⁷². Stanowisko to zostało jednak już obsadzone przez kogoś innego, a reprezentanci Rządu Narodowego nie potrzebowali dalej korzystać z jego usług, gdyż zjawił się we Francji i zgłosił swój akces do szeregów powstańczych fachowiec – Polak z floty rosyjskiej, Władysław Zbyszewski.

W chwili wybuchu powstania styczniowego Zbyszewski przebywał na Dalekim Wschodzie, gdzie dowodził korwetą rosyjską wysłaną do Chin. Solidaryzując się z czynem powstańczym Zbyszewski złożył dowództwo rosyjskiego okrętu i „pozostawił adresowane do cara

¹⁶⁶⁶ Relacja Henryka Rougemont (jw., s. 383; s. 105, 106).

¹⁶⁶⁷ Hubert, o. c., s. 107.

¹⁶⁶⁸ Jw., s. 108.

¹⁶⁶⁹ Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, s. 293.

¹⁶⁷⁰ Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 631.

¹⁶⁷¹ Lepszy, o. c., s. 294.

¹⁶⁷² Zieliński, l. c.

pismo, w którym zgłaszał swą dymisję motywując ją obowiązkiem Polaka wobec swej ojczyzny¹⁶⁷³. Drogą przez Japonię przybył z początkiem jesieni 1863 r. do Paryża i wkrótce przedłożył plany działań morskich przeciwko carskiej Rosji.

Plany te opierały się przede wszystkim na ówczesnej słabości Rosji na Morzu Czarnym, na którym po wojnie krymskiej nie miała ona prawa utrzymywania floty wojennej. Prowadziła natomiast ożywioną żeglugę handlową z Bliskim Wschodem, ponadto rosyjskie statki handlowe zaopatrywały w broń i żywność armię carską, toczącą na Kaukazie walki z tamtejszymi góralami. Zbyszewski proponował więc zwalczanie rosyjskiej żeglugi czarnomorskiej, a równocześnie przewidywał dostarczanie pomocy wojennej powstańcom kaukaskim licząc na to, że pojawienie się polskich okrętów u wybrzeży Kaukazu wywoła masowe dezercje Polaków – żołnierzy armii rosyjskiej na Kaukazie¹⁶⁷⁴.

25 października 1863 r. powstała w Paryżu Organizacja Główna Sił Narodowych Morskich, na której czele – jako organizator Floty Narodowej – stanął Zbyszewski pod pseudonimem Feliksa Karpia. Bezpośrednio Zbyszewski podporządkowany był agentowi wojskowemu Rządu Narodowego w Paryżu, płk Eugeniuszowi Dębińskiemu¹⁶⁷⁵, ponadto u jego boku znajdował się komisarz Rządu Narodowego, Florestan Rozwadowski¹⁶⁷⁶.

Siedzibą Organizacji Głównej Sił Narodowych Morskich, tej nowej polskiej admiralicji, był Paryż, ponadto uruchomione zostały liczne agencje we wszystkich częściach świata, a mianowicie: w Ameryce Północnej (Nowy York i San Francisco), w Azji (Szanghaj) i Australii (Melbourne)¹⁶⁷⁷. Zanim jednak to nastąpiło, jeszcze przed opracowaniem szczegółowych przepisów i instrukcji, a nawet przed podpisaniem ze Zbyszewskim właściwej umowy przez Dębińskiego, nowy dowódca polskiej floty kaperskiej udał się do Newcastle celem wyprawienia na morze pierwszego polskiego statku.

Statkiem tym był angielski „Princess”, przemianowany przez Zbyszewskiego na „Kościeszko”. Z początkiem lutego „Kościeszko” wypłynął z Newcastle kierując się na Morze Śródziemne. Dla wprowadzenia w błąd agentów rosyjskich „Kościeszko” płynął pod angielską banderą, jednakże niewiele to pomogło, gdyż jego prawdziwy charakter i cel podróży były rządowi carskiemu dobrze znane. Toteż gdy „Kościeszko” zawinął do Malagi, władze hiszpańskie pod niewątpliwym naciskiem Rosji obłożyły statek aresztem i skonfiskowały, przy równoczesnym internowaniu załogi¹⁶⁷⁸.

Nie zrażony tym Zbyszewski, który tymczasem opracował szereg przepisów i instrukcji określających zasady działania polskiej marynarki¹⁶⁷⁹, próbował kontynuować rozpoczęte dzieło, dobierając sobie do pomocy swego dawnego podkomendnego, kapitana Kossaka¹⁶⁸⁰. W tym właśnie czasie uruchomiono wspomniane wyżej polskie agencje w Ameryce, Azji i Australii, a Zbyszewski usiłował uzyskać nowe okręty oraz załogi we Włoszech¹⁶⁸¹. Plany te jednak okazywały się spóźnione. Powstanie styczniowe, w którego szeregi nie udało się wciągnąć szerokich rzesz społeczeństwa, upadało. Uwięzienie na wiosnę 1864 r. Romualda Traugutta, który niedawno jeszcze entuzjazmował się wypłynięciem „Kościeszki” na morze¹⁶⁸², oznaczało już kres walk powstańczych i upadek sprawy.

Na zakończenie można jeszcze wspomnieć o próbie wywołania powstania w porcie czarnomorskim Nikołajewie, gdzie wśród kadr rosyjskiej marynarki znajdowało się wielu Pola-

¹⁶⁷³ Jw.

¹⁶⁷⁴ H u b e r t, *Polskie dążenia morskie*, s. 108, 109.

¹⁶⁷⁵ Jw., s. 109.

¹⁶⁷⁶ Jw. Informacje o Rozwadowskim podaje Z i e l i ń s k i, o. c., s. 435, 436.

¹⁶⁷⁷ H u b e r t, o. c., s. 110, 111.

¹⁶⁷⁸ L e p s z y, o. c., s. 295. Natomiast H u b e r t, l. c., błędnie podaje nazwę „Kiliński”.

¹⁶⁷⁹ Patrz H u b e r t, o. c., s. 111, 117.

¹⁶⁸⁰ Jw., s. 110.

¹⁶⁸¹ Jw., s. 111.

¹⁶⁸² L e p s z y, o. c., s. 295.

ków. Oto co pisze na ten temat przedstawiciel Rządu Narodowego Zygmunt Kotiuzyński, który po nieudaniu się tego spisku przeprowadzał z polecenia władz powstańczych misję likwidacyjną:

Zorganizowano do trzystu marynarzy w Mikołajowie¹⁶⁸³, którzy to mieli tworzyć flotę – siłę morską, dla obrony sprawy narodowej przeznaczoną; dla nich to nabyto jakiś stary okręt, który miano naładować zbożem; a partia ta miała wyruszyć ku brzegom Kaukazu, gdzie za zboże miano nawoływać Czerkiesów do ruchu i do dywersji [...] W każdym razie wiele osób mieszkających w Odessie znajdowało się w niemałym kłopotcie: wymagano bowiem od nich złożenia dla sprawy narodowej ofiary w zbożu, by je na stary ten okręt ładować. Marynarze zaś spiskowi, wyczekujący w Mikołajowie lada chwila wezwania do ruchu, z obawy, iżby ich nie wykryto i nie aresztowano, chcieli co najspieszniej się uzbroić i zająć okręt, którym miał dowodzić admirał Z. A.¹⁶⁸⁴, mający w tym celu przybyć z zagranicy¹⁶⁸⁵.

Ponieważ cała akcja nie rokowała żadnych szans powodzenia, Kotiuzyński rozwiązał oddział, nabyte zboże i okręt kazał sprzedać i w ten sposób zakończyła się niedoszła akcja zbrojna powstańców na Morzu Czarnym.

¹⁶⁸³ Mikołajów – Nikołajew.

¹⁶⁸⁴ Zapewne Zbyszewski (choć jego inicjały były inne: Z. W.).

¹⁶⁸⁵ Z. K o t i u z y ń s k i, *Pamiętniki ...*, 1826–1894, Kraków 1911, s. 100, 101 (Cytuję za K. G ó r s k i m, *Spisek czarnomorski*, „Jantar”, R. VII, 1948, z. 2, s. 173).

XVIII. POLACY NA SZLAKACH MORSKICH W LATACH 1864–1914

1. NIEKTÓRE RELACJE Z PODRÓŻY PRZEZ ATLANTYK

Podobnie jak po upadku powstania listopadowego, ale w innym charakterze, odbyli na przełomie roku 1864 podróż do Ameryki uczestnicy powstania z 1863 r., członkowie oddziałów, które po wygaśnięciu zbrojnej walki przeszły granicę austriacką i uległy internowaniu. Internowani Polacy rozmieszczeni zostali w różnych twierdzach austriackich, w ciężkich warunkach i w nieświadomości jutra. Ta niepewność, jak długo potrwa internowanie, a z drugiej strony obawa, aby nie zakończyło się ono przedwcześnie wydaniem powstańców w ręce władz carskich, kazała im masowo zgłaszać się do formacji, które rząd austriacki począł organizować w celu wysłania ich za ocean, na pomoc osadzonemu w Meksyku „cesarzowi” Maksymilianowi. W jakich warunkach odbywał się transport jednego z pułków, składającego się w większości z eks-powstańców styczniowych, dowiadujemy się ze wspomnień spisanych przez Stanisława Wodzickiego¹⁶⁸⁶.

Dnia 6 grudnia 1864 r. pułk został zaokrętowany w Trieście na angielskim parowcu „Peruwian”. Podróż do Gibraltaru odbywała się w trudnych warunkach atmosferycznych, podczas silnego huraganu, który pędził statek od brzegów Afryki do wybrzeży Hiszpanii. Ogromne fale raz po raz zalewały pokład, statek płynął wolno i przyjazd do Gibraltaru opóźniony został o kilka dni. Ulokowani w pomieszczeniach podpokładowych żołnierze bardzo cierpieli z powodu choroby morskiej i przeróżnych niewygód.

Po krótkim postoju w Gibraltarze „Peruwian” wypłynął w dalszy rejs 22 grudnia 1864 r.

Zaraz wypływając z cieśniny na ocean zaskoczyła nas burza, lecz dużo gwałtowniejsza od poprzedniej, trwała trzy dni i była przyczyną bolesnego i tragicznego wypadku. W wilię Bożego Narodzenia kołysanie okrętu było tak silne i splukanie bałwanami pokładu tak częste, że surowo zakazano wyjścia na pokład, chociaż poręcz okalająca okręt była bardzo wysoka. Jeden z naszych ochotników nazwiskiem Karol Kamiński, nie usłuchał zakazu i wyszedł na pokład. W tej samej chwili kolosalny bałwan zmiotł go z pokładu i tylko jeden krzyk oznajmił nam zgon nieszczęśliwego. Okręt stanął, puszczone ratunkowe świetlane beczki, lecz na próżno. Kapitan nam oświadczył, że spuścić łódź ratunkową było niepodobieństwem i narażeniem ludzi na niechybną śmierć, gdyż fala byłaby ją natychmiast rozbiła. Zatrzymawszy się więc tylko chwilę, i to narażając się, popłynęliśmy dalej¹⁶⁸⁷.

Dalszy przebieg podróży był już pomyślny, pasażerom dokuczał jedynie straszny upał. Dnia 8 stycznia 1865 r. statek dotarł do Martyniki, 11 stycznia wyruszył w dalszą drogę, by po dziesięciu dniach podróży przy najspokojniejszym morzu przybyć do kresu transoceanicznej wyprawy – do Vera Cruz¹⁶⁸⁸.

¹⁶⁸⁶ S. Wodzicki, *Z ulanami cesarza Maksymiliana w Meksyku*. Wodzicki również brał udział w powstaniu, później schronił się u rodziny w Wielkopolsce, a następnie dla zaspokojenia swej fantazji zaciągnął się ochotniczo na wyjazd do Meksyku.

¹⁶⁸⁷ Jw., s. 22.

¹⁶⁸⁸ Jw., s. 28.

Opis udziału Polaków w meksykańskiej wojnie domowej nie należy już do tematu, warto tu wszakże nadmienić, że złożyli oni obfitą hekatombę krwi przelanej za interesy francusko-austriackich imperialistów¹⁶⁸⁹.

Wodzicki sam uczestniczył w działaniach aż do kapitulacji korpusu ekspedycyjnego, po czym przez Nawy Orlean, Nowy Jork i Anglię powrócił z resztą wojska do Europy.

Stosunkowo obszerną relację z odbytej w roku 1865 podróży przez Atlantyk spisał o. Hieronim Kajsiewicz, duchowny katolicki działający przez długie lata na emigracji¹⁶⁹⁰. O. Kajsiewicz zaokrętował się 15 czerwca 1865 r. w Liverpool na transatlantyku kompanii montrealskiej „Damascus”, kursującym na trasie Liverpool–Quebec w Kanadzie. Wprawdzie, jak pisze autor¹⁶⁹¹, kompania montrealaska w ciągu kilku lat straciła osiem statków, a również i „Damascus” bliski był zguby w roku 1864, jednakże rejs, w którym uczestniczył o. Kajsiewicz, przebiegł pomyślnie, choć nie bez niebezpieczeństwa. Spowodowane zostało ono długotrwałą i bardzo gęstą mgłą, podczas której znajdujący się już w połowie drogi do Ameryki statek narażony był na zderzenie ze statkami płynącymi z Halifax, Quebec i Nowego Jorku do Europy.

Toteż noc całą płynęliśmy ledwo używając połowy pary i świszcząc co kilka minut żalobnie przez jej wypuszczenie, aby ostrzegać okręty płynące naprzeciwko lub obok i nie potrąci się z obawy zguby jednego z dwojga albo i obu. Groziło drugie niebezpieczeństwo – uderzenia się o pływające lody, icefields¹⁶⁹², odrywające się od lodów spod bieguna północnego¹⁶⁹³.

Całą noc statek ostrożnie szedł naprzód, nad ranem nabrał nieco większej szybkości i wtedy autor wyszedł na pokład ocenić sytuację.

Mgła była tak gęsta, że dym z naszego kominu, niezdolny wzbić się w górę, tworzył ciemną belkę opartą z jednej strony o tenże komin, z drugiej o widnokrąg morski, a para grubymi kroplami wciąż kapiała na pokład. Otóż słońce pasując się z tą mgłą naprzód oświeciło w górze mały obłoczek, potem powoli wydobyło się jak z pieluch, poświeciło trochę i znowu zaszło jak za firankę, oświecając część powierzchni morza, która nam czas niejaki przyświecała. Przy tym świetle widzieliśmy trzymasztowy parowiec naszej kompanii „North American”; potem weszliśmy we mgłę na godzin znowu trzydzieści. Biedny kapitan nie mając już słońca ani na lekarstwo, by sprawdzać busolę i orientować się za pomocą kompasu, ratował się jedynie sondą. Postanowił już nie przybijać do północnego cypla Nowej Ziemi (Terre neuve, Nev-foundland), gdzie miał oddać depesze telegraficzne, jedno ponad pokładami piaszkowymi (banks), które Rzeka Ś. Wawrzyńca wiekami naniosiła¹⁶⁹⁴.

Sondując szlak wodny dla upewnienia się, czy statek płynie nad ławicami Nowej Fundlandii i czy nie zagrażają mu lodowce, „Damascus” dopłynął szczęśliwie do brzegów Nowej Fundlandii, okrążył ją od południa i wpłynął na wody Zatoki Św. Wawrzyńca. Tak już 28 czerwca 1865 r., tj. w niespełna dwa tygodnie od chwili opuszczenia Liverpool, statek zakończył w porcie Quebec¹⁶⁹⁵.

¹⁶⁸⁹ Wśród poległych oficerów znaleźli się z grona znajomych autora porucznicy Kawecki, Zawadzki i Suchodolski (jw., s. 83, 119); poległych szeregowców Wodzicki oczywiście nie wylicza. Nie trzeba wątpić, że udział w tej nieszczęsnej wojnie, skierowanej przeciwko meksykańskim patriotom, traktowany był przez wielu powstańców styczniowych jako zło konieczne, a przy tym jako próba odzyskania utraconej wolności osobistej - świadczą o tym częste dezercje. Nie zawsze jednak próby te miały pomyślny przebieg, czasem kończyły się tragicznie - pojmaniem i rozstrzelaniem przez własnych, dotychczasowych towarzyszy broni (jw., s. 34, 40).

¹⁶⁹⁰ Patrz o nim *Z e l i ń s k i*, *Mały słownik* ..., s. 198; tamże wymienione główne prace o. Kajsiewicza.

¹⁶⁹¹ *O. Hieronima Kajsiewicza Listy zaatlantyczne do braci i przyjaciół*, „Rocznik Towarzystwa Historyczno-Literackiego w Paryżu”, R. 1868, Paryż 1869, s. 184.

¹⁶⁹² Poprawnie: icefields (ang.).

¹⁶⁹³ Jw., s. 189.

¹⁶⁹⁴ Jw., s. 190, 191.

¹⁶⁹⁵ Jw., s. 193.

W tym samym roku udał się do Ameryki młody antropolog warszawski Bolesław Horodyński¹⁶⁹⁶. Relacja jego z podróży przez Atlantyk zasługuje na uwagę dlatego, że podobnie jak kiedyś Kalikst Wolski, tak i Horodyński zajął się w niej zobrazowaniem warunków, w jakich podróż tę odbywają nie uprzywilejowani pasażerowie trzeciej klasy. Na postawione czytelnikowi pytanie: „co to jest mieć miejsce trzeciej klasy na okręcie przebywającym tak rozległą przestrzeń”, Horodyński daje odpowiedź: „jest to to samo, co mieć dekret na trzytygodniowe najprzykrzejsze więzienie”¹⁶⁹⁷. Uzasadniając te słowa Horodyński pisze, że ktoś, kto nie przebył w ten sposób ocean albo nie zjrzał przynajmniej, jak wyglądają pomieszczenia trzeciej klasy, nie może sobie w ogóle urobić pojęcia o warunkach takiej podróży. Warunki te – jak się to samo rzuca w oczy – niewiele zmieniły się na lepsze od opisanych w uprzednio cytowanej relacji Wolskiego:

Racz mi towarzyszyć, szanowny czytelniku, po schodach w głąb wiodących, a sam najlepiej to osądzisz.

Wchodzimy do obszernej przestrzeni, o czym z tego tylko wnosić możemy, że mieści się w niej kilkaset osób; rozejrzeć się bowiem tutaj nie podobna z przyczyny wiecznie panujących ciemności, gdyż okienka małe i zawsze zamknięte nie pozwalają światłu dziennemu przedrzeć się do wnętrza. Pali się tu wprawdzie kilka lamp, ale płomieniem tak mdłym, że tylko mały okrąg oświecić są zdolne. Atmosfera tu duszna, nasycona rozmaitą wonią, której nawet określić nie podobna, a do tego sufit jest tak nisko, że z łatwością ręką dosięgnąć go można. Łóżka umieszczone są na dwa piętra, jedno nad drugim; to raczej tapczany, które tymczasowo poustawiano, gdyż w drodze z powrotem do Europy będą rozebrane w celu zyskania więcej miejsca na towar, którego wówczas będzie więcej aniżeli pasażerów. Podróżny musi zaopatrzyć się w materac lub siennik, jeśli nie chce spoczywać na gołej desce. Obok siennika zostaje jeszcze zaledwie tyle miejsca, że można umieścić na nim związane w węzełku naczynia stołowe, jak dzbanek blaszany do wody, parę blaszanych talerzy, kubek do kawy z takiegoż materiału oraz nóż, widelec i łyżkę cynową. Cały ten zapas zakupuje podróżny w specjalnym sklepie. Trwałość tych fabrykatów niemieckich doprowadzona jest do takiej doskonałości, że przy umiejętnym i nader ostrożnym ich używaniu mogą zaledwie na trzytygodniową podróż wystarczyć. Wszystko to podróżny nabyć musi, gdyż towarzystwo okrętowe pasażerów pod pokładem podróży odbywających w podobne przedmioty nie zaopatruje¹⁶⁹⁸.

Czynienie jak najdalej posuniętych oszczędności – nawet kosztem zdrowia i bezpieczeństwa pasażerów – stanowiło główną czy może nawet jedyną zasadę, na jakiej każde z ówczesnych tego rodzaju towarzystw okrętowych się opierało, czerpiąc nadmierne zyski z żerowania na najbiedniejszej grupie podróżnych. Ta niepowstrzymana chęć zysku przejawiała się na każdym kroku, we wszystkim, poczynając od uporczywego trzymania się statków o napędzie żaglowym, jako najtańszego środka transportu morskiego, aż do wspomnianych wyżej oszczędności na nożach, widelcach i łyżkach dla „najgorszych” pasażerów. Oczywiście nawet mowy nie było o remontach statków zarówno zewnątrz (chyba że uszkodzenia zagrażały natychmiastowym zatonięciem), jak i wewnątrz statku, o odpowiednim wyposażeniu go w sprzęt ratowniczy, przeciwpożarowy itd., nie mówiąc już zupełnie o zapewnieniu pasażerom znośnych choćby warunków sanitarnych. Jeżeli zaś nawet niedopatrzanie koniecznych środków ostrożności powodowało katastrofę całego statku, znajdującego się częstokroć w takim stanie, że nie bez słuszności nazywano go pływającą trumną, to trzeba pamiętać o tym, że również i taki wypadek nie stanowił zbyt poważnego ciosu dla towarzystwa okrętowego. Nierzadko nawet było wprost przeciwnie, bowiem statki i ładunki były wysoko ubezpieczone¹⁶⁹⁹.

Dzięki wiernym, realistycznie potraktowanym opisom relacje Wolskiego i Horodyńskiego z podróży przez Atlantyk obrazują nader wymownie ówczesną działalność armatorów kapita-listycznych i są cennym źródłem do dziejów żeglugi tego okresu. W latach późniejszych wa-

¹⁶⁹⁶ Patrz o nim Zieliński, o. c., s. 153, 154.

¹⁶⁹⁷ P. Horodyński, *Wrażenia z szesnastoletniego pobytu w Ameryce*; „Tygodnik Ilustrowany”, 1884, nr 79, s. 00.

¹⁶⁹⁸ Jw.

¹⁶⁹⁹ Stosunki panujące w żegludze pasażerskiej w połowie ub. stulecia doskonale charakteryzuje W. Zubrycki, *Za ocean, czyli rozkosze podróży morskich w wieku XIX*, „Morze”, 1953, nr 1, s. 24, 25.

runki podróżowania płynących za chlebem emigrantów były w dalszym ciągu kiepskie, a choć uległy one niewątpliwiej poprawie w porównaniu z latami pięćdziesiątymi i sześćdziesiątymi XIX stulecia, to jednak wobec rosnącego wciąż zbytku i przepychu, jakim otaczano podróżnych pierwszej klasy, różnice między warunkami podróży dla jednych i drugich raczej wzrosły niż zmalały. Potwierdzeniem tego może być np. opis podróży emigrantów polskich do Brazylii w roku 1895, sporządzony przez towarzyszącego im opiekuna S. Kłobukowskiego¹⁷⁰⁰.

Trudno tu oczywiście pisać dzieje emigracji polskiej za oceanem, trudno cytować relacje bardzo już licznych w tym okresie podróżników polskich na atlantyckim szlaku, nie sposób jednak nie przytoczyć słów, w jakich swoją podróż do Ameryki w 1876 r., zetknięcie się z oceanem i przeżyta na nim burzę przedstawił Henryk Sienkiewicz¹⁷⁰¹.

Sienkiewicz zaokrętował się na jednym z największych parowców linii White-Star – nazywał się on „Germanicus” – utrzymującym komunikację pomiędzy Liverpool a Nowym Jorkiem.

Drugiego dnia podróży, gdy wielki statek na dobre już rozkołysał się na falach oceanu, Sienkiewicz zanotował takie wrażenia:

Wyszedłem na pokład. Dzień był ponury, szary, wietrzny. Mewy rzucały się w powietrzu, fale zaś były rozigrane. Trudno się było utrzymać na nogach. Naokoło statku piętrzyły się takie bałwany, w jakich istnienie trudno uwierzyć. Zawsze uważałem za przesadę, gdy opowiadano mi dawniej, że fale morskie dochodzą wielkości domów; teraz przekonałem się, że istotnie jest to przesada, ale in minus. Otaczały nas po prostu góry wodne. Chwilami zdaje się, że cały statek razem z tobą znajduje się w bardzo głębokiej dolinie, zamkniętej górami przewyższającymi o wiele, tak np. o dziesięć razy, szczyty masztów. Nagle dolina zaczyna się zmniejszać z przerażającą szybkością, a góry lecą ze wszystkich stron na statek rycząc jak wściekłe¹⁷⁰².

Nie była to jednak jeszcze burza, jak sądził odbywający swą pierwszą większą podróż morską pisarz, ale – według słów zapytanego przezeń marynarza – „piękny czas”. Prawdziwa burza rozpoczęła się dopiero wieczorem tegoż dnia. Obserwujący ją z pokładu statku Sienkiewicz tak pisze:

Wicher jest tak silny, że trzymając się obiema rękami poręczy zaledwie mogę ustać na nogach. Chwilami woda oblewa mnie od stóp do głowy. Morze zdaje się być pomieszane z chmurami, chmury z morzem. Patrząc na to nie mogą opędzić się myśli, że ocean się wściekł [. . .]

O północy burza doszła do swego największego stopnia. Statek prawie nie płynął naprzód, ale rzucał się tylko od chmur w przepaść i odwrotnie. Nie było już widać nic prócz chaotycznej i wściekłej mieszaniny nieba, wody, powietrza, wichru i ciemności. Wiatr uderzał czasem jak młotem, czasem zakręcał jak świdrem, słowem: pastwił się nad falami i statkiem. Tumany kropel wodnych uderzały co czas jakiś o moją twarz i kręciły się w powietrzu jakby słupy dymu. Ogromne masy wody wpadały co chwila na pokład lub przelatwały przezeń na drugą stronę. Musiałem się trzymać ze wszystkich sił, aby nie być splukanym¹⁷⁰³.

Następnego dnia burza przeszła, wzburzone morze powoli się uspokoiło, statek już bez przeszkód kontynuował rejs.

2. PODRÓŻE KUBAREGO, POLSKIEGO „ARGONAUTY PACYFIKU”

Niewielu z polskich podróżników morskich może poszczycić się równie wielką liczbą wędrówek po szlakach morskich, niewielu przemierzyło tyle tysięcy mil morskich, niewielu spędziło tyle lat na bezkresnych przestrzeniach oceanicznych, co Jan Kubary, jeden z najwybitniejszych badaczy Oceanii.

¹⁷⁰⁰ S. Kłobukowski, *Wycieczka do Parany*, „Przewodnik Naukowy i Literacki”, Lwów 1908.

¹⁷⁰¹ H. Sienkiewicz, *Na Oceanie Atlantyckim (Listy z podróży)*, Warszawa 1935.

¹⁷⁰² Jw., s. 14.

¹⁷⁰³ Jw., s. 17, 18.

Syn Polaka i Niemki, urodzony w Warszawie w 1846 r., już na ławie szkolnej rozpoczął konspiracyjną działalność niepodległościową i wziął udział w powstaniu 1863 r., piastując nawet dość odpowiedzialne stanowisko komisarza rządowego w terenie. Tym bardziej zaskakująca jest kompromitująca rola, jaką później odegrał: dezercja z szeregów powstańczych, przedostanie się do Niemiec do rodziny swej matki i zdrada tajemnic powstańczych, jakiej dopuścił się tam wobec posła carskiego, by uzyskać zezwolenie na powrót do Warszawy. Tu stacza się na dno moralnego upadku, podejmując się haniebną rolę carskiego prowokatora ... Po aresztowaniach, do jakich się pośrednio przyczynił, Kubary gnany wyrzutami sumienia uciekł z domu, opuścił Warszawę i kraj udając się do Niemiec¹⁷⁰⁴. W Hamburgu zaangażowany został przez dom handlowy J. C. Godeffroy w charakterze przedstawiciela na obszar Oceanii, z obowiązkiem nadsyłania zbiorów etnograficznych do „Muzeum Godeffroya”. W maju 1869 r. Kubary opuścił Europę i udał się do Oceanii, gdzie spędził miał ponad połowę swego stosunkowo niezbyt długiego, jednak niezmiernie pracowitego życia.

Tych dwadzieścia siedem lat przeżytych na niezmiernych przestrzeniach Oceanu Spokojnego, na licznych wyspach Mikronezji, Melanezji i Polinezji uczyniły Kubarego jednym z najlepszych, a może nawet najlepszym znawcą ludów wyspiarskich Oceanii. Kubary, jak nikt inny przed nim ani po nim, zbliżył się do wyspiarzy Oceanu Spokojnego, zespolił się z nimi i nawet włączył w ich społeczność, dzieląc nie tylko trudy codziennego żywota krajowców, poznając ich obyczaje i język, ale wprost stając się jednym z nich w następstwie swego małżeństwa z mieszkanką wyspy Palau¹⁷⁰⁵. Owocem jego długoletniej pracy w Oceanii są przebogate zbiory etnograficzne, jakimi zasilał muzea europejskie (głównie niemieckie, ponadto holenderskie; nieco zbiorów Kubary przywiózł również do Polski), prowadził także prace kartograficzne, archeologiczne i przyrodnicze. Wyniki swych badań publikował głównie w niemieckich czasopismach naukowych, wydał ponadto szereg rozpraw naukowych, które stały się podstawą naszej wiedzy o ludach wyspiarskich Oceanu Spokojnego. W ówczesnej prasie polskiej w kraju zamieszczał stale opisy swych badań i wrażenia z podróży, kreślił wartościowe również i pod względem literackim szkice i obrazki obyczajowe, a nawet poważniejsze prace¹⁷⁰⁶. Ta jego bogata spuścizna pozwala nam dziś zarówno dobrze objąć całość różnorodnych zainteresowań Kubarego, jak i odtworzyć marszruty jego wędrówek i przeżytych w ich toku przygód i wrażeń. Oczywiście, trzeba by całej książki, a przynajmniej obszernej rozprawy, aby podążając śladami tego podróżnika-badacza zapoznać się bliżej z jego wędrówkami po morzach i oceanach. Dlatego też poprzestaniemy na pobieżnym tylko naszkicowaniu zarysu działalności tego morskiego wędrowca, niezwykle trafnie nazwanego „argonautą Pacyfiku”¹⁷⁰⁷.

Jak już wspomniano, Kubary opuścił Europę w maju 1869 r. Udał się wtedy na statku „Wandrahama” do wysp Polinezji i na przeciąg szeregu miesięcy osiadł na największej z wysp Samoa, a mianowicie na Sawai. Nie poprzestawał jednak na prowadzeniu badań w obrębie wysp Samoa, ale dokonał również dwu dalszych wypraw: na wyspy Tonga i Fidzi. Z kolei udał się do Mikronezji na Wyspy Marshalla i blisko pół roku przebywał na najdalej na południe wysuniętej z wysp zachodniej grupy archipelagu, a mianowicie na wyspie Ebon. Następnie przeniósł się do sąsiedniego archipelagu Wschodnich Karolin na wyspę Ponape a później

¹⁷⁰⁴ Zieliński, o. c., s. 255, przemilcza te haniebne czyny Kubarego i poprzestaje na stwierdzeniu, iż „gnębiony wyrzutami sumienia z powodu zachowania się swego w czasie powstania, opuścił kraj”, chociaż w bibliografii podaje pracę demaskującą prawdziwe oblicze Kubarego (J. I w a s z k i e w i c z, *Wielka prowokacja. Rzekomy rząd narodowy w 1866 r.*, Warszawa 1930). Nie wspomina nic o tym, wybielając Kubarego, W. S ł a b c z y ń s k i, *Polski badacz społeczeństw niecywilizowanych*, „Problemy”, t. VI, 1950, nr 8, s. 568–570; t e n ż e, *Z Warszawy na Ponape. Jan Kubary, wybitny polski badacz Oceanii*, „Morze”, 1952, nr 12, s. 24, 25.

¹⁷⁰⁵ S ł a b c z y ń s k i, *Polski badacz ...*, s. 569.

¹⁷⁰⁶ Bibliografie ważniejszych prac Kubarego (jak i o Kubarym) podaje Zi e l i ń s k i, o. c.; s. 255 - 257.

¹⁷⁰⁷ S ł a b c z y ń s k i, *Polscy obrońcy ...*, s. 301.

przemierzył archipelag w kierunku zachodnim aż do wyspy Jap i Palau¹⁷⁰⁸. Tam osiadł na dłużej (na dwa lata) i przeprowadzał nadzwyczaj drobiazgowo badania, które stały się podwaliną jego sławy jako najwybitniejszego znawcy ludów karolińskich, co najdobitniej wyraziła następująca opinia niemieckiego biografy Kubarego:

Jeżeli po kimkolwiek można było czegoś oczekiwać, to był nim tylko Kubary, ponieważ posiadał dar podchodzenia do tubylców, zdobywania ich zaufania i docierania do najintymniejszych tajemnic. Z jego śmiercią nadzieja zbadania Karolin została zniszczona i obawiam się, że dalsze ich badanie jest na zawsze skończone¹⁷⁰⁹.

W polskim czasopiśmiennictwie ten zwłaszcza okres działalności Kubarego znalazł swe odbicie w jego szkicach i obrazkach malujących obyczaje Palauczyków, a przede wszystkim w słynnej jego publikacji pt. *Żegluga morska i handel międzywyspowy Karolińczyków centralnych*¹⁷¹⁰.

Z wyspy Palau Kubary powrócił na Ponape, a następnie udał się na Samoa, aby swą długotrwałą wędrówkę po wyspach i archipelagach Oceanu Spokojnego zakończyć tam, gdzie ją przed pięciu laty rozpoczął. Wtedy przeżył jedną z licznych swych niebezpiecznych przygód, kiedy przy wyspie Jaluit Archipelagu Marshalla rozbił się i zatonął wiozący Kubarego statek wraz z cennymi zbiorami uczonego. On sam zanotował to jednakże w kilku zaledwie zdaniach, jakby od niechcenia, przechodząc do porządku nad wydarzeniem, które dla niezmodernowanego podróżnika morskiego stanowiło zwykłą, normalną rzecz, z jaką stale można i należało się liczyć na wodach oceanu, którego nazwa „Spokojny” wcale nie oddaje jego rzeczywistego charakteru. Kubary pisze o tej przygodzie, co następuje:

Po stracie naszego nader wygodnego okrętu na rafach w łańcuchu wysp Rollicka¹⁷¹¹, napełniony chęcią szybkiego przybycia do Samoa, byłem zmuszony wziąć miejsce w nader małym i niezupełnie bezpiecznym okręcie, którego jedynym przymiotem była tylko jego nazwa „Savai”, przypominająca mi tę z Wysp Żeglarskich¹⁷¹², na której spędziłem kilka miesięcy, najmiłszych z czasów mego tam pobytu.

[...] Na naszym okręcie brakło przede wszystkim miejsca, potem żywności, wody i paliwa, w końcu zdolności do odbywania tak długich podróży¹⁷¹³.

Niejedną długą i uciążliwą wędrówkę, niejedną daleką wyprawę oceaniczną odbył Kubary w czasie swego pobytu w Oceanii, w toku dalekich rejsów z i do Europy, podczas podróży do Japonii i portów południowo-wschodniej Azji czy zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej. I dlatego bez przesady można powiedzieć, że obok rozrzuconych po przestworzach oceanicznych wysp Mikronezji, Melanezji i Polinezji, również i sam ocean był terenem działalności naukowej Kubarego. Konieczność zaś czy może słuszniej powiedzieć – możliwość lub okazja dokonywania dalekich rejsów zapoznały Kubarego gruntownie z wszelkimi zagadnieniami związanymi z oceaniczną żeglugą. I dlatego nie trzeba się dziwić, że szczególnie interesowały go sprawy żeglugi wypiarzy Oceanu Spokojnego, ich budownictwa okrętowego, wiedzy i techniki żeglarskiej.

Po pięciu latach wędrówek w obrębie Mikronezji i Polinezji powrócił Kubary na krótko do Europy, a później udał się ponownie na Ocean Spokojny i osiadł na dłuższy czas na Ponape, która obok Palau była ulubioną jego wyspą i najchętniej obieranym miejscem pobytu. Kubary założył tam w miejscowości Mpompe swą pracownię naukową i oddał się ulubionej pracy i

¹⁷⁰⁸ T e n ż e, *Z Warszawy na Ponape ...*, s. 24.

¹⁷⁰⁹ Słowa dra Schmelza (S ł a b c z y ń s k i, *Polski badacz ...*, s. 569).

¹⁷¹⁰ Opublikowana w czasopiśmie „Wszechświat” t. I, Warszawa 1882, nr 16–18. Krótkie omówienie i urywki tej pracy zamieszcza S ł a b c z y ń s k i; *Z Warszawy na Ponape ...*, s. 25.

¹⁷¹¹ Właściwie; Ralik.

¹⁷¹² Wyspy Samoa.

¹⁷¹³ J. K u b a r y, *Z wysp oceanu południowego*, „Tygodnik Ilustrowany”, Warszawa 1877, nr 98, s. 299.

badaniom naukowym, jak również wychowaniu i nauczaniu krajowców, otaczających go niekłamaną czcią i miłością. W roku 1882, gdy zlikwidowane zostało „Muzeum Godeffroya”, Kubary udał się „za chlebem” do Japonii, jednakże rozpoczęta przez niego praca w muzeum etnograficznym w Tokio nie potrafiła zaabsorbować go dłużej jak kilka miesięcy. Opuścił więc Tokio i udał się do Hong-Kongu, stąd na wyspę Guam i ... znów na ulubioną Ponape. Tam został zaangażowany do zbierania eksponatów dla muzeów niemieckich i holenderskich na wyspie Jap i Palau. W roku 1885 ponownie przemierzył południowo-zachodni Pacyfik w drodze do Hong-Kongu i z powrotem. Następnie przez półtora roku przebywał na Nowej Brytanii (Neu-Pommern), a od roku 1887 na Nowej Gwinei w Porcie Konstantego (nazwanym tak przez rosyjskiego podróżnika Mikłucho-Makłaja)¹⁷¹⁴.

Krótko przed śmiercią (w 1894 r.) Kubary przybył wraz z żoną i córką do Europy celem wzięcia udziału w zjeździe polskich lekarzy i przyrodników we Lwowie. Wyraził też wówczas chęć pozostania w kraju, jednakże nie znaleziono dlań odpowiedniego zatrudnienia. Powrócił więc do dalekiego Mpompe, gdzie zmarł w roku 1896¹⁷¹⁵.

3. WYPRAWA ROGOZIŃSKIEGO DO KAMERUNU

Myśl zorganizowania wyprawy naukowo-badawczej do Afryki powstała w umyśle Stefana Rogozińskiego (urodzonego w roku 1860 w Kaliszu) podczas rejsu naokoło świata w roku 1880 na rosyjskim okręcie szkolnym „Generał-Admirał”¹⁷¹⁶. Bawiąc później w Neapolu, w tamtejszym klubie afrykańskim, stanowiącym podówczas największy w Europie ośrodek badań „czarnego lądu”, Rogoziński podzielił się swym planem z podróżnikami i uczonymi włoskimi. Wyrazili oni chęć wzięcia udziału w projektowanej wyprawie, a ponadto znalazły się też we Włoszech osoby, chcące ją finansować. Pomimo tych nęcących propozycji Rogoziński zorientował się rychło, że przy takim układzie stosunków wyprawa utraciłaby polski charakter, który on w szczególny sposób podkreślał używając polskiego nazwiska rodzowego swej matki zamiast nazwiska ojca (Scholtz). Dlatego bez namysłu i żalu zrezygnował z udziału Włochów w wyprawie. W listopadzie 1881 r. przybył do kraju, aby tu zdobyć fundusze, jak również towarzyszy wyprawy. W ogłoszonym w Warszawie odczycie oświadczył:

W walce o środki chciałbym zdobyć je we własnym kraju, by i owoce wyprawy w nim pozostać kiedyś mogły; czy nam się to uda, czy kotwica, na której staniemy przy kameruńskich brzegach, z naszego będzie odlana żelaza i czy z nagłówkiem naszego kraju będzie mogła spocząć kiedyś pośród pamiątek przeszłości – nie wiem; lecz jest to gorącym mym pragnieniem. Dla Afryki i ludów afrykańskich zbierałem iskry zapału w Europie, tu pragnę iskry, przez którą by kiedyś żagle nasze tym stronom świeciły¹⁷¹⁷.

Następnie za pośrednictwem ogłoszonej w warszawskim „Wędrowcu” propozycji szukał towarzysza podróży z ojczystej niwy, który by wspólnie z nim chciał badać wnętrze Afryki, a ściślej rzecz biorąc „wyruszyć do Kameruńskiej Zatoki (Afr. Zach.) i, pozostawiwszy w górach tego imienia stację geograficzną, puścić się na wschód kontynentu dla stwierdzenia istnienia jezior Liba i ich hydrograficznego połączenia z zachodnim oceanem”¹⁷¹⁸.

Oba apele Rogozińskiego nie pozostały bez odpowiedzi, przy czym pierwszy z nich – zwrócenie się do społeczeństwa polskiego o poparcie finansowe ekspedycji – wywołał liczne

¹⁷¹⁴ Słabczyński, *Z Warszawy na Ponape ...*, s. 25.

¹⁷¹⁵ Tenże, *Polski badacz ...*, s. 569.

¹⁷¹⁶ Odbывał go Rogoziński jako dwudziestoletni miczman, tzn. aspirant na oficera rosyjskiej marynarki wojennej, w latach 1880–1881. O wstąpieniu Rogozińskiego do marynarki patrz S. Zieliński, *Wyprawa Stefana S. Rogozińskiego do Afryki*. Warszawa 1933, s. 7.

¹⁷¹⁷ Jw., s. 8.

¹⁷¹⁸ Jw.

i skrajnie od siebie różniące się odgłosy. Najbardziej zagorzałym przeciwnikiem wyprawy był Aleksander Świętochowski, który oświadczył, że gdyby miał sto milionów rubli, nie dałby 50 kopiejek na wyprawę. Zaś w pierwszym szeregu zwolenników wyprawy kroczyli, krzyżując pióra ze Świętochowskim – Prus i Sienkiewicz. „Takie same uczucia, jakie każą nam składać ofiary na ołtarzu krajowych potrzeb, choćby kiedy miał z nich skorzystać nasz osobisty nieprzyjaciel – pisał Prus – takie same uczucia pobudzają nas do ofiarowywania nowych terytoriów ludzkości”¹⁷¹⁹. A Sienkiewicz trafnie precyzował potrzebę urządzenia takiej wyprawy, która by wykazała, że naród polski – mimo że chwilowo ujarzmiony – jest narodem bardzo żywotnym i zasługującym na odzyskanie niepodległości. „Im w trudniejszych warunkach znajduje się jakie społeczeństwo, tym lepsze daje świadectwo swym siłom wewnętrznym, swej zdolności do życia, jeśli ogólnoludzkie sprawy postępu obchodzą je jak najsilniej, jeśli zawsze gotowe jest wziąć w nich udział i zaznaczyć swoją obecność”¹⁷²⁰.

Głosy Prusa i Sienkiewicza wyrażały opinię większości społeczeństwa polskiego i zebrane datki umożliwiły ostatecznie zorganizowanie wyprawy, chociaż bowiem większość potrzebnych funduszy dostarczył ojciec Rogozińskiego, zamożny przemysłowiec kaliski, to i tak pozostawała jeszcze pewna część kosztów do pokrycia.

Drugi apel Rogozińskiego nie przysporzył młodemu kierownikowi ekspedycji tylu kłopotów co pierwszy, gdyż zgłosiła się wystarczająca ilość ochotników. Ostatecznie w skład ekspedycji weszli oprócz Rogozińskiego – Leopold Janikowski, Klemens Tomczek, Władysław Ostaszewski i Józef Hirszenfeld, jednak tylko dwaj pierwsi wytrwali przy Rogozińskim do końca.

Przygotowania i zorganizowanie ekspedycji pochłonęły blisko rok czasu. W styczniu 1882 r. Rogoziński podał się do dymisji w rosyjskiej marynarce, na początku marca tegoż roku nabył w Hawrze statek, na którym ekspedycja miała wyruszyć do Afryki, a dopiero 13 grudnia 1882 r. nastąpiło odkotwiczenie.

Statek ekspedycji o nazwie „Lucya-Małgorzata” był niewielkim, stutonowym lugrem, który trzeba było dopiero dostosować do nowych wymogów, jakie pociągał za sobą naukowy charakter wyprawy. Załogę statku stanowili marynarze francuscy zaangażowani przez Rogozińskiego na miejscu; również pod francuską banderą płynęła „Lucya-Małgorzata”, dopiero po wyjściu na morze zaciągnięto na top grotmasztu banderę o barwach polskich z herbem Warszawy¹⁷²¹.

W pierwszych dniach żeglugi pogoda była dobra, a wiatr pomyślny, jednakże 16 grudnia nastąpiła gwałtowna obniżka barometru i statek zawiął na krótki postój do Falmouth. 20 grudnia morze się nieco uspokoiło i statek opuścił port. Oto co pisze dalej Rogoziński:

22-go rano widok, jaki się przedstawił borem¹⁷²², był godzien pędzla wielkiego malarza. Góry wody podnosiły się z jednej, otchłanie otwierały się z drugiej strony, a w pośrodku – mała „Lucya” to wlatująca na szare masy, to spadająca z nich lotem błyskawicy, by znów być wyniesioną w powietrze i znów spłynąć na dół¹⁷²³.

Pogoda stale ulegała pogorszeniu i 26 grudnia 1882 r. nasilenie burzy wzrosło tak bardzo, że fale złamały bukszpryt statku. Następny dzień był jeszcze cięższy i równie pechowy, gdyż zajęta zmaganiem z żywiołem obsada statku zapomniała o nakręceniu precyzyjnych chronometrów okrętowych, tak że przestały chodzić. Statek odniósł również nowe uszkodzenia:

¹⁷¹⁹ Jw., s. 9, 10.

¹⁷²⁰ Jw., s. 10.

¹⁷²¹ S. S. Rogoziński, *Wyprawa S. S. ... Żegluga wzdłuż brzegów Zachodniej Afryki na lugrze "Lucya-Małgorzata". 1882-1883*, Warszawa 1886, s. 2 i n.; Zieliński, o. c., s. 13.

¹⁷²² Tzn. z burty.

¹⁷²³ Rogoziński, o. c., s. 21.

Wzmagająca się pod wieczór siła burzy nowe wyrządziła szkody okrętowi. Pękały liny, rwały się żagle, biedna „Lucya” skrzypiała we wszystkich swych częściach, a gdy przy tym wyje orkan, ryczą rozhukane bałwany, a wyrrywająca się przez bort woda szumi nad głową i to wszystko podczas czarnej, ciemnej nocy, wtedy powiem temu, który może przebiega te słowa w swych spokojnych czterech ścianach – wtedy, powtarzam, niewesoło na oceanie; mimo woli się pyta człowiek: cóż pozostaje całym – i żal mu swojej nicości¹⁷²⁴.

Mimo swojego młodego wieku Rogoziński był doświadczonym już marynarzem, a przy tym – jak sam pisze¹⁷²⁵ – nigdy nie doznawał morskiej choroby, więc też znacznie lepiej znosił trudy tego niebezpiecznego rejsu niż jego towarzysze i trzeźwiej patrzył na sytuację niż oni. Jak wynika bowiem ze słów Janikowskiego, stracili oni już nadzieję ujscia z życiem z tej niebezpiecznej opresji:

Potężne fale wynosiły okręt do nieprawdopodobnej wysokości, aby natychmiast rzucić go w głęboką otchłań rozstępujących się wód. Fale przelatywały z jednego boku na drugi nad pokładem. Ryk burzy, ciemności rozświetlone piorunami i błyskawicami, trzask dartych żagli i lin, huk złamanego i rzuconego w morze masztu, bukszprytu, uszkodzenie steru, kajuty pełne wody, praca nadludzka szczupłej załogi poprzywiązywanej linami do masztów, oto słaby obraz piekła, w jakim żyliśmy. W Wigilię podzieliliśmy się oplatkiem, a w pierwszy dzień Bożego Narodzenia kapitan oznajmił nam, że stracił nadzieję uratowania okrętu. Znajdowaliśmy się na wysokości Lizbony – brzeg usiany ostrymi skałami, na które orkan może rzucić nasz okręcik – byliśmy jednak tak wycieńczeni, zbici burzą i bezsennością, że przyjęliśmy obojętnie tę wiadomość. W duchu żegnałem się z drogimi osobami pozostałymi w Europie. Siła burzy osiągnęła swą kulminację w dniu 26 grudnia. O gotowaniu jedzenia nie mogło być mowy. Posilaliśmy się sucharami i solonym mięsem. Woda słodka, zabrana na statek, zaczęła się psuć i robić wstrętna, pomimo filtrów kieszonkowych, przez jakie ją piliśmy¹⁷²⁶.

Pierwszy tydzień nowego (1883) roku przyniósł znaczne poprawienie się pogody, jednakże 8 stycznia zerwał się znów tak silny orkan, że statek ponownie znalazł się w największym niebezpieczeństwie. Przyznaje to nawet Rogoziński stwierdzając, że był to jeden z najbardziej niebezpiecznych rejsów, jakie w toku swych morskich podróży odbył:

Wspominając inne żeglugi, porównywałem je z obecną; raz tylko odbyłem straszniejszą i dziwnym trafem – w tej samej Biskajskiej Zatoce, lecz było to na wielkiej pancernej fregacie i przez kilka dni tylko¹⁷²⁷.

10 stycznia nastąpił ostateczny zwrot pogody i odtąd niemal do końca podróży towarzyszyły „Lucyi-Małgorzacie” pomyślne warunki atmosferyczne. Dalsza trasa rejsu prowadziła przez Funchal na Maderze, Wyspy Kanaryjskie i Zielonego Przylądka, wzdłuż wybrzeża Liberii, gdzie nastąpiła krótka przerwa w podróży poświęcona na zwiedzenie kraju. Następny krótki pobyt wyznaczony został u wybrzeża Assini, skąd statek wyruszył w pierwszych dniach kwietnia 1883 r. do przystani Santa Isabel na Wyspie Fernando Po¹⁷²⁸.

Stacja naukowa wyprawy została założona 23 kwietnia 1883 r. na wysepce Mondoleh w Zatoce Ambos i stąd Rogoziński oraz jego towarzysze, Tomczek i Janikowski, urządzali wyprawę w głąb Kamerunu. Dorobek naukowy tej trzyletniej wyprawy był bardzo poważny. Dokonano bowiem wielu odkryć geograficznych i sporządzono szereg doskonałych map mało znanego wówczas Kamerunu oraz zebrano nadzwyczaj cenne zbiory etnograficzne, które później umożliwiły założenie warszawskiego Muzeum Etnograficznego. W dorobku naukowym Rogozińskiego znalazła się rozprawa o narzeczach kilku plemion murzyńskich oraz

¹⁷²⁴ Jw., s. 23.

¹⁷²⁵ Jw., s. 12.

¹⁷²⁶ L. Janikowski, *Wspomnienia z podróży, afrykańskich w latach 1882–1886*, „Morze”, 1933, nr 1, s. 29.

¹⁷²⁷ Rogoziński, o. c., s. 30.

¹⁷²⁸ Jw.; Zieliński, o. c.

liczne artykuły i sprawozdania w prasie krajowej i zagranicznej, jak również cztery książki, dwie z nich w polskim języku i dwie po francusku¹⁷²⁹.

Niezwykłym czynnym współpracownikiem Rogozińskiego był Klemens Tomczek, który jednakże w rok po przybyciu do Kamerunu zmarł na febrę. Pozostawił on słownik języka krumańskiego, siedem tomów zapisków etnograficznych i geograficznych oraz rozprawy i mapy¹⁷³⁰.

Żywą działalność rozwijał również Janikowski, który po powrocie z wyprawy kameruńskiej zorganizował w latach 1886–1890 własną wyprawę do Afryki¹⁷³¹.

Przyjazne stosunki, jakie od samego początku przybycia członków polskiej ekspedycji do Kamerunu zapanowały między nimi a plemionami murzyńskimi, stały się też pośrednio przyczyną konfliktu polsko-niemieckiego. Uciskani przez pruskich kolonizatorów, którzy w Kamerunie wywalczyli właśnie nowe zdobycze kolonialne dla cesarstwa Hohenzollernów, Murzyni uciekali się po radę i pomoc właśnie do Rogozińskiego, którego postawa zjednała mu u Murzynów imię „ojca-Rogozińskiego”. Oczywiście było to nie w smak niemieckim imperialistom, którzy nawet dopuścili się zamachu na życie Rogozińskiego (ofiara tego zamachu, który jednakże nie pociągnął za sobą tragicznych następstw, był Janikowski, wzięty przez Niemców omyłkowo za Rogozińskiego)¹⁷³², a sam „żelazny kanclerz” cesarskiej Rzeszy, Bismarck, uznał za stosowne wygłosić antypolskie przemówienie w Berlinie. Konflikt kameruński został początkowo zażegnany przez Anglików, pod których opiekę Rogoziński oddał Murzynów nie znajdując innego wyjścia z drażliwej sytuacji. Później jednak Anglicy, zaabsorbowani wydarzeniami w Egipcie, pozostawili Niemcom wolną rękę w Kamerunie i polska wyprawa naukowa straciła oparcie, a Murzyni znaleźli się w kleszczach pruskiego imperializmu. Rogoziński kilkakrotnie jeszcze kołatał później na arenie międzynarodowej o sprawiedliwość, jednakże usiłowania jego pozostały bezowocne. Po krótkim pobycie na Fernando Po, gdzie towarzyszyła mu jego żona, znana pisarka Hajota (Helena Boguska)¹⁷³³, zmarł w Paryżu w roku 1896.

4. JÓZEF CONRAD (KORZENIOWSKI) NA SZLAKACH MORSKICH

W roku 1874 rozpoczął swe wędrówki po szlakach morskich człowiek, który zasłynął później jako najwybitniejszy piewca morza w literaturze światowej, Józef Konrad Korzeniowski. Po smutnym dzieciństwie, które częściowo spędził wraz z rodzicami na zesłaniu w Wołogdzie, i po stracie obojga rodziców: matki zmarłej na zesłaniu, zaś ojca po powrocie do kraju w Krakowie, młody Korzeniowski zapragnął oderwania się od dotychczasowego, przygnębiającego życia, zapragnął ucieczki od ponurej polskiej rzeczywistości popowstaniowej, zapragnął innego, pełnego przygód życia na morskich przestworzach. „Całą siłą młodocianej wyobraźni wyrwał się w tę dziedzinę uroczych dziwów przyrody i osobliwych zdarzeń, którą mu otwierały czytane chciwie i namiętne książki o podróżach morskich i odkryciach”¹⁷³⁴. One właśnie, książki i relacje z dalekich rejsów, kształtowały wyobraźnię młodzieńca i wytworzyły w jego umyśle pragnienie obrania marynarskiego rzemiosła. Jednakże, podobnie jak

¹⁷²⁹ Wymienia je, podając obszerną bibliografię prac Rogozińskiego, jak również bibliografię do wyprawy kameruńskiej, Zieliński, *Mały słownik* ..., s. 417–426.

¹⁷³⁰ Słabczyński, *Polscy obrońcy* ..., s. 302. – Tomczek pisał również pamiętnik, drukiem nie wydany. Tytuły jego artykułów ogłoszonych w prasie krajowej podaje Zieliński, *o. c.*, s. 561, 562.

¹⁷³¹ Zieliński, *Wyprawa Stefana S. Rogozińskiego*, s. 34.

¹⁷³² Patrz opowiadanie osnute na tle tego wydarzenia: J. Pertek, *Żagle u brzegów Kamerunu*, „Morze” 1953, nr 1, s. 19–21.

¹⁷³³ Opublikowała ona później szereg szkiców i nowel ze swych podróży afrykańskich; patrz Zieliński, *Mały słownik* ..., s. 411, 412; Korbut, *Literatura polska*, t. IV, s. 152.

¹⁷³⁴ R. Dybowski, *Żywiół morski w twórczości Józefa Conrada*, Toruń 1932, s. 7.

kiedyś Adam Mierosławski, nie zamierzał Korzeniowski wstąpić na służbę do marynarki wojennej. Morze kusiło go i wabiło niepowstrzymanie, nęciły go dalekie przestworza, nieznanne lądy i czyhające na szlakach morskich niebezpieczeństwa i właśnie dlatego nie myślał krępować się rygorem i ciasnymi ramami służby wojskowej. Tylko służba w marynarce handlowej, na trampach żaglowych, wędrujących po „siedmiu morzach i oceanach”, zapewnić mu mogła maksimum swobody, tylko ona niosła zapowiedź barwnego życia i przedziwnych przygód, jakich pełne były książki czytane w dzieciństwie. Gdy więc rodzina powzięła decyzję ulokowania go w szkole kadetów austriackiej marynarki wojennej w Pola, Korzeniowski zaprotestował. Zaprotestował i mimo oporów rodziny, zwłaszcza wuja swego i opiekuna, Tadeusza Bobrowskiego, potrafił zrealizować powzięte plany. Sam w następujących słowach opowiadał o tych początkach swej morskiej kariery, podczas wywiadu udzielonego w roku 1913 polskiemu dziennikarzowi:

Polskę opuściłem w 17 roku życia. Tajoną myślą moją było dostać się na morze, wstąpić do marynarki angielskiej. Tak, prosto z V-tej klasy Gimnazjum Św. Anny w Krakowie. Po śmierci ojca przygotowywał mnie mój guwerner. Wreszcie uprosiłem wuja-opiekuna – puścił mnie, ale do Francji, do Marsylii. Do Anglii marzyłem, lecz ani słowa po angielsku nie umiałem. Wuj uczyć by mi się kazał przynajmniej rok języka angielskiego. A ja nie chciałem. [...] W Pfaffikonie¹⁷³⁵ zatrzymałem się na dzień u Okszy-Orzechowskiego. Wie pan zapewne, był to agent Rządu Narodowego w Konstantynopolu. Po roku 63-cim zamieszkał w Szwajcarii. Tak, otóż tam po raz ostatni na długie, długie lata rozstałem się z mową ojczystą. Śmieli się ze mnie w domu Okszy: „Ty marynarzem chcesz być, a masz nóż w kieszeni?” Nie miałem, nie wiedziałem o tym. Później, vous savez, c’est vrai, à chacun matelot son couteau!¹⁷³⁶ Ha! ha! ha! No, na drugi dzień, przez Lyon do Marsylii. Tam spotkałem Chodźkę, syna Ignacego Chodźki, zapoznał mnie z marynarzami, sam marynarz. Wstąpiłem do marynarki francuskiej¹⁷³⁷.

Już ten początkowy okres marynarskiego żywota Korzeniowskiego przyniósł mu zetknięcie się z tak upragnioną przygodą i niósł zapowiedź dalszego, pełnego uroku i romantyki, choć burzliwego i niebezpiecznego życia. Wchodząc w skład załogi małego dwumasztowca Korzeniowski dowoził kontrabandę wojenną walczącym w Hiszpanii karlistom, stronnikom hiszpańskich pretendentów do tronu. Wspominając później w *Zwierciadle morza* ten okres, Conrad znajduje słowa szczególnie czulej pamięci dla pierwszego statku, na jakim pływał i który niejako wykołysał zaczątki jego żeglarskiej kariery.

Tę, która była podówczas moją kołyską, zbudował nad rzeką Savona¹⁷³⁸ sławny twórca okrętów. a na Korsyce inny tegi majster zaopatrzył ją w osprzęt; w papierach swych została określona jako tartane¹⁷³⁹ o sześćdziesięciu tonach. W rzeczywistości zaś była to balancelle¹⁷⁴⁰ o dwóch krótkich masztach pochylonych ku przodowi i dwóch wygiętych rejach równie długich jak kadłub; ten stateczek – nieodrodne dziecko łacińskiego jeziora¹⁷⁴¹ – o dwóch rozpostartych, ogromnych żaglach, podobnych do spiczastych skrzydeł na drobny, ciele morskiego ptaka, raczej muskał w pędzie morze jak ptak, niż płynął.

Nazywał się „Tremolino”. Jakże to przełożyć! Drzący? Cóż to za imię dla najdzielniejszego z drobnych stateczków, jakie się kiedykolwiek nurzały w gniewnej pianie! Czulem, jak drżał dniem i nocą pod moimi stopami, lecz drżał od wysokiego napięcia wierności i odwagi. W swej krótkiej a świetnej karierze nie nauczył mnie nic, lecz dał mi wszystko. Zawdzięczam mu obudzenie miłości do morza, która wraz z dygotem chyżego ciała i nuceniem wiatru u stóp łacińskich żagli wkradła mi się do serca słodko a gwałtownie i zawładnęła despotycznie mą wyobraźnią. „Tremolino”! Po dziś dzień nie mogę wymówić – nawet napisać – tego imienia bez szczególnego skurczu serca i bez zatchnięcia się rozkoszą i grozą, jak na wspomnienie pierwszej miłostki przygody¹⁷⁴².

¹⁷³⁵ Pfaffikon, miasteczko nad Jeziorem Zurychskim w Szwajcarii.

¹⁷³⁶ Franc: „Wie Pan, to prawda, każdy marynarz ma swój nóż!”

¹⁷³⁷ M. Dą b r o w s k i, *Rozmowa z J. Conradem*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1914 s. 308.

¹⁷³⁸ W Sabaudii, koło miasta tej samej nazwy (Savona).

¹⁷³⁹ Mały dwumasztowy statek o żaglach łacińskich.

¹⁷⁴⁰ Jeszcze mniejszy od tartany, zazwyczaj jednomasztowy statek.

¹⁷⁴¹ Łacińskie jezioro – Morze Tyrreńskie.

¹⁷⁴² J. C o n r a d, *Zwierciadło morza*, Warszawa 1949, s. 181, 182.

Po trudach i niebezpieczeństwach związanych nie tyle z kabotażowymi rejsami „Tremolino” na trasie Marsylia–Zatoka Rosas, ile z charakterem prowadzonej działalności, Józef Korzeniowski zaciągnął się do służby na statkach francuskiej marynarki handlowej i przez trzy lata przemierzał Morze Śródziemne, „kolebkę zamorskiego handlu i morskiej sztuki wojennej”¹⁷⁴³, „to stare morze czarodziejów, handlarzy niewolników, tułaczy i żołnierzy, morze legend i strachów, na którym żeglarze odległej starożytności słyszeli niespokojne widmo dawnego wędrowca, płaczące w ciemnościach”¹⁷⁴⁴.

W toku odbytych pod francuską banderą rejsów dwukrotnie był w Indiach, jednakże jego wędrówka oceaniczna, dalekie rejsy z Europy do Australii i na morza południowe, włączyć po egzotycznych portach wszystkich kontynentów zaczęły się dopiero pod banderą angielską. Od pierwszego rejsu, dokonanego z Londynu na Morze Azowskie w roku 1878, do końca jego służby marynarskiej, którą z powodu ciężkiej choroby musiał porzucić, szesnaście lat przepływał pod tą banderą, która od roku 1885, gdy przyjął obywatelstwo angielskie, stała się jego banderą ojczystą. Jednakże i wtedy gdy wziął już rozbrat z morzem, ten stary doświadczeniem nabytym w długoletniej praktyce morskiej, choć młody wiekiem – bo 37-letni kapitan marynarki angielskiej, nie przestał w głębi swej duszy czuć się Polakiem. Chociaż cała jego spuścizna literacka napisana jest w języku angielskim i wydana pod pseudonimem Conrad, chociaż Anglia stała się jego „home”, a więc ziemią i domem rodzinnym, to przecież nie przestał nigdy czuć się obcym w angielskim środowisku i sam niejednokrotnie w stosunkach z zaprzyjaźnionymi z nim wybitnymi pisarzami angielskimi, takimi jak Galsworthy czy Wells, nie przestawał powtarzać, że jest „zatraconym cudzoziemcem”¹⁷⁴⁵. Również o ile jego wymowa angielska była nieco wadliwa, o tyle polszczyzna, którą w roku 1913, a więc w czterdzieści lat po opuszczeniu Polski, posługiwał się w rozmowie z uprzednio wspomnianym polskim dziennikarzem, pozostała najczystsza i bez śladu obcego akcentu!¹⁷⁴⁶ I z tych wszystkich względów „do jego osobowości, do jego umysłowości, do ukrytych w jego utworach ziarn polskości mamy słuszne prawa i nie możemy się ich wyrzec”¹⁷⁴⁷.

Niesposób w ramach krótkiego omówienia działalności marynarskiej Conrada kusić się o dokładne wyliczenie wszystkich jego podróży na oceanicznych szlakach. Z pewnością niewielu jemu współczesnych polskich marynarzy, może nawet żaden z zawodowych oficerów z flot zaborczych tylu lat nie spędził na morzu i nie przebył tylu tysięcy mil morskich co właśnie Conrad. Ta jego długoletnia praktyka morska oraz kilkanaście lat oficerskiej służby pokładowej i kapitańskiej na angielskich statkach handlowych uczyniły zeń wyborczego specjalistę wiedzy morskiej i dlatego bez żadnej przesady można go uważać nie tylko za najlepszego literata, jaki wyszedł z szeregów ludzi morza, ale i równocześnie za najwybitniejszego znawcę morskich zagadnień wśród ludzi pióra. Najlepszy wyraz temu daje twórczość pisarska Conrada; nie przestawał on bowiem na utworach par excellence literackich, ale zajmował się również działalnością publicystyczną. „Jeszcze wiele lat po rozstaniu się z morzem Conrad w przerwach twórczości powieściopisarskiej pisuje rozprawki, artykuły i listy do gazet o aktualnych zagadnieniach techniki nautycznej i zawodowych sprawach marynarskich, a do ostatnich rzeczy, jakie wyszły spod jego pióra, należą sprawozdania o wrażeniach z pobytu w czasie wojny na pokładach okrętów patrolowych, co strzegły wód terytorialnych Anglii i jej komunikacji z teatrem wojny na kontynencie”¹⁷⁴⁸.

¹⁷⁴³ Jw., s. 172.

¹⁷⁴⁴ Cytuję za Dybowski, o. c., s. 11.

¹⁷⁴⁵ L. Cwalińska, *Conrad – wychodźca*, „Morze” 1937, nr 11, s. 29.

¹⁷⁴⁶ Dąbrowski, l. c.

¹⁷⁴⁷ Pollak, *Uroda morza ...*, s. 25.

¹⁷⁴⁸ Dybowski, o. c., s. 14.

W starszym wieku marzył Conrad o powrocie do kraju, w którym od wyjazdu w roku 1874 był zaledwie dwa razy¹⁷⁴⁹, jednakże marzenie to nie zostało zrealizowane i w pięćdziesiąt lat po wyruszeniu z Polski na wędrowkę po szlakach morskich ten wielki pisarz i dobrowolny wychodźca zmarł w przybranej ojczyźnie, wprowadzając w pełni dobrze zasłużonej sławy, ale do końca życia przeświadczony, że jest obcy w tym środowisku, do końca życia tragicznie samotny.

5. POLACY W ROSYJSKIEJ MARYNARCE WOJENNEJ

Jak wzmiankowano już uprzednio, w marynarce rosyjskiej znaleźli się Polacy może już w XVIII, a na pewno w początku XIX w. Z biegiem czasu liczba ich rośnie, i to zarówno w szeregach marynarskich, jak i w korpusach oficerskich. Oczywiście jedni i drudzy traktowali tę służbę jako zło konieczne. Pierwsi, rekrutowani do odbycia przymusowej służby wojskowej we flocie, musieli odsłużyć ją tak samo, jak ich bracia odsługiwali ją na lądzie. Drugim umożliwiała ona poświęcenie się umiłowanemu zawodowi i zdobycie wysokich kwalifikacji w nadziei, że będą mogli je wykorzystać w służbie w odrodzonej ojczyźnie.

Rzesze marynarskie – a z pewnością na przestrzeni XIX w. naliczyć by można setki, jeśli nie tysiące Polaków, którzy odbywali służbę morską na rosyjskich okrętach – pozostały bezimienne. I dlatego ograniczyć się musimy do wymienienia niektórych, najbardziej znanych lub zasługujących na wymienienie Polaków spośród korpusu oficerskiego rosyjskiej marynarki, pomijając wszakże tych, o których pisano przy innych okazjach, jak np. Władysław Zbyszewski czy Stefan Scholtz-Rogoziński.

W latach 1874–1876 jako młody podchorąży odbył podróż naokoło świata na okręcie szkolnym późniejszy wybitny inżynier mechanik rosyjskiej floty Grzegorz Borowski i opisał ją w cyklu reportaży zatytułowanych *Z podróży naokoło świata*¹⁷⁵⁰. Również młodszy brat Grzegorza, Seweryn Borowski, który poświęcił się temu samemu zawodowi, odbył podróż naokoło świata na szkolnym okręcie rosyjskiej marynarki¹⁷⁵¹.

Kiedy w roku 1877 wybuchła wojna rosyjsko-turecka, wziął w niej udział późniejszy słynny wynalazca Stefan Drzewiecki przebywający podówczas w Rosji, dokąd zaproszony został w celu realizacji swych wynalazków z dziedziny budownictwa okrętowego. Drzewiecki uczestniczył w bitwie stoczonej przez rosyjski krążownik pomocniczy „Wiesta” z tureckim pancernikiem „Felchi Bulend”¹⁷⁵². Chociaż „Wiesta” była tylko statkiem handlowym, uzbrojonym w trzy sześciocalowe działa, a „Felchi Bulend” miał silny pancierz i cztery dziewięciocalowe działa, załoga rosyjskiego statku z niebywałym męstwem toczyła przez trzy godziny bój artyleryjski z silniejszym nieprzyjacielem, zmuszając go w końcu do odwrotu¹⁷⁵³. Za udział i doskonałą postawę w tym boju, w którym połowa załogi „Wiesty” poniosła śmierć bądź odniosła rany, Drzewiecki został odznaczony żołnierskim krzyżem Św. Jerzego¹⁷⁵⁴.

¹⁷⁴⁹ O ostatnim pobycie Conrada w Polsce patrz Z. Błaszek, *Jeszcze o polskości Conrada*, „Tygodnik Powszechny”, Kraków 1953, nr 21, s. 6, 7.

¹⁷⁵⁰ W. Charkiewicz, *Borowski Grzegorz*, „Polski słownik biograficzny”, t. II, s. 346, oraz Zieliński, *Mały słownik* . . . , s. 37, 38. Ten ostatni mylnie podaje, że reportaże Borowskiego ukazywały się w „Tygodniku Ilustrowanym”, gdy tymczasem były one zamieszczane w czasopiśmie „Wędrowiec”, 1884, nr 15–24.

¹⁷⁵¹ Charkiewicz, *l. c.* (wzmianka o Sewerynie Borowskim).

¹⁷⁵² S. Ziemecki, *Wspomnienia A. N. Kryłowa*, „Problemy”, t. IX, 1953, nr 6, s. 382.

¹⁷⁵³ Patrz A. Bałkaszin, *Ci, którzy wyprzedzili swoją epokę*, „Przegląd Morski”, Gdynia 1950, nr 15, s. 330.

¹⁷⁵⁴ Ziemecki, *l. c.* O Drzewieckim patrz: J. Samójło, *Drzewiecki Stefan*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV; J. P[ertek], *Stefan Drzewiecki, pionier podwodnej żeglugi*, „Morze”, 1952, nr 11.

Od roku 1872 do 1912, a więc przez przeciąg czterdziestu lat, służył w rosyjskiej marynarce wojennej i służbę tę opisał w swych wspomnieniach Henryk Cywiński¹⁷⁵⁵. Cywiński brał udział w trzech rejsach oceanicznych na Pacyfik: w 1879 r. na kliprze nieznaney nazwy, w 1890 na fregacie „Władimir Monomach” i w 1897 na kliprze „Krejsier” już jako jego dowódca. Następnie jako dowódca krążownika szkolnego „Herzog Edynburski” uczestniczył w dwóch rejsach atlantyckich, później dowodził grupą okrętów na Bałtyku (w latach 1905/1906) a z kolei do roku 1908 eskadrą na Morzu Czarnym. W 1906 mianowany kontradmirałem, w 1910 – wiceadmirałem, w 1912 r. na własną prośbę został zdymisjonowany.

Również dwóch synów admirała Cywińskiego służyło w rosyjskiej marynarce i obaj polegli w toku działań wojennych: starszy, Eugeniusz, na pancerniku „Borodino” pod Cuszimą¹⁷⁵⁶, młodszy, Jerzy, na krążowniku „Pallada” storpedowanym w pierwszym miesiącu pierwszej wojny światowej na Bałtyku¹⁷⁵⁷.

W bitwie pod Cuszimą brało udział wielu Polaków, m. in. wzmiankowany uprzednio Seweryn Borowski, który odznaczył się szczególnie w końcowej fazie bitwy. Gdy pancernik „Sisoj Wielikij”, na którym Borowski był inżynierem, był już bezwolnym wrakiem i zachodziła obawa, że wpadnie w ręce Japończyków, Borowski zatopił go, a sam został później wyratowany przez Japończyków, którzy wzięli go do niewoli¹⁷⁵⁸.

W podobny sposób uniemożliwił Japończykom zdobycie krążownika „Nachimow” jego oficer nawigacyjny, lejtnant, późniejszy polski kontradmirał, Wacław Kłoczkowski¹⁷⁵⁹. Wielu innych Polaków, oficerów, inżynierów i lekarzy, miczmanów i prostych marynarzy, brało udział w tej bitwie; niesposób tu zresztą podać ich nazwisk, a jedynie dla przykładu wymienić można jeszcze nazwisko Józefa Trzemeskiego, późniejszego podróżnika arktycznego¹⁷⁶⁰, a podówczas lekarza okrętowego krążownika „Dmitrij Donskoj”, który w końcowej fazie bitwy pod Cuszimą wezwany został na pokład torpedowca „Biedowij” do rannego admirała Rożewskiego¹⁷⁶¹.

Uczestniczyli również Polacy w walkach eskadry port-arturskiej w roku 1904. Wśród wyróżniających się wymienić trzeba lejtnanta Kazimierza Porębskiego, późniejszego polskiego wiceadmirała, który odznaczył się szczególnie jako zastępca dowódcy lekkiego krążownika „Nowik”¹⁷⁶².

Wybitnym fachowcem – głównym inspektorem morskiej artylerii rosyjskiej marynarki – był przez długie lata Polak, gen. A. F. Brynk¹⁷⁶³.

Nie zabrakło wśród Polaków służących w carskiej flocie również i działaczy rewolucyjnych. Przykładem może być Aleksander Bucewicz, porucznik rosyjskiej marynarki, w roku 1882 zdymisjonowany i krótko potem aresztowany za przynależność o partii rewolucyjnej Narodnaja Wola. Z początkiem następnego roku skazany wraz z pięciu towarzyszami na karę śmierci, która później została zamieniona na bezterminowe roboty, Bucewicz zmarł w roku 1889 w Szlisselburgu¹⁷⁶⁴.

¹⁷⁵⁵ H. Cywiński, *Podróże, ewolucje i batalie morskie w ostatnim półwieczu. Pamiętniki „starego admirała” 1875–1925*, Warszawa – Wilno 1934.

¹⁷⁵⁶ Jw., s. 157, 158.

¹⁷⁵⁷ Jw., s. 199–202.

¹⁷⁵⁸ Charkiewicz, *l. c.*

¹⁷⁵⁹ A. Nowikow - Priboj, *Cuszima*, t. II, s. 343–346. O Kłoczkowskim patrz również wspomnienie pośmiertne, „Przegląd Morski”, Toruń 1930, nr 13.

¹⁷⁶⁰ Trzemeski uczestniczył przed I wojną światową w trzech wyprawach polarnych, z ostatniej wyprawy pozostał relacje (patrz Zieliński, *o. c.*, s. 563, 564).

¹⁷⁶¹ Nowikow - Priboj, *o. c.*, s. 274 i n. Zagadnienie udziału Polaków w bitwie pod Cuszimą zasługuje na osobne opracowanie.

¹⁷⁶² Jego doskonałą postawę podczas próby przebicia się eskadry port – arturskiej do Władywostoku w sierpniu 1904 r. opisuje A. Stiepanow, *Port Arthur*, t. II, Warszawa 1951, s. 90–109. Ponadto o Porębskim patrz wspomnienie pośmiertne, „Przegląd Morski”, Toruń 1933, nr 49.

¹⁷⁶³ A. Kryłow, *Wspomnienia i szkice*, Warszawa 1954, s. 247.

¹⁷⁶⁴ M. Brensztejn, *Bucewicz Aleksander*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 75.

Z marynarką rosyjską, a ściślej rzecz biorąc z Rosyjską Flotą Ochotniczą pozostają w pewnym związku również nazwiska polskich działaczy rewolucyjnych, jak Stanisława Bugajskiego, który – sądzony wraz z Waryńskim i skazany na 6 lat i 8 miesięcy więzienia – przewieziony został na odsiadki kary z Odessy na Sachalin na jednym ze statków Floty Ochotniczej, wożących na Daleki Wschód transporty żołnierzy, a także i więźniów¹⁷⁶⁵. Wielu też innych polskich rewolucjonistów odbyło daleką drogę na zesłanie z Odessy na Sachalin na statkach Floty Ochotniczej. Dla przykładu wymienić można proletariaczka Adolfa Formińskiego czy organizatora tajnego koła związku zawodowego kamieniarzy warszawskich Franciszka Świdarskiego¹⁷⁶⁶.

6. POLACY W ROSYJSKIEJ FLOCIE HANDLOWEJ I OCHOTNICZEJ

Wielu Polaków służyła również w rosyjskiej flocie handlowej, a później także w powołanej do życia w roku 1879 Rosyjskiej Flocie Ochotniczej. Flota ta została utworzona z dobrowolnych składek publicznych po wojnie rosyjsko-tureckiej w latach 1877–1878. Jednostki tej floty, przeważnie szybkobieżne statki handlowe, a z czasem specjalne do tego celu budowane jednostki typu krążowniczego, spełniały podwójną rolę: w czasie pokoju pełniły służbę transportową między rosyjskimi portami czarnomorskimi a Dalekim Wschodem, w czasie wojny mogły również pełnić funkcję krążowników pomocniczych¹⁷⁶⁷.

Jak przebiegała w tym czasie służba oficera rosyjskiej marynarki handlowej, świadczyć może przykład kapitana żeglugi wielkiej Tadeusza Steckiego, który służył kolejno we flocie handlowej, później w ochotniczej i wreszcie – zmobilizowany w roku 1904 – we flocie wojennej. Urodzony w roku 1864, Stecki – po ukończeniu szkoły morskiej w Odessie – rozpoczął służbę na morzu w roku 1882 i pływał w rejonie Morza Śródziemnego i Atlantyku. Następnie przez pięć lat pływał na statkach rosyjskiego towarzystwa żeglugi i handlu, a w latach 1890–1904 był kapitanem jednostki floty ochotniczej. W czasie wojny rosyjsko-japońskiej zmobilizowany został do służby w marynarce wojennej i uczestniczył w bitwie pod Cuszimą. W czasie pierwszej wojny światowej przewoził amunicję i przemierzył wtedy Oceany Spokojny, Atlantycki i Indyjski. Wrażenia ze swej długoletniej służby, ze szczególnym uwzględnieniem czasów wojennych, Stecki opublikował w prasie pod tytułem *Z dziennika marynarza*¹⁷⁶⁸.

Wspomnienia ze swych wędrówek morskich opublikował także inny przedstawiciel tej samej generacji polskich marynarzy w rosyjskiej służbie, Mariusz Zaruski. O trzy lata młodszy od Steckiego Zaruski również wcześniej zapoznał się z morzem. Już w czasie studiów uniwersyteckich w Odessie zaciągał się podczas wakacji na statki w charakterze prostego marynarza i odbywał podróże na Daleki Wschód. Odwiedzał porty Chin, Japonii, Syberii, Indii, Egiptu i Syrii. Równocześnie ze studiami uniwersyteckimi rozpoczął naukę przedmiotów morskich i przygotowywał się do zawodu marynarskiego. Jednakże na przeszkodzie w uzyskaniu dyplomu oficera marynarki handlowej stanęło Zaruskiemu zaaresztowanie go przez władze carskie za działalność niepodległościową i zesłanie do guberni archangielskiej.

Po długich staraniach Zaruski uzyskał zezwolenie na wstąpienie do służby morskiej i odbył szereg rejsów na wodach Oceanu Północno-Lodowatego. Z kolei otrzymał zezwolenie na wstąpienie do Szkoły Morskiej. Skończył ją z wynikiem celującym uzyskując dyplom szturmana dalekiej żeglugi. Z nowym sezonem nawigacyjnym wyruszył na morze już jako kapitan szkunera „Nadzieja”.

¹⁷⁶⁵ L. Wasilewski, *Bugajski Stanisław*, „Polski słownik biograficzny”, t. III, s. 107. O przewożeniu zesłańców na statku Floty Ochotniczej „Jarosław” patrz T. Stecki, *Z dziennika marynarza*, „Morze”, 1928, nr 10.

¹⁷⁶⁶ J. Kozłowski, „*Sprawa polskich robotników – to nasza wspólna sprawa!*”, „Przyjaźń”, Warszawa 1955, nr 27, s. 10.

¹⁷⁶⁷ Patrz Stecki, *Z dziennika marynarza*, „Morze”, 1927, nr 6.

¹⁷⁶⁸ Zieliński, o. c., s. 503, 504, oraz Stecki, o. c., „Morze”, 1926–1928.

Swe wspomnienia z licznych rejsów przedstawił Zaruski w książce *Na morzach dalekich, kartki z pamiętnika marynarza-Polaka*¹⁷⁶⁹.

Z innych Polaków służących w rosyjskiej marynarce handlowej wymienić można kapitana żeglugi wielkiej Tadeusza Bocheńskiego, z którego nazwiskiem związane jest utworzenie u schyłku ubiegłego stulecia polskiego towarzystwa żeglugowego. Towarzystwo to, którego Bocheński był założycielem, współwłaścicielem i dyrektorem, nosiło nazwę „Żegluga T. Bocheński i Ska” i przewidywało zakupienie szeregu statków dla utrzymywania komunikacji z portami Dalekiego Wschodu. Pierwszym statkiem towarzystwa był parowiec „Antwerp City”, przemianowany po zakupieniu go przez Bocheńskiego na „Lilia”. Był to duży statek o nośności 5250 ton, jednokominowy, o sylwecie jachtu, z dwoma masztami i bukszprytem. Kapitanem statku był Bocheński, drugim i czwartym oficerem Polacy Matkiewicz i Sopoćko. Ponadto wielu Polaków znajdowało się wśród załogi. Zaokrętowani byli również na „Lilii” w charakterze aspirantów czterej inni Polacy: Obrampolski, Lewandowski, Wawicz (późniejszy słynny śpiewak) i Lewański. Ten ostatni spisał później swe wspomnienia z rejsów na „Lilii” i opublikował je w prasie¹⁷⁷⁰.

Statek przybył w listopadzie 1899 r. do Odessy, która miała być jego portem macierzystym i pod koniec grudnia – oczywiście pod rosyjską banderą handlową – wyruszył z ładunkiem zboża do Hamburga. Stąd przez Cardiff „Lilia” powróciła do Odessy, by w początkach marca 1900 r. odejść w swój pierwszy rejs na Daleki Wschód do Władywostoku. Z Władywostoku statek woził transporty wojska do Port-Artura, po czym wrócił do Europy. Należy zaznaczyć, że Bocheński odrzucił zgłoszoną jeszcze uprzednio ponętą finansowo propozycję rządu angielskiego – przewozu amunicji dla wojsk angielskich prowadzących wojnę z Burami.

Następnie, już pod innym kapitanem, statek ten odbył jeszcze jeden rejs do Władywostoku, a po powrocie został sprzedany, towarzystwo zaś rozwiązane, gdyż przynoszone przez „Lilię” dochody nie wystarczały na pokrycie ciężących jeszcze na statku długów i zobowiązań towarzystwa. Kapitan Bocheński przeszedł następnie do rosyjskiej marynarki wojennej¹⁷⁷¹.

7. POLACY W MARYNARCE AUSTRO-WĘGIERSKIEJ I PRUSKIEJ

Dość znaczna ilość Polaków znajdowała się również w marynarce Austro-Węgier, która tworzyła ciekawy konglomerat narodowościowy, składający się z Niemców, Węgrów, Chorwatów, Włochów, Czechów, Słowaków, Polaków, Słoweńców, Rusinów i Rumunów. Ilość ta była zapewne wyższa, niżby to mogło wynikać z „klucza” narodowościowego, stosowanego przy poborach do służby szeregowej we flocie, według którego na Polaków przypadło zaledwie 1,8% całego stanu¹⁷⁷². Najlepszym tego dowodem jest fakt, że u schyłku pierwszej wojny światowej w głównej bazie floty austro-węgierskiej w Pola znajdowało się około czterech i pół tysiąca marynarzy-Polaków¹⁷⁷³.

Z korpusu oficerskiego, oprócz wspomnianego uprzednio Stefana Pawlickiego, zasługują na wzmiankę przede wszystkim Müldner, Bobelak i Petelenz, jako autorzy relacji ze swych podróży oceanicznych.

¹⁷⁶⁹ Trzy wydania: w 1920, 1925 i 1929 r.: O Zaruskim patrz Zieliński, o. c., s. 624–627, oraz Z. Dębicki w przedmowie do wspomnianej książki Zaruskiego. s. 5–11. Zaruski zginął w 1942 r. zamordowany przez hitlerowców w Odessie.

¹⁷⁷⁰ J. Lewański, *Wspomnienia z podróży na polskim statku w XIX wieku.*, „Morze”, 1932, nr 2, s. 9-13.

¹⁷⁷¹ Jw., s. 12, 13.

¹⁷⁷² K. Korytowski, *Otranto – akt ostatni*, „Przegląd Morski”, Warszawa 1938, nr 112, s. 542.

¹⁷⁷³ Cz. Petelenz, *Przed dziesięciu laty. Wspomnienia marynarza*, „Przegląd Morski”, Toruń 1930, nr 19, 20.

Artur Müldner podróżował w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia po Morzu Śródziemnym¹⁷⁷⁴, zaś w latach 1885–1886 odbył na okręcie „Albatros” rejs oceaniczny do zachodniej Afryki i Ameryki Południowej; który opisał później i opublikował¹⁷⁷⁵, uwzględniając szczególnie stosunki panujące wśród kolonistów polskich na dalekiej obczyźnie¹⁷⁷⁶.

Stanisław Bobelak, po ukończeniu Akademii Marynarki w Rjece, odbył kilka dalekich podróży morskich. W latach 1882–1883 brał udział w wyprawie do bieguna północnego¹⁷⁷⁷, a następnie odbył ponad półtora roku trwający rejs dookoła świata na okręcie „Nautilus”, w ciągu którego zwiedzono Indie Wschodnie, Kochinchinę, Formozę, Chiny, Japonię, Koreę, azjatyckie wybrzeże Rosji (Władywostok), Sachalin, Kamczatkę, Japonię; Chiny, Borneo i Malaje¹⁷⁷⁸. Podczas innej podróży na korwecie „Zrinyj” Bobelak zwiedził Indie Zachodnie¹⁷⁷⁹. Z podróży tych opublikował wspomnienia w prasie krajowej, a ponadto napisał kilka utworów osnutych na tle życia marynarzy¹⁷⁸⁰.

Czesław Petelenz odbył w latach 1899–1901 podróż na Daleki Wschód na okręcie „Zenta” i opracował jej opis w formie listów z podróży, które jednakże nie zostały wydane drukiem. Ponadto odbył szereg rejsów śródziemnomorskich oraz uczestniczył w badaniach oceanograficznych i biologicznych na Adriatyku¹⁷⁸¹.

Niektórzy Polacy zajmowali bardzo wysokie stanowiska w austro-węgierskiej marynarce. Juliusz Ripper, urodzony w 1847 r., a od 1861 pełniący służbę morską, był w latach 1911–1912 dowódcą floty austriackiej w Pola w randze pełnego admirała¹⁷⁸². Inny Polak, kontradmirał Petruski, był cenionym wynalazcą w dziedzinie uzbrojenia i wyposażenia okrętowego¹⁷⁸³. Stopnia pełnego komandora (Linien-Schiffskapitan) dosłużyli się Alfred Junosza-Dąbrowski i Mikołaj Rodakowski (od roku 1909 znajdujący się w stanie spoczynku), Józef Kubelka i inni¹⁷⁸⁴. Wybitnym oficerem sztabowym był kapitan korwety Stanisław Sołtyk, który wchodził w skład delegacji austriackiej na konferencji pokojowej w Hadze w 1899¹⁷⁸⁵. Szczególnie licznie reprezentowani byli Polacy w korpusie służby zdrowia austriackiej marynarki. W rangach oficerów sztabowych byli m. in. Jarosław Okuniewski; w stopniu pełnego komandora (Marineoberstabsarzt 1 Klasse), Orest Zarzycki w stopniu komandora-porucznika, a Marceli Rożankowski i Stanisław Burzyński komandora-podporucznika¹⁷⁸⁶. Ten ostatni pełnił funkcję lekarza sztabowego przy admirale Ripperze, w jego ówczesnej funkcji dowódcy floty austriackiej¹⁷⁸⁷.

Na zakończenie wspomnieć można jeszcze pokrótce o Polakach służących w pruskiej marynarce. W porównaniu z marynarką rosyjską, a także i austriacką odsetek Polaków w tej flocie był, zdaje się, najniższy. Podobnie jak w tamtych flotach, tak i we flocie pruskiej odby-

¹⁷⁷⁴ Patrz Falkowski, *Wspomnienia ...*, t. II, s. 216, 217.

¹⁷⁷⁵ A. Müldner, *Reise S. M. Sahiffes „Albatros” nach Süd – Amerika, dem Caplande und West – Afrika*, Pola 1889.

¹⁷⁷⁶ Zaznacza to w recenzji książki Müldnera M. Dimmel, „Biblioteka Warszawska”, 1889, t. III, s. 293–300.

¹⁷⁷⁷ Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 34.

¹⁷⁷⁸ S. Bobelak, *Wyspa Sachalin*, „Naokoło świata”, Warszawa 1902, nr 11, s. 170.

¹⁷⁷⁹ Tenże, *Martynika*, „Naokoło świata”, Warszawa 1902, nr 22, s. 345.

¹⁷⁸⁰ Oprócz wymienionych, artykuł pt. *St. Vincent*, „Naokoło świata”, Warszawa 1902, nr 23–24, ponadto utwory: *Gałązka jaśminu*, *Zakazany śpiew* (Zieliński, o. c., s. 34).

¹⁷⁸¹ Zieliński, o. c., s. 354–356.

¹⁷⁸² *Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1912*, Pola 1912.

¹⁷⁸³ Był on europejskiej sławy fachowcem podwodnej broni minowej, a ponadto konstruktorem precyzyjnego dalmierza (przyrządu do pomiaru odległości na wielkich dystansach, zwanego od jego nazwiska „Petrusko-metrem”. (Cz. Petelenz, *Pierwsze kroki*, „Przegląd Morski”, Toruń 1932, nr 38, s. 2344, 2350–2352).

¹⁷⁸⁴ *Almanach ... 1912*.

¹⁷⁸⁵ *Conférence internationale de La Paix. La Haye 18 Mai - 29 Juillet 1899*. La Haye 1907, s. 1.

¹⁷⁸⁶ *Almanach ... 1912*.

¹⁷⁸⁷ J. Kieszkowski, *Wiosną w Grecji*, Kraków 1913, s. 72.

wali służbę wojskową poborowi rekruci, ale bliższe dane statystyczne dotyczące Polaków nie są znane¹⁷⁸⁸. Niekiedy spotkać można polskie nazwiska wśród oficerów niemieckiej floty, ale trudno z samych tylko nazwisk¹⁷⁸⁹ wnioskować o narodowości ich, posiadaczy.

Zapewne podobnie sytuacja przedstawiała się w niemieckiej marynarce handlowej. Wymienić tu można doktora Karwowskiego, który w ostatnich latach XIX w. był lekarzem okrętowym na statkach „Der Kanzler” i „Itaparika” i odbył na nich rejsy do Ameryki Południowej oraz Mozambiku, opisane później przez niego w relacji z podróży¹⁷⁹⁰, oraz Alfreda Niezychowskiego, który był oficerem pokładowym marynarki handlowej w latach bezpośrednio poprzedzających wybuch pierwszej wojny światowej¹⁷⁹¹.

8. ARCTOWSKI I DOBROWOLSKI W WYPRAWIE ANTARKTYCZNEJ

Dnia 16 sierpnia 1897 r. opuściła Antwerpię na statku „Belgica” belgijska wyprawa antarktyczna kapitana Adriana de Gerlache. W skład personelu naukowego wyprawy wchodziło dwu młodych Polaków: dwudziestosześcioletni Arctowski, geolog, oceanograf i meteorolog¹⁷⁹², który jako pierwszy z naukowców zaoferował Gerlache’owi swe usługi pod koniec 1895 r., oraz o rok młodszy Antoni Dobrowolski¹⁷⁹³ jako pomocnik meteorologa; ten ostatni dokooptowany został w ostatniej niemal chwili na miejsce jednego z członków załogi, który po pierwszym wypadku statku „Belgica” (awaria maszyny po wyjściu z Antwerpii) zrezygnował z uczestnictwa. Jako drugi zastępca komendanta wziął udział w wyprawie późniejszy słynny badacz polarny Roald Amundsen, rówieśnik Dobrowolskiego.

„Belgica” nie była statkiem specjalnie wybudowanym do rejsów polarnych, jak np. w niektórych innych wyprawach polarnych, że wspomnę tylko Nansena, który wybudował do tego celu swój „Fram”. Organizatorzy nie dysponując odpowiednim kapitałem zmuszeni byli kupić używany już statek i przystosować go do swych potrzeb i celów. Wybór kierownika wyprawy, kapitana de Gerlache, padł na norweski statek do połowu wielorybów i fok „Patria”. Był to statek mieszany, jak wówczas nazywano tego rodzaju jednostki, to znaczy o napędzie żaglowym i parowym. Trzymasztowiec, tzw. bark, o dwu masztach rejowych, z pomocniczą maszyną 35-KM. Jego pojemność wynosiła zaledwie 244 tony netto, jednakże był bardzo solidnie zbudowany i posiadał wzmocnienie przeciwlodowe. Tej solidnej budowie „Patrii”, przezwanej „Bel-

¹⁷⁸⁸ Pewne światło na tę kwestię może rzucić fakt, iż na liście załogi (bez korpusu oficerskiego) niemieckiego krążownika pomocniczego „Wolf” w r. 1915, na 350 nazwisk figuruje 19 o brzmieniu polskim, jak np. Turulski, Przygoda, Niemojewski, Przybyła, Konieczni (F. W i t s c h e t z k y [tj. *Das schwarze Schiff. Kriegs- und Kaperfahrten des Hilfskreuzers „Wolf”*, Stuttgart 1939, za tekstem).

¹⁷⁸⁹ Przewisinsky, Dombrowsky, Milczewski, Dresky itp. (M a n t e y, *Unsere Kriegsmarine. Vom Grossen Kurfürsten bis zur Gegenwart*, Berlin (b. d.), *passim*).

¹⁷⁹⁰ Dr K a r w o w s k i, *Na pokładzie „Kancelerza” i „Itapariki”*. *Ze wspomnień lekarza okrętowego*, Warszawa 1900.

¹⁷⁹¹ W latach 1914/1915 Niezychowski był jako por. rez. zaokrętowany na niemieckim krążowniku pomocniczym „Kronprinz Wilhelm”. Wrażenia i przygody z tego 251 dni trwającego rejsu bojowego opublikował w książce pt. *The Cruise of the „Kronprinz Wilhelm”*.

¹⁷⁹² O Arctowskim patrz Z i e l i Ń s k i, *o. c.*, s. 13, 14. Ponadto L. L i t w i Ń s k i, *Henryk Arctowski*, „*Marine*”, R. 53, Bruxelles 1953, nr 10, s. 5, 6.

¹⁷⁹³ O Dobrowolskim patrz Z i e l i Ń s k i, *o. c.*, 81–83; tamże bibliografia. Ponadto A. de B u r b u r e, *In memoriam Antoni Dobrowolski. La carrière d'un collaborateur de la „Belgica”*, „*Marine*”, R. 54, Bruxelles 1954, nr 5, s. 3–5 (polski przekład tego artykułu pt. *Polski badacz polarny*, „*Morze*”, 1945, nr 8, s. 10); T. K o p c e w i c z, *O życiu i działalności naukowej prof. A. B. Dobrowolskiego*, „*Problemy*”, t. X, 1954, nr 6, s. 412–416; Cz. C e n t k i e w i c z, *Wybitny znawca krain podbiegunowych*, tamże, s. 416–418.

gica”, zawdzięcza ekspedycja powodzenie wyprawy, gdyż kilkakrotnie statek znalazł się w poważnych opałach, z których przy słabszej konstrukcji nie wyszedłby zapewne cało¹⁷⁹⁴.

Jaka była geneza wyprawy de Gerlache’a? Wywołało ją dążenie uczonych wielu narodowości do dokładniejszego poznania szóstej części świata, odkrytej kiedyś przez Bellingshousena i Łazariewa i później na nowo prawie że zapomnianej. Do bieguna północnego i na Ocean Arktyczny – Lodowaty Północny – wybierały się w drugiej połowie minionego stulecia liczne wyprawy naukowe i odkrywcze, wymienić tu można Franklina, Mc Clure, Nordenskjölda, wyprawę „Jeannette”, Nansena i inne, gdy tymczasem na wody antarktyczne od czasów wyprawy Rossa i Dumont d’Urville’a przez pięćdziesiąt lat nie wybrał się właściwie nikt. Jako jeden z pierwszych myśl tę podjął Adrian de Gerlache, młody porucznik marynarki belgijskiej, który już na początku swej kariery morskiej na próżno usiłował zostać członkiem jednej z ekspedycji słynnego podówczas Nordenskjölda. Niełatwo do rozwiązania była sprawa funduszy, ale ostatecznie zebrane one zostały z darów społeczeństwa belgijskiego i w połowie sierpnia 1897 r. wyprawa wyruszyła na podbój Antarktydy.

Podczas całej wyprawy statek ten dziwne jakieś dwulicowe miał szczęście: szczęście do wszelkiego rodzaju „wypadków” oraz szczęście do dziwnie szczęśliwego wyślizgiwania się z takich „wypadków” – pisał po powrocie z tej wyprawy Antoni Dobrowolski. – Dwa razy wpadliśmy na skały podwodne, raz zaczęliśmy się o nie; raz znowu olbrzymia góra lodowa uderzyła na samo czoło okrętu, zrywając tylko ozdoby oraz łamiąc drąg masztu przedniego, nie mówiąc już o burzach, z których podczas jednej fala zmiotła nam Wincke’go, a podczas drugiej zgubiliśmy kotwicę z łańcuchem¹⁷⁹⁵.

Te wypadki były znacznie groźniejsze; niżby to się mogło wydawać z tego suchego, beznamiętnego ich wyliczenia. Zwłaszcza jeden wypadek zakończyć mógł się tragicznie dla statku i ekspedycji, gdyby nie silna konstrukcja „Belgici” i przysłowiowy łut szczęścia. Zanim jednak poświęcimy więcej miejsca temu wydarzeniu, które dokonało się już na wodach południowych, stosunkowo niedaleko Antarktydy, trzeba pokrótce nakreślić przebieg rejsu „Belgici” z Antwerpii.

Krótko po wyjściu z Antwerpii zepsuła się maszyna napędowa statku, „Belgica” zawinęła więc do Ostendy, a gdy tam wyokrętowało się dwu członków załogi, de Gerlache postanowił wrócić do Antwerpii dla skompletowania załogi. I wtedy to zgłosił się doń Dobrowolski, o którym komendant wyprawy napisał w swej książce, że potwierdził on znane powiedzenie: „last but not least”¹⁷⁹⁶ – ostatni, ale nie najgorszy!

Pogoda początkowo nie dopisywała, zwłaszcza w znanej z nieprzychylnych warunków atmosferycznych Zatoce Biskajskiej. Dopiero od brzegów Portugalii żegluga się poprawiła. Dnia 11 września 1897 r. „Belgica” zawinęła do portu Funchal na Maderze, skąd po dwu dniach wyruszyła dalej. 7 października przekroczony został równik i na statku odbył się tradycyjny chrzest nowicjuszy. Pogoda nadal sprzyjała i 27 października statek zawinął do Rio de Janeiro. Trasę z Rio do Montevideo przebył statek w dziewięciu dniach, a na początku grudnia przybył do Punta Arenas (w Cieśninie Magellana), gdzie uzupełniono zapasy paliwa i gdzie wyokrętowało się jeszcze czterech członków załogi. Z Punta Arenas statek wyruszył do Kanału Beagle (oddzielającego argentyńską Ziemię Ognistą od należących do Chile wysp Navarin i Hoste) i tam z argentyńskich składnic węgla postanowiono po raz ostatni pobrać paliwo przed rejsem do Antarktydy. Po załadowaniu węgla, wychodząc już z kanału, „Belgica” wpadła na skały podwodne. Oto co pisze o tym wypadku Dobrowolski:

¹⁷⁹⁴ A. de Gerlache, *Quinze mois dans L'Antarctique*, Bruxelles 1902, s. 36–37. Książka ta ukazała się również w polskim tłumaczeniu pt. *Piętnaście miesięcy na Antarktyku*, Warszawa 1903.

¹⁷⁹⁵ A. Dobrowolski, *Belgijska wyprawa antarktyczna*, „Ateneum”, t. III, Warszawa 1899, s. 241.

¹⁷⁹⁶ Gerlache, o. c., s. 49.

W samą wigilię Nowego Roku 1898 w pobliżu Uszuaii¹⁷⁹⁷ okręt wpadł na rafy. Przestaliśmy na nich całą noc i cały prawie dzień następny. Maszyna wyciągnąć statku nie była w stanie. Co chwila słyszeć się dawały złowrogie uderzenia statku o skały podwodne, spowodowane przez falowanie morza. Przez 24 godzin na próżno wyteżaliśmy siły, na próżno sondowaliśmy dno¹⁷⁹⁸, na próżno warczała śruba okrętowa, na próżno pozbawiliśmy się znacznej ilości węgla, chcąc ulżyć statkowi¹⁷⁹⁹. Przybyła na pomoc załoga angielska małego żaglowca stojącego w Harberlon-Harbour¹⁸⁰⁰, przybyli i Indianie z misji; nic jednak pomóc nam nie mogli.

Kapitan okręciku, co przybył ze swymi majtkami, stary marynarz znający dobrze Beagle, machnął ręką [...] Po południu trójkolorowa flaga Belgii pojawiła się na tylnym maszcie: był to znak, że okręt stracony¹⁸⁰¹ [...]

Nad wieczorem jednak silny przyływ podniósł statek. Maszyna targnęła się całą siłą pary – i statek został uwolniony z zębów skalistych. Że pomimo ciągłego uderzania okrętu o skałę ten ostatni nie poniósł żadnej szkody, zawdzięczać to można było olbrzymiej ilości wodorostów, co się na rafach skupiły i spełniając rolę poduszki okręt od zagłady uchroniły¹⁸⁰².

Według planu „Belgica” miała z kolei udać się do Melbourne celem uzupełnienia załogi i zapasów. Po drodze zamierzano urządzić małą wyprawę w lody. Dopiero z wiosną następnego roku planowano urządzenie właściwej wyprawy antarktycznej. Tymczasem stało się inaczej. Po przebyciu Południowych Szetlandów, Wyspy Palmera i Ziemi Grahama, cieśniny nazwanej Kanalem Belgiki oraz po opłynięciu Ziemi Aleksandra statek wpłynął ok. 100 mil w głąb pola lodowego. Kiedy jednak lód zaczął coraz bardziej gęstnieć i utrudniać dalsze posuwanie się, postanowiono wrócić.

Ale łatwiej było wejść niż wyjść – pisze w swych wspomnieniach Dobrowolski. – Z początku szło jeszcze jako tako: okręt dość łatwo prześlizgiwał się przez szczeliny, rozcinał młody lód. Jednak już 19 lutego statek stanął na miejscu, nie mogąc dać sobie rady z lodami. Załoga skoczyła na kry, drogami siląc się utorować sobie drogę. Posunęliśmy się kawałek naprzód; po południu znów okręt musiał się zatrzymać. Przez dni następne posuwaliśmy się wprawdzie trochę, ale niemożliwie wolno: „jeden krok naprzód, a dwa w tył”, jak mówili majtkowie. 23 lutego już nie było ani krzty wody ciekłej na powierzchni morza. W jedną pustynię białą, pustynię bez końca zlały się te wszystkie kry pokrywające pierś oceanu, ogromne, mierne i maleńkie, stare i młode, przeszłoroczne i z rana powstałe. Ponieważ falowanie morza dawało się tu jeszcze lekko odczuwać, więc całe to pole śnieżne zginało się i wypukłało, podnosiło zwolna i opadało, niby potwór jakiś olbrzymi, oddychający pełną pierśią. Statek znów musiał stanąć. 26 lutego napotkaliśmy pack¹⁸⁰³ bardziej rozciąńczony: białe płyty rozszerzone tu i tam; pomiędzy nimi woda zlekka zamarznięta, rozłupana na kręgi i krążki szare, szarością swą uwydatniające lśniąca białość poziomych kier i wyniosłych icebergerów¹⁸⁰⁴. Niewiele jednak się posunęliśmy; wkrótce wpadliśmy znowu w zbitą masę lodu. Woda marzła szybko; świeżo tworzący się lód grubiał z godziny na godzinę; kry się zlutowały; pole lodu nie falowało już: lód stężał. 6 marca lody skuły statek; nie miał on już adąd własnego ruchu: ani naprzód, ani w tył [...]

Zimowanie, co od pewnego czasu wisiało nad nami w powietrzu jako niemiła możliwość, stało się koniecznością¹⁸⁰⁵.

¹⁷⁹⁷ Ushuaia, argentyński port w Kanale Beagle.

¹⁷⁹⁸ Głębokość wody zmierzona wokół statku wynosił ok. 5 i pół metra, gday tymczasem „Belgica”, zanurzała się niecałe 5 m. Okazało się, że statek spoczywał na samym szczycie rafy.

¹⁷⁹⁹ Oprócz 7–8 ton węgla brykietowego, przeladowanego na przybyłą z pomocą barkę, wypuszczono za burtę zapas wody słodkiej itd. W ten sposób odciążono statek o ok. 30 ton, ale pomimo tego „Belgica” nie mogła spłynąć ze skały.

¹⁸⁰⁰ Zapewne mały port (może przystań?) w atlasach nie figurujący.

¹⁸⁰¹ Według zwyczaju utrzymywanego nie tylko w marynarce wojennej, ale i handlowej, tonący okręt idzie na dno z podniesioną banderą. Jak wspomina de Gerlache, podniesienia bandery dokonał jego zastępca wraz z Arctowskim.

¹⁸⁰² Dobrowolski, o. c., s. 248.

¹⁸⁰³ Dobrowolski w przypisie do artykułu usprawiedliwia używanie obcych terminów brakiem polskich odpowiedników. Do dziś dnia używa się zresztą w polskiej literaturze polarniej słowa „pak”.

¹⁸⁰⁴ Jak wyżej; wynika z tego, że słowo „lodowiec” musiało powstać później.

¹⁸⁰⁵ Jw., s. 255.

W ten sposób rozpoczęło się zimowanie statku w lodach antarktycznych pomiędzy Ziemią Aleksandra a Wyspą Piotra na 71°18' szerokości południowej i 85°15' długości zachodniej. Zimowanie nie zamierzone, w każdym razie nie zamierzone w tym roku, a które bynajmniej nie zakończyło się latem. Lodowe okowy nie wypuściły statku ze swych objęć w 1898 r. i w rezultacie „Belgica” musiała zimować również i następną zimą aż do połowy marca następnego roku. Przez cały ten czas prowadzone były przez członków wyprawy intensywne i wszechstronne badania naukowe: astronomiczne, meteorologiczne, oceanograficzne i geologiczne, botaniczne i zoologiczne. Po raz pierwszy zebrano tyle materiałów i poczyniono tyle doświadczeń i spostrzeżeń w rejonie zupełnie dotąd przez naukę nie tkniętym – w Antarktydzie. I dlatego znaczenie tej wyprawy było w ówczesnym stanie wiedzy o szóstej części świata ogromne. Nawet gdyby tych wszystkich badań naukowych nie przeprowadzono, to i tak wyprawa ta znalazłaby należne jej miejsce w historii odkryć i badań Antarktydy, jako pierwsze w dziejach zimowanie w pobliżu południowego bieguna.

Naukowe owoce wyprawy opublikowane zostały później w dziewięciu tomach zawierających kilkadziesiąt rozpraw, z których najważniejsze wyszły spod pióra uczestników wyprawy. Arctowski napisał pięć rozpraw oraz współpracował w napisaniu trzech dalszych, dwie napisał również Dobrowolski¹⁸⁰⁶. W ten sposób udział Polaków w belgijskiej wyprawie antarktycznej został jeszcze dobitniej uwypuklony.

Ponadto Dobrowolski wydał książkę poświęconą wyprawom polarnym, w której omówił również ekspedycję statku „Belgica”¹⁸⁰⁷ oraz osobno opublikował wspomnienia z tej ekspedycji¹⁸⁰⁸.

9. PIELGRZYMI DO ZIEMI ŚWIĘTEJ I ICH RELACJE

Osobną grupę wśród polskich podróżników morskich drugiej połowy XIX w. stanowią pielgrzymi do Ziemi Świętej.

Dokonując ich przeglądu wyliczymy tylko tych spośród nich, którzy opublikowali opisy lub wspomnienia podróży, nie zajmując się jednak bliżej ich zawartością. Trzeba bowiem pamiętać, że dzięki postępowi techniki (rozwój komunikacji parowej na lądzie i morzu) z jednej strony i dzięki coraz bardziej postępującej stabilizacji stosunków politycznych na Bliskim Wschodzie – z drugiej, podróż do Jerozolimy przestała już być w tym czasie wielkim wydarzeniem, długotrważącą, bardzo kosztowną i niebezpieczną wyprawą. „Wyruszających dawniej w tę daleką drogę żegnano tak, jak żegna się tych, których się już nie ma zobaczyć; powróconego ojczyźnie witano jako cudownie ocalonego. Urok dziwny mieć musiała taka podróż, pełna niepewności, niespodzianek, niebezpieczeństw! Zmniejsza się urok, gdy podróż staje się zwyczajną turystyczną ekspedycją, gdy można przewidzieć dokładnie dni i szczegóły wycieczki, gdy w ciągu kilku tygodni odbywa się tę przestrzeń, która dawniej wymagała długich miesięcy”¹⁸⁰⁹.

Stale wzmagający się ruch pielgrzymów do Jerozolimy przy równoczesnym polepszaniu się warunków podróży doprowadził do powstania z początkiem drugiej połowy XIX w. pierwszych zbiorowych pielgrzymek. Nic też dziwnego, że w tym czasie napisany został pierwszy polski przewodnik do Ziemi Świętej¹⁸¹⁰ i że zaczął powstawać nowy rodzaj literatury pielgrzymiej, opisy podróży spisane przez uczestników zbiorowych pielgrzymek do Ziemi

¹⁸⁰⁶ Patrz Gerlache, o. c., oraz Zieliński, o. c. (pod: Arctowski i Dobrowolski).

¹⁸⁰⁷ A. Dobrowolski, *Wyprawy polarne, ich historia i zdobycze naukowe*, Warszawa 1925.

¹⁸⁰⁸ Tenże, *Wspomnienia z wyprawy polarnej*, Warszawa 1950.

¹⁸⁰⁹ Bystroń, *Polacy w Ziemi Świętej, Sytji i Egipcie*, s. 246. Na tej pracy oparty został ten podrozdział.

¹⁸¹⁰ *Opowiadania pielgrzymy, czyli przewodnik do Ziemi Świętej ... dla użytku pielgrzymujących Polaków*, wyd. ks. Tyburcy, Kraków 1866 (Bystroń, o. c., s. 247).

Świętej. Są one na ogół dość podobne do siebie, jednostajne i mało oryginalne, jako relacje z podróży podejmowanych na pewnych, powtarzających się trasach, w podobnych warunkach i przez ludzi o podobnych zainteresowaniach. Większość autorów stanowią bowiem bądź duchowni bądź ludzie świeccy udających się do Ziemi Świętej z pobudek religijnych.

W kolejności chronologicznej opisy i wspomnienia z podróży odbytej w pielgrzymich grupach pozostawili: wspomniany już ks. Feliks Gonddek¹⁸¹¹, który podróżował w 1859 r. przez Triest, Korfu, Smyrnę, Rodos, Cypr i Bejrut, ks. Hieronim Kajsiewicz¹⁸¹², który w 1862 r. wyjechał z Civita-Vecchia we Włoszech, by przez Stambuł, Smyrnę, Rodos i Bejrut dotrzeć do Jafy (w drodze powrotnej, podobnie jak ks. Gonddek, Kajsiewicz zawadził o Aleksandrię). W roku następnym był w Ziemi Świętej pisarz Eustachy Iwanowski¹⁸¹³, który odbył podróż z Marsylii przez Aleksandrię do Jafy. Przez Triest podróżował kilka lat później ks. Józef Stolarczyk z Zakopanego¹⁸¹⁴, tę samą trasę obrali w 1872 r. ks. Dorszewski¹⁸¹⁵ i ks. Józef Pelczar¹⁸¹⁶. W roku 1883 w Palestynie była „prywatna” grupa pielgrzymów, której podróż opisał Adam Sierakowski¹⁸¹⁷. Wspomnienia z pielgrzymki odbytej u schyłku swego życia (w 1885 r.) spisał Ignacy Domeyko¹⁸¹⁸, podróżujący z kraju przez Rumunię i Konstantynopol. U schyłku wieku ogłosił swe wspomnienia ks. Karol Niedziałkowski¹⁸¹⁹.

Ukazało się również kilka wspomnień z podróży przedstawicieli mieszczaństwa czy nawet gminu, spisanych przeważnie z ich opowiadań. Wymienić tu można opis pielgrzymki Feliksa Borunia, włościanina spod Krakowa, który podróżował w 1863 r.¹⁸²⁰ i Franciszka Frączkiewicza, mieszczanina z Jedlińska w Radomskim, który w 1867 r. drogą przez Odessę wybrał się do Ziemi Świętej¹⁸²¹. Samodzielnie opisał swą podróż z 1872 r., odbytą przez Triest, Jakub Sawicki z Nowego Miasta w pow. płońskim¹⁸²², jak również mieszczanin warszawski Paweł Orzechowski, który wraz z żoną obrał w 1883 r. drogę przez Odessę¹⁸²³. Przez Triest podróżował w latach 1878–1879 bernardyn brat Dominik Koczur, ten sam, który odbył już jedną pielgrzymkę – dwadzieścia lat wcześniej. Tę drugą podróż brat Dominik uwiecznił w opisie opublikowanym drukiem¹⁸²⁴.

W okresie późniejszym przy wciąż zwiększającej się ilości opisów, zwłaszcza drobnych, porzucanych po czasopiśmie, coraz bardziej przestają one zasługiwać na uwagę¹⁸²⁵.

¹⁸¹¹ F. Gonddek, *Wspomnienia z pielgrzymki do Ziemi Świętej w r. 1859 odbytej*, Bochnia 1860 (Bystroń, o. c., s. 249, 250; Zieliński, o. c., s. 130).

¹⁸¹² Podróż swą opisał ks. Kajsiewicz w listach z podróży, wydanych w III t. zbiorowego wydania „Pism”, Berlin 1872 (Bystroń, o. c., s. 250, 251).

¹⁸¹³ E. Iwanowski, *Pielgrzymka do Ziemi Świętej odbyta w r. 1863* (Bystroń, o. c., s. 252).

¹⁸¹⁴ Itinerarium podróży podał autor w kronice parafialnej, wydanej drukiem w t. I „Rocznika Podhalańskiego” (Bystroń, o. c., s. 253).

¹⁸¹⁵ *Zapiski i wrażenia z podróży do Ziemi Świętej i Egiptu odbytej w r. 1872*, Gniezno 1878.

¹⁸¹⁶ J. Pelczar, *Ziemia Święta i Islam, czyli szkice z pielgrzymki do Ziemi Świętej*, t. I–II (Bystroń, o. c., s. 254–256; Zieliński, o. c., s. 353).

¹⁸¹⁷ A. Sierakowski, *Listy z podróży*, t. I: Podróż do Ziemi Świętej, t. II: Włochy, Warszawa 1913 (Bystroń, o. c., s. 256, 257; Zieliński, o. c., s. 474).

¹⁸¹⁸ Bystroń, o. c., s. 257–260, czerpie wiadomości o podróży Domeyki z jego rękopiśmiennego pamiętnika w Bibl. PAU (obecnie PAN) w Krakowie. Natomiast u Zielińskiego, o. c., s. 86, znajdujemy w bibliografii informację o niektórych fragmentach tego pamiętnika opublikowanych drukiem.

¹⁸¹⁹ K. Niedziałkowski, *Wrażenia z pielgrzymki do Ziemi Świętej*, Petersburg 1898 (Bystroń, o. c., s. 260; Zieliński, o. c., s. 323, 324).

¹⁸²⁰ *Pielgrzymka do Ziemi Świętej odbyta w r. 1863 przez Feliksa Borunia* [spisał i wydał Walery Wielogłowski] wyd. III, Kraków 1890.

¹⁸²¹ *Pielgrzymka do Ziemi Świętej* [opisana przez ks. Jana Kłoczkowskiego], wyd. IV, Warszawa 1900 (Bystroń, o. c., s. 264).

¹⁸²² J. Sawicki, *Pielgrzymka do Ziemi Świętej w r. 1872*, wyd. II, Warszawa 1874 (Bystroń, o. c., s. 265).

¹⁸²³ *Pielgrzymka do Częstochowy i Jerozolimy*, wyd. przez ks. Pruszyńskiego, Warszawa 1886.

¹⁸²⁴ D. Koczur, *Pielgrzymka misyjna do Ziemi Świętej, Syrii, Samarii, Galilei i Egiptu*, Frydek 1880.

¹⁸²⁵ Patrz o nich Bystroń, o. c., s. 275–282.

10. INNI POLSCY PODRÓŻNICY MORSCY U SCHYŁKU XIX I NA POCZĄTKU XX WIEKU

Tych kilka sylwetek polskich podróżników morskich drugiej połowy XIX w. i zarysy ich działalności, jakie nakreślono w niniejszym rozdziale, nie wyczerpują oczywiście zagadnienia, a stanowią zaledwie parę przykładów wszechstronnych zainteresowań podróżniczych i ożywionej działalności naukowo-badawczej Polaków, w której wyniku znaleźli się oni u schyłku minionego stulecia w znacznej liczbie na wszystkich szlakach morskich świata: na trasie do Północnej i Południowej Ameryki, wśród lodów mórz Dalekiej Północy i na równie niedostępnych wodach antarktycznych, u brzegów „czarnego ładu” afrykańskiego i na rozrzucanych po Oceanie Spokojnym wyspach Mikronezji, Melanezji i Polinezji.

Kończąc więc ten rozdział i równocześnie całą książkę wymienić trzeba jeszcze kilkadziesiąt nazwisk polskich podróżników, przeważnie pisarzy, uczonych i badaczy, rzadziej przedstawicieli morskiego rzemiosła lub duchownych udających się na działalność misyjną czy wreszcie przedstawicieli różnych innych zawodów, którzy pozostawili pisemne relacje ze swych wypraw bądź też których podróże z innych powodów zasługują na uwzględnienie.

Zachowując kolejność chronologiczną rozpoczniemy ten przegląd od Sygurda Wiśniowskiego, niestrudzonego podróżnika, który „geografii powszechnej uczył się własnymi piętami”¹⁸²⁶. Już jako młodzieniec rozpoczął Wiśniowski wędrówki po Europie; w roku 1860 walczył w szeregach garibaldczyków, na Sycylii, a dwa lata później jako prosty marynarz zaciągnął się na angielski statek i rozpoczął długoletnią wędrówkę po świecie. „Cuda przyrody, pokłady geologiczne gór mało znanych, burze morskie i zwyczaje nieokrzesanych narodów dziwny zawsze dla mnie miały urok”¹⁸²⁷ – oto co stanowiło dla tego podróżnika wieczną podniechęć do wędrówek. Dwukrotnie przewędrował i przeżegłował całą niemal kulę ziemską: Afrykę, Australię, Nową Zelandię, Oceanię, Południową Amerykę – i napisał szereg większych i mniejszych utworów osnutych na tle swych przeżyć podróżniczych. Najbardziej znane z nich są autobiograficzne opowieści *Dziesięć lat w Australii*¹⁸²⁸ i *Królowa Oceanii*¹⁸²⁹. Bogata spuścizna literacka Wiśniowskiego uległa później niestety zupełnemu prawie zapomnieniu i dopiero dziś ponownie została udostępniona czytelnikom.¹⁸³⁰

W roku 1862 rozpoczął swe zaoceaniczne wyprawy naukowe wybitny zoolog Konstanty Jelski. Po siedmioletnim pobycie w Gujanie Francuskiej udał się następnie na kilkuletni pobyt do Peru. Owocem tych wypraw były bardzo bogate zbiory oraz kilkutomowa praca naukowa o Peru, jak też *Popularno-przyrodnicze opowiadanie z podróży po Gujanie Francuskiej i po części Peru*¹⁸³¹.

W tym samym roku co obaj poprzedni podróżnicy wyruszył w pozaeuropejską podróż inny wybitny naukowiec, lekarz i przyrodnik, Ignacy Żagiell. Po zwiedzeniu Północnej Afryki i Arabii podróżował następnie po Ameryce i Azji, przez cztery lata przebywał w Indiach, a po powrocie do kraju napisał szereg dzieł medycznych, geologicznych oraz obszerny opis podróży afrykańskiej¹⁸³².

¹⁸²⁶ Tak określono go w nekrologu w „Tygodniku Ilustrowanym” z r. 1881 (patrz W. K. Oesterloef, *Zapomniany pisarz, który „geografii powszechnej uczył się własnymi piętami”*, „Morze”, 1952, nr 6, s. 22).

¹⁸²⁷ Cytuję za Oesterloefem, l. c.

¹⁸²⁸ Wydane w 1873 r. we Lwowie.

¹⁸²⁹ Wydane w 1878 r. w Warszawie i wznowione w okresie międzywojennym.

¹⁸³⁰ S. Wiśniowski, *Pisma wybrane*, t. I: Koronacja króla Wysp Fidzi, t. II: W kraju Czarnych Stóp, do druku przygotowali, przedmową i przypisami opatrzyli J. Tuwim i B. Olszewicz, Warszawa 1953–1954, t. III: Dzieci Królowej Oceanii, do druku przygotował, przedmową i przypisami opatrzył B. Olszewicz, Warszawa 1956.

¹⁸³¹ Zieliński, *Mały słownik ...*, s. 191–193.

¹⁸³² I. Żagiell, *Podróż historyczna po Abisynii, Aden, Szoa, Nubii u źródeł Nilu, z opisaniem jego wodospadu oraz po krajach podrównikowych do Mekki i Medyny, Syrii i Palestyny, Konstantynopola i po Archipelagu*

W roku 1867 odbył na żaglowcu „Emma” podróż z Europy do Brazylii Edmund Sebastian Saporski, późniejszy pionier osadnictwa polskiego w Brazylii, który uzyskał u ówczesnego brazylijskiego rządu cesarskiego zezwolenie na osadnictwo polskie w stanie Parana¹⁸³³.

W latach 1868–1870 brał udział w austriackiej ekspedycji naukowej do południowej i wschodniej Azji Szymon Syrski, również lekarz i przyrodnik, uprzednio dyrektor Muzeum Historii Naturalnej w Trieście, hydrograf i oceanograf¹⁸³⁴. Z podróży, która prowadziła przez Alger, Maroko, Wyspy Kanaryjskie, Przylądek Dobrej Nadziei, Jawę, Malakę, Syjam, Kocinchinę, Japonię, Kalifornię i Północną Amerykę, Syrski opracował gospodarcze sprawozdanie, ponadto drukował również listy z podróży¹⁸³⁵.

Liczne listy z podróży, później wydane w osobnym tomie pism¹⁸³⁶, publikował wspomniany już o. Hieronim Kajsiwicz, który w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX w. podróżował po Europie zachodniej, Bałkanach, Azji Mniejszej, Egipcie, Kanadzie, Stanach Zjednoczonych i Brazylii.

Podróże naukowe po morzach oblewających wschodnią Europę i Wyspach Dodekanazu oraz Sołowieckich odbywał w latach 1870–1880 zoolog i botanik Leon Cienkowski; ogłaszał jednakże na temat swych podróży przeważnie tylko prace o charakterze naukowym¹⁸³⁷.

Następny z kolei podróżnik, lingwista i geolog Adam Sierakowski, przeciwnie – poza jedną rozprawą będącą owocem badań nad językiem Berberów – uprawiał z zamiłowaniem literaturę podróżniczą w postaci listów z podróży, publikowanych później drukiem. Opisy podróży i listy z Jawy oraz Indii, gdzie był w latach 1872–1873, publikował w prasie codziennej i periodycznej¹⁸³⁸, natomiast listy z podróży do Ziemi Świętej wydane zostały później w formie oddzielnej publikacji książkowej¹⁸³⁹.

Relacje z podróży w formie listów publikował również inżynier budowy dróg i mostów, specjalista z zakresu prac hydraulicznych, Władysław Kluger, który w latach 1874–1880 przebywał w Peru¹⁸⁴⁰. Oprócz niego czynni byli w tym czasie w Peru i Boliwii inni polscy inżynierowie i uczeni, jak Ernest Malinowski, Władysław Folkierski, Tadeusz Stryjeński i Edward Habich, jednakże nie pozostawili opisów swych podróży¹⁸⁴¹.

Do Afryki południowej podróżował dwukrotnie (w latach 1875–1877 i 1879–1880) geobotanik i geograf Antoni Rehman; obok prac naukowych ogłosił on w pismach periodycznych i wydawnictwach książkowych wspomnienia z obu wymienionych podróży¹⁸⁴².

W roku 1875 odbył podróż do Indii Benedykt Tyszkiewicz. Po powrocie z Dalekiego Wschodu Tyszkiewicz wybudował na swój koszt w Hawrze jacht żaglowy o pojemności 320

gu, Wilno 1884. Fragment tej książki opublikował T. S r o k a, *Kaaba-Kamień z nieba*, „Panorama”, 1955, nr 11. Patrz też A. Ś n i ż k o, *Pierwszy Polak u źródeł Nilu w Abisynii*, „Wszecławiat”, 1954, nr 8.

¹⁸³³ Zieliński, o. c., s. 454–456.

¹⁸³⁴ Jego osiągnięcia na tym polu podkreśla K. D e m e l, *Życie morza. Zarys oceanografii biologicznej*, Gdańsk 1951, s. 16, 17.

¹⁸³⁵ Zieliński, o. c., s. 521, 522.

¹⁸³⁶ H. K a j s i e w i c z, *Listy z podróży*, „Pisma” t. III, Berlin 1872.

¹⁸³⁷ Wyjątek stanowi seria artykułów opublikowanych pt. *Kilka rysów i wspomnień z podróży po Egipcie, Nubii i Sudanie*, „Gazeta Warszawska”, 1855, nr 88–122. O Cienkowskim patrz B. H r y n i e w i e c k i; *Cienkowski Leon*, „Polski słownik biograficzny”, t. IV, s. 50–52, oraz Zieliński, o. c., s. 60, 61.

¹⁸³⁸ Patrz Zieliński, o. c., s. 474.

¹⁸³⁹ S i e r a k o w s k i, *Listy z podróży*.

¹⁸⁴⁰ Zieliński, o. c., s. 214–216.

¹⁸⁴¹ Jw., oraz *Polska i Polacy w cywilizacjach świata*, t. I, s. 80.

¹⁸⁴² A. R e h m a n, *Szkice z podróży do Południowej Afryki, odbytej w latach 1875–1877*, „Przegląd Polski”, t. XII, 1878–1880, wydane zostały osobno w Warszawie w 1881 r. (patrz Zieliński, o. c., s. 404–406) i wznowione tamże w 1954 r.

ton i odbył na nim podróż dookoła świata. Później osiadł z rodziną w porcie Funchal na Maderze i założył tam własną przystań okrętową¹⁸⁴³.

Kamczatka, Sachalin, Wyspy Kurylskie i Komandorskie stanowiły w latach 1878–1882 teren działalności lekarza, zoologa i geografę, wybitnego badacza Syberii, Benedykta Dybowskiego, skazanego na zesłanie za udział w powstaniu styczniowym. Obok licznych dzieł naukowych ten uczony o światowej sławie wydał również drukiem swe wspomnienia pt. *O Syberii i Kamczatce*¹⁸⁴⁴.

Innym wybitnym uczonym polskim, którego nazwisko związane jest z wyspami północnej Azji, jest Leon Hryniewiecki, lekarz i przyrodnik. Pełnił on najpierw w 1880 r. służbę lekarza w Aleksandrowsku nad cieśniną oddzielającą Sachalin od lądu stałego, następnie przebywał na Nowej Ziemi, którą przeszedł jako pierwszy Europejczyk, później na Kamczatce, Komandorach i Półwyspie Czukczów, gdzie zmarł w roku 1891. Rękopisy Hryniewieckiego niestety zaginęły¹⁸⁴⁵.

Daleka północ była w tym czasie terenem działalności badacza krajów polarnych – Fryderyka Schwatki (Szwatki), podróżnika i uczonego amerykańskiego pochodzenia polskiego. W latach 1878–1880 zorganizował on wyprawę do Ziemi Króla Wilhelma w poszukiwaniu śladów zaginionej ekspedycji Franklina. W wyprawie Schwatki, dokonanej na okręcie „Eothen”, wziął również udział w charakterze kartografa inny uczony mający nazwisko o polskim brzmieniu – Henryk Klutschak. W toku wyprawy zbadano dokładnie Zatokę Hudsona. W latach 1883 i 1886 Schwatka urządził dwie wyprawy na Alaskę. Rezultaty badań ogłosił w licznych pracach w języku angielskim, zaś Klutschak w języku niemieckim¹⁸⁴⁶.

Czterokrotne podróże po Ameryce Południowej odbył w latach 1882–1883, 1887, 1891–1893 i 1895 geolog i etnograf Józef Siemiradzki. Ogłosił on następnie szereg prac naukowych oraz pozostawił bogatą spuściznę literacką, publikowaną zarówno na łamach pism periodycznych, jak i w wydawnictwach książkowych¹⁸⁴⁷. Na szczególną uwagę zasługują tu wspomnienia z pierwszej jego wyprawy, zawierające opis rejsu do i z Ameryki Południowej¹⁸⁴⁸, jak również szkice z podróży i utwory literackie zawarte w osobnej książce¹⁸⁴⁹.

Z innych uczonych-obejźwiatów schyłku XIX w. zasługują na wymienienie: prawnik i geobotanik Hugon Zapałowicz, który odbył w latach 1888–1890 podróż dookoła świata, ze szczególnym uwzględnieniem Argentyny i Patagonii i podróż tę opisał w dwutomowej książce¹⁸⁵⁰, ornitolog Roman Ujejski, autor wspomnień i szkiców z podróży odbytych w roku 1890 do Australii¹⁸⁵¹ i w roku następnym po Indiach Wschodnich¹⁸⁵², geolog Emil Dunikowski, autor licznych relacji książkowych i artykułów na temat swych podróży odbytych w latach

¹⁸⁴³ Zieliński, o. c., s. 565–566. Gdy Rogoziński zawinął w 1883 r. do Funchal na „Lucyi – Małgorzacie”, zanotował: „Niczego tu nie brak w tej małej morskiej stacji, pod którą nie dawało jeszcze [podkr. moje – JP.] kołysać się na dole w porcie piękny jacht hrabiego, wyglądający raczej na wzorowy okręt wojenny niż na prywatny jacht” (Rogoziński, o. c., s. 36).

¹⁸⁴⁴ Życiorys i obszerną bibliografię prac o Dybowskim podaje Zieliński, o. c., s. 93–99.

¹⁸⁴⁵ Jw., s. 156, 157.

¹⁸⁴⁶ Wyprawa porucznika Schwatki do kraju, Króla Wilhelma, „Wędrowiec”, 1883, s. 603; Zieliński, o. c., s. 460–461.

¹⁸⁴⁷ Zieliński, o. c., s. 468–471.

¹⁸⁴⁸ J. Siemiradzki, *Z Warszawy do równika. Wspomnienia z podróży po Ameryce Południowej, odbytej w latach 1882–1883*, Warszawa 1885

¹⁸⁴⁹ J. Siemiradzki, *Pod obcym niebem. Szkice i obrazki*, Kraków 1904. Dwa z tych utworów: *Na morzu* – obrazek z życia rybaków na Martynice, i *Admirał Grau* – ubeletryzowana relacja („karta”, jak ją nazywa autor) z dziejów wojny peruwiańsko – chilijskiej, doskonale obrazują zainteresowania marynistyczne Siemiradzkiego.

¹⁸⁵⁰ H. Zapałowicz, *Jedna z podróży naokoło świata*, Lwów 1899. Ponadto patrz Zieliński, o. c., s. 622.

¹⁸⁵¹ R. Ujejski (Szreniawa), *Wspomnienia z podróży po Australii*, Lwów 1893.

¹⁸⁵² Tenże, *Indie Wschodnie. Szkice z podróży w roku 1891*, Lwów 1894.

1891–1893 po Północnej Ameryce i Meksyku¹⁸⁵³, oraz anatom i botanik Franciszek Kamieński, który w roku 1893 zwiedził Indie, Cejlon, Jawę i Egipt; poza pracami naukowymi jednak relacji podróżniczej z wyprawy tej nie pozostawił¹⁸⁵⁴.

Z podróży przełomu XIX w. wymienić jeszcze można Pawła Chrzanowskiego, który w latach 1896–1897 odbył podróż naokoło świata, zakończoną zwiedzaniem Ameryki Północnej¹⁸⁵⁵, Ignacego Milewskiego, właściciela jachtu parowego „Litwa”¹⁸⁵⁶, na którym odbył szereg podróży śródziemnomorskich¹⁸⁵⁷ oraz wyprawę na Morze Białe¹⁸⁵⁸, Stanisława Bełzę, podróżnika i publicystę¹⁸⁵⁹, geologa Józefa Morozowicza, który w 1895 r. brał udział w wyprawie na Nową Ziemię, a w 1903 na Wyspy Komandorskie: Beringa i Miedzianą,¹⁸⁶⁰ geologa Konstantego Wołosowicza, uczestnika podbiegunowej wyprawy rosyjskiej Tolla w 1899 r.¹⁸⁶¹, przyrodnika i wulkanologa Ksawerego Sporzyńskiego, który badał gejzery w 1894 r. na Islandii i w 1902 na Martynice¹⁸⁶², geologa i wulkanologa Maurycego Komorowicza, który w latach 1907–1912 badał wulkany Islandii, szeregu wysp atlantyckich, Europy i Afryki¹⁸⁶³, oraz lingwistę i największego może podróżnika polskiego tego okresu Witolda Szyszłę. Szyszło odbył liczne podróże zamorskie: w 1901 r. na Wyspy Balearskie i do Afryki Północnej, w 1902 na Wyspy Kanaryjskie, w 1904 na Antyllę, do Ameryki Północnej i Południowej, w latach 1908–1910 przebył blisko 75 000 km wokół całego świata przez trzy oceany i cztery kontynenty, zaś w 1912 podróżował ponownie po Ameryce Południowej i opublikował kilka książek oraz około 1000 artykułów na temat swych podróży¹⁸⁶⁴.

Wymienieni wyżej imiennie podróżnicy polscy stanowią w sumie zaledwie drobną część, ułamek procentu polskich wędrowców oceanicznych, z których bardzo wielu – wychodźstwo zarobkowe – płynęło do Stanów Zjednoczonych i Brazylii za chlebem, którego nie mieli w kraju. Przejycia ich znane są nam z utworów czołowych naszych pisarzy tego okresu, że wymienimy tylko Konopnicką¹⁸⁶⁵ i Sienkiewicza¹⁸⁶⁶, lub z niektórych relacji towarzyszących tym wędrowcom opiekunów-pionierów wychodźstwa, jak np. wspomnianego już Stanisława Kłobukowskiego. Emigranci ci w swej masie pozostali bezimienni, a z własnego grona pamiętnikarzy smutnego losu tułaczego i okropnych warunków podróży za ocean nie wyłonili.

¹⁸⁵³ Zieliński, o. c., s. 90.

¹⁸⁵⁴ J.w., s. 202.

¹⁸⁵⁵ P. Chrzanowski, *W poprzek Ameryki. Szkice z podróży naokoło świata*, „Naokoło Świata”, 1902, nr 19–40.

¹⁸⁵⁶ Na jachcie tym, przynależnym do austriackiego jachtklubu, przechodzili swój staż żeglarski liczni podchorążowie i oficerowie Polacy z austro – węgierskiej marynarki wojennej (Petelenz, *Pierwsze kroki*, s. 2350–2351).

¹⁸⁵⁷ Opis jednej z nich, odbytej w towarzystwie arcyksięcia austriackiego Karola Stefana w styczniu 1899 na Adriatyku, został wydany przez Milewskiego drukiem pt. *Une petite Croisière en très Haute Compagnie* [Paris 1899].

¹⁸⁵⁸ Notatki z tej podróży do Archangielska, dokonanej latem 1897, Milewski opublikował pt. *Vingt-trois jours dans L'Océan Glacial et la Mer Blanche, 4-ème Croisière de la Litwa* [Paris 1898].

¹⁸⁵⁹ Owocem jego podróży po całej niemal Europie i południowo-wschodniej Azji jest jedenaście książek, nie licząc artykułów w prasie krajowej (W. Bełza, *Bełza Stanisław*, „Polski słownik biograficzny”, t. I, s. 412, 413).

¹⁸⁶⁰ Zieliński, o. c., s. 314, 315.

¹⁸⁶¹ J.w., s. 607.

¹⁸⁶² J.w., s. 497.

¹⁸⁶³ J.w., s. 222.

¹⁸⁶⁴ W. Szyszła, *W krainie Hesperyd. Wyspy Kanaryjskie i Madera*, Warszawa 1903; t e n ż e, *Małe Antyllę i Jamajka*, Warszawa 1911; t e n ż e, *Meksyk. Z cyklu podróży*, Warszawa 1912; t e n ż e, *Pod Zwrotnikami*, Warszawa [1912] (Zieliński, o. c., s. 541–543).

¹⁸⁶⁵ *Pan Balcer w Brazylii*, liczne wydania.

¹⁸⁶⁶ *Za chlebem*. Liczne wydania, ostatnio w zbiorze „Nowele wybrane”, Warszawa 1950, następnie w wydaniach osobnych w latach 1951–1953 i w „Wyborze pism” t. I, Warszawa 1954.

Kiedy po I wojnie światowej Ojczyzna nasza odzyskała utraconą z końcem XVIII wieku niepodległość, na szlakach morskich kuli ziemskiej w coraz większej mierze poczęli pojawiać się polscy podróżnicy, polscy żeglarze sportowi, polscy marynarze handlowi i wojenni, i to na statkach i okrętach płynących pod biało-czerwoną banderą. A choć okres międzywojennego dwudziestolecia nie sprzyjał szybkiej rozbudowie państwowego potencjału morskiego, to przecież podczas II wojny światowej marynarze obu naszych „małych flot”¹⁸⁶⁷, wojennej i handlowej, wydatnie wzbogacili polskie tradycje pięknymi sukcesami bojowymi. Dziś do tych osiągnięć nowe laury dorzucają również przedstawiciele słabo dawniej w Polsce reprezentowanych gałęzi gospodarki morskiej, polscy stocznioowcy i pracownicy ratownictwa podwodnego, przy czym ci ostatni zdobywają sobie imię najlepszych bodaj specjalistów na świecie, a wspólny trud wszystkich naszych ludzi morza coraz lepiej buduje silną, godną zaszczytnych tysiącletnich tradycji pozycję P o l s k i n a m o r z u .

¹⁸⁶⁷ Zob. J. P e r t e k, *Wielkie dni malej floty*, trzy wydania: Poznań 1946, 1947, 1957 (w druku); t e n ż e, *Druga mała flota*, Poznań (w przygotowaniu do druku).